

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 15.12.2011

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 65 Mitglieder

TOP 7

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Forschungsprojekt „Gesundheitsgefährdung durch Schienenlärm an der Rhein-Schiene“

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Guderjan, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Ehret

Hier geht es nicht um ein Projekt der Grundlagenforschung, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, sondern um ein hochpolitisches Projekt vor dem Hintergrund, dass Lärm schlechthin, von mehr als der Hälfte der Bundesbürger als ungelöstes Umweltproblem angesehen werde. Dieser Beschlussvorschlag habe eine hochpolitische, aber auch eine sehr große aktuelle Bedeutung. Wenn man dieser Tage die Presse, beispielsweise das Offenburger Tageblatt vom 13.12.2011 lese, könne man die Überschrift auf der Titelseite „Ramsauer sagt lauten Autos den Kampf an“ lesen. Am 06.12.2011 titelte es „Schienenbonus ade, die Bahn wird 2016 leiser“. Die Aktivitäten des Regionalverbandes zum Thema „Schienenlärm“ seit dem Jahre 2005 seien zwischenzeitlich bundesweit so angekommen, dass das Thema nicht mehr von der politischen Agenda herunterkomme. Die Bundesregierung habe das Thema in der Koalitionsvereinbarung schon im Oktober 2009 verankert. Vor diesem Hintergrund müsse man auch die verschiedenen Aktivitäten der letzten Tage und Wochen sehen. Zum einen habe Staatssekretär Scheurle vom Bundesverkehrsministerium in der letzten Projektbeiratssitzung Ende September 2011 erklärt, dass sein Haus einen Vorschlag unterbreite, wonach für alle Eisenbahnneubaustrecken, die nach dem 01.01.2021 in Betrieb gehen werden, der Schienenbonus nicht mehr Anwendung finden werde. In der Zwischenzeit gäbe es ferner einen Antrag von CDU/CSU- und FDP-Mitgliedern im Bundestag. Demnach solle der Schienenbonus für all diejenigen Strecken entfallen, bei denen die Planfeststellungsverfahren im Jahre 2016 eingeleitet werden. All dies zeige, dass auf Bundesebene eine recht große Verunsicherung darüber bestehe, wie der richtige normative Weg aussehen solle. All die Aktivitäten der letzten Zeit würden natürlich auch zeigen, dass es primär um Geld gehe und nicht um die Anliegen zum Schutz der von Schienenlärm betroffenen Bürger. Mit diesem vorgestellten Forschungsprojekt könne man einen Impuls in Richtung Landesregierung setzen. Die Landesregierung Baden-Württemberg könne mit diesem Projekt gemeinsam mit den Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und Hessen - und damit den Hauptbetroffenen vom aktuellen starken Güterverkehrslärm - erstmals für stark belastete Strecken, aber auch für potenziell neu belastete Berei-

che eine umweltmedizinische Grundlage schaffen. Damit sei man sowohl im politischen Feld als auch für eine juristische Auseinandersetzung besser als bisher gerüstet. Dies würde nicht nur den Weg zum Bundesverwaltungsgericht verbessern, sondern auch dem danach folgenden zum Bundesverfassungsgericht. Er könne berichten, dass Minister Hermann diesem Anliegen gegenüber sehr aufgeschlossen sei. Darüber hinaus solle es auch ein Stück weit Motivation für die beiden Wissenschaftler sein, wenn heute ein entsprechendes Votum seitens des Gremiums abgegeben werde, da beide den bisher erstellten Untersuchungsrahmen (wie in den Anlagen zur Sitzungsvorlage dargestellt) kostenlos entwickelt hätten. Auch das „Hause Hermann“ warte ein Stück weit darauf, dass sich die Region klar zu diesem Projekt bekenne.

Das Megathema der Region in der Vergangenheit, aber auch in den nächsten Jahren, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**, werde das Thema „Eisenbahn“ sein. Dabei werde die Akzeptanz der Eisenbahn entscheidend davon abhängen, wie das Problem des Schienenlärms gelöst werde. Der Regionalverband beschäftige sich schon lange mit allen Facetten des Schutzes vor Schienenlärm. Er dürfe nur an die beiden Schienenlärmtagekongresse erinnern, die maßgeblich vom Regionalverband mitinitiiert worden seien. Von daher sei es konsequent, dass man diesen Vorschlag aufgreife und die Landesregierung bitte, hier aktiv zu werden. Man habe mit diesem Antrag wieder einmal die Möglichkeit, der Landesregierung deutlich zu machen, welche innovativen Ansätze man hier in der Region für die Probleme der Menschen finde. Er sei überzeugt, dass die Ergebnisse der in Auftrag zu gebenden Untersuchung - die den Regionalverband nicht einmal Geld koste - für die laufenden Planfeststellungsverfahren wirkliche Erkenntnisse zum Wohl und zum Schutz der Menschen vor Lärm an der Schiene am Oberrhein bringe.

Die Fraktion der Freien Wähler begrüße die Aktivitäten der Verbandsverwaltung, so **VM Guderjan**. Man sei in der Tat der Überzeugung, dass Schienenlärm gesundheitsgefährdend sei und die Abschaffung des Schienenbonus - in welcher Form diese auch kommen möge - mit zurückgehe auf die Aktivitäten des Regionalverbandes seit 2005. Man bitte die Verbandsverwaltung, in der Sache „am Ball zu bleiben“. Diese Untersuchung diene auch diesem Ziel. Man müsse einfach feststellen, dass Lärmbetroffenheit beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn vorderste Priorität habe und auch weiterhin haben müsse. Die DB Projektbau und deren Führung müsse immer wieder daran erinnert werden, sonst laufe man Gefahr, dass das Schutzgut „Mensch“ tatsächlich in den Hintergrund trete. Er dürfe daran erinnern, dass der Projektbeirat ursprünglich mit dem Ziel angetreten sei, einen Trassenvergleich zu bewerkstelligen, der das Schutzgut „Mensch“ im Vordergrund sehe und den bestmöglichen aktiven Lärmschutz gewährleisten solle. Insofern werde die Fraktion der Freien Wähler sowohl der epidemiologischen Untersuchung als auch dem Vorschlag zur Besetzung der Gremien mit Vertretern des Verbandes zustimmen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort führt aus, dass der Regionalverband maßgeblich dazu beigetragen habe, das Thema „Lärmwirkungen des Schienenverkehrs“ in dieser Region auf die Tagesordnung zu setzen und substantiell zu belegen, wie die lärmpsychologischen und lärmmedizinischen Wirkungen seien. Man habe in den Schienenlärmtagekongressen darlegen können, dass die Wirkungen von Schienenverkehrslärm nicht weniger gravierend seien als beispielsweise die des Luftverkehrslärms. Dafür dürfe er der Verbandsverwaltung - hier Dr. Karlin persönlich - danken. Man habe sich hier sehr stark engagiert. Gravierend für die

SPD-Fraktion sei die Frage, wie der von Dr. Karlin genannte Termin 2016 zu sehen sei. So frage man sich, ob der Wegfall des Schienenbonus erst für Planfeststellungsverfahren ab 2016 gelte oder ggf. auch für die Strecken, die jetzt noch in der Planung seien. Eigentlich müsse man den Beschlussvorschlag ergänzen, wenn man politisch einwirken wolle. Es müsse eine Regelung zur Abschaffung des Schienenbonus getroffen werden, die auch rechtlich valide und Gültigkeit für alle derzeit in der Planung befindlichen Verfahren habe. Wenn es für die Region nicht gut laufe, könne es sein, dass alle Bemühungen zur Abschaffung des Schienenbonus für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn nicht wirksam werden. Die Aussage eines Staatssekretärs genüge ihm hier leider nicht. Insofern sollte seines Erachtens eine Ergänzung zur Beschlussfassung gefunden werden. Da dies sprachlich nicht ganz einfach zu fassen sei, bitte er die Verwaltung einen Vorschlag zu unterbreiten, der baldmöglichst als politische Erklärung an die Gremien verschickt werden sollte, um dem Ansinnen und den Interessen der Region mehr Nachdruck zu verleihen. Dass es sinnvoll und notwendig sei, mit qualifizierten Untersuchungen dem Thema „Schienenlärm“ auf den Grund zu gehen, hätten die beiden Schienenlärmkongresse deutlich gezeigt. Insofern könne die SPD-Fraktion auch dieser Vorlage voll inhaltlich zustimmen.

Nach Auffassung von **Fraktionsvorsitzendem Friebis** sei es sehr zu bedauern, dass man in der Frage des Schienenbonus seit Jahren nicht vorankomme. Zunächst habe man die Nachricht aus dem Projektbeirat erhalten, dass der Schienenbonus für Schienenwege, die ab 2021 in Betrieb gehen, nicht mehr gelten solle. Hierüber habe man sich gefreut und bereits den Durchbruch gesehen. Jetzt werde plötzlich der Termin 2016 genannt. Allerdings solle der Schienenbonus erst dann wegfallen, wenn es sich um Vorhaben handele, bei denen das Planfeststellungsverfahren erst nach 2016 eingeleitet werde. Der Schienenbonus fände somit bei etlichen Bereichen der Rheintalbahn weiterhin Anwendung. Dies könne wirklich nicht sein. Im Verkehrsausschuss des Bundestages habe man am 14.12.2011 das Thema „Schienenbonus“ diskutiert. Aber auch hier sei kein konkreter Zeitplan seitens der Bundesregierung festgelegt worden. Alles sei im Bereich des Unverbindlichen geblieben. Keiner wisse, wann der Schienenbonus „falle“. Es sei nicht einmal klar, wann das Gesetz konkret komme, geschweige denn, was darin stehen werde und für welche Projekte es gelte. Die Menschen an den Strecken würden währenddessen weiter leiden und hätten Angst vor geplanten oder in Betrieb gehenden Neubaustrecken. Es sei deshalb völlig richtig zu versuchen, auf politischer Ebene etwas zu erreichen. Daneben müsse auch die wissenschaftliche Seite angegangen werden, um endlich den medizinischen Nachweis führen zu können, dass Lärm - insbesondere von Schienenfahrzeugen in der Nacht - krank mache. Die Aussage von Sachverständigen aus dem medizinischen Bereich sei vorhanden. Danach seien Gesundheitsgefahren oder -schäden durch Schienenlärm während der Nacht in ähnlichem Ausmaß zu befürchten, wie bei Fluglärm. Dies sei doch sehr bedenklich. Insofern sei es richtig und notwendig, alles daran zu setzen, damit jetzt valide Untersuchungen und Studien gemacht werden, die dies nachweisen. Wenn die Studien tatsächlich innerhalb von 24 Monaten abgeschlossen und der medizinische Nachweis erbracht werde, könne ein ganz anderer Druck auf den Gesetzgeber ausgeübt werden. Dieser müsse dann aus rein rechtlichen Gründen handeln. Insofern unterstütze man es sehr, das Land aufzufordern, diese Studie in Abstimmung mit den weiteren betroffenen Bundesländern durchzuführen. Wenn es nicht anders gehe, müsse die Bundesregierung dazu gezwungen werden, zu reagieren. Sofern die Studie hierzu führen sollte, habe man einen sehr wichtigen Beitrag - nicht nur für die Rheintalbahn - erbracht.

VM D. Ehret begrüßt namens der FDP-Fraktion, dass die Verbandsspitze nach den bisherigen guten Initiativen zum Thema „Lärmschutz“ mit den Bürgerinitiativen und der Landesregierung in Kontakt bleibe und diesen Punkt hier auf die Tagesordnung gesetzt habe. Man stimme dem eins zu eins zu. Alles, was man bei den Schienenlärnkongressen bislang gehört habe, belege eindeutig, dass Schienenlärm gesundheitsgefährdend sei. Das Schutzgut „Mensch“ müsse an oberster Stelle stehen. Dies hätten die Wissenschaftler auch sehr deutlich gesagt. Die Abschaffung des Schienenbonus sei nicht nur für die Anwohner von Neubautrassen, sondern auch für diejenigen an den bestehenden Trassen von Vorteil. Für ihn sei ganz klar, dass die Rheintalbahn unter Wegfall des Schienenbonus geplant werden müsse. Sie sei als Modellprojekt prädestiniert. Es werde in Europa keine andere Trasse geben, die von Güterverkehr künftig so frequentiert werde, wie die Rheintalbahn mit einem Takt von 2 bis 3 Minuten einschließlich Vorhall, Hall und Nachhall. Dies sei ein Dauerlärmzustand. Deshalb müsse man „Baden 21“ als Modellprojekt mit Bemessungen ohne den Schienenbonus fordern.

Er sei froh, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, dass man hier einen breiten Grundkonsens zum Thema „Schienenbonus“ habe. Er dürfe aber auch in Erinnerung rufen, dass man in diesem Jahr den Durchbruch bei dem Thema „lärmabhängige Trassenpreise“ geschafft habe. Dies sei ebenfalls eine uralte Forderung des Regionalverbandes gewesen. In einem Jahr werde dies nach der derzeitigen Beschlusslage auf dem deutschen Netz Realität sein. Von daher könne er nur dazu ermutigen, etwas optimistischer zu sein, als dies hier teilweise angeklungen sei. Er sei fest davon überzeugt, dass man 2011 politisch den Durchbruch zum Wegfall des Schienenbonus geschafft habe. Hinter das, was man im Projektbeirat besprochen habe, werde keiner mehr zurückgehen können. Er sei auch optimistisch und zuversichtlich, dass es das 3. und 4. Rheintalgleis ohne Berücksichtigung des Schienenbonus geben werde. Daran sollte man die Politik auch immer wieder erinnern. Das Gutachten sei ein „Hilfsargument“, um weitere Belege für die Unabdingbarkeit der Abschaffung des Schienenbonus zu finden. Man habe hier in der Raumschaft die Aufgabe, der Bürgerschaft klarzumachen, dass es keine Akzeptanz des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn mit einem Schienenbonus in der heutigen Form geben werde, egal was man in Berlin oder Stuttgart „hoch- oder runterdefiniere“. Für die Region sei es wichtig, im Zweifelsfall als Modellregion ohne Berücksichtigung des Schienenbonus angesehen zu werden.

Verbandsdirektor Dr. Karlin führt weiter aus, dass es eine Pressemitteilung des Bundestagsabgeordneten Armin Schuster mit der Überschrift gäbe: „Der Schienenlärmbonus ist vom Tisch“. Es gehe überhaupt nicht mehr darum, ob der Schienenbonus falle oder nicht, sondern zu welchem Zeitpunkt, für welche Strecken und mit welchen Modalitäten. Dies habe man vor einigen Jahren noch nicht zu träumen gewagt. Bezug nehmend auf die Fragen von Fraktionsvorsitzendem Sandfort zu der konkreten Gestaltung für die Abschaffung des Schienenbonus erklärt er weiter, seien es die Bürgerinitiativen und die beiden Regionalverbände gewesen, die gemeinsam mit Professor Sparwasser im Dezember 2006 einen differenzierten Gesetzgebungsvorschlag fertiggestellt und in die politische Diskussion auf Bundesebene gebracht hätten. Seinerzeit habe man vom Bundesverkehrsminister lediglich die Antwort erhalten, dass es sich um einen hochinteressanten Vorschlag handele und man zu gegebener Zeit darauf zurückkommen werde. Die Verkehrsminister hätten zwischenzeitlich gewechselt. Beim Thema „Abschaffung Schienenbonus“ sei für die Juristen völlig klar, dass die Rechtsgrundlage gelte, die zum Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung

maßgeblich sei. Im konkreten Fall sei der maßgebliche Zeitpunkt der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes. Für die kundigen Juristen in diesem Bereich sei es deshalb hoch interessant, mit welchen politischen Vorschlägen dieses Thema öffentlich diskutiert werde. Ob dies auch nur annähernd justiabel sei, wolle er offenlassen. Im Augenblick gelte es, ein Kernproblem zu sehen. Es stelle sich die Frage, wer die entsprechenden Mehrkosten trage. Der Bund sage, dass er nur verpflichtet sei, die Kosten zu tragen, die er aufgrund der Gesetzeslage zu tragen habe. Alles, was darüber hinausgehe, müsse über einen Kofinanzierungsschlüssel verhandelt werden. Sofern der Schienenbonus normativ falle, breche die Position des Bundes auf der Verhandlungsseite ein Stück weit weg. Der Bund müsse dann kraft Gesetzes mehr bezahlen als er bisher zubillige. Umgekehrt müsse es ureigenes Interesse des Landes sein, dass der Schienenbonus und ähnliche normative Rahmenbedingungen so schnell wie möglich fallen. Damit werde das offene „Kostendelta“ kleiner. Dann lasse sich auch die Zusage des Landes, Mehraufwendungen bis zu 50 Prozent zu tragen, leichter im Landeshaushalt darstellen. Um immer wieder Impulse zu setzen, nicht locker zu lassen und um eine deutlichere und größere Handlungssicherheit auf Bundesebene zu erreichen seien solche Projekte - wie hier vorgeschlagen - im politischen Prozess sehr hilfreich. Man könne davon ausgehen, dass Verbandsvorsitzender Neideck und er immer wieder sehr zeitnah über den Beratungsstand aus dem Projektbeirat berichten werden. Sollte man dort den Eindruck gewinnen, einen politischen Impuls aus den Gremien zu benötigen, werde man einen entsprechenden Vorschlag machen. Im Übrigen sei er sehr dankbar, dass VM Guderjan zu Beginn nochmals darauf hingewiesen habe, dass man sich im Projektbeirat darauf verständigt habe, dass das Schutzgut „Mensch“ einen hohen, wenn nicht gar den höchsten Stellenwert bei der Betrachtung bekommen solle.

Es sei leicht nachvollziehbar, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort**, dass eine Planung ohne Schienenbonus anders aussehen werde als eine Planung mit Schienenbonus. Wenn die DB eine Strecke unter Berücksichtigung des Schienenbonus plane, könne es passieren, dass diese Planung nach Abschaffung des Schienenbonus neu gemacht werden müsse. Andere Varianten könnten dann eine andere Bewertung bekommen. Insoweit sei die Frage entscheidend, ab wann und wie geplant bzw. genehmigt werde. Im Moment herrsche hierüber Unklarheit. Es stelle sich somit die Frage, wann und wie man nochmals auf die Politik zugehe, um die Frage der Verbindlichkeit zu klären. Man werde politischen Druck ausüben müssen, um den Zeitpunkt benannt zu bekommen, ab wann der Schienenbonus nicht mehr gelte. Auch werde man sich stark bemühen müssen, um ggf. ein „Vorziehen“ dieses Zeitpunktes erreichen zu können. Wenn Planfeststellungen 2016 das Maß aller Dinge seien, werde „Baden 21“ und somit die gesamte Rheintalbahn ohne Wegfall des Schienenbonus geplant. Er werbe deshalb mit Nachdruck dafür, politisch „aufzupassen“.

Verbandsvorsitzender Neideck erklärt, dass das Thema „Schienenbonus“ in jeder Projektbeiratssitzung auf der Tagesordnung stehe und man keine Zustimmung zu Planfeststellungsverfahren geben werde, bis man nicht die verbindliche Zusage für den Wegfall des Schienenbonus für die komplette Rheintalbahn von Offenburg bis Weil a. Rh. habe. In der letzten Projektbeiratssitzung habe man von Staatssekretär Scheurle die Zusage bekommen - und dies halte man für eine verbindliche Zusage der Bundesregierung -, dass der Schienenbonus nicht mehr für Strecken gelte, die ab 2021 in Betrieb genommen werden. Dies werde für einen Großteil der Rheintalbahn gelten. Dennoch bleibe dieser Punkt auf der Agenda und man werde jedes Mal „nachbohren“ bis man die definitive Zusage zur Ab-

schaffung des Schienenbonus für die gesamte Rheintalbahn habe. Wenn Zweifel aufkommen sollten und man politische Unterstützung brauche, sei man sofort wieder in den Gremien, um entsprechende Beschlüsse und politische Motivationen „loszutreten“.

Fraktionsvorsitzender Sandfort fragt nach, ob es Erkenntnisse gäbe, wonach laufende Planfeststellungsverfahren gestoppt werden sollen.

Verbandsdirektor Dr. Karlin erklärt, dass die Planfeststellungsverfahren rein faktisch seit eineinhalb Jahren ruhen, so lange der Projektbeirat keine abschließende Behandlung der einzelnen Abschnitte vorgenommen habe. Dies sei Fakt. Damit habe man im Effekt erreicht, was man vor rund zweieinhalb Jahren politisch in diesem Gremium gefordert habe. Der Projektbeirat habe beschlossen - und so werde auch in den Arbeits- und Unterarbeitsgruppen gemeinsam mit der DB gearbeitet -, dass sämtliche Abschnitte planerisch mit und ohne Schienenbonus betrachtet werden müssen. Bei diesen unterschiedlichen Betrachtungen würden auch die unterschiedlichen Kosten und Mehrkosten dargestellt. Dass es hier unterschiedliche Betrachtungen zwischen der DB einerseits und den übrigen Beteiligten andererseits gäbe, sei selbstredend. Abschließend wolle er nochmals auf die Verbandsversammlung im Oktober 2008 hinweisen. Seinerzeit habe man diskutiert, ob die Region politisch eine autobahnparallele Variante fordere, um diese überhaupt in die planerische Diskussion hineinzubekommen. Man habe immer gesagt, dass die Verwaltung dem Gremium - nach Vorlage aller alternativen Variantenuntersuchungen mit vergleichbaren Maßstäben - eine entsprechende Sitzungsvorlage unterbreiten und die Ergebnisse hierzu vortragen werde. Im Lichte der dann hoffentlich neuen Erkenntnisse könne das Gremium sagen, ob eine optimierte Antragstrasse oder aber eine optimierte Autobahnparallele vorzuziehen sei. Dies sei nach wie vor die Beschlusslage. Ob man in einem Jahr schon in der Situation sei, dies vortragen zu können, hänge von dem weiteren Prozess im Projektbeirat ab.

Beschluss der Verbandsversammlung

1. Die Region Südlicher Oberrhein bittet die Landesregierung eine epidemiologische Untersuchung „Gesundheitsgefährdung durch Schienenlärm an der Rhein-Schiene“ (Anlage 1 zu DS VVS 05/11) in Verknüpfung mit einer experimentellen Lärmwirkungsuntersuchung (Anlage 2 zu DS VVS 05/11) ggf. mit anderen Bundesländern zeitnah in Auftrag zu geben.
2. Die Region Südlicher Oberrhein bittet die Landesregierung dafür Sorge zu tragen, dass Vertreter der betroffenen Regionen in die projektbegleitenden Gremien berufen werden.

(einstimmiger Beschluss)