

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 24.01.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 4

Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel

4.1 Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Ltd. Regierungsdirektor Hoffmann (Regierungspräsidium Freiburg), Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Schilling, D. Seibert (Ingenieurbüro D. Seibert), Fraktionsvorsitzender Götz, VM Rolland, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Ehret, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM de Frenne, VM Schreiner, VM Benz, VM Guderjan, VM Jablonski, VM Klabund, Hr. Langensteiner (Bürgermeister Lahr), VM Doll

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Ltd. Regierungsdirektor Hoffmann vom Regierungspräsidium Freiburg und Herrn Seibert als sachkompetenten Gutachter entlang der Rheintalbahn. Bei der letzten Verbandsversammlung am 06.12.2007 habe man im Rahmen der Haushaltsberatungen beschlossen, 50.000 € einzustellen, um gutachtliche Überprüfungen bei den Trassenvarianten in Auftrag geben zu können. Hierzu sei zu ergänzen, dass man zwischenzeitlich am 14.12.2007 einen Anhörungstermin im Regierungspräsidium mit dem zuständigen Innenminister Rech gehabt habe. Aufgrund dieser und darauffolgender Gespräche habe man die heutige Vorlage erarbeitet, die auf Erkenntnissen basiere, die man im Dezember 2007 nicht gehabt habe. Die DB AG selbst werde im Rahmen von Trassenvariantenuntersuchungen dem Regierungspräsidium Gutachten vorlegen, die Aufschluss darüber geben sollen, ob die Varianten technisch, ökologisch, aber auch finanziell machbar sein können, um diese in ein Abwägungsverfahren mit einzubringen. Dies habe die Verbandsgeschäftsstelle im Vorfeld bewogen, heute keinen eigenen Vorschlag über ein eigenständiges Gutachten des Regionalverbandes vorzulegen. Vielmehr schlage man vor, zunächst die Ergebnisse der Bahngutachten abzuwarten und ggf. aus diesen Ergebnissen weitere Schritte abzuleiten. Dies mache Sinn, da die Erörterung am 14.12.2007 gezeigt habe, dass eigentlich nur noch zwei Varianten ernsthaft in der Diskussion seien. Dies seien die sog. „Bündelungstrasse“ als Ergänzung des 1. und 2. Gleises in Parallellage bzw. die sog. „Autobahnparallele Trasse“. Bezogen auf das Verbandsgebiet sei in der Frage der Trassenführung letztlich nur die Trassenvariante zwischen Offenburg und Riegel strittig. Alle übrigen Abschnitte seien in der Trassenführung weitgehend unstrittig, genau wie die Befürwortung

eines Tunnels in Offenburg. Die heutigen Informationen würden dazu dienen, einen einheitlichen Kenntnisstand von den Trassenplanungen zu vermitteln. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister entlang der Trasse habe man vor diesem Hintergrund hierzu eingeladen.

Ltd. Regierungsdirektor Hoffmann informiert über den Stand der Planungen und Planfeststellungsverfahren anhand eines Powerpoint-Vortrages, der auszugswise diesem Protokoll als **Anlage 1** beigelegt ist. Der vorgestellte Zeitplan sei ein rein internes Instrument und noch nicht endgültig mit der DB AG und den Bürgermeistern abgestimmt. Nach derzeitiger Planung werde man Ende Februar 2008 die beiden Planfeststellungsabschnitte 8.3 „Bad Krozingen – Heitersheim“ und den Streckenabschnitt 9.0 „Buggingen – Auggen“ erörtern. Kurz danach wolle man - sofern die DB AG die Unterlagen rechtzeitig liefere - versuchen, im März 2008 die Offenlage in Offenburg durchzuführen. Anschließend wolle man im Abschnitt 8.1 „Riegel – March“ die Offenlage durchführen, danach im Folgeabschnitt 8.2 „Freiburg – Schallstadt“. Des Weiteren seien Erörterungstermine im nördlichen Bereich „Kenzingen – Herbolzheim – Riegel“ geplant. Wie von den Gemeinden und der Politik gewünscht, habe man diese beiden Bereiche im Wesentlichen zusammengefasst. Auch im Bereich „Hohberg – Friesenheim“ wolle man nach Möglichkeit noch in diesem Jahr in die Erörterung gehen. Man werde jedoch auf die jeweiligen Gemeinden zukommen. Der Schwerpunkt liege im Moment im Süden mit der Anbindung des Katzenbergtunnels. Bei dem Streckenabschnitt 9.2 arbeite man bereits an der abschließenden Stellungnahme. Wichtig sei ferner die nördliche Anbindung des Katzenbergtunnels, damit dieser nach Fertigstellung auch einen eigenen Verkehrswert erhalte. Die Gesamtprojektion sei relativ optimistisch. 2011 bzw. 2012 werde man voraussichtlich Planfeststellungsbeschlüsse haben, die jedoch noch lange nicht rechtskräftig sein müssten.

Das weitere Vorgehen und die Verknüpfung zur Politik stelle sich wie folgt dar: Man habe den Kabinettsbeschluss (Ministerratsbeschluss) vom Juli 2007, der besage, dass Innenminister Rech zur Vorbereitung des Spitzengespräches (sog. „Bahngipfel“) mit Bahnchef Mehdorn und Minister Tiefensee eine Arbeitsgruppe einsetzen solle. Um sich ein Bild von der Situation zu machen, sei Minister Rech am 14.12.2007 vor Ort gewesen. Schwerpunkt sei die Darstellung der Kernforderungen der Region gewesen. Aussage von Minister Rech sei gewesen, dass die Rheintalbahn in der gleichen Liga wie Stuttgart 21 spiele. Es gebe zwischenzeitlich ein Organisationsstruktur, deren Gremien in Kürze tagen. Weiter gebe es eine Facharbeitsgruppe, in der Teilnehmer des Innenministeriums, des Staatsministeriums und des Regierungspräsidiums vertreten seien. Weitere Teilnehmer würden je nach Bedarf hinzugezogen. Diese Facharbeitsgruppe werde dem sog. Lenkungskreis zurarbeiten, dem Minister Rech, Minister Stächele, Staatssekretär Fleischer, Regierungspräsident Württemberg und weitere Teilnehmer angehören werden.

Die DB AG arbeite derzeit für alle Abschnitte die Alternativen ausführlich aus. Es handle sich hierbei nicht um Werke, die lediglich der „Abschichtung“ dienen, sondern um umfassende Untersuchungen. Diese würden dem Regierungspräsidium vorgelegt, das diese auf Vollständigkeit und Plausibilität prüfe. Falls die Prüfung ergebe, dass das Gutachten nicht ausreichend sei, werde es zurückgegeben, ggf. solange, bis man mit der Qualität zufrieden sei. Danach würden die Gutachten an das Innenministerium und Staatsministerium weitergeleitet und anschließend die Facharbeitsgruppe einberufen, die die Ergebnisse vorberate und bewerte. Danach gehe es in den Lenkungskreis, der die Zwi-

schenergebnisse berate und die Empfehlungen an den Ministerpräsidenten für den Bahngipfel gebe. Nach Aussage des Innenministeriums solle die erste Facharbeitsgruppe tagen, die auch noch bestimmte konzeptionelle Dinge entwickeln müsse. Die erste Untersuchung der DB AG des Bereichs „Markgräflerland“ (die Bürgermeistertrasse betreffend), solle in Kürze vorgelegt und nach Bewertung durch das Regierungspräsidium in die Facharbeitsgruppe des Innenministeriums transportiert werden. Danach gehe es in den Lenkungskreis, wo politisch über die „Bürgermeistervariante“ entschieden werde. Die übrigen Bereiche würden den gleichen Weg gehen.

Fraktionsvorsitzender Mungenast erkundigt sich nach der Qualität der Untersuchungen durch die DB AG und ob es sich wirklich um eine Alternativüberprüfung der Trassen handle.

Ltd. Regierungsdirektor Hoffmann erklärt, dass ein ausführliches Gutachten zu Grunde liege, das etwa 40 Aspekte beleuchte. Am Schluss werde eine Zusammenfassung stehen, bei der die beantragte Trasse der gewünschten Trasse gegenübergestellt und Vor- und Nachteile zu jedem einzelnen Belang dargestellt. Es sei geplant, die Bürgermeister und Bürgerinitiativen einzuladen und das Gutachten vor dem Erörterungstermin vorzustellen. Die Bürgermeister würden dann auch das Gutachten erhalten, so dass sie sich insoweit auf die Erörterungstermine vorbereiten könnten.

VM Schilling äußert Bedenken, wenn bei der Kommunikation mit den betroffenen Städten und Gemeinden nur die einzelnen Planungsabschnitte berücksichtigt werden, während größere Einheiten betrachtet werden müssten. Es müsse eine einheitliche Begutachtung stattfinden, damit Trassenalternativen überhaupt Sinn machen würden. Für die betroffenen Städte und Gemeinden müsste die Möglichkeit bestehen, die Gutachten der DB AG genauer anzusehen. Außerdem müsste ausreichend Zeit zur Verfügung gestellt werden, um evtl. Mängel aufzuzeigen.

Ltd. Regierungsdirektor Hoffmann bekräftigt, dass man ein transparentes Verfahren plane und die Gemeinden einbinden wolle. In einem nächsten Schritt erläutere er die Kernforderungen der Region (siehe **Anlage 1 zum Protokoll**).

Es folgt ein Powerpoint-Vortrag von **Dipl.-Ing. Seibert** zu den von Städten und Gemeinden untersuchten Trassenvarianten, der diesem Protokoll als **Anlage 2** beigelegt ist.

Verbandsvorsitzender Neideck erklärt, dass er von den Untersuchungen durch die DB AG erwarte, dass die technische Machbarkeit bewertet und auch die rechtliche Machbarkeit, z.B. im Hinblick auf FFH-Gebiete oder Wasserschutzgebiete, geprüft würde. Ferner müsse man die Kostenfrage der jeweiligen Varianten diskutieren, wenn man in der Region glaubhaft bleiben wolle. Dies sei für eine seriöse Abwägung unerlässlich. Es sei daher geboten, die sicherlich qualifizierten Planungen der DB AG abzuwarten und anschließend eine Abwägung vorzunehmen, um sich dann mit großer politischer Mehrheit in den Gremien des Regionalverbandes auf eine Trassenvariante zwischen Offenburg und Riegel zu verständigen. Heute gehe es hauptsächlich darum, wie man aus dem derzeitigen Kenntnisstand weitere politische Forderungen bzw. Maßnahmen ableite, um im 2. Halbjahr 2008 zu einer abschließenden Meinung zu diesem Thema zu kommen.

Fraktionsvorsitzender Mungenast bedankt sich für die ausführliche Darstellung der unterschiedlichen Varianten und der entsprechenden Problemlagen. Damit hätten alle Verbandsmitglieder einen Überblick über die Gesamtsituation erhalten. In der Sitzung der Verbandsversammlung am 06.12.2007 habe man haushaltstechnisch Vorkehrungen getroffen, um für die möglicherweise notwendig werdende Beurteilung der verschiedenen Varianten gewappnet zu sein. Nach den heutigen Informationen habe es den Anschein, dass die von der DB AG ausstehenden Gutachten durchaus eine gewisse Qualität aufweisen. Bis zum Beginn der Sitzung habe es hierüber ernsthafte Zweifel gegeben. Teilweise hätten diese ausgeräumt werden können. Wichtig sei, dass die notwendige Bewertung der von den Kommunen eingebrachten Varianten durch die DB AG so rechtzeitig vorliegen, dass die Städte und Gemeinden diese auch prüfen und mit diesem Wissen in die Erörterungstermine gehen könnten. Der Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle sollte entsprechend schärfer formuliert werden. Er sei ferner der Auffassung, dass man die politischen Bemühungen gegenüber dem Land überfrachten würde, wenn man 6 unterschiedliche Varianten fordere. Dem Grunde nach konzentriere es sich auf die ursprüngliche Planung der DB AG parallel zu den bisherigen Gleisen bzw. die autobahnparallele Trasse. Seines Erachtens werde man sich hier in den Gremien mit großer Mehrheit relativ schnell einig werden. Klar sei jedoch auch, dass man aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheiten keine Einstimmigkeit in dieser Frage herbeiführen könne.

Die **CDU-Fraktion** stelle folgende Ergänzungsanträge zum Beschlussvorschlag:

Ergänzungsvorschlag zu Ziff. 1.2:

„Der Regionalverband Südlicher Oberrhein erwartet, dass die DB AG ihre qualifizierten Untersuchungsergebnisse zu den von den Gemeinden entwickelten Trassenalternativen bis zum 31.03.2008 vorlegt.“

Ergänzungsvorschlag zu Ziff. 1.3:

„Dies erfordert, dass das Regierungspräsidium Freiburg die Anhörungstermine erst festsetzt, wenn die Untersuchungen der DB AG von den Gemeinden ausreichend geprüft werden konnten.“

In der Konsequenz bedeute dies, dass man im 2. Quartal 2008 Ergebnisse vorliegen habe, mittels derer man im Hinblick auf große politische Ereignisse wie den „Bahngipfel“ ein Votum aus den Gremien des Regionalverbandes abgeben könne.

Fraktionsvorsitzender Götz führt aus, dass der Vorschlag der Fraktion der Freien Wähler weitergehe als der von der CDU-Fraktion. Man sei der Auffassung, dass der Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle nicht ausreichend und zeitlich schnell genug zum Ziel führe. Ferner unterstelle man der DB AG, dass sie bei der Prüfung der einzelnen Varianten die kommunalen Belange nicht ausreichend gerecht prüfe und würdige. Deshalb stelle man den Antrag, die eingebrachten Trassenvarianten, die die DB AG jetzt auf Betroffenheit, Auswirkung usw. prüfen wolle, durch einen vom Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragten unparteiischen dritten Gutachter prüfen und bewerten zu lassen.

VM Rolland bedankt sich ebenfalls für die Informationen und die Konkretisierung der Situation, vor der man stehe. Die SPD-Fraktion trage die seitens der Verbandsgeschäftsstelle vorgeschlagene Vorgehensweise mit. Ferner stimme man dem Vorschlag von Fraktionsvorsitzendem Mungenast zu, eine zeitliche Perspektive aufzunehmen. Wichtig sei ferner, dass die Untersuchungsergebnisse den Städten und Gemeinden und der Verbandsgeschäftsstelle zur Aufbereitung für den Planungsausschuss vor dem Erörterungstermin vorgelegt werden. Dem Vorschlag von Fraktionsvorsitzendem Götz könne man nicht folgen, vielmehr sei man der Auffassung, dass erst nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse und ggf. bei entsprechender Notwendigkeit eine Gesamtschau und vergleichende Gegenüberstellung der Varianten erarbeitet werden sollte. Daraus müsste dann auch eine gewisse regionale Abwägung der Vorschläge resultieren, so dass man in der Lage sei, ein Signal nach Stuttgart, Berlin und zur DB AG zu senden. Man beantrage deshalb, die Ergänzung des Beschlussvorschlages um einen Punkt 1.5.

Ergänzungsvorschlag einer Ziff. 1.5:

„Der Planungsausschuss behält sich vor, die Untersuchungsergebnisse gutachterlich zu überprüfen.“

Fraktionsvorsitzender Friebis weist darauf hin, dass die ersten Erörterungstermine laut den Ausführungen von Herrn Hoffmann in den Abschnitten 8.3 und 9.0 bereits Ende Februar 2008 vorgesehen seien und somit die von der CDU-Fraktion genannte Frist bis 31.03.2008 ins Leere laufe. Richtig sei die Forderung, dass Erörterungstermine erst dann stattfinden dürften, wenn die Gutachten der DB AG vorliegen und den Städten und Gemeinden ausreichend Zeit zur Prüfung eingeräumt worden sei. Unklar sei jedoch der zeitliche Ablauf, wenn evtl. das Regierungspräsidium die Gutachten wegen Mängel an die DB AG zurückreiche und sich daraus möglicherweise ein „Ping-Pong-Spiel“ ergebe. Den Antrag der Fraktion der Freien Wähler halte er nicht für zielführend. Alle Varianten könne man mit den zur Verfügung stehenden 50.000 € sowieso nicht prüfen.

Fraktionsvorsitzender Mungenast konkretisiert, dass sich die Fristsetzung bis 31.03.2008 auf die Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel beziehe. Dort seien die Erörterungstermine später.

Verbandsvorsitzender Neideck ist der Auffassung, dass die Forderung konsequenterweise für alle Abschnitte gelten sollte. Auch in der Variante südlich von Freiburg sollten die Analysen der Bahn bekannt sein, bevor man in die Erörterung gehe.

VM D. Ehret bedankt sich für die Präsentationen der beiden Referenten. Er stelle sich die Frage, ob die Möglichkeit bestehe, die von Herrn Hoffmann vorgestellten Zeitpläne überhaupt nach hinten zu verschieben. Man wisse aus Erfahrung, dass selbst bei einfachen Planfeststellungsverfahren die Zeit immer zu kurz bemessen worden sei. Ein weiterer Aspekt sei noch nicht angesprochen worden. Er könne nachhaltig das Zitat eines Vertreters der Bürgerinitiative bestätigen, das besage, dass die Billiglösung, wie sie die DB AG plane, dazu führe, dass die ganze Region zum Sanierungsfall werde. Alle wüssten, dass gerade die Europäische Union in Sachen Lärm immer mehr Forderungen aufstellt. Die allgemeine Forderung laute, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Es sei damit zu rechnen, dass dadurch der Güterverkehr insgesamt sehr

stark zunehmen werde. Im Grunde werde für die Betroffenen, zumindest für die nächste Generation, mit einer Vollaustattung zu rechnen sein. Dann hätten die Kommunen und das Land diese Sanierungsfälle. Diese Tatsache müsste man bei den Beteiligungen im Hinterkopf behalten. Wenn man die Volllastsituation überdenke, könnte dies auch Einfluss auf die Kommunale Allianz haben. Seines Erachtens habe man nicht in jedem Falle zu Ende gedacht, was in 50 bis 100 Jahren auf die Kommunen zukomme. Er würde es für wichtig halten, einen unabhängigen Gutachter auch mit dieser Fragestellung zu beauftragen. Bezüglich der DB AG habe er aus den Erfahrungen der letzten Monate seine Zweifel, was deren Ausarbeitungen angehe. Die autobahnparallele Variante – die er auch befürworte – räume einigen Kommunen die Chance ein, einen verbesserten Schallschutz zu erhalten. Gemeinden, die noch keinen Schallschutz gegen die A5 hätten, könnten im Falle einer Bündelung an der Autobahn mit einem gemeinsamen Schallschutz besser dastehen. Auch dies sollte in die Überlegungen einfließen, nur dann erhalte man eine nachhaltige Planung.

Verbandsvorsitzender Neideck stellt fest, dass alle ein aus jahrzehntelanger Erfahrung aufgebautes Misstrauen gegenüber der Bahn eine. Die im August 2007 von Bahnvorstand Gabert aus der Erkenntnis heraus getroffene Aussage, dass nur ein offenes und transparentes Verfahren der Bahn überhaupt die Chance eröffne, eine gewisse Akzeptanz für ihre Entscheidung zu finden, sollte jedoch Anlass zur Hoffnung geben. Insbesondere sei zu hoffen, dass die Gutachten die vorhandenen Alternativen abwägungsfähig darstellen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, könne der Regionalverband immer noch ein entsprechendes eigenes Gutachten in Auftrag geben, um den Meinungsbildungsprozess abschließend zu fundieren. Wichtig und richtig sei es jedoch, den Städten und Gemeinden die Chance einzuräumen, sich mit den Gutachten der DB AG auseinanderzusetzen, um sich in den Anhörungsverfahren qualifiziert einbringen zu können. Wichtig seien in diesem Zusammenhang ferner die von Herrn Hoffmann dargestellten zeitlichen Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf den bevorstehenden Bahngipfel, bei dem man eine möglichst geschlossene Position der Region einnehmen wolle. Ziel müsste es sein, das Thema zumindest politisch im 2. Quartal 2008 abzuschließen.

Verbandsdirektor Dr. Karlin fragt Herrn Hoffmann, ob Aussagen zutreffen, dass es wohl mehrere „Bahngipfel“ mit Vertretern von Bund und Land geben werde. Falls dies zutrefte, würden sich die Terminfragen relativieren. Ferner interessiere im Hinblick auf den möglichen Umfang eines Gutachtens, das der Regionalverband Südlicher Oberrhein in Auftrag geben könnte, wie hoch die gutachtlichen Kosten der DB AG für die Untersuchung der erwähnten 40 Aspekte seien. Es sei außerdem fraglich, ob die politische Festlegung von festen Terminen wirklich weiterführe oder damit ein falsches Signal ausgelöst würde, die DB AG solle sehr schnell etwas vorlegen, obwohl das Regierungspräsidium beispielsweise ggf. noch Aspekte nacharbeiten lasse. Außerdem bitte er um Auskunft, wer was tun müsse, damit die Ergebnisse der Gutachten der DB AG in das Verfahren eingebracht werden.

Herr Hoffmann führt aus, dass bei der Verschiebung von Erörterungsterminen gewisse Zeitfenster beachtet werden müssten. Falls man beispielsweise im Süden die sog. „Bürgermeistertrasse“ jetzt nicht erörtern würde, wäre erst eine Beteiligung nach Pfingsten oder knapp vor der Sommerpause möglich. Die Sommerpause müsse eingehalten werden, danach folge ein enges Zeitfenster, weil gesetzliche Fristen (z. B. Ankündigung) eingehalten werden müssten und der organisatorische Aufwand für einen Erörterungstermin (Gutachter, Proto-

koll, Hallenanmietung etc.) gewaltig sei und einen Vorlauf von Monaten in Anspruch nehme. Nach der neuen Rechtslage müsse man nicht zwangsläufig eine Erörterung durchführen. Auch könne man nur Teile oder alles erörtern. Vor dem Hintergrund des von Verbandsvorsitzendem Neideck angesprochenen Zieles im Hinblick auf den Bahngipfel einen Teilerfolg im 2. Quartal 2008 erreichen zu wollen, müsse man schauen, dass die sog. „Rech-AG“ ihrem Prüfungsauftrag gerecht werden könne. Hierzu sei kein kompletter Erörterungstermin erforderlich. Zunächst müsse in einem ersten Schritt die Antragstrasse im Vergleich zu den Alternativen erörtert werden. Hierbei müssten nur die Hauptaspekte erörtert werden, die für die Variantenabwägung erforderlich seien. Alle weiteren Aspekte, die beispielsweise für beide Varianten gleich bleiben, müssten nicht vorweg, sondern könnten auch zu einem späteren Zeitpunkt erörtert werden. Im Markgräflerland wolle man beispielsweise in nur 3 Tagen die maßgeblichen Aspekte erörtern, die für die Variantenauswahl erforderlich seien. Alle anderen Aspekte würden später sukzessive erörtert. Bei einer einzigen Erörterung aller Aspekte müsste wochenlang Non Stopp erörtert werden, so gewaltig sei das Potenzial der Argumente und Aspekte. Im Süden habe man deshalb beschlossen, die wichtigsten Teilaspekte vorwegzunehmen, um diese Ergebnisse in die „Rech-AG“ zu geben. Ausgehend davon könne dann auch ein erster Schritt in Richtung des Bundes getan werden, während in der Zwischenzeit die weiteren Gutachten zur Verfügung stehen. Dann müsse die Politik sagen, ob sie die Mehrkosten für eine mögliche Alternativtrasse trage. Danach müsste der Antrag umgestellt werden. Das Verfahren für die Antragstrasse würde nicht weitergeführt, wenn die Politik die Entscheidung für eine andere Trasse gefällt habe. Dies seien die Spielregeln.

Verbandsvorsitzender Neideck fasst zusammen, dass es vor diesem Hintergrund sinnvoll sei, wenn die Städte und Gemeinden die Bahngutachten vor den jeweiligen Erörterungsterminen hätten und nicht zum Stichtag 31.03.2008. Außerdem mache das Ganze nur Sinn, wenn es mehrere Bahngipfel gebe.

Herr Hoffmann bestätigt dies. Er könne zwar nicht entscheiden, wie der Lenkungskreis vorgehe, es liege jedoch nahe, bei Vorlage der Gutachten sukzessiv vorzugehen. Bedingt durch den riesigen Umfang der Gutachten sei keine parallele Abarbeitung möglich. Deshalb konzentriere man sich seitens des Regierungspräsidiums auf die maßgeblichen Punkte. Zunächst würden die Gutachten der DB AG auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft. Es könnten nicht alle Aspekte im Detail geprüft werden. Wenn das Gutachten Fehleinschätzungen beinhalte, sei der Erörterungstermin da, um dies zu klären. In jedem großen Planfeststellungsverfahren sei es so, dass nach dem Erörterungstermin eine ganze Menge Aufträge an den Vorhabensträger erteilt würden und dieser nacharbeiten müsse. Es gelte die Zusage des Regierungspräsidenten von Ungern-Sternberg - und er gehe davon aus, dass Herr Würtenberger dies auch so sehe -, dass keine abschließende Stellungnahme vom Regierungspräsidium an das Eisenbahnbundesamt herausgehe, bevor die Politik nicht über den jeweiligen Streckenabschnitt eine Entscheidung getroffen habe. Zur Frage von Verbandsdirektor Dr. Karlin bezüglich des Gutachtenumfangs und der Kosten könne er keine Aussagen machen. Er wisse auch nicht, ob die DB AG dem Regierungspräsidium die Kosten nennen werde. Teilweise habe die DB AG die Gutachten selbst erstellt, zu einem Großteil habe sie diese vergeben. Im Abschlussbericht würden die Teilberichte zusammengefasst. Die Vorstellung des Gutachtens bezüglich der „Bürgermeistervariante“ im Süden stehe kurz bevor. Im Norden gebe es noch keinen Zeitplan. Die Termine stünden in Abhängigkeit zueinander. Wenn sich die Erörterung im Markgräflerland verzögere, so könne

man davon ausgehen, dass sich die weiteren Termine im Norden ebenfalls verschieben, da man nur beschränkte Ressourcen und Personal habe.

VM de Frenne weist darauf hin, dass die zügige Realisierung des Gesamtprojektes immer eine Forderung der Region gewesen sei. Zwischenzeitlich blicke man auf einen 20-jährigen Planungszeitraum zurück und sei nicht viel weiter gekommen. Bei dem damaligen Raumordnungsverfahren habe man sich bereits intensiv mit der Trassenführung beschäftigt. Wenn jetzt wieder andere Trassenführungen in die Diskussion gebracht würden, vermittele dies den Eindruck eines Monopolspiels. Es stelle sich dabei die Frage, mit welchen weiteren zeitlichen Verzögerungen durch die erneuten Variantenprüfungen zu rechnen sei.

Herr Hoffmann bestätigt, dass bei neuen Planfeststellungsverfahren mit anderen Trassenführungen umgeplant werden müsse. Beispielsweise habe man für den Bereich Offenburg eine fertige Planung für die Planfeststellung. Diese müsste verworfen und statt dessen müsste der Tunnel mit allen technischen Details geplant werden. Was bisher vorliege, sei lediglich eine Machbarkeitsstudie. Beim Abschnitt unterhalb von Offenburg bis Kenzingen entlang der Autobahn wäre eine vollständig neue Planung erforderlich. Man würde hier eine Umweltverträglichkeitsstudie benötigen, weil dieser Bereich bisher nicht Gegenstand einer solchen Untersuchung gewesen sei. Ferner wären wasserwirtschaftliche und sonstige eingehende Untersuchungen erforderlich. Alleine die UVS, die neu aufgelegt werden müsste, benötige mindestens 1 Jahr. Ein neues Raumordnungsverfahren sei jedoch nicht unbedingt erforderlich. Im Süden, Bereich March-Freiburg, habe man keine neue Trassenführung, sondern lediglich Teilabsenkungen und Verbesserungen. Er könne sich vorstellen, dass dies verfahrensmäßig leichter zu bewerkstelligen sei. Auch hier müsste jedoch im Detail geprüft werden, ob ein neues Verfahren benötigt werde oder dies durch eine Planänderung eingebracht werden könne. Ähnlich verhalte es sich bei der „Bürgermeistertrasse“ im Markgräflerland, wo die Trassierung bis auf das südliche Stück und die dortige Tieflage gleich bleibe. Aber auch hier seien eingehende Untersuchungen durch die Tieflage (Entwässerungskonzept, Notfallkonzept etc.) notwendig. Die Region müsse sich dessen bewusst sein, dass es durch die aufgestellten Forderungen zu Verzögerungen komme. Die konkreten Zeitpläne würden, sobald diese gefestigt seien, für die einzelnen Abschnitte jeweils in der Presse bekanntgegeben.

VM Schreiner möchte wissen, wer die konkreten Alternativplanungen einbringe, die die DB AG gutachterlich untersuche und ob die DB AG von sich aus schon Untersuchungen anstelle, die sich aufgrund der allgemeinen Diskussion abzeichnen, ohne dass diese bereits förmlich ins Verfahren eingebracht wurden.

Herr Hoffmann erklärt, dass man hier unbürokratisch vorgegangen sei. Man habe der DB AG alle Unterlagen über mögliche Varianten, die in der Diskussion seien, gegeben, sobald diese vorlagen. Man sei so vorgegangen, weil damit zu rechnen gewesen sei, dass die Variantenvorschläge im Verfahren ohnehin gekommen wären.

VM Benz möchte wissen, ob es in den von der DB AG gemachten Gutachten Aussagen zum Thema Lärm gebe und wenn ja, welche Zugzahlen zu Grunde gelegt wurden. Ferner wolle er wissen, ob von der DB AG eine Aussage darüber getroffen wurde, wann das Gutachten für den Bereich Offenburg – Riegel

vorliege. Außerdem interessiere ihn, wieviel Zeit die DB AG benötigt habe, um das dem Regierungspräsidium bereits vorliegende Gutachten zu erstellen.

Herr Hoffmann äußert, dass seines Wissens alle Gutachten Lärmuntersuchungen aufweisen. Dies seien Gesamtlärbetrachtungen mit Isophonlinienberechnungen. Die Vorstellung des vom Regierungspräsidium in Auftrag gegebene Gutachten über die Zugzahlen bis 2025 werde voraussichtlich durch Minister Rech oder den Regierungspräsidenten in wenigen Wochen erfolgen. In den Verfahren seien bisher die Zugzahlen bis 2015 zu Grunde gelegt. Das Regierungspräsidium werde die DB AG nach Vorliegen des Gutachtens auffordern, mit dem neuen Zahlenmaterial zu rechnen. Man werde dann die Auswirkungen in die Erörterungstermine einbringen und entsprechende Vergleiche anstellen. Diese Vorgehensweise sei unter Beteiligung der DB Netz AG, der DB ProjektBau GmbH, dem Bundesverkehrsministerium sowie dem Innenministerium abgesprochen. Die zeitliche Abfolge für die Gutachten der einzelnen Abschnitte sei sehr unterschiedlich. Das Tempo habe sich durch den Besuch der Herren Vorstandsvorsitzenden Kraft und Gabert der DB AG, die eine tiefergehende Untersuchung zugesagt hätten, jedoch beschleunigt. Ein genauer Zeitplan sei nicht genannt worden.

VM Schilling weist darauf hin, dass die DB AG bis heute trotz mehrerer Zusagen keine Kostenaufstellung für ihre Planung vorgelegt habe. Er frage sich, wie die Alternativplanungen bewertet werden sollen, wenn keine Kostenvergleiche angestellt werden können.

Verbandsvorsitzender Neideck führt hierzu aus, dass die Kosten zusammen mit den Alternativplanungen vorgelegt werden sollten.

VM Guderjan weist im Hinblick auf die Ausführungen von VM de Frenne, wonach man bereits seit 20 Jahren plane, darauf hin, dass sich seither sowohl die Zugzahlen als auch die Anforderungen an den Lärmschutz geändert hätten. Außerdem habe es nördlich von Kenzingen nie ein Raumordnungsverfahren gegeben und gerade von diesem Bereich spreche man hier. Bezüglich der vom Gremium ins Auge gefassten Vorgehensweise habe er eine gehörige Portion Skepsis. Er befürchte, dass die DB AG nicht im Sinne der Kommunen und der dort lebenden Menschen prüfe, sondern K.O.-Kriterien suche, wie NATURA 2000 und ähnliche Dinge, um auf ihrer Variante beharren zu können. Er sei ferner sicher, dass Termine von der DB AG nicht eingehalten würden. Vor drei Jahren hätte man erstmals die Kostenaufstellung für die von der DB AG geplante Variante versprochen bekommen. Diese Zahlen sollen nun Ende Februar 2008 vorgelegt werden. Außerdem hätte er sich gewünscht, dass man sich darauf verständige, seitens des Regionalverbandes einen unabhängigen Gutachter zu benennen, um ansatzweise eine Gewichtung vorzunehmen. Er bitte darum, die Kommunen nicht im Regen stehen zu lassen, hier handle es sich um eine regionalplanerische Aufgabe. Die Aussage von den sukzessiven Erörterungsterminen höre er heute zum ersten Mal und halte dies für hochinteressant.

VM Jablonski nimmt Bezug auf die Äußerungen von Verbandsvorsitzendem Neideck, wonach ernsthaft nur noch zwei Trassenvarianten in der Diskussion seien. Man möge sich vorstellen, dass es, durch schriftliche Aussage der DB AG bestätigt, für eine betroffene Gemeinde eine bessere als die von der DB AG vorgelegte Variante gebe, diese darüber hinaus kostengünstiger sei und weniger Flächenverbrauch nach sich ziehe. Selbst das Betriebskonzept der

DB AG würde nicht behindert. Er frage sich, ob dies aus Sicht des Verbandsvorsitzenden noch eine ernsthafte dritte Alternative wäre, die zumindest in der Diskussion sein müsste. Diese Alternative gebe es bereits seit 2002/2003 für die Gemeinde Riegel. Die tiefere Untersuchung dieser Variante liege mit Kosten-, Lärmberechnungen etc. seit 2003 vor. Er könne die Kollegen Bürgermeister in diesem Punkt beruhigen. Wenn die DB AG die eingebrachten Trassenvarianten in derselben Tiefe untersuche, wie die der Gemeinde Riegel, so hätte man die Daten und Fakten in der Hand, allerdings auf der Basis der Zugzahlen 2015. Als Fazit könne er festhalten, dass die übrigen, auch von Herrn Seibert vorgestellten Alternativen, bisher nicht den Nachweis erbracht hätten, dieselben Vorteile zu haben. Er hoffe, dass man hier in den nächsten Monaten weiterkomme, ansonsten sehe er für den in der Sitzungsvorlage gewünschten Konsens keine Chance.

VM Klabundt sieht den Faktor Geld als politischen Knackpunkt. Ihm vermittele sich der Eindruck, dass sich die Gutachter bisher gegenseitig hochwertige Detailplanungen bestätigen. Die Varianten seien jedoch unterschiedlich teuer und bis auf das Beispiel Riegel, das er nicht näher kenne, habe er den Eindruck, dass alle Varianten mehr kosten als die entsprechenden DB AG-Planungen. Bisher habe man keinerlei Zusagen auf politischer Ebene für zusätzliches Geld. Sehr wahrscheinlich hätte kein Planer der DB AG Schwierigkeiten, Zusagen zu machen, wenn die entsprechenden finanziellen Mittel zugesichert würden. Auch Minister Rech habe bei seinem Vor-Ort-Termin die klare Aussage getroffen, dass es vom Land kein Geld gebe. Seitens des Bundes oder der EU gebe es ebenfalls keine Zusagen. Solange kein Geld da sei, werde die DB AG-Planungen in allen Bereichen ausschlaggebend sein.

Verbandsvorsitzender Neideck weist darauf hin, dass Innenminister Rech vollständig zitiert werden müsse. Dieser habe auch gesagt, dass man dann nach Berlin fahre, um die Forderungen nach Geld und damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen, Tunnellösungen etc. als Forderung einzubringen, wenn die Raumschaft eine klares Votum für eine Trassenführung habe. Innenminister Rech habe weiter ausgeführt, dass sich die Landesregierung dann die Forderungen der Raumschaft zu eigen machen werde. Die Verständigung auf eine Trassenvariante sei mit großer Wahrscheinlichkeit nicht einstimmig zu erreichen, da bei allen zu diskutierenden Varianten unterschiedliche Betroffenheiten vorliegen. Man werde eine Abwägung treffen und letztendlich mehrheitlich demokratisch entscheiden müssen.

VM D. Ehret sieht es als Mangel, dass nördlich von Kenzingen kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Er habe auch bereits in Stuttgart kritisiert, dass man dies beim Hochwasserschutz ebenfalls unterlassen habe. Die Mehrkosten und die evtl. Zeitverzögerungen müssten in Kauf genommen werden, denn die von der DB AG vorgelegten Planungen seien nicht menschen- und umweltverträglich. Man werde von der DB AG wohl keine Maßnahmen für den Fall der Volllauslastung bezahlt bekommen. Trotzdem müsste man dies untersuchen, um die vorliegenden Varianten ggf. nochmals zu überdenken. Dieser Aspekt wäre für ihn ausschlaggebend, gerade auch im Hinblick auf die Folgekosten aufgrund des Lärmschutzes, um einen unabhängigen Gutachter zu beauftragen.

BM Langensteiner stellt fest, dass die Bahngutachten nicht vollständig seien. Nicht beantwortet würden die Fragen nach den Betroffenheiten und dem Lärmschutz an bestehenden Gleisen. Dies seien die Fragen der Kommunen im

Norden, die beantwortet werden müssten. Hierfür wäre ein relativ einfaches grobes Gutachten ausreichend. Die Kosten hierfür würden sich ebenfalls in einem groben Korridor bestimmen lassen. Er sei etwas enttäuscht, dass dies auf die lange Bank geschoben werden solle. Man müsste heute unter Ziff. 1.5 einen Beschluss fassen, der klar besage, dass man sich nicht vorbehalte, die Gutachten der DB AG nochmals zu begutachten, sondern dass die Betroffenheiten festgestellt werden. Heute habe man gehört, dass die Betroffenheiten bei anderen Trassenvarianten deutlich sinken könnten. Dies müsse das Bestreben sein. Außerdem müsse klargestellt werden, dass die Betroffenen auch die Möglichkeit erhalten, einen Lärmschutz herzustellen. Falls es eine autobahnparallele Trasse gebe, dürften die Kommunen, die näher an der A5 liegen, nicht „im Regen stehen gelassen werden“. Minister Rech habe auch ausgesagt, dass man am Schluss sehen müsse, wenn es noch irgendwo klemme und er sich dann in der Pflicht sehen würde, dass das Land agiere. Er bitte deshalb, die Konsensbetrachtung voranzutreiben und nicht auf die Bahngutachten zu warten. Klare Aussage von Minister Rech sei es gewesen, dass bei Herstellung eines kommunalen Konsens eine gute Chance auf eine Alternativtrasse bestehe.

VM Doll ist der Auffassung, dass heute keiner mehr Vertrauen zur DB AG gewonnen habe. Es habe den Anschein, als wolle die DB AG ihre Variante „durchdrücken“. Man sollte der DB AG mitteilen, dass man auf jeden Fall die vorgelegten Gutachten überprüfen werde. Dies wäre ein Kompromissbeschluss, um sich extern und unabhängig beraten zu lassen und eine Meinung bilden zu können, bevor man sich im Gremium für eine Trassenvariante entscheide.

Abstimmungen:

Der Antrag der Fraktion der Freien Wähler, die eingebrachten Trassenvarianten, die die DB AG auf Betroffenheit, Auswirkung usw. prüft, durch einen vom Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragten unparteiischen dritten Gutachter prüfen und bewerten zu lassen, wird abgelehnt (8 Ja-Stimmen, 23 Nein-Stimmen).

Die Anträge der CDU-Fraktion werden mit geringfügigen Modifikationen **einstimmig beschlossen** (siehe Ziff. 1.2 Satz 2 und Ziff. 1.3 Satz 2 des Beschlusses).

Der Antrag der SPD-Fraktion (siehe Ziff. 1.5 des Beschlusses) wird einstimmig beschlossen.

Beschluss des Planungsausschusses

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert weiterhin eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes, das den Ansprüchen eines menschen- und umweltgerechten Bahnverkehrs gerecht wird.

- 1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Zusage der DB AG vom August 2007, die von Gemeinden entwickelten Trassenalternativen zu untersuchen. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein erwartet, dass die DB AG ihre qualifizierten Untersuchungsergebnisse zu den von den Gemeinden entwickelten Trassenalternativen schnellstmöglich den Gemeinden und dem Regionalverband vorlegt.
- 1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet das Regierungspräsidium Freiburg, die Untersuchungsergebnisse rechtzeitig vor den Erörterungsterminen den betroffenen Kommunen zur Verfügung zu stellen. Dies erfordert, dass das Regierungspräsidium die Erörterungstermine erst festsetzt, wenn die Untersuchungen der DB AG von den Gemeinden ausreichend geprüft werden konnten.
- 1.4 Das Regierungspräsidium Freiburg und die DB AG werden gebeten, über die Untersuchungsergebnisse zeitnah dem Planungsausschuss zu berichten.
- 1.5 Der Planungsausschuss behält sich vor, die Untersuchungsergebnisse der DB AG gutachtlich zu überprüfen.

(einstimmiger Beschluss)