

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 07.12.2006

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 4

Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel

hier: Planfeststellungsverfahren zu den Abschnitten
8.0 Herbolzheim - Riegel,
7.4 Ettenheim - Herbolzheim und
7.2 Hohberg - Friesenheim

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Vorsitzender Neideck, Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Guderjan, VM Jablonski, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Ehret, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Schilling, VM Metz, VM Schreiner, Fraktionsvorsitzender Götz, VM Dr. Müller

Vorsitzender Neideck merkt an, dass man es vermutlich nicht schaffen werde, die ideale Trasse in diesen Abschnitten zu finden. Wichtig sei jedoch – und dies wolle man nochmals in der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2006 darstellen – dass diese Jahrhundertplanung auf neuen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen geplant werde, damit das Thema Lärmschutz wirklich umgesetzt werden könne. Deshalb werde gegenüber den bisherigen Beschlussfassungen zu den Planungsabschnitten die Ziff. 1.1.3 neu eingeführt, in der man sehr deutlich darauf hinwirke, dass man für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr sei und deshalb auch die vorgelegte Planung für diese Abschnitte so lange ablehne, bis diese Kenntnisse aufgenommen werden. Da bei einer negativen Formulierung schnell der Verdacht aufkomme, man sei dagegen, wolle er nochmals festhalten, dass der Regionalverband entsprechend seiner bisherigen Beschlusslage nach wie vor für den Ausbau des 3. und 4. Gleises sei. Dies jedoch nicht um jeden Preis. Er wolle auch nochmals in der Öffentlichkeit bekannt geben, man sei nicht „Verhinderer“ oder „Bremser“, sondern befürworte im Gegenteil den Ausbau, da man das 3. und 4. Gleis für die Gesamtregion unter vielerlei Aspekten brauche. Man sei bereit, sich einzubringen, aber man nehme auch zu Recht die Interessen der Bürgerschaft auf, die an dieser, aber auch anderen Trassen wohnen.

Fraktionsvorsitzender Mungenast bedankt sich für die Klarstellung seitens des Verbandsvorsitzenden. Man habe jahrelang Beschlüsse in diesem Gremium gefasst, wonach man den zügigen Ausbau des 3. und 4. Gleises gefordert habe. Dies sollte auch weiterhin als Überschrift über dem Handeln des Regionalverbandes stehen. Er habe Sorge, ob es in absehbarer Zeit gelinge, über diese Schienen zu fahren. Dies nicht nur vor dem Hintergrund der Planungsschritte, sondern insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung. Wichtig sei deshalb,

dass das eindeutige Bekenntnis in der Beschlussvorlage in Ziff. 1.1.1. zur zügigen Realisierung enthalten sei. Ferner gelte es, die Ausführungen zum Thema Lärm zu unterstreichen, ergänzt um das Thema Menschenschutz. Es sei gut, dass man hier die Initiative zur Abschaffung des Schienenbonus und damit die Besserstellung der Schiene gegenüber jeder kommunalen Bauleitplanung und deren Lärmwerte ergriffen habe. Hier gelte es, ein sehr „dickes Brett zu bohren“. Er sei jedoch der Auffassung, dass die Ansätze gut seien. Man müsse hier dran bleiben. Dass dies jetzt auch in der Vorlage als Teil der Beschlussfassung drin sei, halte er für richtig. Bis hierher könnte man sich wahrscheinlich auf eine einheitliche Linie verständigen. Das Problem liege wie immer im Detail. Eine so große Infrastrukturplanung löse verständlicherweise unterschiedliche Betroffenheit aus. Es gebe in einem dieser Abschnitte Varianten zu der geplanten Trassenführung. Planvarianten hätte man bei den bisherigen Planfeststellungsabschnitten immer mehr oder weniger deutlich zur Kenntnis nehmen und dann in der Form behandeln können, dass sie mit gleicher Tiefe von der Planfeststellungsbehörde als Alternative zu untersuchen seien. Damit sei man auf einem ganz guten Weg gewesen. Nun sei in der Sitzungsvorlage als Beschlussvorschlag die Ablehnung des Planungsabschnittes 8.0 enthalten, weil eine Zusage des Verkehrsministers des Landes Baden-Württemberg nicht berücksichtigt wurde, alternative Trassen zu untersuchen. Dies könne man ausdrücklich unterstützen. Jedem, der die enge Besiedelung zwischen Autobahn, Bahn und beginnendem Vorgebirge sehe, sei klar, dass gerade die technischen Probleme mit den Überwerfungsbauwerken Flächeninanspruchnahmen nach sich ziehen würden, die sehr schwer zu realisieren seien. Dass man hier über Alternativen im Planfeststellungsverfahren nachdenken müsse, leuchte jedem ein und werde von seiner Fraktion auch unterstützt. Nun habe die Bahn in ihren Planfeststellungsabschnitten willkürliche Grenzen gezogen. Diese willkürlichen Grenzen würden möglicherweise nicht auf Varianten passen, die sich aus Trassenalternativen ergeben könnten. Aus diesem Grund schlage man vor, in der Ziff. 1 1.2 im zweiten Abschnitt folgende Formulierung zu wählen: „...alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen geprüft werden und deren mögliche Auswirkungen auf andere Abschnitte vertieft zu untersuchen sind und im Übrigen diese betroffenen Abschnitte erst dann planfestgestellt werden, wenn diese Untersuchung durchgeführt worden ist“. Eine ähnliche Formulierung habe man seines Wissens auch bei südlichen Planfeststellungsabschnitten eingeführt, wo es um die Höhenlage gegangen sei. Hintergrund der Vorstellung seiner Fraktion sei, dass nicht Planfeststellungsabschnitte rechtskräftig werden, die dann möglicherweise bei vertiefter Untersuchung eines anderen Abschnittes Auswirkungen auf die neuerdings zu betrachtenden Abschnitte hätten. Im Übrigen sei klar, dass der Regionalverband nicht diejenige Stelle sein könne, die Alternativplanungen entwickle, sondern nur den Anstoß geben und in der Stellungnahme die Forderung erheben könne, dass diese alternativen Untersuchungen unvoreingenommen geprüft werden und dann in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingehen. In seiner Fraktion habe ferner der Wunsch bestanden, unter der Ziff. 1.4, in der die Geschäftsstelle beauftragt werde, weitere konstruktive Vorschläge zu machen, zu ergänzen, dass dies im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden zu machen sei. Er denke, dass dies eine Formulierung sei, die man anbringen könne und der Verbandsdirektor hier sicherlich noch einmal den Zusammenhang erklären könne, welche konstruktiven Vorschläge er meine. Da die Ziff. 1.4 im selben Kontext wie die Ziff. 1.1 stehe, könnte hier der Eindruck entstehen, dass es sich um Trassen-vorschläge handle. Falls dies nicht der Fall sein sollte, könnte er diesen Antrag zurückziehen.

VM Guderjan bewertet die Vorlage des Regionalverbandes grundsätzlich für sehr gut und beschließenswert. Er wolle jedoch anregen, dass man sich bei der Ziff. 1.1.2 nicht auf den Abschnitt 8.0 beschränke, sondern zumindest den Abschnitt 7.4 mit aufnehme, denn dieser Abschnitt setze Zwangspunkte für den Abschnitt 8.0. Werde der Abschnitt 7.4 planfestgestellt, brauche man über den Abschnitt 8.0 nicht mehr weiter zu diskutieren. Im Übrigen würde er sich wünschen, dass die Abschnittsbildung, die die Bahn vornehme, noch tiefgreifender kritisiert würde, da sie tatsächlich keine Systematik erkennen lasse und Zwangspunkte setze. Bei der Beschlussfassung unter der Ziff. 1.1.2 vermisse er, dass diese auch tatsächlich in die Stellungnahme an das Regierungspräsidium einfließe. Im Übrigen wolle er festhalten, dass es nach seinem Dafürhalten durchaus Kommunen gebe, denen mit einem verbesserten Lärmschutz alleine nicht ausreichend gedient sei. Wenn die neuen Gleisen mitten durch eine Kommune führen, sei Lärmschutz unter Zugrundelegung der neuen Zugzahlen allenfalls eine Milderung, die jedoch nicht menschengerecht sei.

VM Jablonski führt in seiner Eigenschaft als Mitglied der SPD-Fraktion und als Bürgermeister der Gemeinde Riegel aus, dass die Vorlage all die Punkte beinhalte, die aus regionalplanerischer Sicht zu beantworten seien, mit einer Ergänzung, die sich entweder im Beschluss und/oder auch in der Stellungnahme wiederfinden sollte. Abschnittsübergreifend sollte auch der Planfeststellungsabschnitt 8.1 berücksichtigt werden, denn im Abschnitt 8.0 würden Zwangspunkte gesetzt, die eine alternative Trassenführung für den Abschnitt 8.1 unmöglich machen würden.

Vorsitzender Neideck weist darauf hin, dass die Stellungnahme an das Regierungspräsidium auf Seite 2, Ziff. 2 Satz 2, den Passus enthalte: „Durch die einzelnen Abschnitte dürfen keine Zwangspunkte für andere Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden.“ Da dies in der Stellungnahme explizit aufgenommen worden sei, mache es sicherlich Sinn, dies auch in den Beschluss aufzunehmen. Außerdem enthalte die Stellungnahme an das Regierungspräsidium auf Seite 4 fortfolgende detaillierte Ausführungen im Hinblick auf die Einwendungen von VM Guderjan und die Thematik um Herbolzheim. Es sei zu überlegen, ob dies nicht ausreiche.

Fraktionsvorsitzender Friebis bekundet in Anklang an Fraktionsvorsitzenden Mungenast seine Bedenken, ob man in absehbarer Zeit auf der Neubaustrecke werde fahren können. Es gebe bereits erhebliche Verzögerungen und diese würden zunehmen, je mehr Stellungnahmen und je mehr Abschnitte in das Planfeststellungsverfahren eingehen würden. Dies sei auch an der Vorlage des Regionalverbandes erkennbar. Die Ausführungen zur Erforderlichkeit des Ausbaus der Rheintalbahn würden immer „dünner“, dagegen werde auf Dutzenden von Seiten Kritik geäußert. Man laufe Gefahr, dass man die Neubaustrecke in Sonntagsreden zwar herbeireden wolle, jedoch gleichzeitig jede Kleinigkeit kritisiere. Im Endeffekt könne dies dazu führen, dass man in Jahrzehnten noch keinen Ausbau der Rheintalbahn habe. Die Konsequenz wäre, dass bei wachsendem Güterverkehrsaufkommen alles auf die Straße drängen würde. Hinterher habe man den Verkehr links und rechts auf den Straßen in den Gemeinden. Die teilweise überzogene Kritik könnte im Endeffekt dazu führen, dass sich Bahn und Bund von einer zügigen Realisierung verabschieden. Im Hinblick auf die Stellungnahme sei es völlig richtig, dass man im Bereich Herbolzheim-Kenzingen nach Alternativen suche, denn die dortige Planung sei für diese beiden Kommunen schon recht unerträglich. Hier müsse man auch die Zusagen

vom früheren baden-württembergischen Verkehrsminister zur Prüfung von Planvarianten einfordern. Auch die Forderung bezüglich eines Prognosehorizonts 2020 bzw. 2025 statt 2015 unterstütze man. Dies gelte ebenfalls für die Zugrundelegung der technisch maximal möglichen Zugzahlen einschließlich entsprechender Lärmschutzberechnungen, solange seitens der Bahn kein Betriebskonzept vorgelegt werde. Nicht einverstanden sei er jedoch mit der unter Ziff. 2.6.1 der Stellungnahme strengeren Lärmschutzanforderung entsprechend der DIN 18005 als Grenzwert für die Lärmemissionen beim Neubau der Rheintalbahn. Mit dieser Forderung schieße man völlig über das Ziel hinaus. Dies führe dazu, dass man nicht mehr ernst genommen werde. Man habe jetzt schon Schwierigkeiten, den Schienenbonus abzuschaffen. Wenn man jetzt nochmals 5 Dezibel Lärminderung im Sinne der DIN 18005 fordere, sei dies völlig unmöglich, bedeute dies doch 5 bis 10 Meter höhere Lärmschutzwände bzw. noch tiefere und längere Tunnel. Er wolle den Bürgermeister sehen, der auf den Straßen die DIN 18005 einhalte und hier handle es sich nur um Abwägungskriterien und nicht um Grenzwerte. Ein entsprechender Antrag seiner Fraktion sei bereits zweimal abgelehnt worden, dennoch mache sich der Regionalverband mit dieser Forderung lächerlich. Er beantrage deshalb, die Forderung bezüglich der DIN 18005 herauszunehmen bzw. zumindest getrennt hierüber abzustimmen. Die wichtigste auch gestellte Forderung sei, Lärmschutz an der Quelle, sprich am Zug und Gleismaterial, vorzunehmen. Wenn man die unterschiedlichsten Forderungen in Sachen Lärmschutz zwischen Offenburg und Basel zusammenrechne, komme man auf rund 1 Mrd. Euro an Investitionen für baulichen Lärmschutz und dies nur, um den Schienenbonus abzuschaffen. Die Umrüstung aller deutschen Güterwagen bedürfe eines Programms von 400 bis 500 Mio. Euro. Wenn man diese Kosten gegenüberstelle, sei klar erkennbar, wo die Prioritäten gesetzt werden sollten. Auch hätten Zehntausende, vom Schienenlärm betroffener Menschen an der alten Strecke derzeit keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Die Forderungen der Region seien schön und recht. Er gebe jedoch zu bedenken, dass der Haushaltsausschuss in Berlin die verschiedensten Anträge von Politikern aus der Region für ein Umrüstprogramm der Güterzüge in Höhe von 50 Mio. Euro mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP abgelehnt habe. Auch eine Verpflichtungsermächtigung für die teilweise Finanzierung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen in der Region für 500 Mio. Euro sei abgelehnt worden. Er frage sich deshalb, was das Ganze soll. Dies sei keine seriöse Politik. Seines Erachtens müssten die Bemühungen dahin gehen, wie die Umrüstung des Zugmaterials aussehen könne.

Vorsitzender Neideck weist darauf hin, dass in der Vergangenheit dezidierte Beschlüsse zu dem Thema Lärm, Gebührenstruktur und dergleichen gefasst wurden.

VM D. Ehret teilt die Äußerungen des Vorsitzenden zum Thema Rheintalbahn. Der Begriff Jahrhundertbauwerk könne in menschlichen Zeithorizonten als Mehrjahrhundertprojekt, das unwiderrufliche Eingriffe mit sich bringe, bezeichnet werden. Zu den Äußerungen von Fraktionsvorsitzendem Friebis erklärt er, dass alle hier Beteiligten, die Bürgerinitiativen und die sehr stark betroffenen Gemeinden, hinter dem Projekt stünden. Man sei jedoch nur bereit, es mitzutragen, wenn das Schutzgut Mensch nicht zu kurz komme. Aus Sicht seiner Fraktion wolle er der Geschäftsstelle danken. Hier sei eine sehr eindeutige, detaillierte und sehr gut formulierte Vorlage eingebracht worden, die man mittrage. Man trage auch die Ergänzung von VM Guderjan mit. Vor 4 Wochen sei im Kreistag in Emmendingen der Abschnitt 8.0 einstimmig abgelehnt worden. Wenn die Bahn und der Bund diese beiden eindeutigen und wichtigen Be-

schlüsse ignoriere, müsse man unterstellen, dass auf Kosten der Betroffenen eine Billiglösung „durchgeboxt“ werden soll. Er sei der Überzeugung, dass sich die Region dies nicht gefallen lasse. Er erinnere hier an die Kundgebung in Offenburg, an der auch viele Regionalräte teilgenommen hätten. Dort habe keiner gejubelt, von Parteipolitik könne keine Rede sein, vielmehr sei große Betroffenheit zu spüren gewesen. Er danke Vorsitzendem Neideck in diesem Zusammenhang für seine sehr engagierte Rede. Auch OBin Schreiner und Landrat Glaeser hätten hier sehr gut gesprochen. Des Weiteren hätten die Aussagen von Frau Staatssekretärin Roth und Herrn Mehdorn gegenüber OBin Schreiner die Region geradezu darauf gebracht, die Verlängerung des Prognosezeitraumes auf 2020 zu verlangen. Wenn diese Äußerungen später wieder relativiert würden, so sei dies für ihn nicht glaubwürdig. Dies könne von der Region nur als Provokation empfunden werden. Zur Abschaffung des Schienenbonus sei man sich mit Fraktionsvorsitzendem Friebs einig, sowohl die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen als auch die Fraktion der FDP hätten einen Antrag in Berlin gestellt. Er unterstütze die sofortige Inangriffnahme der Verbesserung des rollenden Materials. Dies habe Vorteile für die Betroffenen an den bestehenden Trassen und an den Neubautrassen und sei nachhaltig das Sinnigste. Er sei jedoch auch dafür, dass der aktive Schallschutz – wie gefordert – in das Planfeststellungsverfahren mit aufgenommen werde. An die Bahn und an den Bund appelliere er, dass hier ein grundsätzliches Umdenken stattfindet und eine menschen- und umweltgerechte Lösung gesucht wird. Eine Idealtrasse gebe es nicht. Wenn man jedoch die Betriebskonzepte offenlege, den Prognosezeitraum verlängere und Berechnungen zum Lärmschutz auf der maximalen Auslastungsmöglichkeit der Strecke basieren, werde man zu einer Lösung kommen.

Fraktionsvorsitzender Mungenast wirbt nochmals bei VM Guderjan für den Vorschlag der CDU-Fraktion. Wenn es durch Änderungen im Planfeststellungsabschnitt 8.0 auch Änderungen bei anderen Abschnitten gebe, müssten diese dort eingearbeitet werden. Deshalb sollten die bereits vorher behandelten Planfeststellungsabschnitte nicht rechtskräftig werden. Per se würde er den Abschnitt 7.4 nicht ablehnen wollen. Unbestritten sei, dass es bei hoher Betroffenheit eine Verbesserung und Untersuchung der Alternativen geben müsse. Dann erst sollten die Auswirkungen auf die anderen Abschnitte eingearbeitet werden. Im Ergebnis sei man sich wohl einig, im Planungsabschnitt 8.0 eine andere Trasse zu finden.

VM Guderjan ist der Auffassung, dass bei Ablehnung der Trassenführung des Abschnittes 8.0 nichts für den Abschnitt 8.1 in Richtung Riegel verbaut werde. Wenn man jedoch den Abschnitt 7.4 nicht ablehne, habe man alles verbaut für den Abschnitt 8.0, denn dieser Abschnitt ende ziemlich in der Mitte von Herbolzheim. Wenn der Abschnitt 7.4 planfestgestellt würde, bräuchte man über weitere Trassenführungen nicht mehr nachzudenken.

Verbandsdirektor Dr. Karlin geht nochmals auf die Ausgangslage der Bahnplanungen in den 90er Jahren und die Entwicklung der letzten Jahre ein. Das 3. und 4. Gleis werde als Transitstrecke gebraucht. Die Region habe in den 90er Jahren in den Raumordnungsbeschlüssen des Regierungspräsidiums aber auch ganz klar gesagt, dass man hiervon, insbesondere beim Schienen-ÖPNV, profitieren wolle. Wie selbstverständlich sei man davon ausgegangen, dass im Hinblick auf Umwelt- und Menschenschutz das maximal Mögliche getan werde. Zwischenzeitlich habe sich die Bahn ungeschickt angestellt, in dem sie immer neue Zugzahlen gebracht habe. Man denke hierbei nur an die Bypass-

Diskussion um Basel. Danach sei kein Jahresquartal vergangen, in dem nicht neue Botschaften zu den Zugzahlen verkündet worden seien. Zeitgleich seien die ersten Planfeststellungsabschnitte in die Offenlage gegangen. Auch die Frage, ob es nicht klügere und volkswirtschaftlich bessere Maßnahmen gebe, sei aufgekommen. Vor dem Hintergrund, dass durch die Umrüstung der Güterzüge 70 % des Lärms, der von Güterzügen provoziert werde, vermieden werden könnte, müsse die Verbesserung des rollenden Materials der erste Anknüpfungspunkt sein. Bisher würden jedoch die Bundespolitiker gnadenlos die alte Philosophie verfolgen, nach der der Bund der DB AG für das rollende Material keinen Euro zur Verfügung stellen wolle. Der Bund stelle nach wie vor nur Gelder für investive Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung, obwohl dies unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten wenig sinnvoll sei. Es gelte deshalb, weiter daran zu arbeiten. Vor diesem Hintergrund sei auch die Ziff. 1 4 des Beschlussvorschlages mit den weiteren konstruktiven Vorschlägen zu verstehen. Er gehe nach wie vor davon aus, dass die Geschäftsstelle konstruktiv an der Thematik arbeiten soll. Es sei allerdings nicht Aufgabe des Regionalverbandes, Trassenvorschläge zu erarbeiten. Hierzu hätte man weder finanzielle noch personelle Ressourcen. Wichtig sei aber, bei einzelnen Punkten, zum Beispiel dem Schienenbonus, Experten heranzuziehen, die Themen fachlich untermauern könnten. Ohne fachlich fundierte Basis werde man auch in der politischen Diskussion auf Bundesebene nicht weiterkommen. Auch sei die Aussage von Fraktionsvorsitzendem Friebis, dass die Menschen, die jetzt schon an Schienenwegen leben, keinen Rechtsanspruch auf Verbesserungen beim Lärmschutz hätten, so nicht ganz richtig. Hier würde sich derzeit Einiges bewegen. In Rheinland-Pfalz gehe beispielsweise die Bevölkerung entlang einer bestehenden Strecke auf die Barrikaden, nachdem nachts deutlich mehr Güterzüge verkehren. Durch die neue ICE-Trasse seien hier mehr Kapazitäten frei geworden. Eine wesentliche Rolle spiele hierbei die Frage, welche gesundheitlichen Auswirkungen der Schienenverkehrslärm auf anwohnende Menschen habe. All das, was derzeit normativ geregelt sei, basiere auf alten, überholten wissenschaftlichen Annahmen. Vor diesem Hintergrund sei es naheliegend und geradezu zwingend, wenn man sich für die an den Schienenwegen lebenden Menschen in der Region einsetze. Die Politik müsse zunächst eine vernünftige Antwort darauf geben, welche gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm auf Menschen zu erwarten sind. Dies könne die Politik derzeit nicht tun, weil sie sich noch mit den alten sozialwissenschaftlichen Feldstudien aus den 70er/80er Jahren begnüge. Die gesundheitlichen Auswirkungen müssten noch weiter untersucht werden. Ganz konkret für die heutige Beschlussfassung sei zu sagen, dass man keine Trassenvorschläge mache. Außerdem sollen keine Zwangspunkte für andere Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden. Dies sei auch der Stellungnahme an das Regierungspräsidium auf Seite 2 zu entnehmen. Damit stehe man in der Tradition der bisherigen Beschlüsse. Ferner habe man auf Seite 4 unter dem Stichwort „Abschnittsbildung“ immer gefordert, dass die alternativen Trassenführungen mit gleicher Untersuchungstiefe zu prüfen seien. Zur DIN 18005 sei zu sagen, dass das Gremium mehrmals den Beschluss gefasst habe, diese Passage nicht aus der Beschlussfassung herauszunehmen. Die Sitzungsvorlage stehe in der Tradition der bisherigen Beschlüsse und werde jeweils erneuert und ergänzt durch neuere Erkenntnisse.

VM Schilling bittet die Mitglieder des Planungsausschusses, den ergänzenden Formulierungen zuzustimmen. Bei der Stellungnahme an das Regierungspräsidium auf Seite 2 würde er sich die Formulierung „benachbarte Planungsabschnitte“ wünschen, dies wäre eine treffendere Bezeichnung. Ganz deutlich sei zu sagen, dass man nicht durch Stellungnahmen oder Gespräche zur der-

zeitigen Situation beigetragen habe, sondern ganz entscheidend die Bundesregierung und die Bahn, indem sie den Planungsstopp verfügt habe. Wenn man heute in der aktiven Offenlage sei, so müsse man feststellen, dass die Pläne aus dem Jahre 2002 unverändert – lediglich mit dem neuen Stempel 2006 versehen – ohne Berücksichtigung der gesetzgeberischen Änderungen der EU- oder der nationalen Verordnungen offengelegt worden seien. Die sei zu beklagen. Letztendlich seien sowohl der Bürgerschaft als auch den Behörden veraltete Planungen zur Stellungnahme vorgelegt worden, die die Einwender und Träger öffentlicher Belange nicht zu vertreten hätten. Auf der heutigen offengelegten Plangrundlage sei keine objektiv sachlich richtige Formulierung von Einwendungen möglich. Dies sei das Schlimmste, was den betroffenen Partnern passieren könne. Die Glaubwürdigkeit sei damit ein Stück weit zu hinterfragen. Bei der Abgabe von Stellungnahmen zu den Planungsabschnitten 7.4, 7.2 und 8.0 helfe es nicht, wenn man nur die berechtigten Forderungen nach Verbesserung des rollenden Materials stelle. Sich lediglich auf diesen Standpunkt zurückziehen sei nicht ausreichend, weil damit die unmittelbar betroffenen Bürger stark in Mitleidenschaft gezogen würden. Bezüglich der Zugzahlen sei auch vom Trilateralen Lenkungsausschuss gerade bestätigt worden, dass in der Rheintalschiene Personenverkehr und Güterzugverkehre bis zur Belastungsgrenze zunehmen werden. Dies sei vor dem Hintergrund der Mengengerüste Italien – Schweiz – Deutschland – Holland zu sehen. Insofern sei es wichtig, dass im Kreistag Emmendingen nicht nur die Strecke Basel – Karlsruhe, sondern auch die überregionale Bedeutung der Rheintalstrecke Rotterdam – Genua angesprochen worden sei. Unter diesen Gesichtspunkten seien die getroffenen Forderungen in der Einwendung auch richtig wiedergegeben und würden den Bedürfnissen der betroffenen Menschen an der Rheintalstrecke entsprechen.

VM Metz stellt fest, dass man eine große Planung, unterschiedliche Varianten und ganz unterschiedliche Positionen der Kommunen entlang der Strecke habe. Er verstehe, dass der Abschnitt 8.0, so er geändert würde, Auswirkungen auf die angrenzenden Planungsabschnitte hätte. Er bitte jedoch, dem wie vorgeschlagen zu begegnen. Man sollte den Abschnitt 7.4 nicht ablehnen, sondern fordern, diesen wie die anderen nicht in Kraft zu setzen. Es gebe einige Kommunen, die diesen Abschnitt so nicht ablehnen, sondern vielmehr sogar unterstützen. Die Kommune Ettenheim gehöre hierzu. Man wolle, dass es in der Sache vorangehe. Wenn sich jedoch aus einer Veränderung des Abschnittes 8.0 nördlich eine Veränderung ergeben sollte, würde es helfen, wenn der Abschnitt 7.4 nicht rechtskräftig würde. Er bitte jedoch um Verständnis dafür, dass man dort, wo bereits ein relativ großer Konsens bestehe, jetzt nicht seitens des Regionalverbandes eine Konterposition einnehmen sollte.

VM Schreiner freut sich, dass der Regionalverband anhaltend die gleichen Forderungen bezüglich des Lärmschutzes betont. Mit Blick auf Fraktionsvorsitzenden Friebis erklärt sie, dass man aufpassen müsse, sich nicht zu weit auseinander zu dividieren. Gerade um die Nachhaltigkeit in Berlin und bei der Bahn zu erreichen, müsse man standhaft bei diesen Forderungen bleiben. Es sei keineswegs so, dass jemand keine Umsetzung des 3. und 4. Gleises wolle. Die betroffenen Städte und Gemeinden wollten dies ganz besonders, weil man heute belastet sei und wisse, wenn der Bahnausbau nicht komme, werde nicht nur die Belastung auf der Straße zunehmen, sondern auch auf der Schiene. Man wisse bereits heute, dass die Zugzahlen ständig zunehmen. Insbesondere nachts steige die Belastung durch die Güterzüge, die die größte Betroffenheit auslösen. Sie halte es nicht für sinnvoll, sich auf eine Diskussion, Verbesserun-

gen am rollenden Material oder aktiver Schallschutz einlasse. Beides sei wichtig. Bei den Werten, die man in Offenburg habe, würde eine Verbesserung des rollenden Materials alleine noch nichts nützen. Man würde damit noch nicht einmal die Werte erreichen, die heute notwendig seien bei der jetzigen Belastung. Sie sei deshalb der Auffassung, dass man Beides im Auge behalten müsse. Ferner dürfe man die neue Finanzierung infolge des Eigentümererwerbs der Bahn am Wagenmaterial nicht außer Acht lassen. Die Bahn selbst müsse hier mehr investieren und insofern dürfe dies nicht alleine eine Forderung an den Bund bleiben. Die Forderung müsste vielmehr doppelt erhoben werden. Gleichzeitig müsse auf aktiven Lärm- und Erschütterungsschutz gedrungen werden. Nach Aussage von Dr. Karlin „tue sich auch an bestehenden Strecken etwas“, dies könne ja sein. Tatsache sei jedoch auch, dass sich nur etwas tue, indem man umschichte. Die „Töpfe“ hinsichtlich Lärmsanierungsmaßnahmen seien so überbucht, dass ein „Mehr“ für eine Strecke ein „Weniger“ für einen anderen Streckenbereich bedeute. Man müsse auch generell dafür Sorge tragen, dass die „Töpfe“, die Lärmsanierungen an bestehenden Strecken vorsehen, aufgestockt werden. Das, was im Moment bezüglich Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen sei, nütze allen nichts. Man müsse kämpfen, in Lärmvorsorgemaßnahmen zu kommen, weil diese sofort umgesetzt würden. Sie bitte deshalb nochmals, sich nicht auseinanderdividieren zu lassen und beide Forderungen in gleicher Intensität aufrechtzuerhalten.

Fraktionsvorsitzender Götz erklärt, dass seine Fraktion zum Antrag bezüglich des Abschnittes 8.0 und 7.4 unterschiedliche Auffassungen habe. Insgesamt bestünde die Gefahr, dass über alle Abschnitte – auch über den Abschnitt 7.2 – Veränderungen hereinbrechen würden. Der Abschnitt 7.2 sei von der eingezeichneten Alternative letztendlich am nachteiligsten betroffen. Der Abschnitt 7.2 resultiere aus einer Planung, die bereits 30 Jahre alt sei. Er wolle hier für die Gemeinde Friesenheim das Wort erheben. Man habe dort die Bauland- und Flächennutzungsplanung und die Bebauungspläne auf die vor 30 Jahren vorgelegten Trassenplanungen abgestimmt. Er könne diese Beschlussvorlagen nur mittragen, wenn sie nicht gleichzeitig im Umkehrschluss beinhalten, dass der Abschnitt 7.2 auch in eine alternative Überprüfung mit einbezogen werde.

VM Dr. Müller weist darauf hin, dass der Gemeinderat der Stadt Lahr in seinen Stellungnahmen im Juli 2006 und nochmals am 26.11.2006 mit einer großen Mehrheit die ergebnisoffene Überprüfung der autobahnparallelen Trasse für die Abschnitte 7.2 und 7.4 gefordert habe. Die Stellungnahme des Regionalverbandes, die man hier gegenüber dem Regierungspräsidium abgebe, fordere auf Seite 4 oben: „...alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen zu prüfen.“ Er gehe davon aus, dass damit die Abschnitte 7.2 und 7.4 beinhaltet seien.

Abstimmung:

Der **Antrag** von **VM Guderjan aus der Fraktion der Freien Wähler** unter Ziff. 1.1.2 wird aufrechterhalten, den **Planungsabschnitt 7.4 neben dem Planungsabschnitt 8.0** explizit aufzunehmen und für die alternative Trassenuntersuchung aufzuführen. **Dieser Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.**

Der **Antrag der CDU-Fraktion** in der Ergänzung unter 1.1.2 hinter „.....ergebnisoffen **geprüft werden und mögliche Auswirkungen auf benach-**

barte Abschnitte zu prüfen und vorher die anderen Planabschnitte nicht planfestzustellen“ wird einstimmig beschlossen.

Die Ziff. 1.1 unter Berücksichtigung des Ergänzungsantrages der CDU-Fraktion mit Ausnahme des Änderungsantrages von Fraktionsvorsitzendem Friebis wird **einstimmig beschlossen.**

Die Ziff. 1.2 bis 1.4 werden **einstimmig beschlossen.**

Der **Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen** auf Herausnahme der Ziff. 2.6.1 aus der Stellungnahme an das Regierungspräsidium Freiburg wird **mehrheitlich abgelehnt.**

Beschluss des Planungsausschusses

1.1 Stellungnahme zu den Planfeststellungsabschnitten 8.0, 7.4 und 7.2

1.1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

1.1.2 Die Planung für den Abschnitt 8.0 wird abgelehnt, weil alternative Trassenführungen unzureichend betrachtet sind.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert für den Abschnitt 8.0, dass entsprechend dem Schreiben des Verkehrsministers Baden-Württemberg vom 04.05.1995 an die Stadt Herbolzheim alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen **geprüft werden, mögliche Auswirkungen auf benachbarte Abschnitte zu prüfen und vorher die anderen Planabschnitte nicht planfestzustellen.** Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

1.1.3 Darüber hinaus setzt sich der Regionalverband Südlicher Oberrhein gleichsam für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr ein. Er lehnt deshalb die für die Abschnitte 8.0, 7.4 und 7.2 vorgelegte Planung ab, solange die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind.

1.1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein gibt die beigefügte Stellungnahme ab.

(DS PIA 15/06,
[Anlage 1](#))

(einstimmiger Beschluss)

1.2 Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07., 08.12.2005 sowie 10.05.2006 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, insbesondere

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
[DS PIA 01/06](#))

- die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren sowie
- im Interesse aller an Schienenwegen lebenden Menschen ein nationales und EU-weites Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ rasch umzusetzen.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein dankt dem Bundesverkehrsministerium für die Mitteilung vom 19.10.2006 über den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Überprüfungen des Schienenbonus.

(DS PIA 15/06,
[Anlage 2](#))

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein missbilligt jedoch die darin enthaltene Aussage, der Schienenbonus stehe aus Gründen der Planungssicherheit zum Zeitpunkt eines Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert eine Politik, die den Gesundheitsschutz der von Schienenverkehrslärm betroffenen Menschen im Auge hat.

Das Bundesverkehrsministerium wird deshalb aufgefordert,

- die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm ergebnisoffen und zeitnah zu bewerten sowie
- die angekündigten weiteren Forschungsprojekte rasch in Auftrag zu geben und hierbei auch die Experten unseres öffentlichen Hearings vom 18.11.2005 einzubeziehen.

1.3 Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07., 08.12.2005 sowie 10.05.2006 an die Landesregierung gerichtete Forderung, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der einschlägigen Normen - insbesondere die Anpassung der 16. BImSchVO - hinzuwirken.

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
[DS PIA 01/06](#))

- 1.4 Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weitere konstruktive Vorschläge im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen zu erarbeiten und hierüber zu berichten.

(einstimmiger Beschluss)