

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 19.06.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 2

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

(Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel)

hier: Auftragsvergabe

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Herr Jacobi (DB ProjektBau GmbH), VM Schwarz-Marstaller, VM D. Ehret, Herr Kastner (Gutachter der DB Projektbau GmbH), Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Jablonski, VM Doll, Herr Kowohl (Regierungspräsidium Freiburg), VM D. Benz, Herr Fritz (Gutachter der DB ProjektBau GmbH), VM Schilling, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Herr Lucht (Regierungspräsidium Freiburg), VM Stürmer, VM Metz, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Götz, Fraktionsvorsitzender Friebis, Fraktionsvorsitzender Evers, Prof. Dr. Martin (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart VWI), VM Prof. Dr. Dr. Essmann

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt Herrn Jacobi sowie die Herren Kastner und Fritz (Sachverständige für die DB ProjektBau GmbH), Herrn Prof. Martin (Gutachter) sowie die Herren Kowohl und Lucht (Regierungspräsidium Freiburg).

Herr Jacobi stellt die Ergebnisse der DB ProjektBau GmbH zu den Trassenvarianten vor.

Hinweis: *Die umfangreiche Präsentation liegt der Verbandsgeschäftsstelle als CD vor und kann den Fraktionsvorsitzenden bei Bedarf ausgehändigt werden. Von einer Anlage zum Protokoll wird aufgrund des großen Umfangs abgesehen.*

VM Schwarz-Marstaller erkundigt sich, ob die Kosten für Ausgleichsmaßnahmen für in Anspruch genommene NATURA 2000-Gebiete und andere Vermeidungsmaßnahmen bereits bei der vorgestellten Kalkulation berücksichtigt worden seien.

Herr Jacobi führt aus, dass man bevor man über Ausgleichsmaßnahmen und deren Kosten rede zunächst beachten müsse, dass es Kontrollinstanzen gebe, die den Verbrauch von Biotopflächen untersagen, solange man Alternativen habe. Man könne nicht sagen, dass man keine Alternativen habe. Diese seien

zwar sehr vielen unrecht, aber es gebe sie. Man habe jedoch Kosten für LBP-Maßnahmen, die zusätzlich erforderlich seien, in das Kostenpaket aufgenommen.

VM D. Ehret stellt fest, dass von den großen Eingriffen in NATURA 2000-Gebiete bei der autobahnparallelen Trasse, nicht jedoch über die Verschandelung der Landschaft mit den ökologischen Problemen im Bereich der Überwerfungsbauwerke bei der Antragstrasse der DB gesprochen worden sei. Er wolle wissen, von welchen Abständen zwischen der A5 und den Gleisen man bei der Berechnung des Mehrbedarfs an Fläche ausgegangen sei. Ferner wolle er differenziert wissen, was aus landwirtschaftlicher bzw. ökologischer Sicht für Gleise und Koffer verbaut werde.

Herr Kastner als zuständiger Planer im Auftrag der DB AG erläutert, dass man bei den Planfeststellungsabschnitten 8.1 und 8.2 im Bereich der Bündelung im weiteren Verlauf im Süden ebenfalls eine Bündelungssituation mit der BAB A5 habe. Dort hätten relativ aufwendige Abstimmungsprozesse zu dieser Frage stattgefunden, mit dem Ergebnis, dass man einen Abstand von der mittleren Gleisachse (autobahnzugewandtes Gleis) bis zur Kante an der Autobahn von 18,50 Metern berücksichtigt habe. Hierin sei bereits der Platzbedarf für den sechsspurigen Ausbau der Autobahn beinhaltet. Diese Grundlage habe man auch in dem nördlichen Abschnitt der Variantenuntersuchung zu Grunde gelegt. Zu der Aufteilung zwischen landwirtschaftlichen Flächen und sonstigen Flächeninanspruchnahmen sei differenziert worden zwischen landwirtschaftlichen Flächen, Waldflächen und Siedlungsflächen.

Herr Jacobi ergänzt, dass man die vollständigen Unterlagen (50 Ordner) im Auftrag des Regierungspräsidiums sowie CDs vervielfältigt und verteilt habe. Die Liste der Empfänger sei mit dem Regierungspräsidium abgestimmt worden.

Verbandsdirektor Dr. Karlin weist darauf hin, dass man bereits in der Ältestenratssitzung darüber informiert habe. Der Verbandsgeschäftsstelle liege die entsprechende CD vor. Diese habe den schriftlichen Text und viele Karten in einem großen Format enthalten. Der Druckaufwand für die Ausfertigung der Karten habe in der Geschäftsstelle zwei Tage gedauert. Ein gedrucktes Exemplar hätte nach Auskunft der DB AG 450 € gekostet. Die Mitglieder des Ältestenrates hätten von der Verbandsgeschäftsstelle ebenfalls eine Kopie der CD erhalten. Diesen stehe frei, in den Fraktionen auf die CD Zugriff zu nehmen.

VM Jablonski erkundigt sich, inwieweit die Informationen auf der CD aufgrund der Nutzungsberechtigungshinweise nur intern zu behandeln seien.

Herr Jacobi stellt klar, dass die Träger öffentlicher Belange die Unterlagen nicht herausgeben sollen. Eine Verteilung innerhalb der Fraktion sei denkbar, nicht jedoch die Einstellung ins Internet.

VM Jablonski bittet um Ausführungen zum Übergang zwischen den Planfeststellungsabschnitten 8.0 zu 8.1, der außerhalb der Wohnbebauung Riegel, verlaufe. Die Untersuchung zur autobahnparallelen Trasse ende mit dem Planfeststellungsabschnitt 8.0 und beinhalte nicht den Abschnitt 8.1. Es stelle sich ihm die Frage, warum man diese Zäsur gemacht habe, z.B. auch bei der Lärmbeurteilung und somit die Auswirkungen für Riegel nicht mitbetrachtet habe. Außerdem sei in der Sitzungsvorlage auf Seite 3, III, 2. Abschnitt zu lesen, dass die

Antragstrasse sowie die verschiedenen von der DB AG untersuchten Trassenalternativen in der Anlage beschrieben und dargestellt worden seien. Er bitte Herrn Jacobi zu bestätigen, dass die DB AG in den Jahren 2002 und 2003 eine weitere Trassenalternative sehr tief untersucht habe. Er wolle von Herrn Dr. Karlin wissen, warum diese, ihm bekannte Trassenalternative nicht zumindest in dieser Anlage aufgeführt worden sei.

Herr Kastner erläutert, zur Festlegung des Untersuchungsraums und der Betroffenheit des Planfeststellungsabschnitts 8.1, dass sich diese bis dahin erstrecke, wo man die weiter südlich verlaufende Führung wieder erreiche, bzw. bis zu dem Punkt, wo die weitere Trassenführung unstrittig sei. Diese Punkt sei mit der Anschlussstelle Riegel erreicht.

VM Jablonski stellt fest, dass dies nicht unstrittig sei.

Herr Jacobi führt weiter aus, dass Herr Kastner trassierungstechnisch recht habe. Riegel habe sich bisher nie so richtig positioniert. Man habe natürlich die Variante „Bahnhof Riegel“ geplant, die sogenannte „blaue Linie“. Man wisse auch, dass er mit der Forderung „Autobahnvariante“ nicht zufrieden sei, weil er schon lange wolle, dass die DB AG durch den Bahnhof Riegel fahre. Die Variante sei seinerzeit von den Bewohnern der Waldsiedlung Riegel verlangt worden. Man habe sich im November 2002 in einer großen Runde und dem Vorgänger von Herrn Jablonski getroffen. Dabei habe man festgestellt, dass es in der kleinen Zelle Waldsiedlung Riegel zwei Parteien gebe. Diejenigen, die an der Autobahn wohnen, seien gegen den Ausbau an der Autobahn und diejenigen, die am Bahnhof wohnen seien dafür gewesen. Der Gemeinderat Riegel habe den Konflikt innerhalb der Gemeinde austragen wollen. Dann habe es geheißen, wenn man an den Bahnhof Riegel gehe, würde dies zu einer Entlastung für den Kernort Riegel führen. Dies würde jedoch eine Mehrbelastung von Malterdingen und den Ortsteil Hecklingen, südlich von Kenzingen bedeuten. Es würde auch zu einem Überwerfungsbauwerk für den Nahverkehr führen, das von den beiden Nahverkehrsgesellschaften gefordert werde. Zusammengefasst würde dies also zu einem zusätzlichen Überwerfungsbauwerk und neuen Betroffenheiten führen. Bereits damals habe man erklärt, dass man im Zuge dieser Planung nicht demjenigen nachgeben dürfe, der am lautesten schreie. Aus der politischen Diskussion habe man sich herausgehalten. Wenn er bei der Gesamtbeurteilung Riegel nicht sehe, dann sei dies auf trassierungstechnische Gründe zurückzuführen, so habe man in Offenburg die Schnittstelle Tunnel und südlich von Kenzingen, wo der Verkehr wieder gebündelt werde. Die Variante Bahnhof Riegel sei jedoch nicht aus der Welt, man habe sie auch in den Planfeststellungsunterlagen erwähnt und abgewogen.

VM Doll ist der Auffassung, dass es nicht angehen könne, bei FFH-Gebieten einfach die Hektarwerte zusammenzuzählen und gegeneinander abzuwägen. Bei FFH-Gebieten seien entsprechende Pflege- und Entwicklungspläne notwendig, die Wertigkeit der verschiedenen Flächen seien unterschiedlich. Deshalb könne er die Argumentation der DB AG nicht nachvollziehen, dass immer die von der Größenordnung geringere FFH-Fläche genommen werden müsse. Hier müsste dezidiert untersucht und abgewogen werden.

Herr Jacobi weist darauf hin, dass er lediglich 20 Minuten Sprechzeit eingeräumt bekommen habe und sich deshalb notwendigerweise kurz fassen musste. Bei Durchsicht der Unterlagen werde man feststellen, dass qualitativ nicht so sehr differenziert worden sei. Es handle sich um eine Vorabschätzung mit

einem Umfang von 2 Ordnern. Man wisse jedoch aus Erfahrung, dass 33 Hektar Biotopfläche mehr Problempotenziale aufweise, als 3,3 Hektar. Natürlich müsse man qualitativ noch unterscheiden.

Herr Kowohl nimmt seitens des Regierungspräsidiums zu der Frage FFH-Flächen Stellung bzw. legt die Prüfungsschritte seiner Behörde dar. Der Erörterungstermin für die Abschnitte 7.4 und 8.0 stehe kurz bevor. Es sei sinnvoll gewesen, diesen Erörterungstermin noch vor die Sommerpause zu legen, weil genau diese Problematik – FFH-Verträglichkeit der autobahnparallelen Trassen – dort eine wesentliche Rolle spielen werde. Bis zum Erörterungstermin würden sich die entsprechenden Fachstellen positionieren können. Nur in einem solchen Erörterungstermin, bei dem alle „an einem Tisch sitzen“, könnten diese Fragen diskutiert werden, um auf dieser Basis eine Entscheidung treffen zu können. Er wolle jedoch eingangs noch anmerken, wo man sich eigentlich befinde. Man müsse aufpassen, dass man nicht zu sehr auf das Rechtsverfahren, sondern auf die Vorfragen eingehe, die aus den politischen Bestrebungen her kämen. Diese seien von Minister Rech gestellt worden. Die vertiefte Variantenprüfung müsse ergeben, dass die Variante betrieblich und technisch machbar sei und dürfe auch aus anderen Gründen nicht ausgeschlossen werden dürfe. Wenn man dies alles bejahen könne, habe die Politik letztendlich die Möglichkeit, sich aus bestimmten politischen Gründen für die ein oder andere Variante auszusprechen. Dies sei ganz unterschiedlich zu sehen von dem parallel hierzu laufenden Rechtsverfahren. Die Bahn habe die ihr vorgelegten Variantenuntersuchungen überprüft. Sie habe jedoch nicht noch einmal überprüft was sie schon geprüft habe. Der Bereich bei Riegel werde nicht unter den Tisch fallen. Im Rechtsverfahren sei dies keine Frage und im Erörterungstermin werde dies auch eine wesentliche Rolle spielen. Man könne sicher momentan noch nicht sagen, dass schon aus FFH-Gründen ein Variantenausschluss erfolgen könne. Zunächst müsse der Erörterungstermin abgewartet werden. Auf dessen Grundlage könne man sich dann entsprechend politisch positionieren.

VM Benz möchte wissen, warum für die viergleisige Trasse an der Autobahn weniger Fläche verbraucht werden solle, als für den zweigleisigen Ausbau an der Autobahn. Außerdem wolle er wissen, ob die Flächen zwischen der Autobahn (5. und 6. Spur) und der neuen Bahntrasse bereits in den Flächenverbrauch eingerechnet worden seien. Beim Thema Lärmbelastung, bzw. Vorbelastung an der Autobahn interessiere ihn, welche Zahlen der Vorbelastung zu Grunde liegen. Seines Wissens gäbe es eine Lärmkartierung der Autobahn, jedoch keine für die Bahn. Beim Thema Lärmbetroffenheit interessiere weiter, wie die Karten aussehen würden, wenn man den Lärm der Autobahn weglassen und nur den reinen Lärm der bereits von der Bahn da sei und noch zusätzlich hinzukommen werde, betrachte. Die „Ettenbachtrasse“ sei aus Sicht der Bahn ja nicht mehr relevant. Für ihn stelle sich trotzdem die Frage, wie das nach den vorliegenden Planunterlagen im Falle der Ettenbachtrasse vorgesehene Kreuzungsbauwerk auf Höhe Orschweier/Ettenheim aussehen solle.

Herr Kastner erläutert zum Flächenverbrauch, dass die von der Autobahn aus gesehenen Flächen (vom Böschungsfuß) mit eingerechnet worden seien, da diese als landwirtschaftliche Flächen praktisch wegfallen. Jetzt überlege man sich, zwei Gleise an die Autobahn zu legen und zwei weitere Gleise könnten hinzukommen. Diese beiden zusätzlichen Gleise würden in der Summe relativ wenig Fläche in Anspruch nehmen. Man benötige den Abstand von 18,50 Metern bis das erste Gleis überhaupt komme, dann würden die weiteren 3 Gleise „relativ schnell“ folgen. Bei der Variante 1 und Variante 1a habe man noch den

zusätzlichen Flächenverbrauch entlang der Rheintalbahn durch den dort partiell vorhandenen viergleisigen Ausbau. Dies ergebe in der Summe die dargestellten Zahlen. Bei dem zweigleisigen Ausbau an der BAB A5 müsse man noch den viergleisigen Ausbau an der Rheintalbahn mit einkalkulieren. Hier sei ebenfalls ein zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich. Insgesamt summiere sich dies so auf, dass sich die in der Unterlage dargestellte Situation ergebe.

Herr Fritz erklärt zum Verkehrsaufkommen auf der A5, dass man hier das gleiche Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt habe, wie bei den Untersuchungen zum Gesamtverkehrslärm. Dies sei die Verkehrslärmkarte 2000 hochgerechnet auf das Jahr 2015. Man habe somit sowohl für die Schiene als auch für die Straße den gleichen Prognosehorizont 2015 zu Grunde gelegt. Zur Frage, warum man nicht die autobahnparallele Trasse bewertet habe, ohne die Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen, führt er aus, dass dies überhaupt nicht systemkonform sei. Was man hier zu beurteilen habe, sei die Verkehrslärmeinwirkung auf das Schutzgut Mensch für unterschiedliche Trassenvarianten. Dabei sei die rein isolierte Betrachtung des Schienenverkehrs nicht zielführend. Man müsse die Gesamtverkehrsbelastung nehmen, dies heiße auch die Vorbelastung durch die Autobahn.

Herr Jacobi verweist auf die gezeigte Differenzlärmkarte Gesamtverkehr. Er habe die Bestellung (Karte Schienenverkehrslärmsituation) gemacht, weil er wisse, dass der Lärm der Eisenbahn anders empfunden werde, als der von der Autobahn. Es gäbe allerdings keinen solitären, sondern immer den Gesamtlärm zu betrachten. Dies mache man in der UVS so. Beim rechtlichen Anspruch auf Schallschutz müsse man die Maßnahme nach der 16. BImSchV separat betrachten. Dies habe ihn dazu bewogen, eine Differenzlärmkarte, wenn es nur um Eisenbahnlärm gehe, in Auftrag zu geben. Diese Karte könne in den Unterlagen oder auf der CD-ROM angesehen werden.

Verbandsvorsitzender Neideck möchte wissen, wie die Lärmdifferenz ausgehend von einem 6-spurigen Ausbau der BAB und den Gleisen an der Trasse aussehen könnte.

Herr Fritz führt aus, dass eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens gerade einen zusätzlichen Verkehrslärmpegel von 3 dB (A) ausmache. Das ganze System reagiere relativ unempfindlich.

VM Benz möchte wissen, ob eine Aussage darüber getroffen werden könne, wie die Zunahme des Lärms durch eine Trasse an der Autobahn mit vier bzw. alternativ mit zwei Spuren wäre, wenn die Vorbelastung durch die BAB weg wäre.

Herr Fritz erklärt, dass das gesamte Szenario im Hinblick auf eventuelle Fragen auch nur für den Schienenverkehrslärm gemacht worden sei. Man habe die Berechnung im Auftrag der DB AG gemacht, obwohl dies fachlich nicht in Ordnung sei. Letztendlich gehe es um die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und hier zähle letztendlich die Gesamtbelastung, d.h. die Summe des Lärms aus Straße und Schiene. Dies habe man an der bestehenden Rheintalbahn auch so berücksichtigt. Das Ergebnis sei auf Seite 52 des Gutachtens nachlesbar.

Herr Jacobi führt zum Thema „Ettenbachtrasse“ aus, dass man mit dieser Trasse Kenzingen, Ettenheim und Ringsheim umfahre. Beweggrund der Kommunen sei, dass man das Problem der Überwerfungsbauwerke und der Lärmimmissionen nicht haben wolle. Aus diesem Grunde werde eine Verlagerung der Autobahnbündelung in Freiburg und der Überwerfungsbauwerke gewünscht. Herr Seibert, der die Skizze gemacht habe, habe die Überwerfungsbauwerke nicht dargestellt. Dies habe man überprüft. Die DB AG benötige jedoch für ihren Bahnbetrieb diese Überwerfungsbauwerke für eine niveaufreie Kreuzung. Mit dem vorgeschlagenen Gleisschema könne man unmöglich die Kapazitäten fahren, wie sie die DB AG gemäß Auftrag fahren müsse. Die Variante 2.1b würde im Bereich Ringsheim zu 8 Gleisen führen. Die Probleme bei der Überwerfung seien darüber hinaus die Gleichen. Herr Kastner habe außerdem herausgefunden, dass auch wenn man die Überwerfungsbauwerke nördlich anordnen würde, die Gemeinden Niederschopfheim, Hohberg und andere betroffen wären. Außerdem wäre dies vom Betriebsablauf immer noch schlechter, als die Knoten, die die DB AG von einem Universitätsprofessor aus Darmstadt nach 84 Varianten habe ausarbeiten lassen. Die entsprechenden Planordner könnten bei ihm eingesehen werden. Man möge ihm glauben, dass diese „weichen Skizzen“ von Herrn Seibert, die dieser ganz schnell und grob nach dem Motto: „mach das Problem von Kenzingen und Herbolzheim weg“ gemacht habe, nicht das Ziel erreichten. Wenn man sich eine Gesamtskizze anschauere, wäre das Problem von Kenzingen und Herbolzheim, vielleicht auch das von Riegel, gelöst, aber all die anderen Probleme nördlich nicht. Hierbei denke er an die Probleme Schall und zusätzliche Gleise. Die Knoten würden nicht funktionieren und auch an der grundsätzlichen Problematik, die dazu geführt habe, dass eine kommunale Allianz gebildet worden sei, wäre nicht beseitigt. Man wolle ein Projekt nur dann weiterverfolgen und dem Bahngipfel unterbreiten, wenn man sich einig sei. Er sei überzeugt davon, dass diese Skizze keine Einigung auf der Nord-Süd-Schiene erhalten würde.

Verbandsdirektor Dr. Karlin erklärt, warum die Situation Riegel nicht in dem vorgeschlagenen Gutachten enthalten sei. Er dürfe daran erinnern, dass es der Planungsausschuss gewesen sei, der am 24.01.2008 den Vorbehalt beschlossen habe, die Untersuchungsergebnisse der Bahn gutachtlich überprüfen zu lassen. Herr Jablonski hätte damals darauf hingewiesen, dass eventuell die Situation „Bahnhof Riegel“ nicht berücksichtigt worden sei. Er habe ihm daraufhin zugesagt, dass die Verbandsgeschäftsstelle dies einspeisen werde, wenn man die Unterlagen von der Gemeinde bekomme. Dies sei erfolgt, über das hinausgehend was der Planungsausschuss beschlossen habe. In der Sitzungsvorlage sei dies auf Seite 5, auf der Grundlage der von der Gemeinde Riegel übersandten Unterlagen, dargestellt.

Anlage 1 u.
Anlage 2

Beim Thema Raumordnung sei Herr Jacobi so freundlich gewesen, nochmals den Hinweis zur Entscheidung des Regierungspräsidiums Freiburg vom August 2002 zu geben. Auch hier dürfe er an die Sitzung des Planungsausschusses vom 07.12.2006 erinnern, in der man sehr umfassend die drei Planfeststellungsabschnitte 8.0 (Herbolzheim – Riegel), 7.4 (Herbolzheim- Ettenheim) und 7.2 (Hohberg-Friesenheim) beraten habe. Damals habe man zum Thema Raumordnungsverfahren (vor dem Hintergrund des Schreibens vom 27.08.2002) inhaltlich beschlossen, dass „die Änderung der maßgeblichen tatsächlichen Verhältnisse zu berücksichtigen sei“. Die Verhältnisse hätten sich seither geändert, weil in der Vorlage auf die Zahlen des Bundesverkehrswegeplans 1992 zurückgegriffen worden sei. Dort sei von 192 Zügen beim Güterverkehr die Rede gewesen. In der Korridoruntersuchung der DB AG 2001 sei be-

reits von 200 Güterzügen und schon im Bundesverkehrswegeplan 2003 von 284 Güterzügen, also einer Steigerung von 50 Prozent, die Rede gewesen. Der Regionalverband habe damals die Forderung beschlossen, alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen zu prüfen. Dabei sei die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungsstrasse zu Grunde zu legen. An das Regierungspräsidium Freiburg gewandt sei dem Eisenbahnbundesamt diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten. Dies sei Beratungs- und Entscheidungsgrundlage.

Ein kritisches Wort wolle er auch noch zur Terminierung der aktuell anstehenden Erörterungstermine sagen. Es möge zwar richtig sein - und hierfür sei man im Hinblick auf den angedachten Bahngipfel auch dankbar - eine politische Bewertung einzuarbeiten. Man habe aber ein großes Problem, dass man im Erörterungstermin miteinander diskutieren werden müsse. Das Regierungspräsidium sei als Fachbehörde beteiligt, aber all die betroffenen Gemeinden und Verbände, die keine eigene Fachkompetenz hätten und deshalb auf externe, unabhängige Gutachter angewiesen seien, würden sich im Rahmen des Erörterungstermins nicht über allgemein gehaltene Fragen hinaus beteiligen können. Deshalb komme man gerade heute zusammen und berate eine mögliche und notwendige Gutachtensvergabe. Vor diesem Hintergrund wisse man schon heute, dass die Zusage von Regierungsvizepräsident Scherer eingehalten werden müsse, einen weiteren Erörterungstermin zu terminieren. Die Verbandsversammlung könne frühestens im Oktober 2008 auf der Grundlage eines Gutachtens ein Votum abgeben. Man sei dankbar, dass Regierungsvizepräsident Scherer dies auch gegenüber dem Regionalverband bestätigt habe.

Herr Jacobi erklärt, dass man auch als „Eisenbahner“ gespannt sei, was ein Bahngipfel „bringe“. Aber auch wenn man einige 100 Millionen für die Ortenau und das Markgräflerland bekomme, heiße dies nicht, dass ein Bürger von Grafenhausen nicht klagen werde. Er frage sich als Vorhabensträger und Vertreter der DB AG, der im Auftrag des Bundes handle, wie die zusätzlichen Millionen in einem neutralen Planungsverfahren legitimiert werden sollen. Gerade weil ein Planungsverfahren neutral sei, halte man es für richtig, dass ein Erörterungstermin gemacht werde. Dort werde man zweieinhalb Wochen diskutieren. Dies habe es in der Länge noch nicht gegeben. Die DB AG ihrerseits fordere – entgegen dessen, was Herr Scherer sage – dass es bei diesem Erörterungstermin bleibe. Man werde alle Fakten liefern und hoffe, dass auch die Anhörungsbehörde Paragraphen und Gesetze beachte. Auch für die Anhörungsbehörden gebe es Gesetze und Fristen. Man habe im Auftrag des Bundes Baurecht zu schaffen und werde trotz aller Höflichkeit und Präsentation – wie heute – darauf achten müssen, dass auch so etwas gemacht werde.

Verbandsvorsitzender Neideck ist der Auffassung, dass sich alle Beteiligten gesetzeskonform verhalten werden.

Verbandsdirektor Dr. Karlin hält fest, dass der Erörterungstermin im Juli nicht der abschließende Erörterungstermin sein könne.

VM Schilling erklärt, dass der Erörterungstermin, ein rein verwaltungsrechtliches Verfahren darstelle. Dieser sei von einer politischen Willenserkundung überlagert. Zumindest in den ersten drei Tagen des Erörterungstermin stehe laut Plan eher die politische Entwicklung für die Prüfung der alternativen Trassen im Vordergrund. Für die Städte und Gemeinden sei es noch viel schwieri-

ger zu argumentieren, weil man nur drei oder vier Wochen Zeit seit Erhalt der Planunterlagen von der DB AG gehabt habe. Auch die eigenen Gutachter seien nicht in der Lage das zu schaffen, wozu jetzt der Regionalverband noch drei Monate Zeit habe. Alleine daraus ergebe sich, dass man in der Kürze der Zeit keine tiefgreifenden Ergebnisse bekommen könne. Man werde deshalb auch weitere Forderungen nach detaillierten Erkenntnissen stellen. Selbstverständlich seien auch die von der DB AG untersuchten Ergebnisse noch verbesserungswürdig. Dies treffe auch für die autobahnparallele Trasse zu. Darüber hinaus habe Innenminister Rech bei seinen beiden Besuchen allen Gästen und betroffenen Gemeinden signalisiert, dass im Rahmen des Verfahrens die neuen Zugzahlen zu berücksichtigen seien. Im Beitrag heute habe er gehört, dass die Zugzahlen bis 2015 gelten sollen. Hier bitte er um Aufklärung. Ferner würden Äpfel mit Birnen verglichen, wenn einmal die DIN 18005 angewandt und andererseits die 16. BImSchV zu Grunde gelegt werde. Seines Erachtens wäre es zielführend gewesen, wenn man einheitlich die 16. BImSchV oder die DIN 18005 zu Grunde gelegt hätte. Der Verbandsgeschäftsstelle danke er für die Sitzungsvorlage. Durch das geplante Gutachten seien vielleicht auch politisch neue Erkenntnisse denkbar.

Herr Kowohl führt aus, dass man die neuen Zugzahlen zu Grunde lege. Man hätte dieses Gutachten nicht in Auftrag gegeben, wenn klar wäre, dass es anschließend in der Schublade verschwinde. Sicherlich werde es viele Fragen aus dem Erörterungstermin geben. Heute könne man noch keine Aussage darüber treffen, ob weitere Prüfaufträge erfolgen oder gar eine erneute Offenlage erforderlich werde.

Herr Fritz erläutert auf die Frage, warum nicht generell die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei der Variantenuntersuchung zu Grunde gelegt worden seien, weil man das ganze Thema systemkonform abzarbeiten hatte. Die gesamten Planfeststellungsunterlagen würden bereits Untersuchungen zum Gesamtlärm enthalten. Diese seien auf der Grundlage der DIN 18005 beurteilt worden. Unabhängig davon habe dies für das Ergebnis keine Relevanz. Zwar würden sich die Einwohnergleichwerte verschieben, wenn man andere Anforderungswerte vorgebe, aber das ganze System verschiebe sich, so dass in der Relativbetrachtung und diese sei letztendlich ausschlaggebend - exakt das gleiche Ergebnis rauskomme. Den zweiten Einwand, dass die Differenzlärnkarten irreführend seien, wolle er zurückweisen. Wenn man in die Unterlagen reinschaue werde man sehen, dass nicht nur Differenzlärnkarten, sondern auch die absoluten Immissionspläne dargestellt worden seien. Jeder könne sich dort über die unterschiedlichen Darstellungsebenen einen Überblick verschaffen.

VM D. Ehret dankt Verbandsdirektor Dr. Karlin für die Erwähnung des zusätzlichen Erörterungstermins. Man habe hier die Zusagen von Regierungsvizepräsident Scherer und des Regierungspräsidenten. Diese seien die „Anwälte der Region“. Herr Jacobi versuche hier dagegen zu steuern. Dies werde ihm nicht gelingen, auch wenn es wieder einmal die Wertigkeit zeige, die er sich persönlich und seiner Institution im Vergleich zu den Mitwirkenden beimesse. Bei der autobahnparallelen Trasse habe Herr Kastner den zusätzlichen Flächenverbrauch bei der Ausgestaltung des Steifens zwischen Autobahn und Bahn komplett der Bahn zugerechnet. Dies halte er nicht für richtig. Damit werde Stimmung und Politik gemacht. Sämtliche Betroffene und Politiker, die sich für die autobahnparallele Variante ausgesprochen hätten, würden zwar an erster Stelle das Schutzgut Mensch und eine Optimierung des Schallschutzes sehen. Allerdings müsse auch das Schutzgut Natur hoch angesetzt werden. Dies bedeute

Minimierung des Flächenverbrauchs und sensibler Umgang mit diesen Gebieten. Außerdem interessiert ihn, wie die Ökologen und Biologen die Gestaltung und Nutzung dieses Flächenstreifens zwischen Autobahn und Bahn vor dem Hintergrund der Emissionsaufnahme von Feinstaub und Schall sehen.

Herr Kastner erläutert, dass definitiv der Flächenverbrauch zu Grunde gelegt worden sei, der auch in diesem Bereich verloren gehe. Hier sehe er keinen anderen Ansatz, den Flächenverbrauch zu berechnen.

Fraktionsvorsitzender Evers vertritt die Meinung, dass nicht die Fläche mit einberechnet werden könne, die für die Vorhaltung des Ausbaus der Autobahn vorgesehen sei.

Herr Kastner beziffert diese Fläche auf 3 Meter. Allerdings komme die Bahn als zusätzlicher Verkehrsweg hinzu. Hierbei sei zu beurteilen, was dann wegfallt und dies werde so berücksichtigt. Hier habe man eine absolut einheitliche Vorgehensweise.

VM D. Ehret verweist darauf, dass man hier von einer Fläche von mindestens 20 Prozent spreche. Zumindest wäre eine differenzierte Auswertung erforderlich.

Herr Kastner erwidert, dass dies, bezogen auf den Gesamtflächenverbrauch nicht korrekt sei, da nur die 18,5 Meter Abstand, nicht aber die Querschnittsfläche der Eisenbahn selbst berücksichtigt worden sei. Die Situation sei so, wie sie auch in den Planfeststellungsunterlagen zu den Abschnitten 8.1 und 8.2 dargestellt worden sei. Ferner seien die Flächen zwischen der Autobahn und der BAB A5 zur Nutzung für Ausgleichsmaßnahmen in der Regel nicht geeignet. Die Flächen seien als Gestaltungsmaßnahmen ausgestaltet, d.h. es werde versucht, sie in einen naturnahen Zustand zu versetzen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort hält fest, dass man eine Reihe von Planfeststellungsabschnitten habe, in denen aufgrund mangelnder Alternativplanungen kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Wenn jedoch die Variante 3 über ein Votum der regionalen Bewertung zum Tragen käme, würde letztendlich eine Alternative zur Verfügung stehen. Es stelle sich die Frage, ob dann neue Raumordnungsverfahren stattfinden müssten und wie in einem solchen Falle das Verfahren insgesamt weitergehen würde.

Herr Lucht erklärt, dass ein sehr unterschiedliches Verständnis von der Bedeutung eines Raumordnungsverfahrens im Raum stehe. Der Vorhabensträger lege auch im Raumordnungsverfahren eine Trasse vor, so wie er dies auch im Planfeststellungsverfahren gemacht habe. Das Raumordnungsverfahren solle dafür sorgen, dass man im anschließenden Planfeststellungsverfahren nicht in eine Detailplanung einsteige, obwohl dies aus offensichtlichen oder größeren Kriterien nicht sinnvoll erscheint. Erst danach gehe man im Planfeststellungsverfahren sozusagen mit „der Lupe“ an die Detailplanung. Der Prüfungsinhalt eines Planfeststellungsverfahrens sei deutlich tiefer als der eines Raumordnungsverfahrens. Wenn man also im Planfeststellungsverfahren zu dem Ergebnis kommen würde, dass die von der Bahn vorgeschlagene Trasse nicht dem Rechtsrahmen entspreche, müsste der Antrag seitens des Regierungspräsidiums zurückgewiesen werden. Man habe im vorliegenden Fall ein Planfeststellungsverfahren. Hier werde geprüft, ob sich die DB AG mit der von ihr vorgeschlagenen Trasse im Rahmen des geltenden Rechts bewege. Dabei sei es

nicht unüblich, dass sich mehrere Varianten im Bereich des geltenden Rechts bewegen können. Daneben finde der politische Prozess statt, bei dem es darum gehe, herauszufinden, ob es in der Region eine Trasse gebe, die gerade im Hinblick auf das Schutzgut Mensch, mehr Rücksicht nimmt, als die von der Bahn geplante Trasse. Für beide Prozesse sei der stattfindende Erörterungstermin von grundlegender Bedeutung, weil er den Rahmen darstelle, bei dem alle Beteiligten mitreden können. Hier sei es den Gemeinden, Landkreisen, Bürgerinitiativen, Verbänden und allen Betroffenen möglich, sich einzubringen. Sowohl für den verfahrensmäßigen als auch den politischen Prozess müsse anschließend entschieden werden, ob eine weitere Erörterung notwendig sei. Eines sei ganz klar, bei Bedarf werde es eine weitere Erörterung geben. Dies gelte für den Bedarf sowohl im verfahrenstechnischen als auch im politischen Bereich. Dies sei auch die klare Aussage von Regierungsvizepräsident Scherer.

Fraktionsvorsitzender Sandfort möchte ergänzend wissen, ob das Regierungspräsidium in seiner Arbeitsweise ausschließlich die Antragstrasse der DB AG prüfen werde und nur dann, wenn beispielsweise der politische Rückenwind die Variante 3 nach vorne bringen würde, diese ebenfalls prüfend in das Verfahren miteinbeziehen würde.

Herr Lucht erklärt, dass in diesem Rechtsverfahren keine andere Variante eingebracht werden könne.

Herr Kowohl ergänzt, dass aus den Zusagen der beiden Bahnvorstände Garber und Kraft genau diese vertiefte Variantenuntersuchung resultiere. Zu dieser vertieften Variantenuntersuchung werde die Raumordnung auch Stellung nehmen und diese bewerten. Man müsse hier zwischen der Variantenuntersuchung auf der Grundlage der Zusagen der Bahnvorstände Garber / Kraft, die sehr in die Tiefe gehe und jetzt auch von den Fachbehörden überprüft werde, einerseits und dem Verwaltungsverfahren mit dem vorliegenden Antrag der DB AG andererseits unterscheiden. Beim Verwaltungsverfahren könne am Ende nur stehen, ob die Variante genehmigt oder abgelehnt werde.

VM Stürmer möchte wissen, ob es nicht auch für die DB AG sicherer wäre, den ersten Termin auf einen Scopingtermin herunterzustufen. Der richtige Erörterungstermin sollte erst dann stattfinden, wenn z. B. das zu erwartende Gutachten von Prof. Martin vorliege. Die Rechtssicherheit wäre größer, wenn die Alternativen im Verfahren von vorne herein richtig berücksichtigt werden könnten, zumal absehbar sei, dass hier Alternativergebnisse auf den Tisch kämen. Außerdem habe Herr Jacobi ausgeführt, warum die Überwerfungsbauwerke relativ nah beieinander sein müssten. Er habe den Eindruck gewonnen, dass man in der öffentlichen Diskussion gerne die Trasse an die Autobahn gelegt hätte mit der Vorstellung, dass dann überhaupt keine Überwerfungsbauwerke notwendig seien. Er wolle wissen, ob diese Sichtweise aus technischer Sicht falsch sei.

Herr Jacobi führt hierzu aus, dass die DB AG die langsamen und die schnellen Verkehre entflechten müsse, hierfür seien auch im Falle einer autobahnparallelen Variante Überwerfungsbauwerke erforderlich.

VM Stürmer ergänzt, dass bei einer Diskussion um FFH-Gebiete eine zentrale Rolle spiele, welche zumutbaren Alternativen man habe. Seines Erachtens sei es nicht so, dass man ein FFH-Gebiet „gar nicht berühren“ dürfe. Es müsse unter Umständen erwogen werden, die Funktion des FFH Gebietes zu verlegen.

Dies halte er an einigen Stellen durchaus machbar. Es stelle sich damit die Frage, ob solche Optimierungsüberlegungen nicht von vorne herein eine Rolle spielen sollten, damit der Bürgerschutz nicht gegen den Umweltschutz ausgespielt werden müsse. Beides sei erforderlich.

Herr Kowohl führt aus, dass man es sich nicht so einfach machen dürfe zu sagen, bei Vorliegen eines FFH-Gebiets sei damit zwingend eine andere Alternative erforderlich. Es sei richtig gesagt worden, dass es auch Möglichkeiten gebe, FFH-Gebiete zu beeinträchtigen. Zunächst sei jedoch nach Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu fragen. Hier gebe er verschiedene Prüfschritte. Man werde hierzu auch mit den Fachstellen beim Regierungspräsidium sprechen. Auch würden die unteren Naturschutzbehörden und die Verbände gehört. Gerade hierzu solle der Erörterungstermin auch dienen. Dort sollten Möglichkeiten eruiert werden, z.B. auch, ob es möglich sei, ein FFH-Gebiet zu tangieren. Im Wesentlichen sei es auch so, dass man nicht mitten durch FFH-Gebiete, sondern entlang eines Verkehrsträgers gehe. Allerdings wolle man auch die Basis für einen Bahngipfel bereiten. Man könne nicht verlangen, dass jede Frage bezüglich FFH-Gebieten schon im Detail geprüft sei. Wenn man wisse, wie lange eine FFH-Verträglichkeitsprüfung dauere, müsste dieser Bahngipfel sonst auf Jahre vertagt werden. Die auch von Regierungspräsident Württemberg gemachte Vorgabe sei, dass das die Fakten für einen zeitnahen Bahngipfel geliefert werden sollen. Ein Erörterungstermin in diesen Abschnitten müsse ins Detail gehen. Drei Tage seien allein für die Variantenuntersuchung angesetzt. Außerdem gebe es sehr viele Fachthemen wie Landwirtschaft, Naturschutz, Forst usw., denen man bereits im ersten Erörterungstermin nachgehen müsse. Wenn es einen weiteren Erörterungstermin gebe, so müsse sich der Bedarf aus neuen Erkenntnissen ableiten. Es gebe jetzt eine vertiefte Variantenuntersuchung der DB AG. Die Vergabe eines Gutachtens zur Überprüfung dieser Untersuchung sei sicherlich richtig und wichtig, weil es am Ende eine schwierige, auch politische Entscheidung geben werde. Einige Punkte hätten ihm sehr gut gefallen, beispielsweise die Maßnahmen die Lärmsanierung betreffend und solche Fragen, wo auch das Regierungspräsidium nicht immer einer Meinung sei mit der DB AG. Das Regierungspräsidium habe nicht die finanziellen Mittel und darüber hinaus sei es auch nicht üblich, eigene Gutachten in Auftrag zu geben. Das Gutachten zu der Zugzahlenprognose 2025 sei eine absolute Ausnahme mit Zustimmung des Kabinetts gewesen. Deshalb werde man auch darauf drängen, dass es berücksichtigt werde. Man werde die DB AG beauftragen, Gutachten vorzulegen, wenn genau vorgetragen werde, an welchem Punkt etwas nicht in Ordnung sei. Sofern die Ergebnisse der DB AG angreifbar seien, werde man dem nachgehen. Man habe jedoch nicht die Mittel, das Gutachten der Bahn nochmals pauschal begutachten zu lassen und sei deshalb dem Regionalverband auch dankbar, dass er dies tue.

VM Stürmer möchte wissen, ob sich die Trassen im Moment in ihrer Kapazität unterscheiden und was passieren würde, wenn der Ölpreis und die Maut massiv steigen und die Spediteure ihre Fracht auf die Schiene verlegen würden. Es stelle sich die Frage, ob die Bahn bei diesem Szenario mit den derzeitigen Plänen klar komme.

Herr Jacobi sieht das Problem in der Dauer der Diskussion bei der Planung der Rheintalbahn. Es sei deshalb nicht von ungefähr, wenn er hier die Gesetzeslage erwähne. Es gebe § 18a Allgemeines Eisenbahngesetz, hier seien die Fristen für die Regierungspräsidien der Länder benannt. Er wolle nicht belehren, wisse aber nicht, wie lange der Bund sich die Diskussion noch leisten oder mitma-

chen wolle, gerade auch vor dem Hintergrund der erwähnten Probleme. Das Gutachten, das vom Regierungspräsidium Freiburg in Auftrag gegeben worden sei, mache auch Aussagen über die Gesamtbelastung. Wenn er dies richtig in Erinnerung habe, sei dabei nicht von 14 zusätzlichen Güterzügen von 2015 bis 2025, sondern bei einer Vollauslastung, von 45 zusätzlichen Zügen die Rede. Er habe keine Meinung dazu, da man das Gutachten nicht selbst gemacht habe.

Herr Kowohl ergänzt, dass Innenminister Rech auf Wunsch der Bürgerinitiativen zugesagt habe, die Maximalkapazität der Strecke nochmals zu überprüfen. Diese hätten in Frage gestellt, ob die Maximalkapazität aufgrund neuester Leit- und Sicherungstechnik und der Entmischung der Verkehre - einer Problematik, die auch sehr in das Betriebskonzept der DB AG gehe - nicht doch höher wäre. Dies werde derzeit von der Gutachtern geprüft. Mit endgültigen Ergebnissen rechne man Ende Juli bis Anfang August.

VM Metz weist darauf hin, dass in den Jahrzehnten der Diskussion durchaus die ein oder andere Positionsveränderung eingetreten sei. Kommunen, die vor Jahren noch die bahnparallele Trasse befürwortet hätten, hätten ihre Meinung geändert und würden heute auf andere Weise in der Öffentlichkeit auftreten. Ihm liege als einem, der die „Grafenhausener Erklärung“ unterschrieben habe auch daran, zu erinnern, dass alle die heute an der Rheintalbahn wohnen nach der Bahn gekommen seien. Die Rheintalbahn sei etwa 130 bis 140 Jahre an dieser Trasse. Mit Interesse verfolge er, wie viele Menschen auf der ein oder anderen Seite betroffen seien. Er sei deshalb dankbar, dass die Werte gewichtet werden. Werde die Bahn verlegt gebe es Menschen, die vor der Bahn da gewesen seien. Auch dies sei in der Betrachtung mit zu berücksichtigen. Wenn er dies richtig gesehen habe, sei dies zumindest ein Stück weit in die Betrachtung der DB AG miteingeflossen. Ferner wolle er daran erinnern, dass man beim Regionalverband Südlicher Oberrhein im Jahr 2002 eine Untersuchung angestellt habe, in der festgestellt worden sei, dass Siedlungsentwicklung vor allem entlang der Bahnstrecken stattfinden solle. Zumindest sei dies untersucht worden, weil man den Individualverkehr ein Stück weit durch Möglichkeiten des ÖPNV ersetzen wollte und deshalb entlang der Schienenstrecken verstärkt Wohnentwicklung betrieben werden sollte. Er wolle daran erinnern, dass die jahrzehntelange Diskussion an der ein oder anderen Stelle auch dazu geführt habe, dass Infrastrukturentscheidungen von Kommunen getroffen worden seien. Ettenheim habe ein Industriegebiet ausgewiesen und überörtliche Versorgungsleitungen auf eigene Kosten für einige 100.000 Euro verlegt, im Vertrauen darauf, dass die Positionen, die seit Jahren gelten, auch gehalten werden. Er habe zwei konkret Fragen. Herr Kastner habe ausgesagt, dass eine Verdoppelung des Verkehrs der Autobahn 3 dB (A) mehr Lärm brächte. Er wolle wissen, wie sich dies bei der Bahn verhalte, da verstärkt die Erhöhung des Verkehrs ins Feld geführt werde, die es unerträglich mache, auf der jetzigen Trasse weiterzufahren. Außerdem wolle er wissen, warum bei der „Ettenbachvariante“ auf der Grundlage von 2.1a oder 2.1b ein Überwerfungsbauwerk vorgesehen werden müsse, wenn die Variante 3 ohne ein solches auskommen. Er dürfe sagen, dass seine und die des Kollegen Dixa signalisierte Zustimmung zur „Ettenbachvariante“ zur Entlastung von Herbolzheim und Kenzingen darauf gefußt habe, dass man nicht einfach nur einen Verschiebebahnhof der Überwerfungsbauwerke bekomme. Bisher sei er davon ausgegangen, dass man bei Realisierung des Offenburger Tunnel mit den Güterzuggleisen westlich der jetzigen Bahngleise, keine Überwerfungsbauwerke benötige. Dies würde für alle Vorteile bringen. Ihn würde daher sehr interessieren, warum auch in diesem Fall dennoch Überwerfungsbauwerke nötig sein sollen.

Herr Fritz erklärt, dass sowohl für die Straße als auch für die Schiene eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens 3 dB (A) bringe. Bei der Schiene werde nicht einfach nur die Zuganzahl verdoppelt. Im Grunde habe man hier als Einheit die Zuglänge. Mit 3 dB (A) habe man sozusagen die Erhöhung der Beurteilungsgröße. Man habe Immissionsgrenzwerte, die einzuhalten seien. Auf dieser Basis sei zu beurteilen, was passiere, wenn die Verkehre zunehmen. Dies decke sich nicht mit dem subjektiven Empfinden des Menschen, welches bei den sogenannten Einwohnerequivalenzen berücksichtigt werde. Ein Mensch empfinde eine Pegeländerung um 10 dB (A) als Verdoppelung der Lautstärke.

Herr Kastner antwortet zu den Kreuzungsbauwerken, dass die Varianten 2.1a und 2.1b eine Besonderheit gegenüber den anderen Varianten aufweisen. Diese Variante würde vorsehen, dass ein gewisser Anteil der Nahverkehrszüge auf diesen beiden Gleisen abgewickelt werde. Hierzu müsse der Nahverkehr übergeführt werden. Dies führe dazu, dass im Bereich der niveaugleichen Überführung des Nahverkehrs, also ohne Kreuzungsbauwerk, praktisch nur ein weiteres Gleis befahren werden könnte. An dieser Stelle hätte man damit nur noch die Kapazität einer zweigleisigen Strecke, was zu einer ganz einschneidenden Kapazitätseinschränkung führen würde und eigentlich insgesamt die Leistungsfähigkeit nicht mehr gewährleisten würde. Dies könne man nur dadurch umgehen, wenn an dieser Stelle Kreuzungsbauwerke errichtet würden. Das selbe gelte im Süden, wo der Nahverkehr zurücküberführt werden müsste. Hierin liege auch der grundlegende Unterschied zum Knoten Kenzingen. Dort könnten, egal, wie ein Zug fahre immer noch drei weitere Züge verkehren. Es sei deshalb aber nicht so, dass die Variante 3 ohne Kreuzungsbauwerke auskommen würde. Hier sei es so, dass im Norden die Anzahl der Kreuzungsbauwerke letztendlich von dem Anschluss an die Antragsstrasse oder an den Tunnel Offenburg abhängig sei. Beim Anschluss an die Antragsstrasse benötige man zwei Kreuzungsbauwerke, um den Güterverkehr ausfädeln zu können. Im Süden habe man in jedem Falle auch ein Kreuzungsbauwerk, um den Nahverkehr und den Personenfernverkehr in Richtung Freiburg wieder zusammenzuführen. Dies bedeute, dass man bei der Variante 3 in Kombination mit der Antragsstrasse im Norden insgesamt 3 Kreuzungsbauwerke gegenüber zwei Kreuzungsbauwerken bei der Antragsstrasse habe.

Fraktionsvorsitzender Mungenast stellen sich Fragen zum Thema Entmischung bzw. Betriebskonzept. In den Varianten werde davon gesprochen, dass die Autobahnparallele eine Güterzugtrasse sei. Er wolle wissen, ob dies konkret bedeute, dass dann auf der bestehenden alten Trasse kein Güterzugverkehr mehr statfinde und ob dies in einem Planfeststellungsverfahren überhaupt so explizit regelbar sei. Er stelle bei der ausgebauten Strecke nördlich Offenburg fest, dass auf allen vier Gleisen alle drei Zugarten verkehren. Dies sei von Interesse, da man die autobahnparallele Trasse hier unter dem Gesichtspunkt Güterzuglärmmvermeidung diskutiere.

Herr Jacobi bestätigt, dass die Baumaßnahme planfestgestellt werde und nicht das Betriebskonzept. Es könne durchaus sein, dass auf allen Gleisen alle drei Zuggattungen fahren. Dies müsse sich die DB AG offen lassen.

Verbandsvorsitzender Neideck möchte wissen, ob dies bei den Lärmberechnungen auch so zu Grunde gelegt worden sei.

Herr Jacobi erklärt, dass man bei den Lärmberechnungen vom Idealfall ausgehe.

VM D. Benz stellt fest, dass man in einem Planfeststellungsverfahren von Offenburg bis Riegel verschiedene Planungsabschnitte habe. Diese seien in unterschiedlichen Verfahrensständen. Er frage sich, ob es sein könne, dass durch Planfeststellungsbeschlüsse der Abschnitte nördlich oder südlich von Lahr – Orschweier vollende Tatsachen geschaffen werden für diesen Abschnitt, da nur die Antragstrasse untersucht werde. Dies halte er unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten für fraglich.

Herr Kowohl erklärt, dass man ein rechtsstaatliches Verfahren habe. Auf der Gesamtstrecke könne man sich vielleicht schon fragen, warum die Planfeststellungsabschnitte so gewählt worden seien. Rechtlich sei jedoch ganz klar, dass man bei jedem Abschnitt in die anderen Abschnitte hineinschauen und die Auswirkungen auf die angrenzenden Abschnitte untersuchen müsse, wenn diese wesentlich seien. Bei der Trassenentscheidung müsse dies ganz intensiv gemacht werden. Klar sei jedoch auch, dass es bei einem so großen Gesamtverfahren nicht möglich sei, jeden Einzelabschnitt parallel von der Offenlage über die Erörterungstermine bis hin zu den abschließenden Stellungnahmen laufen zu lassen. Ganz klar sei jedoch, dass man das politische Geschäft nicht mit dem Verfahren konterkarieren wolle.

VM D. Benz ist der Auffassung, dass es geradezu nach einem Raumordnungsverfahren verlange, wenn man die angrenzenden Planungsabschnitte mitbetrachte. Die Bürgerschaft sei auch stark durch die Zunahme des Güterverkehrs betroffen, da könne man nicht sagen, die Bahn sei seit 100 Jahren da. Die Zunahme auf den beiden bestehenden Gleisen sei immens, ohne dass an bestehenden Anlagen Lärmschutzmaßnahmen getroffen worden seien. Es gebe ein Lärmsanierungsprogramm, bei dem leider nicht alle Gemeinden aufgenommen worden seien.

Verbandsvorsitzender Neideck bittet um ein politisches Statement bezüglich der Vergabe des in der Sitzungsvorlage näher erläuterten Gutachtens durch den Regionalverband.

Fraktionsvorsitzender Mungenast erklärt, dass man sich bereits mehrfach für die Vergabe eines solchen Gutachtens ausgesprochen habe. Im Grunde könne die CDU-Fraktion der Vorlage zustimmen. Wichtig sei für seine Fraktion, dass die Gesamtschau der Trasse nicht aus den Augen verloren gehe und keine stringente Trennung an den Übergängen der Planfeststellungsabschnitte gemacht werde. Viele Menschen aus dem Norden der Region hätten mit Freude vernommen, dass in den ganzen Gutachten der Offenburger Tunnel schon beinahe als selbstverständlich aufgenommen worden sei. Man hoffe, eine Gesamtschau der Gutachtenslage zu bekommen, die dann auch eine einfache und klare politische Entscheidung dieses Gremiums ermögliche.

Fraktionsvorsitzender Götz erklärt die Zustimmung der Fraktion der Freien Wähler zur Vergabe des Gutachtens.

Fraktionsvorsitzender Sandfort führt für die SPD-Fraktion aus, dass man sich in der Zielsetzung darauf verständigt habe, eine Bewertungsgrundlage zu erhalten, um aus regionaler Sicht die verschiedenen Planungsabschnitte besser beurteilen zu können. Man habe festgestellt, dass es nur in einem Punkt einen

regionalen Konsens gebe, nämlich einen optimalen Lärmschutz über die gesetzlichen Werte hinaus in der Region zu erhalten. Seines Erachtens wäre es wünschenswert, wenn die regionale Gemeinsamkeit auch auf der Landesebene unterstützt werden könnte, damit man gemeinsam gegen die DB AG auftreten könne und die Ziele besser erreichen könnte. Bei aller regionalpolitischen Betrachtung der Trasse von Offenburg bis Riegel müsse es aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheiten nicht notgedrungen überall einen Konsens geben. Man müsse akzeptieren, dass es eine regionale Sichtweise bezogen auf den Maßstab 1 : 100.000 und eine Sichtweise lokaler Betroffenheit geben werde. Ausdrücklich begrüße er, dass sich die Verbandsgeschäftsstelle mit den betroffenen Gemeinden treffen werde und sich abstimme. Er habe allerdings die Bitte, den heutigen Beschlussvorschlag zu präzisieren. Man vertrete die Auffassung, dass man nicht alle gutachterlichen Bedürfnisse jeder Gemeinde auf regionaler Ebene heilen könne. Man müsse sich darauf verständigen, eine gutachterliche Stellungnahme zur regionalbedeutsamen Bewertung der Variantenuntersuchungen unter Einbeziehung der Randbereiche 7.1 und 8.1 in Auftrag zu geben. Außerdem würde er den Verbandsvorsitzenden gerne darum bitten, vor dem Hintergrund, dass es Aufgabe des Regierungspräsidiums sei, diese Abwägungsunterlagen zu erarbeiten, nochmals auf den Regierungspräsidenten zuzugehen und um eine Kostenteilung zu ersuchen.

Fraktionsvorsitzender Friebis erklärt, dass die Zielsetzung des Gutachtens in der Sitzungsvorlage gut dargestellt worden sei, damit erübrige sich bis zur Entscheidung im Oktober eine weitere Stellungnahme. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimme der Gutachtensvergabe zu.

Fraktionsvorsitzender Evers erklärt ebenfalls die Zustimmung der Fraktion der FDP zur Vergabe des Gutachtens.

Verbandsvorsitzender Neideck erklärt, dass es bei dem Gutachten nur um eine regionalbedeutsame Begutachtung gehen könne. Die lokalen Interessen müssten dabei außen vor gelassen werden.

Verbandsdirektor Dr. Karlin stellt klar, dass der Planfeststellungsabschnitt 8.1 nicht betrachtet werde. Aus diesem Abschnitt habe man lediglich Unterlagen der Gemeinde Riegel erhalten. Diese Unterlagen würden den Gutachtern vorliegen und seien mit Grundlage für die Abschätzung des Gutachtenspreises gewesen. Man könne hier nicht einem Gutachtensumfang zustimmen, für den man nicht die Grundlagen habe.

VM Jablonski widerspricht dieser Aussage. Er habe Verbandsvorsitzenden Neideck und Dr. Karlin mit Schreiben vom 03.06.2008 angeschrieben. Im Nachgang zu einem an Dr. Karlin gerichteten Schreiben vom 09.05.2008 habe ihn die Mitarbeiterin des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, Frau Vogler um die Übersendung von Unterlagen zu der Alternative „Bahnhof Riegel“ gebeten. In der Anlage zu diesem Schreiben vom 03.06.2008 finde man eine Grundinformation, die aus seiner Sicht für die vorgesehene Begutachtung durch den Regionalverband nicht abschließend sein könne. Weiter habe er geschrieben, dass er dem noch zu beauftragenden Gutachter bei Fragen bzw. für Erläuterungen gerne persönlich zur Verfügung stehe. Er habe explizit geschrieben, dass die übersandten 3 bis 4 Seiten für eine Begutachtung nicht ausreichten und diese sollen jetzt als Grundlage für das Angebot verwendet worden sein. Außerdem habe er persönlich telefonisch darauf hingewiesen, dass es zwei Ordner zur Alternative „Bahnhof Riegel“ gebe.

Verbandsdirektor Dr. Karlin hält fest, dass man nicht mehr als die seitens von Herrn Jablonski zur Verfügung gestellten Unterlagen habe einbringen können und bereits dafür habe man im Sinne einer Holschuld Unterlagen anfordern müssen. Man könne nur das vorlegen, was übersandt worden sei und selbstverständlich werde auch der Bürgermeister der Gemeinde Riegel zu dem Abstimmungsgespräch mit den Gutachtern eingeladen. Dort stehe es ihm völlig frei, was und in welchem Umfang er den Gutachtern an Wünschen mitgebe.

Prof. Martin bedankt sich für das Vertrauen, dass man ihm und den weiteren Gutachtern heute voraussichtlich entgegenbringen werde. Er könne zusichern, dass man die Verknüpfungspunkte als solches mitbetrachten werde. Die Planfeststellungsabschnitte könnten nicht isoliert betrachtet werden. Nicht möglich sei es hingegen, spezifische Detailvarianten für einzelne Ortschaften mit zu integrieren. Dies sei nicht im Gutachtensumfang mit abgedeckt.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann erinnert daran, dass Herr Jacobi ausdrücklich darauf hingewiesen habe, dass Überlegungen bezüglich des „Bahnhofs Riegel“ mit in die Betrachtung einbezogen worden seien. Deshalb verstehe er die formale Argumentation von Dr. Karlin nicht, warum man beim Gutachten des Regionalverbandes diesen Bereich nicht mitbetrachten könne.

Verbandsvorsitzende Neideck weist nochmals darauf hin, dass es um eine regionalbedeutsame Variantenuntersuchung gehe.

Beschluss des Planungsausschusses

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragt die Technische Universität Kaiserslautern – Institut für Mobilität und Verkehr – entsprechend dem dortigen Angebot vom 09.06.2008 eine „Gutachterliche Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Riegel“ zum Pauschalpreis von 55.579 € (incl. MwSt.) bis spätestens 15.09.2008 zu erarbeiten.

(Einstimmiger Beschluss)