

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 21.12.2006

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 58 Mitglieder

TOP 7

Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg Offenburg und Basel

hier: Gesetzgebungsvorschlag zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung zum Schienenverkehr“ (16. BImSchV)“

- beschließend -

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

Vorsitzender Neideck begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Prof. Dr. Sparwasser, der für die Regionalverbände und die Bürgerinitiativen ein Gutachten erarbeitet hat.

Verbandsdirektor Dr. Karlin erklärt, dass sich der Regionalverband Südlicher Oberrhein seit vielen Jahren als Sprachrohr der Region gegenüber Bund und Land, insbesondere bei Fragen der Verkehrsinfrastruktur, verstehe. Zu den gesetzlichen fachlichen Zuständigkeiten des Regionalverbandes wolle er darauf hinweisen, dass die Beurteilung der Raumwirkungen von Verkehrsinfrastruktur und entsprechenden Maßnahmen in der Region zweifellos zu den gesetzlichen Aufgaben des Regionalverbandes gehöre. Hier zeige sich häufig das Spannungsverhältnis von Fachplanungsträgern gegenüber den Trägern der kommunalen Bauleitplanung, aber auch gegenüber der regionalen Raumplanung. Auf der Ebene der reinen Fachplanung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gehe allzu häufig eine ganzheitliche Betrachtung der Raumwirkungen verloren. Deshalb sei es insbesondere Aufgabe kommunalverfasster Planungsträger, auch die Rechtfertigung formaler gesetzlicher Rahmenbedingungen immer wieder aktuell zu betrachten. Soweit die Innovationskraft von Planungsträgern reiche, sei es geboten, dass diese auch Vorschläge zur sachgerechten Weiterentwicklung maßgeblicher rechtlicher Rahmenbedingungen erarbeite. Das Beispiel des sogenannten Schienenlärmbonus zeige, dass der Bund als Normgeber nur tätig werde, wenn er entweder von der Rechtsprechung oder seitens betroffener Regionen motiviert werde. Die Innovationskraft dieses Regionalverbandes und des kleinen Teams der Geschäftsstelle sei zunächst mit der Veranstaltung in Bad Krozingen im November 2005 bewiesen worden. Seit dieser Zeit seien die Themen „Schienenbonus“ und „Modernisierung des rollenden Materials“ auf der bundespolitischen Agenda. Die Erkenntnisse aus der Veranstaltung in Bad Krozingen vor einem Jahr würden nun mit dem Gesetzgebungsvorschlag der beiden Regionen und der IG Bohr konkretisiert.

Prof. Dr. Sparwasser erläutert den Gesetzgebungsvorschlag.

Fraktionsvorsitzender Mungenast begrüßt namens der CDU-Fraktion die Initiative, die man gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee starte. Damit mache man deutlich, dass eine große Region hinter diesem Anliegen stehe. Man würde sich wünschen, dass in der Ziff. 1.2 des Beschlussvorschlages die Verbandsversammlung nicht nur „begrüßend“ tätig wird, sondern der Begriff „unterstützt“ gewählt wird. Man beschäftige sich in den Gremien des Regionalverbandes seit Monaten mit dem Thema Bahnausbau und spüre immer wieder, dass neben den reinen Trassendiskussionen die Auswirkungen der Lärmschutzmaßnahmen das Hauptproblem darstellen. Im Moment sei die Rechtslage, die die Planfeststellungsbehörde beachten müsse, relativ eindeutig. Mit dieser Rechtslage würden viele Anliegen der Region nicht wirklich verfolgt. Aus diesem Grund halte man es für notwendig, dass diese Initiative zur Abschaffung des Schienenbonus mit den dargestellten zeitlichen Übergangsregelungen gestartet werde. Man beschreibe damit einen schwierigen Weg, bei dem man keine unmittelbaren Erfolgserlebnisse haben dürfte. Man müsse den Abgeordneten sehr deutlich sagen, dass nur damit die Anliegen der Menschen aufgegriffen werden könnten. Seine Fraktion wolle den Ausbau des 3. und 4. Gleises. Dies fordere man seit Jahren in entsprechenden Resolutionen, aber man wolle ihn so, dass er für die betroffenen Menschen erträglich sei. Der aufgezeigte Weg in der Initiative scheine seiner Fraktion hierfür geeignet. Für ihn sei klar, die Abschaffung des Bahnbonus sei der richtige Weg. Die Verbesserung am rollenden Material sei sicherlich die Ideallösung. Hier könne sicherlich auch jeder zustimmen, aber man wisse aus den früheren Diskussionen, dass dies nicht nur ein deutscher Einzelgang sein könne. Im Zeitalter der geöffneten europäischen Grenzen würden immer mehr Güterzüge aus allen europäischen Ländern über hiesige Strecken fahren. Es müsse damit sicherlich die europäische Schiene benutzt werden, um beim rollenden Material Veränderungen zu bekommen. Man trage deshalb die Initiative mit, dass bundespolitisch auf europäischer Ebene Vorschläge gemacht werden. Man hoffe, dass es gelinge, das Anliegen der Studie und des heutigen Antrages rechtzeitig in die laufenden Planverfahren „einzuspeisen“. Man habe zwar wohlwollend vernommen, dass Herr Prof. Dr. Sparwasser der Überzeugung sei, dass das Bundesverwaltungsgericht die Bedenken aufnehme und entsprechende Planfeststellungsverfahren nicht durchgehen lasse, die den nachgewiesenen hohen Anforderungen nicht entsprechen. Man hoffe dies.

Fraktionsvorsitzender Götz stimmt namens der Fraktion der Freien Wähler den vorgelegten Beschlussvorschlägen zu. In der heutigen Sitzung stelle sich das Ergebnis vieler Gespräche und Besprechungen dar. Man könne nur hoffen, dass man mit der Initiative auch Erfolg habe, die Botschaft den Empfänger auch tatsächlich erreiche und die Gesetzesinitiative dort auch ernst genommen werde und eine rechtzeitige Umsetzung möglich sei. Man könne daher der Vorlage uneingeschränkt zustimmen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort erklärt, dass die SPD-Fraktion ausdrücklich begrüße, dass der Ministerpräsident heute den Weg in die Region gefunden habe, um sich intensiv mit der Problematik des Schienenverkehrs am Oberrhein auseinanderzusetzen. Sicherlich würden ihm auch die Überlegungen der Regionalverbände vorgetragen. Er nehme allerdings erstaunt zur Kenntnis, dass es sich hierbei um eine Einladung des CDU-Bezirksverbandes Südbaden handle, der er folge. Er hätte sich gewünscht, dass man die beiden Sitzungen zusammen-

gelegt hätte und Ministerpräsident Oettinger an der Sitzung der Versammlung teilgenommen hätte. So bleibe die Information, was er zu diesem Thema zu sagen habe, nur einer Teilöffentlichkeit zugänglich. Dies sei schade. Ferner rege er an, die Termine des Regionalverbandes für das Jahr 2007 dem einladenden Staatsminister Stächele zukommen zu lassen, damit er seine eigenen Terminvorschläge besser abstimmen könne. Er bittet die Geschäftsstelle, den Herrn Staatsminister mit einem schönen Anschreiben entsprechend zu unterrichten. In der Sache schlage er vor, dass man unter Ziff. 1.4 das Wort „bittet“ in eine Forderung umformuliert: „Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Landesregierung auf...“. Dies stünde diesem Thema gut an. Bei der anderen Ziffer würde er dem Formulierungsvorschlag von Fraktionsvorsitzendem Mungenast gerne folgen. Des Weiteren schlage er vor, die Europaabgeordneten einzubinden. Gerade beim rollenden Material würden sicherlich europäische Abstimmungen anstehen und insofern brauche man hier gute Bündnispartner. Bei der Verbesserung des rollenden Materials sei man seit der Veranstaltung in Bad Krozingen auf einem guten fraktionsübergreifenden Weg. Hier müsse der Ansatz sein, da hier die beste und übergreifendste Wirkung zu erzielen sei. Ein Weg sei – so ähnlich wie beim Flugverkehr – lärmabhängige Nutzungsentgelte einzuführen. Dies könnte auch eine Forderung des Regionalverbandes sein, die man ergänzend mit einbringen sollte. Wenn man lärmabhängige Nutzungsentgelte habe, werde irgendwann automatisch das rollende Material über den Faktor Geld eine Verbesserung erfahren. Ein weiterer Punkt, der bisher noch keinen Niederschlag gefunden habe, sei, dass bei der Verkehrsmenge, die den Lärmberechnungen zu Grunde gelegt worden sei, immer der deutlich in die Jahre gekommene Bundesverkehrswegeplan herangezogen würde. Es sei zu befürchten, dass bei Erfolgen der Planfeststellungsbeschlüsse gerade das Verfallsdatum des Bundesverkehrswegeplanes erreicht sei. Man müsse deshalb darauf Wert legen, dass die Belastbarkeit der Strecke als Grundlage genommen werde. Dies sei auch sinnvoll, da man der Auffassung sei, dass die Rheintalbahn eine wichtige Verkehrsfunktion erfülle. Wenn dies so sein solle, müsse auch von dieser Grundlage ausgegangen werden. Vielleicht könne man dies hier noch ergänzend mit aufnehmen. Abschließend wolle er darauf hinweisen, dass ihn diese Initiative ausdrücklich freue und er sie begrüße. Er denke, allen sei bekannt, dass man keine Gesetzgebungskompetenz und kein Initiativrecht habe. Als betroffene Region stünde es jedoch zu, dieses Thema zu befördern. Deshalb sei er für die Hilfestellung, die man hier leiste dankbar.

VM Andreae begrüßt namens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Initiative und die Form, wie diese weitergetragen werde. Man habe seit zwei Jahren Diskussionen, wie man mit der Lärmproblematik an der Rheintalbahn umgehe. Intention ihrer Fraktion sei es immer gewesen, dass bei Inbetriebnahme der Strecke der Lärmschutz entsprechend der Grenzwerte 4959 eingehalten werde und dass man einen Instrumentenmix benötige, um dies zu erreichen. Sie begrüße es, dass im Entwurf der Lärmschutz am rollenden Material aufgenommen worden sei. Technisch sei hier zwischenzeitlich sehr viel möglich. Der Vorteil beim Lärmschutz am rollenden Material sei, dass er nicht nur regional, sondern bundesweit wirke. Das Problem dabei sei, dass diese Strecke auch von europäischen Zügen genutzt werde, was auch durchaus gewollt sei. Deshalb unterstütze sie die Frage von Herrn Sandfort. Die Forderung nach lärmabhängigen Trassenpreisen schein eine weitere Maßnahme zu sein, um die Umrüstung auch europäischer Güterwaggons auf den Weg zu bringen. Ein nationales Umrüstprogramm koste ca. 600 Mio. Euro und könnte auf den Weg gebracht werden. Die Umrüstung von europäischen Güterwaggons müsste noch mit

anderen Instrumenten begleitet werden. Hier sei bereits angesprochen worden, über die Betriebsgenehmigungen Druck auszuüben. Ein anderes Mittel wären lärmabhängige Trassenpreise. Sie halte es für sehr vernünftig, dass man zwischenzeitlich über die Schienenbonusthematik so spreche, wie dies derzeit getan werde und nicht mehr grundsätzlich die Abschaffung des Schienenbonus im Vordergrund stehe, sondern die Frage, welche Rolle der Schienenbonus an hochfrequentierten Strecken spiele. Der Gesetzesentwurf gehe grundsätzlich von der Intention her in die richtige Richtung. Im Gesetzesentwurf werde des Weiteren geschrieben, dass der Maximalpegel bei Schienenwegen in der Nacht nicht mehr als sechs Mal überschritten werden dürfe. Hier stelle sich die Frage, warum hier eine Einschränkung auf Schienenwege vorgenommen werde. Die gesundheitliche Beeinträchtigung entstehe insgesamt bei der Lärmentwicklung, egal ob diese von der Schiene oder Straße verursacht werde. Bezüglich der Ziff. 1.5 des Beschlussvorschlages, in dem die Abgeordneten der Region – und dies betreffe insbesondere die Abgeordneten der großen Koalition – aufgefordert würden, die Forderungen zu unterstützen, wolle sie darauf hinweisen, dass seit langer Zeit zwei Anträge der FDP und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vorlägen, die im Großen und Ganzen diese Zielrichtung teilen. Sie könne verstehen, dass die große Koalition nicht positiv über Anträge der Opposition in Ausschüssen abstimme. Dies sei scheinbar politisches Geschäft. Es werde allerdings kein eigener Antrag vorgelegt und dies sei das wirklich Irritierende. Hier bitte sie darum die eigenen Leute in der CDU und SPD aufzufordern, eigene Sachen vorzulegen. Deshalb begrüße man auch diese Initiative, die vielleicht auch positiv von den Abgeordneten aus der Region aufgenommen werde. Die bisherigen Erfahrungen im Verkehrs- und im Haushaltsausschuss seien jedoch nicht so, dass es hier eine Bewegung gebe, weder beim Aufsetzen eines Programms für die Umrüstung des rollenden Materials, noch bei der Frage des Schienenbonus bei hochfrequentierten Strecken. Man unterstütze mehrheitlich die Initiative und hoffe, dass der Druck auf die jeweiligen Abgeordneten so ausgeübt werden könne.

VM D. Ehret erklärt, dass auch die FDP-Fraktion sich gerne die Zeit genommen hätte, um den Schulterschluss, die Solidarität und die Geschlossenheit der Region gemeinsam mit dem Ministerpräsidenten fraktionsübergreifend zu zeigen. Die FDP-Fraktion unterstütze die Fortsetzung dieser Initiative, die sehr früh bei der Veranstaltung in Bad Krozingen im Jahr 2005 gestartet worden sei. Diese Veranstaltung suche ihresgleichen. Auch die Aussagen am 16.11.2006 im Planungsausschuss seien sehr eindeutig gewesen und er wolle sich bei der Geschäftsstelle und Herrn Prof. Sparwasser für die sehr detaillierte Vorlage bedanken. Man sei dieser Region, den Bürgerinitiativen und den betroffenen Gemeinden den Schulterschluss schuldig. Sämtliche, auch bei den Stellungnahmen zu den Planfeststellungsverfahren der Abschnitte 8.0 und 7.3 aufgestellten Forderungen seien berechtigt gewesen. Er sehe auch, dass das hier formulierte Maßnahmenbündel der richtige Weg sei. Er teile die Auffassung von Frau Andreae, dass der Schienenbonus in dieser Vorlage sehr differenziert behandelt werde und man die genauen Frequenzen und Haupteisenbahnstrecken formuliert habe. Hier sei man sich einig, dass der Schienenbonus keinerlei Rechtfertigung und Privilegierung mehr habe. Auch sei man sich bezüglich des rollenden Materials einig. Dieses habe die höchste Lärmschutzrendite und sei auch aus verschiedensten Sichtweisen die nachhaltigste Lösung. Sowohl aus Lärmschutzgründen für die Gesundheit als auch aus volkswirtschaftlichen Gründen handle es sich hierbei um die nachhaltigste und sinnigste Lösung. Die beschriebenen Aufwachereignisse mit 6 mal über 75 Dezibel seien schon sehr hoch. Er persönlich halte dies für eine nicht sehr hohe Anforderung.

Nichtsdestotrotz sei dies von der Wissenschaft so vorgegeben worden. Sowohl die Bahn als auch die Flugbetreiber würden mit dieser Anforderung ganz gut „wegkommen“. Er teile auch die Aussagen der Vorredner, dass der Schallschutz an den maximalen Zugfrequenzen bemessen werden müsse. Von passivem Lärmschutz halte er nicht sehr viel. Dies seien Notlösungen für ihn, vor allem auch im Sommer. Betriebsbeschränkungen seien die richtige Lösung, Druck zu erzeugen. Er gehe allerdings auch mit Herrn Sandfort und Frau Andreae einig, dass man lärmbezogene Trassenpreise für die europäischen Güterwaggons finden sollte. Er denke, dass man hier sehr deutliche Preiserhöhungen aufbringen könnte. Man sei sich einig, dass alle das 3. und 4. Gleis, speziell auch für die Güter, wollen und langfristig hier sehr viel Geld verdient werde. Dann sei es jedoch auch berechtigt, dass man, sofern man die Umrüstungen nicht mache, erhöhte Preise zahlen müsse. Man unterstütze auch die Forderung, dass die Abgeordneten der großen Koalition in Berlin bei diesem sehr wichtigen Thema für das Schutzgut Mensch „in die Gänge kommen“ und die Forderungen im Namen aller Betroffenen ernstnehmen.

Vorsitzender Neideck ergänzt die Frage, welche konkrete Aufgabenstellung in diesem Verfahren generell das Regierungspräsidium habe, um die hier artikulierten Interessenslage zu transportieren.

Verbandsdirektor Dr. Karlin führt zum von Fraktionsvorsitzendem Sandfort aufgeworfenen Thema der lärmabhängigen Trassenpreise aus, dass er wie auch bei einem europaweitem Modernisierungsprogramm für die Güterwaggons europarechtliche Fragestellungen sehe. Eine nationale Regelung könnte ganz schnell wieder wettbewerbseinschränkende Wirkungen für Ausländer beinhalten. Dies müsste genauer betrachtet werden. Zum weiteren, von Fraktionsvorsitzendem Sandfort benannten Punkt, die Belastbarkeit der Strecke als Kriterium für die Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen zu nehmen, könne er sagen, dass man diesen Punkt in allen Stellungnahmen sehr dezidiert aufgenommen habe. Für die Frage, die sich hier stelle und die Prof. Sparwasser unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes aufgearbeitet habe, spiele dies nicht die entscheidende Rolle. Ob man nachts 10, 20, 200, 400 oder 700 Züge fahren lasse, sei nicht relevant. Entscheidend sei in erster Linie, dass nicht mehr als 6 mal 75 Dezibel überschritten würden. Zu der von Frau Andreae geforderten tatkräftigen Unterstützung durch die Abgeordneten sei anzumerken, dass man durch diesen Gesetzgebungsvorschlag eine Konkretisierung der Forderung der Regionen, erstmals formuliert in Bad Krozingen, und damit einen neuen „Anlauf“ nehmen wolle. Auf Bundesebene könnte dieser sehr differenzierte Vorschlag dazu dienen, auch in den anderen Fraktionen eine Mehrheit zu bekommen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es ein Armutszeugnis für die Politik wäre, wenn die Rechtssprechung von der Politik eine Nachbesserung einfordern würde.

Vorsitzender Neideck weist darauf hin, dass man im Flugplatzbereich lärmabhängige Gebühren bereits in vielen Bereichen habe. Er habe hier nicht den Eindruck, dass dies gegen Europarecht verstoße. Auch sei es bisher die Überlegung des Regionalverbandes gewesen, dass dies ein „marktgängiger Mechanismus“ sei, um Druck in dieses Thema zu bekommen. Über Preise wären auch Investitionsrefinanzierungen möglich.

Professor Sparwasser führt zu den Fragen von Frau Andreae aus, dass man sich hier nur für die Schiene einsetze, weil man sich hierauf konzentriert habe und aus technischen Gründen. Der Schienenverkehr sei im Wesentlichen fahr-

planmäßig programmiert und damit könne vorhergesagt werden, wie viele Güterzüge beispielsweise nachts und in welcher Zusammensetzung kommen. Dies sei auf der Autobahn dem Grunde nach nicht machbar. Beim Fluglärm sei die Berechenbarkeit genauso wie bei der Schiene. Vom Flugverkehr komme auch die Anleihe. Er halte daher diesen Unterschied für sachlich berechtigt. Zur Frage von Herrn D. Ehret, warum 75 Dezibel zu Grunde gelegt wurden, führt er aus, dass in der Tat sehr viel strengere Werte genommen werden könnten. Bei der noch unter Herrn Trittin auf den Weg gebrachten Novelle des Fluglärmgesetzes seien 53 Dezibel als Maximalpegelkriterium enthalten. Dies sei sehr begrüßenswert. Man müsse allerdings auch sehen, dass der Regelungszusammenhang dort anders sei. Dort habe man eine Abwägungsvorgabe, während es im vorliegenden Falle ein Grenzwert sei. Dies sei ein Unterschied. Ferner habe man in Absprache mit der Geschäftsstelle hier versucht, einen breiten Konsens zu schaffen. Wenn man mit Maximalpositionen käme, würde der Vorschlag vielleicht vorschnell „vom Tisch gewischt“. Dies habe man gerade nicht gewollt. Man könne strengere Werte fordern, er persönlich würde dies auch tun. Zur Frage nach dem Instrumentenmix könne man sehr ins Detail gehen. Dies habe man hier bewusst nicht gewollt, da man es dem Gesetzgeber überlassen wolle, festzulegen, wie die strengeren Werte erreicht werden. Bei einer diesbezüglichen Ausformulierung würde sich dann auch der Regionalverband vielleicht „verheben“, deshalb habe man sich diesbezüglich eine gewisse Zurückhaltung auferlegt. Zur Frage der dynamischen Betreiberpflichten von Herrn Sandfort erklärt er weiter, dass er es wissenschaftlich für sehr naheliegend halte, die dynamischen Betreiberpflichten des Immissionsschutzrechts aus dem Anlagenbereich ebenfalls auf den Verkehrsanlagenbereich anzuwenden. Hier sehe er sachlich kaum einen Unterschied. Auch dies könnte man hier fordern. Es sei jedoch zu befürchten, dass dies einer so grundlegenden Umgestaltung des deutschen Lärmschutzrechts gleichkomme, dass man sich dabei „verhebe“. Wissenschaftlich und praktisch im Namen der Betroffenen würde er dem Vorschlag zustimmen. Taktisch würde er ihn jedoch nicht zum Gegenstand des Vorschlages machen wollen. Zur Frage von Vorsitzendem Neideck nach den Möglichkeiten des Regierungspräsidiums führt er aus, dass es nur Anhörsbehörde sei und insofern nur die Einwendungen sammle und diese kommentiert weiterleite an das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde. Das Regierungspräsidium sei also nicht dafür verantwortlich zu machen, wenn der Planfeststellungsbeschluss nicht den Lärmschutz vorsehe, den man sich vorstelle. Er habe allerdings gegenüber dem Vizepräsidenten ausdrücklich den Wunsch geäußert, dass das Regierungspräsidium seine Distanz zum Regelwerk der 16. BImSchV deutlich mache und ebenso die Planfeststellungsbehörde auffordere, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um diese Auflage ausdrücklich aufzunehmen. Ob dies ohne die vorgeschlagene Rechtsänderung gehe, sei eine spannende wissenschaftliche Frage, die er noch nicht abschließend begutachtet habe. Lärmabhängige Trassenpreise seien als nationale Initiative vorstellbar. Im Bereich des Luftverkehrs sei dies möglich, allerdings auch auf der Grundlage entsprechender Vorgaben. Hier gebe es eine ganze Reihe internationaler Abkommen sowohl auf der Ebene der International Aviation Organisation als auch europäischer Richtlinien, die den Weg hierzu bereitet hätten. Ohne diese europäischen Richtlinien im Hintergrund auf deutscher Seite mit lärmabhängigen Trassenpreisen zu arbeiten, sei zumindest europarechtlich gewagt.

VM Schilling bedauert, dass die heutige Sitzung - eine Sternstunde des Regionalverbandes - ohne die Presse stattfindet. Dies sei zu missbilligen. Im Prinzip seien viele Tausende von dieser Diskussion betroffen. Der Regionalverband

habe hier Hervorragendes geleistet. Auf Seite 3 des Gesetzgebungsvorschlages sei die Rede von 30.000 bzw. im Absatz 2 von 10.000 Zügen in der Zeit von 22:00 und 6:00 Uhr. Wenn man nur den heutigen Bundesverkehrswegplan heranziehe, der einen Prognosehorizont von 2015 vorsehe, dann habe man für die derzeit laufenden Planfeststellungsabschnitte zwischen 22:00 und 6:00 Uhr 65.700 Güterzüge und damit mehr als das Doppelte zu erwarten, was hier gefordert worden sei. Damit sei es mehr als nachweisbar, dass es zu dieser Gesetzesinitiative komme. Er würde sich wünschen, dass hier auch etwas passiere. Ab 01.01.2007 habe man durch die Ratspräsidentschaft in der EU eine starke Position in Deutschland, dies sollte genutzt werden.

Fraktionsvorsitzender Sandfort erklärt, dass er mit seinen Vorschlägen keine neue Gesetzesinitiative erwirken oder die bisherige mit einem neuen Gutachten ausweiten wolle. Sein Interesse sei dahingehend, die beiden angesprochenen Punkte in dem Anschreiben als politischen Ansatz herauszuarbeiten. Zur Frage der Verkehrsmengen nach Belastbarkeit sehe er einen engen Zusammenhang mit dem Bonus. Deshalb sei er sich auch nicht sicher, ob man dies miteinander verknüpfen könne. Seines Erachtens könnte höchstens die Begründung ergänzt werden, dass dieser Aspekt eigentlich eine Rolle spielen sollte. Auch er sei der Auffassung, dass dieser Aspekt weniger initiativ an die Sache drangehängt werden könne. Der Gedanke sollte jedoch nicht verloren gehen, da er für den Bonus aus seiner Sicht eine entscheidende Rolle spiele.

Fraktionsvorsitzender Friebeis begrüßt ausdrücklich, dass sich die Diskussion endlich auf das Hauptthema „Reduzierung des Lärms an der Quelle“ fokussiert und man nicht mehr nur über den baulichen Lärmschutz rede. Damit befinde man sich in ganz guter Gesellschaft. Der Bundesrat habe am 15.12.2006 einen Entschließungsantrag Richtung Bundesregierung beschlossen, in dem genau diese Dinge gefordert würden. Hierbei handle es sich um die Forderungen nach einem Umrüstprogramm für Güterwagen im Umfang von 60 Millionen Euro, der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise und dass dieses Thema auch in der EU eine Rolle spielen solle. Auch das Gutachten bestätige, dass die Lärmschutzrendite zwanzig Mal so hoch sei, wenn man in das rollende Material statt nur in bauliche Maßnahmen investiere. Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Neubaustrecken treffe 5 % der von Schienenlärm belasteten Bevölkerung. Rüste man um, so treffe dies 100 %. Dies entspreche einer 20fachen Rendite. Die Umrüstung von 140.000 deutschen Güterwaggons würde rund 500 bis 600 Millionen Euro kosten. Allein in der Region zwischen Basel und Offenburg seien, sofern der Schienenbonus weg falle und die Forderungen der Bürgerinitiativen und Gremien zum Tragen kommen sollten, 1 Milliarde Euro an zusätzlichen Geldern, um den Lärmschutz zu gewährleisten. Man freue sich deshalb, dass dem rollenden Material auch durch dieses Gutachten bzw. dem Gesetzesvorschlag endlich der richtige Stellenwert beigemessen werde. Man fühle sich hier bestätigt. Der Ausbau der Rheintalbahn werde, wenn er dies richtig sehe, baulich nach den bisherigen Werten und ohne Wegfall des Schienenbonus weiterlaufen. Gleichzeitig werde die Bundesregierung bzw. der Maßnahmenträger durch den Gesetzesentwurf aber quasi gezwungen, den Nachweis zu führen, dass bei Inbetriebnahme bzw. nach Ablauf einer Übergangsfrist die Werte nachweisbar eingehalten werden müssen. Wenn dies tatsächlich umgesetzt werden könne, sei dies genau das, was die Region, Deutschland und ganz Europa benötige. Aus taktischer Sicht sei diese Vorgehensweise viel erfolgversprechender. Wenn man bundesweit Milliarden für baulichen Lärmschutz fordern würde, bekomme man nur die Unterstützung derjenigen, die direkt an den Neubautrassen wohnen. Fordere man hingegen

die Umrüstung vom rollenden Material, so bekomme man von überallher Unterstützung. Es bleibe zu hoffen, dass der gute Gesetzesentwurf auch so weitergebracht werde. Jetzt seien die SPD und CDU am Zuge, nachdem die Vorarbeit von der Opposition der Grünen und der FDP geleistet worden sei. Man dürfe nicht mit unterschiedlichen Zungen hier vor Ort bzw. in Berlin sprechen. Dies führe zu viel Verdross. Es bleibe zu hoffen, dass der Ministerpräsident heute Nachmittag nicht die Aussage treffe, er fordere 1 Mrd. Euro mehr für den Lärmschutz, aber zahlen solle der Bund. Zu Lasten anderer „Geldbeutel“ könne man gut Forderungen aufstellen und dies groß propagieren. Sinnvoller wäre es, wenn er den heutigen Beschluss der Verbandsversammlung übernehmen und in den Bundesrat transportieren würde. Damit könnte er auch in seiner Fraktion punkten.

Vorsitzender Neideck bemerkt hierzu, dass man das Thema „Umrüstung des rollenden Materials“ nicht erst heute entdeckt habe, so wie dies von Fraktionsvorsitzendem Friebis dargestellt worden sei, sondern man dies bereits mit der am 18.11.2005 in Bad Krozingen verabschiedeten Botschaft der Region am Hoch- und Oberrhein an die Bundesregierung gefordert habe. Man habe dies allerdings nun juristisch aufgearbeitet und durch eine entsprechende Initiative in einen Gesamtzusammenhang gebracht.

VM Greschkowitz geht ein auf das Thema Bahnbonus und den Beitrag von Fraktionsvorsitzendem Friebis. Dieser habe heute und bei der letzten Planungsausschusssitzung am 07.12.2006 angemahnt, dass die Regierungsparteien sich dem Thema „enthalten“ und die Abgeordneten der Region hier aktiver sein könnten. Der Beitrag von Frau Andreae sei dahingehend sehr differenziert gewesen, dass auch ein Antrag von der CDU und der SPD kommen solle, wohingegen die Kollegen D. Ehret und Friebis sich negativ über das Verhalten der Abgeordneten geäußert hätten. Er habe sich einen Auszug aus der Bundestagsdebatte vom 28.09.2006 besorgt, in der die Argumente mit K-Sohle usw. inhaltlich sehr gut eingebracht worden seien. Im Ergebnis habe der Abgeordnete Herrmann der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen festgestellt, dass, wenn sich alle vier Fraktionen im Bundestag einig seien, hier ein guter Weg beschritten werde könne. Die Angelegenheit sei dann in die Ausschüsse verwiesen worden. In einem Ausschuss sei allerdings eine Mehrheitsentscheidung zu Ungunsten des Anliegens gefallen. Hierzu hätte er gerne die Stellungnahme von Frau Andreae gehört. Von den anderen Abgeordneten bestehe heute leider nicht die Möglichkeit, eine Aussage hierüber zu erhalten. Es bestehe jedoch die Aufgabe, dies hier objektiv darzustellen. Außerdem gelte es nochmals zu erwähnen, dass in Bad Krozingen die Abgeordneten aller Parteien die Generallinie, wie sie vom Regionalverband vorgegeben worden sei, mitgetragen hätten.

VM Pfeifer-Suger ergänzt zur Einführung des Maximalpegels bei dem Gesetzesentwurf, dass sie dies grundsätzlich gut und richtig finde, allerdings sollte dies auch für die Straße gelten und nicht nur für die Schiene. Es sei aus ihrer Sicht relativ unsinnig, wenn man eine Gesetzesänderung auf den Weg bringe die sich auf die Schiene beschränke und die Straße dürfe weiterhin die Maximalpegel unbegrenzt überschreiten. Der Lärm der Straße sei genauso gesundheitsschädlich wie der Lärm der Schiene. Eine Gleichstellung der Schiene mit der Straße sei für sie in Ordnung, nicht jedoch eine Besserstellung der Straße gegenüber der Schiene. Dies könne sie nicht mittragen und sie appelliere deshalb dringend dies zu ändern, so dass es allgemein für die Straße und die Schiene gelte.

VM D. Ehret weist im Hinblick auf die Äußerungen von VM Greschkowitz darauf hin, dass es für die Abgeordneten der Region nicht immer einfach sei, die eigenen Fraktionen oder die Regierung hinter sich zu bringen. Keinesfalls habe er bei der letzten Sitzung in Emmendingen die Abgeordneten der Region kritisiert. Ganz im Gegenteil. Er habe Fraktionsvorsitzenden Friebis kritisiert, weil dieser den Abgeordneten in Emmendingen vorgeworfen habe, diese würden nur auf Kundgebungen und hier speziell in Offenburg jubeln. Dort seien Abgeordnete aller Fraktionen, sowohl aus dem Bundes- als auch dem Landtag, vertreten gewesen. Man habe dort den Reden Applaus gepflichtet. Diese seien sehr gut gewesen. Die Abgeordneten hätten jedoch nicht gejubelt, sondern seien im Gegenteil sehr betroffen gewesen. Man könne der Bahn hier nur raten, auch an den inneren Frieden zu denken. Diese Billiglösung gegen die Region sei nicht durchsetzbar. An den Emotionen habe er auch persönlich festgestellt, dass hier Unfrieden auf die Region zukommt.

VM Andreae nimmt Bezug auf die Frage von VM Greschkowitz. Die Anträge der Fraktionen der Grünen und der FDP seien in die jeweiligen Ausschüsse, zunächst in den Haushaltsausschuss und dann in den Verkehrsausschuss überwiesen worden. In angesprochenen Rede habe der Abgeordnete Herrmann tatsächlich gesagt, dass sich scheinbar alle einig seien und deshalb etwas geschehen müsse. Sie kenne das politische Geschäft und wisse, dass es - aus ihrer Sicht nach wie vor nicht nachvollziehbar, jedoch gestützt auf viel Erfahrung - nicht möglich sei, Anträgen der Opposition zuzustimmen. Deshalb hätten Anträge der Opposition auch nur den Hintergrund, zu versuchen, die jeweilige Regierungskoalition zu „treiben“, dass sie an dieser Stelle etwas Eigenes vorstelle, weil man sonst den Antrag ablehnen müsste, ohne eine Alternative zu bieten. Tatsächlich sei der Antrag im Haushaltsausschuss ohne Alternative abgelehnt worden. Hingegen sei angenommen worden, ein Lärmmaßnahme-programm mit 50 Mio. Euro aufzustocken. Es sei schön und gut, wenn man an einzelnen neuralgischen Punkten noch die eine oder andere Baumaßnahme vornehme. Was jedoch nicht gemacht wurde sei, dieses Umrüstprogramm in der Größenordnung von 600 Mio. Euro auf den Weg zu bringen. Man könne sich ausrechnen, bis wann sich dies im Vergleich zu baulichen Maßnahmen amortisiert hätte. Sie habe es als sehr erschreckend empfunden, dass der Vorschlag, ein Umrüstprogramm auf den Weg zu bringen, nicht aufgenommen worden sei. Dies wäre mit einem eigenen Antrag seitens der Regierungskoalition möglich gewesen. Im Verkehrsausschuss seien die Anträge geschoben worden. Dies sei eine Chance. Bis Ende Januar 2007 würden die Anträge auf die Tagesordnung kommen. So lange könne die Regierungsmehrheit die Anträge schieben. Nach zehn Sitzungswochen müsse sie dies tun und dies sei in diesem Fall Ende Januar 2007. Ihre Hoffnung sei es, dass die Koalition bis Ende Januar 2007 einen eigenen Vorschlag auf den Weg bringe. Wenn die Anträge im Verkehrsausschuss von der großen Koalition wieder abgelehnt würden, dann sei sie gespannt, wie der Weg weitergehe. Zum Thema „sich hier so und dort so zu verhalten“ teile sie die Einschätzung von VM D. Ehret, dass man auch in der eigenen Fraktion kämpfen müsse und dass Berlin weit weg sei. Kritisch erachte sie allerdings, wenn aus dem Verkehrsministerium selbst und von Staatssekretärinnen und Staatssekretären unterschiedliche Signale gesandt würden. Dies sei eine andere Dimension und hier müsse sie sagen, dass sie mehr Verantwortungsgefühl verlange. Man könne sich aus ihrer Sicht nicht hinstellen und in der Region etwas sehr populistisch versprechen und quasi im gleichen Atemzug wenige Zeit später in Berlin etwas Anderes auf den Weg bringen oder schriftlich etwas Anderes verfassen. Dies halte sie für kritisch und

nicht in Ordnung. Sie teile jedoch die Auffassung, dass es die einzelnen Abgeordneten in der Region mit der Forderung ernstnehmen. Deshalb müsse man sie auch mit einem solchen Weg unterstützen, damit sie in ihrer Fraktion und in den Ausschüssen hierfür werben.

Vorsitzender Neideck fasst zusammen, dass mit der vorgelegten Gesetzesinitiative jetzt eine Grundlage vorliege, bei der sich die Abgeordneten aus allen Fraktionen in Berlin für die Interessenslage der Raumschaft engagieren können. Außerdem weist er darauf hin, dass das Thema lärmabhängige Trassenpreise in der Langfassung explizit behandelt worden sei. Diese Fassung stehe auch im Internet zur Verfügung. In das Anschreiben an die Abgeordneten werde dies nochmals aufgenommen, damit der Gesamtzusammenhang deutlich werde.

Der Beschluss kommt mit folgenden Änderungen zur Abstimmung:

Ziff. 1.2 lautet: „Die Verbandsversammlung **unterstützt** (bisher: begrüßt)....“ .

Ziff. 1.4 lautet: „Der Regionalverband Südlicher Oberrhein **fordert** (bisher: bittet)...“

Ziff. 1.5 Aufnahme der Europaabgeordneten.

Beschluss der Verbandsversammlung

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1.1 | Die Verbandsversammlung bekräftigt die „Botschaft der Region am Oberrhein und Hochrhein an die Bundesregierung“ vom 18.11.2005 (- zum verbesserten Lärmschutz entlang der Aus- und Neubaustrecke „Rheintalbahn“ -). | Anlage 1
DS VVS 11/06 |
| 1.2 | Die Verbandsversammlung unterstützt den im Auftrag der Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein sowie der IG BOHR vorgelegten Gesetzgebungsvorschlag zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung“ . | Anlage 2
DS VVS 11/06 |
| 1.3 | Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert das Bundesverkehrsministerium auf, im Interesse der von Schienenlärm betroffenen Menschen und einer innovativen Weiterentwicklung des Verkehrsträgers „Schiene“ den Gesetzgebungsvorschlag rasch aufzugreifen. | |
| 1.4 | Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Landesregierung, die unter Ziff. 1.3 an das Bundesverkehrsministerium gerichtete Forderung zu unterstützen und eine Bundesratsinitiative zur Realisierung des Gesetzgebungsvorschlags einzuleiten. | |
| 1.5 | Der Regionalverband Südlicher Oberrhein erwartet, dass die Abgeordneten des Deutschen Bundestages und des Europaparlaments aus der Region am Oberrhein die Forderungen entsprechend Ziff. 1.3 und 1.4 tatkräftig unterstützen. | |

1.6 Die Geschäftsstelle wird beauftragt, über die Aktivitäten der unter Ziff. 1.3 bis 1.5 Genannten zu berichten.

(1 Gegenstimme)