

BZ-EXTRA

DIE RHEINTALBAHN



**Am Lärmschutz
scheiden sich die
Geister**



**Offenburg fordert
den Tunnel**



**Käfighaltung? Anwohner
fühlen sich gegängelt**



**Vor der Planfeststellung:
Abschnitt Weil-Haltingen**

DARUM GEHT'S

Zwei Gleise zusätzlich

Es geht um ein Jahrhundertprojekt: Damit zukünftig mehr Güter mit dem Zug transportiert werden können, soll die Rheintalbahn von zwei auf vier Gleise ausgebaut werden – als Teil einer neuen europäischen Transitstrecke. 4,5 Milliarden Euro wird der Planungsabschnitt zwischen Offenburg und Basel kosten. Die Bauarbeiten dauern mehrere Jahre. Damit die Güterzüge möglichst störungsfrei durch die Region fahren können, müssen Häuser abgerissen, Straßen verlegt und sogar Flussbette umgestaltet werden.

Hintergrund für das Mammutprojekt ist ein Abkommen mit der Schweiz. Dort hat die Bevölkerung im Jahr 1991 entschieden, den Schwerlastverkehr in ihrem Land durch den Bau eines Tunnels durch den Gotthard weitgehend auf die Schiene zu verlagern. Dazu benötigt aber auch die deutsche Rheintalbahn mehr Kapazitäten. Geplant ist, die neue Strecke 2020 in Betrieb zu nehmen.



Noch stehen die Signale für das dritte und vierte Gleis auf Rot.

FOTO: DPA

Dass es sinnvoll ist, mehr Güter mit der Bahn zu transportieren, bezweifelt niemand. Dennoch hagelt es in Südbaden Proteste, seitdem die Pläne der Deutschen Bahn bekannt sind. Entlang der Strecke haben sich neun Bürgerinitiativen gegründet. Sie haben nur ein Ziel: Den Lärmschutz entlang der neuen Güterbahntrasse zu verbessern. Denn bislang plant die Deutsche Bahn nur das rechtlich Notwendige. Dass das zu wenig ist, sagen auch die Städte und Gemeinden an der Trasse. Sie haben sich – bis auf wenige Ausnahmen – hinter die Forderungen der Bürgerinitiativen gestellt.



Güter sollen verstärkt auf die Schiene – die Lärmbelastung darf aber nicht zum Problem werden.

FOTO: DPA

Fällt der Schienenbonus?

Der Lärmschutz ist der Knackpunkt bei den Planungen zur Rheintalbahn

Laut Prognosen der Deutschen Bahn werden auf der Rheintalbahn im Jahr 2025 doppelt so viele Güterzüge rollen wie bisher. Alle drei Minuten wird ein Zug fahren – statt wie bislang alle zehn bis 20 Minuten. Weil Güterzüge lauter und auch länger sind als ICE und IC, bedeutet dies nicht nur häufigeren, sondern auch stärkeren Lärm. Trotzdem hat die Bahn nach wie vor das Privileg, lauter sein zu dürfen als der übrige Verkehr.

Nicht nur am Oberrhein gibt es deshalb seit langem Forderungen, diesen Schienenbonus (siehe Glossar Seite 12) abzuschaffen. Dagegen hat sich das Bundesverkehrsministerium jedoch bislang gewehrt. Die neue Bundesregierung hat nun allerdings in ihrem Koalitionsvertrag festgesetzt, dass sie den Schienen-

bonus schrittweise reduzieren möchte, mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen.

Ohne Schienenbonus aber müsste die Deutsche Bahn ihre Pläne für das dritte und vierte Gleis wohl komplett überarbeiten. Euphorisch über die Nachricht sind die Bürgerinitiativen entlang der neuen Transitstrecke trotzdem nicht. Denn die Genehmigungsverfahren für die beiden zusätzlichen Güterbahngleise sind zwischen Offenburg und Basel schon relativ weit fortgeschritten, ganz im Süden wird sogar schon gebaut. Am wenigsten weit vorangekommen sind die Pläne im Raum Freiburg. Aber selbst hier käme ein neues Gesetz wohl zu spät.

Hoffnung gibt es deshalb allenfalls auf der politischen Ebene. Schließlich geht es um viel Geld.

Rund 900 Millionen Euro würden die von den Bürgerinitiativen und den Gemeinden vorgeschlagenen Alternativpläne kosten – und damit 20 Prozent mehr als die Variante der Bahn.

Wer diese Kosten trägt, ist die politisch wohl heikelste Frage. Die baden-württembergische Landesregierung hat inzwischen zugesichert, einen besseren Lärmschutz entlang des dritten und vierten Gleises notfalls auch mit eigenem Geld umzusetzen – sehr zur Freude der Bürgerinitiativen. Schließlich habe das Land auch den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit Zahlungen in Millionenhöhe unterstützt, argumentierten die Bürgerinitiativen. Deshalb stehe es auch bei Verkehrsprojekten im badischen Landesteil in der Pflicht.

Hoffnungsträger Projektbeirat

Bürgerinitiativen, Städte und Gemeinden setzen auf das neue Gremium

Der Protest vom Oberrhein in Sachen Rheintalbahn ist nicht nur in Stuttgart, sondern auch in Berlin angekommen. Ursprünglich sollte dort bereits im Frühjahr dieses Jahres ein Spitzengespräch zwischen Bund, Land und Bahn stattfinden. Daraus wurde zwar nichts. Dafür einigten sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger und der damalige Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Juli jedoch darauf, einen Projekt-

beirat (siehe Glossar Seite 12) zu gründen, der Planer, Politiker und Betroffene an einen Tisch holt.

In das Gremium setzen Bürgerinitiativen, Städte und Gemeinden große Hoffnungen. Bereits in der ersten Sitzung Anfang Oktober wurde beschlossen, dass die Pläne der Deutschen Bahn erst dann rechtskräftig werden, wenn der Beirat über den jeweiligen Streckenabschnitt abschließend beraten hat. Geeignet haben sich die Mitglieder

des Projektbeirats auch darauf, dass keine Finanzvereinbarung zwischen Bund und Bahn für den Bau des dritten und vierten Gleises unterzeichnet wird. Damit ist verhindert, dass die Bahn bereits Tatsachen schafft, während die Gespräche über alternative Trassen noch laufen.

Ob es tatsächlich entlang der neuen Güterbahnstrecke einen besseren Lärmschutz geben wird, ist aber trotzdem weiter ungewiss.

Wände müssen höher werden

Klare Forderungen für Streckenabschnitt Freiburg

In Freiburg werden die Auswirkungen des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn nicht ganz so dramatisch sein. Aber auch hier sollen die betroffenen Anwohner besser vor dem Lärm geschützt werden. Denn bislang sehen die Pläne der Bahn – wie in allen Planungsabschnitten – nur das rechtlich notwendige vor. Und das, obwohl in die Berechnungen sowieso schon gewisse Boni einfließen: Der Schienenbonus, das Besonders Überwachte Gleis (BÜG) und der Mittelungspegel (siehe Glossar Seite 12).

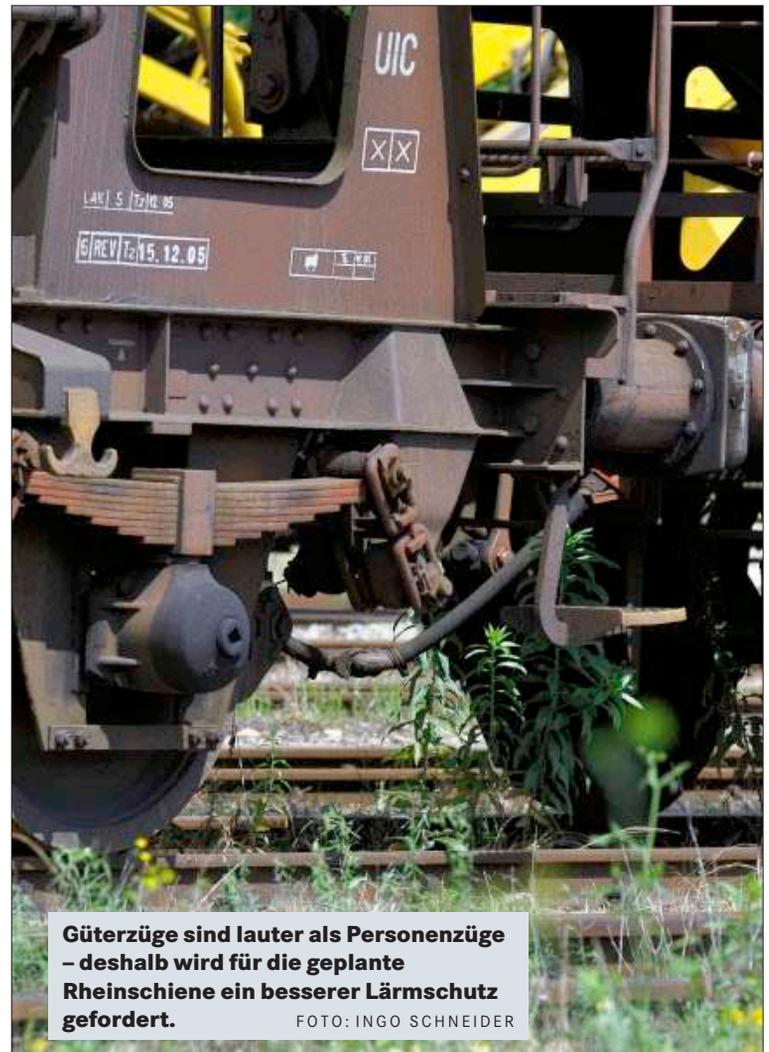
Die tatsächliche Lärmbelastung für die Anwohner läge deshalb deutlich höher als von der Bahn angegeben, argumentieren Bürgerinitiative und Stadtverwaltung: Statt 49 Dezibel seien es nachts mehr als 70 Dezibel – und damit rund 20 Dezibel mehr. Zum Vergleich: Zehn Dezibel mehr Lärm bedeuten eine Verdopplung der Belastung. Und 70 De-

zibel entsprechen dem Geräusch eines Staubsaugers in Betrieb.

Bei einer Informationsveranstaltung vor einigen Wochen in der Freiburger Rothausarena machten die rund 1000 Anwesenden ihrem Unmut deshalb mit Pfeifen und Tröten Luft. Besonders verärgert sind die betroffenen Anwohner auch deshalb, weil die Deutsche Bahn die Höhe der Lärmschutzwände im Raum Freiburg im Vergleich zu den Planungen von 2006 sogar noch einmal reduziert hat: um durchschnittlich 1,5 Meter. Und das, obwohl beispielsweise im Bereich des Freiburger Stadtteils Hochdorf sowieso schon knapp 200 Wohnungen mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden müssen, weil hier die gesetzlichen Lärmschutzwerte nicht eingehalten werden.

Trotzdem verringerte die Deutsche Bahn die Höhe der Lärm-

Fortsetzung auf Seite 4



Güterzüge sind lauter als Personenzüge – deshalb wird für die geplante Rheinschiene ein besserer Lärmschutz gefordert.

FOTO: INGO SCHNEIDER

Lösung für Lärmschutz führt nur über die Politik

Bei Großkundgebung in Freiburg am Samstag, 14. November, protestieren Bürgerinitiativen gegen den Bahnlärm

Wenn das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn fertig sind, wird es vielen Menschen in Freiburg besser gehen. Die Güterzüge rollen dann nämlich nicht mehr wie bisher mitten durch die Innenstadt, sondern im Westen an ihr vorbei.

Ohne die Güterzüge ist auf der bestehenden Trasse außerdem Platz für zusätzliche Wagen der Breisgau-S-Bahn, deren Angebot ausgeweitet werden soll. Nicht zuletzt deshalb bestreitet in Freiburg

niemand, dass der Ausbau der Rheintalbahn an sich ein guter Plan ist. Und auch über die Lage der neuen Trasse gibt es hier – anders als in anderen Planungsabschnitten – keine Diskussionen.

Zufrieden mit den Plänen der Deutschen Bahn sind die Freiburger aber trotzdem nicht. Denn die Leidtragenden sind die Bewohner der westlichen Stadtteile. Sie müssen sowieso schon sehr viel Lärm durch die nahe Autobahn ertragen.

Durch die parallel dazu geplante neue Güterbahntrasse wird sich das Problem potenzieren. „Wir fordern deshalb mehr als den bislang von der Bahn vorgesehen Lärmschutz“, sagt Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon.

Die Stadt Freiburg steht inzwischen hinter den Forderungen der im Raum Freiburg aktiven Bürgerinitiative „Igel“. Bei einer Informationsveranstaltung vor einigen Wochen heftete sich Salomon den gel-

ben Igelbutton auf seinen Anzug. Kämpferisch rief er dazu auf, massenhaft Einwendungen gegen die Pläne der Deutschen Bahn an das federführende Regierungspräsidium zu schicken.

Gleichzeitig ist die Stadt Freiburg auch Mitveranstalterin einer Großkundgebung, die am 14. November auf dem Freiburger Rathausplatz stattfindet. „Die Lösung für einen besseren Lärmschutz führt nur über den politischen Weg“, ist Salomon überzeugt. Denn höhere Schallschutzwände und eine teilweise Tieferlegung der Trasse sind nicht zum Nulltarif zu haben.

Ein von der Stadt Freiburg und einigen Umlandgemeinden erstelltes Gutachten geht im Freiburger Planungsabschnitt von Mehrkosten in Höhe von 75 Millionen Euro aus. Zum Vergleich: Insgesamt soll das Jahrhundertprojekt im Raum Freiburg 250 Millionen Euro kosten.



In den westlichen Stadtteilen Freiburgs wird die geplante Rheinschiene zu einer erheblichen Mehrbelastung in Sachen Lärm führen.

FOTO: BRIGITTE SASSE

IG BOHR



Betuwe Linie

Rotterdam
Zevenaar
Emmerich



Oberhausen



Köln



Wiesbaden

Mannheim

Karlsruhe

Offenburg
Herbolzheim
Freiburg
Bad Krozingen
Müllheim
Weil a. Rhein

Vierspurig

Basel

**Hier tobt der badische
 Lärmaufstand!**

Tunnel für den Güterverkehr

Offenburger haben klare Forderungen zur Rheintalbahn

Die Stadt Offenburg wird von dem geplanten Ausbau der Rheintalbahn am stärksten betroffen sein. Das weiß auch die Deutsche Bahn AG. Trotzdem hält sie an ihren Plänen fest, das dritte und vierte Gleis neben die bereits bestehende Trasse zu legen. Diese verläuft mitten durch die Offenburger Innenstadt. Schon jetzt donnern dort täglich fast 400 Züge an Wohnhäusern vorbei. 2025 sollen es rund 550 sein, davon mehr als 300 Güterzüge. Um die Anwohner vor dem Lärm zu schützen, möchte die Deutsche Bahn AG fast 16 Kilometer lange und bis zu zwölf Meter hohe Schallschutzwände bauen.

Für die Stadt Offenburg und die Bürgerinitiative gibt es indes nur eine Alternative: ein Tunnel für den Güterverkehr. Die Personenzüge führen weiterhin oberirdisch. Technisch wäre ein Tunnel kein Problem – und er hätte sogar Vorteile für die Bahn, weil die Offenburger Kurve als Nadelöhr wegfiele. Der Knackpunkt sind jedoch die Kosten: Je nach Variante kämen 415 bis 665 Millionen Euro zu den anberaumten 245 Millionen Euro hinzu.

Der Protest im Raum Offenburg gegen die Bahnplanungen ist groß: Mehr als 45 000 Menschen haben Einwendungen an das Regierungspräsidium geschickt – obwohl Offenburg selbst noch nicht einmal

60 000 Einwohner hat. Und auch das Regierungspräsidium selbst ist inzwischen gar nicht mehr sicher, ob die Trasse in dieser Form überhaupt genehmigungsfähig wäre.

Denn: Selbst die geplanten Mauerkolosse werden den Lärm nicht ausreichend abhalten. Weil sich die Schallwellen über die Lärmschutzwände hinweg seitlich nach oben ausbreiten, wäre es in den oberen Stockwerken der angrenzenden Häuser trotzdem lauter als gesetzlich erlaubt. Fast 4000 Wohnungen sind betroffen.

Die Deutsche Bahn AG will hier mit passivem Schallschutz Abhilfe schaffen: Die Wohnungen sollen mit schalldichten Fenstern ausgestattet werden, frische Luft käme durch Lüftungsanlagen in die Häuser. Ein Aufenthalt im Garten oder auf dem Balkon wäre kaum mehr möglich – weshalb die betroffenen Anwohner von einer Käfighaltung sprechen.

Offenburg würde aber auch städtebaulich unter dem Projekt leiden: 16 Brücken müssten abgerissen werden, außerdem 25 Häuser und 150 Garagen. Die Bauzeit ist auf sieben Jahre veranschlagt. Währenddessen wären wichtige Verkehrsverbindungen blockiert. Der Handel befürchtet massive Einbußen, die Anwohner jahrelangen Lärm und Dreck.



Städtebaulich würde Offenburg besonders arg in Mitleidenschaft gezogen: Allein 16 Brücken müssten abgerissen werden, zudem müssten 25 Häuser den neuen Gleisen weichen. FOTO: HELMUT SELLER



Durch die Stadt oder an ihr vorbei? Zwischen Offenburg und Riegel herrschen bei den Gemeinden unterschiedliche Sichtweisen, wo die neue Trasse angelegt werden soll. FOTO: CHRISTOPH BREITHAUPT

Autobahntrasse ist umstritten

Zwischen Offenburg und Riegel besteht keine Einheit

Im Planungsabschnitt zwischen Offenburg und Riegel geht es im Grunde um die gleichen Probleme wie in der Stadt Offenburg selbst. Auch in diesem Bereich soll die europäische Transitstrecke mitten durch Wohngebiete führen – mit bis zu fünf Meter hohen Lärmschutzwänden und zwei bis acht Meter hohen Bahnbrücken. Eine Alternative wäre, das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn an die Autobahn zu verlegen. Dies schlagen die Bürgerinitiativen vor, und das wünschen sich auch die Städte Herbolzheim, Kenzingen, Lahr und Ringsheim.

Doch anders als in den übrigen Planungsabschnitten gibt es zwischen Offenburg und Riegel auch Kommunen, die bestreiten, dass die alternative Trassenführung tatsächlich die bessere wäre. Mehr als zehn Gemeinden, darunter Friesenheim, Kappel-Grafenhausen und Rust, haben mit dem Naturschutzbund Nabu und dem Badisch Landwirtschaftlichen Hauptverband (BLHV) die Grafenhausener Erklärung unterzeichnet. Sie wehren sich dagegen, dass die Neubautrasse an die Autobahn verlegt wird. Denn damit wandert diese in ihre unmittelbare Nachbarschaft. Diese Gemeinden werfen den anderen Kommunen vor, sie wollten den Bahnlärm nur abwälzen. Statt die

Güterbahntrasse an die Autobahn zu verlegen, sei es sinnvoller, sich für einen besseren Lärmschutz entlang der von der Deutschen Bahn geplanten Trasse einzusetzen. Jahrelange Bemühungen, einen regionalen Konsens herzustellen, verliefen bislang ohne Ergebnis.

Beide Trassenvarianten haben ihre Vor- und Nachteile: Ein vom Regionalverband in Auftrag gegebenes Gutachten bescheinigt der Autobahntrasse den bestmöglichen Lärmschutz. Dort genüge es, die Lärmschutzwände zu erhöhen. Dann könnten die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden. Entlang der bestehenden Trasse hingegen müssten 4000 Wohnungen zusätzlich mit Schallschutzfenstern ausgestattet werden, da bei ihnen trotz Lärmschutzwänden immer noch zu viel Krach ankäme. Wenn die Bahn nicht mitten durch Ortschaften fahre, gewännen die Kommunen außerdem neue Entwicklungsmöglichkeiten. Und: Käme der Offenburger Tunnel, entfielen überdies alle hoch aufragenden Kreuzungsbauwerke der Bahn. Für die Planungen der Bahn spricht, dass sie weniger in schützenswerte Natur eingreift. Vor allem argumentiert die Deutsche Bahn aber mit den Kosten: Eine Trasse entlang der Autobahn sei rund 160 Millionen teurer.

Die Zuversicht wächst

BZ-INTERVIEW mit Adalbert Häge von der IG Bohr

In der Region gibt es neun Bürgerinitiativen, die sich in den Streckenabschnitten entlang des geplanten dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn für einen besseren Lärmschutz einsetzen. Sie alle stehen unter dem Dachverband der IG Bohr. Beate Beule sprach mit Adalbert Häge, einem der Sprecher der Initiative.

BZ: Sie haben im Oktober in Berlin an der Sitzung des neu gegründeten Projektbeirats teilgenommen, in dem die Region nun die Chance hat, ihre Alternativplanungen vorzustellen. Hätten Sie sich das am Anfang Ihrer Arbeit träumen lassen?

Häge: Das ist ein Riesenerfolg, der bislang gar nicht richtig gewürdigt wurde. Die Region hat jetzt die Möglichkeit, ihre Wünsche in Berlin darzustellen. Die Pläne der Deutschen Bahn werden so lange nicht rechtskräftig, bis der Beirat nicht abschließend über den jeweiligen

Trassenabschnitt verhandelt hat und eine Finanzvereinbarung zwischen Bund und Bahn geschlossen wurde. Das ist ein tolles Ergebnis und gibt mir Zuversicht für die Verhandlungen. Ich habe die Hoffnung, dass wir tatsächlich unseren Vorschlag Baden 21 (Glossar Seite 12) bekommen werden.

BZ: Kritiker sagen, der Projektbeirat sei nur eine Alibiveranstaltung, am Ende werde sich doch die Deutsche Bahn wieder mit ihren Forderungen durchsetzen.

Häge: Schlussendlich wird es sicher auch darum gehen, ob wir uns als Alibi benutzen lassen. Im Projektbeirat sind neben der Landesregierung namhafte Persönlichkeiten aus der Region vertreten, von den Landräten bis zum Freiburger Oberbürgermeister. Vor fünf Jahren hätte niemand gedacht, dass wir überhaupt so weit kommen. Daher glaube ich nicht, dass ich zu optimistisch bin. Tatsache ist, dass wir

weiter einen langen Atem brauchen werden. Aber wir haben in den vergangenen Jahren bereits bewiesen, dass wir dazu in der Lage sind.

BZ: Ihnen ist es gelungen, auch die Politiker in der Region auf ihre Seite zu ziehen. Das sah vor einigen Jahren auch noch anders aus.

Häge: Das stimmt. Wir haben uns lange Zeit darüber geärgert, dass vor allem die großen Städte sich eher zurückhaltend gezeigt haben. Federführend waren die kleineren Gemeinden und der Regionalverband. Inzwischen hat sich dies geändert. Alle ziehen nun an einem Strang. Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon ruft öffentlich dazu auf, massenhaft Einwendungen gegen die Pläne der Deutschen Bahn zu schreiben und am 14. November an einer Demonstration teilzunehmen. Die Region steht geschlossen hinter Baden 21.

BZ: Was war Ihr Erfolgsrezept?

Häge: Was wir bisher erreicht ha-



Adalbert Häge

FOTO: PTK

ben, ist das Ergebnis ganz solider Knochenarbeit. Die Bürgerinitiativen haben von Anfang an konstruktiv gearbeitet. Statt nur zu protestieren, haben sie Alternativen überlegt. Wir haben nie versucht, jemanden in die Pfanne zu hauen. Das hat Eindruck gemacht – bis nach Stuttgart und Berlin. Außerdem haben wir uns für den politischen Weg entschieden. Uns war klar, dass wir die Gesetze nicht so schnell werden ändern können. Insofern hätte es auch nichts gebracht, gegen die Bahnplanungen zu prozessieren. Die Lösung muss über die Politik laufen.

1845

wurde mit dem Bau der Bahnlinie von Offenburg der erste Freiburger Hauptbahnhof eröffnet. Heute ist Freiburg ein Knotenpunkt an einer der wichtigsten europäischen Bahnverbindungen. Wir wissen, was wir an der Bahn als umweltfreundliches und schnelles Verkehrsmittel haben.

Freiburg unterstützt die Pläne zum Ausbau der Rheintalbahn um ein drittes und viertes Gleis parallel zur Autobahn, damit mehr Güter als bisher auf Schiene transportiert werden können und die Innenstadt von Güterzügen entlastet wird.

Freiburg sagt Ja zu einer Ausbauplanung, die auf Mensch und Umwelt Rücksicht nimmt. Wir lassen uns nicht mit Mindeststandards abspeisen. Sondern wir wollen für die Neubaustrecke einen aktiven und den heutigen Standards gerechten Lärmschutz und eine offene und transparente Planung mit der Bürgerschaft und nicht gegen die Interessen der Menschen.



Freiburg sagt nein zu den Plänen der Bahn!

Bis zum 3. Dezember sind Einwendungen möglich.

Nehmen Sie Einfluss und

erheben Sie Einspruch für einen bestmöglichen

Lärmschutz der neuen Rheintalbahn!

Informationen und Mustereinwendungen

☞ www.freiburg.de/rheintalbahn

Unterschriftenlisten liegen auch in der Bürgerberatung im Rathaus und in den Ortsverwaltungen aus.

Freiburg
IM BREISGAU



Im Juni ließen zahlreiche Bürger die Anhörung zur Rheinschiene in Hausen platzen.

FOTO: HANS-CHRISTOPH WAGNER

Vorteil für die Bürgertrasse

Im Markgräflerland fordern Bürger tiefer gelegte Gleise

Im Markgräflerland laufen die Alternativplanungen der Bürgerinitiative MUT und der betroffenen Gemeinden unter dem Stichwort Bürgertrasse. Ziel ist es vor allem, die Gleise tiefer zu legen, so dass weniger Lärm bei den an der Strecke wohnenden Menschen ankommt. Außerdem sollen das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn erst zwischen Buggingen und Hülgelheim auf die alte Bahntrasse stoßen – und nicht schon weiter nördlich zwischen Heitersheim und Buggingen, wie es die Bahn vorsieht.

Auch die Deutsche Bahn hat sich mit der Variante der Bürgerinitiative auseinander gesetzt – sie aber als zu teuer verworfen. Demnach kostet die Bürgertrasse knapp 200 Millionen Euro mehr als die Bahnvariante. Zu einem ganz anderen Ergebnis kommt indes ein von den Gemeinden Bad Krozingen, Buggingen, Eschbach, Hartheim, Heitersheim, Schallstadt und der Bürgerinitiative MUT erstelltes Gutachten. Es geht davon aus, dass sich die Mehrkosten deutlich reduzieren ließen. Außerdem habe die Bahn die Bürgertrasse bei der Variantensuche auch in anderen Punkten unangemessen nachteilig bewertet.

Nach Ansicht der Gutachter bietet die Bürgertrasse Vorteile: Um alle Menschen genügend vor dem Lärm zu schützen, reichten Schall-

schutzwände aus. Ein zusätzlicher passiver Lärmschutz etwa in Form von Schallschutzfenstern sei nicht notwendig. Außerdem zerschneide die Bürgertrasse die Landschaft weniger.

Die Planungen für die Transitstrecke zwischen Offenburg und Basel sind in den südlichen Abschnitten schon weiter fortgeschritten als im Norden. Im Bereich des Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen laufen erste Bauarbeiten. Außerdem sollten im Markgräflerland im Sommer dieses Jahres zwei so genannte Erörterungstermine stattfinden: in Hausen und in Buggingen. Doch die Termine platzten. Die Bürgerinitiative MUT blockierte mit Traktoren und Baumaschinen die Veranstaltungsorte. Damit nahm der Protest um den Ausbau der Rheintalbahn erstmals neue Formen an. Ansonsten waren die Bürgerinitiativen immer sehr um Konsens bemüht (siehe auch Interview Seite 7). Wie es in den beiden Planungsabschnitten nun weiter geht, ist offen. Das Regierungspräsidium hat angekündigt, die Erörterungstermine nicht nachholen zu wollen. Das Verfahren laufe weiter. Die Bürgerinitiative hat indes durch die Beschlüsse des Projektbeirats neue Hoffnung geschöpft, doch noch ihre Forderungen durchsetzen zu können.

Güterzüge in den Katzenbergtunnel

Abschnitt Weil – Haltingen vor der Planfeststellung

Als vor einigen Wochen der Projektbeirat in Berlin beschloss, dass die Pläne der Deutschen Bahn so lange nicht rechtskräftig werden, bis nicht auch über Alternativen gesprochen wurde, atmeten vor allem die Betroffenen ganz im Süden der neuen Transitstrecke hörbar auf. Denn im Abschnitt Weil-Haltingen steht das Planfeststellungsverfahren bereits kurz vor dem Abschluss. Deshalb hatte die Region Angst, dass die Bahn Tatsachen schaffen könnte, während die Gespräche über mögliche Alternativen zwischen Bund, Land und Vertretern der Region noch laufen.

Ursprünglich sollten die Bauarbeiten in diesem Streckenabschnitt bereits Anfang kommenden Jahres beginnen. Das ist durch die neuen Entwicklungen nun nicht mehr möglich. In den Gesprächen des Projektbeirats wird es ganz im Süden der Neubaustrecke vor allem um zwei Punkte gehen. Zum einen wünschen sich die Bürgerinitiativen und die betroffenen Städte und Gemeinden, dass der Katzenbergtunnel besser angebunden wird. Ziel ist es, die alte und die neue Trasse der Rheintalbahn so zu verknüpfen, dass möglichst alle Güterzüge durch den Tunnel geführt werden – und nicht zum Teil immer noch auf der Altstrecke um den Isteiner Klotz herum.

Dies verbessere nicht nur den Lärmschutz für die betroffenen Anwohner, argumentieren die Gegner der Bahnplanung, sondern schaffe auf der alten Trasse auch Platz für die Regio-S-Bahn, deren Angebot ausgebaut werden soll. Bürgerinitiativen und Gemeinden schlagen deshalb vor, die Verknüpfung der beiden Strecken kreuzungsfrei zu gestalten, also ohne Weichen und möglichst nah am Tunnel. Dies möchte die Bahn jedoch nicht, da sie dann in den sich südlich anschließenden Abschnitt zwischen dem Tunnelausgang und der Stadt Weil am Rhein eingreifen müsste. Für diesen sind die Planungen jedoch schon abgeschlossen.

Weiterer Knackpunkt im südlichsten Streckenabschnitt ist die Trassenführung in der Stadt Weil am Rhein. Dort ringt die Stadtverwaltung bereits seit Jahren mit der Deutschen Bahn darum, dass diese die neue Güterbahntrasse tiefer legt. Denn: Nach den bisherigen Plänen müssten trotz fünf Meter hoher Lärmschutzwände fast 3000 Wohnungen zusätzlich mit Schallschutzfenstern ausgestattet werden, weil sonst die gesetzlich festgesetzten Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Dies gilt besonders für den Weiler Stadtteil Haltingen, in dem mehr als jedes zweite Haus betroffen wäre.



Im Streckenabschnitt Weil-Haltingen sollten die Bauarbeiten bereits Anfang 2010 beginnen. Dank des Beschlusses im Projektbeirat wurde jetzt aber nochmal Zeit gewonnen.

FOTO: HERBERT FREY



Bürgerinitiative MUT
Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse
Nördliches Markgräflerland e.V.

Kein unnötiger Bahnlärm am Südlichen Oberrhein!
Bürgertrasse: Menschenverträglich – umweltgerecht – zukunftstauglich

Machen Sie mit für den Schutz unserer Gesundheit und Lebensqualität, unseres (Immobilien)Eigentums und der Ackerfläche, für die Erhaltung der Wirtschaftskraft unserer Region und ihrer Zukunftsperspektiven für uns und unsere Nachkommen: www.mut-im-netz.de

**Ruhe ist ein Grundbedürfnis,
 Lärm macht krank.**

Wir wollen, dass bei der Planung der neuen Bahn
 an die Menschen und
 ihre Gesundheit gedacht wird.



LIFE FOOD GmbH • Bebelstraße 8 D-79108 Freiburg • www.taifun-tofu.de

Wir und viele andere
 wohnen im Gewerbe-
 gebiet und brauchen
 den Lärmschutz

**gardinen
 mehler
 wohnambiente**

Leinenweberstraße 8 · 79108 Freiburg-Hochdorf
 Tel 0761/16003 · www.mehler-wohnambiente.de

**Das geht schnell
 auf die Ohren.**



Hohe Lärm- und Umweltbelastung beim Ausbau von Bahngleisen
 muss nicht sein. Lärmschutz hilft und schützt. Dafür setzen wir uns ein.

KUPER

Heinrich KUPER GmbH & Co. KG
 Weißerlenstraße 1a
 79108 Freiburg/Hochdorf
 Germany

Telefon 0761/15204-0
 Telefax 0761/15204-50
 E-Mail freiburg@KUPER.de
 Internet www.KUPER.de

STELLUNGNAHME

Intensiver Dialog mit Beteiligten

In der Region hagelt es Protest gegen die Pläne der Deutschen Bahn AG. Diese hält jedoch an ihren Grundsätzen fest. Ein Interview zum Thema lehnt der Konzern derzeit ab. In einer schriftlichen Stellungnahme auf Anfrage der Badischen Zeitung heißt es, dass die Deutsche Bahn in der Vergangenheit in allen Planungsabschnitten „einen intensiven Dialog mit den Beteiligten“ geführt habe. Änderungswünsche der Region seien „teilweise in die Planungen mit aufgenommen“ worden. Die Bahn habe sich jedoch „an die gesetzlichen Vorgaben, wie beispielsweise beim Schallschutz“ zu halten. „Letztendlich entscheidet der Bund, welche Streckenalternative er finanziert. Die Bahn führt dann die Entscheidungen des Bundes aus“. Grundsätzlich begrüße es



Die Anbindung des Katzenbergtunnels steht für die Bahn ganz oben auf der Prioritätenliste. FOTO: MARKUS MAIER

die Bahn, dass in Berlin nun ein Projektbeirat gegründet wurde. In diesem werde sie „konstruktiv mitarbeiten“. Zunächst möchte der Konzern dort die Ergebnisse vorstellen, die sich für ihn aus einem Vergleich zwischen den Bahnplanungen und den Alternativtrassen ergeben haben. Priorität wird der Planungsabschnitt von Haltingen bis Weil haben, „um die Anbindung des Katzenbergtunnels an die bestehende Rheintalbahn bis 2012 sicherzustellen“. Der Termin für eine weitere Sitzung des Projektbeirats stehe jedoch noch nicht fest. In der Zwischenzeit würden die laufenden Planfeststellungsverfahren seitens der Bahn „weder verzögert noch zurückgezogen.“

Prüfen und korrigieren

BZ-INTERVIEW mit dem Regierungspräsidenten Julian Würtenberger

Ob die Pläne für das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn wie von der Bahn geplant umgesetzt werden, entscheidet schlussendlich das Eisenbahnbundesamt in Bonn. Das Freiburger Regierungspräsidium ist jedoch verantwortlich für die derzeit laufenden Anhörungsverfahren und gibt zu jedem Streckenabschnitt eine abschließende Stellungnahme ab. Beate Beule sprach mit Regierungspräsident Julian Würtenberger.

BZ: Herr Würtenberger, Sie sitzen derzeit etwas zwischen den Stühlen: Auf der einen Seite sind Sie als Chef des Regierungspräsidiums dafür verantwortlich, dass der formale Rahmen des Genehmigungsverfahrens eingehalten wird. Auf der anderen Seite stehen Sie politisch hinter den Forderungen der Südbadener.

Würtenberger: Ich würde nicht sagen, dass ich zwischen den Stühlen sitze. Vielmehr sitze ich auf zwei Stühlen. Dadurch kann ich in beide Richtungen agieren. Rechtlich prüft das Regierungspräsidium, ob der beantragte Ausbau der Rheintalbahn den gültigen Normen entspricht und wo es Korrekturen geben muss. Gleichzeitig habe ich als Regierungspräsident die Möglichkeit, die Interessen der Region für einen besseren Lärmschutz vor der Landesregierung zu vertreten.

BZ: Die betroffenen Bürger können nicht so recht verstehen, warum die Genehmigungsverfahren für das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn weiterlaufen, obwohl es derzeit noch Gespräche über Alternativen gibt.

Würtenberger: Die Bahn hat einen Rechtsanspruch darauf, dass ihre Anträge zügig behandelt werden. Ich halte es aber auch unabhängig davon für sinnvoll, dass beispielsweise jetzt in Freiburg die Offenlage begonnen hat. Dadurch kommen endlich einmal alle Argumente gesammelt auf den Tisch. Gleiches gilt für die Erörterungstermine im Planungsabschnitt zwischen Lahr und Riegel, die Ende November wie geplant stattfinden werden. Dass die Ge-



Viel Arbeit für Regierungspräsident Julian Würtenberger (kleines Bild): In seiner Behörden stapeln sich die Einwendungen gegen die Rheintalbahn. FOTOS: OHU/YTK

nehmigungsverfahren weiter laufen, verbessert meiner Meinung nach eher die Position der Region für die weiteren Gespräche mit der Bahn.

BZ: Sie haben vor einigen Monaten angekündigt, dass die Planungen der Bahn in der Stadt Offenburg möglicherweise gar nicht genehmigungsfähig sind, weil bei einer Trasse quer durch die Stadt zu viele Menschen von dem Lärm betroffen wären. Heißt das, die Offenburg bekommen den geforderten Tunnel?

Würtenberger: Wir sind nach wie vor mitten im Verfahren, deshalb kann ich dazu nichts Weiteres sagen. Ich wollte damals nur darauf hinweisen, dass es bei der Planung an dieser Stelle wirklich um die Wurst geht. Und ich habe nach wie vor den Eindruck, dass es sehr eng werden könnte. Aus rechtlichen Gründen wäre eine alternative Trassenführung aber nur dann zu rechtfertigen, wenn sich diese als eindeutig vorzugswürdig herausstellen würde. Ein lediglich gleich guter Vorschlag reicht nicht aus.

BZ: Die neue Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag festgesetzt, dass sie den Schienenbonus schrittweise abschaffen möchte. Aber diese Festsetzung kommt für die Rheintalbahn wohl zu spät.

Würtenberger: Das Argument zu spät gibt es in diesem Zusammenhang meines Erachtens nicht. Dass der Schienenbonus fallen soll, ist ein nicht zu unterschätzender politischer Erfolg. Die Region fordert dies seit Jahren. Ich halte den Beschluss für einen der drei wichtigen Meilensteine, die bei den Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn in diesem Jahr gefallen sind.

BZ: Was waren die beiden anderen?

Würtenberger: Den ersten Erfolg konnten wir im Frühjahr verbuchen, als die Landesregierung sich hinter die Forderungen der Region gestellt hat. Seither ist klar, dass sich das Land notfalls auch finanziell an einem besseren Lärmschutz entlang der neuen Trasse beteiligen würde. Ein weiterer Meilenstein war die Gründung des Projektbeirats im Oktober. Die Region hat nun die Chance, in Berlin ihre Alternativpläne vorzustellen. Ob dies zum Erfolg führt, bleibt abzuwarten. Aber solange es Gespräche gibt, habe ich auch noch die Hoffnung, dass sich tatsächlich etwas bewegt.

Stichtag ist der 3. Dezember

Einwendungen als Möglichkeit des Bürgerprotests

Entlang der geplanten Güterbahntrasse haben bereits 120 000 Menschen Protestschreiben gegen die Pläne der Deutschen Bahn an das federführende Regierungspräsidium geschickt. Die Bürgerinitiativen hoffen nun, dass im Freiburger Abschnitt noch einmal 30 000 Einwendungen hinzukommen, um politisch in Berlin mit insgesamt 150 000 Einwendungen aufzutreffen zu können.

Das 17 Kilometer lange Teilstück rund um Freiburg hinkt bei den Planungen hinterher: Es ist der letzte Abschnitt entlang der neuen Güterbahntrasse zwischen Offenburg und Basel, für den die Offenlage noch nicht abgeschlossen ist. Bei allen anderen Teilbereichen der Strecke ist das Genehmigungsverfahren schon fortgeschritten. Das liegt daran, dass für den Freiburger Abschnitt lange Zeit noch ein Gutachten fehlte, da die Strecke an einem so genannten Flora-Fauna-Habitat-Gebiet vorbeiführt, das aus naturschutzrechtlichen Gründen besonders schützenswert ist.

Inzwischen hat der nächste Schritt im Planungsverfahren jedoch auch im Freiburger Abschnitt

begonnen. Noch bis zum 19. November können sich alle Interessierten durch die 18 Ordner starken Planungsunterlagen der Deutschen Bahn wühlen. Diese liegen in Freiburg im Technischen Rathaus sowie in March, Umkirch und Schallstadt in den Rathäusern aus. Wichtiger ist jedoch der Stichtag 3. Dezember 2009: Bis dahin haben die Bürger die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planentwürfe zu schreiben. Diese müssen in schriftlicher Form beim Regierungspräsidium eingehen.

Protestieren dürfen nicht nur die direkt betroffenen Anwohner. Eine Einwendung darf jeder schreiben –



Bislang sind rund 120 000 Einwendungen gegen die Planungen der Deutschen Bahn an das Regierungspräsidium geschickt worden. 30 000 sollen noch dazukommen.

FOTO: INGO SCHNEIDER

auch wenn er nicht in Freiburg oder einer der angrenzenden Gemeinden wohnt. Protestieren dürfen auch ausländische Mitbürger, sofern sie in der Europäischen Union leben. Auch Kinder ab sieben Jahren dürfen ihre Einwendungen einreichen. Sie alle müssen lediglich

nachweisen, dass sie durch die Planungen der Bahn betroffen sind. Dazu reicht es etwa aus, darzustellen, dass ein Spaziergang auf dem Mundenhofgelände beeinträchtigt ist, wenn in unmittelbarer Nachbarschaft die Güterzüge vorbeifahren. Die direkt betroffenen Anwohner haben zusätzlich die Möglichkeit, gegen die Aspekte der Bahnplanung zu protestieren, die sie persönlich beeinträchtigen – zum Beispiel, wenn sie befürchten, dass ihr Haus nicht ausreichend gegen den Lärm geschützt ist. Die Bürgerinitiativen bieten bei den Formulierungen Hilfestellungen an.

Die Stadt Freiburg und die Bürgerinitiativen haben Mustereinwendungen erstellt, die im Internet abrufbar sind unter www.freiburg.de oder www.igel-breisgau.de.

INFOBOX

ZWISCHEN MARCH UND SCHALLSTADT

Etwas irritiert sind viele Bürger davon, dass sie nun erneut gegen die Pläne der Bahn protestieren sollen. Bereits Anfang des Jahres hatten zahlreiche Freiburger Einwendungen geschrieben. Damals ging es jedoch um einen anderen Planungsabschnitt. Im Früh-

jahr fand die Offenlage für den sich nördlich an Freiburg angrenzenden Teilbereich statt, bei dem sich nur ein kleines Gebiet auf Freiburger Gemarkung befand. Nun geht es um den Abschnitt zwischen March im Norden und Schallstadt im Süden, bei dem zu einem Großteil das Freiburger Stadtgebiet betroffen ist.

IMPRESSUM

DIE RHEINTALBAHN

ist eine Sonderveröffentlichung der Badischen Zeitung

Redaktion: Michael Sträter

Autorin: Beate Beule

Layout: Andrea Schiffner

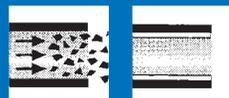
Titelbild: Peter Sandbillier

Anzeigenleitung: Ralph Strickler

Badischer Verlag GmbH & Co. KG
Basler Straße 88
79115 Freiburg
Telefon 0761/496-0

Sanieren mit dem LSE-System™:

- Weniger Schmutz und Lärm
- Schnellere Ausführung
- Kein Totalausfall der Wasserversorgung bei der Sanierung
- Dauerhafter Schutz
- Einwandfreies Trinkwasser
- Neuwertige Leitungen mit 5 Jahren Garantie
- Bewährt seit 1987
- Epoxydharz gelistet beim Umweltbundesamt



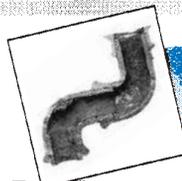
1. Sandstrahltechnik für die Reinigung

2. Innenschutz mit lebensmitteltauglicher Beschichtung

Weitere Infos unter:
www.walter-mengen.de



Rostiges Wasser, wenig Leitungsdruck, Wasserschäden:



Defekte

Wasserleitungen?

Mit hohem Luftdruck werden die Leitungen von innen heißgetrocknet und sandgestrahlt. Keine Wände müssen aufgeschlagen werden, lediglich die Armaturen werden demontiert. Nach der vollständigen Reinigung durch den Sandstrahlprozeß werden die Rohre mit einer Innenbeschichtung aus hochwertigem, lebensmitteltauglichem Epoxydharz versehen. Entscheiden Sie sich für eine Sanierung mit dem weltweit bewährten LSE-SYSTEM™. Sie ersparen sich damit eine aufwendige Gesamterneuerung mit Aufspitzen, Mauern und Verputzen.



WALTER GmbH

Hauptstraße 23
79227 Schallstadt-Mengen
Tel. 07664/403030 Fax 07664/403040



GLOSSAR



Wie laut ist der Güterverkehr auf der Schiene wirklich? Diese Frage ist bedeutend im Zusammenhang mit den Planungen der Rheintalbahn.

FOTOS: DPA/CHRISTOPH BREITHAUPT/WOLFGANG KÜNSTLE

LÄRMGRENZWERTE

An Straßen und Eisenbahnstrecken gibt es gesetzliche Grenzwerte. Diese liegen für Wohngebiete tagsüber bei 59 Dezibel und nachts bei 49 Dezibel. In Mischgebieten dürfen nachts maximal 54 und tagsüber 64 Dezibel Lärm ankommen, in Gewerbegebieten sind es 59 Dezibel in der Nacht und 69 Dezibel am Tag. Eingehalten werden müssen die Werte nur an neuen oder stark umgebauten Verkehrswegen. Ab wann Lärm schädlich ist, ist umstritten. Die Weltgesundheitsorganisation hält schon eine Dauerbeschallung von 55 Dezibel für bedenklich.

MITTELUNGS- UND VORBEIFAHRPEGEL

Bei den Lärmprognosen für die Rheintalbahn setzt die Deutsche Bahn den so genannten Mittelungspegel ein. Dieser wird über einen gewissen Zeitraum bestimmt. Dadurch fließen sowohl die lauten Phasen mit ein, in denen die Züge tatsächlich vorbeifahren, als auch die leisen Zeiten, wenn kein Zug fährt. Der Mittelungspegel sei dadurch deutlich geringer als der tatsächliche Vorbeifahrpegel der Züge, kritisieren die Bürgerinitiativen.

SCHIENENBONUS

Schienenlärm wird oft angenehmer empfunden als Lärm, der von Straßen ausgeht. Deshalb sieht der Gesetzgeber vor, dass Anwohner von Bahnstrecken fünf Dezibel mehr Lärm ertragen müssen. Zum Vergleich: Zehn Dezibel bedeuten eine Verdopplung der Lärmbelastung. Lärmforscher haben jedoch herausgefunden, dass Schienenlärm keinesfalls weniger schädlich ist

als Straßenlärm. Die Bundesregierung hat inzwischen in ihrem Koalitionsvertrag festgelegt, dass sie den Schienenbonus schrittweise abschaffen will.

BESONDERS ÜBERWACHTES GLEIS (BÜG)

Um die Lärmbelastungen für die Anwohner zu reduzieren, setzt die Deutsche Bahn beim dritten und vierten Gleis der Rheintalbahn auf die Technik des „Besonders Überwachten Gleises“ (BÜG). Sie verspricht, die Schienen mindestens zweimal pro Jahr zu schleifen. Dadurch verringere sich der Lärm um drei Dezibel. Diese Zahl zieht die Deutsche Bahn bei ihren Berechnungen der Lärmbelastungen ab. Unter Fachleuten ist der Effekt umstritten. Eine Studie des Umweltbundesamts geht davon aus, dass sich der Lärm durch das BÜG nur um ein Dezibel reduziert.

PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Das Planfeststellungsverfahren ist ein Genehmigungsverfahren für größere Bauprojekte, insbesondere



Alternative: Ohren zu?

für Straßen und Schienen. Im Laufe des Verfahrens werden die Belange der verschiedenen Interessenslagen untereinander abgewogen: zum Beispiel, ob es wichtiger ist, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern oder die Natur zu schützen. Am Schluss des Verfahrens steht der so genannte Planfeststellungsbeschluss, der im Grunde einer Baugenehmigung entspricht. Beim Ausbau der Rheintalbahn wird dieser durch das Eisenbahnbundesamt in Bonn erlassen.

EINWENDUNGEN/ OFFENLAGE/ ERÖRTERUNGSTERMIN

Im Laufe des Genehmigungsverfahrens werden die Pläne der Deutschen Bahn öffentlich ausgelegt (Offenlage). In dieser Phase haben alle Betroffenen die Gelegenheit, sich einen Einblick in die Akten zu verschaffen. Gemeinden, Fachbehörden und Verbände geben Stellungnahmen ab, alle Bürger können in einer bestimmten Frist so genannte Einwendungen schreiben, sofern sie mit den Plänen nicht einverstanden sind. Sämtliche Aspekte werden bei einem Erörterungstermin diskutiert. Im Anschluss verfasst das Regierungspräsidium als federführende Behörde eine abschließende Stellungnahme.

IG BOHR

IG Bohr ist eine Abkürzung für „Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein“. Die IG Bohr stellt den Dachverband der Bürgerinitiativen dar. Neun Interessengruppen zwischen Offenburg und Weil am Rhein haben sich zusammengeschlossen, um für einen besseren Lärmschutz entlang des

geplanten dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn zu kämpfen. Insgesamt haben die Bürgerinitiativen inzwischen mehr als 20 000 Mitglieder. In Freiburg ist die Bürgerinitiative „Igel“ (Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen) aktiv.

BADEN 21

Mit Baden 21 bezeichnen die Bürgerinitiativen ihr alternatives Trassenkonzept zwischen Offenburg und Basel – in Anlehnung an den als Stuttgart 21 bezeichneten Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs und dem Ausbau der Strecke Stuttgart – Ulm. Diese unterstützt die Landesregierung mit Zahlungen in Millionenhöhe. Gleiches fordern die Bürgerinitiativen für den geplanten Ausbau der Rheintalbahn. Um den Lärmschutz für die betroffenen Anwohner zu verbessern, sind zwischen Offenburg und Basel insgesamt rund 900 Millionen Euro notwendig, im Raum Freiburg wären es 75 Millionen. Das gesamte Projekt soll 4,5 Milliarden Euro kosten.



Bürger protestieren gegen die Bahnplanungen.

PROJEKTBEIRAT

Bei einem Spitzengespräch im Juli 2009 vereinbarten Ministerpräsident Günther Oettinger und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, dass ein Projektbeirat gegründet werden soll, in dem die betroffenen Gemeinden und Kommunalverbände vertreten sind. Inzwischen fand die erste Sitzung in Berlin statt. Dort beschloss der Projektbeirat, dass die Pläne der Deutschen Bahn so lange nicht rechtskräftig werden, bis die Mitglieder des Beirats nicht abschließend über den jeweiligen Trassenabschnitt verhandelt haben. Außerdem soll es zunächst keine Finanzvereinbarungen zwischen Bund und Bahn geben. Die Bürgerinitiativen bewerten beides als großen Erfolg.