

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschuss vom 28.04.2016

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 28 Mitglieder

TOP 5

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirats

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, VM Schreiner, VM Klare, VM Bußhardt, VM Gamb, VM Klabundt, VM Zimmermann, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Verbandsdirektor Dr. Karlin

An den Regionalverband sei im Rahmen des Neu- und Ausbaus der Rheintalbahn – seines Erachtens zu Recht – herangetragen worden, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, bei übergeordneten Themen und Problemstellungen, Hilfestellung zu geben. Die regionalen Akteure beabsichtigten, die Beschlüsse des Projektbeirats konstruktiv und kritisch zu begleiten. Hin und wieder werde sicherlich die eine oder andere Frage auftauchen, die über das einzelne Cluster hinausgehe, dann müsse man nach Möglichkeiten suchen, wie dies in der Raumschaft mit den Verantwortlichen gelöst werde. Hierzu sei das Regionale Begleitgremium als Ersatz für den bisherigen Projektbeirat gegründet worden. Man sei seines Erachtens gut beraten, wenn man – wie hier vorgeschlagen – für übergeordnete Themen als Regionalverband zur Verfügung stehe.

Man begrüße sehr, so **VM Schreiner**, dass sich der Regionalverband auf Anregung der CDU-Fraktion hier klar positioniere. Dies sei ein Zeichen, damit mit dem Ende des Projektbeirats nicht alles wieder auf die üblichen Arbeitsebenen zurückfalle, insbesondere auch das in vielen Jahren mühevoll erarbeitete gute Miteinander aller Akteure, inklusive der Bahn. Der Regionalverband lasse sich wieder in Verantwortung nehmen und bilde eine Klammer. Es sei nicht alleine die Zurverfügungstellung von Mitteln sondern auch, sich immer wieder in den Gremien einzubringen und Impulse in die große Raumschaft hineinzutragen. Positiv sei auch die Bereitschaft zu bewerten, übergeordnete Themen anzugehen und entsprechende Mittel bereitzustellen. Dies habe nicht nur für die Kommunen Vorteile, die ihrerseits wieder viel Geld in die Hand nehmen müssten, um die eigenen Planabschnitte zu begleiten, sondern auch für Bürgerinitiativen, die manchmal gute Ideen hätten und dann nicht „mit dem Hut bei den einzelnen Kommunen anklopfen müssten“, um Gelder einzusammeln. Der Regionalverband sei umlagefinanziert und man habe gleichermaßen erhebliches Interesse daran, grundsätzliche Themen aufzurufen. Außerdem habe der Regionalverband in diesem Fall auch die größere Übersicht, die Themen zu begleiten, weil die

Kommunen doch sehr stark auf ihre eigenen Abschnitte fokussiert seien. Die CDU-Fraktion begrüße deshalb den Beschlussvorschlag und werde ihm so zustimmen.

In der SPD-Fraktion habe man intensiv die Fragestellung diskutiert, so **VM Klare**, ob man sich mit dem, was man in den nächsten drei Tagesordnungspunkten behandle in einem Rahmen bewege, der sich ein Stück weit von den klassischen Tätigkeitsbereichen eines Regionalverbandes wegbewege. Vorab wolle er sagen, dass man inhaltlich alle drei folgenden Projekte unterstütze. Man könne sich auch vorstellen, auf diesem Weg weiterzugehen und solche Fragestellungen zu behandeln. Man sollte sich jedoch einmal grundsätzlich darüber verständigen, welche weitergehenden Themen man beim Regionalverband bearbeiten wolle und an welchen Stellen man dabei möglicherweise den Kern des Tätigkeitsbereichs verlasse. Man könne sich Aufgaben in vielen Bereichen vorstellen, rege aber eine Art Selbstvergewisserung an, welche Themen aus regionaler Perspektive über die klassischen Planungsbereiche hinaus gehen sollten. Mittels Gutachtenplanungen, die auch über Landkreisgrenzen hinausgehen, bewege man sich regionalpolitisch über den klassischen Planungsauftrag hinaus. Mit diesem grundsätzlichen Thema sollte man sich ohne konkrete Agenda auseinandersetzen. Dem von OB Schreiner konkret ausgeführten Punkt könne man zustimmen.

Verbandsvorsitzender Neideck bedankt sich für die Ausführungen. Man habe sich bereits einmal mit dem Selbstverständnis des Regionalverbandes und dessen Aufgabenstellungen auseinandergesetzt und werde dies auch wieder tun, insbesondere dann, wenn man in absehbarer Zeit eine Landesregierungserklärung zur Raumplanung habe. Das Selbstverständnis des Regionalverbandes sei es immer schon gewesen, dass man sich nicht nur als klassischer Planungsverband, sondern vor allen Dingen auch als Impulsgeber für die Region verstehe. Dies zeige sich, wenn man beispielsweise das Thema „Wegfall Schienenbonus“ reflektiere, welches sicherlich kein originäres Regionalverbandsthema sei. Auch die Trinationalen Metropolregion Oberrhein sei eine Initiative des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein gewesen, wo man als Impulsgeber „einiges auf die Schiene gesetzt“ habe und letztlich auch erfolgreich gewesen sei. Deshalb wolle man auch Themen wie das Schienenschleifen oder die Entwicklung von Fahrradschnellwegen angehen. Es handle sich dabei um Themen, von denen die ganze Raumschaft profitiere.

VM Bußhardt merkt in Bezug auf die Sitzungsvorlage an, dass dem neuen Regionalen Begleitausschuss in den Planungsabschnitten 8.1 und 8.2 nicht nur die Bürgermeister von Riegel und Schallstadt angehören sollten, sondern nach Vorschlag des Landratsamtes Emmendingen auch der Bürgermeister von Malterdingen. Er habe gestern an der letzten Arbeitsbesprechung mit der Bahn in Offenburg teilgenommen und dort den Zeithorizont kritisiert. Es sei für ihn erschreckend, wenn die Bahn die Aussage treffe, die eine Strecke solle 2036 die andere 2041 fertig gestellt werden. Er habe die Frage aufgeworfen, wer von den Anwesenden dies noch erleben werde. Solche Zeiträume seien unerträglich lange, um eine Eisenbahnstrecke zu bauen. Man sollte auch von Seiten des Regionalverbandes darauf drängen, dass die Realisierung etwas schneller vorangehe.

Manchmal würden lange Planungszeiträume leider auch für kommunalpolitische Projekte gelten, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Selbiges gelte auch für die landes- und bundespolitische Arbeit. Wenn man sehe, was in solche Verfahren alles einfließe, könne dies wirklich zur Verzweiflung führen. Man müsse in Deutschland generell auf allen politischen Ebenen der Phasen Planung bis Umsetzung schneller und gegebenenfalls hinsichtlich der Ansprüche bescheidener werden. Wenn zwischen Planung und Realisierung einer Maßnahme 30 Jahre vergehen, liege man mit dem Ergebnis immer falsch. Er sei jedoch nur leicht optimistisch, dass man dies erreichen werde. Die Deutschen seien so. Die Ergänzung des Arbeitskreises werde man jedoch selbstverständlich protokollarisch aufnehmen.

Man begrüße die Anregung der regionalen Begleitgremien als Fortführung der Arbeit des Projektbeirates, so **VM Gamb**. Er wolle die Gelegenheit erneut nutzen, um das Anliegen bezüglich des Planabschnittes 9.0 vorzutragen. Seine Bitte an die Verbandsverwaltung dem Gremium einen Sachstandsbericht über diesen Planungsabschnitt abzugeben sei mit E-Mail vom 25.04.2016 leider erneut blockiert worden. Als Begründung sei die mangelnde Zeit heute angegeben worden. Wenn man die Interessen vortrage höre man immer wieder, man komme zu spät. Konkret gehe es um die Tieflage im Süden (nach Buggingen bis zum Anschluss Katzenbergtunnel). Bereits bei dem Erörterungstermin 2005 habe man die Tieflage angeregt. Leider habe man bei den Erörterungsterminen 2007/2008 keine Resonanz gefunden. Mit dem „Durchbruch“ der Bürgertrasse 2012/2013 habe es eine neue Betroffenheit für die Gemeinden im südlichen Bereich des Regionalverbandes gegeben. Man sei damals von viereinhalb Meter hohen Lärmschutzwänden (aktiver plus passiver Lärmschutz) ausgegangen. Zwischenzeitlich habe die Region die Forderung erhoben, keine passiven sondern nur aktive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Damit würden 9,60 m hohe Lärmschutzwänden kommen. Im Projektbeirat und auch beim Bundestagsbeschluss im Januar 2016 sei man sich einig gewesen, dass die Region zwischen Hülgelheim und Augen zum Anschluss Katzenbergtunnel hin einen sogenannten Vollschutz über das gesetzliche Maß hinaus bekomme. Für den Planabschnitt 9.0 sei der Planfeststellungsbeschluss erlassen und somit die Baugenehmigung erteilt. Jetzt gehe es nur noch um diesen sogenannten Vollschutz. Wenn man von der Basis des Planfeststellungsbeschlusses ausgehe, habe man auf der einen Seite „die Pest“ mit 4,50 m hohen Lärmschutzwänden im aktiven Lärmschutzbereich zuzüglich passiver Lärmschutzmaßnahmen. Dabei würden irgendwelche Kosten im Moment überhaupt keine Rolle spielen. Im anderen Bereich habe man „die Cholera“ mit dem über das gesetzliche Maß hinausgehenden Vollschutz von 9,50 m bis 10 m hohen Lärmschutzwänden an diversen Streckenabschnitten. Hierfür wären alle bereit, 90 Mio. Euro an zusätzlichen Kosten aufzubringen. Im Vorfeld sei keinem klarzumachen, warum bei Buggingen oder Hülgelheim die Tieflage aufhören solle. Die Fortführung der Tieflage bis zur Anschlussstelle Katzenbergtunnel wäre die beste Lösung.

Man habe hin und wieder das Problem, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, dass demokratische Entscheidungen nicht immer akzeptiert würden. Als Regionalverband – dies habe man VM Gamb auch mitgeteilt – fühle man sich an die Beschlüsse des Projektbeirates einschließlich der Begründung, die man herausgearbeitet habe – gebunden. Man habe den mühsamen Prozess im Projektbeirat einstimmig beschlossen. Es entspreche seinem demokratischen Selbstverständnis, zu einem Beschluss zu stehen, den er selbst mitgetragen habe.

Er könne die Interessenslage verstehen. Dennoch müsse man sehen, dass es auch einen Abwägungsprozess gegeben habe, der entsprechend ausgegangen sei. Es sei sicherlich legitim, wenn die Raumschaft eine Tieflage und deren Finanzierung von Bund bzw. dem Land anstrebe. Man müsse jedoch auch Verständnis für diejenigen haben, die bei Bund und Land anderslautende Entscheidungen getroffen hätten. Es bleibe die Möglichkeit bestehen, gegen solche Planfeststellungsbeschlüsse anzugehen.

Dem könne er sich nur anschließen, so **VM Klabundt**. Man wisse, dass Demokratie auch anstrengend und sehr langwierig sein könne. Man habe bereits seit 20 Jahren den Staatsvertrag von Lugano und endlose Planungsprozesse, die man auch bis ins Unendliche treiben könne. Die Frage sei, was dies bringe. Man habe hier ein europaweit wichtiges Projekt, um Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Wenn man dann anfangs, überall „herumzumachen“ dauere der Ausbau noch 20 Jahre länger. Hierfür fehle ihm irgendwann grundsätzlich das Verständnis. Man müsse auch eine Abwägung der Grundsätze und legitimer Einzelinteressen vornehmen. Er hoffe, dass man hier jetzt einmal vorankomme. Unvermeidbare Dinge müssten gemacht, vermeidbare Verzögerungen eingestellt werden.

Die Grünen hätten dieses Projekt tatsächlich am wenigsten verzögert, so **VM Zimmermann**. Allerdings hätten sie Belastungen der Region auf sich genommen, die man jetzt nicht habe. Man habe viel Geld bekommen und sei sehr erfolgreich gewesen. Der 20 Jahre andauernde Kampf habe sich gelohnt.

Fraktionsvorsitzender Mungenast erkundigt sich, ob der Projektförderkreis als Nachfolger des Projektbeirats bereits installiert sei bzw. ob es Erkenntnisse darüber gebe, bis wann dies erfolge.

Vor dem Hintergrund der anstehenden Regierungsbildung habe sich das Land noch nicht verbindlich erklärt, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, bis wann der Projektförderkreis seine Arbeit aufnehmen. Im Abschnitt 9.0 habe man sich im Projektbeirat darauf verständigt, dass man die Auslegungsfrage dem sogenannten Projektförderkreis zur Entscheidung überlasse. Dieser solle, so der Wunsch aus dem Süden, noch vor der Sommerpause tagen. Der Projektförderkreis habe jedoch keine Entscheidungskompetenz. Die Mittel würden vom Landtag von Baden-Württemberg und dem Bundestag in Berlin zur Verfügung gestellt. Der Projektförderkreis könne allenfalls dazu dienen, unterschiedliche Gesichtspunkte und Meinungen auszutauschen. Die Bahn habe der Gemeinde Auggen, der Stadt Mülheim und den Bürgerinitiativen angeboten in mehreren Arbeitsgruppen gemeinsam darüber zu sprechen, wie die 48 Mio. Euro, die der Bund auf Drängen der Region zusätzlich zur Verfügung stelle, im Interesse eines verbesserten Lärmschutzes investiert werden sollen. Dies werde derzeit von den Bürgerinitiativen abgelehnt, weil sie grundsätzlich von der bisherigen Position abweichen wollen. Er habe hierfür auch kein Verständnis.

Beschluss des Planungsausschusses:

- 1.1 Der Regionalverband bekundet seine grundsätzliche Bereitschaft bei überörtlich bedeutsamen Problemstellungen betroffene Städte und Gemeinden durch Beauftragung unabhängiger Gutachter zu unterstützen.
- 1.2 Die konkrete Beauftragung erfolgt durch Beschluss des Planungsausschusses.

(Einstimmiger Beschluss)

Beglaubigte Abschrift:

Freiburg, den 13.06.2016

.....
Unterschrift/Siegel

ll. z.d.A.