

32: 28.2.09

Tiefensee und EBA lehnen Bahn-Verfahrensstopp ab

Tieferlegung in Haltingen: Bund will keine Mehrkosten tragen / Dietz enttäuscht von Desinteresse

VON UNSEREM REDAKTEUR
HANNES LAUBER

WEIL AM RHEIN. Die Bemühungen um eine Tieferlegung der Bahn-Neubau-
strecke in Haltingen haben erneut einen Dämpfer erhalten. In Schreiben an
Oberbürgermeister Dietz haben sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Eisenbahn-
bundesamt die Weiler Bitte nach Aussetzung des kurz vor dem Abschluss stehenden Planfest-
stellungsverfahrens abgelehnt.

Das Verkehrsministerium macht dabei geltend, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Planfeststellung in „unparteiischer Weise“ zu bearbeiten habe, eine Einflussnahme auf das Verfahren komme daher nicht in Frage. EBA-Präsident Gerald Hörster lehnt die Unterbrechung mit dem Hinweis ab, die Bahn habe nach inzwischen achtjähriger Planungszeit Anspruch auf eine zügige Entscheidung. In beiden Schreiben wird zudem darauf hingewiesen, dass die Übernahme von Mehrkosten durch den Bund nicht in Frage komme, sofern es sich nicht um zwingend notwendige Maßnahmen handle.

OB Dietz zeigte sich gestern ernüchtert und kritisierte besonders die Antwort aus dem Verkehrsministerium. Die Ausführungen seien „formalistisch“ und berücksichtigten in keiner Weise die politische Diskussion. Die Stadt habe nicht um Einflussnahme auf die Entscheidung des EBA gebeten, sondern um einen Aufschub des Verfahrens, was nichts Rechtswidriges sei. Einzige weisungsbefugte Behörde sei dafür das Verkehrsministerium.

Dass Minister Tiefensee die Beantwortung der Schreiben von Dietz einem nachgeordneten Beamten überlasse, lege die Vermutung nahe, dass der Minister an einer politischen Lösung kein Interesse habe. Dietz: „Erst war Wolfgang Tiefensee auf Tauchstation, jetzt schießt er mit Torpedos.“

Der OB fürchtet nun, dass die Neubau-
strecke bei Weil genehmigt wird, noch
he über die Tieferlegung und die damit
verbundenen Zusatzkosten zwischen
Bund, Land und Bahn abschließend ver-
handelt ist. Bei der Bahn, so weiß Dietz,



Die Bahn-Pläne für Haltingen sorgen weiter für Gesprächsstoff. FOTO: FREY

gehe man davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss bis zum 30. Juni vorliegen wird. Ein Termin für den Bahngipfel, bei dem Tiefensee, Oettinger und Mehdorn über die Mehrkosten verhandeln sollen und der für das erste Quartal angekündigt ist, liege dagegen noch nicht vor.

Ärgerlich ist für Dietz nach den nun eingegangenen Schreiben, dass im Herbst noch mit großem Aufwand eine Arbeitsgruppe von Stadt und Bahn ins Leben gerufen und viel Geld für Untersuchungen ausgegeben wurde, deren Ergebnisse nun aber offenbar keine Rolle mehr spielten. Dietz hielt es gestern geradezu für grotesk, dass „ein Mitglied der Bundesregierung die Stadt in die Arbeitsgruppe treibt, während das andere, noch dazu von derselben Partei, gar keine Kenntnis davon nimmt.“ Er appelliert deshalb nun an

Staatssekretärin Marion-Caspers-Merk, die die Arbeitsgruppe erst ermöglicht hat, sich im Sinne der Stadt bei ihrem Parteikollegen einzusetzen.

Gleichzeitig mit der Post aus Berlin war bei Dietz ein Schreiben des Freiburger Regierungspräsidenten Julian Württemberg eingegangen, in dem dieser zusagte, sich dafür einzusetzen, dass „neben den eigentlichen Kernforderungen bei einem Spitzengespräch auch die wichtige Frage der Weiterführung der Rechtsverfahren thematisiert und entschieden wird.“ Beim Weiler Fasnachtsumzug am Sonntag, zu dem sich der Regierungspräsident angesagt hat, können sich Dietz und Württemberg nun darüber unterhalten, wie diesem Ansinnen unter den aktuellen Umständen noch zur Durchsetzung verholfen werden kann.

BZ: 28.2.09
Caspers-Merk:
**„Jetzt ist das
Land am Zug“**

Stopp würde drei Jahre kosten

WEIL AM RHEIN (nn). Marion Caspers-Merk, SPD-Staatssekretärin, hat für den Hilferuf von OB Dietz hinsichtlich der Tieferlegung in Haltingen wenig Verständnis. Sie sei „dieses Spiel leid“, sagte sie gestern nach einem Treffen mit Bahnvertretern in Freiburg. Dietz betreibe offenbar Parteipolitik und verkenne, dass nun ein klares Signal des Landes zur Übernahme von Mehrkosten erforderlich sei.

Caspers-Merk verweist darauf, dass der Verkehrsminister bei der Finanzierung neuer Bahnstrecken an rechtliche Vorgaben gebunden ist. Um Präzedenzfälle und damit ein Ausufern der Forderungen zu verhindern, könnten Mehrausgaben nur unter zwei Bedingungen gerechtfertigt werden. Entweder, wenn der Planfeststellungsbeschluss zusätzliche Maßnahmen erzwingt, oder aber, wenn eine Region deutlich mache, dass sie zur Mitfinanzierung der aufgetretenen Forderungen bereit ist. Bislang gebe es aber vom Land Baden-Württemberg für die Oberrheinstrecke keine solche Zusage.



Caspers-Merk

FOTO: LANGELOTT

Im Gegenteil: CDU-Fraktionssprecher Stefan Mappus hat erst am Donnerstag in Weil erklärt, dass das Land sich an der Finanzierung nicht beteiligt. Offenbar habe das Land kein Interesse an einer Lösung des Problems, folgert Caspers-Merk, und wundert sich daher auch nicht, dass es noch keinen Termin für den Bahngipfel gibt, zu dem das Land einladen müsste.

Eine Unterbrechung des Planverfahrens hält sie im übrigen für nicht erforderlich. Vertreter der Bahn hätten ihr gegenüber deutlich gemacht, dass Änderungen auch im laufenden Verfahren eingearbeitet werden könnten. Eine Unterbrechung samt Änderung der Pläne würde dagegen dazu führen, dass das Verfahren neu aufgerollt werden müsste und weitere drei Jahre in Anspruch nehmen würde.

BZ: 28.2.09
KOMMENTAR

Tieferlegung in Haltingen

**Streiten, bis es
zu spät ist**

Die Weigerung aus Berlin, die Bahn-Planung zu unterbrechen, ist keine Überraschung. Denn nicht erst seit die Planer sich mit Weil am Rhein beschäftigen, gilt bei Bund und Bahn die Regel, dass nur das gebaut und bezahlt wird, was aufgrund rechtlicher Vorgaben auch erforderlich ist. Allem, was darüber hinaus geht, begegnet man mit formalistischer Kälte. In Eimeldingen und Efringen-Kirchen hat man das schon erleben können. Überwinden lässt sich das Bollwerk der Vorschriften offenbar nur, wenn sich alle Beteiligten zu einer großen Gemeinschaftsleistung und vor allem -finanzierung aufschwingen, wie etwa bei Stuttgart 21. Doch am Oberrhein ist man davon noch weit entfernt. Weder Bund noch Land wollen anscheinend Geld für die Region ausgeben, noch viel weniger aber wollen sie das öffentlich zugeben. Deshalb wird der schwarze Peter geflissentlich hin und her geschoben. Und so wird weiter gestritten – bis es zu spät ist, aber jeder sagen kann, er für seinen Teil sei nicht schuld daran gewesen. *Hannes Lauber*

Bilb lässt sich nicht entmutigen

Vertreter der Lärmschutz-Initiative nicht überrascht von Mappus-Aussage und Brief aus Berlin

WEIL AM RHEIN (jof). Gleich zwei Nackenschläge musste die „Bürgerinitiative Lärmschutz Bahn“ (Bilb) innerhalb von zwei Tagen hinnehmen. Zunächst kündigte Stefan Mappus, Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion, an, dass die von seiner Partei geführte Landesregierung sich nicht an den Mehrkosten für eine Tieferlegung der Bahntrasse beteiligen werde, dann lehnte es das Bundesverkehrsministerium ab, das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Rheintalbahn im Bereich Weil am Rhein erst einmal auszusetzen (siehe Seite 27).

Für die Repräsentanten der Bilb kommen beide Aussagen jedoch nicht überraschend. „Für mich war das klar“, sagt Vorsitzender Eugen Katzenstein zu dem Brief aus dem Verkehrsministerium, „das ist doch nur ein rein juristisches, formales Schreiben.“ Außerdem wisse doch in Berlin „die linke Hand nicht, was die rechte tut“. Die Bürgerinitiative wird nach Katzensteins Worten so weitermachen wie



Katzenstein



Roth-Greiner

bisher und lasse sich nicht entmutigen. Man habe „noch ein paar ganz interessante Sachen am Laufen“, über die der Bilb-Vorsitzende allerdings nichts Näheres verraten möchte. Abgesehen davon, will er erst einmal den Rech-Gipfel abwarten und danach „noch mehr Druck machen“,

auch bei Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Ganz ähnlich ist die Einschätzung von Wolfgang Roth-Greiner, dem Initiator der „Bürgerinitiative Lärmschutz Bahn“, bezüglich der Mappus-Abgabe an eine Finanzhilfe des Landes. „Das hat mich nicht überrascht“, sagt Roth-Greiner, „die warten ab und gehen vor dem Bahn-Gipfel nicht aus der Deckung.“ Die Aussage des CDU-Landtagsfraktionsvorsitzenden nimmt Roth-Greiner daher nicht allzu ernst, sie bedeutet für ihn nicht, dass sich das Land zurückziehen werde. „Die moralische Verpflichtung, uns zu unterstützen, sieht man auch in der Landesregierung“, ist der Bilb-Gründer überzeugt und verweist auf Aussagen von Finanzminister Willi Stächele. Klar ist für Roth-Greiner aber auch eines: „Der Bund muss beim Bahn-Gipfel im März das erste Wort sprechen. Wenn es dann hart auf hart geht, wird sich auch das Land anders äußern, als Mappus das jetzt getan hat.“

BZ 28.2.09

Tieferlegung der Bahntrasse OB: Herber Schlag für Stadt

Verkehrsministerium und Eisenbahnbundesamt machen nur wenig Hoffnung WZ
28.2.09

Weil am Rhein (sif). Die monatelangen starken Bemühungen von Stadt und Bürgerinitiative Lärmschutz Bahn (BILB) um die gedeckelte Tieferlegung in Haltingen haben einen kräftigen Dämpfer bekommen. Zum einen wird das Bundesverkehrsministerium keinen Einfluss auf das Planfeststellungsverfahren nehmen, zum anderen wird das Eisenbahnbundesamt das Verfahren nicht unterbrechen.

Dies ist der Inhalt von zwei Schreiben, die Oberbürgermeister Wolfgang Dietz bekommen hat. Zum einen hat das Bundesverkehrsministerium erst mit dreimonatiger Verspätung und auf Anmahnungen geantwortet, zum anderen ist die Antwort von Dr. Reineke, einem Mitarbeiter des Ministeriums, ernüchternd ausgefallen. Denn das Ministerium sieht keine Veranlassung, der Forderung der Stadt nachzukommen und auf das Eisenbahnbundesamt (EBA) einzuwirken, das Planfeststellungsverfahren so lan-

ge auszusetzen, bis alle politischen Gespräche abgeschlossen sind. Und gestern hat OB Dietz dann auch noch vom Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes, Hörster, Post bekommen. Ergebnis: Das Planfeststellungsverfahren wird nicht ausgesetzt, denn immerhin dauere das Anhörungsverfahren schon acht Jahre.

„Das Verhalten des Bundesverkehrsministeriums ist sehr formalistisch und zeigt, dass sich die politische Lenkungebene bislang nicht um die Fragestellung in Weil am Rhein gekümmert hat. In der Sache ist es ein herber Schlag für eine Stadt, die sich seit Jahren konstruktiv um eine Verbesserung der Planung bemüht hat.“

„Formalistisch und enttäuschend“

Die Ergebnisse in der Technischen Arbeitsgruppe, die auf Anregung und durch die Unterstützung der Parlamentarischen Staatssekretärin und Bundestagsabgeordneten Caspers-Merk zustande gekommen waren, werden

durch das Ministerium eines anderen Mitglieds der Bundesregierung vom Tisch gewischt“, stellte OB Dietz gestern vor der Presse fest. Das sei eine bittere Enttäuschung.

„Erst auf Tauchstation, dann mit Torpedos geschossen“

Deshalb bittet der OB die Abgeordnete Caspers-Merk „eindringlich“, nochmals bei Tiefensee in der Sache zu intervenieren. Im Übrigen hat der Weiler Oberbürgermeister gestern an alle Abgeordneten sowie den Regierungspräsidenten Briefe geschrieben und auch die BILB unterrichtet.

Laut Dietz werde jetzt offenbar, dass der Bund nicht bereit ist, „für seine eigene Infrastruktur auch nur ein Jota mehr zu investieren, um eine von den Menschen der Region mitgetragene Lösung zu realisieren“. Die Übernahme von Mehrkosten, „die auf nicht zwingend notwendigen Baumaßnahmen beruhen“, schließt das Ministerium jedenfalls aus.

„Die einzige weisungsrechtliche Instanz gegenüber

dem Eisenbahnbundesamt, nämlich das Bundesverkehrsministerium, stiehlt sich aus der Verantwortung. Über der Stadt schwebt jetzt wie ein Damoklesschwert die sehr reale Möglichkeit, dass das Eisenbahnbundesamt einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, bevor die politischen Gespräche begonnen oder ein entwicklungsfähiges Stadium erreicht haben“, betonte Dietz und meinte an die Adresse von Tiefensee: „Erst geht er auf Tauchstation und dann schießt er mit Torpedos.“

EBA: Dürfen keine Präzedenzfälle schaffen

Aus Gesprächen mit der Bahn in Zusammenhang mit der Tramplanung ist laut OB der Stadt bekannt, dass die DB von einem Planfeststellungsbeschluss durch das EBA bis zum 30. Juni 2009 ausgeht.

Der Präsident der EBA stellte nochmals klar, dass freiwillige Leistungen nicht mit Bundesmitteln finanziert werden können, da ansonsten Präzedenzfälle geschaffen würden.

Spannung und Stimmung

Da sage noch einer, Ortsvorsteher und Ortschaftsräte seien überflüssig. Als ob es das Gegenteil zu beweisen gäbe, setzt in Ötlingen beinahe ein Run auf das nach der Ära Werner Linder vakant werdende Ortsvorsteheramt ein. Gleich drei Kandidaten streben das Amt an. Das heißt nicht nur Spannung, sondern ist auch Ausdruck lebendiger Demokratie.

Wie meinte dieser Tage ein Stadtpolitiker augenzwinkernd: „In Ötlingen haben sie mehr Ortschaftsratskandidaten als Schulkinder.“ In der Tat, da kann man nicht widersprechen: Nach aktueller Lage wird nämlich zum neuen Schuljahr im September gerade mal ein Kind aus Ötlingen eingeschult. Da braucht man sich nicht zu wundern, dass das Damoklesschwert über der Hermann-Daur-Schule schwebt. Ob freilich an der demografischen Entwicklung die oder der neue Ortsvorsteher etwas ändern kann, ist kaum anzunehmen.

+++++

Die Prognosen verheißen zur Freude der Narren für den morgigen Sonntag einen Ansatz von Frühling. Wenn zum Abschluss der närrischen Kampagne Sonnenstrahlen einen wohl wieder goldigen Lindwurm begleiten und die zu Tausenden am Straßenrand stehenden fröhlichen Menschen erfreuen, dann wäre dies ein krönender Abschluss einer bestens verlaufenen närrischen Saison. Den Wiler Zipfeln darf man ein Kränzlein winden, denn sie haben in diesem Jahr eine durch die Bank sehr gute Saalfasnacht hingelegt - von den Zunftabenden bis hin zur Rotssuppe. Und auch die Straßenfasnachtler stehen nicht hinten an. Kurzum: Alles war bislang stimmig und friedlich. Einziger Wermutstropfen im Freudenkelch: Trotz allenthalben sehr guter Kritiken für das Zunftabendprogramm ist es mit einer Ausnahme nicht gelungen, die Jahnhalle zu füllen. So werden Ozume Klein und seine Mannen nun entscheiden müssen, ob sie wohl oder übel in Zukunft die beiden Donnerstage opfern sollen. Doch lieber vier Mal die Halle gefüllt als sechs Mal nur zu drei viertel voll.

BILB setzt auf Bahngipfel und die Politik

Weil am Rhein (sif). Die Bürgerinitiative Lärmschutz Bahn (BILB) setzt auf den Bahngipfel und die Politik. Sowohl Dr. Dieter Müller als auch Wolfgang Roth-Greiner verdeutlichten dies gestern als erste Reaktion auf die Schreiben des Verkehrsministeriums und des Eisenbahnverbundes. Die BILB gibt jedenfalls noch nicht auf und zeigt sich auf den Brief von Tiefensee nicht beunruhigt. Es wäre nur schlecht, wenn das Planfeststellungsverfahren vor Abschluss der politischen Gespräche abgeschlossen würde, sagen Müller wie Roth-Greiner unisono. Doch dies wäre ein Affront gegenüber der Bevölkerung, sagen beide Vorstandsmitglieder.

„Land ist gefordert“

Immer noch kein Termin für Bahngipfel

Weil am Rhein (sif). Noch immer gibt es keinen Termin für den Bahngipfel mit Tiefensee, Oettinger und Mehdorn. Das sagte gestern Jana Zirra, die SPD-Bundestagskandidatin, die das Land in der Pflicht sieht. Das Land könne sich nicht zurücknehmen, wie CDU-Fraktionschef Mappus bei seinem Besuch in Weil erklärt habe. Vielmehr, so Zirra, müsse zuerst das Land einen Finanzbeitrag zu den Zusatzkosten für die Tieflage leisten und das gleiche Engagement wie bei Stuttgart 21 an den Tag legen, dann werde auch der Bund nachlegen.

Der Bund könne jedenfalls nicht über die gesetzlichen



SPD-Bundestagskandidatin Jana Zirra

Vorgaben hinaus von sich aus den ersten Schritt tun, da er damit einen Präzedenzfall schaffen würde. „Baden-Württemberg muss eine Forderung stellen“, betonte Zirra, die gestern zusammen mit der Bundestagsabgeordneten Marion Caspers-Merk Gespräche mit der DB hatte.

WZ: 28.2.09

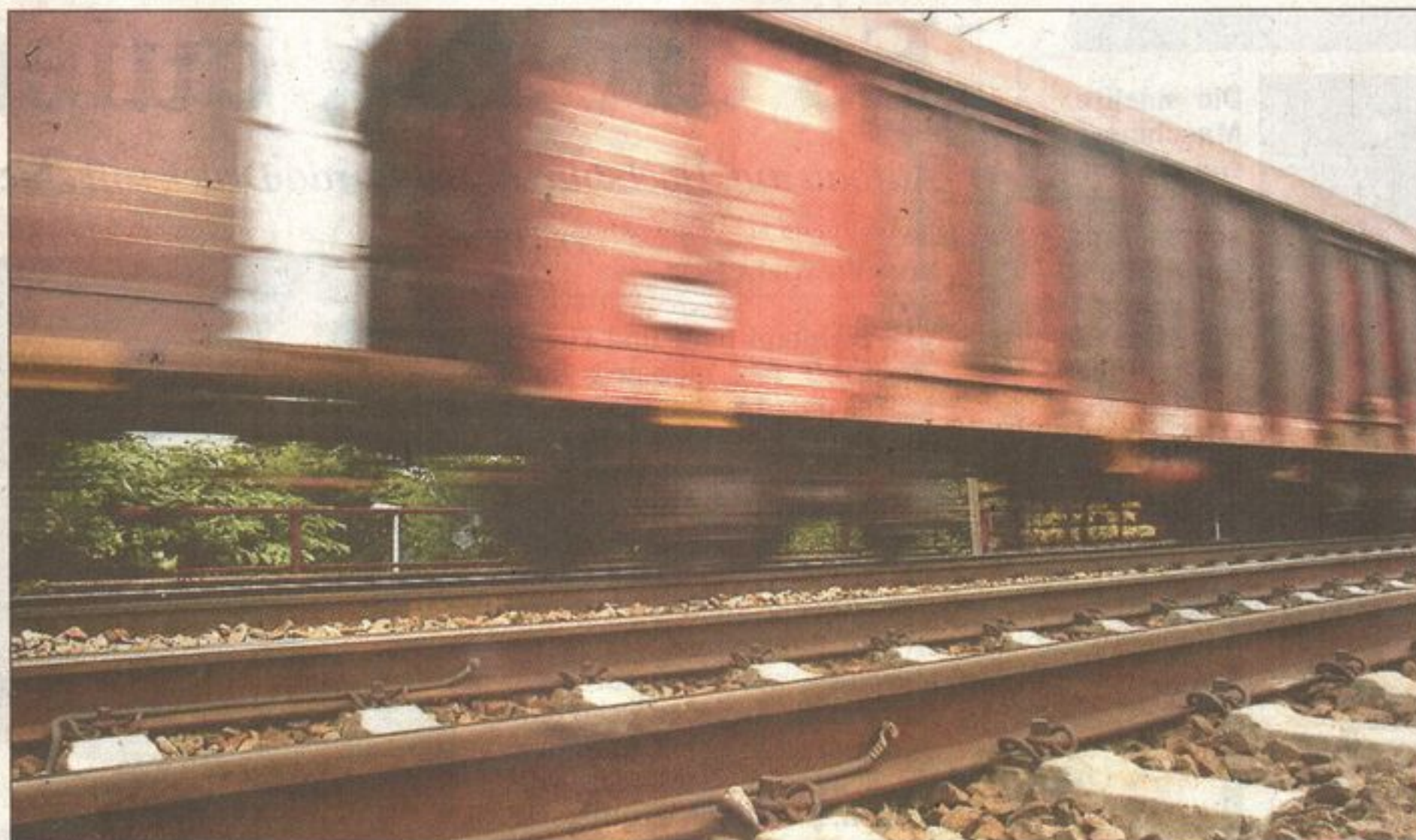
WZ 28.2.09

Wirbel um Bahngipfel

Termin vor Bundestagswahl

Offenburg (rk). Der Bahngipfel zu der Ausbauplanung der Rheintalbahn mit Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Bahnchef Hartmut Mehdorn wird nach Angaben des baden-württembergischen Innenministeriums »vor der Bundestagswahl im September stattfinden«. Das bestätigte ein Sprecher auf Anfrage der MITTELBADISCHEN PRESSE.

Zweifel waren aufgekommen, weil das Bundesverkehrsministerium auf Anfrage der Offenburger Bundestagsabgeordneten Sibylle Laurischk (FDP) bekanntgab, dass ihr keine Einladung zu einem Bahngipfel vorliege und kein konkreter Termin bekannt sei. Das baden-württembergische Innenministerium dazu: »Ein konkreter Termin wird festgelegt – in jedem Fall vor der Wahl.«



Eine Kernforderung beim Bahnausbau: Die Beeinträchtigung der Menschen durch den Lärm vorbeirauschender Güterzüge muss so gering wie möglich gehalten werden. Archivfoto: Stephan Hund

Forderung: Bund soll Pläne der Bahn stoppen

OB und vier Bürgermeister machen vor dem Bahngipfel politischen Druck

Mit Blick auf den bevorstehenden Bahngipfel haben die Stadt Lahr und vier weitere Gemeinden an der Rheinschiene ein Positionspapier vorbereitet, das die A5-Trasse fordert und gleichzeitig bestmöglichen Lärmschutz an der Autobahnparallelen und der Bestandstrasse der Bahn.

VON BURKHARD RITTER

Lahr. Die Stadt Lahr und die weiter südlich gelegenen Gemeinden Mahlberg, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen fordern vom Bund den Planungsstopp für die Bündelungstrasse der Bahn und stattdessen zwischen Offenburg und Riegel die Planung einer autobahnparallelen Bahntrasse für den Güterzugverkehr. Es sei wenig sinnvoll jetzt noch weitere Ressourcen in die jetzige Planung der Bahn zu investieren, wenn am Ende das Votum doch für die Autobahnparallele fiele.

Dass die A5-Variante für die fünf Gemeindeoberhäupter die »vorzugswürdigere« ist, untermauerten sie gestern im Lahrer Rathaus bei der Vorstellung ihres Positionspapiers. Innerhalb eines zwei Kilometer breiten »Korridors« rechts und links

der Bahnstrecke leben in dem besagten Streckenabschnitt rund 60000 Menschen, im gleichen Abstand zur Autobahn dagegen nur 9000 – und direkt an der A5 liegt ausschließlich Kürzell.

Für Kürzell als auch für alle anderen Autobahnanlieger sei der bestmögliche Lärmschutz zu fordern. Bei Planung der A5-Trasse könnten sich hier Synergieeffekte ergeben. Weiter fordern die Bürgermeister eine »Lärmsanierung« auch entlang der bestehenden Bahnstrecke und schlagen »ein umfassendes Lärmschutzkonzept für den Oberrhein« vor und dieses zu einem »europäischen Modellprojekt« zu machen.

Die Bürgermeister sind sich sicher, dass ihre Argumente stichhaltig sind und dass der Bund die Voten von Kreistag, Regionalverband und jetzt auch des Landes für die A5-Trasse nicht einfach übergehen kann. »Wenn die Politik will, ist eine Neuplanung möglich und machbar«, sagte Herbolzheims Bürgermeister Ernst Schilling gestern. Er wies darauf hin, dass einige Gemeinden für Gutachten viel Geld ausgegeben haben, »wofür eigentlich der Bund zuständig gewesen wäre«. Dieses Geld hätten die Gemeinden sicher lieber für den Ausbau von Kindergärten ausgegeben, so Schilling.



Die fünf Gemeindeoberhäupter, die gestern gemeinsam ihre Forderungen an den Bund in Sachen Bahnausbau formulierten (von links): Matthias Guderjan (Kenzingen), Heinrich Dixa (Ringsheim), Wolfgang G. Müller (Lahr), Ernst Schilling (Herbolzheim) und Dietmar Benz (Mahlberg). Foto: Burkhard Ritter

DOKUMENTIERT

Erwartungen an den Bahngipfel

Nach Ansicht von Oberbürgermeister Wolfgang G. Müller (Lahr) und der Bürgermeister Dietmar Benz (Mahlberg), Heinrich Dixa (Ringsheim), Ernst Schilling (Herbolzheim) und Matthias Guderjan (Kenzingen) wäre der anstehende, aber noch nicht terminierte Bahngipfel erfolgreich, wenn Bund und Land zu folgenden Ergebnissen kämen:

■ Der Bund stoppt alle laufenden Planfeststellungsverfahren zur Antragstrasse zwischen Offenburg und Weil am Rhein über ein Moratorium.

■ Der Bund erteilt der Bahn einen neuen Planungsauftrag für die autobahnparallele Trasse und alle weiteren Kernforderungen der Region.

■ Der Bund trägt die Kosten für den Bau der autobahnparallelen Trasse nach den gesetzlichen Bestimmungen.

■ Die A5-Trasse und die Bestandstrasse erhalten umfassenden Lärmschutz entsprechend den Forderungen der Region. Das Land Baden-Württemberg ist bereit, die Kosten für den über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Lärmschutz aufzubringen.

■ Die Deutsche Bahn AG verschwendet keine weiteren Ressourcen in ihre bisherige Antragsstrasse, sondern verfolgt mit Nachdruck und in enger Abstimmung mit der Region die Planung der autobahnparallelen Trasse, damit die Fertigstellung zeitgleich mit dem Gotthardtunnel erfolgt.

Weiter heißt es: »Bleibt der Bahngipfel hinter diesen Erwartungen zurück, fordern wir das Regierungspräsidium auf, dem Eisenbahnbundesamt zu empfehlen, den Antrag auf Planfeststellung für die bisherige DB-Planung abzulehnen. Sollte sich das Eisenbahnbundesamt dem nicht anschließen, werden langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen und damit eine große zeitliche Verzögerung die Folge sein.« red/bri