

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 22.09.2011

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 5

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Aktueller Sachstand im Hinblick auf die nächste Projektbeiratssitzung am
26.09.2011

– *mündlicher Bericht* –

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM
Störr-Ritter, VM Metz

Verbandsvorsitzender Neideck führt aus, dass man am 26.09.2011 zu einer Projektbeiratssitzung zum Thema „Rheintalbahn“ in Berlin sei. Am 21.09.2011 habe man hierzu ein Vorgespräch auf Landesebene – zum ersten Mal mit dem neuen Minister für Infrastruktur und Verkehr – geführt. Dabei habe man die gemeinsamen Positionen für die Projektbeiratssitzung besprochen. Seitens des Regionalverbandes könne festgestellt werden, dass auch die neue Landesregierung uneingeschränkt hinter den Forderungen der Raumschaft zu den bekannten 6 Kernforderungen stehe. Ganz wichtig sei ferner, dass der neue Minister für Verkehr und Infrastruktur explizit nochmals ausgesagt habe, dass auch die neue Landesregierung bis zu 50 Prozent der Mehrkosten im Einzelfalle mitfinanzieren werde. Eine weitere relativ klare Aussage sei, dass sie ausdrücklich die autobahnparallele Trasse als Planungsvariante unterstütze. Dies sei auch in der Koalitionsvereinbarung nachzulesen – natürlich unter der Voraussetzung, dass nunmehr die sogenannten Gutachten erstellt und erarbeitet werden. Dies sei auch die Grundforderung gewesen. Man habe die autobahnparallele Trasse in der Qualität der Planung vergleichbar haben wollen mit der Antragstrasse, um anschließend eine Abwägung vornehmen zu können. Auf Initiative des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein hin werde in der kommenden Projektbeiratssitzung auch das Thema „Finanzierung der Gesamtmaßnahme“ besprochen. Nach derzeitigem Kenntnisstand sei davon auszugehen, dass die Maßnahmen – unabhängig von den Mehrkosten – bislang weder beim Land noch beim Bund durchfinanziert sind. Ferner werde auf Bitte des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein auch das Thema „Schienenbonus“ aufgenommen. Hierbei handle es sich nicht nur um ein Thema des Regionalverbandes. Zwischenzeitlich gebe es hierzu auch klare Aussagen in der Koalitionsvereinbarung des Bundes.

Verbandsdirektor Dr. Karlin ergänzt zum Thema „Schienenbonus“ im Kontext mit der Gesamtfinanzierung und der Frage nach den Mehrkosten für das Land, dass das Thema „Schienenbonus“ bei der Frage der Finanzierungsanteile eine ganz große Rolle spiele. Falls der Schienenbonus falle, habe der Bund in ganz anderem Umfang Kosten zu tragen, weil er dann gesetzlich dazu verpflichtet sei. Dies sehe die jetzige Landesregierung genauso. Angeblich habe der Verkehrsausschuss des Bundestages einen Beschluss gefasst, wonach der Schienenbonus zum 30.06.2012 fallen werde. Falls diese noch nicht schriftlich bestätigte Aussage zutreffe und das Parlament dies mittrage, sei die Bundesregierung als Exekutive aufgefordert, diese auf Rechtsverordnung ba-

sierende Vorschrift mit Zustimmung des Bundesrates zu ändern. Die Bundesregierung werde wohl einer entsprechenden Aufforderung des Parlaments Folge leisten müssen, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Koalition die Abschaffung des Schienenbonus in der eigenen Koalitionsvereinbarung vereinbart habe. Wenn dies zutrefte, sei dies ein Riesenerfolg, auch im Hinblick auf die ganze Diskussion der unterschiedlichen Finanzierungsanteile. Beim Bund müsse man nach den bislang bekannten Zahlen nach wie vor davon ausgehen, dass die Finanzierung der Rheintalstrecke nicht im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis 2020 vorgesehen ist. Falls dies zutrefte, habe es sich gelohnt, miteinander so viel Mühe bei diesem auf den ersten Blick sehr technokratischen Begriff „Wegfall Schienenbonus“ investiert zu haben. Im Augenblick sei er persönlich sehr optimistisch. Des Weiteren wolle er kurz auf einen Presseartikel der Badischen Zeitung vom 06.08.2011 eingehen. Dort sei berichtet worden, dass er für den Regionalverband Südlicher Oberrhein im Rahmen der AG Cluster 3 Sitzung im Juli ein Gutachten in Auftrag geben wolle. Dies sei eine klassische Falschmeldung. Fakt sei, dass der Projektbeirat für Cluster 3 im Februar 2011 beschlossen habe, eine optimierte Antrags- und eine optimierte Autobahntrasse in einem iterativen Prozess zu entwickeln. Dies sei beim einen oder anderen nicht richtig verstanden und dann falsch kolportiert worden. Leider sei es auch ein Zeichen der heutigen Medienlandschaft, solche Dinge wiederzugeben. Wichtig sei, was Verbandsvorsitzender Neideck zur Position des Landes gesagt habe. Das Gesamtprojekt Rheintalbahnhof müsse zügig weitergehen. Auch wenn hin und wieder so getan werde, als wenn die Region und die Kommunen dies verhindern wollten. Genau das Gegenteil sei der Fall. Alle müssten konstruktiv zusammenwirken. Hier sei man ganz optimistisch, vor allem für Cluster 2. Hier hoffe man, am 26.09.2011 im Projektbeirat einen weitreichenden Beschluss hinzubekommen. Wenn die Vorstellungen der Region und des Landes für Cluster 2 verwirklicht werden könnten, wäre dies ein gutes politisches Signal. Zumindest in einem kleinen Abschnitt sei dann innerhalb eines Rechtsverfahrens das möglich, was im Cluster erarbeitet wurde.

Verbandsvorsitzender Neideck greift nochmals das Stichwort „zügig weitergehen“ auf. Man habe der Landesregierung nochmals verdeutlicht, dass die betroffenen Städte und Gemeinden Zeit hätten, da man primär das Thema „Verbesserung des ÖPNV“ verfolge. Die Zeit arbeite vor dem Hintergrund der anstehenden Gesetzesänderung und damit einhergehender neuer qualitativ hochwertigerer Planungsparameter der Trassen für die Kommunen. Ferner habe man deutlich gemacht, dass man bei Planfeststellungsbeschlüssen auch gleichzeitig Aussagen bezüglich deren Umsetzung erwarte. Entsprechend sei eine enge Verknüpfung von Planfeststellung und klarer Durchfinanzierung der planfestgestellten Maßnahmen eingefordert worden.

Zur Nachfrage von **VM Störr-Ritter**, wann der Schienenbonus fallen soll, erläutert **Verbandsdirektor Dr. Karlin** den Zeitpunkt sowie die rechtliche Wirkung. Wenn der Schienenbonus zum 30.06.2012 fallen sollte, bedeute dies, dass alle Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahnbundesamtes den Schienenbonus bis zum 30.06.2012 berücksichtigen könnten. Rein rechtlich sei nicht der Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht, sondern der Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung, also des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich. Die Verfahren seien allerdings mit Ausnahme eines Abschnittes noch nicht so weit, dass das Eisenbahnbundesamt überhaupt mit einem Beschluss in die Öffentlichkeit gehen könne.

VM Störr-Ritter merkt an, dass sie für die anstehende Projektbeiratssitzung im Hinblick auf Cluster 2 den Verhandlungsauftrag „Bürgertrasse“ habe. Falls es andere Diskussionen geben sollte, könne sie sich weder über einen Kreistagsbeschluss noch das Votum der Region hinwegsetzen. Insofern könne gegebenenfalls nur ein Verhandlungsauftrag für eine nächste Projektbeiratssitzung erfolgen. Eine abschließende Be-

handlung der Kernforderungen 3 und 4 sei am 26.09.2011 nicht möglich.

Verbandsvorsitzender Neideck ergänzt, dass man nur eine Einigung im Projektbeirat erzielen könne, wenn die Forderungen aus der Raumschaft erfüllt werden. Solange dies nicht der Fall sei, werde man im Projektbeirat nicht feststellen, dass man das Thema abschließend behandelt habe. Dies sei Konsens im Rahmen der Vorbesprechung gewesen.

Zuletzt habe man sich im Landratsamt Emmendingen im größeren Kreis darüber unterhalten, so **VM Metz**, was Aufgabenstellung im Vorfeld des Projektbeirats sei. Damals habe man festgelegt, dass alle Schutzgüter für beide Trassen in gleicher Tiefe untersucht werden sollen. Wenn die Ergebnisse der Untersuchungen für alle Schutzgüter vorliegen, sollte eine Bewertung erfolgen, die dann im Projektbeirat in eine Meinungsbildung münden sollte. Jetzt höre er, dass offensichtlich seitens des Verhandlungsführers von Baden-Württemberg bereits eine eindeutige Meinung feststehe. Er frage sich, welchen Sinn dann überhaupt noch eine Untersuchung mache. Es sei vergebliche Liebesmühe, wenn man mit voraussichtlich siebenstelligen Beträgen nochmals Untersuchungen in Auftrag gebe und der Verkehrsminister bereits wisse, dass die Autobahntrasse die bessere Variante sei.

Verbandsvorsitzender Neideck antwortet, dass man den Verkehrsminister mit dieser Interpretation missverstehen würde. Minister Hermann habe klar zum Ausdruck gebracht, dass er den politischen Willen der Raumschaft, der früheren Landesregierung und der jetzigen Landesregierung im Sinne der autobahnparallelen Trasse sehe, aber selbstverständlich die jetzt in Auftrag gegebenen Gutachten zu den sogenannten Schutzgütern abwarte, um diese im Abwägungsprozess zu sehen. Er habe auch deutlich gemacht, dass es sicherlich große Probleme in FFH-Bereichen und dergleichen mehr geben werde und man erst nach Vorlage der Gutachten Ende 2012 eine abschließende Wertung vornehmen könne. Dies sei auch die Position, die man im Regionalverband Südlicher Oberrhein immer vertreten habe.

Verbandsdirektor Dr. Karlin bestätigt diese Ausführungen. Es sei realistisch, dass die Gesamtbetrachtung voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2012 über alle Schutzgüter vorliege. Zum Cluster 3 sei in der Projektbeiratssitzung am 26.09.2011 laut Tagesordnung lediglich ein Sachstandsbericht vorgesehen. Bei der Kernforderung 4 – Stichworte: Bürgertrasse und Buggingen – gebe es durchaus noch Diskussionsbedarf. Im Bereich Kernforderung 3 – bezogen auf den Abschnitt Riegel - Freiburg – sei man hingegen recht weit. Nun müsse man vor dem Hintergrund des Beschlusses des Verkehrsausschusses (Bundestag) sehen, ob der Bund angesichts der Finanzierung wanke.

Verbandsvorsitzender Neideck hält nochmals fest, wie wichtig es sei, zunächst die Finanzierung von den Inhalten zu trennen. In der Raumschaft müsse man die Inhalte festlegen. Sobald diese zu einem „Zeitpunkt X“ vorliegen, müsse man sehen, welche maßgebliche Gesetzesgrundlage man habe, um die Achse der Mehrkosten zu bestimmen und die Frage der Finanzierung zu klären.