

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschuss vom 26.04.2018

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 2

Sechsspüriger Ausbau der Autobahn A5 zwischen Offenburg und Freiburg,

Lärmschutzkonzept

– beschließend –

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Christoph Klenert (DB Netz AG), Jürgen Kaiser (Regierungspräsidium Freiburg), VM Prof. Dr. Louis, Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Klare, Fraktionsvorsitzender Doll, Fraktionsvorsitzende Schwarz-Marsteller, VM Paleit

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt die Referenten Christoph Klenert (DB Netz AG, Leiter Außenbeziehungen Großprojekt HBS/NDS Karlsruhe-Basel) und Jürgen Kaiser (Regierungspräsidium Freiburg, Leiter Referat Straßenplanung und Verkehrskonzepte) zu diesem Tagesordnungspunkt.

In der Sitzungsvorlage für die heutige Sitzung sei der Sachverhalt hinreichend beschrieben, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. In erster Linie sei es das Anliegen von Regionalrat Paleit im Nachgang zu einem Scopingtermin im Mai 2017 gewesen, bei dem über den 6-streifigen Ausbau der BAB 5 beraten worden sei, das Thema beim Regionalverband aufzugreifen. Es sei immer wieder der Wunsch und die politische Forderung, dass der 6-streifige Ausbau zeitlich parallel und möglichst von der gleichen Planfeststellungsbehörde – so auch die Beschlusslage des Regionalverbandes – festgestellt werde. Nach wie vor sei man enttäuscht, dass der Bund den 6-streifigen Ausbau der BAB 5 im Bundesverkehrswegeplan nur in den weiteren Bedarf – lediglich mit einem Sternchenzusatz – mit Planungsrecht versehen habe. Im Raum Freiburg sei im alten Bundesverkehrswegeplan 2003 die Strecke Teningen bis südlich Freiburg noch im vordringlichen Bedarf gewesen. Insofern habe man hier einen Rückschlag für die Region. Herr Klenert werde über den aktuellen Stand beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn, Herr Kaiser über die Planungen bei der BAB 5 und die per Gesetzeskraft eingetretenen organisatorischen Änderungen in diesem Bereich berichten. Wichtig wäre es auch aus Sicht des Regierungspräsidiums zu hören, was die Einstufung „weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan bedeute. Hierzu gebe es unterschiedliche Aussagen bzw. Vorstellungen.

Es folgen die PowerPoint Vorträge der Herren Klenert (**Anlage 1**) und Kaiser (**Anlage 2**), die dieser Niederschrift als Anlage beigelegt sind.

So wie es derzeit aussehe, werde man die Baumaßnahmen zeitlich versetzt umsetzen, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Unterstelle man, dass die Rheintalbahnhof früher fertig werde, könne es passieren, dass man eine Rheintalbahnhof habe, bei der dank der Umsetzung der Kernforderung 2 überall auf passiven Lärmschutz verzichtet werden könne. Dann komme der Autobahnausbau und es könne die Situation auftreten, dass man bei gewissen Lagen dennoch passiven Lärmschutz benötige. Dies sei doch eigentlich verrückt. Man könne niemandem in der Region erklären, dass man Jahre lang erfolgreich für den Lärmschutz gekämpft habe und es dann zu solchen Konstellationen komme. Dabei müsste dann auch der Einsatz von öffentlichen Geldern für über das gesetzliche Maß hinausgehende Schallschutzmaßnahmen bei der Rheintalbahnhof kritisch beleuchtet werden. Es stelle sich die Frage, wie man sicherstellen könne, dass man mit dem Ausbau der Rheintalbahnhof und dem 6-spurigen Ausbau der Autobahn – auch wenn zeitversetzt – die Grundforderung der Region auf Verzicht von passivem Lärmschutz für beide Maßnahmen erfüllen könne.

Herr Kaiser führt aus, dass man für diese zwei Maßnahmen unterschiedliche gesetzliche Grundlagen habe. Wenn der 6-streifige Ausbau der Autobahn komme, werde in weiten Bereichen, insbesondere in Siedlungsbereichen, Lärmschutz erforderlich. Dieser werde aktiv, sprich gleichbedeutend mit Lärmschutzwänden sein. Es könne vorkommen, dass ggf. in Bereichen von Einzelhöfen geprüft werden müsse, ob eventuell passiver Lärmschutz infrage komme. Aber selbst wenn an einem oder zwei Gebäuden passiver Lärmschutz erforderlich werde, sei dies gegenüber der Lärmschutzsituation davor nicht lauter. Durch den Ausbau der Autobahn ergebe sich die Möglichkeit, überhaupt Lärmschutzmaßnahmen zu machen. Aktiver Lärmschutz habe dabei Vorrang. Allerdings gebe es eine Wirtschaftlichkeitsschwelle, wo der Bund die Aussage treffe, ab wann eine Unzumutbarkeit vorliege.

Die Gesetzeslage sei bekannt, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Für ihn stelle sich dann jedoch die Frage, ob man beim Ausbau der BAB 5 in der Raumschaft nicht auch so aktiv werden müsse, wie beim Ausbau der Rheintalbahnhof. Beim Ohr derer, die in der Raumschaft leben, komme der Lärm insgesamt – unabhängig von der gesetzlichen Grundlage der unterschiedlichen Maßnahmen – an.

VM Prof Dr. Louis nimmt Bezug auf eine Präsentationsfolie, wo die beiden Verkehrsträger mit 18,50 m Abstand dargestellt werden. Er gehe davon aus, dass hier eine Situation dargestellt werde, die nach Umsetzung beider Projekte vorhanden sei. Es gebe nicht nur die Kernforderung 2 des Projektbeirates, sondern auch eine regionalpolitische Resolution der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, in der man festgelegt habe, dass der Ausbau des 3. und 4. Gleises in Tieflage mit Tunneln und Trögen erfolgen solle. Bei den sowohl von Bahn als auch Regierungspräsidium gezeigten Präsentationen habe er den Eindruck, dass nicht nur keine Tieflagen geplant seien, sondern der Ausbau in ausgesprochener Hochlage erfolgen solle. In diesem Gremium habe man auch davon gesprochen, dass es eine „Herrenknecht-Lösung“ geben könnte, bei der beispielsweise der Ausbau der BAB 5 so erfolgen könnte, dass die bisherigen Streifen bestehen bleiben und an den Engstellen darüber nachgedacht werden könnte, die beiden Verkehrsträger über- bzw. untereinander zu legen. Der Autobahnausbau könnte in einem solchen Szenario über dem Eisenbahntunnel erfolgen. Er wolle daher von beiden Vortragenden wissen, ob ihnen die Beschlüsse der Verbandsversammlung des

Regionalverbandes Südlicher Oberrhein zum autobahnparallelen Ausbau des 3. und 4. Gleises bzw. die gleichlautenden Beschlussfassungen der Kreistage bekannt und ob diese Grundlage für die konkreten Planungen seien.

Die Beschlussfassungen der genannten Gremien seien bekannt, so **Herr Klenert**. Allerdings seien die Beschlüsse des Kreisrates und des Regionalverbandes nur ein Teil einer Beschlusskaskade, die dann in den Beschlüssen des Projektbeirates bzw. des Deutschen Bundestages gemündet sei. Der Beschluss des Deutschen Bundestages sei Planungsgrundlage für die Bahn. Man bekomme den Auftrag vom Bundesverkehrsministerium. Zunächst habe man den Auftrag, eine autobahnparallele Trasse nach den Maßgaben der Kernforderung 2 – sprich es dürfe nicht lauter werden – zu planen. Man müsse auch die örtlichen Situationen und Gegebenheiten berücksichtigen. Selbstverständlich untersuche man in diesem Zusammenhang auch den Bau von Tieflagen, wo es punktuell notwendig und auch möglich sei. Allerdings gebe es bei Leibe weder eine Finanzierung noch einen Planungsauftrag an die Bahn, eine Trasse unterhalb der Autobahn oder die Strecke grundsätzlich in durchgängiger Tieflage zu planen. Dies gebe das beauftragte Finanzierungsvolumen des Projektes überhaupt nicht her. Dabei würde man von ganz anderen Summen reden. Ohne bereits ein planerisches Ergebnis zu haben, wolle er an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass man hier eine Eisenbahntrasse in der Flucht zwischen Rhein und Schwarzwald plane. Das Wasser fließe vom Schwarzwald in den Rhein. Wenn man anfangs, entlang des Rheins eine Tieflage zu planen, bekomme man umwelttechnische und agrarökonomische Probleme, da man die Grundwasserströmung bodennah beeinflusse. Es sei dann eine Frage der Abwägung, welche Lösung man weiterverfolge. Es müsse geprüft werden, ob der Schallschutz tatsächlich das Maß aller Dinge bzw. das übergeordnete Kriterium der Trassenplanung sei oder die vielen anderen Belange, angefangen von der Landwirtschaft, über die Ökologie bis hin zu den Kosten. Diese ganzen Faktoren gelte es abzuwägen. An diesem Punkt sei man jedoch noch nicht. Deswegen könne er sagen, dass man bei der Planung punktuell Tieflagen untersuche, zum Beispiel dort, wo es nicht anders gehe oder die sinnvollste Lösung darstelle. Von einer durchgehenden Tieflagenplanung könne bei der Bahn jedoch keine Rede sein.

Straßenbaulasträger der Autobahn sei der Bund, so **Herr Kaiser**. Der Bund richte sich nach dem Bundesverkehrswegeplan, der Gesetzescharakter habe. Dieser sei für das Regierungspräsidium die maßgebliche Grundlage für die Planung der Autobahn. Für die Bewertung im Bundesverkehrswegeplan sei das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis maßgeblich. Die Beschlusslage des Regionalverbandes und des Kreistages sei selbstverständlich bekannt.

Der Regionalverband habe eine Beschlusslage auf dessen Basis man nun einen optimalen Lärmschutz wolle, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Den Äußerungen von Herrn Kaiser habe er entnommen, dass es dort, wo man aktiven Lärmschutz machen könne egal sei, ob man die beiden Projekte gleichzeitig baue oder versetzt. Das Schutzniveau – sprich das höchstmögliche bei der Bahn und das gesetzliche bei der Autobahn – werde das gleiche sein. Dem Grunde nach heiße dies, dass man die gleichen politischen Forderungen erheben müsste wie bei der Bahn, um den optimalen Lärmschutz bei der Autobahn zu bekommen. So einfach stelle sich ihm die Situation dar. Dann hätte das Regierungspräsidium eine gesetzliche Grundlage, die die gleiche wäre, wie bei der Bahn. Im Ergebnis würden dann wohl höhere Schallschutzwände gebaut werden. In der Konsequenz wolle man jedoch nicht, dass zusätzlich zu den Lärmschutzwänden der Bahn vor

Ort dicke Fenster mit Lüftungen bei den Anliegern eingebaut werden müssten, damit auch der Lärm der Autobahn nicht gehört werde.

Hier muss man unterscheiden, so **Herr Kaiser**. Die Bahn komme hier neu als Verkehrsträger hinzu. Die Autobahn gebe es bereits. Für die vorhandene Autobahn würden erheblich höhere Grenzwerte gelten, weshalb es auch relativ wenig Lärmschutz gebe. Wenn man die Autobahn allerdings ausbaue, würden die Grenzwerte der Lärmvorsorge gelten, die erheblich besser seien. Dadurch ergebe sich Lärmschutz. Bevor politische Beschlüsse gefasst werden, sollte man sich jedoch zunächst ein Bild darüber machen, dass sich der Lärmschutz in den Siedlungsgebieten verbessere, wenn die Beschlussfassungen zum Ausbau der Rheintalbahn umgesetzt werden. In den Bereichen, in denen man aktiven Lärmschutz mache, werde es in jedem Falle leiser.

Fraktionsvorsitzender Mungenast hinterfragt die Aussage von Herrn Kaiser, ob passiver Lärmschutz in großen Bereichen ausgeschlossen und diese lediglich auf Einzelgehöfte reduziert werde.

Letztendlich werde dies der Bund entscheiden, so **Herr Kaiser**. Die Planung des Regierungspräsidiums müsse vom Verkehrsministerium in Stuttgart genehmigt und vom Bund mit dem sogenannten „gesehen-Vermerk“ versehen werden. Wenn das Regierungspräsidium aus Sicht des Bundes einen übertriebenen Lärmschutz einplane, werde dies vom Bundesministerium herausgestrichen.

Im Gremium habe man immer wieder die Sorge geäußert, dass durch die unterschiedliche Zuständigkeit für die Planfeststellungen, die wichtigen Anliegen der Region zu kurz kommen, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Vor einiger Zeit habe man bereits die Forderung erhoben, dass die Planfeststellungsbehörde für beide Vorhaben die gleiche sein müsse. Damals angedacht sei hierfür das Regierungspräsidium gewesen. Die CDU-Fraktion beantrage, dass die Verbandsverwaltung für die nächste Verbandsversammlung einen Resolutionsentwurf vorlege, in dem diese Forderung nochmals deutlich erhoben und aktualisiert werde. Aus den erkennbaren Abstimmungsproblemen der beiden Maßnahmen müssten Konsequenzen gezogen und eine einheitliche Planfeststellung durch eine Behörde abgeleitet werden.

In den vergangenen Jahren habe man im ganzen Prozess die Bürgerinitiativen sehr ernst genommen, so **VM Klare**. Dies sei richtig gewesen, da sich hier Menschen intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt hätten. Ihm sei es allerdings auch wichtig, dass Beschlüsse von demokratisch legitimierten Gremien genauso ernst genommen werden. Was man in der Verbandsversammlung mit großer Mehrheit beschlossen habe, müsse sich auch in der Planung widerspiegeln. Ihm sei auch klar, dass es eine Beschlusslage des Bundes gebe. Dennoch sollte man in der Region mit Vehemenz daran festhalten, was man gemeinsam vereinbart habe. Er könne eine ganze Reihe Punkte benennen, bei dem ihm nicht klar sei, wie der Ausbau beider Maßnahmen „zusammengebracht“ werden solle, beispielsweise in Bezug auf Tankstellen, Brücken, Kanäle und Firmen im Umfeld der Planungen. Er würde es für sinnvoll erachten, diese Konfliktpunkte näher zu thematisieren. Seines Erachtens liege die Lösung für viele dieser Konfliktpunkte in Tieflagen oder Kombinationslösungen, um die Trasse überhaupt bauen zu können. Insofern sollte man sich intensiver damit befassen, was baulich überhaupt möglich sei. Wenn man vielleicht in einem der nächsten

Vorträge an dieser Stelle intensiver einsteigen könnte, wäre die eine oder andere Forderung besser zu erklären.

Die Aussage von Herrn Kaiser laute „Gesetz ist Gesetz“, so **Fraktionsvorsitzender Doll**. Er wolle diese Aussage in „Vereinbarung ist Vereinbarung“ abwandeln. Fakt sei, dass der Entscheidung des Bundestages im Dezember 2016 die Zugprognose von 2025 zu Grunde gelegen hätte. Er erwarte, dass man sich daran halte. Für ihn sei ganz klar, dass für das Projekt Rheintalbahnhof die Prognosezahlen von 2025 gelten und nicht von 2030, die geringer seien und daher einen anderen Lärmschutz nach sich ziehen würden. Eine andere Vorgehensweise halte er für nicht zulässig. Der Bundestag und die Bundestagsabgeordneten müssten dafür sorgen, dass der eigene Beschluss entsprechend eingehalten werde. Im Augenblick habe man ganz wenig Lärmschutz entlang der Autobahn. Wenn das Regierungspräsidium den gesetzlichen Lärmschutz zugrunde lege, habe man nachts 49 dB(A) und tagsüber 59 dB(A). Bei 49 dB(A) handle sich um reine Wohngebietswerte. Er sei davon überzeugt, dass dann der Lärmschutz deutlich besser sei als derzeit.

Bei der Darstellung von Herrn Kaiser habe sie irritiert, so **Fraktionsvorsitzende Schwarz-Marstaller**, dass das Niveau von Bahn und Autobahn auf gleicher Höhe verlaufe. Sie gehe davon aus, dass sich bei einer Tieferlegung der Bahntrasse der Lärmschutz für die Autobahn nicht wesentlich verändere. Vermutlich ergebe sich die gleiche Situation für die Autobahn, egal, ob die Bahntrasse tiefer liege oder nicht. Eine weitere Frage habe sie im Hinblick auf Möglichkeiten der Streckenquerung für Wildtiere bzw. ob Querungsmöglichkeiten geplant seien.

Herr Klenert bezieht sich auf die Fragestellung im Hinblick auf das Höhenniveau bei den gezeigten Querschnitten. Herr Kaiser und er hätten drei Darstellungen mit mehr oder minder gleichem Höhenniveau gezeigt. Solche Stellen werde man auf dem freien Feld haben, wo es weit und breit nichts anderes gebe, insbesondere keine Konfliktpunkte. An solchen Stellen gebe es auch keine Notwendigkeit, in irgendeiner Form in die Tieflage zu gehen. An anderen Stellen müsse die Bahn aus topographischen Gründen tiefer gehen. Dies könne beispielsweise bei Brücken der Fall sein. Eine Eisenbahn benötige angesichts Oberleitungen und dergleichen nach oben hin naturgemäß mehr Platz als eine Straße. Bei Straßenkreuzungen sei man bemüht mit dem Niveau so weit herunterzugehen, dass man die Autobahnbrücken nach Möglichkeit erhalten könne. An solchen Stellen werde man schon in die Tieflage gehen. Als klaren Auftrag habe man allerdings auch verstanden, so wenig Fläche als möglich zu verschwenden. Wenn man in die Tieflage gehe, benötige man Böschungen, baue damit automatisch in die Breite und verschwende dadurch wieder Fläche. Ziehe man den Bau von Stützwänden in Betracht, habe man zusätzlich zu dem höheren Flächenverbrauch noch das Kostenthema. Außerdem gebe es bezüglich der Tiefe Abhängigkeiten im Zusammenhang mit kreuzenden Gewässern. Es sei nicht ganz einfach, bis dies alles funktioniere. Im Hinblick auf mögliche Konfliktpunkte sei eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung geplant. Dabei werde es auch Darstellungen geben, wie die Bahn plane, solche Konflikte zu lösen. Er sei überzeugt davon, dass man alle Konflikte finden werde. Wo es ökologisch erforderlich sei, plane man beispielsweise auch Habitat-Schutzwände. Natürlich würden auch ökologische Schutzmaßnahmen ergriffen, die nach der Gesetzgebung und angesichts der hier vorhandenen reichhaltigen Flora und Fauna notwendig seien.

Herr Kaiser ergänzt, dass es ein Bundeswiedervernetzungsprogramm für Autobahnen gebe. Nördlich von Riegel gebe es diesbezüglich eine wichtige Stelle. Dort sei man in Zusammenarbeit mit der Bahn dabei, eine geeignete Wiedervernetzungsmaßnahme – voraussichtlich in Form einer großen Grünbrücke – zu bauen.

VM Paleit bedankt sich bei Herrn Klenert für den profunden Vortrag. Wie vorgetragen würden jetzt vier Gleise durch die Ortslagen von Orschweier, Herbolzheim und Kenzingen gebaut. Herr Klenert habe nie formuliert, dass dabei eine Tunnelbauweise vorgesehen sei. Schlussendlich habe man in den Gremien hier „Wundertütenbeschlüsse“ gefasst, wo drin stehe, dass man Tunnel fordere und auch davon ausgehe, dass diese gebaut werden. Es seien auch Beschlüsse im Hinblick auf eine Gesamtlärmbetrachtung hier gefasst und schlussendlich eine „Trasse festgelegt“ worden. Das Volumen der Beschlussfassung betrage unglaubliche drei Mrd. Euro. Jetzt passiere allerdings das für ihn absolut Unglaubliche. Von Straßenlärm betroffene Menschen seien viel weniger wert als von Bahnlärm betroffene. Beim Ausbau der Autobahn gelte nur der gesetzliche Lärmschutz. Das bedeute also, dass nach erfolgreichem autobahnparallelem Ausbau der Rheintalbahn, gegebenenfalls auf einmal infolge des Autobahnausbaus der Einbau von Schallschutzfenstern notwendig werde. Er frage deshalb Herrn Kaiser, wie dieser eine Gesamtlärmbetrachtung „Straße/Schiene“ durchführe und welche Schlüsse er daraus im Hinblick auf die Beschlusslage der Kreistage, des Regionalverbandes und des Projektbeirates ziehe. Außerdem habe er eine politische Forderung an das Gremium. Er bitte darum, dass auch hier der Beschluss gefasst werde, einen „Projektbeirat Autobahn“ ins Leben zu rufen, damit die berechtigten Interessen derjenigen, die von Straßenlärm betroffen sind, genauso wichtig genommen und umgesetzt werden, wie derjenigen, die vom Bahnlärm betroffen sind.

Er müsse die Aussage zurückweisen, dass die von Straßenlärm betroffenen Menschen weniger wert seien, als die von Bahnlärm betroffenen, so **Herr Kaiser**. Der gesetzliche Lärmschutz entlang der Autobahn werde besser sein, als heute. Der Gesetzgeber habe auch den Fall einer Summationswirkung mehrerer Schallquellen berücksichtigt. Diese seien ebenfalls zu berücksichtigen, wenn der Gesamtlärm in Richtung Gesundheitsschädigung gehe. Ab 60 dB(A) müssten entsprechende Maßnahmen getätigt werden. Hier in der Region habe man den Glücksfall, dass die Bahn ihren Lärm so weit drossle, dass der Lärm nicht lauter werde wie heute. Man werde die gesamte Lärmbetrachtung durchführen. An keiner Stelle komme es zu der Fallkonstellation, dass dadurch schädigende Werte erreicht würden.

Ihm stelle sich die Frage, ob eine Resolution – wie von Fraktionsvorsitzenden Mungenast vorgeschlagen –, hier das richtige Mittel sei, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Vielleicht sollte eine Beschlussfassung herbeigeführt werden, dass die Themen „Autobahn“ und „Rheintalbahn“ bezüglich des Lärmschutzes gemeinsam angegangen werden müssten. Eine alte Forderung des Regionalverbandes sei es immer gewesen, beide Maßnahmen planfeststellungsrechtlich in einer Hand zu bündeln. Aufgrund der generell neuen Planungssituation für Bundesautobahnen in Deutschland müsse man nochmals ausloten, inwiefern hierfür eine Chance bestehe. In diesem Punkt sei er sehr skeptisch. Er schlage vor, im Ältestenrat gemeinsam zu beraten, wie man das Thema am sinnvollsten angehen könne.

Er wolle erklären, wo das Problem bei der Anwendung der Verkehrsprognose 2025 bzw. 2030 herkomme, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Herr Klenert habe richtig dargestellt, dass seit Sommer 2017 aus der Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums in Richtung des Vorhabenträgers, sprich der DB Netz AG, die Forderung herangetragen worden sei, für die Planung die Grundlagen der Verkehrsprognose 2030 heranzuziehen. Dies würde aller Voraussicht nach bedeuten, dass 1 dB(A) weniger an Lärm entstünde, weil weniger Züge (auch nachts) fahren würden. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen würden damit in geringerem Umfang ausfallen. Herr Kohlen habe dies für einen bestimmten Streckenabschnitt bestätigt. Betroffenen Bürgern und Kommunen sei es schwierig zu erklären, wenn weniger Lärmschutzmaßnahmen realisiert würden. Im Dezember 2017 habe er zusammen mit der Bürgerinitiative Igel, Herrn Dr. Gumpert einen kleinen Fernsehbericht gemacht. Dies habe zu einem gewissen Echo bei der Landesregierung geführt. In zeitlichem Zusammenhang habe sich damals die Landesfinanzministerin Sitzmann für die Landesregierung dahingehend schriftlich positioniert, dass das Land vom Bund und der Bahn erwarte, bei der Planung die Verkehrsprognosezahlen 2025 zu Grunde zu legen. Seit diesem Zeitpunkt arbeite die Region Südlicher Oberrhein mit den Abgeordneten des Deutschen Bundestages aus der Region daran, dass die Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums dies bestätigt. Erschwert werde dies durch einen kürzlich erfolgten personellen Wechsel. Zwischenzeitlich sei nicht mehr Herr Odenwald als beamteter Staatssekretär sondern Herr Dr. Schulz für den Bereich Eisenbahn zuständig. Bis zum heutigen Tag stelle sich das Bundesverkehrsministerium auf den Standpunkt, dass die Verkehrsprognose 2030 von der Bahn für ihre planerischen Überlegungen zu Grunde zu legen sei. Der Projektbeirat habe seinerzeit seine Beschlüsse auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 gefasst. Dies stehe explizit in den Beschlüssen. Von der Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums werde dies nicht gesehen oder nicht akzeptiert. Man sei jedoch sehr zuversichtlich, dass in den nächsten Wochen ein Ergebnis gefunden werde. Das Bundesverkehrsministerium sollte aufgefordert werden, der DB Netz AG für den ganzen Abschnitt Offenburg Nord bis Auggen zu bestätigen, dass für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen die Verkehrsprognose 2025 zu Grunde zu legen sei. Vor dem Hintergrund, dass nicht klar sei, was dann schlussendlich an Lärmschutz komme, habe man eine weitere Forderung formuliert. Die DB Netz AG solle bildhaft darstellen, was die unterschiedliche Zugrundelegung der Verkehrsprognosezahlen 2025 bzw. 2030 heiße. Dies sei erforderlich, damit man nicht nur über abstrakte Begriffe diskutiere. Aufgrund der unsäglichen Haltung der Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums habe sich die Planung bereits um ein halbes Jahr oder noch länger verzögert. Der Beschlussvorschlag, wie man ihn auf Seite 1 der Sitzungsvorlage formuliert habe, decke sich 1 zu 1 mit dem Beschluss der Verbandsversammlung aus dem Jahre 2015, der natürlich ein Stück weit durch die Projektbeiratsbeschlussfassung reduziert worden sei. Der Vorschlag von Verbandsvorsitzenden Neideck, im Ältestenrat zu überlegen, wie man weiter vorgehen könne, sei seines Erachtens zielführend. Im Moment sei nicht das Thema „eine Entscheidung – aus einer Hand – von einer Planfeststellungsbehörde“ das vordringlichste Thema, sondern die unsägliche Haltung der neuen Hausspitze im Bundesverkehrsministerium.

Er habe die Bitte an die Verbandsverwaltung, aber auch an den Ältestenrat, darüber nachzudenken, wie man mit den Informationen, die man heute von Herrn Klenert gehört habe umgehe, so **VM Prof. Dr. Louis**. Er wolle dabei an die Ausführungen seines Kollegen VM Klare anknüpfen. Man habe hier ein

demokratisch gefasstes Gremium, das einen Beschluss gefasst habe, der wiederum Grundlage für die Bundestagsentscheidung in dieser Sache gewesen sei. Es sei schwerlich vorstellbar, dass es diese Beschlussfassung im Deutschen Bundestag gegeben hätte, wenn die kommunalverfassten Gremien, d.h. die Landkreise und der Regionalverband nicht entsprechende Beschlüsse gefasst hätten. Er frage sich, wie man damit umgehen wolle, dass dies die Deutsche Bahn plötzlich nicht mehr interessiere und sich nur auf den Projektbeirat mit der Kernforderung 2 stützen wolle. Den Projektbeirat gebe es beispielsweise für seine Gemeinde Rheinhausen überhaupt nicht. Er habe diesen noch nie gesehen. Es handle sich dabei um kein demokratisch verfasstes Gremium. Der Projektbeirat sei vielmehr künstlich und mit willkürlichen Vertretern angesiedelt worden. Der Ältestenrat und die Verbandsverwaltung sollten sich auch mit diesem Aspekt beschäftigen.

Er müsse hier in einigen Punkten widersprechen, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Zunächst einmal könne die Bahn nur so planen, wie der Bundestag dies als oberstes Organ beschlossen habe. Ein Vorwurf an die Bahn sei hier sicherlich nicht angezeigt. Dass der Bundestag überhaupt eine über den gesetzlichen Schallschutz hinausgehende Beschlussfassung im Hinblick auf die Rheintalbahn – zum ersten Mal in Deutschland – überhaupt getroffen habe, sei sicherlich ein Erfolg, unter anderem dieses Gremiums. Es sei aber auch ein Erfolg der Kreistage, der Öffentlichkeit und der Bürgerinitiativen. Bezüglich der angesprochenen Tieflagen dürfe er daran erinnern, dass man auch in diesem Gremium beschlossen habe, dass solche gebaut werden sollten, wo dies möglich sei. Unmögliches werde auch die Bahn und der Deutschen Bundestag letztendlich nicht realisieren können. Er halte deshalb die Kritik an diesem Punkt für nicht angezeigt. Zunächst sollte man sich in Ruhe einmal die Planung ansehen, die vorgelegt werde und sehen, in welchen Teilen man Tieflagen vorsehe. Dies alles sei jetzt eine ausgesprochene Detailarbeit woraus auch dieser enorme – für einen Laien kaum vorstellbare – Zeitaufwand resultiere. Es sei im Sinne dieses Gremiums, dass auf der Basis der Zugprognosezahlen von 2025 weiter geplant werde. Im Ältestenrat werde man darüber hinaus diskutieren, wie man weiter vorgehe.

Beschluss des Planungsausschusses:

Die Region Südlicher Oberrhein bekräftigt, dass das von der Verbandsversammlung am 26.02.2015 unter TOP 1.2.A formulierte Schallschutzziel sowohl für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn als auch für den 6-streifigen Ausbau der BAB A5 gilt:

- 1.1** „Die Region Südlicher Oberrhein fordert eine 2-gleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A5 unter der Bedingung, dass durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen ist, dass ein Anstieg der derzeitigen gesamten Verkehrslärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehr ausgeschlossen wird.“

1.2 Die Region Südlicher Oberrhein fordert das Bundesverkehrsministerium auf, zeitnah der DB Netz AG als Vorhabensträger zu bestätigen, dass bei der Bemessung der baulichen Lärmschutzmaßnahmen von Offenburg/Nord bis Auggen – entsprechend den Beschlüssen des Projektbeirats von 2012 bis 2015 – die Verkehrsprognose 2025 zugrundegelegt ist.

1.3 Die Region Südlicher Oberrhein fordert die DB Netz AG auf, für die betroffenen Bürger und Entscheidungsträger in der Region nachvollziehbar den Unterschied der baulichen Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen bei der Anwendung der Verkehrsprognose 2025 sowie bei der Verkehrsprognose 2030 darzustellen.

(30 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Beglaubigte Abschrift:

Freiburg, den 17.07.2018

.....
Unterschrift/Siegel

Il. z.d.A.