

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Hauptausschusses vom 08.05.2008**

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

---

### **TOP 1**

#### **Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel (Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel)**

hier: Ermächtigung zur Auftragsvergabe

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, Fraktionsvorsitzender Götz, Fraktionsvorsitzender Evers, VM Schilling, VM Jablonski, VM de Frenne, VM Benz, VM Gorecky

**Verbandsvorsitzender Neideck** führt aus, dass es sich bei dem Beschluss lediglich um die Ermächtigung der Auftragsvergabe vom Hauptausschuss auf den Planungsausschuss handelt.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** skizziert kurz die aktuelle Situation. Der Planungsausschuss habe in seiner Sitzung am 24.01.2008 die Zusage der DB begrüßt, die von den Gemeinden entwickelten Trassenvarianten und –alternativen auf Kosten der DB AG vertieft untersuchen zu lassen. Gleichzeitig sei die Erwartung ausgesprochen worden, dass die DB AG diese qualifizierten Untersuchungsergebnisse schnellstmöglich den Gemeinden und dem Regionalverband vorlegt und das Regierungspräsidium Freiburg die Untersuchungsergebnisse den betroffenen Kommunen rechtzeitig vor den Erörterungsterminen zur Verfügung stellt. Ferner sei beschlossen worden, dass das Regierungspräsidium Freiburg und die DB AG gebeten werden sollten, über diese Untersuchungsergebnisse zeitnah im Planungsausschuss zu berichten. Diese Beschlusslage sei Gegenstand eines Gespräches zwischen Verbandsvorsitzendem Neideck, ihm und dem Regierungspräsidenten Anfang Februar 2008 gewesen. Bei diesem Gespräch habe Regierungspräsident Würtenberger klar erklärt, dass die Region so viele Erörterungstermine bekommen werde, wie entsprechender Bedarf vorhanden sei. Es habe bis zum 06.05.2008 gedauert, bis die DB AG den Kommunen, Bürgerinitiativen, aber auch dem Regionalverband in Emmendingen die Untersuchungsergebnisse über die verschiedenen Trassenvarianten in einem ersten

Anlage

Überblick präsentiert habe. Man habe den Fraktionsvorsitzenden die Pressemitteilung des Regierungspräsidiums zu diesem Präsentationstermin zur Kenntnis gege-

ben. Hieraus sei erkennbar, dass aufgrund der besonderen Komplexität, aber auch der Untersuchungstiefe der einzelnen Aspekte durch die DB AG das Regierungspräsidium nach Vorlage der schriftlichen Fassung die Gutachtensergebnisse erst prüfen müsse. Hierzu werde sich das Regierungspräsidium der staatlichen Fachbehörden bedienen. Eine seriöse Positionsbeschreibung der Trassenergebnisbewertung erfordere das schriftliche Gutachten. Dies werde spätestens in der Woche nach Pfingsten an die Träger öffentlicher Belange versandt und umfasse rund 100 Seiten sowie einen Ordner Planunterlagen. In den Medien sei in besonderer Weise die Alternative „vierspürige autobahnparallele Trasse“ dargestellt worden. Fragen, beispielsweise zur Lärmbelastung der einzelnen Varianten, seien bei der Vorstellung nur im Ergebnis dargestellt worden, so dass man diese zunächst nur zur Kenntnis nehmen konnte. Niemand sei im Moment in der Lage, dies rechtlich oder fachlich zu bewerten. Auf der Beschlussgrundlage des Planungsausschusses vom 24.01.2008 sollte es sich der Regionalverband durchaus zur Aufgabe machen, ein regionalpolitisches Votum abzugeben, das Ministerpräsident Oettinger zum Bahngipfel mit Bundesminister Tiefensee nach Berlin mitnehmen solle. Dieser Bahngipfel werde von einer eigenen, beim Innenministerium angesiedelten Arbeitsgruppe bis Ende Oktober 2008 vorbereitet. Alle Voten und sonstigen Grobuntersuchungsergebnisse müssten entsprechend bis Ende Oktober 2008 vorliegen. Der Regionalverband könne seinen potenziellen Gutachtern die schriftlichen Unterlagen unmittelbar nach Versand durch das Regierungspräsidium an die Träger öffentlicher Belange überreichen. Ein erstes internes Gespräch zu den Fragen, welche Einzelaspekte vertieft untersucht, welche vergleichenden Betrachtungsmaßstäbe entwickelt und welcher zeitliche und finanzielle Rahmen angelegt werden solle, könne bereits Ende Mai 2008 mit diesen Gutachtern stattfinden. Zum Planungsausschuss am 19.06.2008 wolle die Verbandsgeschäftsstelle die DB AG zur Präsentation der Eckpunkte einladen. Unmittelbar im Anschluss daran könnte der Planungsausschuss die Ergebnisse sowie eine mögliche Gutachtauftragsvergabe durch den Regionalverband beraten und beschließen. Aus heutiger Sicht könnte nach einem entsprechenden Beschluss am 19.06.2008 ein Gutachten bis spätestens Mitte September 2008 vorliegen, das in einer Sitzung der Verbandsversammlung am 09.10.2008 präsentiert werden könnte. Hierauf aufbauend könnte nach entsprechender Beratung ein regionalpolitisches Votum beschlossen und rechtzeitig in die „AG Rech“ eingebracht werden. Die schriftliche Zusage von Regierungsvizepräsident Scherer, wonach die Aussage bekräftigt wird, dass die Kommunen so viele Erörterungstermine wie notwendig bekommen und damit den vorgestellten zeitlichen Ablauf rechtfertigen, ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

**Verbandsvorsitzender Neideck** fasst zusammen, dass dies nur Sinn mache, wenn das Gremium in großer Mehrheit die Auffassung vertrete, dass der Regionalverband zu diesem Thema ein abschließendes Votum abgeben solle. Sicher könne es vor dem Hintergrund unterschiedlicher Betroffenheiten und Interessenslagen kein einstimmiges Votum geben. Aus der Sicht des Regionalverbandes würde er es jedoch für richtig und wichtig halten, ein regionales Votum abzugeben. Damit würde erkennbar, was mehrheitlich in der Raumschaft zu diesem Thema vertreten werde. Dies sollte auf der Grundlage von qualifizierten gutachterlichen Aussagen erfolgen. Nochmals gelte es ferner zu betonen, dass ausreichend Zeit für die vorgeschlagene Vorgehensweise bestehe. Schnellschüsse seien nicht erforderlich.

**Fraktionsvorsitzender Mungenast** führt aus, dass man bei der Haushaltsberatung im Dezember 2007 den Wunsch artikuliert und infolgedessen den Antrag beschlossen habe, dass der Regionalverband eine Bewertung der unterschiedlichen Trassenvorschläge aus der Region vornimmt. Dies wurde vor dem Hintergrund der weiteren Untersuchungen der Bahn in der Planungs-

ausschusssitzung am 24.01.2008 zunächst zurückgestellt. Die Begutachtung durch die DB AG liege nunmehr vor. Es sei richtig, dass der Regionalverband seinerseits eine Begutachtung der unterschiedlichen Trassenwünsche und -varianten vornehme. Jedem sei klar, dass dies aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheiten keine leichte Aufgabe werde. Er sei jedoch der Überzeugung, dass der Regionalverband nach Abwägung aller Argumente der dann vorliegenden Gutachten eine mehrheitsfähige Entscheidung treffen könne und dann auch von der Politik gehört werde. Dem Beschlussvorschlag der heutigen Sitzungsvorlage stimme seine Fraktion zu. Entscheidend sei die politische Argumentation im Hinblick auf den „Bahngipfel“ und wie wirkungsvoll die Ergebnisse der Gutachten noch in die laufenden Planfeststellungsverfahren eingespeist werden können. Von daher könne man dem vorgeschlagenen Zeitplan zustimmen, wenn dies der schnellstmögliche sei. Er wolle jedoch darum bitten, dass die Verbandsgeschäftsstelle bereits aus dem schriftlichen Gutachten der DB AG vorab die Eckpunkte in Form eines Arbeitsprogramms für das eigene Gutachten formuliert und dieses frühzeitig vor der Sitzung am 19.06.2008 mit den Fraktionen kommuniziert. Entscheidend sei, keine Zeit zu verlieren, damit bei den anstehenden Erörterungsterminen auch entsprechend qualifizierte Vorschläge eingebracht werden können.

**Fraktionsvorsitzender Sandfort** entnimmt dem Vorschlag von Verbandsdirektor Dr. Karlin, dass man im Hinblick auf den „Bahngipfel“ nichts versäume, wenn man dem vorgeschlagenen „Fahrplan“ folge. Bei der Tiefenschärfe dürfe man auch die regionalplanerische Sichtweise nicht zu sehr verlassen. Man werde es nicht leisten können, alle kommunalen und lokalen Probleme auf regionaler Ebene zu lösen. Es werde Konflikte geben und eine Einstimmigkeit sei nicht erreichbar. Man sei sich jedoch darin einig, dass es Sinn mache, für die verschiedenen noch ausstehenden Beratungen eine gemeinsame regionale Sichtweise zu bekommen. Es sollte eine Matrix aller von der DB AG untersuchten Varianten erarbeitet werden, die eine Bewertungsgrundlage für eine regionale Betrachtung darstelle.

**Fraktionsvorsitzender Friebis** erklärt, dass ihm zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht klar sei, was bei dem Gutachten des Regionalverbandes tatsächlich untersucht werden solle. Hier gebe es eine große Bandbreite an Möglichkeiten. Vorab sei eine Zusammenfassung der Verbandsgeschäftsstelle über das vorliegende Bahngutachten unabdingbar. Schlussendlich werde es hauptsächlich darum gehen können, die unterschiedlichen Betroffenheiten zusammenzufassen. Dies sei auch Aufgabe des Regionalverbandes. Es könne nicht darum gehen, detaillierte Aussagen über Höhen von Lärmschutzwänden, Tieferlegungen oder ähnliche technische Aspekte zu treffen. Der regionale Aspekt eines vom Regionalverband in Auftrag gegebenen Gutachtens könne nur in der Betroffenheit von Menschen durch Lärm und im Flächenverbrauch oder der Feststellung von Plausibilitäten liegen. Man erwarte von der Verbandsgeschäftsstelle, dass sie den Fraktionen rechtzeitig vor dem 19.06.2008 die Details der Aufarbeitung der Bahngutachten vorlegt. Es sei nicht möglich, erst in der Sitzung den Inhalt des Gutachterauftrages festzulegen. Auch hierzu erwarte man konkrete inhaltliche Vorschläge.

**Fraktionsvorsitzender Götz** unterstreicht, dass genau diese unterschiedlichen Betroffenheiten auf der Bahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel Anlass für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gewesen seien, um ein entsprechendes Gutachten in Auftrag geben zu können. Die Fraktion der Freien Wähler stehe nach wie vor zu dieser Maßnahme. Man habe zwar darauf drängen wollen,

schneller zu agieren, allerdings seien die vorgebrachten Argumente sachlich fundiert, so dass man auch dem vorgestellten Zeitplan folgen könne. Weitere Versäumnisse sollten nicht hingenommen werden, so dass man in diesem Zeitplan bleiben könne. Dem Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage stimme man zu.

**Fraktionsvorsitzender Evers** führt aus, dass man wegen der unterschiedlichen Betroffenheiten die Gutachten nach wie vor für sinnvoll und auch ein regionales Votum des Regionalverbandes für unverzichtbar halte. Den damit verbundenen Konflikten müsse man sich stellen. Man gehe davon aus, dass die Verbandsgeschäftsstelle in bewährter Weise rechtzeitig vor der Sitzung eine geeignete Drucksache übermittle.

**VM Schilling** erklärt, dass das Votum des Regionalverbandes erwünscht werde. Wichtig sei die Einschätzung des Regionalverbandes, ob das Thema Lärmschutz bei dem vorgestellten Gutachten der DB AG ausreichend abgearbeitet wurde. Wenn die noch vorzunehmende Überprüfung zu dem Ergebnis käme, dass dies nicht der Fall ist, sollte ggf. auch ein Lärmschutzgutachten seitens des Regionalverbandes in Auftrag gegeben werden. Es beschäftige die Region, wenn im Abschnitt 7.4 und 8.0 ab dem 7. Juli 2008 die Erörterungstermine laufen, aber erst im September 2008 das Gutachten des Regionalverbandes vorliege. Es sei deshalb erforderlich, einen weiteren Erörterungstermin zu bekommen.

**VM Jablonski** führt aus, dass er, als es zunächst um die Einstellung von Geldern für ein entsprechendes Gutachten seitens des Regionalverbandes gegangen sei, sich noch der Stimme enthalten habe. Zwischenzeitlich vertrete er allerdings die Auffassung, dass man diese Bewertung zum Erreichen einer regionalen Betrachtungsweise benötige, um dann ein mehrheitliches Votum aussprechen zu können. Dabei dürften jedoch, um seriös zu bleiben, nicht nur zwei mögliche Alternativen betrachtet werden. Er habe dies bereits in der Planungsausschusssitzung am 24.01.2008 dargelegt. Es gebe eine Variante, die kostengünstiger sei und weniger Fläche verbrauche. Er bitte deshalb darum, dass die Verbandsgeschäftsstelle bei der Aufstellung der erbetenen Matrix auch die Variante „Bahnhof Riegel“ tatsächlich mit aufnimmt, damit man auch ein vollständiges Bild erhalte. Im Übrigen habe die DB AG bereits im Jahr 2002 und 2003 die tiefgreifenden Untersuchungen, wie sie jetzt gerade aktuell für die autobahnparallele Trasse durchgeführt wurden, vorliegen. Diese Ordner seien über die DB AG oder das Regierungspräsidium erhältlich und könnten vom Gutachter des Regionalverbandes aus seiner Sicht mit überprüft werden.

**VM de Frenne** erklärt, dass der Beschluss laut Sitzungsvorlage vor dem Hintergrund des Vorlaufs getroffen werden könne. Dennoch müsse betont werden, dass bei einem verantwortlichen Umgang mit den vorhandenen finanziellen Ressourcen kein Automatismus verbunden werden könne und dürfe. Zunächst habe man abzuwarten, was die DB AG vorlege. Wenn man nicht in die blinde „Gutachteritis“ verfallen wolle, müsse man sich am 19.06.2008 zunächst überlegen, ob es Sinn mache, wenn ja, welchen Inhaltes es sein solle und durch wen es erstellt werden soll. Er habe das Votum im Rahmen der Haushaltsberatungen nicht so verstanden, als müsse das Geld zwingend ausgegeben werden.

**VM D. Benz** fasst zusammen, dass man sich in der Situation befinde, keinen regionalen Konsens zwischen Offenburg und Riegel zu haben. Wenn man die-

sen gefunden hätte, wäre es müßig darüber reden, ob man ein Gutachten bräuchte oder nicht. Er halte es für geboten, dieses Gutachten in Auftrag zu geben, weil man eine regionalplanerische „Draufsicht“ benötige. Das Ergebnis werde ein Abwägungsprozess sein, der zu einem politischen Votum führe. Keine Gemeinde sei an dieses Votum gebunden, der Rechtsweg stehe trotzdem offen. Er trage die Vorschläge mit, gebe aber zu bedenken, dass der Planungsabschnitt Lahr – Orschweier bis in den Oktober 2008 noch nicht offengelegt sei. Dies bedeute, dass man zu Varianten klare Aussagen treffen werde, obwohl für bestimmte Planungsabschnitte noch keine Offenlage stattgefunden habe. Dies sei problematisch. Er könne die Planung der DB AG nur beurteilen, wenn er auch die offengelegten Unterlagen kenne. Insofern sei aus seiner Sicht keine Eile geboten. Der „Bahngipfel“ sei schon so oft verschoben worden. Dies könnte um weitere 1 bis 2 Monate geschehen. Der regionale Konsens verdiene es, dass regionale Mittel in die Hand genommen werden. Man sollte jetzt auch die Entscheidung treffen, diese Mittel freizugeben und den Planungsausschuss zu bevollmächtigen, dass am 19.06.2008 ein Auftrag erteilt werden könne. Für ihn sei es selbstverständlich, wenn festgelegt werde, welche Aufgaben damit verbunden seien, dass alle Güter – dazu gehörten Mensch, Lärm, Natur und Umwelt – abgewogen werden. Nur dann sei in diesem Gremium auch eine sachgerechte Entscheidung möglich.

**VM Gorecky** bezweifelt, ob die im Haushalt eingestellten Mittel ausreichend sind, da man erst am 19.06.2008 festlegen werde, welchen Umfang die Gutachten haben und in welche Tiefe sie gehen werden. Es könnte sein, dass man heute einen Beschluss fasse und der Hauptausschuss möglicherweise dennoch erneut einberufen werden müsse, um überplanmäßige Ausgaben zu beschließen. In dem Gutachten sollen unterschiedliche Betroffenheiten herausgearbeitet werden. Die ganz konkreten regionalplanerischen Aspekte sollten jedoch nicht vergessen werden. Dies seien die Zielsetzungen, die man im Regionalplan definiert habe. Diese Betrachtung würde auch in ein solches Gutachten gehören. Hierbei gehe es nicht um verschiedene Trassenvarianten und unterschiedlichen Betroffenheiten, sondern in erster Linie um die Betroffenheit des Regionalverbandes. Man müsse die eigene, im Regionalplan definierte Zielsetzung hinterfragen lassen und prüfen, inwieweit eine Beeinträchtigung dieser Ziele durch die unterschiedlichen Trassenvarianten bestehe. Hierum wolle er ausdrücklich bitten. Damit habe man möglicherweise ein weitergehendes Untersuchungsergebnis als ursprünglich angedacht.

**Verbandsvorsitzender Neideck** erklärt, dass man – unterstellt, das Gutachten würde teurer – auch zu einer zusätzlichen Hauptausschusssitzung einladen könnte.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** führt aus, dass man bei der Auseinandersetzung mit Gutachten Zeit benötige. Er müsse hier um Geduld bitten. Heute könne niemand mit Gewissheit sagen, ob man in drei oder vier Wochen abschließend abgestimmte Gutachten in Auftrag geben könne. Deshalb sei es richtig, dass potenzielle Gutachter von Anfang an mit einbezogen würden. Man sei sich immer einig gewesen, dass es in erster Linie darum gehe, aus einer regionalen Sicht lokale Betroffenheiten in einer Matrix darzustellen. Alle, die am 06.05.2008 bei der Gutachtenspräsentation dabei gewesen seien, hätte das Gefühl beschlichen, nicht richtig nachvollziehen zu können, wie die Bewertungen zustande gekommen seien.

Beim Thema „Lärmdifferenzbetrachtung“ habe sich beispielsweise die Frage

gestellt, ob die Variante Null (1. + 2. Gleis) mit oder ohne Lärmsanierungsmaßnahmen betrachtet wurde. Dies seien elementare Fragen, die zunächst aus dem Gutachten herausgelesen werden müssten. Anschließend folge eine Betrachtung, ob die Aussagen unter fachlichen und juristischen Gesichtspunkten zutreffen. Außerdem müsse die regionale Betrachtung lokaler Betroffenheiten interdisziplinär organisiert werden. Alle Professoren, mit denen er bisher gesprochen habe, hätten zum Ausdruck gebracht, dass sie nur auf ihrem Spezialgebiet eine seriöse Betrachtung vornehmen könnten. Die Kunst werde darin liegen, in der Kürze der Zeit bis zum 09.10.2008 eine interdisziplinäre Betrachtung hinzubekommen. Ein weiteres Beispiel sei, dass am 06.05.2008 bei der Lärmbetrachtung niemand nachvollziehen konnte, ob bei der Variante „vier Gleise an der Autobahn“ die Gleise ebenerdig zur Autobahn, mit einer Tieflage, mit einer Einhausung oder mit Lärmschutzwänden betrachtet wurden. Auch dies sollten die Gutachter genauer ansehen und einen Versuch unternehmen, die Auswirkungen solcher Maßnahmen in bestimmten lokalen Abschnitten zu verifizieren. Festgehalten werden müsse aber, dass die DB AG ihren Optimierungsauftrag ernstgenommen habe. Sie habe nicht nur die Varianten der Kommunen untersucht, sondern aus der Variante „autobahnparallele Trasse“ für das 3. + 4. Gleis auch eine Optimierung hin zu vier Gleisen versucht. Ob dies das Nonplusultra sei, könne heute niemand seriös sagen.

Zu den Ausführungen von VM Gorecky erklärt er, dass Fragen der Raumentwicklung, wie sie einem Regionalverband ureigenst zukommen, bisher weitgehend ausgeblendet worden seien. Dies hänge damit zusammen, dass man kein Raumordnungsverfahren durchgeführt habe. Bei der Durchführung von Raumordnungsverfahren in Deutschland liege es an den Vorhabensträgern, entsprechende Alternativen einzubringen. Es sei nicht Aufgabe eines Planungsträgers, die optimale Variante gestalterisch und planerisch zu ermitteln.

### **Beschluss des Hauptausschusses**

Der Planungsausschuss wird ermächtigt, eine Auftragsvergabe für die gutachterliche Bewertung alternativer Trassenführungen der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel zu beschließen.

**(einstimmiger Beschluss)**