

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 18.12.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 59 Mitglieder

TOP 7

Aus- und Neubau der Rheintalbahn (Schienenbonus)

hier: Auftragsvergabe

– *beschließend* –

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Fraktionsvorsitzender Evers, Fraktionsvorsitzender Götz, VM de Frenne,

Verbandsvorsitzender Neideck erläutert, dass man das Thema Schienenbonus seit 2005 intensiv diskutiere. Man habe eigentlich die Hoffnung gehabt, dass der Bundesverkehrsminister die Studie, die er im Frühjahr 2006 zu diesem Thema in Auftrag gegeben habe, nun endlich vorlegen werde. Dieser sei jedoch nur zu dem Satz fähig, dass man den Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung in diesem Sektor weiterhin mit hoher Aufmerksamkeit beobachten werde. Man wolle mit der von der Universität Freiburg zu erarbeitenden Studie deshalb seine Aufmerksamkeit fördern. Er sei sehr froh und dankbar, dass die in der Sitzungsvorlage aufgeführten Städte die Studie mitfinanzierten. Ausdrücklich danken wolle er ferner der IHK, die ebenfalls ihre Unterstützung zugesagt habe. Man habe hier zwischenzeitlich eine sehr gute Struktur, um auch dieses Thema weiter zu befördern. Ausdrücklich wolle er sich auch bei Verbandsdirektor Dr. Karlin bedanken, der es geschafft habe, dass die in der Sitzungsvorlage aufgeführten Städte zur Aufbringung dieser finanziellen Sonderleistung bereit sind.

Fraktionsvorsitzender Mungenast stellt fest, dass der Regionalverband das Thema Schienenbonus initiiert habe. Dass der Verband darüber hinaus nichts bezahlen müsse, sei eine positive Entwicklung. Das Thema sei, auch in Anknüpfung zum vorhergehenden Tagesordnungspunkt, „trassenunabhängig“. Deshalb halte es die CDU-Fraktion für wichtig, das Gutachten in Auftrag zu geben, Man könne der Vorlage zustimmen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort führt aus, dass es nach dem Schienenlärmkongress in Freiburg, insbesondere des Vortrags von Frau Prof. Griefahn zum Thema Lärmmedizin nur konsequent sei, an dem Thema Schienenbonus dran zu bleiben. Beim Flugverkehrslärm gebe es lärmmedizinische Betrachtungsweisen, die die Nachtbelastungen einschränkten. Im Schienenverkehr gebe es dies nicht. Vor dem Hintergrund, dass die vormals genannten Güterverkehrsmengen insbesondere nachts auf die Region zukommen würden, brauche man hier unterstützende Grundlagen. Es sei deshalb ausdrücklich zu begrüßen, dass die Verbandsgeschäftsstelle diese Initiative ergriffen habe und man diese gemeinsam mit den Städten voranbringen wolle.

Fraktionsvorsitzender Friebis zeigt sich erstaunt, was für ein schwaches Bild die Bundesregierung hier abgibt. Dies zeige sich angesichts der Allgemeinplätze, mittels deren man hier abgefertigt werde. Es provoziere geradewegs dazu, einen Schritt weiter zu gehen. Mit diesem Gutachten werde man vielleicht für die kommenden Planfeststellungsverfahren noch etwas „gerichtsfestes“ erhalten. Dies hätte dann auch bundesweit Auswirkungen und nicht nur für die Region. Er habe allerdings etwas Bedenken bezüglich des Gutachtens an sich, da es sich größtenteils um eine reine Metaanalyse handle. Dies bedeute, dass zusammengefasst werde, was es auf europäischer Ebene oder vielleicht weltweit zu diesem Thema gebe. Das Gutachten bringe aber keine empirischen Daten. Er wolle deshalb wissen, ob man nach Gesprächen mit Frau Prof. Griefahn den Eindruck habe, dass eine reine Metastudie tatsächlich die Erwartungen erfüllen könne und eine gerichtliche Verwendbarkeit möglich sei. Außerdem sei ihm nicht klar, wie der spezifische Bezug zur Rheintalbahn hergestellt werden solle. Ansonsten stimme die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen selbstverständlich zu.

Verbandsdirektor Dr. Karlin antwortet, dass der Schienenlärmkongress einen Impuls in das Thema gebracht habe. Bisher hätten sich nur einige Lärmmediziner und sonstige Experten mit diesem Thema beschäftigt. Allein die Tatsache, dass Dr. Storost, Vorsitzender des Eisenbahnsenats des Bundesverwaltungsgerichts, bereit gewesen sei, zu dieser Veranstaltung zu kommen, habe sein persönliches Ziel der Veranstaltung weit übertroffen. Der Eisenbahnsenat sei erst- und letztinstanzlich zuständig für Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahnbundesamtes. Deshalb sei es so wichtig gewesen, den Senatspräsidenten mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen vor Ort konfrontieren zu können. Aufgrund dieser Konfrontation habe Dr. Storost sehr deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die von Frau Prof. Dr. Griefahn berichteten Erkenntnisse aus den Jahren 2006 bis Anfang 2008 für ihn sehr interessant seien. Wenn diese als gesicherte Erkenntnis der Wissenschaft und eben nicht nur von einem Wissenschaftler, in einem zu erwartenden Klageverfahren beim Bundesverwaltungsgericht überzeugend dargelegt werden könnte, wäre man dort laut Dr. Storost bereit, die maßgebliche Rechtsverordnung aufzuheben. Damit wäre der Schienenbonus weg. Es sei deshalb richtig gewesen, hier in der Region von Anfang an eine Doppelstrategie zu fahren. Die politische Dimension habe man auch heute hier wieder sehr intensiv erörtert, daneben dürfe man die rechtliche und mögliche gerichtliche Dimension nicht außer Acht lassen. Dort sei es ganz wichtig, wenigstens ein oder zwei Anknüpfungspunkte zu haben, mit denen man bei Bedarf die Möglichkeit hätte, einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss zu Fall zu bringen. Heute könne niemand sagen, ob die Erkenntnisse, die Frau Prof. Griefahn im Sommer in Freiburg dargestellt habe, schon als gesicherte Erkenntnis gelten, da die Darstellungen von einzelnen Wissenschaftlern viel zu punktuell publiziert würden. Im Hinblick auf eine ge-

richtliche Auseinandersetzung brauche man die wichtige Aussage der gesicherten Erkenntnis. Diese Studie könne und solle nicht mehr leisten. Dies gelte auch vor dem Hintergrund eines vernünftigen finanziellen Aufwands und im Hinblick auf den Zeithorizont. Man müsse davon ausgehen, dass auch 2009 voraussichtlich zwei oder drei Planfeststellungsbeschlüsse erlassen werden. Dann müsse Klage erhoben werden. Mit der Klageerhebung müsse relativ zügig eine Klagebegründung vorgelegt werden. Dies bedeute, dass das Bundesverwaltungsgericht bereits 2010 über die ein oder andere Klage verhandeln werde. Deshalb würde es nicht ausreichen, wenn die Region, selbst wenn sie die finanziellen Mittel aufbringen würde, eine wissenschaftliche Feldstudie in Auftrag gäbe. Eine Feldstudie würde, dies sei ihm von Prof. Mersch-Sundermann bestätigt worden, mindestens einen Zeitaufwand von 3 Jahren umfassen. Deshalb sei die Aussage des Bundesverkehrsministerium 2006 auch so überzeugend gewesen, dass seitens des Umweltbundesamtes eine entsprechende Feldstudie in Auftrag gegeben werden solle. Nur offensichtlich sei eben bisher nichts passiert. Vor dem Hintergrund des erläuterten Zeithorizonts müsse bis spätestens 2010 eine Erkenntnis auf dem Tisch liegen, sonst nütze es für die hiesigen Planfeststellungsverfahren nicht mehr viel. Außerdem könne die Region nicht mehrere 100.000 bis zu 1 Million Euro für eine Feldstudie aufbringen.

Fraktionsvorsitzender Evers schließt aus der Sachverhaltsdarstellung, dass die Bundesregierung das Thema Schienenbonus verschleppt. Eine andere Konsequenz könne man aus dieser geradezu unsäglichem Stellungnahme des Verkehrsministerium nicht ableiten. Insofern sei es richtig, sich auf einen Rechtsstreit vorzubereiten und ein derartiges Gutachten in Auftrag zu geben, auch wenn es sich letztlich nur um eine „Lesehilfe“ für einen beratungsresistenten Bundesminister handle.

Fraktionsvorsitzender Götz erklärt, dass die Fraktion der Freien Wähler hinter der Studie stehe, wenn es gelinge, die schon seit längerer Zeit erhobene Forderung zur Abschaffung des Schienenbonus durchzusetzen. Er wolle jedoch auch darauf hinweisen, dass diese Studie erneut Anlass zu weiteren Diskussionen über den Streckenverlauf geben werde, dennoch stimme man der Vergabe zu.

VM de Frenne bekräftigt, dass es immer wichtig sei, sich um Umweltauswirkungen zu kümmern. Er hätte sich jedoch gewünscht, dass auch nur ein Teil dieses Engagement bei dem Thema Feinstaubproblematik an den Tag gelegt worden wäre.

Verbandsdirektor Dr. Karlin weist darauf hin, dass man auf S. 17 der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Lahr – Mahlberg erstmals das Thema Feinstaub aufgegriffen habe. Man habe das Thema vor dem Hintergrund aufgegriffen, da es in den Planfeststellungsunterlagen zu dem Abschnitt Kenzingen – Herbolzheim nur auf einer Viertelseite erörtert worden sei. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein habe das Thema Feinstaub als einer der wenigen Träger öffentlicher Belange überhaupt thematisiert.

1. Beschluss der Verbandsversammlung

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragt das Universitätsklinikum Freiburg – Institut für Umweltmedizin und Krankenhaushygiene – entsprechend dem dortigen Angebot vom 26.11.2008 eine „Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm unter besonderer Berücksichtigung der DB-Trasse Basel – Offenburg (und der Haltbarkeit des Schienenbonus)“ zum Festpreis von 86.000,-- EUR (incl. MwSt) bis spätestens 01.09.2009 zu erarbeiten.
- 1.1 Die Verbandsversammlung dankt der Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein sowie den Städten und Gemeinden Offenburg, Lahr, Ringsheim, Herbolzheim, Kenzingen, Freiburg und Bad Krozingen für deren Finanzierungszusagen.

(2 Nein-Stimmen)