

**Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der
Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein
vom 26.02.2015**

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 72 Mitglieder

TOP 2

**Aus- und Neubau der Rheintalbahn
(Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel)**

hier: Regionalpolitisches Votum

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM Scherer, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Doll, Fraktionsvorsitzender Friebis, Fraktionsvorsitzender Baas, VM Dr. Müller, VM Metz, VM Schreiner, VM Klare, VM Hurth, VM Schröder, VM Paleit, VM Prof. Dr. Dr. Essmann, VM Dr. Louis, VM Guderjan

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt neben den Verbandsmitgliedern, Herrn Dassler und Herrn Adam von der DB, Herrn Hoffmann vom Regierungspräsidium Freiburg, die Medienvertreter und das anwesende Publikum. Der Regionalverband befasse sich bereits seit 10 Jahren mit dem Thema Aus- und Neubau der Rheintalbahn. Zuletzt habe sich die Bezirksversammlung 2008 dieses Themas angenommen und die Forderung nach vergleichbaren planfeststellungsreifen Unterlagen, sowohl für die Antragstrasse, als auch für die autobahnparallele Trasse aufgestellt. Nun habe man in der Tat keine planfeststellungsreifen Unterlagen vorliegen, jedoch hinreichend bekannte Untersuchungen, die man am 08.01.2015 nochmals in einer nichtöffentlichen Bezirksversammlung erörtert habe. Darüber hinaus sei die Zusammenfassung im sogenannten „Ewen-Papier“ bekannt. Er wolle all denen danken, die das Thema in den letzten Jahren in Cluster 3 vorbereitet hätten. Dieser Dank gelte insbesondere auch dem Landrat des Ortenaukreises als Clustervorsitzender. Seitens der Verbandsgeschäftsstelle habe man einen ausführlichen Beschlussvorschlag ausgearbeitet. Anhand der Vielzahl der Anträge aus fast allen Fraktionen hierzu sei erkennbar, dass man sich intensiv mit diesem Thema beschäftigt habe. Er danke ausdrücklich dem Verbandsdirektor und der Verbandsverwaltung, dass sie diese Anträge im Rahmen einer synoptischen Darstellung nebeneinander gestellt und versucht habe, einen Konsensvorschlag zu entwickeln. Die Synopse liege als Tischvorlage vor und ist diesem Protokoll als Anlage beigelegt.

Es sei ganz wichtig heute darzustellen, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, wie die Verbandsverwaltung zu dem Votum komme, das man heute vorlege. Man bewege sich im Prinzip auf der Grundlage der Beschlusslage von 2008, wo man in der politischen Diskussion insbesondere das Thema Schutzgut Mensch im Kontext mit den Bahntrassen herausgestellt habe. Das Schutzgut Mensch werde hierbei in erster Linie durch das Thema Lärm bestimmt. Der Vorlage sei zu entnehmen, dass man in diesem Punkt je nach Wahl der Trasse zu relativ klaren Ergebnissen komme. Man sei allerdings nach Gegenüberstellung der beiden Varianten der Auffassung – und das habe man versucht darzustellen – dass es auch gute Gründe für die Antragstrasse, insbesondere beim Thema „Naturschutz“ und unbestritten auch beim Thema „geringerer Flächenverbrauch“ gebe. Allerdings rechtfertige eine Abwägung der Argumente, insbesondere hinsichtlich der Themen „Lärm“, „Betroffenheit der Menschen“, „Überwurfungsbauelemente“, „Schutz vor Gefahrgutunfällen“ und „Bauphasen“ eine zusammenfassende Bewertung, wonach man heute vorschlage, sich für die autobahnparallele Trasse zu entscheiden. Man sei der Auffassung, dass diese

Trasse eine zukunftsfähige Variante für die Raumschaft sei. Mit dem Thema „Lärm und Lärmschutz“ stünden auch sogenannte Schutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden, Tiefbaulagen, Trog-Bauwerken oder dergleichen zur Diskussion. Man hoffe ferner auf einen technischen Fortschritt bis zur Umsetzung der Baumaßnahmen sowohl hinsichtlich der Bahntechnik, des Wagenmaterials als auch der Bauweise von sogenannten Lärmschutzmaßnahmen. Bei der heutigen Beschlussfassung sollten alle Optimierungsmöglichkeiten einer solchen Trassenvariante, nicht nur untersucht und geprüft, sondern auch ernsthaft mitgearbeitet werden, um Themen wie Flächenverbrauch oder gestalterische Elemente von Lärmschutz im Zeitablauf zu optimieren. Sobald man eine entsprechende Beschlussfassung im Projektbeirat habe, werde es deshalb notwendig sein, weiter an diesen Themen zu arbeiten. Er wäre sehr dankbar, wenn die Mitglieder der Arbeitsgruppe Cluster 3 diesen Prozess weiter begleiten würden, um diese Fragen zu erörtern und beste Voraussetzungen für eine optimierte Umsetzung zu schaffen.

Er wolle eingangs nochmals den großen Kontext darstellen, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, in dem man auch die heutigen Beschlüsse fassen wolle. Die Region spreche sich seit vielen Jahren dafür aus, die Güter zukünftig stärker als in der Vergangenheit von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Vor diesem Hintergrund sei es notwendig und richtig, dass sich die Region zur Notwendigkeit und zur Realisierung eines 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn als Teil der europäischen Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua bekenne und dies auch unterstütze. Gleichwohl sei man sich einig, dass eine so „massive“ Infrastrukturmaßnahme wie der Bau von zwei weiteren Bahngleisen der Akzeptanz der betroffenen Menschen bedürfe. In den letzten 20 Jahren hätten sich die gesellschaftlichen Anschauungen – auch zum Thema Lärmschutz an großen Infrastrukturvorhaben – massiv geändert. Die Eisenbahn als modernes Verkehrsmittel müsse leiser werden. Die Region Südlicher Oberrhein habe vor allem in den letzten 10 Jahren im Rahmen des gesamtgesellschaftlichen Prozesses einen ganz wesentlichen Beitrag zu einem verbesserten Lärmschutz an Eisenbahnstrecken geleistet. Er wolle jetzt nicht nochmals die Aktivitäten wie die Schienenlärmkongresse oder die Abschaffung des Schienenbonus durch den Deutschen Bundestag im Jahr 2013 im Einzelnen schildern. Ganz aktuell habe sich vor drei Wochen eine interfraktionelle Arbeitsgruppe des Deutschen Bundestages mit 88 Abgeordneten mit dem Ziel zusammengeschlossen, den Eisenbahnlärm zu reduzieren. Die Botschaft aus dem Deutschen Bundestag laute, dass nur eine leisere Bahn von den Menschen akzeptiert werde. Mit den heutigen Beschlüssen und den damit verbundenen Standards zum Lärmschutz werde in Deutschland ein wichtiger Beitrag in dieser gesamtgesellschaftlichen Diskussion um zukünftige Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken getroffen. Die Verbandsversammlung werde in der politischen Diskussion neue Standards weit über den konkreten Beschluss in der Region Südlicher Oberrhein hinaus setzen. Dieser Beschluss werde in der ganzen Republik zur Kenntnis genommen und mit Sicherheit den gesamten politischen Prozess weiter positiv beeinflussen.

VM Scherer schließt sich dem Dank an die Mitglieder der Arbeitsgruppe Cluster 3 an. Neben seinem Kollegen Hanno Hurth, Oberbürgermeistern, Bürgermeistern und Bürgerinitiativen würde man hier wirklich hervorragend seit fünf Jahren mit Vertretern des Regierungspräsidiums, des Landes und der Bahn in einer schwierigen Situation zusammenarbeiten. In den Clustern 1 bzw. 2 habe man eine völlig andere Situation als im Cluster 3, wo man von Beginn an zwei diametral unterschiedliche Positionen gehabt habe. Dennoch hätten diese Positionen und deren Vertreter in der Arbeitsgruppe über weite Strecken sehr konstruktiv zusammengearbeitet. Er wolle betonen, dass weder die Verbandsversammlung noch die Kreistage überhaupt entscheidungsfähig wären, wenn die Arbeit der Clusterarbeitsgruppe nicht so funktioniert hätte. Hierfür wolle er sich bei allen nochmals ganz herzlich bedanken. Dies sei nicht selbstverständlich gewesen. Heute sei man entscheidungsfähig und wolle – auch mit Blick auf die Kreistagssitzung am 03.03.2015 – Entscheidungen treffen. Er werbe dafür, möglichst wenige Enthaltungen abzugeben, um im späteren Prozedere auf Landes- und Bundesebene sowie im Projektbeirat nicht zu einer Schwächung beizutragen, wenn man um die Verbesserungen für die Region kämpfe.

fen müsse. Es liege ein objektivierter Trassenvergleich vor, der je nach subjektiver Betroffenheit oder auch politischer Positionierung unterschiedlich gewichtet werden könne. Er könne sich – und so sehe auch die Sitzungsvorlage für den Kreistag aus – den Ausführungen in der Sitzungsvorlage für die heutige Sitzung voll anschließen. Insbesondere wolle er die Forderungen der Beschlussziffern 1.2 A und 1.2 B unterstützen, wo es um die Schallschutzmaßnahmen an der Altstrecke und das Thema gehe, dass es bei einer Gesamtlärmbetrachtung an der Autobahnparallelen nicht lauter werden dürfe. Diese zwei Ziffern würden sich auch in der Beschlussvorlage für den Kreistag finden. Als Clustervorsitzender werde er auch gerne die Umsetzung begleiten und im Projektbeirat vertreten. Für diese Umsetzung sei es ihm jedoch wichtig, dass über diese zwei Forderungen separat abgestimmt werde. Jetzt seien sie als Maßgabe oder Bedingung formuliert. Dennoch gehe er davon aus, dass die Vertreter der Antragstrasse diesem Beschluss, auch mit der Maßgabe und der Bedingung, nicht zustimmen würden. Es sei aber durchaus denkbar, dass nach der einmal getroffenen Entscheidung – möglichst mit einem einstimmigen Votum versehen – die Forderungen an Stuttgart und Berlin gerichtet werden könnten. Wenigstens in diesem Punkt sollte die Region einer Meinung sein. Dies halte er auch für machbar.

Am 9. Oktober 2008 habe man zum letzten Mal im Regionalverband ein regionalpolitisches Votum zum Ausbau der Rheintalbahn abgegeben, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Wenn er das damalige Protokoll durchlese könne er vieles, was er damals gesagt habe heute dem Grunde nach wiederholen. Alleine der Zeitraum von über sechs Jahren, den man bis zur heutigen Entscheidung gebraucht habe, lasse erahnen, in welchen Zeiträumen dieses Thema „Bahn“ reife, aber auch befürchten, welche Zeiträume noch vergehen, bis das gebaut werde, worüber man seit Jahren diskutiere, manchmal auch im guten Sinne streite. Man habe seit der damaligen Beschlussfassung den Projektbeirat und die Cluster bekommen, die in vielen Bereichen erfolgreich gearbeitet hätten. Er denke es sei auch angebracht festzustellen, dass es für wichtige Bereiche gute Lösungen gegeben habe. Er nenne hier in Offenburg nur den Güterzugtunnel. Dass im Abschnitt Offenburg eine schwierige Trassenfrage anstehe und keine einheitliche Position herzustellen sei, habe man 2008 auch schon erahnt. Schon damals habe er gesagt, dass man mit einer neuen Trasse an der Autobahn neue Betroffenheit auslöse und genau deshalb habe man bislang auch keine einheitliche Position gefunden. Dabei sei es politisch sehr wichtig, die Forderungen gegenüber Bund und Bahn mit großer Geschlossenheit zu artikulieren. Hier sei er ganz nah bei Landrat Scherer und dessen Ausführungen. Er habe großes Verständnis für alle, die aufgrund früherer Planungen und Zusagen darauf beständen, dass die ursprüngliche Planung realisiert werde. Er habe auch großes Verständnis für all jene, die von einer neuen Trasse neu betroffen seien. In der Mehrheit der CDU-Fraktion sei man allerdings der Auffassung, dass man die objektiv beste Lösung brauche. Dies aus der Überlegung heraus, dass man zu der 150 Jahre alten Trasse zwei neue Gleise hinzubekomme, die ebenfalls 100 oder 150 Jahre in Betrieb seien. Entsprechend sollte aus heutiger Sicht die objektiv beste Trasse gewählt werden. Wenn die Rheintalbahn als heute multifunktionale Strecke mit schnellen Fernzügen, Nahverkehrszügen und immer mehr Güterzügen in Gänze neu gebaut werden müsste, würde man diese mit Sicherheit nicht mitten durch Städte und Dörfer bauen. Der Schutz vor Lärm und Gefahrgutunfällen stelle ein wichtiges Trassenargument dar. Dies sollte auch für die neu zu bauenden Gleise gelten. Lärmschutzwände oder Lärmgalerien an der Antragstrasse in Höhen, von denen selbst die Bahn sage, dass sie so in Deutschland noch nicht gebaut wurden und darüber hinaus noch Gebäude im Bestand, bei denen aktiver Lärmschutz gar nicht ausreiche, seien für viele der CDU-Fraktion nicht vorstellbare Lösungen. Er selbst glaube, dass wenn die Entscheider – auch hier im Regionalverband – schon 1982 gewusst hätten, wie sich der Güterzugverkehr auf der wichtigsten Güterzugmagistrale in Europa entwickelt, bereits seinerzeit Alternativen zur Antragstrasse gesucht hätten. Das Schutzgut Mensch könne bei einer Trasse an der Autobahn hinsichtlich des Lärms objektiv gesehen besser berücksichtigt werden. Man fordere dafür in dem zur Abstimmung kommenden Beschlussvorschlag entsprechende Maßnahmen bis hin zu Tieferlegungen und Teilunter-

tunnelungen. Auch der Mehrverbrauch von Fläche sollte hinter dem Schutzgut Mensch zurückstehen. Das Gleiche gelte auch für die FFH-Problematik, für die die Naturschutzbehörden ja bereits entsprechende Präferenzen signalisiert hätten. Man beschließe heute ein politisches Votum an Bund, Land und Bahn. Dieses solle dann auch Grundlage für die notwendige Beschlussfassung des Deutschen Bundestages sein. Dort würden Entscheidungen zur Gesamtstrecke Offenburg bis Weil am Rhein getroffen. Bei allem Selbstbewusstsein, eine wichtige und schöne Region am Oberrhein zu sein, müsse man sehen, dass sich der Bundestag nicht mehrfach mit diesem Projekt und Detailfragen dazu beschäftigen wolle. Deshalb sollte jetzt alles formuliert werden, was bundespolitisch einer Entscheidung bedürfe. Man halte es auch für richtig, das Thema „Müllheim – Auggen“ bald im Regionalverband zu behandeln und grundsätzlich eine Entscheidung herbeizuführen. Dabei wolle man bewusst Kostenfragen außen vor lassen, denn nicht die Region, sondern der Bund, die Bahn und das Land zahle in Anwendung dessen, was es südlich Freiburg signalisiert habe. Man halte es für wichtig, dass der Bundestag nur einmal, dann aber über den gesamten regional erforderlichen Umfang, beschließe. In der heutigen Beschlussempfehlung werde – das wolle er lobend erwähnen – durch in großer regionalpolitischer Verantwortung zustande gekommene Formulierungen mit den Fraktionen in den letzten Tagen – ganz bewusst auf die berechtigten Interessen derer eingegangen, die von der Autobahntrasse neu betroffen seien. Damit wolle man deutlich machen, dass man deren berechtigten Interessen Rechnung trage und deshalb z.B. Tieferlegungen bei Kürzell oder Untertunnelungen z.B. im Bereich der A5 Ausfahrt Ettenheim vorschlage. Bei aller Formulierungskunst, der sich auch die CDU-Fraktion bemächtigt gefühlt habe, stehe ein grundsätzliches politisches Votum im Vordergrund. Mit Detailformulierungen werde sich das Gremium dann beschäftigen, wenn man zu Planfeststellungsverfahren Stellung nehmen könne. Er hoffe, dass die Planfeststellungen und ein dann erfolgreicher Baubeginn irgendwann absehbar sei. Außerdem habe er eine kleine redaktionelle Anregung. Im Beschlussvorschlag Ziff. 1.2 A bitte er statt „Gesamtverkehrsbelastung“ das Wort „Lärm“, wie ursprünglich von der Verbandsverwaltung vorgeschlagen, aufzunehmen und in „Gesamtverkehrslärmbelastung“ umzuwandeln. Zusammen mit der Fraktion der Freien Wähler habe die CDU-Fraktion den sechsstreifen Autobahnausbau mit ausformuliert. Dies sei aus der Überlegung heraus geschehen, dass beide Infrastrukturvorhaben Bahn und Autobahn zusammen sicher effektiver geplant werden und dadurch auch für den Lärmschutz Vorteile entstehen könnten. Er habe Verständnis, wenn einige im Raum diese Verbindung nicht mitbeschließen wollen und könne sich deshalb einer getrennten Abstimmung dazu natürlich anschließen.

Man stelle sich heute der Aufgabe, ein regionalpolitisches Votum für die Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel zu verabschieden, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort**. Dabei gehe es in erster Linie darum, sich auf einen anderen Maßstab als bei lokalen Diskussionen zu beziehen. Dabei wolle er nicht verhehlen, dass es bei der Wahl der Trassenvariante lokale Sichtweisen gebe, die man respektieren und verstehen könne. Gleichzeitig sei jedoch klar, dass man eine Führung der Eisenbahntrasse nicht so legen könne, dass jedem Recht getan und individuell die beste Lösung gefunden werden könne. Der Blick im regionalen Maßstab von oben sei deshalb durchaus sinnvoll und werde auch vom Projektbeirat zu leisten sein. In der Diskussion vor der heutigen Sitzung habe es einige Vorschläge gegeben, das Thema nochmals raumordnerisch zu überprüfen. Hierbei stelle sich die Frage, was ein solches Verfahren an weiterer Erkenntnis bringe. Er glaube, dass man eigentlich alles wisse, was man für die heutige Entscheidung brauche. Dabei habe in erster Linie auch die Sitzung am 08.01.2015 geholfen, in der nochmals alle Aspekte gut aufbereitet worden seien und man sich ein Bild habe machen können, was für oder wider die eine oder andere Trassenvariante spreche. Wenn man dies zusammenfasse gebe es zwei Hauptkriterien, die für die Verbandsversammlung sicher leitend sein sollten. Dies sei zum einen die Menschenverträglichkeit mit den Aspekten Lärm, Lärmschutz sowie Gefahrgut. Man habe feststellen können, dass sich die Zahl der Güterzüge bis zur Inbetriebnahme verdoppeln werde oder sogar noch höher liege. Das andere Hauptkriterium sei die Umwelt- und Landschaftsverträglichkeit mit den Themen Artenschutz, FFH-Gebiete und

Landschaftsverbrauch. Nach dem „Ewen-Papier“ – und so sehe es auch seine Fraktion – habe die Antragstrasse bei dem Thema Arten- und Landschaftsschutz Vorteile. Bei dem von der Bahn angesprochenen K.o.-Kriterium FFH-Gebiete und Artenschutz/Naturschutz habe die Obere Naturschutzbehörde bereits Lösungsmöglichkeiten signalisiert. Also könne man das regionalpolitische Votum heute frei von diesen Dingen fällen. Die autobahnparallele Trasse habe zusammengefasst Vorteile bezüglich der Menschenverträglichkeit, weil man feststellen müsse, dass mit aktiven Schallschutzmaßnahmen eher der Schutz der betroffenen Bewohner erreicht werden könne. Natürlich verstehe man, dass einige Optimierungsmöglichkeiten, wie sie in der Vorlage auch benannt seien, miteinbezogen werden müssten. Optimierungsmöglichkeiten könne man heute nicht im Detail beschließen. Dies werde im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens konkretisiert werden. Aber man habe die Richtung aufgezeigt, die da laute, in gewissen Teilen entlang der Autobahn in Troglage zu bauen oder vielleicht auch in offener Tunnelbauweise und die Autobahn darüber zu deckeln. Hier gebe es Lösungsansätze, die sicherlich weiter konkretisiert werden müssten. Wie dies genau funktionieren könne, werde erst die weitere Planung zeigen und der Weg bis zum Planfeststellungsverfahren sei noch weit. Man habe die Antragstrasse und die autobahnparallele Trasse auf dem Schutzniveau sechs miteinander verglichen und dabei festgestellt, dass diese bei der Lärmschutzfrage ähnlich zu bewerten seien. Allerdings habe die Bahn ganz klar erklärt, dass sie das Schutzniveau noch nie in dieser Form gebaut habe, wie dies bei der Antragstrasse notwendig sei. Sie habe auch klar erklärt, dass es solche Lösungen bislang noch nicht gebe. Die Frage sei dabei auch, ob dies überhaupt genehmigungsfähig sein würde und was eine Diskussion der Theorie bringe, wenn dies nicht in unbedingt in Aussicht gestellt werden könne. Im Verfahren habe man dann einen langen Rechtsstreit, einen großen Zeitverlust, Rechts- und Planungsunsicherheit. Deshalb spreche aus Sicht der SPD-Fraktion noch mehr für die autobahnparallele Trasse. Optimierungen an der Bestandsstrecke in Form von ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen an Überholgleisen seien seiner Fraktion besonders wichtig. Dies sei jedoch technisch vergleichsweise einfach durchzuführen. Zum Optimierungsprogramm komme ferner die Minimierung des Landschaftsverbrauchs, den man angehen müsse. Man könne sich auch als „Nichtbahnspezialist“ leicht vorstellen, dass die autobahnparallele Trasse von der bautechnischen Seite her leichter zu realisieren ist, als wenn man entlang der bestehenden Trasse mitten durch Gemeinden, parallel und unter Betrieb zwei neue Gleise hinzubauen müsse. Aus regionaler Sichtweise spreche zusammengefasst mehr für die autobahnparallele Trasse als für die Antragstrasse und vieles für den Offenburger Tunnel. Vor diesem Hintergrund könne man auch den Kostenaspekt einbringen. Diese beiden Maßnahmen hätten zusammengefasst einen Kostenvorteil von 215 Mio. Euro. Damit sei das teilweise angeführte Kostenargument nicht mehr so schlagkräftig, wie dies noch eingangs der Diskussionen der Fall gewesen sei. Natürlich falle eine regionalpolitische Entscheidung leichter, wenn man nicht lokal in der einen oder anderen Weise betroffen sei. Der Blick aus dem Schwarzwald auf das Tal könne aber durchaus hilfreich sein, um eine regionalpolitische Entscheidung zu treffen. Deshalb wolle er alle nicht unmittelbar Betroffenen ermutigen, genau diesen regionalen Blick zu schärfen und das Votum aus diesem Blickwinkel zu unterstützen. Der Beschluss richte sich an den Projektbeirat, Bund und Land. Deshalb sei es wichtig, die Kernaussagen knapp und präzise zu fassen. Vor diesem Hintergrund werde die SPD-Fraktion auch dem Gesamtpaket zur autobahnparallelen Trasse zustimmen. Letztendlich habe man noch einige Jahre zwischen den jetzigen Beschlüssen und den Planfeststellungsverfahren. Daher sei es besonders wichtig zu klären, wie die Überwachung des Prozesses stattfinden könne. Man müsse dafür Sorge tragen, dass die Optimierungsmaßnahmen im Planverfahren ausreichend berücksichtigt werden. Man würde es begrüßen, wenn der Projektbeirat die „Wächterfunktion“ übernehmen könnte. Die Frage müsse geklärt werden und sollte in die heutige Beschlussfassung aufgenommen werden, damit der Aspekt „nicht verloren gehe“.

Er wolle beginnen mit einem Dankeschön an die Verwaltung für die sehr gut nachvollziehbare Sitzungsvorlage und für die lange intensive Vorbereitungszeit bis zur heutigen Sitzung, so **Fraktionsvorsitzender Doll**. Jeder Regionalrat habe sich mittlerweile intensiv

mit der Materie beschäftigt. Dies sei auch ein Verdienst der Verwaltung. Er wolle erinnern, dass man 2008 noch über den Schienenbonus geredet habe. Dies sei kein Thema mehr. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein habe hier auch einen Anteil dazu beigetragen. Dies sei ebenfalls eine sehr gute Geschichte. Es habe sich in den letzten Wochen und Monaten auch viel bewegt. Er habe in der Vergangenheit schon immer sehr starre Haltungen erkennen können. In den letzten Wochen habe man jedoch begonnen, auf Bedenken der Gegner der Autobahntrasse und ihre Belange einzugehen. Nicht jede Kommune, die die Antragstrasse favorisiere, sei mit den Lärmschutzwänden in der geplanten Höhe einverstanden. Neben dem Lärm gebe es aber auch andere Belange, wie beispielsweise im Fall von Kippenheim. Dort gehe es um eine Umgehungstrasse, die infolge der ungeklärten Situation einfach nicht realisiert und seit mehr als acht Jahren nicht mehr weitergeplant werde. Auf solche Belange gehe man jetzt ein. Dies sei eine sehr gute Geschichte. In der Vorbereitung der Fraktionsanträge sei deutlich zum Ausdruck gekommen, dass man einen Konsens erreichen wolle. Das Bemühen gehe dahin, dass es keine Verlierer, sondern schlussendlich nur Gewinner geben dürfe. Deshalb wolle man auch Bedingungen aufstellen. Nur unter diesen Bedingungen spreche man sich für die autobahnparallele Trasse aus. Bezüglich der Finanzen fühle er sich immer etwas unter Druck gesetzt. Die Herrenknecht-Variante solle laut Bahn zwei Milliarden Euro kosten. Wenn man aber den Gutachter höre, der das Ganze erstellt habe, seien es nur 180 bis 200 Millionen Euro. Dies sei im Verhältnis zu dem, was die beiden Tunnel unter den FFH-Flächen kosten würden, relativ gering. Man könne sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Bahn die Autobahnparallele mit zu hohen Kosten berechne, um mit diesem Argument alles „zu erschlagen“. Die Fraktion der Freien Wähler werde nicht einstimmig abstimmen. Dies sei auch nicht zu erwarten gewesen. Man müsse einfach auch sehen, dass man ja auch Aufträge von den Gemeinderäten der jeweiligen Gemeinden habe. Dennoch werde man sicherlich eine deutliche Mehrheit bekommen, denn bei der autobahnparallelen Trasse seien weniger Menschen betroffen und seine Fraktion stelle das Schutzgut Mensch vor das Schutzgut Natur. Man werde Ausgleichsflächen finden in der Maiswüste der Oberrheinebene. Dies dürfte nicht so schwer sein. Auch bei den Gefahrguttransporten seien bei der Autobahntrasse weniger Menschen betroffen als bei der Antragstrasse. Darüber hinaus sei die autobahnparallele Trassenführung eine Möglichkeit, das Güterverkehrszentrum Lahr zu errichten. Wenn man „regionalpolitisch“ vom Schwarzwald heruntersehe, sei auch eine solche Option mit ein Grund dafür, warum er persönlich die Autobahnparallele favorisiere.

Wenn in einem so dicht besiedelten Raum wie dem Oberrheingraben neue Schienen gebaut werden sollen – was zur Verlagerung des Güterverkehrs und zur Erweiterung des Personennahverkehrs zwingend sei und von allen Seiten gewünscht und anerkannt werde – so **Fraktionsvorsitzender Friebis**, gehe dies nicht ohne erhebliche Eingriffe, Konflikte und Betroffenheiten ab. Dies gelte es insbesondere, wenn es sich dabei um mehrere hundert Güterzüge – vorausberechnet seien, dass 320 Güterzüge durch das Rheintal fahren sollen – handle. Schon vor sechseinhalb Jahren habe deshalb der Regionalverband die von der Bahn vorgelegten Pläne für die Antragstrasse mit zwei neuen Gleisen entlang der bestehenden Rheintalbahn kritisiert und die Prüfung einer autobahnparallelen reinen Güterzugtrasse gefordert. Dies habe man vor allem wegen der bei der Antragstrasse zu erwartenden und nicht hinzunehmenden Lärmbelastungen für tausende von Anwohner in den betreffenden Ortslagen gefordert. Gleichzeitig sei zum Schutz der Anwohner der vorgeschlagenen neuen autobahnparallelen Variante gefordert worden, dass die Gesamtlärmbelastung durch Straße und Schiene gegenüber dem Ist-Zustand nicht zunehmen dürfe und entlang der Bestandsstrecke eine über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmsanierung zu gewährleisten sei. Beim Blick auf die heutige Beschlussvorlage habe sich daran überhaupt nichts geändert. Der Regionalverband sei schon damals sehr weitblickend gewesen. Geändert habe sich jedoch, dass jetzt durch detaillierte Untersuchungen die Richtigkeit dieser Forderungen und Einschätzungen belegt sei. Im Vergleich der beiden Trassenvarianten habe sich in der Abwägung der unterschiedlichen Belange die Autobahnparallele aus Sicht einer deutlichen Mehrheit der Fraktion Bündnis

90/Die Grünen als die vorzugswürdige Variante herausgestellt, auch wenn einige Fraktionsmitglieder in ihrer persönlichen Abwägung zu einem anderen Ergebnis kommen würden. Natürlich dürfe nicht verschwiegen werden, dass auch die Realisierung der autobahnparallelen Trasse große Eingriffe und Belastungen für Anwohner, Gemeinden und die Natur mit sich bringe. Diese seien jedoch im Vergleich mit der Antragstrasse deutlich geringer. Außerdem sei es sehr unwahrscheinlich, dass die Antragstrasse, so wie sie derzeit vorliege, überhaupt technisch machbar und rechtlich umsetzbar sei, wenn der geforderte Vollschutz für die Anwohner – wie politisch gefordert – tatsächlich auch gewährleistet werden solle. Vollschutz beim Güterzugverkehr auf der Bestandsstrecke bedeute längere und höhere Lärmschutzwände, hohe Galerien und sogar Einhausungen auf jeweils einigen hundert Metern mitten in den Ortslagen. Er wolle nur an das Beispiel Herbolzheim und Kenzingen verweisen. Dort habe man jetzt schon eine vier Meter hohe Dammlage. Käme hier eine neun Meter hohe Lärmschutzeinrichtung hinzu, läge man 13 Meter über Niveau. So etwas sei für seine Fraktion städtebaulich undenkbar. Technisch und hinsichtlich einer möglichen Genehmigungsfähigkeit sei es ohnehin bislang ohne Beispiel in ganz Deutschland. Die Belastungen für die Anwohner und Gemeinden durch die sehr lange Bauzeit und den weiterhin laufenden Zugbetrieb auf der Strecke, seien eigentlich unvorstellbar. Auch den Gefahrguttransport hätte man hinterher noch genauso mitten durch die Ortslage wie zuvor. Die monströsen Überwerfungsbauwerke, die bei der Antragstrasse zwingend seien, könnten bei der autobahnparallelen Trasse entfallen. Das sei ein großer Pluspunkt für diese Variante. Auch die weitaus geringeren Einschränkungen für die Gemeinden und Betriebe, die durch die aktuelle IHK-Umfrage nochmals bestätigt worden sei, sprächen für die Güterzugtrasse an der Autobahn. Das dürfe allerdings nicht heißen – darauf lege man Wert – dass dies als „freie Bahn“ für ungezügelter Flächenverbrauch von Wirtschaft und Kommunen interpretiert werde. Last, but not least seien auch die Kosten für die Autobahnparallele voraussichtlich rund 100 Millionen Euro geringer als für die Antragstrasse, wenn der Lärmvollschutz eingepreist und der Anschluss an den Offenburger Tunnel berücksichtigt werde, der unauflösbar mit dem Gesamtprojekt verbunden sei. Ein weiterer Aspekt sei die Ermöglichung eines Logistikzentrums in Lahr, wodurch mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene kommen würde, eine Option, die nur bei der autobahnparallelen Trasse zur Ausführung kommen könne. Wenn man die zusätzlich geforderten Maßnahmen laut modifiziertem Antrag der Verwaltung – wofür er sich nochmals recht herzlich bedanken wolle, – umsetze, dann würden ja auch die durch eine Autobahnparallele neu betroffenen Anlieger lärmmäßig nicht schlechter gestellt als bislang. Zudem hätten alle Anwohner der Bestandsstrecke in den Ortslagen einen optimierten Lärmenschutz, der über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehe, und dies bei erheblich geringeren baulichen Eingriffen wie bei der Antragstrasse, bei kürzeren Bauzeiten und bei Wegfall des Güterverkehrs, insbesondere der Gefahrguttransporte. Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen seien natürlich die Aspekte des Natur- und Artenschutzes sowie des Flächenverbrauchs wichtig. Hier habe die Antragstrasse logischerweise bislang Vorteile gegenüber der autobahnparallelen Trasse. Doch wie im südlichen Bereich der Trassenplanung gezeigt, seien hier naturschutzfachlich und naturschutzrechtlich durchaus Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, also Kompensationen möglich. Bezüglich des Flächenverbrauchs bestünden bei der Detailplanung der Autobahnparallelen außerdem noch erhebliche Optimierungsmöglichkeiten, wie in Ziff. 1 C des vorliegenden Beschlussvorschlages beschrieben. Bei der Bestandstrasse sei zu prüfen, ob durch eine Reduzierung der bislang geplanten maximalen Geschwindigkeiten von 250 km/h auf eine geringere Geschwindigkeit die baulichen Eingriffe und Belastungen für die Anwohner und für die Gemeinden sowie die Baukosten reduziert werden könnten. Dies sei eine ganz wichtige Maßnahme, die man ernsthaft angehen müsse. Alles in allem erscheine deshalb einer deutlichen Mehrheit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die autobahnparallele Güterzugtrasse als vorzugswürdige Trassenvariante und man hoffe deshalb auch auf ein klares Votum der Region. Hinterher liege es vor allem an der Projektgruppe und an Bund und Land sowie deren politischen Repräsentanten, diesen Beschluss umzusetzen und alles für eine möglichst schnelle, umwelt- und menschonende Realisierung zu tun. Er sei zuversichtlich, dass wenn man hier ein positives Votum fasse die Arbeit wieder richtig

losgehe. Die Verbandsversammlung könne hier tatsächlich als Pressuregroup und als regionale Stimme gesehen werden, die versuche die Dinge hier in die Umsetzung zu bringen.

Seit Jahren beschäftige sich der Regionalverband mit dem Thema Bahn, so **Fraktionsvorsitzender Baas**. In den letzten Wochen sei es ein besonderes Ringen um die beste Lösung gewesen. Er könne sich den genannten Argumenten anschließen und wolle diese im Einzelnen nicht nochmals wiederholen. Bedanken wolle er sich für die gute Zusammenarbeit mit der Verwaltung und auch unter den Fraktionen. Es sei ein Zusammenschluss mit dem Willen gewesen, möglichst mit einer Stimme sprechen zu können. Jeder habe sich angepasst und die Verwaltung habe einen Konsensvorschlag unterbreiten können. Die FDP-Fraktion werde nicht einstimmig aber mehrheitlich dem Beschlussvorschlag für die autobahnparallele Trasse zustimmen.

Zunächst wolle auch er der Verbandsverwaltung für die gute Vorbereitung danken, so **VM Dr. Müller**. Der Dank gelte aber auch den Mitarbeitern der Kommunen, die die Repräsentanten entsprechend für die Entscheidung vorbereitet hätten. Heute wolle er drei Punkte ansprechen. Zunächst wolle er den Bürgerinitiativen danken, die sich über einen jahrelangen Prozess engagiert und bewiesen hätten, dass sie nicht nur Transparente hochhalten, sondern sich auch in einem hohen Maße fachlich einarbeiten und sowohl die Bevölkerung als auch die kommunalen Mandatsträger beraten könnten. Außerdem wolle er sich kurz zum Natur- und Artenschutz positionieren. Selbstverständlich sei dieser Punkt für alle wichtig. Menschen hätten „Vorfahrt“. Die Bahn sage, dass es erhebliche natur- und artenschutzrechtliche Probleme bei der autobahnparallelen Trasse gebe. Das Regierungspräsidium als zuständige Behörde sage, dass dies kein K.o.-Kriterium sei. Er dürfe auch den BUND an dieser Stelle zitieren, der sicherlich unverdächtig hinsichtlich seiner Positionierung sei, was den Natur- und Artenschutz angehe. In einem Papier vom Dezember 2014 treffe dieser folgende Aussage: „Manchmal entsteht sogar der Eindruck, dass die Bahn diese Verhinderungsplanung und den Naturschutz benutzt, um die Antragstrasse durch Dörfer und Städte durchzusetzen.“ So könne man dies auch sehen und er denke diese Damen und Herren würden etwas vom Natur- und Artenschutz verstehen. Der dritte Punkt sei das Thema Wirtschaft. Man diskutiere die Trassierung im Wesentlichen unter dem Aspekt Schutz vor Lärm, Erschütterung und Gefahrguttransporten. Dass man jedoch überhaupt eine neue Trasse benötige bzw. von Kapazitätsengpässen spreche sei der Ausdruck dessen, dass man in einer sehr dynamischen Region lebe. Wenn mehr Güter von der Straße auf die Schienen sollen, müssten eben auch die entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Das Güterverkehrszentrum Lahr sei heute bereits zweimal angesprochen worden. Die Stadt Lahr habe sich im Jahr 2007, nachdem sie eine entsprechende Expertise in Auftrag gegeben habe, für die autobahnparallele Trasse entschieden, obwohl man auch zwei Stadtteile habe, die näher an der Autobahn lägen als an der Antragstrasse. Man habe sich so entschieden, weil die Stadt im Ergebnis per Saldo so insgesamt besser fahre. Seit 2012 trete die Stadt Lahr auch für das Logistikleistungszentrum in Lahr ein. Grund hierfür sei, dass man nicht wolle, dass die Züge nur „durchfahren“, sondern an einem entsprechenden Haltepunkt tatsächlich auch wirtschaftliche Verknüpfungen möglich sind. Es sei von dem Güterverkehrszentrum Lahr gesprochen worden, handle sich aber um das Güterverkehrszentrum auf Lahrer Gemarkung und sei ganz bestimmt das Güterverkehrszentrum der Region.

Es sei sehr viel vorgetragen worden mit dem Ergebnis, dass die Neutrassierung an der Autobahn die richtige Lösung sei, so **VM Metz**. Er stehe hier für die Gemeinden der Kappel Grafenhausener- Erklärung, die in ihrer Bewertung zu einem anderen Ergebnis kommen würden. Zunächst wolle aber auch er sich für die wirklich sehr aussagekräftige und wie er finde auch sehr ehrliche und offene Sitzungsvorlage für die heutige Beratung bedanken. Hier seien viele Details aus der Historie und der Abläufe der letzten Jahre sehr gut beschrieben worden. Er danke auch wirklich allen Fraktionen für ihre Bemühungen in den letzten Wochen, möglichst viele der Argumente, Belange und Anliegen der Kappel

Grafenhausener- Erklärung in die Beschlüsse mit hineinzunehmen. Gleichwohl sei es für die Kommunen der Kappel Grafenhausener- Erklärung alles andere als einfach. Was habe sich seit 2008, als in diesem Gremium schon einmal ein Beschluss für die autobahnparallele Trasse gefasst wurde, getan? Man habe wirklich auf beiden Seiten intensiv gearbeitet, diskutiert – auch manchmal emotional – dies könne man heute bei Seite lassen. Er halte es auch für gut, dass dies von allen Rednern heute so gehalten und die Argumente sachlich geführt würden. Dies helfe sicherlich weiter. Gutachten gebe es für ganz unterschiedliche Positionen, je nachdem, wer Auftraggeber gewesen sei. Diesen Punkt wolle er jetzt auch nicht vertiefen. Er lasse auch den Naturschutz heute weitgehend weg. Man habe gemeinsam gesagt, möglichst auf passiven Lärmschutz verzichten zu wollen. Aus dieser Forderung, sei letztendlich ein Schutzniveau sechs entstanden. Dieses Schutzniveau sechs habe zum Ergebnis, dass beim Ausbau der Antragstrasse noch 3.727 Menschen mehr als 49 dB(A) an Lärm hinnehmen müssten, während beim Ausbau der Autobahnparallelen von einer großräumigeren Verlärmung des Oberrheingrabens mit 6.544 betroffenen Menschen die Sprache sei. Dies bedeute, dass wenn man das, was man gemeinsam miteinander gefordert habe umsetze, es bei Realisierung der Autobahntrasse mehr Lärmbetroffene gebe, als beim Ausbau der Antragstrasse. Die Konsequenz aus diesen Schutzbemühungen sei, dass es Lärmschutzwände gebe. Acht Meter hohe Wände seien „potthässlich“ und furchtbar für Kommunen. Aber das gleiche Argument gelte für das, was dann wiederum offenbar großer Konsens all derer sei, die mit der Trasse und sechs Meter hohen Schallschutzwänden an die Autobahn wollen. So viel schöner empfinde er die sechs Meter hohen Wände nicht als die acht Meter hohen Wände. Beides sei furchtbar für die Kommunen, aber die Konsequenz aus dem geforderten hohen Lärmschutz. Man habe über den Betrieb gesprochen. Erst vergangene Woche sei auf der Strecke zwischen Orschweier und Offenburg wieder ein Nahverkehrszug auf der freien Strecke gestanden, weil ein ICE liegen geblieben sei. Infolge dessen habe sich mit den lediglich verfügbaren zwei Gleisen der ganze nachkommende Verkehr aufgereiht. Es lasse sich relativ leicht für den Verkehrsfluss ausrechnen, was passiere, wenn vier Gleise parallel liegen und damit auch einmal Ausweichmöglichkeiten gegeben sind oder nur zwei Gleise. Außerdem sei das Betriebskonzept der Bahn nicht geregelt und lasse sich auch nicht regeln. Etwas schwierig finde er, wenn ICE und Nahverkehrszüge auf der gleichen Strecke fahren sollen – dies bedinge sehr viele zusätzliche Gleise – und an der Autobahn die Güterzüge. Die Güter- und die Nahverkehrszüge seien ähnlich schnell, die ICE sehr viel schneller. Auch hier lasse sich leicht ausrechnen, was besser zusammenpasse. Dr. Herrenknecht habe im Dezember 2014 hierzu ausgeführt, dass rund die Hälfte der ICE im Falle des Baus an der Autobahn auf dieser neuen Trasse verkehren werde. Das sei eine Meinung – wenn auch eine nicht unmaßgebliche – die man jedoch zumindest hier einmal nennen dürfe, zumal sie vor ca. 30 Kollegen gefallen sei. Des Weiteren habe man bereits jetzt an der Antragstrasse eine Art Güterverkehrszentrum zwischen Lahr und Kippenheim. Dort sei die Firma Mosolf auf einem Hunderthektargebiet angesiedelt, auf dem viel Verkehr über die Schiene abgewickelt werde. Die Verladung erfolge an der Antragstrasse und er glaube kaum, dass dies an die Autobahntrasse verlegt werde. Die Schweiz habe beschlossen, ab 2020 keine der heutigen lärmenden Güterzüge mehr durch ihr Land zu lassen. Er könne sich gut vorstellen, dass auch diese Entscheidung Auswirkungen auf die Trassenführung am Oberrhein habe. Was ihn auch bewege sei, was passiere, wenn ICE mit 250 km/h durch die Bahnhöfe „rauschen“ und Schulklassen dort auf ihre Nahverkehrszüge warten würden. Er sei schon gespannt auf die Diskussionen, die man dann bekomme. Die Konsequenz der autobahnparallelen Trasse sei zum einen der Neubau von Gleisen an der Autobahn, zum anderen aber auch der Neubau der bisherigen Gleise zuzüglich zwei weiterer Überholgleise an vielen Stellen. Auf langen Strecken zwischen Offenburg und Riegel komme man damit künftig auf sechs Gleise. Ein Argument gegen die Antragstrasse sei, dass unter Betrieb gebaut werden müsse. Aber auch dies mache die Bahn nicht zum ersten Mal und selbst wenn an der Autobahn gebaut werde, gebe es auch Baustellen in den Orten. Damit falle dieser Unterschied relativ klein aus. Weiter sei die Sinnhaftigkeit der Unterhaltung von Infrastruktur an zwei Stellen, die manchmal „nur einen Steinwurf voneinander entfernt“ liege zweifelhaft. Ob dies eine zukunftsfähige Lösung sei,

dürfe man sicher in Frage stellen. Einige wenige Sätze wolle er noch zum Verfahren sagen. Auch er sei der Meinung, dass man jetzt vorankommen müsse. Man entscheide hier in einem Gremium, das für die Region spreche. Es sei gut und wichtig die Forderungen der Region zu erheben. Diejenigen, die jedoch eine Entscheidung zu treffen hätten, müssten dies so tun, dass diese rechtlich zwischen Flensburg und Passau halte. Deshalb werde auch eine leidenschaftliche Diskussion geführt, wer das Ganze bezahlen solle. Diese Frage werde man seines Erachtens nicht beantwortet bekommen, ohne einen Rechtstitel für die eine oder andere Variante zu haben. Solange die Bahn die Aussage treffe, dass sie mit der Antragstrasse weiterkomme, werde sie für die aufgestellten Forderungen an der Autobahntrasse kein Geld geben dürfen. Wenn dies so sei, müsse sowohl der Bund als auch das Land und gegebenenfalls auch die Region ihren Anteil dazu beitragen. Man müsse endlich in den Verfahren vorankommen und schlussendlich wissen, wer was bezahle. Bei den zehn Gemeinden der Kappel Grafenhausener- Erklärung gebe es sowohl Betroffene an der Antragstrasse als auch neu Betroffene im Falle des Baus der Autobahnparallelen. Man habe es sich sicher nicht leicht gemacht und eine breite Diskussion mit den Befürwortern der Autobahnparallelen geführt. Man habe auch Gemeinsamkeiten. Den Befürwortern der Antragstrasse gehe es auch darum, eine menschenverträgliche Strecke zu bekommen und den höchstmöglichen Lärmschutz für die Menschen zu erreichen. Er glaube auch, dass das Argument des Naturschutzes nicht die Bedeutung im politischen Raum habe, wie sie manchmal beschrieben werde. Anschließend, wenn es um europarechtlich relevante Arten gehe, liege die Entscheidung bei anderen. Auch die Unterzeichner der Kappel Grafenhausener- Erklärung würden sich dafür aussprechen, mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Allerdings sei auch hierzu schon ausgeführt worden, dass 10 % dessen, was derzeit auf der Straße an Güterverkehr umgeschlagen werde auf der Schiene eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bedeute. Das hier diskutierte sei zwar wichtig, werde aber nicht die große Lösung sein. Ferner wolle man, dass es vor allen Dingen leiser werde. Dies sei anfangs als Ziel ausgegeben worden, mittlerweile werde hier davon gesprochen, dass es nicht lauter werden solle. Dies sei ein Unterschied, mit dem man vielleicht leben könne, oder aber auch nicht. Die Unterzeichner der Kappel Grafenhausener- Erklärung würden ebenfalls das Entstehen eines Mehrwerts für die Region wollen. Er habe von Anfang an vollstes Verständnis für die Kollegen aus Kenzingen und Herbolzheim gehabt. Obwohl damals eine hohe Belastung für Ettenheim damit einhergegangen wäre, sei er deshalb auch einer der Ersten gewesen, der für die Ettenbachtrasse gewesen sei. Die im Falle der Antragstrasse zu bauenden Überwurfungsbauwerke in Kenzingen und Herbolzheim erachte er ebenfalls als schwierig. Damals hätten die Gemeinden verlangt, dass die Überwurfungsbauwerke tiefer in die Erde kommen. Weil dies angeblich nicht möglich sei, wäre man letztlich 2008 mit der Trasse an der Autobahn „gelandet“. Jetzt rede man über Planungen, die all die damaligen Argumente wie Grundwasserschutz, Kaltwasserseen usw. um ein vielfaches schwieriger gestalte. Die Tieferlagen, über die man jetzt rede, brächten einen ganz anderen Grundwassereinschnitt als alles, was in Herbolzheim und Kenzingen je hätte geplant werden sollen. Er sei skeptisch. Dort sei eine kleine Lösung nicht möglich gewesen und jetzt seien über Kilometer hinweg Tunnellösungen und andere Dinge vorgesehen. Er habe auch Schwierigkeiten zu glauben, dass die Diskussion völlig losgelöst vom Geld oder den natürlichen Gegebenheiten geführt werden könne. Die Unterzeichner der Kappel Grafenhausener- Erklärung hätten sich gewünscht, dass in den mittlerweile vergangenen sechs Jahren an der einen oder anderen Stelle, die jetzt berechtigterweise als Forderungen von allen Fraktionen erhoben werde, Verbindlichkeit bestehe. Dies sei bis heute nicht möglich gewesen. All das, was als Bedingung formuliert werde, seien Wünsche und Bedingungen eines regionalen Gremiums, das die Entscheidung darüber, was verwirklicht werde, nicht treffe. Aus der Vergangenheit habe er eine gewisse Skepsis, ob denn vieles von dem, was im Moment gefordert werde, zum Schluss auch zur Umsetzung komme. Auch sei die Aussage des BUND angesprochen worden. Der Nabu habe beispielsweise eine völlig andere Auffassung. Er sei unter dem Aspekt des Flächenverbrauchs, des Naturschutzes und vielem mehr nicht für die Neubautrasse an der Autobahn, sondern für die Bündelungstrasse. Wie in vielen anderen Punkten gebe es auch hier unterschiedliche Meinungen. Zum Schluss wolle er sa-

gen, dass es sich keiner leicht gemacht habe. Dies gelte auch für diejenigen, die nach all den vielen Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen seien, dass der Ausbau der Antragstrasse die richtige Lösung sei. Seiner Überzeugung nach liege die wirkliche Zukunftslösung heute hier nicht zur Beschlussfassung vor. Was vorliege – selbst bei einer Entscheidung für die Antragstrasse – sei ein verhältnismäßig fauler Kompromiss, der Belastungen für viele bringe. Wenn man über die Zukunft des Güterverkehrs am Oberrhein rede, müssten „andere Fässer aufgemacht werden“. Dies stehe heute nicht zur Disposition, deswegen würden die „Kappel Grafenhausener“ heute bei der autobahnparallelen Trasse nicht zustimmen können.

Ihr sei es ein Anliegen, so **VM Schreiner**, nochmals auf die Wichtigkeit der heutigen Entscheidung hinzuweisen. Sie wolle sich ausdrücklich auch für die Vorlage bedanken, die den Weg der letzten acht Jahre beschreibe. Dieser Weg sollte auch ein bisschen stolz darauf machen, was man bereits in diesen acht Jahren erreicht habe. Sie glaube, dass man mit der heutigen Entscheidung dazu beitrage, einen Paradigmenwechsel bei der Verkehrspolitik der Bahn einzuleiten. Man habe sich zu Beginn der Planungen immer nur mit der Aussage der Bahn auseinandersetzen müssen, dass man keine Einflussnahme auf die Bedienung der Gleise durch die Bahn nehmen könne. Die Bahn habe immer ausgeführt, dass sie keine Betriebskonzepte zu Grunde legen und alle Gleise gleichermaßen für unterschiedliche Verkehre nutzen wolle. Wenn man auf die Verkehrssituation bei den Straßen schaue, habe man diese Denkweise längst hinter sich gelassen. Man habe Ortsumfahrungen und Autobahnen, weil man die allgemeine Auffassung vertrete, dass Verkehre, die nicht in eine Stadt oder Gemeinde hineingehören, außen vorbeigeführt gehören. Diese würden nur Lärm und eine Beeinträchtigung der Einwohner nach sich ziehen. Genau dies sei auch der Grund gewesen, warum sich die Region erhoben habe. Man müsse schauen, dass der Lärm, der nur bei Durchfahrten auf der Magistrale von Rotterdam nach Genua entstehe, nicht bei den Menschen vor Ort lande. Durch alle Gemeinden, durch die heute Züge führen, würden alleine auf der Grundlage der Planung von 2025 künftig doppelt so viele Güterzüge fahren wie heute. Die Bahn ihrerseits rede mittlerweile von einer Realisierung im Jahre 2035. Es sei beabsichtigt, über 300 Züge an dieser Strecke längs zu führen, die eigentlich nur durch dieses Gebiet fahren. Der Oberrhein sei dabei überhaupt nicht Zielgebiet. Infolgedessen werde es beispielsweise in Offenburg nachts lauter sein als am Tag, da Güterzüge hauptsächlich nachts verkehren würden. Deshalb sei es ihres Erachtens ganz wichtig, die Entscheidung heute voranzubringen und sich grundsätzlich dafür auszusprechen, dass Güterzüge nicht mehr durch die Städte fahren. Die Güterzugstrecke solle genau dieses ermöglichen. Deshalb freue sie sich, dass man hier nicht nur über das dritte und vierte Gleis, sondern auch über eine Güterzugstrecke rede. Man wolle nicht, dass Personenzüge, die die Städte und Gemeinden versorgen sollen, nach außen verlegt werden. Diese wolle man für eine Anbindung und Vernetzung der Städte und Gemeinden haben, nicht aber Transitzüge, die nur für eine Verlärmung sorgen. Diesen Paradigmenwechsel müsse man mit großer Mehrheit und viel Gewicht nach Berlin befördern und damit auch ein anderes Denken in der Bundesrepublik einleiten. Das man hier „nicht schlecht unterwegs sei“ dürfe auch stolz machen. Man habe es geschafft, dass genau in dieser Diskussion der Schienenbonus weggefallen sei. Bereits hierin sei ein Paradigmenwechsel zu sehen. Am Anfang habe man signalisiert bekommen, darüber überhaupt nicht reden zu müssen, da er „gesetzt“ sei. Heute habe man ein anderes Verhältnis zu Lärm und auch andere Lärmbedingungen, die durch die Schiene ausgelöst würden. Der Schienenbonus sei weggefallen, weil die Region aufgeschrien und damit auch ein Zeichen in der Republik gesetzt habe. Sie glaube deshalb auch, dass die Autobahnparallele richtig sei, um Güterzüge aus den Städten und Gemeinden herauszunehmen und diese Verlärmung zu unterbinden. Es sei verständlich, dass sich kein Kollege freue, der bislang von den Bahnplanungen nicht betroffen und dies nun plötzlich durch die Autobahnparallele sei. Auch diese Kollegen müssten sich fragen, wo sie bleiben und welche Folgen dies für die eigene Gemeinde oder Stadt habe. Dies sei völlig normal und auch, dass man sich entsprechend positioniere. Das sei Aufgabe und gutes Recht eines jeden. Auch dem erhöhten Landschaftsverbrauch und Naturschutz müsse Rechnung ge-

tragen werden, da der Eingriff bislang zu wenig optimiert sei. Es solle aber – wenn man an die Autobahn gehe – auch die Chance genutzt werden, die Diskussion über den Ausbau der Autobahn südlich von Offenburg gemeinsam mit der Güterverkehrsstraße voranzutreiben. Kollege Metz weise zu Recht darauf hin, dass nach wie vor eine große Belastung durch Güterverkehr auf der Straße verbleiben werde. Wichtig sei ihr darauf hinzuweisen, dass man lange Vieles gegeneinander abgewogen habe. Im Gegensatz zu Kollege Metz sei sie jedoch zu einer anderen Auffassung gekommen. Schallschutzwände an der Autobahn seien sicherlich nicht schön, dies wolle sie gar nicht abstreiten. Der Unterschied zwischen Schallschutzwänden an der Autobahn und denen durch die Ortslagen sei allerdings, dass die Menschen Ruhe hätten, wenn diese an der Autobahn gebaut würden. In diesem Fall werde der höchstmögliche Grad an Ruhe erreicht. Im Fall des Ausbaus der Antragsstraße bekomme man jedoch die Schallschutzwände in die Städte und Gemeinden, die dann geteilt würden. Außerdem würden alleine in Offenburg 8.000 Menschen trotz 12,5 Meter hoher Schallschutzwände immer noch nicht die Ruhe bekommen, die ihnen gesetzlich zustehe. Diese Menschen müssten Schallschutzfenster und Lüfter bekommen. Gleiches gelte für andere Gemeinden. An der bestehenden Trasse könne man durch Wände bei Weitem nicht den Vollschallschutz realisieren, wie dies an der autobahnparallelen Trasse in der freien Landschaft möglich sei. Sie wolle heute auch ein deutliches Wort aus der Sicht von Offenburg vortragen. Leider habe man seitens der Stadt zur Kenntnis nehmen müssen, dass das Thema im Bundestag nur noch einmal „aufschlagen“ solle. Man sei im Sommer 2014 nach Gesprächen in Berlin ganz glücklich nach Hause gefahren und habe gedacht, dass die Sache nun in den Bundestag gehe und man mit den Planungen in Offenburg endlich vorankomme. Seit diesem Zeitpunkt gebe es allerdings keinerlei Bewegung. Als sehr stark betroffene Stadt sei es für Offenburg mehr als ärgerlich, dass keine Planungen mehr vorgetrieben würden, sondern abgewartet werde, bis alle Entscheidungen am Oberrhein vorlägen. Sie bitte darum, jetzt zügig Entscheidungen zu treffen, um endlich auch die Grundlagen zu schaffen, dass es in der Planung weitergehe. Weder sie, noch die Stadt oder die anderen Anlieger hätten Lust, bis 2035 zu warten, bis irgendetwas an der Bahnstrecke passiere. Die Züge würden nach wie vor durchfahren, man rede hier nicht über etwas, das erst noch auf die Region zukomme. Man brauche gute Planfeststellungsverfahren und eine saubere Abwägung. Dies könne man nur in der Feinplanung und nicht auf der Ebene machen, in der man sich derzeit bewege. Grundsätzlich halte sie es für richtig, sich heute mit großer Mehrheit zu positionieren, um in Berlin etwas zum Wohle der Region und auch für ein neues Denken, wie künftig Güterzüge in der Bundesrepublik via Güterzugtrassen geführt werden können, auszurichten.

Man treffe heute ein regionalpolitisches Votum zu einem Jahrhundertbauwerk, so **VM Klare**. Jede Verbindlichkeit dieser Entscheidung heute sei mit dem Begriff regionalpolitisches Votum verknüpft. Jeder Satz, den man heute beschließe sei eine politische Aussage, angefangen von der Trassenentscheidung an sich bis hin zu jedem einzelnen Untersatz. Deswegen sei die Verbindlichkeit heute ein klarer Arbeitsauftrag an alle Beteiligten, diese Forderungen später auch umzusetzen. Er wolle auf den Beitrag des Kollegen Doll eingehen, der gesagt habe, dass es heute eigentlich niemanden geben dürfe, der eine Niederlage erleide. Er glaube, wenn man über Jahre hinweg mit Nachdruck für eine Sache gekämpft und bis heute von der Richtigkeit überzeugt sei, werde man heute möglicherweise eine politische Niederlage erleiden. Es sei Aufgabe aller – deshalb spreche man in den einzelnen Punkten auch von Bedingung – die Entscheidung pro Autobahnparallele nur dann auch weiter zu verfechten und weiter dafür zu kämpfen, wenn diese Bedingungen eingehalten werden. Jeder einzelne dieses Gremiums sei später verpflichtet, diese Bedingungen zu jedem Zeitpunkt einzufordern. Dass sei die Verbindlichkeit, die man heute geben könne. Wenn man dies tue, könne man auch für diejenigen, die heute vielleicht eine politische Niederlage erleiden würden, die Möglichkeit schaffen, im weiteren Verlauf mit einem ordentlichen Verfahren rechnen zu können. Insofern bitte er darum, dem guten Konsensvorschlag, der aus einer sehr konstruktiven und sehr guten Zusammenarbeit aller Beteiligten in den letzten Wochen hervorgegangen und von der Verwaltung vorgelegt worden sei, eine breite Zustimmung zu geben.

Vieles von dem, was heute gesagt worden sei, könne er unterstreichen, so **VM Hurth**. Es sei bekannt, dass sich der Kreistag des Landkreises Emmendingen und auch er als Person schon seit Jahren mit großer Mehrheit für die Autobahnparallele ausspreche. Kollege Metz habe heute ein Argument gebracht, dass er so nicht unwidersprochen in der Öffentlichkeit stehen lassen wolle und wonach beim Ausbau der Antragstrasse weniger Menschen vom Lärm betroffen seien, als bei der Autobahnparallelen. Beim zitierten Ewen-Papier sei dabei eine voll ausgebaute Antragstrasse mit Lärmschutzwänden, von denen man nicht wisse, ob sie jemals genehmigt werden würden, mit einer Autobahnparallelen verglichen worden, die nicht optimiert sei. Genau diese optimierte Autobahnparallele sei jedoch Gegenstand des Beschlusses, um die neuen Betroffenheiten zu verringern. Dies sei nötig und auch durch die Ausführungen des Gutachters Herrn Kohnen in der letzten Sitzung der Verbandsversammlung deutlich geworden. Es sei möglich, eine Autobahnparallele zu optimieren und Neubetroffenheiten möglichst gering zu halten. Deshalb spreche er sich auch noch einmal mit Nachdruck für diese Autobahnparallele aus.

Er spreche heute nicht als Bürgermeister der Gemeinde Meißenheim mit dem Ortsteil Kürzell, der direkt an der A5 liege, sondern als Regionalrat, aber vielleicht als Regionalrat mit Sonderwissen, so **VM Schröder**. Wie alle habe er sich in den letzten Jahren sehr intensiv mit dem Thema befasst. Er gehe davon aus – und dies würden auch die Unterzeichner der Grafenhausener - Erklärung so sehen – dass die Region und die Wirtschaft das 3. und 4. Gleis brauche. Auch würden diese zusätzlichen Gleise nicht irgendwann, sondern schnellstmöglich gebraucht, damit die Bürgerinnen und Bürger Ruhe bekämen. 2009 sei der Projektbeirat mit der These, bzw. Behauptung eingesetzt worden, dass es deutliche Vorzüge für die Autobahnvariante gebe. Die Gegenüberstellung der Varianten habe man dann auch durchgeführt. Insgesamt seien hierfür ca. 1,3 Millionen Euro zur Verfügung gestellt worden. Im Auftrag des Projektbeirates seien dann die Bahn und weitere unabhängige Sachverständige, die mit der Bahn nichts zu tun hätten, beauftragt worden, diese Gegenüberstellung durchzuführen. Im November 2013 habe dann die Zusammenfassung der Untersuchungen stattgefunden. Er könne nachvollziehen, was er heute gehört habe. Er halte es auch für gut, die Argumente wechselseitig gegenüberzustellen. Genau die Zusammenfassung der beschriebenen Gutachten komme jedoch in der Quintessenz zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die einzige Alternative die Antragstrasse sei. Interessant sei auch die Variantenuntersuchung 2008 gewesen, die zum selben Ergebnis komme. Dann habe man 2013 plötzlich festgestellt, dass es wohl nicht ganz so richtig gewesen sei, unter anderem auch die Bahn mitbeauftragt zu haben, diese Gegenüberstellung durchzuführen. Teilweise sei auch der Begriff von „Parteigutachten“ gefallen. An dieser Stelle habe man es versäumt, die Aussage zu treffen, die falsche Organisation mit den Gutachten betraut zu haben. Dies wäre eine gute Chance gewesen, in der Region Frieden zu schaffen. Man habe Gutachten in Auftrag gegeben, deren eindeutig vorliegenden Ergebnisse man im Wesentlichen dann wieder unberücksichtigt gelassen habe. Unstrittig sei man aber zu dem Ergebnis gekommen, dass die ursprüngliche These, wonach die Autobahnparallele eindeutige Vorteile habe, nicht zutrefe. Selbst das heute schon mehrfach angesprochene und gelobte Büro Ewen sei zu diesem Ergebnis gekommen. Herr Ewen habe ausgeführt, dass er keine eindeutige Vorzugswürdigkeit für die eine oder andere Trasse gefunden habe. Man werde definitiv an vielen Stellen eine ganz große Rechtsunsicherheit und ein Prozessrisiko haben – auch wenn es seitens des Regierungspräsidiums Äußerungen in Bezug auf § 34 Bundesnaturschutzgesetz gebe. Der Nabu Baden-Württemberg habe sich neben dem angesprochenen BUND auch ausführlich mit dem Thema befasst und dabei nicht nur die Natur in den Vordergrund gestellt, sondern auch den Menschen gesehen. Dieser sei mit überzeugenden Argumenten zu einem Ergebnis pro Antragstrasse gekommen. Alleine von dort werde seines Erachtens die Prozesslawine ins Rollen kommen. Als unmittelbar Betroffener habe er sich intensiv mit der Materie befasst. Dabei sei er bei dem Versuch, dies objektiv zu sehen eindeutig zu dem Ergebnis pro Antragstrasse gekommen. Er müsse auch sagen, dass er weder Ingenieur noch Sachverständiger sei und somit nur lesen und versuchen könne, die Argumente

nachzuvollziehen. Argumente der Bahn und von unabhängigen Sachverständigen lägen vor, die sich eindeutig pro Antragstrasse geäußert hätten. Im Laufe des Verfahrens habe man dies immer mehr oder weniger als Parteigutachten und damit abgetan, dass die Bahn an die Antragstrasse wolle und deshalb alles andere in den Gutachten abgetan werde. Damit seien nahezu alle von dieser Seite kommenden Argumente passé. Dies könne und dürfe eigentlich nicht sein. Das Thema sei hochkomplex, weshalb auch von Sachverständigen entschieden werden sollte. Wenn man sich erst einmal für bestimmte Sachverständige entschieden habe, sollte man deren Ergebnisse auch berücksichtigen. Äußerst positiv finde er, dass nun auch die Argumente und Befürchtungen der „Grafenhausener“ aufgenommen würden. In den letzten Tagen und Wochen habe man dies immer mehr sehen können. Dafür wolle er sich auch im Namen der Unterzeichner recht herzlich bedanken. Es sei letztendlich auch eine Bestätigung für die eigene Arbeit, dass man zumindest dies in den Beschlussvorschlag aufgenommen habe und auch unterstütze. Zum Votum wolle er sagen, dass es für die Bürgerinnen und Bürger mehr als wichtig sei, dass endlich eine Entscheidung komme. Es werde eine größere Verdrossenheit eintreten, wenn man hier noch länger und weiter diskutiere. Außerdem plädiere er dafür, den Beschluss einheitlich und auch mit der Formulierung „unter der Bedingung“ zu fassen. Hierfür spreche, dass man damit die Forderungen aus der Region unterstreiche und diese auch automatisch mit einer Autobahnvariante in Verbindung gebracht würden. Bei einer getrennten Beschlussfassung werde am Ende nur das Votum zur Autobahnparallelen in Stuttgart und Berlin gehört. Dies dürfe nicht sein, weshalb er eine kombinierte Beschlussfassung empfehle, auch wenn er selbst dieser nicht zustimmen könne, weil er sowohl als Regionalrat als auch als Bürgermeister aus tiefster Überzeugung gegen die Autobahnvariante sei. Als Regionalrat wolle er noch eine Befürchtung ansprechen. Er gehe davon aus, dass das aktuelle Verfahren wohl nicht zu einer Befriedung führen werde. Man werde infolgedessen Zeitverluste und damit Nachteile für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft haben. Dennoch habe er auch Hoffnung, dass wieder Ruhe und Frieden eintreten werde, wenn einmal eine Entscheidung getroffen sei. An dieser Stelle wolle er sich auch bei Ernst Schilling bedanken. Dort habe er vor Ort in Herbolzheim intensive Gespräche geführt, um auch beide Seiten beleuchten zu können. Er danke allen, die sich hier eingebracht hätten.

Dieses Gremium habe in der Vergangenheit tatsächlich Geschichte geschrieben, so **VM Paleit**. Insbesondere die Abschaffung des Schienenbonus, wovon alle profitieren würden, sei ein Beispiel dafür. Hierfür zolle er Respekt und gratuliere. Keiner sei davon ausgegangen, dass dies einmal klappen werde. Heute habe man aber ein ganz anderes Thema. Man habe nicht einen Bonus oder eine rechtliche Vorgabe, die zukünftig greifen werde und wovon alle profitieren würden, auch nicht eine Optimierung einer Trasse, sondern eine Trassenentscheidung. Die Frage laute links oder rechts. Dies sei eine Entscheidung, die nach seinem Verständnis einem rechtlich normativen Verfahren zukomme aber politisch äußerst bedenklich sei. Heute werde sich die Politik über das Ergebnis des Gutachterauftrags des Projektbeirates und schlussendlich auch über den Bauherrn, der den Ausbau der bestehenden Strecke wünsche, hinwegsetzen. Dieser Wunsch der Bahn bestehe aber berechtigterweise, da der Ausbau an der Antragstrasse auch rechtssicher sei. Die Politik wende sich hingegen einer Trasse zu, deren Rechtssicherheit äußerst zweifelhaft sei. Zusammenfassend würden 239 Hektar Fläche an der autobahnparallelen Trasse verbraucht. Man gehe beim Flächenverbrauch in die Beliebigkeit. Der Oberrhein bzw. der Rheingraben werde sich in den nächsten Jahren signifikant verändern. Man werde im Rheintal sechs Gleise haben, davon zwei bestehende Gleise, die ertüchtigt würden, Überholgleise und zwei Gleise an der Autobahn. Überall würden Güterzüge verkehren und es werde eine große flächenmäßige Verlärmung der Landschaft stattfinden. Alles in allem habe der Projektbeirat in der Vergangenheit sehr große Erfolge gehabt. In der Frage der Trassenentscheidung halte er das Votum, das abgegeben werden solle jedoch für kritisch und wisse nicht, ob es der Wegbereiter für eine gütliche Einigung sein werde. Er glaube ganz im Gegenteil, dass die Polarisierung weiter bestehen werde.

Man werde heute einen Grundsatzbeschluss fassen, so **VM Prof. Dr. Dr. Essmann**, der mit einigen Bedingungen angereichert sei. Ihn treibe die Frage um, wie es nach dieser Beschlussfassung weiter gehe und wer diese Bedingungen weiter nachhaltig über die langen Entscheidungs- und Planungszeiträume vertrete. Man könnte darüber reden, ob dies der Projektbeirat, eine gesonderte Institution oder ein Gremium sein sollte, das langfristig diese Bedingungen verfolge. Es stelle sich mithin die Frage, ob auch dazu ein Beschluss, ggf. als Teil des vorliegenden Beschlussvorschlages gefasst werden sollte.

Ihm sei es ein Anliegen, so **VM Dr. Louis**, nochmals darauf hinzuweisen, dass das regionalpolitische Votum des Regionalverbandes heute qualitativ etwas ganz Neues sein werde. Hier habe er eine ganz andere Einschätzung als der Kollege Paleit. Es gehe heute nicht um die Entscheidung rechts oder links. Es gehe auch nicht um die Antragstrasse oder Autobahnparallele, sondern um die Autobahnparallele mit der Bedingung „Tieferlage“ und dies stelle qualitativ etwas ganz anderes dar. Heute gehe es nicht um eine Behördenentscheidung, man habe auch keinen Planfeststellungsbeschluss. Vielmehr gehe es um eine regionalpolitische Forderung, die da laute nicht nur autobahnparallel zu bauen, sondern autobahnparallel in Tieflage. Er selbst sei gegen die Antragstrasse in der Planung der Deutschen Bahn. Er sei aber genauso gegen die Autobahnparallele in der Planung der Deutschen Bahn. Hingegen sei er für die Autobahnparallele in dem Ausbauzustand mit Tieferlegung, was man heute als Bedingung in den Beschluss aufnehmen wolle. Hier danke er auch ganz herzlich der Verwaltung, die zusammen mit den Fraktionen einen Vorschlag erarbeitet habe, der genau dies aufnehme. Er sei der gleichen Auffassung wie Kollege Schröder. Es wäre fatal, an diesem Punkt Trassenwahl und Standard zu trennen. Hier habe man eine Bedingung, die man nicht auflösen könne. Dies sei die Autobahnparallele in Tieferlegung. Dann rede man auch über andere Höhen von Lärmschutzwänden und andere Bedingungen, die dort umsetzbar seien. Ob am Ende jeder einzelne Quadratmeter so gebaut werde, wie dies dem einen oder anderen jetzt vielleicht vorschwebt, werde sich im konkreten Verfahren ergeben. Man treffe heute keine ingenieurtechnische Entscheidung. Wenn es um die Frage gehe, was mit dem Gewässerschutz bei einzelnen Gewässern sei, werde man dies zu einem späteren Zeitpunkt klären müssen. Deshalb laute die Formulierung auch „vorrangig in Form von Tieflagen, z.B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise“. Dort wo es gehe, sei Entsprechendes von der Bahn zwingend umzusetzen. Dies sei die kommunalpolitische Forderung aus der Region. Etwas technisch Unmögliches werde man nicht verlangen können. Dies werde später auch nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein. Hier habe man eine „conditio sine qua non“, was bedeute, dass dieser heute zu fassende Beschluss der Autobahnparallele zwingend an die Tieflage geknüpft sei. Nichts anderes könne gelten. Darüber könne nicht getrennt abgestimmt werden. In der Formulierung, wie heute von der Verbandsverwaltung vorgelegt, komme dies auch hinreichend deutlich zum Ausdruck. Es sei auch das richtige Signal – nicht nur an Stuttgart sondern vor allem auch nach Berlin – dass diese Forderung zwingend so von der Region in der Kombination „Autobahnparallele in Tieflage“ erhoben werde.

Auch seitens der Stadt Kenzingen und persönlich wolle er der Verbandsverwaltung für die jetzt doch jahrzehntelange Begleitung des Verfahrens und die heutige Beschlussvorlage bzw. den jetzt vorliegenden Konsensvorschlag danken, so **VM Guderjan**. Entgegen der Äußerungen von Kollege Paleit sei er sehr wohl der Meinung, dass dieses Gremium ein regionalpolitisches Votum abgeben könne und müsse. Wozu sonst sei man da. Malterdingen, Herbolzheim, Ringsheim, Mahlberg und Lahr würden zusammen mit Kenzingen eindeutig für die Autobahnparallele votieren. Interessant sei aber sicherlich auch das Votum der Menschen am 09.12.2014 in Kenzingen bzw. am 04.12.2014 in Schutterwald gewesen. Die Menschen selbst würden den Ausbau der Strecken durch die Gemeinden ablehnen. Fakt sei für ihn nach der bislang anderthalbstündigen Diskussion, dass das regionalpolitische Votum heute nicht einstimmig sein werde. Man habe das Für und das Wider immer wieder thematisiert. Jeder habe sich über Jahre hinweg seine Meinung gebildet. Man werde mit dieser Debatte die Mehrheitsverhältnisse nicht ändern. Für ihn sei die Au-

tobahnparallele die menschengerechtere Variante. Kenzingen liege sowohl an der Antragsstrasse als auch an der Autobahnparallelen, man schiebe also das Problem nicht dem Sankt - Florians - Prinzip folgend von sich weg. Die neuen Betroffenheiten könnten jedoch an der Autobahnparallelen weitestgehend kompensiert werden. Kollege Louis habe gerade darauf hingewiesen, wie das gehen könne. Dies zeige auch die Herrenknecht-Variante, die ja auch weitestgehend bekannt sei und sicherlich auch im weiteren Verfahren noch eine Rolle spielen werde. Heute sei es wichtig, ein Signal der Region in Richtung Autobahnparallele zu geben und wenn der Konsensvorschlag „Brücken bauen“ könne – was er bezweifle – dann sollte man heute möglichst geschlossen zustimmen und die nächste Runde einläuten. Die Politik müsse dann die Bahn dazu bewegen, die Antragsstrasse aufzugeben. Außerdem müsse die Region die neue Planung begleiten und darauf achten, dass an der A5 und am Bestand der Trasse die neuen Betroffenheiten so gering wie möglich gehalten würden.

Bei den Wortmeldungen sei verschiedentlich stark darauf abgehoben worden, dass es heute in der Verbandsversammlung und anschließend auch Entscheidungen im Ortsaukreis und im Landkreis Emmendingen gebe, so **VM Dr. Müller**, und dass die Kollegen danach das eine oder andere auch wieder „beerdigen“ könnten, was in den letzten Jahren vielleicht auch vorgefallen und wo man nicht immer einer Meinung habe sein können oder sich auch nicht immer so behandelt habe, wie dies sonst der Fall sei. Dieses Thema habe ja die Kollegen durchaus etwas auseinandergebracht. Die Entscheidung, die man heute und in den anderen genannten Gremien fälle, sollte schon eine Zäsur sein, um danach in einer sachlichen Weise um den Trassenausbau und die korrekte Ausführung zu ringen. Auch sollte man sich wieder als Kollegen verstehen und zusammenarbeiten. Alleine die Befürchtung, dass dies nicht möglich sei, wie von Herrn Paleit geäußert, gebe ihm zu denken. Es müsse in der Sache gemeinsam weitergehen.

Die Diskussion habe deutlich gemacht, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, dass trotz vieler Bemühungen – und hier wolle er allen danken, die in den letzten Wochen zahllose Gespräche geführt hätten, um einen möglichst großen Konsens zu bekommen – dies nicht zwingend habe erreicht werden können. Es sei aber ein ganz normaler Prozess in einer fairen Diskussion zu einem Sachthema, Fakten und Argumente auszutauschen. Allen, die in diesem Prozess beteiligt gewesen seien könne er wirklich uneingeschränkt zugestehen, dass das redliche Bemühen da gewesen sei, nicht nur das Beste für die eigene Gemeinde, sondern auch für die Region zu erzielen. Man sollte – egal wie die heutige Entscheidung ausgehe – nicht von Siegern oder Verlierern reden, sondern – wie sich dies für ein demokratisches Gremium gehöre – von Mehrheiten und Minderheiten, die in einem demokratischen Prozess durch Stimmenauszählung festgestellt würden. Kollege Metz habe aufgegriffen, dass heute ein fauler Kompromiss zur Abstimmung stehe. Dem wolle er ganz dezidiert widersprechen. Hier stehe heute kein fauler Kompromiss, sondern eine regionalpolitische Willensbekundung und ein regionalpolitischer Gestaltungswille, wie man die Bahntrasse in der Raumschaft gestalten wolle, zur Abstimmung. Die Bedenken, dass man jetzt erst wieder einmal diskutieren werde, wer was für eine entsprechende Planung bezahle, teile er nicht. Seines Erachtens werde man einen relativ schnellen und guten Konsens hinbekommen, wenn man mit einem großen regionalpolitischen Votum in den Projektbeirat gehen könne. Er sei optimistisch, dass sich Bund und Bahn dann relativ schnell verständigen würden. In einem zweiten Punkt sei angesprochen worden, wer denn das alles bezahlen solle, wenn man einmal konkret über Kosten rede. Auch hierfür werde sich eine Lösung finden. Den Wunsch der Bundestagsabgeordneten, das Thema sollte nur noch einmal im Bundestag „aufschlagen“, könne man nachvollziehen. Aber auch hier gebe es einen Gestaltungswillen und eine politische Überzeugungskraft. Er sei sicher, dass man auch hierfür Gehör finden könne. Seinen Optimismus ziehe er aus der Tatsache, dass vor 10 Jahren noch keiner geglaubt habe, den Schienenbonus zu den Akten legen zu können oder dass man im Projektbeirat die Optimierungsmaßnahmen erreiche, die heute sehr konkret für die Umfahrung in Freiburg vorlägen. Keiner habe gedacht, dass man so viel Erfolg im Projektbeirat gemeinsam mit Bund und Land für die

Raumschaft erzielen könne und eine damals schon festgegläubte Planung in Frage stellen könne, geschweige denn heute mit großer Wahrscheinlichkeit zu dem Votum zu kommen, die autobahnparallele Trasse auf den Weg bringen zu können. Für ein demokratisches Gremium gehöre es sich auch, dass die Minderheit eine Mehrheitsentscheidung akzeptiere und dazu beitrage, dass sich die Region in diesem Thema befriede. Dies sei auch eine vornehme Pflicht, die Minderheiten in Anerkennung von Mehrheiten hätten. Deshalb wolle er auch dem Antrag nicht folgen, die Ziffer 1.2 in der Beschlussfassung auseinanderzuziehen. Dies vor dem Hintergrund, dass er keine einzige Meinung gehört habe, die dagegen gesprochen hätte, sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, Eingriffe in den Naturhaushalt und Flächeninanspruchnahmen zu minimieren oder städtebauliche Auswirkungen und Belastungen der Anwohner zu optimieren. Auch die Gegner der Autobahnparallelen seien selbstverständlich dafür, dass im Falle einer Wahl der autobahnparallelen Trasse alle diese Maßnahmen optimal gestaltet werden. Es gehöre auch zu einem klaren politischen Votum zu sagen, dass man eine Trasse unter den drei konkret genannten Bedingungen beschließe. Über die weiteren Punkte ab Ziff. 1.3 wolle er separat abstimmen lassen, weil man dort aus der politischen Überzeugung heraus unterschiedlicher Auffassung sein könne, unabhängig wie man zur Frage der Bahntrasse stehe. Deshalb wolle man auch die entsprechenden Voten differenziert erfassen. Eine Beschlussfassung über die Ziff. 1.1 könne man weglassen. In den Reden sei heute ja schon zum Ausdruck gebracht worden, dass die engagierte Arbeit in Cluster 3 gewürdigt werde. Die Anregungen von Fraktionsvorsitzenden Sandfort und VM Essmann, wie es weitergehe, werde man unter der Ziff. 1.8 beschließen.

Beschluss der Verbandsversammlung:

1.1 Die Region Südlicher Oberrhein dankt allen Mitgliedern des Projektbeirates und seiner Arbeitsgruppen für deren jahrelange engagierte Arbeit.

(ohne Abstimmung)

1.2 Die Region Südlicher Oberrhein fasst auf der Basis des von der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ in Auftrag gegebenen „Berichts über die Trassenvarianten für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel“ vom 01.12.2014 folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:

Die Region Südlicher Oberrhein lehnt die von der DB AG für den Abschnitt Offenburg/Süd bis Riegel beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um 2 Neubaugleise (sog. Antragstrasse) ab und fordert eine 2-gleisige Güterverkehrstrasse entlang der BAB A 5 unter der Bedingung, dass folgende Planungsziele zu realisieren sind:

- A. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehr ausgeschlossen wird.
- B. In allen Ortslagen entlang der Bestandsstrecke, die aktiven Schallschutz weder aufgrund des Baus von Überholgleisen noch aufgrund der Lärmsanierung erhalten, sind aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren, die eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Gesamt-Schienenverkehrslärm der bisherigen Bahnstrecke sowie der autobahnparallelen Güterzugtrasse gewährleisten.

- C. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner während der Bauzeit zu minimieren. Beim Ausbau der Bestandstrecke für den Personenverkehr ist zu prüfen, ob durch eine Verringerung der bislang vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h eine Reduzierung von Kosten, baulichen Eingriffen sowie der Belastungen für Anwohner und Gemeinden erreicht werden kann.

(61 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

- 1.3 Die Region Südlicher Oberrhein fordert die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Riegel einzustellen.

(62 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

- 1.4 Die Voten zu Ziff. 1.2 + 1.3 richten sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung sowie an die Mitglieder des Projektbeirats. Die Region bittet alle MdBs und MdLs der Region diese Voten mit Nachdruck gegenüber dem Bund, der DB AG sowie dem Land zu unterstützen.

(63 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

- 1.5 Die Region Südlicher Oberrhein fordert, dass der Bund die für die Planung der 2-gleisigen Güterverkehrsstrasse entlang der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel der DB AG zur Verfügung stellt, damit die DB AG bis 2019 die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.

(65 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

- 1.6 Maßnahmen, die bislang durch die Antragstrasse aufgeschoben wurden, wie beispielsweise Ausbau einer Kreisstraße als Umgehungsstraße im Bereich Lahr-Kippenheim oder die Sanierung des Bahnhofes in Friesenheim, können aus Sicht des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein sofort angegangen und umgesetzt werden.

(59 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen, 12 Enthaltungen)

- 1.7 Beim Bau der Güterverkehrsstrasse soll gleichzeitig auch der notwendige 6-spurige Ausbau der A 5 in Angriff genommen werden, damit der Lärmschutz auch entlang der BAB optimiert und der Verkehrsfluss deutlich verbessert sowie ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung ausgeschlossen wird.

(55 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

- 1.8 Der Projektbeirat und die Arbeitsgruppe Cluster 3 werden gebeten, die Arbeit fortzuführen.

(einstimmiger Beschluss)