

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 09.12.2010

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 60 Mitglieder

TOP 8

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel

hier: Aktueller Sachstand

- *mündlicher Bericht* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin

Die Arbeitsgruppe Cluster 3 (Abschnitt von Offenburg bis Riegel), so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, habe vom Projektbeirat den Arbeitsauftrag erhalten, zusammen mit der Bahn ein Pflichtenheft zu entwickeln, um primär unter Lärmgesichtspunkten vergleichend eine optimierte Antragstrasse mit einer optimierten Autobahnparallele weiter zu untersuchen. In diesem Zusammenhang wolle er ausdrücklich nochmals den Zusammenhang mit dem Haushalt des Regionalverbandes für das Jahr 2011 herstellen. Hier habe man einen Betrag für eine weitere fachliche Begleitung durch externe Experten eingesetzt. Damit könne die Verbandsversammlung auf der Basis neuer Erkenntnisse der vergleichenden Betrachtung beraten. Ob es dabei zu einer Änderung gegenüber der Beschlusslage vom Oktober 2008 oder einer Bekräftigung komme, werde voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2011 in der Verbandsversammlung diskutiert. Des Weiteren habe Frau Landrätin Störr-Ritter als Vorsitzende der Arbeitsgruppe Cluster 2 zu einer Arbeitsgruppensitzung eingeladen. Dort gebe es zwei Unterarbeitsgruppen, die für den Stadtbereich Freiburg bzw. den Bereich südlich der Stadt Freiburg bis Buggingen zuständig seien.

Darüber hinaus wolle er zwei andere Punkte ansprechen, die ihm über die Medienberichterstattung bewusst geworden seien, dass es hier sehr viel Unsicherheit und auch Unklarheit in der Region gebe. In der Mittelbadischen Presse vom 30.11.2010 sei ein großes Interview des Schweizer Botschafters in Berlin, Tim Guldemann, zum Thema „Rheintalbahn“ zu lesen gewesen. Der Botschafter habe auf die Frage, welcher Zeithorizont vereinbart worden sei, deutlich gemacht, dass es kein konkretes Datum gebe. Tatsächlich stehe im Vertrag von Lugano aus dem Jahre 1996, dass man aufeinander abgestimmte Maßnahmen der Schieneninfrastruktur anstrebe, um die Leistungsfähigkeit zu sichern. Die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT auf schweizerischem und deutschem Gebiet sollen schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage aufeinander abgestimmt und erhöht werden. Diese Vereinbarung gelte bis zum 31.12.2020, es sei denn, sie werde von einem der beiden Vertragspartner gekündigt. Die Vereinbarung im Originaltext werde dem Protokoll (**Anlage 3**) beigelegt.

Des Weiteren, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, sei im Zusammenhang mit der Schlichtung um „Stuttgart 21“ ein sogenannter Stresstest zur Simulation künftiger Betriebsabläufe in dem unterirdischen Bahnhof vorgeschlagen worden. Er wolle darauf hinweisen, dass der Gutachter des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, Prof. Dr. Martin, seinerzeit beim Erörterungstermin im November 2009 deutlich gemacht habe, dass es Stand der Technik sei, die betriebstechnischen Belastungsgrenzen über entsprechende Simulationen aufzuzeigen. Vor diesem Hintergrund habe er zum Abschluss des Erörterungstermins den förmlichen Beweisantrag gestellt, dass diese nicht vorgenommene Betriebssimulation für den Abschnitt Offenburg Süd bis Riegel nachgeholt werde. Seither seien 13 Monate vergangen. Auf Nachfrage beim Regierungspräsidium als zuständige Anhörungsbehörde habe man die Auskunft erhalten, dass die DB bisher über die Beweisangebote noch keine abschließende Antwort gegeben habe. Er wolle damit deutlich machen, dass der eine oder andere Gesichtspunkt, den Herr Geissler als Schlichter bei „Stuttgart 21“ gebracht habe, nichts anderes beinhalte als Themen, die man hier in der Region mit Hilfe der Wissenschaftler auch schon in das Verfahren eingebracht habe.