

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 18.12.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 59 Mitglieder

TOP 6

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel

hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 7.3 Lahr - Mahlberg

– *beschließend* –

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Benz, VM Guderjan, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, Fraktionsvorsitzender Evers, VM Metz, VM Dr. Müller, VM Pfeifer-Suger,

Verbandsdirektor Dr. Karlin erklärt, dass sich die Vorlage zu diesem Planfeststellungsabschnitt in der Tradition der bisherigen Stellungnahmen zu den früheren Planfeststellungsabschnitten halte. Zusätzlich sei eine Information von Ende November 2008 zum Thema Güterzugzahlen hinzugekommen. Diese Frage sei für den Lärmschutz und die Frage der baulichen Ausgestaltung der Strecke ganz wichtig. Auf der Seite 6 des Entwurfs der Stellungnahme habe man Ausführungen hierzu gemacht. Das Büro, das im Auftrag des Landes Baden-Württemberg die Frage der Kapazitäten und der Prognosen bis 2025 erarbeitet habe, sei zu einer theoretischen Gesamtkapazität von 862 Zügen gekommen. Bisher habe man anknüpfend an Erfahrungswerte aus der Schweiz mit rund 620 Zügen gerechnet. Durch Aufnahme der neuen Zugzahlen in die Stellungnahme, solle das Regierungspräsidium daran erinnert werden, welche Streckenkapazitätswerte mit ganz neuen Dimensionen zu Grunde liegen. Der Bundesverkehrswegeplan spreche sogar nur von 436 Zügen. Dies sei neben der fachlichen Seite auch eine ganz wichtige politische Botschaft.

VM D. Benz dankt der Verbandsverwaltung für die recht umfangreiche und sehr detaillierte Sitzungsvorlage. Die gerade nochmals vorgetragenen Zahlen müssten seines Erachtens die Verbandsversammlung in ihrem am 09.10.2008 getroffenen Beschluss, mit dem die Güterbahntrasse entlang der Autobahn gefordert worden sei, bestärken. Die heutige Beschlussvorlage sei die konsequente Fortsetzung dieses Beschlusses. Die Mehrheit der CDU Fraktion werde dem Beschlussvorschlag heute zustimmen. Die Stadt Mahlberg liege in dem Planungsabschnitt 7.3 und habe auf eigene Kosten eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Die technische Machbarkeit der Trasse an der Autobahn stehe außer Frage. Auch im Hinblick auf den Naturschutz zeige sich, dass die Trasse an der Autobahn günstiger sei, als die Antragstrasse und auch beim Lärmschutz schneide die Autobahntrasse besser ab. Unter diesen Gesichtspunkten würde man es als betroffene Gemeinde begrüßen, wenn heute auch der Regionalverband dem Beschlussvorschlag wiederum mit großer Mehrheit, folgen würde. Der Vortrag von Prof. Dr. Scholl habe darüber hinaus gezeigt, dass Entlastungen auf den Autobahnen vom Lastwagenverkehr zu Gunsten der Schiene seien. Dies wolle man, aber dann sollten auch die Lasten des zukünftigen Verkehrs auf den zusätzlichen Gleisen gerecht verteilt werden.

VM Guderjan stellt fest, dass die Linien gleich verlaufen, wie in der Sitzung am 09.10.2008. Der Regionalverband habe sich mittlerweile eine saubere Argumentation erarbeitet, was sicherlich keine leichte Aufgabe gewesen sei. Sein Dank hierfür gelte der Verbandsführung, der Verwaltung und den Verbandsgremien, insbesondere dem Vorsitzenden und dem Verbandsdirektor für deren persönlichen Einsatz. Die Fraktion der Freien Wähler werde der Sitzungsvorlage mit sehr großer Mehrheit zustimmen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort führt aus, dass man hier die konsequente Fortführung der bisherigen Beschlusslage und eine Klarstellung habe, wie man gedenke, mit der Frage der Trassenführung umzugehen. Durch den Hinweis seitens Verbandsdirektors Dr. Karlin auf die Zugzahlen sei nochmals deutlich geworden, dass es sich hier um eine Güterverkehrstrasse handle. Dies spreche dafür, die autobahnparallele Schienenführung zu unterstützen. Nur so sei eine sinnvolle Trennung in der Region herbeizuführen. Dies spreche ferner dafür, in einer europäischen Dimension zu denken und sich für eine Magistrale einzusetzen. Er hoffe, dass die Zugrundelegung der neuen Zugzahlen auch beim Eisenbahnbundesamt zum Tragen komme. Man werde auf den verschiedensten politischen Ebenen einwirken müssen, um genau dies zu erreichen.

Fraktionsvorsitzender Friebis stellt fest, dass die einzelnen Stellungnahmen zu den Planfeststellungsverfahren immer umfangreicher, immer besser und fachlich kompetenter würden. Dies sei auch mit ständig neuen Erkenntnissen in Zusammenhang zu bringen. Man habe hier eine sehr gute Stellungnahme. Er sei gespannt, wie man sich mit den vielen einzelnen, inhaltlich sehr gut begründeten Punkten auseinandersetzen werde. Es sei die richtige Strategie, die sachlichen Probleme aufzuführen und möglichst fachlich gut zu untermauern. Er bitte jedoch darum, dass man die Ziffern 1.1.3 und 1.1.4 getrennt von den anderen Ziffern abstimmt. Bei diesen beiden Unterziffern gehe es darum, sich positiv gegenüber der autobahnparallelen Trasse auszusprechen und damit hätten einige Kollegen Probleme.

Verbandsvorsitzender Neideck sagt eine getrennte Abstimmung zu.

Fraktionsvorsitzender Evers sieht den Zusammenhang zur Abstimmung vom 09.10.2008 hergestellt. Trotz der neuen Zugzahlen gebe es ansonsten im Grundsätzlichen keine neuen Argumente. Deshalb werde der Vorlage auch in der FDP Fraktion überwiegend zugestimmt.

VM Metz führt aus, dass seitens der CDU zwar eine große Mehrheit, aber keine Einigkeit bestehe. Im Moment könne in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen, als würde sich die Region einmütig für eine autobahnparallele Trasse aussprechen. Er wolle nochmals betonen, dass es 11 Kommunen entlang der Antragstrasse gebe, davon seien 6 für und 5 gegen die Antragstrasse. Man habe bei der ganzen Diskussion den Eindruck, dass diejenigen, die das, was bis zum 09.10.2008 in der Region über 20 Jahre festgeschrieben worden sei, als Störer des großen Friedens angesehen werden. Er denke, dass diejenigen, die auf Grundlage der bisherigen Planungen ihre Städteplanung ausgerichtet haben, zumindest das Recht haben sollten, ihre Position deutlich zu vertreten. Es sei übrigens auch aus dem Gutachten des Regionalverbandes und der heutigen Vorlage nicht eindeutig ersichtlich, dass sich die Autobahntrasse aufdränge. Hier werde zu Recht geschrieben, dass die alternative autobahnparallele Trasse unzureichend betrachtet sei. Dennoch empfehle man unter Ziff. 1.1.3., dass man genau diese unzureichend betrachtete Trasse mit unterstützen solle. Man rede momentan von einer theoretischen Kapazität der Rheintalbahn. Es gebe auch eine theoretische Kapazität der Autobahn, mit einer ganzen Menge Leistungsmöglichkeiten in der Nacht. Er gehöre nicht zu denen, die glauben dass, eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu einer Entlastung der Autobahn führen werde. Man habe zumindest bisher eine Zunahme der Verkehre und sollte schauen, dass möglichst viel davon auf die Schiene verlagert werden könne. Aber diejenigen, die heute an der Autobahn wohnen und nun zusätzlich den Güterzugverkehr zugemutet bekommen sollen, hätten das gleiche Recht auf Lärmschutz, wie diejenigen, die bereits bisher an der Trasse wohnten. Es könne durchaus sein, dass sich die Sache zum Phyrussieg entwickle, wenn eine Trasse als sogenannte Güterzugstrasse an der Autobahn gebaut werde. Erstens lasse sich die Bahn auf kein Betriebskonzept festlegen und zweitens verwirke man, so auch der Brief vom Verkehrsminister, den Anspruch auf Lärmschutz an der bisherigen Antragstrasse. Wenn sich die Versammlung mehrheitlich durchsetzen würde, könnte dies durchaus dazu führen, dass die Raumschaft eine zweite Bahntrasse, aber an keiner Stelle einen Lärmschutz erhalte. Deshalb würden die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung bei ihrer Position bleiben.

VM Dr. Müller hält es für richtig, hier nicht nochmals eine Grundsatzdiskussion zu führen, nachdem man am 09.10.2008 einen großen Mehrheitsbeschluss gefasst habe. Er wolle sich bei Dr. Karlin, Herrn Neideck, der Verwaltung und dem Gremium für die Unterstützung bedanken. Morgen würden Bürgermeister Benz von Mahlberg und Vertreter der Stadt Lahr die Einwendungen beim Regierungspräsidium abgeben, die im Hinblick auf den Streckenabschnitt gemacht worden seien. Derzeit seien dies 19.500. Dies sei auch ein Votum, wenn man von Mehrheiten spreche.

VM Guderjan möchte nochmals mit dem Irrglauben aufräumen, der verschiedentlich verbreitet werde. Das, was in den 90er Jahren von der Bahn als Vorhaben avisiert worden sei, sei nicht vergleichbar mit dem, was Bahn jetzt bauen wolle. Die jeweiligen Parameter seien viel zu unterschiedlich. Wenn man heute die Entwicklung der Zugzahlen betrachte und diese zum Vergleich heranziehe, so seien dies vollkommen unterschiedliche Vorhaben. Dies sei wichtig, wenn man über die Autobahnbündelung spreche.

VM Pfeifer-Suger weist darauf hin, dass es sich bei den 862 Zügen um theoretische Zugzahlen handle. Wenn man das Gutachten lese komme man zu dem Schluss, dass diese Zahl eher zur Panikmache geeignet sei, als dass es sich dabei um die tatsächlichen Zugzahlen handle. Beispielsweise sei nicht berücksichtigt, welche Kapazität die nördlichen oder südlichen Abschnitte hergeben oder wo die Züge herkommen bzw. hinfahren sollen. Die tatsächlichen Betriebsbegebenheiten seien ebenfalls nicht berücksichtigt. Es seien rein theoretische Zahlen und sie halte es für übertrieben, diese als Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren heranzuziehen. In der Praxis würden diese Züge nie auf dieser Strecke fahren.

Verbandsdirektor Dr. Karlin weist darauf hin, dass die letzte Wortmeldung eventuell einem Missverständnis unterliege. In dem Entwurf der Stellungnahme stehe lediglich, dass der Regionalverband fordere, die maximale Streckenkapazität zu Grunde zu legen. Man habe nicht hineingeschrieben, dass es diese 862 Züge sein sollen. Dies wisse man selbst auch nicht. Ihm sei es nur darum gegangen, diese große Diskrepanz zwischen den Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan mit den 436 Zügen und dem, was ein unabhängiges Büro im Auftrag des Landes Baden-Württemberg als theoretische Streckenkapazität mit 862 Zügen ermittelt habe, deutlich zu machen. Hier würden Welten dazwischen liegen, ohne dass jemand von der Verbandsgeschäftsstelle oder der Versammlung für sich in Anspruch nehmen könne, die präzise Zahl, die die Streckenkapazität abbilde, zu kennen.

Die Abstimmung erfolgt differenziert.

1 Beschluss der Versammlung

1.1 Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr - Mahlberg

1.1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

1.1.2 Die für den Abschnitt 7.3 vorgelegte Planung wird abgelehnt weil,

- die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind und
- die Alternative autobahnparallele Trasse unzureichend betrachtet ist.

(einstimmiger Beschluss)

1.1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich gemäß des regionalpolitischen Votums seiner Verbandsversammlung zu einer bevorzugten Betrachtung des Schutzzieles Lärminderung und fordert, dass das 3./4. Gleis im Planfeststellungsabschnitt 7.3 als Teil einer zweigleisigen Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel geführt wird.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Vorhabensträgerin auf, hierfür planfeststellungsreife Unterlagen vorzulegen. Dabei fordert die Region sämtliche schalltechnische und flächenmäßigen Optimierungsmöglichkeiten zu nutzen, damit für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund von Straßen- und Schienenverkehrslärm vermieden wird.

In den Ortslagen entlang der bisherigen Bahnstrecke muss eine durchgehende, über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmsanierung gewährleistet sein.

1.1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein gibt die beigefügte Stellungnahme ab.

(7 Gegenstimmen, 2 Enthaltungen)

1.2 Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006 sowie 09.10.2008 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, insbesondere

- die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren sowie
- im Interesse aller an Schienenwegen lebenden Menschen ein nationales und EU-weites Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ rasch umzusetzen.

Das Bundesverkehrsministerium wird als das für den Verkehrsträger „Eisenbahn“ zuständige Ressort aufgefordert,

- die Überprüfung des Schienenbonus nicht weiter zu verschleppen;
- die Ergebnisse der bereits im Frühjahr 2006 zugesagten wissenschaftlichen Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm zeitnah vorzulegen sowie
- über den derzeitigen Sachstand der Prüfung des Gesetzgebungsvorschlages zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr (16. BImSchV)“ zu informieren.

1.3 Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07.2005, 08.12.2005, 10.05.2006, 07.12.2006, 21.12.2006 sowie 09.10.2008 an die Landesregierung gerichtete Forderung, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der einschlägigen Normen - insbesondere die Anpassung der 16. BImSchV - hinzuwirken.

- 1.4** Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weiterhin konstruktive Vorschläge im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen zu erarbeiten und hierüber zu berichten.

(einstimmiger Beschluss)