

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 26.11.2009

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 4

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 14.09.2009

- *Information* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Fraktionsvorsitzender Sandfort,
Fraktionsvorsitzender Friebis, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM
Benz

Verbandsvorsitzender Neideck ist der Auffassung, dass man zunächst nochmals die Ergebnisse der Anhörung in Herbolzheim kommunizieren sollte. Seit ein paar Tagen wisse man außerdem, dass der neue Staatssekretär Scheurle für den Projektbeirat und dessen Betreuung zuständig sein werde. Aus Sicht des Regionalverbandes werde es auf zwei wichtige Aspekte ankommen. Zum einen müsse der Projektbeirat relativ zügig und schnell einberufen werden. Zum anderen wäre es der Kommunikation sehr dienlich, wenn man, so wie es auch verabredet worden sei, ein Protokoll über die Projektbeiratssitzungen erhalten würde. Der dritte Punkt sei natürlich, wie man über die Ergebnisse aus dem Projektbeirat heraus kommunizieren könne. Man habe hierüber schon im Ältestenrat diskutiert und wolle die wichtigsten Ergebnisse per E-Mail an die Fraktionsvorsitzenden weiterleiten, damit diese auch zügig den entsprechenden Kenntnisstand haben. Daran sei ihm sehr gelegen.

Fraktionsvorsitzender Sandfort bedankt sich für die Antwort auf seine Anfrage. Aus seiner Sicht sei es notwendig gewesen, hier nochmals nachzufassen, da bis heute noch kein Protokoll zur ersten Sitzung des Projektbeirats vorliege. Er habe den Eindruck, dass die eigenen Regeln, die man sich gegeben habe, nicht so ganz eingehalten werden. Verbandsdirektor Dr. Karlin habe zurecht in der Erörterung in Herbolzheim angemahnt, dass Arbeitsgruppen stattfänden, von denen die Projektbeiratsmitglieder teilweise nichts wussten. Auch in dieser Beziehung laufe noch nicht alles so ganz rund zwischen dem, was man sich vorgenommen habe und der tatsächlichen Arbeitsweise. Natürlich würden sich die Kommunen freuen, dass sie von Landräten und vom Verbandsvorsitzenden vertreten werden. Andererseits würden die Kommunen natürlich gerne eng eingebunden werden. Diesem Anliegen diene sein Antrag. Es stelle sich für ihn die Frage, wie eine zeitnahe Unterrichtung am Besten organisiert werden könne. Man habe beim Regionalverband zeitweilig einen zweimonatigen Sitzungsrhythmus, daher werde eine Befassung mit dem Thema und den Ergebnissen voraussichtlich schwierig. Seine Intention sei zu überlegen, wie man

die Kommunikation innerhalb des Regionalverbandes bzw. zwischen dem Regionalverband und den Kommunen am Besten organisieren könne. Er könne sich durchaus vorstellen, den Ältestenrat, vielleicht ergänzt um jeweils einen Bahnexperten aus jeder Fraktion, als kleine Gruppe zu definieren. Diese könnte ggf. auch flexibler von der Verbandsgeschäftsstelle zusammengerufen werden. Wenn jetzt tatsächlich der nächste Projektbeirat anstehe, sollte man sich darauf vorbereiten und abstimmen. Zu Ziffer 4 seines Antrages wolle er ergänzen, dass es ihm nicht darum gehe, seitens des Regionalverbandes zusätzliche Mittel in die Hand zu nehmen. Man habe bereits eine ganze Menge über das eigentliche Maß hinaus gemacht, was man normalerweise tun müsse. Seine Fraktion könne sich vorstellen, dass zunächst einmal die Machbarkeitsstudie zur Alternativtrasse, beim Projektbeirat als Forderung mit aufgenommen werden könnte. Dies sei jedoch in der Tat nicht die „Baustelle“ des Regionalverbandes sondern die Bahn. Der Projektbeirat müsste in diesem Fall den Auftrag unterstützen. Er schlage vor, genau dies noch etwas konkreter mitzunehmen. Wenn man sich hierauf verständigen könne, werde dem Anliegen SPD-Fraktion Rechnung getragen.

Nach Auffassung von **Verbandsvorsitzendem Neideck** müsse davon ausgegangen werden, dass der nächste Termin des Projektbeirates eigentlich wieder eine konstituierende Sitzung ist, weil die Verhandlungspartner neu aufgestellt sind. Außerdem gehe er davon aus, dass man dann für das Jahr 2010 ein Arbeitsprogramm verabrede. Für die Vorbereitung dieses Arbeitsprogramms sollte man sich hier treffen. Dies sei überhaupt kein Thema. Der zweite Punkt sei, wie man den Informationsfluss sichern könne. Aus der Erfahrung könne er berichten, dass man das Bundesverkehrsministerium nach der letzten Projektbeiratssitzung noch nicht verlassen hatte und bereits alle 23 Teilnehmer zu ihren Handys griffen. Ob alle die gleiche Information weitergegeben haben, könne man daran erkennen, wie unterschiedlich in den Medien über die Projektbeiratssitzung berichtet wurde. Für ihn gehe es darum, einen bestimmten Kommunikationsstand zu den Verbandsmitgliedern herzustellen. Viel wichtiger sei jedoch noch, das offizielle Ergebnis in den Protokollen festzuhalten. Man benötige diese Grundlage, um an Zusagen zu erinnern und diese auch einfordern zu können. Was die Vorbereitung des Projektbeirates anbelange habe man sich im Vorfeld der Sitzung in der Landesvertretung getroffen und eine Linie festgelegt, an die sich alle gehalten hätten.

Fraktionsvorsitzender Friebis fragt an, ob die Anmerkung zutreffe, dass sich die Bahn bzw. das Bundesverkehrsministerium offensichtlich von der Zusage verabschieden wolle, dass ohne die abschließende Vorbereitung durch den Projektbeirat kein Planfeststellungsbeschluss erlassen und auch keine Finanzierungsvereinbarung getroffen werden dürfe. Er wolle wissen, wie man zu dieser Einschätzung komme und wie es bezüglich des bereits vor Wochen angemahnten Protokolls zur Projektbeiratssitzung und den erwähnten Arbeitskreisen aussehe.

Verbandsdirektor Dr. Karlin führt aus, dass es mangels einer Niederschrift unterschiedliche Wahrheiten und Ergebnisse aus den Projektbeiratssitzungen gebe. Im Erörterungstermin in Herbolzheim habe sich angedeutet, dass die Vertreter der DB wohl nichts davon wissen wollen, dass Planfeststellungsbeschlüsse erst dann erlassen werden, wenn der jeweilige Planfeststellungsabschnitt im Projektbeirat erörtert wurde. Im Erörterungstermin in Lahr habe der Vertreter des Vorhabensträgers Bahn diese Zusage verneint. Er wisse in der Zwischenzeit, dass es wohl vom Vorstand einen entsprechenden

Vermerk gebe, der diesen Punkt intern nicht enthalte. Diese Information habe er von einem Kollegen aus einer anderen Sitzung bekommen. In der öffentlichen Erörterung am Montag habe er sehr deutlich und massiv die wesentlichen, im Projektbeirat vereinbarten Punkte, so wie sie hier in der Sitzungsvorlage enthalten seien, zum Besten gegeben. Die Bahn habe nicht widersprochen. Dies sei auch nicht möglich gewesen, weil keiner der anwesenden Bahnvertreter in der Projektbeiratssitzung persönlich anwesend gewesen sei. Den ersten kleineren Eklat inhaltlicher Natur habe es am ersten Erörterungstag in Herbolzheim gegeben, weil der Projektleiter der Bahn, Herr Penn, sich vorzeitig verabschiedet habe, mit den Worten, er müsse spätestens um 12.00 Uhr aufbrechen, weil er in Weil an einer Arbeitsausschuss- Arbeitsgruppensitzung betreffend des Planfeststellungsabschnitts 9.2. teilnehmen müsse. Herr Häge und er seien als Teilnehmer der Projektbeiratssitzung sehr erstaunt darüber gewesen, dass eine Arbeitsausschusssitzung in Weil stattfindet und die Projektbeiratsmitglieder keine Informationen hierüber hatten. Sowohl Herr Häge als auch er habe diesbezüglich im öffentlichen Erörterungstermin protestiert. Ganz offensichtlich habe der Referatsleiter vom Rechtsreferat des Regierungspräsidiums ebenfalls nichts davon gewusst. In der Zwischenzeit wisse er, dass bereits zum zweiten Mal eine Art Arbeitsgruppensitzung zu dem Abschnitt stattgefunden habe. Es sei ein Unding, dass sich regionale und kommunale Beteiligte von der DB zu irgendwelchen Arbeitsgruppensitzungen einladen lassen, ohne dass dies offiziell über den Projektbeirat „eingespeist“ wurde. Vorstandsmitglied Kraft habe ganz klar formuliert, dass die DB noch im Jahr 2009 den Beschluss für den Abschnitt in Weil am Rhein wolle, damit der Katzenbergtunnel betriebswirtschaftlich genutzt werden könne. Dies sei ein Problem und deshalb gelte es jetzt genau aufzupassen, dass die Bahn die einzelnen kommunalen und regionalen Beteiligten nicht auseinanderbringe. Zum eigentlichen Erörterungstermin wolle er anmerken, dass man dagegen gewesen sei, diesen Erörterungstermin abhalten zu lassen. Ein Erörterungstermin sollte einen Erkenntnisgewinn, sowohl für das Rechtsverfahren als auch für den Projektbeirat bringen. Das habe auch der Verhandlungsführer sehr deutlich gemacht. Interessant sei gewesen, dass die DB nach wie vor auf ihre eigene Methodik und die Bewertung - so wie sie im Mai 2008 vorgelegt wurde - beharre. Die Gutachter des Regionalverbandes hätten in einer überraschend deutlichen Art Gegenposition bezogen. Die methodischen Mängel der DB Trassenvariante seien vertieft erörtert worden und die Bahn habe kein Argument mehr dagegeghalten können. Professor Martin habe in seiner zurückhaltenden wissenschaftlichen Art sehr deutlich gesagt, dass es dem Stand der Technik entspreche, bestimmte Untersuchungen zu machen, die die Bahn bisher nicht gemacht habe. Die Vertreter der Bahn seien dann sehr emotional geworden und hätten den Vorwurf erhoben, man würde ja das Staubkorn suchen. Es müsse allerdings festgehalten werden, dass das Ergebnis einer Untersuchung nicht stimmen könne, wenn die Methodik nicht stimme. Die Bahn habe jedoch immer wieder gesagt, auf die Methodik komme es nicht so genau an, weil es im Ergebnis nicht darauf ankomme. Dies sei bemerkenswert. Außerdem habe er beim Erörterungstermin abschließend die Frage gestellt, ob denn das Regierungspräsidium die notwendige Sachkunde habe, um die nach wie vor bestehenden unterschiedlichen Auffassung der Wissenschaftler abzuklären. Er habe außerdem bestimmte Anträge gestellt, deren Prüfung das Regierungspräsidium zugesagt habe, mit dem Hinweis, man werde mit der Bahn besprechen, was machbar sei. Dies habe dann doch einige Fragen zurückgelassen. Inhaltlich sei allerdings noch bemerkenswert, dass der amtliche Naturschutz zur allgemeinen Überraschung seine eigene naturschutzfachliche Bewertung zur Antragstrasse an einem wesentlichen Punkt aufgrund neuer

ökologischer Erkenntnisse geändert habe. Der amtliche Naturschutz (Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium) habe ausgeführt, dass für einen Teil der Antragstrasse eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes vorliege. Dies sei von der Bahn dann auch in Bausch und Bogen negiert worden. Im Ergebnis führe dies aber dazu, dass das Regierungspräsidium wohl der Bahn aufgeben müsse, ein sogenanntes Ausnahmeverfahren bei der EU-Kommission in Gang zu setzen. Im Rahmen eines solchen Ausnahmegenehmigungsverfahrens müsse der Behördenträger zunächst zumutbare Alternativen untersuchen. Die bestehende Rechtsverordnung verpflichte jetzt wohl die Bahn, eine Trassenvariantenuntersuchung mit entsprechender Planungs- und Untersuchungstiefe unter ökologischen Gesichtspunkten vorzunehmen. Er habe im Erörterungstermin deutlich hervorgehoben, dass es nicht angehen könne, eine Trassenvariantenuntersuchung in Auftrag zu geben und dabei die Gesichtspunkte, die für die Menschen von unmittelbarer Bedeutung seien, also die vertiefenden Betrachtungen zum Lärm, außer Acht zu lassen. Die Frage sei nach wie vor offen. Man könne gespannt sein, ob das Regierungspräsidium eine kluge Entscheidung treffe. Ziel in der Region sei es immer gewesen, dass alle in einem geordneten Verfahren gleichberechtigt beteiligt werden. Dies werde in einem Planfeststellungsverfahren, so wie es jetzt laufe, nicht möglich sein. Das Regierungspräsidium müsse selber von der Erkenntnis Abschied nehmen, dass das unterbliebene Raumordnungsverfahren in dem konkreten Planfeststellungsverfahren quasi geheilt und nachgeholt werden könnte. Hierauf habe er aufmerksam gemacht. Auch diese Frage müsse im Projektbeirat intensiv erörtert werden. Es könne nicht sein, dass man Erörterungstermine mit einem gigantischen personellen und finanziellen Aufwand durchführe und dann merke, dass man die strukturellen Probleme innerhalb des Verfahrens im Projektbeirat auflösen müsse. Keiner habe bisher eine Musterlösung.

VM D. Benz erklärt, dass man froh gewesen sei, dass die Gutachter die Ergebnisse der vom Regionalverband in Auftrag gegebenen Untersuchung in die Erörterungstermine eingebracht hätten. Man hoffe, dass die vorgebrachten Ergebnisse die Bahn zum Nachdenken bewegen und zur Nacharbeit zwingen. Die Bahn habe nach wie vor die gleichen Argumente gebracht. Dies seien die Kosten und die derzeitigen gesetzlichen Grundlagen. Nur ganz selten habe man ein gewisses Verständnis und Entgegenkommen herausgehört. Sein Dank gelte Verbandsdirektor Dr. Karlin für die Teilnahme an den Erörterungsterminen.