

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 10.05.2006**

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

---

### **TOP 2**

#### **Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel**

#### **hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.3 Bad Krozingen - Heitersheim**

*- beschließend -*

Wortmeldungen: Erster Stellvertretender Verbandsvorsitzender Götz, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Herr Hoffmann (Regierungspräsidium), VM Czybulka, VM Ehret, Herr Wagner (Planungsbüro Krebs und Kiefer), VM Glaeser, VM Doll, VM Zimmermann, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM Baas, Fraktionsvorsitzender Sandfort, VM Dr. Mellert, VM Stürmer, Fraktionsvorsitzender Mungenast

**Erster Stellvertretender Verbandsvorsitzender Götz** verweist auf die ausführliche schriftliche Sitzungsvorlage.

**Herr Hoffmann** skizziert den vorgesehenen Zeitplan und Bearbeitungsstand der Planfeststellungsabschnitte von Basel bis Offenburg (**Anlage 1**). Nach dem Planungsstopp komme man beim 4-gleisigen Ausbau bzw. Neubau der Rheintalbahn leider nur sehr langsam in Fahrt. Die bereits offengelegten drei Planfeststellungsverfahren hätten zu 10.500 Einwendungen geführt, was zeige, dass weite Bereiche in der Region mit der Planung nicht einverstanden seien. Neben Optimierungen würden in weiten Bereichen auch völlig andere Lösungen gefordert. Eine ganze Region schein mit den Planungen der Deutschen Bahn AG unzufrieden zu sein. Unverständlich sei auch, dass die Personalsituation bei der Bahn nach wie vor äußerst angespannt und schwierig sei, obwohl 21 Mio. Euro seit letztem Jahr als Planungskosten zur Verfügung stünden. Die Entscheidungsprozesse zwischen Bahn und Regierungspräsidium hätten zwischenzeitlich eine Länge erreicht, die nicht mit dem Projektstand vor dem Planungsstopp zu vergleichen seien. Die Zeitpläne müssten laufend geschoben werden.

Der Abschnitt 9.1 „Schliengen – Eimeldingen“, gleichzeitig Abschnitt des Katzenbergtunnels, sei der einzige rechtskräftig planfestgestellte Abschnitt.

Wichtig sei nunmehr die Anbindung im Süden mit dem Abschnitt 9.2 „Weil“. Dieses Verfahren sei in der zweiten Offenlage, nachdem die Bahn umgeplant habe. Der Erörterungstermin werde derzeit vorbereitet. Die Bahn sei nicht bereit gewesen, das Verfahren einzustellen und neu einzuleiten, so dass beide Einwendungssituationen seitens des Regierungspräsidiums zu bearbeiten seien. Man wolle noch in diesem Jahr versuchen den Erörterungstermin anzuberaumen.

Des weiteren sei der Abschnitt 8.3 „Bad-Krozingen - Heimersheim“ im Planfeststellungsverfahren.

Im Abschnitt 9.0 „Buggingen - Auggen“ habe man die Besonderheit, dass die vorgebrachten Einwendungen mit teilweise dreißig bis siebenzig Seiten besonders umfangreich seien. Man habe versuchen wollen, den Erörterungstermin noch 2006 anzuberaumen. Inzwischen habe es wieder Abstimmungen mit der Bahn gegeben. Man rechne nunmehr mit einer Verschiebung ins Frühjahr 2007. Dies sei jedoch nicht tragisch, da eine alte Forderung der Bürgermeister sei, die Abschnitte 8.3 „Bad-Krozingen – Heimersheim“ und 9.0 „Buggingen- Auggen“ zeitgleich zu behandeln. Die Erörterungstermine der beiden Verfahren würden damit mehr oder weniger automatisch zusammenrücken. Dies mache aufgrund der Überwerfungsbauwerke und der Diskussion um die „Bürgertrasse“, die in beide Abschnitte hereinreiche auch Sinn.

Seit 08.05.2006 laufe die Anhörung im Planfeststellungsverfahren Abschnitt 7.4 Ettenheim - Herbolzheim“. Hier wolle man versuchen, den Erörterungstermin Mitte 2007 zu erreichen.

Der unmittelbar anschließende Abschnitt 8.0 „Herbolzheim- Kenzingen“ mit den Überwerfungsbauwerken gehe nach der Sommerpause 2006 in die Offenlage.

Die sogenannte POS „Verbindung ParisOst –Süddeutschland“ mit dem ersten Abschnitt Rheinbrücke in Kehl werde noch vor der Sommerpause 2006 in die Offenlage gehen.

Der Abschnitt 7.2 „Niederschopfheim-Friesenheim“ südlich von Offenburg solle Ende des Jahres 2006 in die Offenlage kommen.

Der Abschnitt 8.1 „Kenzingen-Riegel bis March“ werde ebenfalls 2007 offen gelegt werden.

Weiter entfernt sei noch der Abschnitt 8.2 „Freiburg i. Br. - Schallstadt“. Hier sei die Offenlage erst Ende 2007 geplant. Durch die Vorgabe, dass die Rampen nicht mehr als 6,5 Promille Steigung haben dürfen, seien noch eine Reihe von Problemen zu lösen. Die gesamte Planung habe bei den Autobahnauffahrten umgeplant werden müssen. Ferner bestehe die Frage der Tieferlegung der Dreisam und es bestünden sehr schwierige FFH-Probleme. Die Gutachten seien noch nicht vergeben worden.

Am weitesten hinten liege der Abschnitt 7.1 „Offenburg“. Hier müsse zunächst eine Linie gefunden werden. Der Planfeststellungsbeschluss erfolge nach den Planungen des Regierungspräsidiums und der Bahn voraussichtlich 2010/2011. Angesichts der vielen Einwendungen in den bereits offengelegten drei Verfahren sei dies auch personell nicht anders zu schaffen.

Beim Abschnitt 7.3 „Lahr - Mahlberg“ stehe die Offenlage Ende 2007 an.

Der Schwerpunkt werde jetzt auf den Süden gelegt. Sein Team werde zunächst die beiden Planfeststellungsbeschlüsse der Abschnitte 9.0 „Buggingen – Auggen“ und 8.3 „Bad Krozingen – Heimersheim“ bearbeiten. Danach müsse man schauen, wie viel Kapazität übrig bleibe, um die weiteren Verfahren zu behandeln. Entlang der gesamten Strecke würden Forderungen und Probleme bestehen. Beginnend von Norden seien dies die Tunnelforderungen von Offenburg, die Birkenwaldtrasse in Herbolzheim – Kenzingen, die sog. Bahnhofsvariante in Riegel, die Lärmschutz-

problematik am Lehener Berge, das FFH-Gebiet im Mooswald, die Bürgervariante im Markgräflerland und die Tunnelforderungen in Weil.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** erklärt, dass dieses Planfeststellungsverfahren lediglich die Neubaustrecke und nicht den Ausbau oder Umbau der vorhandenen Rheintalbahnstrecke behandle, die im gleichen Abschnitt noch umgebaut und weiter erneuert werden soll. Wichtig für den regionalen Planungsträger sei ferner der Hinweis, dass der Trassenverlauf weitestgehend auf der Basis der raumordnerischen Beurteilung aus dem Jahre 1994 beruhe. Es habe sich lediglich eine kleine Abweichung ergeben. Die wesentlichen Punkte der erarbeiteten Stellungnahme beruhen auf den Beschlüssen der Verbandsversammlung vom Juli und Dezember 2005. Man habe lediglich eine Aktualisierung der Erkenntnisse aus den Diskussionen mit dem Bundesverkehrsministerium, mit Bundestagsabgeordneten und mit Experten zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm eingearbeitet. Der Sitzungsvorlage könne ferner entnommen werden, dass die von verschiedenen Gemeinden zwischen Schallstadt und Heitersheim-Buggingen erarbeitete Trassenvariante im förmlichen Planfeststellungsverfahren in der gleichen Prüfungs- und Beurteilungstiefe aufgearbeitet und geprüft werden sollte. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse des Gutachtens hätten sich zahlreiche fachliche Hinweise ergeben, die sich für eine weitere Prüfung geradezu aufdrängten. Rechtsverbindliche Ziele der Landesplanung, die diese zum Teil regional- und kommunalpolitische Argumentation stützen, seien auf Seite 14 der vorgeschlagenen Stellungnahme dargestellt. Im Landesentwicklungsplan gebe es ein rechtsverbindliches Minimierungsgebot bezüglich der Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen. Es spreche einiges dafür, dass der Trassenverlauf, wie vom Gutachterbüro Krebs und Kiefer erarbeitet, diesem rechtsverbindlichen Minimierungsgebot des Landesentwicklungsplan mehr entspreche als das, was in den Planfeststellungsunterlagen vorgelegt worden sei. Dies solle nicht heißen, dass sich der Regionalverband heute abschließend für diese Variante aussprechen sollte. Vielmehr müsste die Bürgervariante erst noch untersucht und erneut in die Offenlage gebracht werden. Erst dann könnte das Gremium abschließend darüber beraten und beschließen.

**Erster Stellvertretender Verbandsvorsitzender Götz** fasst zusammen, dass der heutige Beschluss dazu diene, den Wünschen der Bürgertrasse entgegenzukommen.

**VM Czybulka** verweist auf die bemerkenswerte Solidarität, die zwischen sechs Gemeinden im Markgräflerland bezüglich dieser Bürgervariante zustande gekommen sei. In allen Gemeinden sei diese Variante einstimmig beschlossen worden. Darüber hinaus sei sie mit sämtlichen Fachbehörden wie BHLV, Wasserwirtschaftsamt sowie der Bürgerinitiative MUT besprochen worden. Markant an dieser Variante sei im Gegensatz zu den Planungen der Bahn eine Tieflage mit sogenannten Polsterwänden, die eine deutliche Flächenreduzierung aufweisen könne. Man sei sich einig, dass die Menschen und die Umwelt die Mehrkosten von ca. 160 Mio. Euro rechtfertigen würden.

**VM Ehret** ergänzt, dass man im Vorfeld bemüht gewesen sei, mit der Bahn vor der Planfeststellung eine einvernehmliche Lösung zu finden. Dies sei leider nicht möglich gewesen. Die Bahn habe jetzt vielmehr die „Billiglösung“ in die Planfeststellung gebracht, die auf Mensch und Umwelt keine Rücksicht nehme. Auf die Forderungen der Gemeinden, insbesondere, was den Lärm betreffe, sei man nicht eingegangen. Deshalb hätten sich die Gemeinden von Schallstadt bis Buggingen zusammengesetzt und die nunmehr vorliegende Alternativplanung in Auftrag gegeben. Alle Gemeinderäte stünden hinter dieser Lösung. Um der Variante noch mehr begrifflichen Ausdruck zu verleihen habe man daher auch den Begriff „Bürgervariante“ gewählt. Man habe in seiner Gemeinde die Bahntrasse abgelehnt, dies bedeute jedoch

nicht, dass man nicht hinter dem Ausbau des 3. und 4. Gleises stehe. Lediglich die Bahnlösung lehne man ab. Die Bürgervariante sei mit allen Fachbehörden besprochen.

Es handle sich um eine technisch machbare und eine realistische Planung. Aus rechtlichen Gründen müsse jetzt, wie in der Beratungsvorlage dargestellt, vorgegangen werden. Das Signal der Gemeinden sei deshalb, dass dieser Beratungsvorlage zugestimmt werden solle.

**Herr Wagner**, Mitarbeiter des Planungsbüros Krebs und Kiefer, stellt die sogenannte Bürgervariante anhand einer Powerpoint Präsentation vor, die dieser Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt ist.

**VM Glaeser** erklärt die Zustimmung der CDU-Fraktion zur Beschlussvorlage. Man sei der Meinung, dass man eine verträgliche Lösung habe, wenn man die Verbesserungen und Optimierungen, die in langen Jahren erarbeitet worden seien, so aufnehme. Sowohl die Gemeinden als auch der Kreis stehe zum Ausbau des 3. und 4. Gleises. Dies gelte im Prinzip auch für die im Raumordnungsverfahren gefundene Trasse. Man stehe auch zu der Verlagerung von Gütern auf die Schiene, man wolle jedoch in den empfindlichen Bereichen Optimierungen durchsetzen. Wenn diese nicht umgesetzt würden, sei man mit der Trasse nicht einverstanden. Insofern sei der Regionalverband zu Recht den Forderungen aus der engeren Region dieses Abschnittes gefolgt. Es gehe ganz wesentlich um die Einbindung der Trasse in die vorhandene empfindliche Natur. Hier würde man mit der Tieflage eine erhebliche Verbesserung gegenüber der teilweisen Hochlage mit Lärmschutzwänden und entsprechender Landschaftszerschneidung erreichen. Auch sei die Lärmentwicklung in diesem Abschnitt enorm. Man habe in diesem Abschnitt die Besonderheit, dass zukünftig zwei parallele Trassen die Rheinebene durchziehen, zum einen die bestehende Trasse und in einem Abstand von ein bis zwei Kilometern eine zweite Trasse, so dass die Lärmeinwirkung von zwei Seiten ausgehe. Die Frage des Lärmaufkommens sei daher in dieser Region immer von entscheidender Bedeutung gewesen. Hier sei aktiver Lärmschutz erforderlich und deshalb hätten die Gemeinden, seiner Meinung nach zu Recht, diese sogenannte Bürgertrasse entwickelt. Das Zusammenfinden der Gemeinden und die Finanzierung des Gutachtens sei enorm, dies spiegele auch wider, dass nicht nur gegen etwas opponiert, sondern konstruktiv an dem Verfahren mitgewirkt und nach technisch umsetzbaren Lösungen gesucht werde. Wenn man solche Lösungen finden könne, müssten finanzielle Fragen zurückgestellt werden. Wenn die Alternativtrasse nachweislich eine nicht unerhebliche Verbesserung und Minimierung der Belastungen ausweise, könnte ein Planfeststellungsbeschluss für den beantragten Bereich rechtswidrig sein und von den Gerichten sehr leicht gekippt werden. Dann würden die Mehrkosten von 160 Mio. Euro eine geringe Rolle spielen. Diese Erfahrung habe man bei vielen Planfeststellungsverfahren, sowohl was Flugplätze als auch was Straßen und Bahnen anbelangt, gemacht. Für die CDU-Fraktion könne er deshalb nur nachhaltig appellieren, auch hier eine vernünftige Alternativplanung in das Verfahren mit hineinzunehmen. Wenn diese Trasse nicht einmal geprüft werde, weise das Verfahren einen Abwägungsfehler auf. Dies sei der Bahn bekannt und sie gehe ein hohes Risiko ein, wenn die Prüfung nicht vorgenommen würde. Die Strecke sei sowohl für die Region als auch für den gesamten europäischen Schienenstrang von zentraler Bedeutung. Man stehe zu dieser Strecke, weil man der Überzeugung sei, dass sie gebraucht werde. Dennoch müsse man für eine empfindliche Landschaft, die so dicht besiedelt sei wie die Rheinebene, verträgliche Lösungen finden.

**VM Doll** erklärt die Zustimmung der Fraktion der Freien Wähler zur vorgelegten Beschlussvorlage. Man sei der Auffassung, dass niemand seine Fläche so gut kenne, wie die Bürger und Bürgermeister der betroffenen Gemeinden. Diese Gemeinden

stunden – wie auch seine Fraktion – hinter dem Ausbau des 3. und 4. Gleises. Seitens der Betroffenen stelle man sich lediglich die Frage, wie man die Beeinträchtigungen minimieren könne. Man wundere sich über das Verhalten der Bahn, sei man doch bisher davon ausgegangen, dass die feudalen Zeiten nach der Privatisierung vorbei seien. Interessant wäre auch eine Prüfung, wieweit das rollende Material verbessert werden und was man hier einsparen könnte im Hinblick auf sonstige Lärmschutzmaßnahmen. Es sehe danach aus, dass hier ein Potenzial bewusst nicht genutzt werde. Nach wie vor sei für seine Fraktion auch der Schienenbonus nicht nachvollziehbar. Lärm störe, egal von was er erzeugt werde gleichermaßen entsprechend der Lautstärke. Ein interessanter Aspekt in der vorgebrachten „Bürgerlösung“ seien die Landschaftsbrücken, die auch als Wildbrücken dienen. Dieser Aspekt komme in vielen Planungen oftmals zu kurz. Beeindruckend an der vorgestellten Lösung sei ferner die Reduzierung des Lärms um ein Drittel. Die 49 dB erreiche man hier bereits in 300 Metern Entfernung, während man dies bei der Bahnlösung erst nach 1.200 Metern erreiche. Ausdrücklich wolle er auch der Verwaltung danken für die gute Vorlage und die Berücksichtigung der Landwirtschaft.

**VM Zimmermann** führt aus, dass er, nachdem er die noch bevorstehenden Zeit horizonte von Herrn Hoffmann gehört habe, nunmehr auch die Äußerungen von Herrn Mehdorn in der Süddeutschen Zeitung verstehe. Dieser habe sich sehr skeptisch gegenüber den Nord-Süd-Verbindungen ausgesprochen. Die Bahn könne hier nicht aus ihrer Pflicht entlassen werden. Man kenne die sogenannte Bürgervariante und den Raumordnungsbeschluss von 1994, der auch beim Regionalverband beschlossen worden sei. Die Argumente für eine solche Alternativplanung halte man für so gewichtig, dass es schon fahrlässig sei, wie sich die Deutsche Bahn AG bisher dazu stelle. Die Gegenüberstellung auf Seite 5 der Drucksache stehe für sich. Wenn dann noch das angesprochene Minimierungsgebot gewertet werde, sei er der Auffassung, dass gerade diese Bürgertrasse ein schlagendes Argument sei. Juristisch werde es möglicherweise zu großen Problemen führen, wenn man die Alternativtrasse nicht in der nötigen Tiefe überprüfe. Man stimme deshalb der Beschlussvorlage zu und bedanke sich bei der Verwaltung. Für die weitere Diskussion hält er fest, dass man den schriftlich vorgelegten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (**Anlage 3**) im ersten Teil akzeptiere da man die Reduzierung des Lärms an der Quelle für besonders wichtig halte, nicht jedoch den zweiten Teil, da hier zu viele rechtliche Verbindlichkeiten geschaffen würden.

**Fraktionsvorsitzender Friebis** stellt fest, dass sich die Stellungnahme in weiten Teilen an die Stellungnahme vom Vorjahr anlehne, was auch richtig sei, da man hauptsächlich aus raumordnerischer Sicht Stellung nehmen müsse und nicht zu einzelnen Details. Die Besonderheit des Beschlusses sei, dass die „KUK-Variante“ in den Beschluss einbezogen werden solle. Dies unterstütze die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Hierbei müsse allerdings, wie schon vom Verbandsdirektor ausgeführt, dieser Beschluss keine Vorentscheidung für diese Trasse bedeuten, vielmehr sei es die Aufforderung zur detaillierten Prüfung und Einbringung der Trassenvariante in das Verfahren. Der Planer habe die Vorteile aus seiner Sicht dargestellt. Man habe hier bei einigen Dingen Zweifel. Dies werde jedoch bei der detaillierten Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt geklärt. Als Stichwort nenne er hier den reduzierten Flächenverbrauch, dieser sei mit fünf bis sechs Hektar relativ gering und basiere auf der Annahme, dass die sehr steilen Wände auch tatsächlich realisierbar sind. Sollte dies aus technischen oder finanziellen Gründen nicht realisierbar sein, hätte man wieder eine erhebliche Flächenzunahme. Das gleiche gelte für die Vorzüge der Variante im Bereich verringerte Barrierewirkung. Hier hege man ebenfalls gewisse Zweifel, denn wenn man eine sechs bis acht Meter tiefe Tieflage habe, müsse man diese aus Sicherheitsgründen auf 100 Prozent der Strecke mit Zäunen versehen. Die Barrierewirkung sei natürlich dann gegeben und sogar größer als bei einer Dammlösung. Lediglich dort, wo Landschaftsbrücken seien, sei die Barriere-

wirkung geringer. Die Alternativtrasse einzubringen sei völlig richtig und es sei auch lobenswert, dass die Gemeinden Geld in die Hand genommen hätten, damit man endlich etwas auf dem Tisch habe, womit man Vergleiche ziehen könne. Wenn die Annahmen zur Lärmwirkung stimmen, sei dies natürlich eine erhebliche Verbesserung. Mit zwei Teilen der Stellungnahme der Geschäftsstelle habe man Probleme. Das eine sei der Bezug auf die DIN 18005. Hier sei man in der letzten, vom Regionalverband verfassten Resolution schon weiter gewesen. Dort sei dieser Punkt bereits draußen gewesen. Dies sei unter anderem auch ein Punkt gewesen, weshalb man damals zugestimmt habe. Hier werde gefordert, dass man die Orientierungswerte als Grenzwerte für Lärm beim Neubau dieser Trasse nehme. Dies sei eine völlig überzogenen Forderung, die nie und nimmer einhaltbar sei. Die DIN 18005 sei lediglich ein Abwägungskriterium und könne nicht als Grenzwert beim Neubau der Schienenstrecke gelten. Man stelle deshalb unter Punkt 2 den Antrag (**Anlage 3**), diese Forderung ersatzlos zu streichen. Eine andere Sache sei die Diskussion zu dem Schienenbonus. Er sei nach wie vor der Auffassung, dass die gesamte Diskussion um den Schienenbonus im jetzigen Planfeststellungsverfahren überhaupt keine rechtliche Relevanz habe angesichts der Dauer und Belastbarkeit der Untersuchungen. Man müsse deshalb das Ziel formulieren, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke die Lärmwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung faktisch ohne Schienenbonus eingehalten werden. Natürlich müsse die Reduzierung des Lärms vorzugsweise an der Quelle einsetzen. Deshalb hier der unter Punkt 2.4.2.1 als Ergänzung eingebrachte Antrag (**Anlage 3**).

**VM Baas** stimmt seitens der FDP-Fraktion dem Beschlussvorschlag zu. Man hoffe, dass die Maßnahme nicht noch weiter verzögert werde.

**VM Ehret** stellt anlässlich des Ergänzungsantrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fest, dass man im Rahmen der Verabschiedung der Resolution sehr lange über dieses Thema gesprochen habe. Die Grünen seien damals noch etwas exponierter gegen einige Varianten und dergleichen aufgetreten. Offensichtlich habe sich dies durch den Einfluss aus der Bevölkerung etwas gemäßigt. Der Ergänzungsantrag, dass zunächst am Material und sekundär bauliche Maßnahmen erfolgen sollen, entspreche dem, was die Grünen schon immer in der Raumschaft vertreten hätten. Diese Meinung vertrete seine Fraktion nicht. Natürlich müsse etwas am Material geschehen. Dies stehe völlig außer Frage, aber man müsse sehen, dass die Zugänge zu den Schienen europäisch seien und die Bahn kein Zugmaterial aus dem Osten ablehnen könne. Man sei deshalb der Meinung, dass die Planung jetzt eine den Lärmschutz betreffende optimale Lösung unter Wegfall des Schienenbonus haben sollte. Es mache keinen Sinn, dass die Bahn unter Berücksichtigung des Schienenbonus plane und diese bei Rücknahme des Schienenbonus wieder geändert werden müsste. Seine Fraktion lehne deshalb die beiden Ergänzungsanträge der Fraktion der Bündnis 90/Die Grünen ab.

**Erster Stellvertretender Verbandsvorsitzender Götz** zeigt sich über den Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen überrascht, da er hier zum ersten mal schwarz auf weiß lese, dass man ohne Schienenbonus durchkommen wolle. Dies sei eine gewisse politische Überraschung.

**VM Doll** erklärt für die Fraktion der Freien Wähler, dass man den ersten Satz des Ergänzungsantrages Ziff. 2.4.2.1 mittragen werde, während man den zweiten Satz streichen sollte. Den zweiten Antrag Ziff. 2.6.1 werde man nicht mittragen.

**Fraktionsvorsitzender Sandfort** führt zum zweiten Satz des Ergänzungsvorschlages Ziff. 2.4.2.1 aus, dass man mit der Streichung differenzierter umgehen wolle. Er schlägt folgende Formulierung vor: „Dies sollte vorzugsweise über die Reduzierung des Lärms an der Quelle erreicht werden.“ Der Rest sollte gestrichen wer-

den. Damit werde das Ziel, Lärm an der Quelle vorrangig zu bekämpfen benannt. Die zweite Ziff. 2.6.1 könne man seitens seiner Fraktion ebenfalls nicht mittragen.

**VM Dr. Mellert** erkundigt sich ob es den Tatsachen entspreche, dass bei der Feststellung des Planfeststellungsbeschlusses die jetzige Rechtslage zugrunde gelegt werde und damit die Immissionswerte ohne den Schienenbonus herangezogen würden, sofern dies nicht entsprechend vom Gesetzgeber geändert worden sei. Bei einem nachträglichen Wegfall des Schienenbonus müsste die Bahn nicht nachrüsten.

**Herr Hoffmann** erklärt, dass zunächst die Rechtslage zu Grunde gelegt werde, die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gültig sei. Dies bedeute jedoch nicht, dass die Bahn nicht auf freiwilliger Basis etwas anderes machen könne.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** führt zum Schienenbonus aus, dass der maßgebliche Zeitpunkt für die Sach- und Rechtslage die letzte Behördenentscheidung sei. Hier sei dies der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahnbundesamt. Beim Schienenbonus müsse man zusätzlich bedenken, und dies sei auf Seite 8 der Stellungnahme auch ausdrücklich dargelegt, dass der Ordnungsgeber, hier die Bundesregierung als Ordnungsgeber der 16. BImSchV, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten und den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten habe bzw. ggf. gewisse neue Erkenntnisse bewerten und gewichten müsse. Wenn der Ordnungsgeber, sprich die Bundesregierung dieser Verordnung nicht rechtzeitig oder nicht genügend nachkomme, sei die anwendende Behörde selbst korrekturverpflichtet. Dies entspreche der Rechtssprechung in Deutschland. Vor diesem Hintergrund sei es wichtig, den Punkt Schienenbonus und mögliche medizinisch-gesundheitliche Auswirkungen auf die an Schienenwegen lebenden Menschen anzusprechen. Es wäre geradezu grob fahrlässig, wenn dies im Hinblick auf die weiteren Rechtsverfahren nicht getan würde, unabhängig davon, wann bzw. ob der Schienenbonus weg falle oder modifiziert werde. Zum Thema „Rollendes Material“ wolle er nochmals darauf hinweisen, dass man in Deutschland das wesentliche Problem in den Finanzierungsmodalitäten sehe. Der Bund gebe der Deutschen Bahn AG lediglich für die baulichen Investitionen öffentliche Mittel. Bundesregierung und Bundestag würden nach wie vor davon ausgehen, dass alles was mit dem Rollenden Material zusammenhänge, Sache des Betriebes und deshalb auch vom Verkehrsträger DB AG selber zu finanzieren sei. Alle Überlegungen, was volkswirtschaftlich sinnvoller und effektiver sei, scheiterten im Augenblick an dieser sehr separatistischen Betrachtungsweise. Bezüglich des Hinweises auf die DIN 18005 sei zu erwähnen, dass bereits im Juli 2005 der gleiche Beschluss gefasst worden sei. Er sei zwischenzeitlich in seiner Meinung durch renommierte Fachanwälte für Verwaltungsrecht bestätigt worden, die in vergleichbaren und auch in anhängigen Planfeststellungsverfahren genau diese Forderung auch wieder vorgebracht hätten. Bei der am 18. November 2005 im Rahmen einer öffentlich durchgeführten Veranstaltung vorgestellte Botschaft sei es darum gegangen, zwei wesentliche Gesichtspunkte in den Mittelpunkt zu stellen. Bei der öffentlichen Wahrnehmung werde es schwierig, wenn man mehr als zwei Punkte anspreche, deshalb habe man seinerzeit den Schienenbonus und das Rollende Material in den Mittelpunkt gestellt, ohne dass andere Teilaspekte entfallen sollten.

**VM Stürmer** sieht ein Missverständnis vorliegen. Hier wolle man die Werte nach der DIN 18005 als Grenzwerte mit aufnehmen. Diese seien jedoch strenger als die Werte der 16. BImSchV. Dies sei ein logischer Bruch, weshalb man unbedingt die 16. BImSchV fordern müsse und lediglich soweit es durchsetzbar sei die DIN 18005 als Zielwert. Man käme ansonsten in Teufelsküche, wenn man auf dieser Forderung nach der DIN 18005 alleine beharren würde. Er schlage deshalb vor, den Formulierungsvorschlag wie von Fraktionsvorsitzenden Sandfort vorgeschlagen zu übernehmen und auf den 2. Teil zu verzichten.

**VM Ehret** erklärt, dass man seines Erachtens auch dem ersten Absatz des Ergänzungsantrages der Grünen nicht zustimmen könne. Jetzt könne die Bahn unter Einbeziehung des Schienenbonus planen. Wenn am Ende der Schienenbonus falle, sei die ganze Planung und der Bau auf den Schienenbonus ausgerichtet. Dann müssten die Änderungen vorgenommen werden. Deshalb müsste die Planung bereits jetzt erfolgen, als wenn der Schienenbonus bereits weggefallen wäre.

**Fraktionsvorsitzender Mungenast** führt aus, dass man den Schienenbonus weg haben wolle. Die Formulierung des Ergänzungsantrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sei hier sehr missverständlich, so dass man damit eher das Gegenteil erreiche. Deshalb müsste man bei der Verwaltungsvorlage bleiben, wo seiner Meinung nach alles aufgenommen wurde. Alternativ dazu müsste man den ersten Abschnitt des Ergänzungsantrages so weit reduzieren, dass voraussichtlich die Intention der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen nicht mehr gegeben sei.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** weist darauf hin, dass die Forderung des Ergänzungsantrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Ziff. 2.4.2.1, 1. Abschnitt im Wesentlichen durch die Formulierung der Stellungnahme an das Regierungspräsidium, Seite 9, 1. Abschnitt der Anlage zu DS PIA 01/06, Zitat: „*Der Regionalverband Südllicher Oberrhein fordert daher, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die o.g. Erkenntnisse zur Lärmwirkung, insbesondere der objektiven Lärmauswirkungen in Zusammenhang mit Gesundheitsgefährdungen zu berücksichtigen. Das sollte zur Konsequenz haben, dass der gesamte Schallschutz entlang der Strecke ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) berechnet und bemessen wird*“ enthalten sei.

**VM Stürmer** schlägt vor, diese Formulierung im letzten Satz wie folgt zu ergänzen: „Das sollte zur Konsequenz haben, dass der gesamte Schallschutz entlang der Strecke ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) berechnet, *bemessen und eingehalten wird.*“ Dann könne man sich damit einverstanden erklären.

**Erster Stellvertretender Verbandsvorsitzender Götz** fasst zusammen, dass es in der Verwaltungsvorlage Seite 9, 1. Abschnitt letzter Satz der Stellungnahme (Anlage zu DS PIA 01/06), wie von VM Stürmer vorgeschlagen, eine Ergänzung einzuarbeiten gebe. Statt „..... ohne den Schienenbonus von -5 DB (A) berechnet und bemessen wird“ sollte es heißen: „.....ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) berechnet, *bemessen und eingehalten wird.*“

**Dieser Formulierung wird zugestimmt.**

**Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Ziff. 2.4.2.1 (Anlage 3) wird bei drei Gegenstimmen abgelehnt.**

**Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Ziff. 2.6.1 (Anlage 3) wird bei vier Gegenstimmen abgelehnt.**

**VM Czybulka** informiert abschließend, dass es bezüglich der Bypass-Situation in keiner Weise neuere Erkenntnisse gebe. Dies sei auch Ergebnis eines Gespräches zwischen ihm und Landrat Schneider, Mitglied des trilateralen Lenkungsausschusses.



## Beschluss des Planungsausschusses

### 1.1. Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren, Abschnitt 8.3

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

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein setzt sich gleichsam für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr ein. Der Planungsausschuss beschließt die in der Anlage zu DS PIA 01/06 beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitt 8.3 Bad Krozingen - Heitersheim. **Die Formulierung auf Seite 9, 1. Abschnitt, Satz 2 wird wie folgt geändert:** „Das sollte zur Konsequenz haben, dass der gesamte Schallschutz entlang der Strecke ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) **berechnet, bemessen und eingehalten wird.**“

(Anlage 4 zu  
DS PIA 01/06)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, dass die von den Gemeinden Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Eschbach, Heitersheim und Buggingen erarbeitete Trassenführung in Tieflage, die sog. **Bürgertrasse** (Bürgermeistervariante), im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen geprüft wird. Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

### 1.2. Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07. und 08.12.2005 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren.

(DS VVS 13/05,  
DS VVS 17/05)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Zusage des Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.2006, die Rechtfertigung des Schienenbonus überprüfen zu lassen.

(DS VVS 05/06)

### 1.3. Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die seinen Beschlüssen vom 21.07. und 08.12.2005 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. BImSchVO - hinzuwirken.

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

**(3 Stimmenthaltungen)**