

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschuss vom 27.03.2014**

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

---

### **TOP 6**

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

*- mündlicher Bericht -*

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Gamb, VM Prof. Dr. Dr. Essmann

Es sei gute Tradition, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin** im Planungsausschuss als ständigen Tagesordnungspunkt einen mündlichen Bericht zum Thema „Aus- und Neubau Rheintalbahn“ abzugeben. Zuletzt hätten Verbandsvorsitzender Neideck und er im Rahmen der Verbandsversammlung am 18.07.2013 einen kurzen Sachstandsbericht gegeben. Herr Neideck habe damals im Zusammenhang mit dem Abschnitt Auggen- Müllheim und der seinerzeit schon erkennbaren Absicht der Bahn, den Planfeststellungsabschnitt zu ändern, deutlich gesagt, dass man als regionale Vertreter bei der Erörterung im Projektbeirat nicht zustimmen werde, wenn in diesem Bereich der Planfeststellungsbeschluss unter Aufrechterhaltung des Schienenbonus auf den Tisch komme. Dies wolle er auch heute ausdrücklich betonen. Nach Informationen der Verbandsgeschäftsstelle liege der Planfeststellungsbeschluss unter Beibehaltung des Schienenbonus mehr oder weniger unterschriftsreif beim Eisenbahnbundesamt. Dies gehe natürlich nicht. Zusammen mit dem Bund und dem Land habe man schon vor zwei Jahren vereinbart, dass alle Abschnitte von Süden nach Norden ohne den Schienenbonus planfestgestellt werden müssten. Allerdings habe Herr Neideck zu Recht darauf hingewiesen, darüber hinaus die Thematik Tieferlage im Bereich Müllheim und Auggen nicht weiter im Projektbeirat zu thematisieren. Man sehe die Verlässlichkeit von politischen Beschlüssen ein Stück weit in Gefahr, wenn im Nachhinein besondere Vorstellungen von der Region, den Gemeinden oder Bürgerinitiativen abweichend von den bisherigen Beschlüssen des Projektbeirates vorgetragen würden. Klare Botschaft von 2012 und 2013 sei gewesen, dass Bund und Land zusätzlich 250 Mio. € für Maßnahmen des Lärmschutzes zur Verfügung stellen. Es könne nicht Aufgabe der regionalen Vertreter im Projektbeirat sein, weiter zu vertiefen, woher ggf. zusätzlich erforderliche Mittel herkommen sollen. Ganz klare Botschaft sei jedoch, dass es keine Ungleichbehandlung zwischen dem Abschnitt Auggen - Müllheim in Bezug auf den Schienenbonus mit allen übrigen Abschnitten geben könne.

Die nächste Projektbeiratssitzung werde frühestens vor der allgemeinen Sommerpause stattfinden. Voraussichtlich im April finde zwischen Land und Bund die konkrete Terminabstimmung statt. Es stelle sich mithin die Frage, was bei diesem Termin alles erörtert und beschlossen werden solle. Er wolle beginnend von Süden nach Norden einen kurzen Überblick geben.

Im Bereich Auggen - Müllheim sei geplant, den bisherigen Planfeststellungsabschnitt 9.0 „alt“ (Auggen bis Heitersheim) in zwei neue Planfeststellungsabschnitte aufzuteilen. Hier spiele vor allem der Planfeststellungsabschnitt 9.0 „neu“ (Auggen - Müllheim) eine Rolle. Wie angesprochen liege der Planfeststellungsbeschluss zu diesem Abschnitt dem EBA mehr oder weniger unterschriftsreif vor. Man gehe davon aus, dass dieser Planfeststellungsbeschluss – so die Zusage vom Bund – erst herausgehe, wenn er abschließend im Projektbeirat erörtert wurde. Sonst müsse man die Verlässlichkeit und den Umgang mit Beschlüssen innerhalb des Projektbeirats thematisieren.

Der nächste Punkt betreffe den Bereich „Umfahrung Freiburg“ auf dem Abschnitt Riegel- Müllheim. Die Bahn müsse derzeit auf der Grundlage des Beschlusses des Projektbeirates vom März 2013 die Planfeststellungsunterlagen überarbeiten, um die verbesserten Lärmschutzmaßnahmen, zum Teil auch veränderte Streckenführungen einzuarbeiten. Man gehe davon aus, dass die Bahn einen Bericht vorlege, wann diese Planfeststellungsunterlagen endlich fertiggestellt werden. Angeblich seien die neuen Hochwassergefahrenkarten Hauptursache, weshalb es so lange dauere. Ausweislich der Aussage von Herrn Hoffmann vom Regierungspräsidium könnten geringfügige Änderungen auch noch während der Offenlage eingebracht werden, um dann Gegenstand des fertiggestellten Planfeststellungsbeschlusses zu sein. Die Bahn sehe dies anders. Die Regierungspräsidentin habe Anfang des Jahres publiziert, dass die Bahn – aus welchen Gründen auch immer – nicht so richtig vorankomme. Man versuche im Gespräch zu bleiben, die Möglichkeiten seien allerdings begrenzt.

Aus Brüssel habe man erfahren, dass die EU-Kommission bereit sei, den Abschnitt Riegel in Richtung Süden – unabhängig von nach deutschem Recht zu beurteilenden finanziellen Mehraufwendungen – mit 40 Prozent der Investitionskosten zu bezuschussen. Die Kommission sehe sich als Motor der europäischen Integration. Das EU-Parlament stelle 12 Milliarden Euro für die TENs (neue Transnationale Schienenverkehrsnetze) zur Verfügung und wolle diese auch tatsächlich bis 2020 ausgegeben haben. Es bestehe eine sehr kooperative Neigung der zuständigen Generaldirektion. Voraussetzung sei allerdings, dass die Bundesregierung, konkret das Bundesverkehrsministerium, einen konkreten Förderantrag stelle. Dies könne sonst niemand machen.

Im Norden stehe das Thema „Tunnel Offenburg“ auf der Agenda. Hier werde im Wesentlichen ein Bericht zur Finanzierungsfrage erwartet.

Des Weiteren stehe die spannende Frage zum Sachstand „Streckenabschnitt zwischen Offenburg und Riegel“ an. Anlässlich der Verbandsversammlung am 18.07.2013 habe er sehr optimistisch gesagt, dass die Betrachtung der Lärmbetroffenheit in dem Abschnitt weitestgehend abgeschlossen sei, die Erkenntnisse jedoch nicht an die Öffentlichkeit gegeben werden, solange die darauf aufbauenden naturschutzfachlichen Betrachtungen nicht vorliege. VM Metz habe daraufhin nachgefragt, inwieweit Erkenntnisse über die anderen Schutzgüter vorlägen. Fakt sei, dass die DB mit Datum vom 11.11. 2013 eine Zusammenfassung der Untersuchungen gemäß Pflichtenheft Cluster 3 vorgelegt habe. Aus der Überschrift der Zusammenfassung gehe hervor, dass die Unterlage der Diskussion innerhalb der Unterarbeitsgruppe und als Grundlage für die abschließende Beschlussfassung zur Kernforderung 2 diene. Es handle sich also

um keine abschließende Bewertung oder gar ein Gutachten, das schon ein bestimmtes Ergebnis zum Inhalt habe.

Beim wichtigen Thema „Lärmwirkungen“ – seinerzeit ursächlich für den regionalpolitischen Beschluss im Oktober 2008, die Autobahnparallele zumindest zu untersuchen – gebe es noch zahlreiche methodische und sonstige Fragen, die von der DB bis Ostern 2014 weiter betrachtet und untersucht werden. Fragen zum Landschaftsschutz, Naturschutz und sonstigen raumordnerischen Aspekten seien auch noch nicht geklärt. In naturschutzfachlicher bzw. -rechtlicher Hinsicht gebe es bei NATURA 2000 Gebieten einen offenen Dissens zwischen der DB und dem Regierungspräsidium Freiburg als Höherer Naturschutzbehörde. Herr Hoffmann habe ihn ausdrücklich zu der Aussage ermächtigt, dass nach Auffassung der Höheren Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Freiburg die DB die Belange des Naturschutzes „de lege artis“ nacharbeiten müsse. Die im Papier der DB enthaltene rechtliche Beurteilung werde vom Regierungspräsidium als voreilig zurückgewiesen.

Im Offenburger Tageblatt habe man die Schlagzeile „Stillstand auf der Rheintalbahn“ lesen können. Diese Überschrift entspreche nicht den Tatsachen. Es gebe zahlreiche Menschen mit unterschiedlicher Grundposition in dieser Region, die sehr konstruktiv daran arbeiten würden, einen klaren Faktencheck hinzubekommen. Eine tragfähige gemeinsame Faktenlage sei notwendig, um in den verschiedenen politischen Gremien politische Bewertungen vornehmen zu können. Man könne davon ausgehen, dass in den nächsten Wochen und Monaten intensiv und sehr konstruktiv weitergearbeitet werde.

**VM Gamb** bedankt sich für den aktuellen ausführlichen Bericht. Nochmals betonen wolle er, dass durch die verschiedenen Bürgertrassen von Buggingen in Richtung Müllheim-Hügelheim neue Betroffenheiten entstanden seien. Es sei für ihn nach wie vor nicht nachvollziehbar, dass der Abschnitt nur deshalb geteilt werde, um zeitlich abgestuft verschiedene Rechtszustände zu schaffen. Im Moment sehe es so aus, ob alles mit Ausnahme des Schienenbonus beim Planfeststellungsantrag 2005 bleibe. Aber auch in diesem Punkt sei man quasi auf Gutmütigkeit angewiesen. Hier von Gleichbehandlung zu sprechen halte er für nicht für angebracht. Aus den Aussagen von Dr. Karlin nehme er persönlich mit, dass der Regionalverband und die Landrätin vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald als Mitglieder im Projektbeirat in der nächsten Sitzung die Forderungen und Anregungen der Aktivisten vor Ort – sprich Gemeinden und Bürgerinitiativen – nicht unterstützen werden.

**Verbandsvorsitzender Neideck** erklärt, dass man diese Vorgehensweise bereits in der Sitzung am 18.07.2013 begründet habe. Dies sei auch bei allen Mitgliedern im Projektbeirat Konsens gewesen.

In seiner Fraktion habe man wieder einmal das Thema diskutiert, so **VM Prof. Dr. Dr. Essmann**, wann man dieses Thema „Antragstrasse oder autobahnparallele Trasse“ zu einem Abschluss bringen könne. Die derzeitige Beschlusslage beim Regionalverband sehe ja vor, die Vergleichbarkeit der beiden Trassenführungen herzustellen. Aus Sicht einiger seiner Fraktionskollegen gebe es Gremien, die hier mehr Druck aufbauen könnten. Dies sehe er nicht so, dennoch wäre es seines Erachtens schön, wenn wenigstens eine Perspektive aufgezeigt werden könnte. Außerdem würden Gerüchte laut, wonach die Auseinandersetzung zwischen den

unterschiedlichen Lagern schärfer werde. Es sei für die gesamte Diskussion in der Region nicht förderlich, wenn man noch lange auf die Unterlagen warten müsse.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** führt hierzu aus, dass er letztes Jahr im Juli noch sehr optimistisch gewesen sei. Tatsächlich sei es dann Dezember 2013 geworden, bis die Projektbeiratsmitglieder eine Zusammenfassung von der Bahn erhalten hätten. Er wage im Augenblick überhaupt keine zeitliche Abschätzung mehr. In Absprache mit Verbandsvorsitzendem Neideck sei es ein großes Anliegen gewesen, die Informationen aus Brüssel in die Öffentlichkeit zu tragen. Es könne nicht sein, dass die EU nach intensiven Verhandlungen mit den Mitgliedsstaaten alleine für die neuen TEN-Strecken 12 Milliarden Euro für 6 Jahre zur Verfügung stelle und man in Deutschland nicht zu Potte komme. Er halte eine Entscheidung über die Trassenführung in 2014 angesichts seiner Kenntnis der Materie, der handelnden Personen und der Tatsache, dass man eine Bürgerbeteiligung durchführen wolle für völlig unrealistisch. Von verschiedenen Bundestagsabgeordneten habe er gehört, dass der Unmut gegenüber dem EBA seitens des Verkehrsausschusses in den letzten Jahren zugenommen habe. Man sei sich wohl sogar fraktionsübergreifend einig, das EBA als Planfeststellungsbehörde in dieser Legislaturperiode „aus dem Rennen zu nehmen“. Dies wäre seines Erachtens eine gute Entscheidung für den Industriestandort Deutschland. Die Regierungspräsidien könnten diese Aufgabe mindestens genauso gut durchführen. Im Koalitionsvertrag habe er hierzu allerdings nichts lesen können.

**Verbandsvorsitzender Neideck** fasst zusammen, dass es in der Tat nicht richtig weitergehe und die Bereitstellung der angekündigten Dokumente deutlich zur Befriedung und natürlich auch zur Planungssicherheit beitragen könnte.