

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 26.11.2009

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 3

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel

hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.2 Freiburg - Schallstadt

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Beck, Fraktionsvorsitzender Götz, VM Prof. Dr. Dr. Essmann, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM Stürmer

Verbandsdirektor Dr. Karlin informiert, dass man heute zum letzten Planfeststellungsabschnitt im Verbandsgebiet eine Stellungnahme abgeben müsse. Die Sitzungsvorlage orientiere sich eng an den bereits abgegebenen Stellungnahmen. Kurz eingehen wolle er jedoch auf den Punkt der aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen, wie sie jetzt von der Bahn in den Planfeststellungsunterlagen enthalten seien. Diese würden hinter dem zurückbleiben, was die Bahn schon im Jahre 2006 anhand der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt vorgelegt habe. Das Eisenbahnbundesamt habe die Unterlagen der Bahn mit der Vorgabe zurückgegeben, stärker das sog. „besonders überwachte Gleis“ zu berücksichtigen und deshalb Lärmschutzmaßnahmen zu reduzieren. Im Prinzip sei es ein grober Schlag ins Gesicht aller Betroffenen, dass nicht die Bahn, sondern das Eisenbahnbundesamt, das nachher den Beschluss fassen müsse, weniger Lärmschutz in dem Verfahren vorschlage. Fachpolitisch könne man dies als Skandal bezeichnen. Das Eisenbahnbundesamt habe seinerzeit die Unterlagen deshalb zurückgegeben, weil das „besonders überwachte Gleis“ für den Bund kostengünstiger ist. Die Frage, mit welchem Ernst das Eisenbahnbundesamt die Sorgen der betroffenen Bevölkerung sieht, sei daher legitim. Außerdem habe man bei der Durchsicht der Unterlagen festgestellt, dass es auch im Hinblick auf die Umweltbelange einen eklatanten Mangel, konkret hinsichtlich der Berücksichtigung bedeutsamer Wildtierkorridore gibt. Hier müsse die Bahn entsprechend dem Stand der Technik, wie man ihn im Straßenbau kenne, Grünbrücken und Durchlässe in die Planung einbringen.

Verbandsvorsitzender Neideck ergänzt, dass es auch in diesem Planfeststellungsabschnitt 8.2 Freiburg – Schallstadt eine Alternativplanung entlang des 1. und 2. Gleises gegeben habe. Interessant sei, dass die nunmehr vorliegende Planung, also die Autobahnparallele um rd. 200 Mio. Euro billiger sei, als die andere Planung. Interessanterweise seien dies etwa die Mehrkosten, die zum zusätzlichen Schallschutz zur Diskussion stehen würden.

Nach Auffassung von **VM Beck** bildet der heute zur Diskussion stehende Planfeststellungsabschnitt eine Einheit mit dem Planfeststellungsabschnitt 8.1, bei dem die Raumschaft eine einhellige Stellungnahme erarbeitet und auch gemeinsam Gutachter beauftragt habe. Zusammen mit der Stadt Freiburg seien dies 6 Gemeinden. Wie bereits angedeutet sei die Trassenführung in diesem Planfeststellungsabschnitt in der horizontalen Ausrichtung nicht strittig. Durchaus strittig und diskussionswürdig sei jedoch die Höhenlage der Trasse, weil damit eine entsprechende Lärmausbreitung in die Landschaft und auf die angrenzenden Siedlungsbereiche verbunden sei. Alternativplanungen seien bereits vorgelegt worden. Die Bahn plane jedoch nach wie vor „nach ihrem alten Stiefel“ weiter. Aus Sicht der Bahn könne man verständlicherweise kaum etwas anderes erwarten, da sie bei Zugrundelegung anderer Maßstäbe alle anderen Planfeststellungsabschnitte, die schon ein Stück weiter sind, wieder in Frage stellen müsste. Nachdem das Regierungspräsidium jedoch den Planfeststellungsabschnitt 8.3 aufgrund erheblicher Planungsmängel zurückgewiesen habe, sei wohl anzunehmen, dass dies auch bei anderen Planungsabschnitten der Fall sein könnte. In der Stellungnahme der Verbandsgeschäftsstelle habe man die richtigen Punkte angesprochen. Insbesondere sei nochmals darauf hingewiesen worden, dass der aktive Lärmschutz nun teilweise zugunsten des „besonders überwachten Gleises“ vom Eisenbahnbundesamt zurückgenommen wurde. Man frage sich schon, ob das Eisenbahnbundesamt ausschließlich dazu da sei, die Vorteile der Bahn AG zu fördern. Jedenfalls sei das „besonders überwachte Gleis“ nichts anderes als ein Taschenspielertrick. Tatsächlich werde dies überhaupt nichts bringen. Wenn man sich dann noch anschauere, dass immer wieder einmal Strecken von 600, 800 oder 1200 Metern ausgewiesen seien, die als „besonders überwacht“ gelten und gerade dort, wo entsprechende Siedlungsbereiche an die Eisenbahntrasse heranreichen, dann frage man sich schon, was dieser Witz letztendlich soll. Dies könne als Beispiel dafür herangezogen werden, wie wenig seriös die Bahn die Dinge aufgreife. Der Regionalverband sei auf einem guten Weg, wenn er diese Vorgehensweise angreife. Falls der Schienenbonus tatsächlich fallen würde, müsste mehr Lärmschutz in der Größenordnung von 5 dB(A) erbracht werden. Dies sei eine ganze Menge, weshalb auch auf diesen Punkt der größte Wert gelegt werden müsse.

Es gehöre laut **Fraktionsvorsitzendem Götz** zu einem geordneten Vorgehen, dass man den heute zu behandelnden Planfeststellungsabschnitt 8.2 in der gleichen Weise bearbeite, wie man dies mit den Abschnitten zuvor gemacht habe. Die Fraktion der Freien Wähler werde der Sitzungsvorlage entsprechend zustimmen.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann hält fest, dass die Stellungnahme im Wesentlichen das zentrale Thema Lärmschutz aufgreift. Dies ziehe sich wie ein roter Faden durch alle Stellungnahmen sämtlicher Planfeststellungen. Man sollte dabei jedoch nicht übersehen, dass sich die Planfeststellung natürlich auch auf andere Bereiche beziehe. Sowohl das Tiefbauamt als auch das Rechtsamt der Stadt Freiburg hätten sich intensiv mit diesem Planfeststellungsabschnitt 8.2. befasst. Dabei habe man festgestellt, dass die Planung nicht nur in Fragen des Lärmschutzes wesentlich nachzubessern sei, sondern dass sie auch in anderen Bereichen erhebliche Planungsfehler aufweise. Der Punkt mit den Wildtierübergängen sei bereits genannt worden. Es gebe jedoch auch Mängel in den Bereichen Fahrflächen, Flächenverbrauch und hinsichtlich des Baustellenverkehrs. Jeder

wisse, dass von Baumaßnahmen erhebliche Umweltbelastungen ausgehen. Es sei auch Teil der Planfeststellung, dass die diesbezüglichen An- und Abfahrten organisiert werden. Die vorgelegten Unterlagen für diesen Bereich im Raum Freiburg seien wirklich zum Lachen. Derjenige, der das gemacht habe, sei voraussichtlich noch nie in Freiburg gewesen und habe sich noch nie angeschaut, was er da eigentlich geplant habe. Die Verbandsverwaltung habe eine ausführliche Stellungnahme vorgelegt. Schade sei nur, dass unter Punkt 1.4 der Beschlussfassung nur lapidar auf diese Stellungnahme hingewiesen werde. Er hätte sich gewünscht, dass die dort massiv in Frage gestellten Belange auch in die Beschlussfassung Eingang gefunden hätten. Es gebe deutliche Fehler und Mängel in der von der DB vorgelegten Planung, die seiner Ansicht nach schon ausreichen würden, die Planung völlig abzulehnen und neu einzufordern. Falls der Schienenbonus eines Tages tatsächlich abgeschafft und alle Forderungen nach Lärmschutz realisiert werden, müsse man sich auch Gedanken darüber machen, in welcher Form dieser Lärmschutz umgesetzt werde. Wenn beispielsweise 10 m hohe Wände beidseitig dieser Trasse durch die Landschaft gezogen würden, müsse man fragen, ob dies wirklich das Ziel gewesen sei. Die Form, in der der Lärmschutz eingebracht werde, dürfe nicht außer Acht gelassen werden. Bei der Behandlung dieser Fragen müsse der Blick etwas geweitet werden. Ansonsten sei die Stellungnahme natürlich in Ordnung.

Fraktionsvorsitzender Friebis stellt ebenfalls fest, dass es bei der ganzen Diskussion nur noch um aktive Lärmschutzmaßnahmen gehe. Das Hauptaugenmerk müsse jedoch darauf ausgerichtet sein, den Lärmschutz am Rollenden Material zu verbessern. Dieser Aspekt komme ihm bei den derzeitigen Diskussionen etwas ins Hintertreffen. Wenn man die Güterzüge saniere sei dies sowohl die kostengünstigste als auch die am schnellsten wirksame Maßnahme, die Lärmprobleme wirklich ganz eminent verringern würde. Hiervon würden insbesondere auch die Anrainer an den bereits bestehenden Trassen profitieren. Leider schlage weder die Bundesregierung noch die Bahn diesen Weg ein. Insofern könne man sich jetzt nur auf die Punkte im Planfeststellungsverfahren beziehen. Dennoch sei die eigentlich richtige politische Forderung, Änderungen beim Wagenmaterial und der Lärmdämmung sowie lärmabhängige Trassenpreise einzuführen. Im Verfahren sei die Vorgehensweise des Regionalverbandes oder auch der Stadt Freiburg richtig. Die Sitzungsvorlage halte sich in der Kontinuität der anderen Stellungnahmen zu den südlichen und nördlichen Planfeststellungsabschnitten. Man müsse festhalten, dass die Bahn AG in ihrer ursprünglichen Planung, mehr Lärmschutz vorgesehen habe als jetzt im Planfeststellungsverfahren. Dies könne natürlich nicht sein. Das „besonders überwachte Gleis“ diene nur dazu, die Kosten runterzurechnen, bringe aber nichts für den Lärmschutz. Man habe sich immer schwer damit getan, nur auf diese baulichen Dinge zu setzen. Angesichts der ausbleibenden Reaktionen seitens des Eisenbahnbundesamtes und seitens der Bundesbahn müsse man jedoch jedes Detail bringen. Die Bahn werde so vielleicht erkennen, dass sie bei entsprechendem Fortgang der Dinge die nächsten 20 Jahre nicht weiter kommt. Andererseits wäre es fatal, wenn diese ganzen Probleme dazu führen würden, dass sich der Bau der Rheintalbahn weiter nach 2025 oder gar 2030 verschiebt. Dies würde dazu führen, dass man das ganze Problem auf der Autobahn und den Straßen hätte. Hier wäre die Betroffenheit - ganz abgesehen von den Umweltbelastungen - noch größer. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen trage die Vorlage mit.

Verbandsvorsitzender Neideck stellt fest, dass man mit dieser Vorlage in der Tat in der Kontinuität der bisherigen Stellungnahmen stehe. Die von Fraktionsvorsitzendem Friebis angesprochene Stellungnahme der Stadt Freiburg habe hier eigentlich nichts zu suchen, da man sich beim Regionalverband auf die regionalpolitischen Belange zu konzentrieren habe. Bezüglich des angesprochenen Themas „Rollendes Material“ sei man sich einig. Dies seien generelle Forderungen, die man schon immer erhoben habe und auch weiterhin in entsprechenden Erörterungsterminen, aber natürlich auch im Projektbeirat einbringen werde.

VM Stürmer ist der Auffassung, dass man den Beschluss noch etwas konkretisieren könnte. Man sollte in den Forderungen an die Landes- und Bundesebene erwähnen, dass natürlicherweise auch die Rückwirkungen einer Änderung am Rollenden Material regionalpolitische Auswirkungen hätten. Den überregionalen Politikern sei offenbar zu wenig bewusst, dass regionalpolitische Probleme aus fehlenden Maßnahmen am Rollenden Material resultieren.

Verbandsvorsitzender Neideck sagt dies zu.

Beschluss des Planungsausschusses

1. Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt 8.2 Freiburg - Schallstadt

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.

1.2 Die für den Abschnitt 8.2 vorgelegte Planung wird abgelehnt weil,

- die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind.

1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Vorhabensträgerin auf, sämtliche schalltechnische und flächenmäßigen Optimierungsmöglichkeiten im Planfeststellungsabschnitt 8.2 zu nutzen, damit für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund von Straßen- und Schienenverkehrslärm vermieden wird.

In den Ortslagen entlang der bisherigen Bahnstrecke muss eine durchgehende Lärmsanierung gewährleistet sein.

1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein gibt die geringfügig modifizierte Stellungnahme (Anlage zu DS PIA 18/09) ab.

2. Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006, 09.10.2008, 18.12.2008 sowie 06.05.2009 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, insbesondere

- 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.
- die in der Koalitionsvereinbarung vom 26.10.2009 vorgesehene schrittweise Abschaffung des Schienenbonus zügig umzusetzen, damit die Neu- und Ausbauplanung der Rheintalbahn ohne Schienen(-lärm)bonus erfolgen kann.

Das Bundesverkehrsministerium wird als das für den Verkehrsträger „Eisenbahn“ zuständige Ressort aufgefordert,

- die Ergebnisse der bereits im Frühjahr 2006 zugesagten wissenschaftlichen Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm zeitnah vorzulegen sowie
- über den derzeitigen Sachstand der Prüfung des Gesetzgebungsvorschlages zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr (16. BImSchV)“ zu informieren.

3. Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006, 09.10.2008, 18.12.2008 sowie am 06.05.2009 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. BImSchV - hinzuwirken.

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

(einstimmiger Beschluss)