

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 21.07.2011

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 4

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Aktueller Sachstand

- *mündlicher Bericht* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Frie-bis, VM Zimmermann

Verbandsdirektor Dr. Karlin informiert darüber, dass der Verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Dirk Fischer, am 06.07.2011 verkün-det habe, dass die Bundesregierung derzeit zusammen mit dem Bundesver-kehrsministerium Schritte erarbeite, um den Schienenbonus abzuschaffen. Man gehe davon aus, dass die übrigen Fraktionen im Bundestag einer entsprechenden Initiative nicht entgegenstehen und freue sich sehr, dass dies jetzt als Zusage vor-liege. Dies vor allem, weil es auch eine Forderung des Regionalverbandes Südli-cher Oberrhein gewesen sei und nunmehr wohl auch die Einführung lärmabhän-giger Trassenpreise zwischen Bahn und Bund vereinbart werden sollen. Von eini-gen Bürgerinitiativen werde dies kritisiert, da die entsprechende Technik in Form der sogenannten „LL-Sohle“, die zu der entsprechenden Lärminderung führen soll, noch keine bautechnische Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt be-kommen habe.

Die nächste Sitzung des Projektbeirates Rheintalbahn werde nach Aussage von Verkehrsminister Hermann unmittelbar nach der Sommerpause sein. Nach seiner Aussage warte wohl der Bund im Moment auf eine Erklärung der neuen Landes-regierung, in welchem Umfang sich diese an den potenziellen Mehrkosten betei-lige. Während sich der zuständige Landesverkehrsminister in dieser Frage noch sehr zurückhalte, habe die SPD-Landtagsfraktion in einer bemerkenswert guten und umfangreich besuchten Veranstaltung am 11.07.2011 in Bad Krozingen ganz andere Signale gesandt. Hier sei ein klares Bekenntnis für eine entsprechende finanzielle Beteiligung an den Mehrkosten im Sinne eines menschen- und um-weltverträglichen Ausbaus abgegeben worden.

Die SPD-Landtagsfraktion habe dies vor zwei Tagen schriftlich bestätigt, so **Ver-bandsvorsitzender Neideck** weiter. Das Schreiben ist diesem Protokoll als **Anlage 2** beigefügt. Trotz neuer Landesregierung habe allerdings auch Minister Hermann sehr deutlich gemacht, dass unabhängig von der Frage der Mehrkosten bisher noch kein laufender Meter der Grundkosten finanziert sei.

Als weiteren wichtigen Hinweis ergänzt **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, dass die Arbeit in den beiden Clustern 2 und 3 zwar in der letzter Zeit wenig in der Öffentlichkeit kommuniziert, jedoch inhaltlich intensiv weitergeführt worden sei. Bei Cluster 2 sei man ein gutes Stück weiter, was daran liege, dass es hier nicht die elementare Grundsatzfrage nach der Trassenführung gebe. Aber auch im Cluster 3 habe man seit Anfang Juli einen ganz wichtigen Schritt miteinander hinbekommen im Hinblick auf eine gemeinsame Basis für die weitere Diskussion. Die Tatsache, dass man in den Medien nichts lesen könne, bedeute nicht, dass der Prozess ins Stocken geraten sei.

Nach Auffassung von **Fraktionsvorsitzenden Mungenast** müsse man darauf Wert legen, dass die Zusagen der alten Landesregierung, Mehrkosten zu 50 Prozent zu übernehmen, auch in der Zukunft gelten. Deshalb sei er dankbar, dass sich die SPD-Landtagsfraktion hier eindeutig geäußert habe. Allerdings sollte sich auch der Verkehrsminister einmal in die Region begeben und sich konkret zu diesem Thema äußern. Bezüglich der Finanzierung werde es aggressive Forderungen aus der Region geben. Viele Forderungen werde man nur dann durchsetzen können, wenn das Land einen Teil der Mehrkosten finanziere. Die alte Landesregierung habe sich hierzu bekannt. Derzeit werde bei der Diskussion die Frage nach der Gesamtfinanzierung immer in den Hintergrund gestellt. Bislang sei kein Euro für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn finanziert. Ein weiteres Beispiel für ein solches Drama sei die Verbindung Appenweier – Strasbourg. Hier hätten durch einen Planungsstopp europäische Fördermittel zurückgegeben werden müssen. Die Bahn komme hier nicht voran, weil sie Bahnübergänge nicht beseitige, obwohl der erforderliche Rückbau bereits seit 10 Jahren bekannt sei. Der Rastatter Tunnel sei ebenfalls seit Jahren planfestgestellt und werde nicht gebaut. Angesichts solcher Beispiele müsse man auch auf die Finanzierung der Gesamtmaßnahme Wert legen, sonst habe man irgendwann nach Fertigstellung der schweizerischen Alpentunnel den LKW-Stau auf der Autobahn in der Oberrheinebene. Man habe die Bitte an die Verbandsverwaltung, zu überprüfen, inwieweit aufgrund der internationalen Bedeutung als transeuropäische Güterverkehrsachse eine Initiative gestartet werden könne, europäische Fördermittel für das Vorhaben einzuwerben. Vielleicht könne der Europaabgeordnete der Region hierzu angeschrieben werden.

In der Tat sei es ein Dilemma, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, dass es hier nicht weitergehe. Was die Kofinanzierung durch die EU anbelange, sei es so, dass die Südtransversale nach derzeitigen EU-Richtlinien zu 10 Prozent kofinanzierungsfähig sei. Dies setze aber voraus, dass der Bund einen rechtskräftigen Bautitel habe. Hierauf angesprochen, würden die Bundesvertreter immer wieder bestätigen, dass entsprechende Anträge sehr zeitnah gestellt werden. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand würden diesbezüglich keine Mittel verlorengehen. Des Weiteren gäbe es im Hinblick auf die Südtransversale ein weiteres großes INTERREG IVB-Projekt „Code 24“. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein beteilige sich finanziell nicht an dem Projekt. LEADER sei die ETH Zürich. In Deutschland werde das Projekt von der Metropolregion Rhein-Neckar geführt. Die ersten Ergebnisse erwarte man dort nach der Sommerpause. Es sei beabsichtigt, in der 2. Jahreshälfte 2011 oder im 1. Halbjahr 2012 eine größere Veranstaltung zu diesem Projekt zu machen und dazu in die Region Südlicher Oberrhein zu kommen. Die Gremien würden hierüber rechtzeitig informiert. Man wolle dann auch mit Parlamentariern auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene den einen oder anderen Impuls setzen. Bei dem angesprochenen Abschnitt Appenweier-Strasbourg sei es in der

Tat unbefriedigend, dass es nicht vernünftig weitergehe. Man werde im 2. Halbjahr 2012 einen geeigneten Zeitraum suchen, um dem Gremium den Sachstand zu berichten und miteinander zu beraten, was man an Impulsen setzen könne.

Nach Auffassung von **Fraktionsvorsitzenden Friebis** führe man hier eine recht seltsame Diskussion. Man rede hier über Mehrkosten - für was und in welcher Höhe wisse jedoch keiner. Weiter würden prozentuale Übernahmen der Mehrkosten diskutiert, während gleichzeitig noch nicht einmal ein Euro für das Grundprojekt in die Haushalte eingestellt sei. Wenn er richtig informiert sei, habe die Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der grüne Verkehrsminister zugesagt, entsprechende Gelder für notwendige Maßnahmen zur Realisierung einer menschenverträglichen Trasse, die über die geltende Gesetzeslage hinausgehen, auf den Tisch zu legen. Aus seiner Sicht sei es durchaus nachvollziehbar, wenn man nicht die Aussage treffen wolle, 50 Prozent der Mehrkosten zu übernehmen, ohne zu wissen, von welchen Maßnahmen und Beträgen man hier spreche.

VM Zimmermann ergänzt, dass bei der Veranstaltung der SPD-Landtagsfraktion nochmals rekurriert worden sei, dass es eine Zusage der DB AG gäbe, wonach diese 30 Prozent der Kosten übernehmen werde. Die SPD-Landtagsfraktion werde die Bahn natürlich nicht aus dieser Zusage entlassen, so dass es jetzt um die 70 Prozent gehe, die „schwesterlich“ zwischen Land und Bund geteilt werden sollten. Hierzu werde die SPD-Fraktion entsprechend der vor der Landtagswahl gemachten Zusagen stehen. Der heutige Verkehrsminister Hermann habe auch im Rahmen des 2. Schienenlärnkongresses des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein als Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages entsprechende Aussagen gemacht. Er gehe deshalb davon aus, dass man ihn hier in die Verantwortung nehmen könne. Die Region werde gemeinsam ihren Anspruch stellen. Man sei für die Region gewählt worden und werde sich deshalb bei jedweder Zusammensetzung der Bundes- oder Landesregierung für die Region einsetzen.

Verbandsvorsitzender Neideck führt weiter aus, dass Verkehrsminister Hermann in Kürze wieder die Region besuchen werde. Geplant sei ein Besuch in Kappel-Grafenhausen, da er dort noch nicht gewesen sei. Der Minister wolle sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung einbringen. Vielleicht habe er dort die Möglichkeit, das Thema etwas breiter aufzustellen.