

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 06.05.2009**

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

---

### **TOP 2**

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

hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.1 Riegel - March

- *beschließend* -

**Wortmeldungen:** Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Beck, Fraktionsvorsitzender Götz, Fraktionsvorsitzender Sandfort, VM Jablonski, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM Ehret, VM Guderjan, VM Schwarz-Marstaller,

**Verbandsvorsitzender Neideck** informiert, dass es mittlerweile ein Schreiben von Herrn Ministerpräsident Oettinger an Herrn Bundesverkehrsminister Tiefensee mit der nachhaltigen Bitte gebe, endlich den „Bahngipfel“ zu terminieren. Außerdem habe es vor einigen Wochen ein Gespräch mit Innenminister Rech gegeben, bei dem man die Möglichkeit gehabt habe, die Anliegen der Region vorzutragen und ihn zu einer Verbandsversammlung einzuladen, damit er die Position der Landesregierung darstelle. Bei der Frage des Bahnausbaus zwischen Offenburg und Freiburg habe die Landesregierung die Position des Regionalverbandes eins zu eins übernommen. Derzeit könne der Innenminister keinen Besuch in der Region zusagen, habe jedoch die Fraktionsvorsitzenden, den Verbandsvorsitzenden und den Verbandsdirektor des Regionalverbandes zu einem Spitzengespräch nach Stuttgart eingeladen. Diesen Termin werde man in Absprache mit den Fraktionsvorsitzenden wahrnehmen. Es sei wichtig, diesen engen Schulterschluss mit dem Innenminister zu suchen und jede Gelegenheit zu nutzen, um die Anliegen der Region vorzubringen. Außerdem werde man mit den Landräten des Landkreises Emmendingen und des Ortenaukreises eine Pressekonferenz einberufen und das Thema Bahn, bezogen auf die autobahnparallele Trasse, nochmals forcieren. Bezüglich der vorliegenden Sitzungsvorlage bewege man sich im Grundmuster der bisherigen Stellungnahmen. Der Landkreis Emmendingen habe bereits mit großer Mehrheit und der Stadtrat Freiburg einstimmig einen inhaltlich entsprechenden Beschluss gefasst.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** ergänzt, dass das Regierungspräsidium Freiburg entsprechend der Forderung des Planungsausschusses für die Planfeststellungsabschnitte 7.0 bis 8.0 (Offenburg bis Riegel) einen 2. Erörterungstermin (17./18.06.2009) zum Thema Trassenvarianten mit den Gutachtern des Regionalverbandes terminiert habe. Man sei froh, dass die fachlichen Positionen im Rahmen eines öffentlichen Erörterungstermins intensiv mit Vertretern der DB AG, den beauftragten Büros und den Betroffenen erörtert werden könne. Er erwarte, dass man in einigen Bereichen den

regionalen Konsens hinbekomme. Die vorliegende Sitzungsvorlage zum Planfeststellungsverfahren Abschnitt 8.1 Riegel – March halte sich in der Tradition der bisherigen Sitzungsvorlagen. Man habe eine kurze Zusammenfassung der bisherigen regionsweiten politischen Aktivitäten vorangestellt. Der Schallschutz stehe sowohl fachlich als auch politisch nach wie vor im Mittelpunkt. Wichtig sei, dass die Arbeitsgruppe von Innenminister Rech die Verbesserung des Schallschutzkonzeptes der DB AG von Offenburg bis Weil am Rhein als Position des Landes übernommen habe. Innenminister Rech habe beim Termin am 02.02.2009 ebenfalls das Thema Schienenlärmbonus angesprochen. Seine Ausführungen, in der er deutlich mache, dass das Land den Schienenlärmbonus auch sehr kritisch sehe, habe man als wörtliches Zitat auf Seite 10 der Sitzungsvorlage aufgenommen. Des Weiteren habe sich Umweltministerin Gönner mit Schreiben von Anfang März 2009 nochmals persönlich an den Bundesverkehrsminister gewandt und eine Beantwortung der bereits im Mai 2005 seitens der Umweltministerkonferenz von Bund und Länder aufgeworfenen Fragen zu den Themen Rechenvorschriften und angemessene Berücksichtigung des Schienenlärms bei der Planung von Schienenverkehrswegen angemahnt. Bei der Sitzungsvorlage wolle er die Aufmerksamkeit des Gremiums auf das „besonders überwachte Gleis“ lenken. Der Aspekt sei auch bei der Beratung im Kreistag Emmendingen sehr kritisch gesehen worden. Die Tatsache, dass das Eisenbahnbundesamt den Vorhabensträger Bahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch einmal aufgefordert habe, die vorgesehenen Lärmkonzepte dahingehend zu überarbeiten, dass investiv weniger Schallschutz vorgesehen werde, könne nicht zufrieden stellen. Die Argumentation, das sogenannte „besonders überwachte Gleis“ würde eine Lärmreduktion um 3 dB(A) zulassen komme billigem aber keinem effektivem Lärmschutz gleich.

**VM Beck** führt aus, dass sich die Stellungnahme nahtlos an dies bisherigen Stellungnahmen und Resolutionen des Regionalverbandes anschließe und auch beinhalte, was der Landkreis Emmendingen als Stellungnahme mit einer Gegenstimme beschlossen habe. Die Gegenstimme habe sich auf eine Besonderheit, nicht auf den Inhalt im Ganzen bezogen. Man halte es für richtig, dass zunächst der implizite Wille für die zügige Umsetzung des 3. und 4. Gleises vorangestellt werde. Man wolle diesen Ausbau jedoch nicht um jeden den Preis. Zuerst stehe der optimale Schutz der Bevölkerung, insbesondere der Lärmschutz. Hier betreibe man beim Verfahren eine „Schönrechnerei“. Das „besonders überwachte Gleis“ bringe nach allen fachlichen Aussagen keine 3, sondern maximal 1 dB(A). Bei Güterbahnstrecken werde sogar dieses 1 dB(A) in Frage gestellt. Des weiteren müsse man berücksichtigen, dass es sich immer nur um bestimmte Abschnitte handle, in denen gerade ein „besonders überwachtetes Gleis“ mit den „Abschleifungen“ zum Tragen kommen solle. Darüber hinaus habe die Bahn DB ca. 11 Monate Zeit von der Feststellung bis zur Durchführung. Diese Vorgehensweise sei einfach nicht ernsthaft und werde in der Bevölkerung sehr schlecht aufgenommen. In keinem Punkt werde auch nur ansatzweise auf die Belange und die Bedürfnisse der Bevölkerung eingegangen. Die Bahn sehe nur die Lärmschutz- und sonstigen Maßnahmen vor, zu denen sie gesetzlich verpflichtet sei. Aber auch hier gebe es durchaus einen gewissen Spielraum, bei dem absolut keine Bewegung seitens der DB AG erkennbar sei. Auf dem hier behandelten Streckenabschnitt gebe es beispielsweise einen Lärmschutzwall entlang der Autobahn, der vor 20 Jahren mit der damals gültigen Abstandsvorgabe von 25 Metern zwischen Bahn und Autobahn gebaut wurde. Des weiteren würden sich zwei Hochspannungsmasten dort befinden, die die Bahn in Richtung der Gemeinde

Reute umfahre, wobei ein Abstand zwischen Autobahn und Bahntrasse von ca. 65 Metern entstehe. Dadurch rückten die Gleiskörper um 45 bis 50 Meter näher an die Gebäude heran, die ohnehin nur 200 bis 250 Meter entfernt liegen. Es wäre hier durchaus möglich, den Lärmschutzwall zumindest teilweise abzutragen, um dann zwischen Autobahn und dem Standort des Hochspannungsmasten durchzufahren. Möglicherweise würden dadurch etwas höhere Kosten entstehen, dem stünde jedoch ein deutlich geringerer Flächenverbrauch gegenüber. Ein weiteres Beispiel sei beim Ortsteil Schupfholz ersichtlich. Hier höre der Lärmschutzwall vor dem Ortsteil auf und fange dann vor dem Waldgebiet Mooswald auf Gemarkung Freiburg wieder an. Genau diese Maßnahmen führten zu Unmut. Er sei der Auffassung, dass gerade hier ein Spielraum der Bahn bei der Planung gegeben sei. Man müsse darauf hinwirken, dass die Vorgaben der Gesetzgebung so gestaltet werden, dass die Bahn gezwungen ist, entsprechend zu verfahren. Dies betreffe in erster Linie den Schienenbonus. Damit würde man sehr viel erreichen. Die CDU-Fraktion werde der vorgelegten Stellungnahme einstimmig zustimmen.

**Fraktionsvorsitzender Götz** stimmt seitens der FWV-Fraktion vollinhaltlich dem Beschlussvorschlag und der ausgearbeiteten Stellungnahme zu. Man habe festgestellt, dass keine Ausführungen zum Thema Grundwasserschonbereiche gemacht wurden und frage sich, ob hier keine zu berücksichtigen gewesen seien.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** erklärt, dass man nur die regionalbedeutsamen Gesichtspunkte aufbereitet habe und es bei dieser konkreten Planung keine regionalbedeutsamen Probleme mit Grundwasser gebe.

**Fraktionsvorsitzende Sandfort** führt aus, dass die Verwaltung hier eine sehr fundierte Stellungnahme vorgelegt habe, der man sich auch von ihrer Aussagkraft gut anschließen könne. Betroffenheit erzeuge die Aussage unter Ziff. 4 „Optimierung des Schallschutzkonzeptes“. Hier werde deutlich, dass die Bevölkerung in erheblichem Maße betroffen und passiver Schallschutz erforderlich sei, da durch aktive Maßnahmen kein ausreichender Schutz gewährleistet werden könne. Bedenklich sei, dass hier mit einem Taschenspielertrick namens „besonders überwachtes Gleis“ gearbeitet werde. Eigentlich müsste man im vorliegenden Fall mit aktivem Schallschutz stärker agieren, um die Bevölkerung wirksam schützen zu können. Dies wäre auch möglich. Die Sitzungsvorlage mache dies deutlich. Insofern könne man vollinhaltlich zustimmen.

**VM Jablonski** lobt die dezidierte Sitzungsvorlage, die fachlich das beste sei, was er in den letzten Wochen und Monaten zu diesem Themen in der Hand gehabt habe. Beim Thema „Optimierung des Schallschutzkonzeptes“ (S. 6, Ziff. 4) sehe er einen Mangel, den er bereits in der Sitzung am 09.10.2008 deutlich gemacht habe. Er beantrage daher eine gesonderte Abstimmung über die Punkte 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4 der Beschlussempfehlung, da er den unter den Ziff. 1.2 und 1.3 genannten Bezug auf die Beschlüsse des 09.10.2008 so nicht mittragen könne.

**Fraktionsvorsitzender Friebis** hält ebenfalls fest, dass die Verwaltungsvorlage sehr detailliert ist und sämtliche Aspekte berücksichtige, die sich nach und nach aufgetan hätten. Das Thema Bahngipfel trage zwischenzeitlich peinliche Züge. Er bezweifle, ob das von Ministerpräsident Oettinger verfasste Schreiben einen Durchbruch bringe. Die Region werde hier von sämtlichen Politikern auf

den höheren Ebenen „veräppelt“. Auch verwundere die Untätigkeit des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich der Veränderung der Gesetzeslage im Hinblick auf Schienenlärm oder die Lärmforschung in Sachen Schienenbonus. Es gelte diese Missstände immer wieder öffentlich zu machen und die Verantwortung aufzuzeigen. Seines Erachtens gehe die Kritik zu stark gegen die DB AG. Diese müsse sich innerhalb der gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen bewegen, die vom Bund vorgegeben seien. Die Verantwortung liege eigentlich bei der Politik in Berlin. Wenn man dort zu der Feststellung komme, dass über die Minimalanforderungen hinaus investiert werden müsse, komme das Land Baden-Württemberg ins Spiel. Beim Projekt Stuttgart 21 seien seitens des Landes große Summen bewegt worden. Hier habe man eine Einigung erzielt. Genau dies müsse für einen akzeptablen Lärmschutz hier in der Region erreicht werden. Außerdem sei festzuhalten, dass man seit Jahren ein Umrüstprogramm für Güterwagen zur Reduzierung von Lärm an der Quelle fordere. Es wäre eine sinnvolle Maßnahme gewesen, diese Forderung im Rahmen des aktuellen Konjunkturprogramms umzusetzen. Eine Umrüstung sämtlicher bundesdeutscher Güterwagen würde 500 bis 600 Millionen Euro kosten. Statt dessen investiere man 5 Milliarden Euro in eine Autoabwrackprämie, die nichts mit Umweltschutz zu tun habe. Er bezweifle daher, ob man wirklich die Chance habe einen anderweitigen Lärmschutz zu bekommen, der zusätzliches Geld koste.

**VM D. Ehret** kann die Äußerung von Fraktionsvorsitzendem Friebis für viele Abgeordnetenkollegen nicht stehen lassen. Das Land sei hier finanziell in der Pflicht. Allerdings sei man auch der Auffassung, dass der Grossteil der Mehrkosten von Bahn und Bund übernommen werden müssten, weil diese über Generationen hinaus sehr viel Geld auf dieser Trasse verdienen werde. Parallel dazu fordere man die Abschaffung des uralten Schienenbonus. Bei einem Zugtakt von 3 Minuten zuzüglich Vor- und Nachhall habe man einen Dauerlärmpegel, der ad acta gelegt werden müsse. Er gebe Fraktionsvorsitzendem Friebis dahingehend recht, dass man die Forderungen dauernd aufrecht erhalten müsse und es im Rahmen dieses Infrastrukturprogramms eine gute Lösung wäre, das „Rollende Material“ umzurüsten. Im Hinblick auf die Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 bedanke man sich für die sehr umfangreiche und detaillierte Sitzungsvorlage, der man vollumfänglich zustimme. Wie bei allen anderen Planfeststellungsverfahren würden auch im Abschnitt Riegel-March Planungen vorgelegt, die in keiner Weise menschen- oder umweltverträglich seien. Es sei eine nahtlose Fortsetzung der Bahn ein Billigkonzept durchzusetzen. Jeder müsse auf seiner jeweiligen politischen Ebene versuchen, diese Billiglösung zu verhindern. Außerdem sei es eine große Provokation, sowohl gegenüber den Betroffenen als auch den Mandatsträgern, dass keinerlei Rücksicht auf die über 100.000 Einwendungen genommen werde. Die Bahn erkenne durchaus, dass man mit uralten Vorgaben plane. Herr Klingberg habe in der FDP-Fraktion geäußert, dass alle Lösungen „Baden 21“ technisch realisierbar seien und dass eine Lücke zwischen dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung und der 30 Jahre alten Lärmschutzverordnung klaffe. Dies müsse den Mandatsträgern in Berlin mit aller Deutlichkeit gesagt werden und würde mithelfen, das BÜG und den Schienenbonus zu kippen. Vom Bahngipfel erhoffe man sich Klarheit für die Region. Im Wesentlichen gehe es dort um eine faire Kostenverteilung. Die autobahnparallele Trassenführung könne optimiert werden, insbesondere hinsichtlich des Flächenverbrauchs. Ansonsten seien die Forderungen „Baden 21“ voll umfänglich vom Land übernommen worden. Wichtig sei, dass man bei neuen Betroffenen den Status quo erhalte und für die betroffenen Menschen

eine erträgliche Lösung hinsichtlich Schallschutz und Erschütterungen suche. Das Schutzgut Mensch und Umwelt rechtfertige die Mehrkosten für dieses Mehrgenerationenprojekt. Alle Beteiligten seien deshalb aufgefordert endlich Klarheit für die Region zu schaffen und das Projekt „Baden 21“ endlich finanziell und technisch auf den Weg zu bringen.

**VM Guderjan** merkt an, dass die Politik bei der Bahn etwas anderes bestellen müsse, damit diese andere Planungen vorlegen könne. Die Landespolitik habe seines Erachtens erkannt, dass sie entsprechend, möglicherweise auch mit Geld, auf die Bundespolitik einwirken müsse. Dies dürfe jedoch den Regionalverband nicht von einer Stellungnahme zu den Planfeststellungsverfahren abhalten. Zu den Äußerungen von VM Jablonski müsse er der guten Ordnung halber festhalten, dass man nicht im Gemeinderat von Riegel sei. Die Kreistage bzw. der Stadtkreis Freiburg würden die Mitglieder der Verbandsversammlung des Regionalverbandes entsenden und zumindest beim Kreistag Emmendingen sei die Beschlusslage zu den Planfeststellungsverfahren in den Abschnitten 8.0, 8.1 und 7.4 sehr eindeutig.

**VM Schwarz-Marstaller** ist der Auffassung, dass man die Bahn AG nicht aus den Augen verlieren sollte. Am 04.05.2009 habe der Bundestagsabgeordnete der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Alexander Bonde dem neuen Bahnvorsitzenden Herrn Grube gratuliert sowie auf die dringliche Situation in der Region und die Wichtigkeit der anstehenden Entscheidungen aufmerksam gemacht. Darüber hinaus habe er ihn eingeladen, die Region zu besuchen. Als Regionalrätin würde sie sich dem sehr gerne anschließen. Vielleicht könne der Regionalverband es mittragen, den Personalwechsel bei der Bahn zum Anlass zu nehmen, Herrn Grube persönlich in die Region zu holen.

**Verbandsvorsitzender Neideck** nimmt die Anregung auf und erklärt, dass man Herrn Grube gerne in die Raumschaft einlade. In Bezug auf die Wortmeldung von Fraktionsvorsitzenden Friebis bittet er etwas stärker zu differenzieren. Zunächst sollte man positiv festhalten, was Innenminister Rech am 02.02.2009 in Freiburg für die Landesregierung verkündet habe. Gleichlautende Äußerungen seien bei vielen Veranstaltungen nach diesem Termin von Ministerpräsident Oettinger geäußert worden. Die Landesregierung stehe uneingeschränkt hinter den Forderungen der Raumschaft von Offenburg bis kurz vor Basel. Dies sei ein ganz wichtiges Signal für den Regionalverband und die Städte. Er hätte sich gewünscht, eine vergleichbare Aussage von der Bundesregierung, dem Bundesverkehrsminister oder dem Bahnchef zu hören. Die DB AG habe in den zurückliegenden Monaten keine Chance ausgelassen, die Argumente der Region zu torpedieren. Auch sei die Bahn gesetzlich nicht gezwungen, die Planungen in der vorgelegten Fassung zu machen. Die Bahn artikuliere außerdem nicht, dass sie selbst ein massives Interesse am Ausbau des 3. + 4. Gleises hat, da hier Geld verdient werden könne. Dies sei jedoch nicht möglich, wenn ein Prozessverfahren gegen 100.000 Einwendungen in Aussicht stehe. Die Bahn selbst habe durch Herrn Garber artikuliert, dass sie die Bahnstrecke nicht gegen den Willen der Bevölkerung baue. Man erwarte, dass sie sich endlich diesem Willen annimmt. Der Bundesverkehrsminister zeichne sich dadurch aus, dass man ihm schreiben könne, was man wolle, er antworte per Vordruck und nehme die Thematik nicht auf. Außerdem halte er sich nicht an seine Zusagen. So habe er beispielsweise angekündigt in Sachen Lärmschutz ein Gutachten in Auftrag zu geben. Dies habe er zwar getan, aber die Ergebnisse seien nicht zugänglich. Hier sei es erfreulich, dass Umweltministerin Gönner den Regionalverband unterstütze und über die

„Umweltschiene“ die Ergebnisse zu diesem Thema einfordere. Man sollte jede Chance nutzen die Interessen der Raumschaft zu artikulieren. Die Bundesregierung müsste im Hinblick auf ihre eigenen vertraglichen Verpflichtungen im NEAT-Abkommen hinter dem Ausbau des 3. und 4. Gleises stehen. Es sei daher verwunderlich, wie sie mit ihren eigenen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Ausland umgehe. In der Raumschaft sei man gut aufgestellt und mit Beschlussfassungen wie der heutigen könne man das Anliegen nachhaltig unterstützen.

**VM D. Ehret** bekräftigt, dass die Region keine Chance auslassen dürfe, sich sowohl in Stuttgart als auch in Berlin zu artikulieren. Als Mandatsträger und Steuerzahler störe ihn sehr, dass man die Planungen fortsetzt, als wäre nichts gewesen. Er verweist hierzu auf die Planungskosten beim Eisenbahnbundesamt und dem Regierungspräsidium. Die hier investierten Gelder sollten genutzt werden, um die neuen Planungen voranzubringen. Das entsprechende Signal sei sehr früh von der Landesregierung an die Bundesregierung erfolgt, der Bund könne sich diesbezüglich nicht herausreden.

## **1 Beschluss des Planungsausschusses**

### **1.1 Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 Riegel - March**

1.1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

1.1.2 Die für den Abschnitt 8.1 vorgelegte Planung wird abgelehnt weil, die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind.

1.1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Vorhabensträgerin auf, sämtliche schalltechnische und flächenmäßigen Optimierungsmöglichkeiten im Planfeststellungsabschnitt 8.1 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 Lärmsanierung gewährleistet sein.

1.1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein gibt die als Anlage zu DS PIA 01/09 beigefügte Stellungnahme ab.

**(Einstimmiger Beschluss)**

### **1.2 Forderungen an die Bundesregierung**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006, 09.10.2008 sowie 18.12.2008 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, insbesondere

- die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren sowie
- im Interesse aller an Schienenwegen lebenden Menschen ein nationales und EU-weites Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ rasch umzusetzen.

Das Bundesverkehrsministerium wird als das für den Verkehrsträger „Eisenbahn“ zuständige Ressort aufgefordert,

- die Überprüfung des Schienenbonus nicht weiter zu verschleppen;
- die Ergebnisse der bereits im Frühjahr 2006 zugesagten wissenschaftlichen Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm zeitnah vorzulegen sowie
- über den derzeitigen Sachstand der Prüfung des Gesetzgebungsvorschlages zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr (16. BImSchV)“ zu informieren.

**(1 Nein-Stimme)**

### **1.3 Forderungen an die Landesregierung**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006, 09.10.2008 sowie 18.12.2008 an die Landesregierung gerichtete Forderung, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der einschlägigen Normen - insbesondere die Anpassung der 16. BImSchV - hinzuwirken.

**(1 Nein-Stimme)**

- 1.4** Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weiterhin konstruktive Vorschläge im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen zu erarbeiten und hierüber zu berichten.

**(einstimmiger Beschluss)**