

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 21.07.2005**

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 65 Mitglieder

---

### **TOP 4**

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

hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 9.0 Buggingen - Auggen

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Ehret, Fraktionsvorsitzender Götz, VM Gamb, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM Gwinner, VM Schreiner, VM Schilling, VM de Frenne, VM Greschkowitz

**Verbandsvorsitzender Neideck** führt in den Tagesordnungspunkt ein und erklärt, dass der vorgelegte Beschlussvorschlag zum Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 9.0 Buggingen- Auggen strukturell so gefasst sei, dass er die generelle Position des Regionalverbandes darstellen könne. In wesentlichen Fragen, gerade was die Lärmemission betreffe, habe der Beschluss nicht nur für dieses Planfeststellungsverfahren Gültigkeit, sondern für die Abschnitte von Offenburg bis Weil a. R. Darüber hinaus werde man sich beim Regionalverband zeitnah natürlich mit den einzelnen Abschnitten im Detail befassen. Dabei würden regionalpolitische Besonderheiten besonders herausgestellt.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** ruft nochmals die Erkenntnisse aus der gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee, den Schweizer Partnern und der Région Alsace in Auftrag gegebenen Studie ins Bewusstsein. Hiermit habe man den Focus ein Stück weit auf Fragen lenken können, die sich aus dem Bahnbetrieb heraus ergeben. Viele Kommunen hätten sich in der Zwischenzeit ganz dankbar mit diesen neuen Aspekten beschäftigt. In der Sitzungsvorlage habe man genau unterschieden zwischen der Stellungnahme, die im Planfeststellungsverfahren abgegeben werden soll und den darüber hinausgehenden Erwartungen und Forderungen im Interesse der Region. Es sei wichtig, neben den Überlegungen im Planfeststellungsverfahren von Anfang an zu überlegen, welche politischen Forderungen aus der Region in Richtung des Bundes formuliert werden müssten, um auf dieses und andere Planfeststellungsverfahren in der Weise hinzuwirken, dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern. Er wolle auch hier noch einmal in Erinnerung rufen, dass man bei der Exkursion des Planungsausschusses an den Gotthard-Basis-Tunnel erfahren konnte, dass in der Schweiz die Änderung eines Bundesgesetzes möglich war, als man erfahren habe, dass in einem Abschnitt eine

sinnvolle Lösung nur durch die Änderung des Bundeswasserrechtes erreicht werden konnte. Bei der Durchsicht der Planfeststellungsunterlagen zu diesem Abschnitt habe die Tatsache verwundert, dass der Projektträger auf die Forderungen und Festlegungen des Regierungspräsidiums Freiburg in der Ergänzung zum Raumordnungsbeschluss vom Juni letzten Jahres nicht eingegangen sei. Das Regierungspräsidium habe seinerzeit im Hinblick auf die in Zukunft zu erwartenden zusätzlichen Zugzahlen gefordert, dass bereits in den jetzt laufenden Planfeststellungsverfahren die entsprechenden Nachweise über die Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen erbracht werden. Hierzu habe man keine Hinweise gefunden, was dem Berücksichtigungsgebot des Raumordnungsgesetzes des Bundes widerspreche. Hier müsse man im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eruieren, weshalb sich die Bahn nicht mit den Forderungen zum Raumordnungsbeschluss auseinandergesetzt habe. Man müsse sich ansonsten fragen, weshalb das Regierungspräsidium mit großem Aufwand die Ergänzung des Raumordnungsbeschlusses aus den 90er Jahren so festgelegt habe. Eine ganz andere Frage sei, ob man die Erkenntnisse, die man aus der Lärmwirkungsforschung gewonnen habe, in der Region nicht ernst nehmen müsse und entsprechende Forderungen im Planfeststellungsverfahren aber auch darüber hinaus an den Bundesgesetzgeber und an die Bundesregierung stellen müsse, um die eine oder andere rechtliche Grundlage ändern zu können. Es stelle sich beispielsweise die Frage, ob es richtig sein könne, dass ein Schienenweg geplant werde, ohne dass ein Betriebskonzept vorgelegt wurde oder dass im Bundesverkehrswegeplan Zugzahlen ein Stück weit normativ festgelegt werden, obwohl alle Experten wissen, dass mehr Züge auf den Strecken fahren können. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob der Schienenbonus noch zeitgemäß ist und bei der Planung und dem Bau von Schienenwegen andere Immissionsschutzanforderungen gestellt werden sollen, als beim Bau von Straßen. Ein weiterer Aspekt sei die Frage, ob man aktiven Lärmschutz baulich umsetzen wolle oder ob nicht stärker als bisher an die Lärmquelle, d. h. an das rollende Material herangegangen werden solle. Man habe feststellen müssen, dass nach der bisherigen Fördersituation in Deutschland der Bund lediglich finanzielle Mittel für bauliche Investitionen zur Verfügung stelle. Alle Verbesserungen für das rollende Material, also auch im Hinblick auf eine Modernisierung der Güterzüge, müsse die Bahn aus eigenen Mitteln finanzieren. Die Bahn habe den Regionalverband hierzu Anfang des Jahres durchaus ermuntert, politisch aktiv zu werden, um beim Bund eine Änderung der Förderpolitik zu erreichen. Im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung mit Experten und Abgeordneten des deutschen Bundestages der Region wolle man am 18.11.2005 in Bad Krozingen diese Fragen erörtern. Die Verbandsmitglieder würden selbstverständlich ebenfalls rechtzeitig hierzu eingeladen.

**VM Ehret** erklärt für die CDU-Fraktion, dass man vom Grundsatz her für den Ausbau des 3. und 4. Gleises sei. Diese Maßnahme sei sowohl aus überregionaler als auch aus regionaler Sicht im Hinblick auf den ÖPNV erforderlich. Es müsse nochmals betont werden, dass man sich für eine menschen- und umweltgerechte Lösung von Offenburg bis Weil einsetze. Man könne dies nicht nur sektoral für einen bestimmten Abschnitt sehen, sondern für den gesamten Bereich der Neubaustrecke. Die jetzige, von der Bahn vorgetragene Planung, erfülle im Abschnitt 9.0 bezüglich des Lärmschutzes nicht diese Kriterien. Die in der Beratungsvorlage diesbezüglich gestellten Forderungen trage man deshalb vollinhaltlich mit. Dies treffe auch für die Forderungen an den Gesetzgeber bezüglich des Schienenbonus und des rollenden Materials zu, wohlwissend dass gerade die letztgenannte Forderung schwer umzusetzen sei. Konkret gehe es heute darum, eine Stellungnahme zum Planungsabschnitt 9.0 von Auggen

nach Buggingen abzugeben. Gerade für diesen Streckenabschnitt seien die Kriterien einer menschen- und umweltgerechten Lösung nicht gegeben. Insbesondere seien die Forderungen im Bereich um Buggingen bei der Zusammenführung des 1. und 2. Gleises mit dem 3. und 4. Gleis und dem geplanten Überwerfungsbauwerk nicht enthalten. Im Bereich des nördlichen Markgräflerlandes habe zunächst als Maximallösung die Forderung nach einem Tunnel bestanden. Mit dieser Maximalforderung habe man alle politischen Kräfte und die Bevölkerung für das Thema sensibilisieren wollen. Dies sei gelungen. Zwischenzeitlich sei man in eine umfassende Diskussion eingetreten. Man habe allerdings auch feststellen müssen, dass seitens der Bahn aber auch der verantwortlichen Kräfte in der Bundesregierung keine Offenheit für die Forderungen aus der Region erreicht werden konnte. Vielmehr habe man sich stur auf die gesetzlichen Grundlagen zurückgezogen und die Bahn habe im wesentlichen die Pläne auch so vorgelegt. Die Gemeinden von Buggingen bis Schallstadt hätten sich daraufhin zusammengesetzt und überlegt, wie man zu einer umwelt- und menschengerechten Lösung kommen könne. Hierzu sei ein leistungsfähiges Planungsbüro mit der Prüfung einer Alternativlösung beauftragt worden. Im wesentlichen handle es sich bei der Alternativplanung um eine

Tieferlegung bei der die Bäche und sensiblen Bereiche eine Überdeckung erfahren sollen. Diese Planung sei intensivst mit den Fachbehörden besprochen worden. Die technische Durchführbarkeit sei ebenfalls abgeklärt. Mit den politisch Verantwortlichen, dem Regierungspräsidium und dem Landratsamt sei diese Lösung ebenfalls besprochen worden; von dort habe man entsprechende Unterstützung erfahren. Ferner sei im Kreistag des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald der einstimmige Beschluss gefasst worden, diese Variante aufgrund der vielen Vorteile vorzugswürdig einzustufen und einem Variantenvergleich mit der vorliegenden Planfeststellungstrasse zu unterziehen. Hierbei sei die gleiche Untersuchungstiefe wie bei der Planfeststellungstrasse zugrunde zu legen. Hilfsweise habe man ferner beschlossen, dass im Abschnitt 9.0 keine präjudizierenden Planungen verwirklicht werden dürfen, die sich negativ auf den Abschnitt 8.3 auswirken könnten. Es sei auch nicht vertretbar, dass die Bahn Planungen nach der Salami-taktik vorlege; man müsse die Strecke in der gesamten Raumschaft als Gesamtheit sehen. Man habe sich interfraktionell auf die Einbringung dieser sogenannten KUK-Variante in die heutige Sitzung geeinigt. Seitens der Geschäftsstelle des RVSO habe man darauf hingewiesen, dass eine detaillierte Kenntnis dieser KUK-Variante insbesondere im nördlichen Verbandsgebiet nicht gegeben sei und dass eine diesbezügliche Beschlussfassung für das Gremium schwierig sein dürfte. Deshalb rege er Hilfsweise an, der Regionalverband möge heute die Forderung beschließen, dass der Anschluss an den Streckenabschnitt 8.3 nicht erschwert oder ausgeschlossen werde dürfe. Bei der Stellungnahme für den Abschnitt 8.3 könnte dann eine intensive Beratung und Beschlussfassung erfolgen. Dem heute vorgelegten Antrag der Grünen (Anlage 3 zu diesem Protokoll) könne man nicht zustimmen. Man sei einhellig der Auffassung, dass der Schienenbonus abgeschafft werden solle. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass hierfür jetzt der richtige Zeitpunkt sei und nicht erst nach Fertigstellung der Neubautrasse. Ferner spreche man sich nicht für die seitens der Grünen geforderte Streichung des Absatzes 2.6.1 aus. Die Werte, die für Gemeinden gelten, müssten im Interesse der Menschen auch für die Bahn gelten.

**Verbandsvorsitzender Neideck** merkt an, dass der Regionalverband Hochrhein-Bodensee den heute vorliegenden Beschluss bereits verabschiedet habe. Die Geschäftsstelle habe am 19.07.2005 die sogenannte KUK-Variante erhalten, die

im Rahmen einer Vorlage nicht bis zum heutigen Sitzungstermin aufgearbeitet werden konnte. Da diese Variante primär den Abschnitt 8.3 betreffe, werde man die abzugebende Stellungnahme des Regionalverbandes entsprechend aufarbeiten. Man wolle jedoch in die heutige Beschlussfassung aufnehmen, dass keine Zwangspunkte gesetzt werden dürfen, die die KUK-Variante ausschließen würden.

**Fraktionsvorsitzender Götz** erklärt für die Fraktion der Freien Wähler, dass man grundsätzlich für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn sei. Man trage die Verwaltungsvorlage vollinhaltlich mit, spreche sich darüber hinaus eindeutig für die Abschaffung des Schienenbonus aus und lehne daher den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab. Auch die Streichung der Ziff. 2.6.1 könne man nicht mittragen.

**VM Gamb** führt weiter aus, dass südlich von Buggingen die Bündelung der Gleise stattfinden und somit die prognostizierten Zugzahlen von 500 Zügen fahren werden. Diese Bündelung habe je nach topografischer Lage vor Ort ihre speziellen Probleme. Der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und einige Gemeinden hätten in der letzten Zeit gefordert, die Kreuzungsbauwerke bzw. die Zugangsmöglichkeiten zum Katzenbergtunnel soweit nach Süden zu verlegen, dass kein Güterzug über die alte Trasse und damit über Bellingen - Rheinweiler - Istein fahren könnte. Der Gemeinderat der Gemeinde Auggen lehne dies ab. Ein Kreuzungsbauwerk südlich von Auggen hätte verheerende Folgen. Man könne die Lage von Auggen hier mit der Freiburger Bucht vergleichen, die Südwestwinde würden hier zu einer unerträglichen Lärmbelästigung führen. Die Ausführungen von VM Ehret, dass keine Zwangspunkte für den Abschnitt 8.3 gesetzt werden dürfen, gelte auch für die südlichen Abschnitte 9.2 und 9.3 im Raum Eimeldingen bis Weil.

**Verbandsvorsitzender Neideck** weist darauf hin, dass man dieses Anliegen bewusst nicht in die Vorlage aufgenommen habe, da es Ziel sein müsse, so viele Güterzüge wie möglich durch den Katzenbergtunnel zu führen.

**Fraktionsvorsitzender Sandfort** erklärt, dass die SPD-Fraktion den zügigen viergleisigen Ausbau unterstütze. Die von der Geschäftsstelle herausgearbeiteten Punkte der Beschlussvorlage halte man für zwingend erforderlich, um einen umwelt- und menschengerechten Ausbau zu ermöglichen. Er wolle der Verwaltung ein Kompliment für die Vorlage aussprechen, sie stelle auf sehr gute Art und Weise die Grundsätze zusammen, um die es fachlich gehe. Den Vorstellungen der KUK-Variante könne man auch ohne Kenntnisse der Details folgen. Die jeweiligen Anschlüsse zum Abschnitt 8.3 müssten natürlich gewährleistet sein. Dies sei jedoch im vorgelegten Papier der Geschäftsstelle schon deutlich gemacht worden. Dem Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen könne man nicht zustimmen, da man glaube, dass die beiden Fälle getrennt voneinander betrachtet werden müssen. Man sei sich im Ziel einig, dass der Lärm bei der Quelle in Angriff genommen werden müsse, nur wann mit einer konkreten Umsetzung zu rechnen sei, wisse keiner. Natürlich würde man es begrüßen, wenn das rollende Material so gut wäre, dass man die baulichen Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr benötigen würde – sich dem hinzugeben sei jedoch derzeit illusorisch. Man werde deshalb der Vorlage der Geschäftsstelle zustimmen.

**Fraktionsvorsitzender Friebis** führt für das Bündnis 90/Die Grünen aus, dass ein bestmöglicher Lärmschutz für die Anwohner der Trasse ein berechtigtes und

notwendiges Anliegen sei, das aufgegriffen werden müsse. Wenn man jedoch die immer höher steigenden Anforderungen der unterschiedlichen Seiten sehe, bestehe die reale Gefahr, dass am Ende überhaupt keine Neubaustrecke gebaut werde. Bei den Forderungen falle auf, dass die höchsten und schärfsten Anforderungen aus der Richtung kommen, wo die vergleichsweise geringste Betroffenheit vorliege. Dies sei gerade im Süden der Region deutlich. Hier würden die schärfsten Forderungen gestellt, wohingehend aus Offenburg, Herbolzheim und Kenzingen trotz extremer Betroffenheit eher leise Töne, mit konstruktiven Argumenten zu hören seien. Wenn der Ausbau nicht oder mit noch größeren Verzögerungen komme, hätten betroffene Kommunen wie z.B. Emmendingen oder Freiburg jahrzehntelang keine Entlastung durch die Neubaustrecke. Man solle auch an die Wünsche einer Verbesserung des ÖPNV denken. Es gebe zwischenzeitlich einen regelrechten politischen Wettlauf an Lärmschutzforderungen. Hier würden relativ leichtfertig Forderungen aufgegriffen, deren Realisierbarkeit nicht abschätzbar sei. Eine solche Vorgehensweise würde zu Politikverdrossenheit führen. Es sei keine seriöse Politik Forderungen aufzustellen, von denen man wisse, dass sie sich aus finanziellen Gesichtspunkten nicht realisieren lassen. Bürgerinitiativen könnten natürlich höhere Forderungen stellen, für die Politik sei dies im Hinblick auf die mangelnde Realisierbarkeit nicht angemessen. Die meisten, vom Regionalverband aufgestellten Forderungen würden von seiner Fraktion unterstützt. Im Ziel eines bestmöglichen Lärmschutzes sei man sich einig, man müsse allerdings zwischen den Interessen derjenigen Anwohner, die an der künftigen Trasse liegen und derjenigen, die bereits seit Jahrzehnten an der Trasse liegen und bisher keinerlei Lärmschutz hatten, differenzieren. Die Forderung des Regionalverbandes nach einem Betriebskonzept und einer klaren Aussage zu den Zugzahlen sei gut. Es könne nicht angehen, dass sich die Bahn auf die Zahlen des Verkehrswegeplanes 2003 stütze, obwohl jeder wisse, dass bei Inbetriebnahme in 10 bis 15 Jahren ganz andere Zahlen im Raum stünden. Es sei auch richtig, die maximale Kapazität der Strecke zugrunde zu legen, wenn dieses Betriebskonzept nicht vorgelegt werde. Richtig sei auch, ein Sanierungskonzept für das rollende Material einzufordern. Hier müsse die Politik ihr Hauptaugenmerk sehen. Auch sei es absolut notwendig, die maximale Kapazität an Personen- und Schienengüterzügen durch den Katzenbergtunnel zu führen. Beim Thema Schienenbonus habe man bei seiner Fraktion eine sehr differenzierte Sichtweise. Man sei der Auffassung, dass die generelle Abschaffung des Schienenbonus nicht die Realität treffe. Wenn der Schienenbonus abgeschafft würde, träfe dies auch die Straßenbahnplanungen, den zweigleisigen Ausbau der Höllentalbahn oder die neue Verbindung von Müllheim nach Mulhouse. Ein verstärkter Lärmschutz wäre hier relativ unnötig, weil insbesondere auf den genannten Nebenstrecken nicht viele Züge verkehren und nachts überhaupt kein Verkehr sei. Hier könnten nicht die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Bei Wegfall des Schienenbonus seien solche Nebenstrecken überhaupt nicht mehr ausbaubar, selbiges gelte bei Zugrundelegung der maximalen technischen Kapazität für diese Strecken. Die Abschaffung des Schienenbonus würde für die Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke bedeuten, dass das heutige, zu 100% alte Wagenmaterial der Güterzüge zugrundegelegt werden müsste. Eine Reduzierung von 5 Dezibel würde somit gleichsam die Höhe der notwendigen Lärmschutzwände potenzieren. Es liege ein vor zwei Jahren vom Regio- Verkehrsverbund in Auftrag gegebenes Gutachten vor, das dieser Fragestellung nachgegangen sei und die Konsequenzen aus dem Wegfall des Schienenbonus sowie aus der Zugrundelegung der DIN 18005 berechnet habe. In Hochdorf, einem Mischgebiet, würde dies bei Zulässigkeit von 54 Dezibel beispielsweise bedeuten, dass ein 2,5 km Lärmschutzwand in Höhe von 5 Metern zu errichten wäre. Wenn man hier

nochmals 5 Dezibel reduzieren würde, wie es die DIN 18005 vorsehen würde, bräuchte man einen Lärmschutzwall von 10,5 km Länge in Höhe von 15 Metern. In Lehen, einem reinen Wohngebiet, bräuchte man bei Abschaffung des Bahnbonus 49 Dezibel, was einem 4 km langem Lärmschutzwall in Höhe von 20 Metern entspräche. Dies sei alleine technisch überhaupt nicht machbar. Man sei sich doch in der Zielsetzung einig, die Dezibelzahl in Wohngebieten auf 49 Dezibel nachts zu fordern, sobald die neue Rheintaltrasse in Betrieb sei. Dies entspräche auch der Abschaffung des Bahnbonus. Primär müsse der Lärm-schutz aber an der Quelle ansetzen, d.h. über die lärmarme Umrüstung des rollenden Materials sowie über lärmabhängige Trassenpreise. Dies sei für relativ wenig Geld realisierbar. Er bitte um getrennte Abstimmung, da 90 Prozent der in der Sitzungsvorlage aufgeführten Forderungen sinnvoll und notwendig seien.

**VM Gwinner** begrüßt seitens der FDP-Fraktion den Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle und bittet den einstimmigen Beschluss des Kreistages Breisgau-Hochschwarzwald einzubeziehen. Die Anträge der Fraktion Bündnis 90/die Grünen lehne man ebenfalls ab.

**VM Schreiner** wundert sich über die Ausführungen eines grünen Regionalverbandmitgliedes. In Offenburg führe die Trasse mitten durch die Stadt, zwei weitere Gleise kämen hinzu und 24 Häuser müssten abgerissen werden. Hier werde die Meinung genährt, dass andere betroffene Städte sich nicht lautstark genug artikulierten. Lärm sei Lärm und störe. Es sei nicht einsichtig, weshalb man der Schiene einen Bonus geben solle, der Lärm störe ebenso wie der Lärm bei Straßen. Wenn der Bahnbonus nicht falle, frage sie sich, wie die Bundesbahn dazu kommen solle, ihr Wagenmaterial auszutauschen. Die Autoindustrie reagiere auch nur, wenn Grenzwerte heruntergesetzt würden. Nun wollten ausgerechnet die Grünen den lautereren Lärm hinnehmen, um den ÖPNV zu schützen. Eine Rücknahme der Forderungen käme einer Kündigung der regionalen Allianz gleich, die man von Weil am Rhein bis Offenburg habe. Um in Berlin überhaupt wahrgenommen zu werden, müsse man sehr laut, deutlich und mit einer Stimme reden.

**VM Schilling** führt aus, dass erkennbar geworden sei, dass mit dem heutigen Beschluss auch für die übrigen Planungsabschnitte bis Offenburg die Geschäftsgrundlage gelegt werde. In den Beschlussvorschlag seien die Optionen eingebettet, mittels derer eine Verbesserung erreicht werden könne. Es sei erkennbar, dass man an den unterschiedlichen Trassenvarianten durchaus Verbesserungen brauche, die etwas mehr Geld kosten und nicht im Widerspruch zur Planung stünden. Wer jedoch einmal mit der Bahn verhandelt habe, habe ein Waterloo erlebt, dies zeige z.B. auch, dass der ergänzende Raumordnungsbeschluss des Regierungspräsidiums nicht berücksichtigt wurde. Man müsse aus der Region massiv diese Forderungen stellen.

**VM de Frenne** erklärt, dass es unbestritten sei, dass sich alle für mehr Lärm-schutz in der Region einsetzen. Auch sei es richtig, dass in erster Linie Offenburg dieses mehr an Lärmschutz erhalten müsse, da hier die größte Belastung sei. Deshalb gehöre das Geld für Lärmschutz nach Offenburg und nicht zur Untertunnelung der Maisfelder in das Markgräflerland. Der von der Geschäftsstelle eingebrachte Beschlussvorschlag unter der Ziffer 2.6.1 sei realitätsfern. Die verbindlichen von der Bahn einzuhaltenden Grenzwerte in einen Topf zu werfen mit den Orientierungswerten der DIN 18005 sei sachlich geradezu absurd. Die DIN 18005 als Orientierungsrichtwert halte sich in erster Linie an die

Bauleitplanung der Kommunen. Er zahle jedem Bürgermeister einer Gemeinde über 5.000 Einwohner eine Flasche Wein, der in seinem Gemeindegebiet diese Grenzwerte flächendeckend einhalte. Mit der Forderung der flächendeckenden Einführung dieser DIN mache man sich lächerlich und gefährde die Sache.

**VM Greschkowitz** spricht sich für die Einarbeitung der KUK Variante aus, da gerade das Planfeststellungsverfahren ermögliche, alle Varianten einzubringen. Die von der Geschäftsstelle erarbeitete Vorlage sei sehr gut, insbesondere, da man hier auch darauf hinweise dass der Lärmschutz sofort mit Gesetzesinitiativen auf die aktuelle Situation gebracht werden müsse. Darüber hinaus müsse man auch die Initiativen der Bürgerinitiativen MUT und IGEL herausstellen. Dem Bürger müsse deutlich gemacht werden, dass die Politik solche Initiativen aufgreife.

**Fraktionsvorsitzender Friebis** erklärt, dass man sich bei Ablehnung der Anträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, worauf die bisherigen Redebeiträge hinweisen, bei der Gesamtabstimmung über den Tagesordnungspunkt enthalten werde. 90 Prozent der Sitzungsvorlage könnte man zustimmen, nur die bereits detailliert begründeten Punkte könne man so nicht mittragen.

Der schriftlich vorliegende **Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Anlage 3 zu diesem Protokoll)** wird bei **6 Ja-Stimmen und einer Stimmenthaltung abgelehnt**.

**Der Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle wird um folgenden Absatz ergänzt:**

**2.7** Durch den Abschnitt 9.0 dürfen keine Zwangspunkte für bisher noch nicht offengelegte Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden.

## **Beschluss der Verbandsversammlung**

### **1.1. Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren, Abschnitt 9.0**

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. Die Verbandsversammlung beschließt die um die Ziff 2.7 ergänzte Anlage 1 DS VVS 13/05 Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitt 9.0 Buggingen – Auggen.

**Ergänzung: 2.7** Durch den Abschnitt 9.0 dürfen keine Zwangspunkte für bisher noch nicht offengelegte Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden.

## 1.2. Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Bundesregierung auf, alle für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen entsprechend nachfolgenden Anforderungen zu novellieren.

Dabei muss aus Gründen des Gesundheitsschutzes insbesondere die 16. BImSchV modernisiert werden. Nur über die Änderungen der gesetzlichen Grundlagen zur Planung und zum Bau von Schienenwegen kann eine regionale Akzeptanz für das Schienenbauprojekt ABS / NBS Karlsruhe – Basel herbeigeführt werden.

### Anforderungen

1. Den Planungen zum Bau von Schienenwegen ist ein Betriebskonzept zugrunde zu legen, welches die wesentlichen Annahmen u. a. zum Zugmix und zur Geschwindigkeit enthält. Planungen ohne Betriebskonzept müssen auf die maximale Auslastungsfähigkeit der Strecke abgestimmt sein.
2. Bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen ist der sog. Schienenbonus von -5 dB(A) abzuschaffen.
3. Die Grenzwerte zur Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen müssen denen der Bauleitplanung gleichgestellt werden.
4. Aktiver Lärmschutz erfordert die rasche Umsetzung eines nationalen und EU-weiten Sanierungskonzeptes für das rollende Material nach schweizerischem Vorbild. Nach dem Stand der Technik ist dadurch eine Lärmreduktion um bis zu 70 % möglich.

### Begründung

- zu 1. Nach derzeitiger Rechtslage werden den Planungen von Schienenwegen die im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Prognosezahlen zugrunde gelegt. Auf diesen Prognosen basieren ebenfalls die Berechnungen zum Schallschutz und zum Erschütterungsschutz. Unbeachtet bleibt durch diese relativ vagen und kurzfristigen Prognosen der tatsächlich geplante Betrieb einer neuen oder auszubauenden Strecke.

Die Deutsche Bahn AG wird als privates Wirtschaftsunternehmen bei jeder Maßnahme bestrebt sein, die vorhandene Streckenkapazität aus betriebswirtschaftlicher Sicht maximal auszulasten. Daher reichen Prognosen gerade zur Berechnung der tatsächlich zu erwartenden Lärmpegel und Erschütterungen im Schienenverkehr bei Weitem nicht aus. Berechnungsgrundlage muss entweder ein detailliertes Betriebskonzept oder die maximale Kapazität einer Strecke sein.

- zu 2. In aktuellen Schienenbau- und -ausbauprojekten wird gemäß 16. BImSchV bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen noch der sog. Schienenbonus von -5 dB(A) angewendet. Der Schienen-



bonus wurde bislang von der Rechtsprechung anerkannt. Er wird jedoch sowohl in der Literatur als auch in der Praxis zutreffend kritisiert. Nach der Rechtsprechung ist der Verordnungsgeber jedoch verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten und ggf. entstehende Neuerkenntnisse zu bewerten und zu gewichten.

Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung ist nicht nachvollziehbar, warum beim Schienenverkehrslärm von einer geringeren Störwirkung ausgegangen wird, als dies beim Straßenverkehrslärm der Fall ist. Daher sollte entsprechend der tatsächlichen Lärmwirkung der sog. Schienenbonus abgeschafft werden.

- zu 3. Die Grenzwerte der 16. BImSchV, die derzeit beim Schallschutz entlang von Schienenwegen angewendet werden, unterscheiden sich von den Orientierungswerten der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –, die von den Kommunen bei der Bauleitplanung zugrunde gelegt werden müssen.

Nicht nachvollziehbar ist, warum Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer städtebaulichen Planungen deutlich strengere Werte im Lärmschutz zugrunde legen müssen, um gesunde Lebensverhältnisse zu sichern, als dies von Seiten der Deutschen Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen bei den Planungen von Schienenwegen verlangt wird. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes ist es geboten, die Vorsorgewerte der DIN 18005 auch der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen zugrunde zu legen.

- zu 4. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem aktuellen Stand der Technik ist mittels der Sanierung des Rollmaterials eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Zügen möglich.

In der Schweiz gibt es bereits eine Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Für das Jahr 2015 wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der schweizerischen Güterwagen saniert wurden. In Deutschland muss die bislang ausschließlich auf bauliche Schutzanlagen ausgerichtete Förderpolitik aus Gründen des Gesundheitsschutzes dahingehend geändert werden, dass ein nationales und EU-weites Aktionsprogramm zur Sanierung des rollenden Materials ausgearbeitet und umgesetzt werden kann.

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

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Landesregierung auf, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der o. g. Normen – insbesondere die Anpassung der 16. BImSchV – hinzuwirken.

**(6 Stimmenthaltungen)**