

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 09.10.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 66 Mitglieder

TOP 7

Neu- und Ausbau der Rheintalbahn (Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel)

hier: Regionalpolitisches Votum

- beschließend -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Prof. Dr. Martin (Institut für Eisenbahn und Verkehrswesen, Universität Stuttgart), Herr Kohnen (IBK Ingenieur- und Beratungsbüro), Prof. Dr. Haag (Technische Universität Kaiserslautern, imove – Institut für Mobilität und Verkehr), VM Prof. Dr. Dr. Essmann, Fraktionsvorsitzender Evers, VM Gorecky, VM Dr. Müller, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Götz, VM Guderjan, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Ehret, VM Schreiner, VM Jablonski, VM Metz, VM Stürmer, VM Hurth, VM Brucker, VM Wörne, VM Leibinger, VM Schilling, VM Dr. Mellert

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt die Gutachter **Prof. Dr. Martin** (Institut für Eisenbahn und Verkehrswesen, Universität Stuttgart), **Herrn Kohnen** (IBK Ingenieur- und Beratungsbüro) und **Prof. Dr. Haag** (Technische Universität Kaiserslautern, imove – Institut für Mobilität und Verkehr), die ihre Ergebnisse anhand einer **Powerpointpräsentation** darstellen, die dieser Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt ist.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann erklärt, dass er davon ausgehe, dass die Antragstrasse im Vergleich zu den Varianten unter dem Gesichtspunkt Lärm sehr intensiv geprüft worden sei. Einführend sei von Herrn Kohnen sehr nachvollziehbar Kritik an der Methode und an den Ergebnissen hierzu geübt worden. Anschließend seien jedoch die Aussagen zu den verschiedenen Trassen bezüglich Lärm dargestellt worden, als würde ihnen eine gleiche Untersuchungstiefe zu Grunde liegen.

Herr Kohnen bestätigt, dass die unterschiedlichen Varianten nicht in der gleichen Tiefe untersucht worden seien. Bei der Antragstrasse sei man ziemlich am Ende einer Optimierung angelangt. Die DB AG komme auf der Basis des Variantenvergleichs zum Ergebnis, dass die Antragstrasse nicht viel schlechter sei als die Varianten 1 oder 3. Die Frage mit der man sich deshalb auseinander gesetzt habe sei, ob diese Frage belastbar sei oder sich dieses Ergebnis ggf. bei einer genaueren Untersuchung verändern würde. Wenn man die Kritikpunkte durchdenke komme er zu dem Ergebnis, dass die Varianten 1 und 3 mit hoher Wahrscheinlichkeit schalltechnisch besser würden als dies bei der groben Betrachtung bisher der Fall gewesen sei. Bei Variante 1 und 3 seien durch aktive Schallschutzmaßnahmen bereits für die

Westgemeinden die Immissionsgrenzwerte einhaltbar. Aus schalltechnischer Sicht sei eine vertiefende Untersuchung sinnvoll.

Fraktionsvorsitzender Evers erkundigt sich nach der finanziellen Größenordnung für ein Kreuzungsbauwerk und was der passive Schallschutz bei der Antragstrasse koste, der für ca. 4.000 Häuser vorgesehen sei.

VM Gorecky stellt anhand des Vortrages fest, dass Herr Kohnen die Varianten 1 und 3 ganz deutlich bevorzuge und möchte wissen, warum dies nicht so eindeutig im Gutachten stehe. Dort werde formuliert: „Eine Empfehlung zu Gunsten oder zu Lasten einer der geprüften Planfälle Antragstrasse, Variante 1 oder Variante 3 kann derzeit nicht erfolgen.“

Herr Kohnen erläutert zur erneuten Nachfrage von VM Prof. Dr. Dr. Essmann die methodische Grundlage, die man bei der Variantenuntersuchung kritisiere. Die Siedlungsdichte sei mit 4.700 Menschen pro Quadratmeter angenommen worden. Auf der Fläche eines Wohngebietes in Rust würden beispielsweise auf 2.000 qm lediglich 10 Personen wohnen während dies in Lahr bei einer Hochhausbebauung 100 seien. Dies sei in der Berechnung der betroffenen Personen durch die DB AG nicht berücksichtigt worden. Bei einer solchen Differenzierung der Untersuchung wäre deshalb eine deutlich größere Zahl von Menschen entlang der Antragstrasse bei der selben Ausgangsberechnung des Lärms betroffen. Wenn man beispielsweise bei der Autobahn einen LkW-Anteil von 18 Prozent habe, dann liege die Geräuschbelastung bei 60 dB (A). Sofern man den doppelten LkW-Anteil hätte, würde es 3 dB (A) lauter und man hätte 63 dB (A). In dem jetzt gerechneten Fall bringe eine neue Trasse der Schiene eine Geräuschzunahme von 3 dB (A). Wenn man die andere LkW-Betrachtung einstelle vielleicht nur noch von 1 dB (A) oder 1,5 dB (A). In der Öffentlichkeit werde ein Bild erzeugt, das die Auswirkungen der Varianten 1 und 3 für die Westgemeinden größer sehe, als er und seine Kollegen sie bei einer sauberen Betrachtung mit anderen Ausgangsgrößen einstufen würden. Deshalb bewerte man die Varianten 1 und 3 letzten Endes besser.

Zur Nachfrage von **VM Gorecky** erklärt **Herr Kohnen**, dass das Gutachten aus zwei Teilen, einem eher beschreibenden Teil im Anhang und einem eher bewertenden Teil im eigentlichen Gutachtenstext bestehe. Unter Zugrundelegung beider Teile in Gänze komme man zum Ergebnis, dass man als Gutachter die Varianten 1 und 3 deutlich besser bewerte als die Antragstrasse. Die Antragstrasse werde durch die jetzige Bewertung in der Darstellung eher begünstigt.

Prof. Dr. Martin vermutet hinter der Nachfrage von Fraktionsvorsitzendem Evers zu den durchschnittlichen Kosten eines Überwerfungsbauwerkes die Überlegung, wie viel Spielraum sich beim Investitionsanteil ergeben könnte. Hier könne man ohne große Unterscheidung zwischen der südlichen Anbindung Offenburg und dem Bereich Kenzingen davon ausgehen, dass ein Kreuzungsbauwerk mit einer Kostendifferenz zwischen 20 und 40 Millionen Euro zu Buche schlage. Hierbei berufe er sich auf die Aussagen der Vorhabensträgerin, die dies in anderem Kontext so zu Papier gebracht habe. Die Kosten des passiven Schallschutzes seien letztendlich abhängig von der Höhe der Schallschutzwände, der Anzahl der auszuwechselnden Fenster und dergleichen Dingen. Eine Pauschalierung sei schlecht möglich.

Herr Kohnen ergänzt, dass die Variantenuntersuchung nicht die Genauigkeit habe, die eigentlich in Untersuchungen zu Planfeststellungsabschnitten vorliege. Man habe es seitens der Vorhabensträgerin nicht geschafft, die Dinge deckungsgleich zu bringen. Gerade das Thema, wo welcher passive Schallschutz erforderlich sei, sei von der Größenordnung letztlich in keiner Weise beschreibbar.

Prof. Dr. Haag erläutert, dass man sich nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens bewege, bei dem man schon „gebäudegenau“ wisse, was wo zu machen sei. Deshalb müsse die heute zu treffende Entscheidung auf der vorliegenden Basis getroffen werden. Aus seiner Sicht sei dies möglich. Eingehend auf die Frage von VM Prof. Dr. Dr. Essmann sei festzuhalten, dass man keine eigenen Berechnungen durchgeführt habe. Man müsse sich auf das verlassen, was die DB AG vorgelegt habe. Jedoch würden die Kriterien, sowohl was die Eingangsgrößen als auch was die Methodik anbelange, eine gewisse Tendenz aufzeigen, dass die Antragstrasse im DB-Variantenvergleich deutlich günstiger weggekommen sei, als die autobahnparallelen Trassen. Im Gutachten habe man deshalb insbesondere auf Seite 38 deutlich gemacht, dass der Lärm hier ein Argument sei, das eindeutig für die autobahnparallelen Trassen spreche. Man habe im Rahmen dieses Gutachtens verschiedene Kriterien aufgearbeitet. Aufgabe sei es gewesen, die fachliche Basis zu liefern, auf der die Verbandsversammlung ihre Prioritäten setzen könne. Man habe eindeutige Aussagen beispielsweise zu den Bereichen Eisenbahnbetrieb, Bautechnik, Lärm, Raumordnung und gemeindliche Entwicklung gemacht. Die Gewichtung sei Aufgabe des Gremiums.

VM Dr. Müller ergänzt den Vortrag von Herrn Kohnen hinsichtlich neuerer Erkenntnisse bei naturschutzrechtlichen Belangen. Der Stadt Lahr liege ein naturschutzfachliches Gutachten des Büros Faktorgrün für den Abschnitt zwischen Riegel und Etenheim vor. Dieses komme zu dem Ergebnis, dass die Annahme der DB AG, die erhebliche Beeinträchtigungen bei der Antragstrasse ausschließen, nicht zutreffen, sofern man die heutigen naturschutzfachlichen Prüfungsstandards zu Grunde lege. Die Autobahnparallele Trasse führe auf Basis der derzeitig verfügbaren Datengrundlage, bezogen auf die NATURA 2000 Gebiete nicht zu einer stärkeren Beeinträchtigung als die Antragstrasse.

Verbandsvorsitzender Neideck erläutert zum Auftakt der politischen Diskussion die Position der Verbandsgeschäftsstelle und des -vorsitzenden. Heute gehe es nicht um eine Stellungnahme zu einem Planfeststellungsverfahren, sondern um eine grundsätzliche, politisch strategische Entscheidung, wie man die Bahntrasse zwischen Offenburg und Riegel letztendlich wünsche und auch umsetzen wolle. Hierzu könne man natürlich unterschiedlicher Auffassung sein, denn jede Trassenvariante werde immer wieder zu neuen Betroffenheiten führen. Es gebe keine Trasse ohne Betroffenheiten. Es sei gut nachvollziehbar, dass sich manche Kollegen aus der Historie heraus im Falle der Antragstrasse auf Vertrauensschutz berufen, da diese über Jahre hinweg als Geschäftsgrundlage für Entscheidungen zu Grunde gelegt worden sei. Eine heute zu treffende Entscheidung könne sicher nicht einstimmig getroffen werden. Auch sei in den letzten Wochen und Monaten klar geworden, dass es in dieser Frage letztendlich keine kommunale Allianz in Einstimmigkeit geben könne. Dies sei seiner Meinung nach auch nicht notwendig, weil man in einer Demokratie lebe und man hier letztendlich auf der Grundlage von Fachgutachten eine politische Abwägung treffen müsse. Ganz entscheidend sei jedoch, dass die Verbandsversammlung heute ein Votum abgebe. Die Verbandsgeschäftsstelle habe sich nach intensiven Diskussionen zu diesem Votum heute entschieden. Die Gutachter hätten deutlich gemacht, dass die Variante 1 aus eisenbahnbetriebstechnischer Sicht machbar sei. Dies habe die DB AG in Gesprächen bestätigt. Ferner sei u.a. durch Untersuchungen des Regierungspräsidiums klar geworden, dass naturschutzrechtliche Belange bei der Variante 1 kein K.O.- Kriterium seien. Sehr deutlich sei auch heute wieder geworden, dass die Lärmbelange mit der Variante 1 deutlich besser sein würden, als das, was die Untersuchungen der Bahn vorspiegeln würden. Er sei Herr Kohnen hier sehr dankbar für die Klarheit in dessen Ausführungen. Die autobahnparallele Trasse trage dazu bei, die Belastungen ausschließlich durch aktiven Lärmschutz zu reduzieren. Bei der Variante 1 könne man damit nicht nur auf passiven Lärmschutz verzichten, sondern habe auch keine gesundheitsgefährdenden

Lärmschutzbewegungen. Ferner sei deutlich geworden, dass die zweispurige Variante 1 städtebauliche und regionale Entwicklungschancen biete. Außerdem stelle der Verzicht auf Überwerfungsbauwerke nicht nur einen großen Beitrag zur Erhaltung des Landschaftsbildes dar, sondern diene auch der finanziellen Entlastung. Deshalb sollte heute neben der Forderung einer autobahnparallelen Trasse die Erwartung an die DB AG gestellt werden, die autobahnparallele Trasse in die „Qualität eines Planfeststellungsverfahrens“ zu bringen. Er sei zuversichtlich, dass man bei Vorlage einer solchen Untersuchungstiefe sowohl hinsichtlich des Flächenbedarfs als auch der Kostensituation erhebliches Optimierungspotenzial haben werde. Für alle Anrainer, an der jetzigen Antragstrasse gelte, dass der Regionalverband mit dem gleichen Nachdruck Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen von der DB AG, nicht nur im Hinblick auf eine Streckenerhöhung auf 250 km/h fordere und erwarte. Man wisse natürlich, dass auch auf dieser Trasse in Ermangelung eines Betriebskonzeptes der DB AG teilweise weiter Güterzüge fahren werden. Man erwarte jedoch, dass gerade die neue Trasse – primär in den Nachtstunden dazu genutzt werde – um die Güterzüge abzuwickeln. Die gesamte Sitzungsvorlage stehe weiterhin unter der Forderung der Abschaffung des Schienenbonus. Außerdem erwarte man, dass die DB AG ihre Trassenpreise umstellt und lärmabhängige Trassenpreise für Güterverkehre in Kraft setzt.

Fraktionsvorsitzender Mungenast führt aus, dass man bei Einstellung der Gelder in den Haushalt 2008 für die Vergabe der nunmehr vorliegenden Untersuchung die Hoffnung gehabt habe, „den Stein der Weisen zu finden“. Diese Entscheidung sei aus der Situation heraus, die man 2007 mit einem fehlenden unterschiedlichen Konsens und unterschiedlichen Varianten angetroffen habe, richtig gewesen. Es sei insbesondere notwendig gewesen, zu überprüfen, was die DB AG als Variantenuntersuchung vorgelegt habe. Er sei deshalb den Gutachtern dankbar für deren Arbeit. Noch dankbarer wäre er, wenn in dem schriftlichen Gutachten schon so deutlich gestanden hätte, was heute im Vortrag vorgestellt worden sei. Im Gutachten sei nicht so klar beschrieben, dass die Gutachter ganz klar die Variante 1 präferieren. Man sei immer noch davon ausgegangen, dass auf Grund des vorliegenden Gutachtens eine abschließende Beurteilung noch nicht möglich sei. Klar sei auch, dass die heutige Beschlussfassung richtigerweise in einem Raumordnungsverfahren einschließlich einer Trassenvariantendiskussion hätte stattfinden müssen. Das sei 1990 und 2002 abgelehnt worden sei. Sicherlich sei diese Vorgehensweise nicht ausschließlich der Raumordnungsbehörde zuzurechnen. Erst jetzt, zu einem relativ späten Zeitpunkt würden Trassenvarianten vorliegen. Bis vor drei Jahren sei man noch davon ausgegangen, dass auf den neu zu bauenden Gleisen nur die schnellen Züge fahren würden. Heute wisse man auf Grund der Entwicklung, dass man sich insbesondere mit dem Güterverkehrslärm zu beschäftigen habe. Erst bei der Diskussion um den Bypass Basel sei die entscheidende Wende gekommen, bei der allen deutlich geworden sei, dass der Güterverkehrslärm das Problem darstelle. Viele seiner Kollegen hätten bezüglich der anstehenden Entscheidung „Bauchgrimmen“, weil man ein Votum über eine Trasse abgeben solle, für die keine Planung vorliege. Es liege lediglich eine Variantenuntersuchung von Gutachtern vor, die von verschiedensten Städten und Gemeinden beauftragt worden seien sowie die Bewertung der DB AG und das eigene Gutachten. Jahrzehntlang hätten alle geglaubt, es werde nur ein drittes und viertes Gleis entlang der bisherigen Rheintalbahn gebaut. Hierauf seien Planungen in den Städten und Gemeinden ausgerichtet worden. Wenn nunmehr eine andere Variante politisch gefordert werde, schaffe man neue Betroffenheiten, die noch nicht intensiv untersucht seien. Er wolle darauf hinweisen, dass die Gutachter mit den Kosten, dem geringeren Flächenverbrauch und dem geringeren Eingriff in Natur und Landschaft drei gute Gründe für die Antragstrasse anführen. Eindeutig werde ebenfalls festgestellt, dass die Autobahnparallele Vorteile hinsichtlich des Lärms, sowohl an der Antragstrasse als auch weitgehend für die Bewohner westlich der Autobahn habe. Allerdings sei zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht untersucht, welche

Auswirkungen eine autobahnparallele Trasse beispielsweise im Bereich der Autobahnausfahrten der Autobahnraststätten habe. Man wisse nicht, ob dort Tieflagen möglich oder Hochlagen erforderlich seien, die man eigentlich alle nicht wolle, wenn diese im Bereich Herbolzheim – Kenzingen gebaut würden. Man habe sich in der CDU-Fraktion mit sehr unterschiedlichen Meinungen auseinander zu setzen, für die man auch Verständnis habe. Es bestehe ein mehrheitliches Votum für den von der Verbandsgeschäftsstelle eingebrachten modifizierten Beschlussvorschlag (**Anlage 2**). Im Übrigen sei man überrascht, mit welcher Schnelligkeit FFH-Probleme jetzt nicht mehr gesehen würden. Klar müsse auch sein, dass wenn man die autobahnparallele Trasse fordere, dies weniger Lärmbetroffenheit an der jetzigen Trasse bringe aber neue Lärmbetroffenheit an der neuen Trasse. In der CDU-Fraktion argumentiere man mehrheitlich für die Autobahnparallele, weil man den Gesichtspunkt Gesundheits- und Lärmschutz sehr ernst nehme. Auch habe das Gutachten deutlich gemacht, dass beim Bau an der Antragstrasse in vier Ortslagen kein ausreichender aktiver Lärmschutz geschaffen werden könne und die Grenzwerte nur mit passiven Lärmschutzmaßnahmen erreichbar seien. Vielen Kollegen seiner Fraktion stelle sich die Frage, was mit dem Lärmschutz entlang der alten Trasse geschehe, wenn die Autobahnparallele komme. Es gebe wohl keine klare Rechtsgrundlage, so dass die alte Trasse nur bei einer Ertüchtigung auf Tempo 250 km/h mit aktivem Lärmschutz versehen würde. Trotzdem sehe die Mehrheit der Fraktion, dass mit der autobahnparallelen Trasse ein deutlich verbesserter Lärmschutz für die Region erreicht werden könne. Den modifizierten Beschlussvorschlag bitte er unter Ziff. 1.2 dahingehend zu ergänzen, eine deutliche Verschärfung der Forderungen nach besserem Lärmschutz unter Berücksichtigung der bisherigen Forderungen zu den Themen Schienenbonus, leisere Bremsen etc. einzufordern. Man diskutiere immer über Güterzugtrassen und gehe eigentlich davon aus, dass auf der Autobahntrasse nur Güterzüge und auf der jetzigen Strecke die Personenzüge verkehren. Dies sei wohl nicht so, was bedeute, dass man auch hinsichtlich der Betriebsführung Forderungen erheben müsste, die dann auch im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben würden müssten. Dies sei schwierig, man rede jedoch heute nicht über Feststellungen in einem Planfeststellungsverfahren, die unter rechtlichen Gesichtspunkten abgegeben werden, sondern man argumentiere politisch. Mit dieser Forderung würde man den lärmintensiven Güterverkehr von den Ortslagen wegbekommen. Relativ einfach scheine dies durch den Bau eines Güterzugtunnels in Offenburg erreichbar, in dem nur Güterzüge verkehren können. Dies sei jedoch auf der offenen Strecke nicht möglich, deshalb habe er die Bitte zu prüfen, ob Möglichkeiten eingeführt werden könnten, durch Vorgaben für die Betriebsführung der Strecke dies entsprechend zu praktizieren. Der heute vorgelegten Beschlussvorlage könne man mehrheitlich zustimmen. Allerdings habe man sehr großes Verständnis für diejenigen Kollegen, die neu berührt seien.

Fraktionsvorsitzender Götz erklärt, dass man den Wortbeitrag der Fraktion der Freien Wähler teile. Einigkeit gebe bezüglich des generellen Ausbaus der Rheintalbahn, der Schaffung eines optimalen Lärmschutzes gegenüber den Betroffenen sowie des Wegfalls des Schienenbonus. Nicht einig sei man bezüglich der Streckenführung der Trasse. Er selbst vertrete die Minderheit in der Fraktion. Die Mehrheit spreche sich für eine autobahnparallele Trasse aus. Wenn man sich für die autobahnparallele Trasse entscheide stelle man die Gültigkeit, Ernsthaftigkeit und die Glaubwürdigkeit des gültigen Regionalplans hinsichtlich der Planungssicherheit und des Vertrauensschutzes in Frage. In einem solchen Falle sei der Regionalplan in weiten Bereichen neu zu formulieren und neu zu überarbeiten. Es gäbe Gewinner und Verlierer. Alle diejenigen Kommunen, die Nachteile durch die autobahnparallele

Trasse hätten, würden „bestraft“, weil sie bisher bei ihrer Siedlungsentwicklung in ihren Orten den Regionalplan zu Grunde gelegt hätten. Die Planungssicherheit und der Vertrauensschutz seien dadurch nicht mehr gegeben.

VM Guderjan bedankt sich beim Regionalverband Südlicher Oberrhein für die Moderation und Durchführung des Prozesses, der sicherlich nicht einfach sei und bei den Gutachtern für die gute und schnelle Arbeit sowie für die beiden im Vorfeld durchgeführten Informationsveranstaltungen. Mit der Beauftragung der Gutachter am 19.06.2008 habe man die richtige Entscheidung getroffen. Zwischenzeitlich habe der Erörterungstermin der Planfeststellungsabschnitte 7.4 und 8.0 stattgefunden. Die Gutachter seien im Grunde zum gleichen Ergebnis gelangt, wie die Gutachter der Städte Kenzingen und Herbolzheim im Rahmen des Erörterungstermins vom 07.07. – 23.07.2008. Auf den Punkt gebracht bedeute dies, dass es keine definitiven Ausschlussgründe für die Bündelung der Neubaugleise mit der Bundesautobahn A5 gebe. Man sehe in der Tat auch die neu entstehenden Betroffenheiten und würde diese nicht in Abrede stellen, sei jedoch der Meinung, dass diese eindeutig minimiert werden können und letztendlich in keinem Verhältnis stehen zu den Entlastungen, die an anderer Stelle entstehen. Wichtigste Erkenntnis sei, dass mit autobahnparallelen Neubaugleisen mit aktivem Lärmschutz überall der Grenzwert der 16. BImSchV einzuhalten sei. Ferner sei er der festen Überzeugung, dass der von der Bahn propagierte deutlich höhere Flächenverbrauch für die autobahnparallele Trasse durch intelligentere Ausgleichsmaßnahmen oder einen geringeren Abstand der Neubaugleise minimiert werden könne. Des weiteren habe sowohl die gutachterliche Stellungnahme als auch das Beraterbüro Faktorgrün bestätigt, dass die Eingriffe in die Natur bei der Autobahntrasse kompensierbar und bei der Antragstrasse gravierender seien, als von der DB AG dargestellt. Die Fraktion der Freien Wähler werde mit großer Mehrheit dem von der Verbandsgeschäftsstelle heute vorgelegten Beschlussvorschlag zustimmen. Damit könne ein Beitrag geleistet werden, den hauptbetroffenen Kommunen und den dort lebenden Menschen wirklich zu helfen. Der Beschluss komme zum richtigen Zeitpunkt und setze ein deutliches und klares Zeichen an die Landes- und Bundespolitik.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann bestätigt, dass man seitens der SPD-Fraktion ebenfalls „Bauchgrimmen“ hinsichtlich der heutigen Entscheidung habe. Es gebe durchaus Anerkennung für die Arbeit der Gutachter, etwas mehr Klarheit geschaffen zu haben, vor allem hinsichtlich des Aspektes der Lärmbelastung. Andererseits sehe man sich nicht in die Lage versetzt, mit großer Begeisterung einer Variante zuzustimmen. Zunächst wolle er jedoch seinem Erstaunen darüber Ausdruck verleihen, warum die Mitglieder des Regionalverbandes aus der Zeitung erfahren mussten, welches Ergebnis das Gutachten erbracht habe. Bereits in der Überschrift des Artikels sei zum Ausdruck gekommen, welche Erwartung zumindest seitens der Zeitung man bezüglich der Entscheidung des Regionalverbands habe. Dies sei kein guter Stil und er hoffe, dass so etwas zukünftig nicht mehr geschehe. Weil es auch in der SPD-Fraktion eine unterschiedliche Beurteilung der Lage gebe, versuche man mit einem Antrag eine breite Zustimmung zu einem Beschluss zu erreichen. Man sei damit um Erhöhung des Konsenses bemüht. Er würde es zum jetzigen Zeitpunkt für übereilt halten, einer bestimmten Trasse den Vorzug zu geben und obendrein zu verlangen, dass ausschließlich diese in die Planfeststellung gehe. Man sei hier ein politisches Gremium und keine Planfeststellungsbehörde, die bestimmte Kriterien außer Kraft setze oder in ihrer Gewichtung verändere. Letztendlich müsse eine Planfeststellung die Abwägung der Kriterien untereinander vornehmen. Nichts desto Trotz halte man es aufgrund der Gutachten für angebracht, dem Lärmschutz eine höhere Priorität einzuräumen. Viele Untersuchungen würden zeigen, dass Lärm ein hohes Gesundheitsrisiko darstelle, was in der Vergangenheit vielleicht etwas unterbewertet worden sei. Der Antrag seiner Fraktion wolle eine „Brücke schlagen“ zwischen denjenigen, die sich heute nicht entscheiden könnten, denjenigen die an der Antragstrasse fest-

halten und denjenigen, die die autobahnparallele Trasse befürworten. Der Antrag seiner Fraktion nehme den Hinweis der Gutachter auf, dass die Variantenuntersuchung der DB erhebliche fachliche Defizite aufweise. Außerdem müsse dem Lärmschutz bei der Abwägung der verschiedenen Varianten eine höhere Priorität eingeräumt werden. Damit unterscheide sich der Antrag in der Ziff. 1.2, wo seitens der Verbandsgeschäftsstelle eine klare Priorisierung einer bestimmten Trasse vorgesehen sei. Außerdem fordere man, dass die autobahnparallele Trasse in eine gleichwertige Betrachtung eingeführt werde. Dieser Aspekt müsse berücksichtigt werden, wenn man gerichtsfeste Entscheidungen und Planfeststellungen haben wolle. Er bitte deshalb den Antrag der SPD-Fraktion, der dieser Niederschrift als **Anlage 3** beigefügt ist, als Grundlage für die heutige Entscheidung zu nehmen.

Verbandsvorsitzender Neideck weist darauf hin, dass man im Vorfeld der Sitzung bereits einige Punkte des Antrags der SPD-Fraktion in die überarbeitete Beschlussvorlage der Verbandsgeschäftsstelle aufgenommen habe. Den einzig kontroversen Punkt habe man unter Ziff. 1.2. Seines Erachtens müsse man jedoch, wenn man politisch gehört werden wolle klar machen, dass man ein Votum für die autobahnparallele Trasse abgebe. Dies heiße nicht, dass man hier ein Planfeststellungsverfahren beschließe, sondern dass man planfeststellungsreife Unterlagen erwarte, um dann letztendlich die Abwägung vornehmen zu können. Natürlich werde das Planfeststellungsverfahren an der Antragstrasse weiter laufen. Der Regionalverband wolle nur die gleiche Qualität verbunden mit der Forderung, dass man die autobahnparallele Trasse haben wolle.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann erläutert, dass das Anliegen seiner Fraktion die Vergleichbarkeit der Varianten sei, wie sie bisher durch die DB AG nicht herbeigeführt worden sei. Erst dann könne man auch entscheiden. Es gelte zu Bedenken, dass diejenigen, die durch dieses neue Verfahren plötzlich vor eine neue Situation gestellt seien, bisher nie beteiligt worden seien. Insofern wäre es fair, erst die Vergleichbarkeit herzustellen. Er betone nochmals, dass seine Fraktion auch dafür sei, Lärmschutz besonders zu priorisieren. Dies sei vielleicht das wichtigste Kriterium bei der ganzen Abwägung.

Fraktionsvorsitzender Friebis erklärt, dass sich eine große Mehrheit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dem überarbeiteten Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle anschließe. Bei der Abwägung der Trassenvarianten müsse man der Belastung der Anwohner durch Lärm einen ganz besonderen Stellenwert einräumen. Dies gelte auch im Vergleich zu ebenfalls wichtigen Aspekten wie Flächenverbrauch, Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten, anderen Schutzgebieten oder Finanzierungskosten. Die Gutachter hätten deutlich aufgezeigt, dass die autobahnparallele Variante einiges an Vorteilen biete und sich diese bei eingehenderen Untersuchungen voraussichtlich noch weiter herauskristallisieren werden. Als vorteilhaft sehe er, dass die Anlieger an der jetzigen Rheintalbahn eine ganz erhebliche Entlastung hätten, wenn der Güterverkehr zu maximalen Maßen auf der autobahnparallelen Trasse abgewickelt werde. Auf der bisherigen Trasse hätte man alleine durch Wegnahme des Güterverkehrs nachts eine Entlastung von 20 dB (A). Diese Entlastung stünde einer geringen Zusatzbelastung der Anlieger an der Autobahn entgegen. Es sei nachgewiesen worden, dass man keinen passiven Lärmschutz benötige, um die Lärmgrenzwerte entlang der Autobahn einzuhalten. Durch Optimierungsmaßnahmen bestehe sogar die Möglichkeit, die Lärmgrenzwerte ohne Schienenbonus zu erreichen. Es müsse allerdings Wert auf eine detaillierte Untersuchung durch die DB AG und weitere Optimierungsmaßnahmen gelegt werden. Auch sei es entscheidend für das Landschaftsbild in den Ortslagen, wenn auf kilometerlange 5,5 Meter hohe Schallschutzwände verzichtet werden könne. Dadurch hätten die Gemeinden ganz andere Entwicklungsmöglichkeiten. Verwunderlich sei, dass bisher das Gefährdungspotenzial der Anlieger an der jetzigen Rheintalbahn durch zwei weitere Güter-

verkehrsgleise mit den vielen Gefahrguttransporten nicht angesprochen worden sei. Ganz wenig sei bisher auch über die Zeit während des Trassenneubaus gesprochen worden. Dies seien ganz erhebliche Belastungen für die Anrainergemeinden über Jahre hinweg, die entlang der Antragstrasse viel höher seien, als entlang der autobahnparallelen Trasse. Seine Fraktion wolle endlich den Ausbau der Rheintalbahn und die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße. Natürlich werde es auch Einsprüche gegen eine autobahnparallele Trasse geben, doch seien die Belastungen dort viel geringer. Generell stelle sich seine Fraktion die Frage, warum Bund und Land nicht an die Problematik Reduzierung des Lärms an der Quelle herangehen. Durch relativ geringen finanziellen Aufwand von 500 bis 600 Millionen sei ein „Lärmsanierung“ der deutschen Güterzüge möglich. Es gebe keine befriedigende Erklärung, warum dies auf Bundesebene und bei der DB AG nicht umgesetzt werde. Zum Antrag der SPD-Fraktion sei zu sagen, dass Teile daraus durchaus verständlich seien. Die Verbandsgeschäftsstelle habe durch ihren überarbeiteten Beschlussvorschlag sehr gut darauf reagiert. Darüber hinaus „eiere die SPD wieder einmal herum“ und wolle sich für nichts entscheiden. Dies sei nicht möglich. Wenn man die Priorität auf den Lärmschutz lege und die Gutachter bestätigten, dass die autobahnparallele Trasse mehr Lärmschutz bringe, müsse man diese auch wollen. Hier müsse man ausgehend von dem Gutachten ein klares politisches Votum nach außen bringen, Der Tenor müsse lauten, dass die autobahnparallele Trasse besser sei als die Antragstrasse. Ergänzen sollte man den Beschluss unter Ziff. 1.2 allerdings dahingehend, dass nicht nur alle schallschutztechnischen Optimierungsmöglichkeiten, sondern auch Optimierungen hinsichtlich des Flächenverbrauchs gefordert werden. Dann könne auch seine Fraktion mit großer Mehrheit zustimmen.

VM D. Ehret bekräftigt die Forderungen seiner Vorredner bezüglich der Verbesserungen am Rollenden Material und der Streichung des Schienenbonus. Dieser habe angesichts der Frequenz auf der Schiene überhaupt keine Rechtfertigung mehr. Außerdem sollten lärmbezogene Trassenpreise eingeführt werden. Die FDP-Fraktion werde dem überarbeiteten Beschlussvorschlag mit großer Mehrheit zustimmen, habe aber großes Verständnis für die Bedenken-träger in allen Fraktionen. Im Falle des Baus der autobahnparallelen Trasse werde man versuchen, an den Stellen wo neue Betroffenheiten entstehen, mit den geschilderten verstärkten Forderungen auch hier das Bestmögliche zu erreichen. Er wolle den Dank an die Verbandsgeschäftsstelle richten, die das Gutachten bereits in Kenzingen mit den Referenten vorgestellt habe. Die Gutachter hätten ihre Aufgabe sehr wohl erfüllt. Die politische Bewertung obliege der Verbandsversammlung. Wenn das Gremium in der Bewertung das Schutzgut Mensch und damit das Schutzziel Lärminderung an die oberste Stelle setze, dann könne auf der Grundlage des Gutachtens nur die autobahnparallele Variante gewählt werden. Insofern sei man darin einig, dass die Variantenuntersuchung der DB AG keine geeignete Grundlage für eine abschließende fachliche Bewertung darstelle. Offenkundige Mängel bei der Antragstrasse seien von den Gutachtern dargestellt worden. Für ihn sei wichtig, dass keine Aussage zu den Geräuschbelastungen am Tage, gerade im Hinblick auf die passiven Schallschutzmaßnahmen, getroffen worden sei. Der LkW-Anteil sei zu niedrig angesetzt und die Berücksichtigung der Kosten für einen aktiven Schallschutz bei einer A5-Erweiterung sei nicht erfolgt. Insgesamt könne man feststellen, dass die DB AG die Antragstrasse „passend gerechnet“ habe. Bei der autobahnparallelen Trasse könne später in einem gemeinsamen Lärmkorridor von Bahn und Autobahn ein optimaler Schallschutz für die betroffenen Siedlungen hergestellt werden. Auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit sehe seine Fraktion bei der Autobahnparallelen große Vorteile. Man könne auf passiven Schallschutz verzichten, was bei der Antragstrasse nicht möglich sei. Darüber hinaus könne die autobahnparallele Trasse sowohl beim Schallschutz als auch beim Flächenverbrauch weiter optimiert werden. Ganz wichtig sei seiner Fraktion auch die Feststellung der Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums gewesen, wonach der Eingriff in die Natur kein „KO-Kriterium“ darstelle.

VM Schreiner bedankt sich zunächst für das einstimmige Votum für den Offenburger Tunnel. Die Argumente die für Offenburg gelten könne sie auch zur jetzigen Streckendiskussion einbringen. 45.000 Einwendungen seien Signal genug, um ein entsprechendes Votum, wie es sich hier abzeichne, anzugehen. Heute gehe es aber um die Positionierung insgesamt und nicht nur um die Stadt Offenburg. Sie werde sich für die autobahnparallele Trasse aussprechen und danke dem Regionalverband und den Gutachtern, dass man heute eine ausreichende Grundlage habe, um sich genau dafür zu positionieren. Mit dieser Begutachtung habe glücklicherweise die Diskussion auf eine Variante eingeeengt werden können. Das Gutachten grenze auf die autobahnparallele Güterzugtrasse ein. Die Stadt Offenburg könne sich ganz klar hierzu positionieren. Bisher habe man in Offenburg den Tunnel so geplant, dass man auf die Antragstrasse zurückkomme. Man habe aufgrund der Unerträglichkeit des Lärms bewusst den Güterzugtunnel gefordert, da man festgestellt habe, dass trotz 4 bis 12 Meter hoher Wände auf einer Strecke von 8 Kilometern durch die Stadt weiterhin für 8.000 Menschen ein passiver Lärmschutz erforderlich wäre. Wenn man das Beispiel Offenburg nehme und die Ausführungen der DB AG höre, würde passiver Lärmschutz nichts anderes als Lüftergeräte in Wohn- und Schlafzimmern bedeuten, um den Lärm damit abzufedern. Von Aufdopplung von Fassaden oder neuen Fenstern könne nicht automatisch ausgegangen werden, auch dies habe Offenburg lernen müssen. Man müsse die Trasse wählen, wo durch aktiven Lärmschutz die Einhaltung der Grenzwerte möglich sei, denn passiver Lärmschutz sei nur ein „Trost“ der bei den wirklich Betroffenen gar nicht ankomme. Die Gutachter hätten sehr deutlich gemacht, das bei der autobahnparallelen Trasse tatsächlich kein passiver Lärmschutz über den aktiven Lärmschutz hinaus erforderlich sei. Man rede hier über ein Jahrhundertbauwerk und die beständige Zunahme des Güterzugverkehrs. Die Prognosen würden von einer Verdoppelung der Güterzüge ausgehen. Sie stelle sich die Frage, warum in der Bundesrepublik Deutschland nicht zunehmend die Entmischung langsamer und schneller Verkehre erfolge und warum transversale Güterzüge durch die Städte geführt werden müssen. Bei neuen Planungen und der Erkenntnis, dass mehr Güter als Menschen durch den Oberrheingraben transportiert werden, müsse man auch den Mut haben, über neue Trassierungen für den Güterverkehr nachzudenken. Sie spreche sich deshalb nur für eine Verlegung der Güter- und nicht der Personenzüge an die autobahnparallele Trasse aus. Hinsichtlich der Bauzeit wäre Offenburg über 7 Jahre beeinträchtigt. Alle Übergänge würden abgerissen und erneuert, es wäre absehbar, über einen langen Zeitraum keinen vernünftigen Verkehr abwickeln zu können. Ein Trassenneubau an der Autobahn sei wesentlich weniger beeinträchtigend. Es werde immer wieder Betroffenen geben, deshalb sollte man dies auch nicht klein reden. Da es noch keine konkrete Planung gebe, seien die neu betroffenen Bürger noch nicht sensibilisiert. Man müsse den betroffenen Kollegen zugestehen, dass man sobald die Planungen vorliegen mit der selben Vehemenz Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus fordere, wie man dies für sich selbst eingefordert habe. Dennoch müsse man sich heute tatsächlich für eine Trasse aussprechen und nicht nur eine vertiefte Planung fordern. Der „Berliner Gipfel“ stehe vor der Tür. Hierfür sei das deutliche Votum der Region für eine Trasse erforderlich. Sie persönlich sei der Überzeugung, dass die DB AG die Antragstrasse weiterplane. Man müsse sich hier in der Region dafür stark machen, dass die autobahnparallele Trasse genau so tief untersucht und dann optimiert werde, wie die Antragstrasse. Nur wenn man die DB AG zwingt, die gleichen tiefgehenden Planungen für eine autobahnparallele Trasse offen zu legen, könne eine „saubere Abwägung“ stattfinden. Dann werde man sich auch in diesem Gremium nochmals damit beschäftigen. Es käme jedoch einer fatalen Situation gleich, wenn man sich heute lediglich auf eine vertiefte Untersuchung einigen könnte. Man sei hier als Region gefordert und sie würde sich freuen, wenn heute ein deutliches Votum nach Berlin abgegeben würde.

VM Jablonski führt aus, dass man sich, sofern man dem Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle folge, gegen die Interessen von über 72.000 Menschen zwischen Hohberg und Riegel ausspreche. Dies sei eine Zahl, die man bisher in keiner Sitzungsvorlage gefunden habe. Er habe bewusst Offenburg nicht mitbenannt, da sich hier alle einig seien, dies sei auch dem Beschluss unter TOP 5 zu entnehmen gewesen. Bisher hätten sich 10 Städte und Gemeinden zwischen Hohberg und Riegel mit einer Einwohnerzahl von insgesamt 72.000 gegen die autobahnparallele Trasse ausgesprochen. Es sei allgemein bekannt, dass es durchaus Bürgermeisterkollegen gebe, die angesichts der Aussage von Herrn Kohnen, dass es an den bestehenden Gleisen kaum Lärmschutz geben werde, durchaus selbst „ein Ei legen könnten“, wenn sie heute für die autobahnparallele Trasse votieren würden. Wenn sich ein Gremium gegen 72.000 Menschen ausspreche müsse der Grund hierfür eindeutig und vor allem nachvollziehbar sein. An Beidem mangle es. Eindeutig würde es sein, wenn das vorgelegte Gutachten zu einer eindeutigen Stellungnahme für eine autobahnparallele Trassenführung ohne wenn und aber kommen würde. Prof. Dr. Haag habe dies eben erneut nicht eindeutig formuliert, sondern lediglich ausgeführt, dass die Grundlagen für eine Entscheidung gelegt worden seien, aber keine abschließende Bewertung durch ihn vorgenommen würde. Im Gutachten stehe folgende fachliche Feststellung: „Weder ergibt sich derzeit eindeutig, dass die Varianten 1 und 3 deutlich schlechter zu bewerten sind, noch kann auf der derzeitigen Kenntnislage fachlich eindeutig festgestellt werden, dass die Planungen/ Realisierung einer der beiden autobahnparallelen Trassen besser wäre“. Er danke Frau OB Schreiner für die Klarstellung in der Badischen Zeitung. Dort sei gerichtet an die Kommunen der „Grafenhausener Erklärung“ was den Lärmschutz bzw. das Gutachten angehe zu lesen: „Die Datenlagen sind viel zu dünn. Diese Planung für die Autobahnparallele müsste genau so tief untersucht werden wie die Antragstrasse.“ Dieser Auffassung könne er sich vollinhaltlich anschließen. Offensichtlich sei das Gutachten eben nicht so abschließend vollständig, wie hier suggeriert werde und könne damit nicht als Grundlage für eine endgültige Entscheidung, wie sie die Verbandsgeschäftsstelle formuliert habe, dienen. Ihm sei nicht klar, warum man heute zwingend in der Not sei, gegen zehntausende Menschen in der Region eine Entscheidung zu fällen. Es werde weiß gemacht, dass ein regionalpolitisches Votum bedeutsam sei für die Verhandlungen beim anstehenden Bahngipfel, um Druck in die Landespolitik und nach Berlin auszuüben. Wenn die Landespolitik Druck benötige, um sich für die Interessen der Region einzusetzen, dann frage er sich, wo die Herren Abgeordneten der Region bleiben. Die meisten Anwesenden seien bedeutend länger im politischen Geschäft als er dies sei und würden die bisherige schriftliche Aussage aus dem Ministerium in Berlin sehr genau kennen, wenn es um die Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen gehe. Man mache sich und den Menschen in der Region hier Hoffnung, die sich nicht erfüllen würden. Wenn es die Politik am Ende nicht richten werde und hiervon gehe er aus, trage schlussendlich das gesamte demokratische System den Schaden davon. Für ihn habe sich bisher heute kein Grund gezeigt, dass der Regionalverband ein Votum abgeben müsse. Er beantrage, dass man sich heute weder für noch gegen eine Variante ausspreche. Sollte dieser Antrag abgelehnt werden, so werde er aus seiner regionalpolitischen Verantwortung heraus dem Antrag der SPD-Fraktion zustimmen. Sollte auch dieser Antrag abgelehnt werden, appelliere er an alle, die nicht von dieser Entscheidung zwischen Hohberg und Riegel betroffen seien, sich aus Solidarität mit den 72.000 Menschen bei der Abstimmung zu enthalten.

VM Metz dankt für das klare Votum von VM Jablonski. Über die Grundsätze sei man sich einig. Man wolle, dass der Verkehr von der Straße auf die Schiene und vom Flugzeug in den Zug verlegt werde, die Abschaffung des Schienenbonus, die Stärkung des Nahverkehrs und vieles mehr. Aber wo stehe man, wenn die Dinge konkret würden. Seit rund 25 Jahren diskutiere man über den Ausbau der Rheintalbahn. Der Regionalverband habe 1982 zu diesem Thema in einem Papier geschrieben: „Im Abschnitt Hohberg- Lahr- Herbolzheim- Kenzingen- Riegel wird der vorgeschlagenen

Trassierung entlang des vorhandenen Gleiskörpers zugestimmt, die Trasse wird in den meisten Flächennutzungsplänen freigehalten“. Es habe mehrere weitere Anläufe gegeben, dieses Projekt entlang der bisherigen Gleise auf den Weg zu bringen. Bisher sei das notwendige Geld von keiner Regierung aufgebracht worden. Auf Grundlage der bisherigen Positionierung des Regionalverbandes seien bei den Kommunen Planungen, so auch in Ettenheim vorgenommen worden. Man habe Flächen freigehalten, die gebraucht würden, wenn entlang der bisherigen Trasse gebaut würde, Erschließungssysteme hierauf aufgebaut, überregionale Infrastrukturleitungen für viel Geld auf eigene Kosten verlegt und jetzt solle womöglich hier ein kompletter Kurswechsel vollzogen werden. Das Ergebnis daraus wäre, dass über Jahrzehnte neben Flächen an der Antragstrasse auch entlang der Autobahn freigehalten werden müssten. Dies sei ein ordentliches Entwicklungshemmnis in der Region. Er stelle die Frage, was man den Firmen, die sich teilweise in den letzten zwei Jahren angesiedelt und investiert hätten, antworten solle. Investorenschutz und Planungssicherheit sollten nach seiner Auffassung mehr wert sein, als ein Schwenk aufgrund der dünnen Faktenlage, die man habe. Es sei betont worden, dass es „lokale Brillen“ gebe, die nicht einheitlich seien und deshalb müsse die Region entscheiden. Die Welt ende jedoch nicht an den Grenzen dieser Region. Darüber hinaus gebe es eine Volkswirtschaft. Diese habe mit Billigung der Politik bereits Entscheidungen getroffen und Geld in die Hand genommen. So sei beispielsweise im Zuge der Ortsumfahrung Kenzingen-Herbolzheim-Ringsheim vor knapp 10 Jahren eine Brücke gebaut worden. Mit Billigung der Politik sei dort die notwendige Fläche freigehalten worden für den Ausbau entlang der Antragstrasse. Gleichzeitig habe diese Volkswirtschaft an anderer Stelle Brücken an der Autobahn gebaut, ohne diese Option freizuhalten. Er glaube nicht, dass bisher darüber gesprochen worden sei. Es werde damit argumentiert, dass die Entwicklungsmöglichkeiten von Kommunen mit dieser Entscheidung vergrößert würden. Dies treffe für einige zu, an anderer Stelle würden jedoch genauso Entwicklungsmöglichkeiten zerstört oder zumindest behindert. Das Rheintal sei eng und es gehe letztendlich nicht um eine Eliminierung der Belastungen aus dem Verkehr, sondern allenfalls um eine Verlagerung, möglicherweise um eine punktuelle Verringerung. Er hoffe, dass auch die Belange derer, die neu betroffen seien, hier in dieser Verbandsversammlung ein Gewicht haben. Ein Vergleich der Betroffenen werde schwer fallen. Er wisse jedoch mit Sicherheit, dass die 45.600 Einwander in Offenburg und diejenigen, die in ähnlicher Relation in anderen Städten unterschrieben hätten, sehr unterschiedlich betroffen seien von dem, was die DB AG tatsächlich beabsichtige. Bei der Finanzierung des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn rede man über ganz konkrete Summen. Man habe es in den vergangenen 25 Jahren nicht geschafft, das Geld von rund 700 Millionen Euro aufzubringen um die Strecke zwischen Offenburg und Riegel in den vordringlichen Bedarf hineinzubringen und zu realisieren. Finanzminister Stächele seinerseits habe erklärt, was an einer Stelle mehr ausgegeben werde, müsse an anderer Stelle weggenommen werden. Dies gelte als Finanzrealität in der öffentlichen Hand und werde nach seiner Einschätzung zukünftig noch mehr gelten. Es stelle sich damit die Frage, wie groß die Chance sei, den Offenburger Tunnel und eine zweite Trasse entlang der Autobahn durchzusetzen, die zusammen das Doppelte dessen koste, was man in den letzten 25 Jahre nicht finanziert bekommen habe. Vieles sei unklar. Man verlange von denen, die an der neuen Trasse betroffen sein werden die Zustimmung in einem sehr oberflächlichen Konkretisierungsgrad. Keiner wisse, in welcher Höhenlage beispielsweise die Trasse an der Autobahnraststätte Mahlberg oder wie die Autobahnausfahrten angebunden werden sollen. Sicher sei, dass die Lärmbelastung an den Knotenpunkten zunehmen werde. Ferner werde der Eindruck erweckt, als würden die 10 Kommunen der „Grafenhausener Erklärung“ hier für Unruhe sorgen. Fakt sei, dass diese Kommunen sich bis heute auf der Grundlage bewegen, was bis heute gelte. Erst wenn heute anders entschieden werde, gebe es eine andere Position. Man erlebe im Moment, dass sich vielleicht diejenigen, die sich vehement wehren konnten Erfolg haben. Die neu Betroffenen würden die zusätzliche Belastung jedoch auch nicht klag-

los hinnehmen. Die Bahn verlaufe die letzten 160 Jahre auf der bisherigen Trasse. Entlang dieser Trasse seien Häuser gebaut worden. Sogar der Regionalverband habe 2002 eine Relation zwischen ÖPNV und Zugverkehr zur Siedlungsentwicklung hergestellt. Dies sei positiv bewertet worden. Jetzt solle der von keinem gewollte Güterverkehr verlagert werden. Damit würden neue Betroffenheiten geschaffen bei Menschen, die bisher nicht damit rechnen mussten. Wenn dieses Gremium eine fundierte Entscheidung treffen wolle, so könne sie sich maximal im Rahmen dessen bewegen, was die SPD-Fraktion beantragt habe. Er erinnere sich gut an eine im Vorfeld stattgefundene Vorstellung des Gutachtens, dort habe es geheißen: „Es drängt sich auf, die autobahnparallelen Trasse weiter zu untersuchen sowie zu optimieren um damit zu einer rechtlich tragfähigen und abschließenden Trassenbewertung zu gelangen.“ Wenn man ernst nehme, was man in Auftrag gegeben habe, dann könne man dies beschließen, aber keinesfalls einen kompletten Schwenk.

VM Guderjan erwidert auf die Redebeiträge von VM Jabloski und VM Metz, dass beispielsweise man in Herbolzheim und Kenzingen beim Bau der Bahn im Jahre 1840 oder 1850 ursprünglich weit von der Bebauung entfernt gewesen sei. Aber selbst in den dreißiger Jahren, als die Bebauung an die Bahn herangerückt sei, hätten lediglich 10 Züge täglich auf der Rheintalbahn verkehrt. Heute habe man einen Halbstundentakt. Wenn man von unterschiedlichen Betroffenheiten bei den Einwendern spreche, dann gelte das gleiche sicherlich auch für die 72.000, die VM Jablonski benannt habe. Es müssten die unterschiedlichen Betroffenheiten gewogen werden, hier gebe es gravierende Unterschiede. In Herbolzheim würden die Betroffenen 12 Meter, in Kappel 2 Kilometer von der Bahn entfernt wohnen. Wenn der Beschluss des Regionalverbandes von 1982 zitiert werde, so müsse festgehalten werden, dass sich in den letzten 26 Jahren gravierende Änderungen bezüglich der Zugzahlen und Zugarten vollzogen hätten. Ursprünglich sei den Kommunen vorgemacht worden, man baue zwei Gleise für den Personenschnellverkehr und damit würden goldene Zeiten für den ÖPNV anbrechen. Tatsächlich würden letztendlich in der Endausbaustufe lediglich 12 Personenzüge mehr fahren. Diesen stünden jedoch etwa 160 zusätzliche Güterzüge gegenüber. Damit sei klar, dass sich die Vorzeichen hinsichtlich der Anforderungen an den Lärmschutz verändert hätten. Wenn man sich sowohl gegen die Antragstrasse als auch gegen die autobahnparallele Trasse ausspreche, dass müssten die Beweggründe hinterfragt werden dürfen. Er spreche sich für den Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle aus, denn wenn man dem Antrag der SPD-Fraktion folgen würde, würde dies einem sehr indifferenten Votum in Richtung Stuttgart und Berlin gleichkommen, mit dem man nichts erreichen könne. Man sollte ein klares politisches Signal aussenden und mit der entsprechenden Position weiterarbeiten.

VM Stürmer sieht sich durch die „Grafenhausener Erklärung“ veranlasst nochmals auf einige Problempunkte einzugehen. Natürlich falle es seiner Fraktion Bündnis 90/Die Grünen besonders schwer, ein Votum zu finden in einer Entscheidung, wo man nur falsch entscheiden könne. Insofern stimme er den Kritikpunkten in der „Grafenhausener Erklärung“ zu. Falls jedoch keine ernsthafte Prüfung gemacht werde, bestehe allerdings die große Gefahr, zum Schluss überhaupt keine rechtsfähige Entscheidung zu bekommen. Er wolle außerdem daran erinnern, dass Hr. Dr. Fuchs, unter dessen Ägide die damalige Entscheidung 1982 im Regionalverband vorbereitet worden sei, im Kreistag des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald selbst einige Jahre später von einem Befürworter der Bündelungstrasse zum Gegenteil übergegangen sei, indem er darauf hingewiesen habe, was passiert wenn beispielsweise eine 6 bis 7 Meter hohe Wand durch den Ort Bad Krozingen verlaufe. Wenn er sich

solche Schallschutzwände in Kenzingen, Herbolzheim und Ringsheim vorstelle, könne er feststellen, dass die „Grafenhausener Erklärungskommunen“ gar nicht so betroffen sein können. Auch könne er im Naturschutz, der durchaus einige Argumente für den Ausbau entlang der bestehend Rheintalbahn haben könnte, nicht das Schwergewicht gegen die Autobahnparallele sehen. Entlang der bestehenden Rheintalbahn habe man gerade auf den freigehaltenen Flächen deutliche Sekundärbiotope, die man zerstören würde. Entlang der Autobahntrasse tangiere man einige FFH-Gebiete am Rand, sei jedoch durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in der Lage, diese für den Naturschutz wichtigen Funktionen trotzdem zu erhalten. Dies sei ein wichtiger Unterschied. Man müsse auch in der Lage sein, bestehende Fehler, die man in der Vergangenheit gemacht habe, zu korrigieren. Die Festlegung des Neubaus der Rheintalbahn entlang der bestehenden Bahntrasse sei ein solcher Fehler. In Frankreich würde niemand auf die Idee kommen, eine Neubaustrecke durch zwei Dutzend bestehende Ortschaften zu führen. Vielmehr würde man eine völlig gerade Strecke durch völlig unberührtes Gebiet legen. Man sei hier in der Lage, eine vernünftige Strecke zu fordern. Eine solche Forderung werde jedoch nur dann Gewicht haben, wenn man gemeinsam mit möglichst großer Mehrheit fordere, dass diese Alternativstrecke ernsthaft in die Debatte komme. Vor diesem Hintergrund sei der Antrag der SPD-Fraktion zwar verständlich, aber nicht zielführend.

VM Hurth meldet sich für diejenigen in der CDU-Fraktion zu Wort, die dem modifizierten Beschlussvorschlag ohne „Bauchgrimmen“ zustimmen können. Er habe sehr wohl Verständnis für diejenigen Verbandsmitglieder, die sich in einem Dilemma befinden und sich auf die bisherige Entscheidungsgrundlage des Regionalverbandes und auf Vertrauensschutz berufen. Wenn allerdings neue Erkenntnisse vorliegen und man wisse, dass die bisherige Position nicht haltbar sei, müsse man auch bereit sein, seine Ansicht zu ändern. Dass man überhaupt in dieser Situation sei, beruhe im Wesentlichen darauf, dass seinerzeit nicht das erforderliche Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Man sei in der Situation, dass demnächst ein „Bahngipfel“ stattfinden solle. Hierfür müsse man dem Ministerpräsidenten mit auf den Weg geben, in welche Richtung sich die Region entscheide. Er fühle sich durch das jetzt vorliegende Gutachten ausreichend informiert. Gutachten könnten eine politische Entscheidung nicht ersetzen. Diese sei jedoch jetzt gefordert. Das Bahnnetz sei immer noch in Bundeseigentum, damit könne man auch als politisches Gremium seine Meinung darüber äußern, wie eine entsprechende Strecke geführt werden solle. Klar sei, dass ein solches 3. und 4. Gleis nicht ohne Beeinträchtigung gemacht werden könne. Klar sei jedoch auch, dass die Autobahnparallele machbar sei. Die entscheidende Frage sei nunmehr, welches Schutzgut man nach vorne stelle. Hier habe die Verbandsversammlung durch die Priorisierung des Schutzgutes Mensch die richtige Entscheidung getroffen. Die Gutachter hätten in diesem Punkt klar zum Ausdruck gebracht, dass die Autobahnparallele unter diesem Gesichtspunkt eindeutig vorzuziehen sei. Er wolle damit etwaige kleinere Lärmbelastungen der neu betroffenen Gemeinden nicht klein reden. Man müsse jedoch kein Gutachter sein um zu sehen, dass die eine Strecke mitten durch Lahr, Ringsheim, Kenzingen und Herbolzheim und die andere Strecke 1 bis 3 Kilometer an den Gemeinden vorbei führe. Natürlich gehe es VM Jablonski um das Thema Solidarität. Darüber habe man natürlich auch im Emmendinger Kreistag gesprochen, wo man sich im übrigen auch eindeutig für die Autobahnparallele ausgesprochen habe. Man würde heute nicht mehr hingehen und eine Güterzugstrecke mitten durch Gemeinden führen. Dies bedeute jedoch nicht, dass man auch für Riegel und die anderen Gemeinden versuchen werde, einen optimalen Lärmschutz herauszuholen. Dies sei genauso in dem modifizierten Beschlussvorschlag formuliert. Er wolle daher für diesen Beschlussvorschlag werben.

Verbandsvorsitzender Neideck stellt fest, dass man sich lediglich in Ziff. 1.3 des Antrags der SPD-Fraktion zu Ziff. 1.2 des modifizierten Beschlussvorschlags der

Verbandsgeschäftsstelle unterscheide. Die Formulierung der SPD-Fraktion laute: „Die Region Südlicher Oberrhein fordert mit Nachdruck eine vertiefende Untersuchung der autobahnparallelen Trassen sowie deren Optimierung.“ Dies habe man vor gut einem Jahr gefordert und sei von der DB AG vorgelegt worden. Diese vertiefende Untersuchung sei Ergebnis der Bahnstudie, die man seinerseits durch die heute anwesenden Gutachter habe untersuchen lassen. Sicherlich sei noch eine tiefere Untersuchung möglich. Allerdings sei dies nicht das, was die Politik von diesem Gremium erwarte. Wenn man ernsthaft wolle, dass die autobahnparallele Trasse in ein Verfahren komme, könne man nur dem modifizierten Beschlussvorschlag folgen. Ansonsten werde man mit dem Votum in der Politik auf Bundes- und Landesebene, bei der DB AG und beim Eisenbahnbundesamt nicht ernst genommen. Auch dürfe der heutige politische Beschluss nicht mit der Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes verwechselt werden. Man sei hier ein politisches Gremium, das eine Forderung aufstellen müsse. Er schlage deshalb als Brückenschlag zum Antrag der SPD-Fraktion vor, folgenden Passus in den letzten Satz unter Ziff.1.2 des modifizierten Beschlussvorschlages aufzunehmen: „In den Ortslagen entlang der bisherigen Bahnstrecke muss ein durchgehender, über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutz erreicht werden.“ Man sollte sich auch nicht gegenseitig vorwerfen, dass man gegen irgendwelche Menschen plane. Man plane das 3. und 4. Gleis für die Menschen in dieser Raumschaft. Alle würden sich bei unterschiedlichen Motiven bemühen, das Optimum an Lärmschutz, Ortsverträglichkeit und dergleichen zu erreichen.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann bedauert, dass der Antrag der SPD-Fraktion, der Brücken bauen sollte zwischen den verschiedenen Positionen, in einer etwas „nassforschenden Art von Fraktionsvorsitzenden Friebis als „Rumeierei“ benannt worden sei. Dieser stehe mit dieser Meinung auch ziemlich alleine da. Bisher sei die Diskussion sehr fair verlaufen. Diese Antwort sei auch nicht fair gegenüber denjenigen, die bei einer Entscheidung für die autobahnparallele Trasse neu betroffen seien. Man habe hier die Situation, dass diejenigen, die an der Antragstrasse wohnen und dort betroffen seien, genau wüssten, was auf sie zukomme. Deshalb gebe es auch diesen Widerstand und die durchaus berechtigten Überlegungen nach Alternativen. Auf der anderen Seite stünden Menschen, die entlang der Autobahntrasse wohnen, wo es nur Vermutungen, Annahmen und Prognosen in die Zukunft gebe. Dies bereite seiner Fraktion Sorge. Man hätte gerne eine Entscheidung gehabt, die auf der gleichen qualitativen Ebene erfolgt. Er sei sich sicher, dass es nach einer vertieften Prüfung der Autobahnparallelen auch einen hohen Konsens für diese Trasse geben werde, wenn sich tatsächlich erweise, dass die Belastungen entsprechend niedriger seien. Vor diesem Hintergrund halte er auch das heutige Votum für wenig belastbar.

VM Brucker stellt fest, dass man sich zwischenzeitlich in deutlicher Breite nur auf den Lärm fokussiert habe und viele andere Faktoren einfach ausblende. Man wisse nicht, was geschehen werde, wenn man sich für die autobahnparallele Trasse ausspreche. Es gebe viele offene Fragen, die heute niemand beantworten könne. Ferner verfüge man nicht über die notwendigen Abwägungsgrundlagen, wie man sie vielleicht singulär betrachtet für den Lärm heute vorliegen habe. Doch selbst dort seien viele offene Fragen, weil man jedes Mal alles Mögliche über den gesetzlichen Rahmen hinaus fordere. Diese vielen offenen Fragen seien letztendlich nicht dazu geeignet, eine Entscheidung pro autobahnparallele Trasse zu treffen.

VM Wörne entgegnet auf die Aufforderung von VM Jablonski, dass sich nicht betroffene Verbandsmitglieder bei der Stimmabgabe möglichst enthalten sollten, dass er dies nicht tun werde. Die „Altvorderen“ hätten die Bahnhöfe seinerzeit vor 150 Jahren an die Siedlungsränder gebaut. Inzwischen habe man eine hohe Potenzierung der Bahn erfahren. Man wisse, dass über die künftige Güterbahntrasse über 400 Züge bewegt werden sollen. Vor diesem Hintergrund könne er sich nicht mit

gutem Gewissen der Stimme enthalten. Er wolle sich für die Menschen dieser Region entscheiden und sich für die Suche der bestmöglichen Trasse aussprechen. Diese verlaufe nach seiner politischen Auffassung außerhalb der Kommunen. Deshalb könne man der modifizierten Beschlussvorlage der Verbandsgeschäftsstelle guten Gewissens zustimmen.

VM Leibinger ist der Auffassung, dass man nach der bisherigen Diskussion sehr wohl zur autobahnnahen Trasse neigen könne, so wie dies vorgeschlagen sei. Er bitte jedoch nochmals dem SPD-Antrag zuzustimmen. Erst heute seien in der Diskussion über das Gutachten hinaus neue Zahlen, Informationen und Verdeutlichungen eingeführt worden, die so in dem Gutachten nicht enthalten seien. Dies sei der Grund weshalb er glaube, dass auf der Zahlen- und Gutachtenqualität heute keine solche grundlegende Entscheidung getroffen werden sollte. Er persönlich neige zu einer autobahnparallelen Trasse. Diese grundlegende Kehrtwendung könne jedoch auch im Interesse der Kollegen, die hier eine andere Position vertreten, so schnell nicht getroffen werden. Sowohl formal als auch inhaltlich biete so etwas einen klassischen Abwägungsmangel. Man sollte sich mehr Zeit für diese Entscheidung lassen. Das Argument, man brauche eine zeitnahe Entscheidung wegen des Bahngipfels in Berlin sei naiv. Weder Ministerpräsident Oetinger noch die entsprechenden Entscheidungsträger in Berlin würden sich hiervon beeinflussen lassen. Das Thema zusätzliche Landesaufwendungen für eine Trassenalternative hänge nicht davon ab, was man hier entscheide, sondern vom Wohl und Wehe des Jahrtausendprojektes Stuttgart 21. Erst wenn es dort freie Mittel gebe, habe man hier Mittel, um zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für die Bürger durchzusetzen. Man solle so ehrlich sein und sich diese politische Bedeutungslosigkeit in Südbaden endlich eingestehen.

Verbandsvorsitzender Neideck stellt erneut fest, dass es hier nicht um eine juristische, sondern um eine politische Bewertung gehe.

VM Dr. Müller hält fest, dass man heute in der Versammlung über ein Thema entscheide, das die gesamte Region beschäftige. Dennoch könne sich keiner, der an der Rheinschiene wohne oder politisch arbeite letztlich von der regionalen Betroffenheit lösen. Dies müsse man ein- und zugestehen. Deshalb werde er für seine Person dem modifizierten Vorschlag der Verbandsgeschäftsstelle folgen, weil dieser sachgerecht sei und das aufgreife, was am meisten beschäftige. Dies sei die Lärmbelästigung entlang der Schiene und entlang des Rheingrabens insgesamt. Diese starke Bewegung hin zu einem Votum für eine autobahnparallele Trasse, das Wachsen der Bürgerinitiativen und die politische Unterstützung komme nicht von ungefähr. Es sei darauf zurückzuführen, dass man mehr darüber wisse, was sich im Bahnbereich beispielsweise bezüglich der Zugzahlen oder von Tonnagen abspiele. Dass, was man vielleicht in der Vergangenheit im Regionalverband und in anderen Gremien festgelegt habe, sei einfach durch die Fakten und die konzeptionellen und betrieblichen Vorgaben der DB AG überholt. Man habe es nicht mehr mit einer Intensivierung des ÖPNV, sondern einer Zunahme der Güterzüge zu tun. Man sollte ferner nicht den BAB 5 Ausbau außer Acht lassen. Für eine Beschleunigung müssten beide Projekte gleichzeitig verfolgt werden, weil beide dadurch billiger und schneller gebaut würden. Außerdem wäre ein gemeinsamer Lärmschutz möglich. Zu VM Leibinger sei zu sagen, dass es in der Tat die große Kunst der politischen Mobilisierung in der Region sein werde, es zu schaffen, Stuttgart 21 das Baden 21 gegenüberzusetzen.

VM Schilling entgegnet auf die Ausführungen der SPD-Fraktion, dass am 30.11.2007 der SPD-Antrag zur Rheintalbahn im Landtag eingebracht worden sei.

Dort sei einmütig von allen SPD-Mitgliedern aus der Region der Neubau der Rheintalbahnhof entlang der BAB 5 aus mehreren sachlichen Gründen gefordert worden. Heute habe man sich auf das Gutachten beschränkt, das sich schwerpunktmäßig mit Lärm, Flächenverbrauch und dem mangelnden Raumordnungsverfahren auseinandersetze. Wer jedoch die Erörterung in Herbolzheim zum Planfeststellungsabschnitt über 23 Tage mitverfolgt habe, der habe zur Kenntnis nehmen müssen, dass eine Güterzugstrasse mitten durch die Stadt nicht nur Lärm verursache, sondern auch Erschütterungen im Ausmaß von 10 bis 12 Metern. Auch sei die Gefahrgutsituation bei der derzeitigen Planung überhaupt nicht befriedigend gelöst. Dies seien Lasten, die derzeit in den Städten und Gemeinden noch gar nicht bekannt seien, in denen noch kein Erörterungstermin stattgefunden habe. Wenn man dies insgesamt betrachte, dann dränge sich geradezu auf, dass man den vorliegenden modifizierten Beschluss der Verbandsgeschäftsstelle brauche, damit man das Signal für eine vertiefende Untersuchung überhaupt erst ermöglichen könne. Er bitte deshalb alle, die heute noch wankelmütig seien, letztendlich zuzustimmen. Wenn man unter TOP 6 relativ schnell der Nord-Süd-Güterzugtransversale zugestimmt habe, dokumentiere man in diesem Plenum, dass man mehr Güterzüge haben wolle. Diese dürften jedoch nicht durch die Städte und Gemeinden geführt werden. Als Verbandsmitglieder vertrete man hier die Bürgerschaft. Auch sei hier noch kein einziges Mal das Engagement der Bürgerinitiative „MUT“ benannt worden. Diese würden die Sorgen und Nöte der Jugend und der älteren Generation gleichermaßen dokumentieren. Das Atomkraftwerk Wyhl sei auch von der Politik gewollt und durch aktiven Widerstand der Bevölkerung verhindert worden. Die Menschen hätten überhaupt kein Verständnis, dass in der heutigen Zeit wegen 400 Millionen Euro eine menschengerechte Trasse nicht möglich sein solle. Deshalb appelliere er an alle, die den Lärmschutz hochhalten, dem modifizierten Beschlussvorschlag zuzustimmen.

VM Dr. Mellert wundert sich, dass das Bundesimmissionsschutzgesetz nicht zur Sprache gekommen sei. Hier werde eindeutig formuliert, dass bei der wesentlichen Veränderung einer Verkehrsanlage – und dies sei hier der Fall – Alternativen geprüft werden müssen. Es stelle sich somit die Frage, welche ernsthaften Alternativen geprüft werden müssten. Wenn man wolle, dass der Bau längs der Autobahn als ernsthafte Alternative geprüft werde, müsse der Regionalverband dies fordern, sonst stehe diese Alternative neben den weiteren Varianten im Raum.

VM Guderjan ergänzt zum Vortrag von VM Schilling zur Landtagsdebatte am 29.11.2007, dass sich die SPD Landesgruppe in Berlin in einer gemeinsamen Erklärung der SPD-Landtagsfraktion am 13.03.2008 angeschlossen habe. In einer Anfrage der Landtagsfraktion am 15.09.2008 und am 06.10.2008 habe dann die hiesige Bundestagsabgeordnete der SPD-Fraktion ganz eindeutig pro Autobahntrassierung Stellung genommen.

Prof. Dr. Dr. Essmann erklärt, dass es der SPD-Fraktion in ihrer Mehrheit nicht darum gehe, den Eindruck zu erwecken, man würde sich komplett von der Antragsstrasse verabschieden und ausschließlich die Autobahntrasse verfolgen. Er schlage deshalb vor, den ersten Satz unter Ziff. 1.2 zu streichen und den Satz einzufügen: „Die Region fordert planfeststellungsreife Unterlagen für die autobahnparallele Trassenführung herzustellen, um eine belastbare Vergleichbarkeit mit der Antragstrasse herzustellen“.

Verbandsvorsitzender Neideck leitet die Abstimmung ein.

Der ergänzende Antrag von VM Prof. Dr. Dr. Essmann zur Ziff. 1.2 wird bei 14 Ja-Stimmen abgelehnt.

VM Jablonski zieht seinen Antrag zurück.

Der modifizierte Antrag der Verbandsgeschäftsstelle ergänzt um die von Fraktionsvorsitzenden Friebis und Fraktionsvorsitzendem Mungenast gemachten Ergänzung zu Ziff. 1.2 (*im Beschluss kursiv dargestellt*) gelangt wie folgt zur Abstimmung:

1. Beschluss der Verbandsversammlung

Die Region Südlicher Oberrhein fasst folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:

- 1.1 Die „DB-Variantenuntersuchung“ vom Mai 2008 stellt – aufgrund ihrer fachlichen Defizite – keine geeignete Grundlage dar für eine abschließende fachliche Bewertung der Trassenvarianten im Vergleich zur Antragstrasse. Die Antragstrasse gefährdet durch die Lärmbelastung die Gesundheit weiter Teile der Bevölkerung in der Region. Insbesondere nachts sind die Gesundheitsgefährdungen durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht zu beheben.
- 1.2 Die Region Südlicher Oberrhein bekennt sich daher zu einer bevorzugten Betrachtung des Schutzzieles Lärminderung und fordert deshalb eine 2-gleisige Güterverkehrstrasse entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel. Das heißt, die Region fordert hierfür planfeststellungsreife Unterlagen vorzulegen. Dabei fordert die Region sämtliche schalltechnischen *und flächenmäßigen* Optimierungsmöglichkeiten 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, *über das gesetzliche Maß hinausgehende* Lärmsanierung gewährleistet sein.
- 1.3 Das Votum zu Ziff. 1.1 und 1.2 richtet sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung. Die Region bittet alle MdBs und MdLs der Region das Votum mit Nachdruck gegenüber dem Bund, der DB AG sowie dem Land zu unterstützen.

(11 Nein-Stimmen)

Beglaubigte Abschrift:

Freiburg, den 11.11.2008

.....
Unterschrift/Siegel

II. z.d.A.