

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 16.07.2010

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 65 Mitglieder

TOP 7

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel

hier: Aktueller Sachstand

- *mündlicher Bericht* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, VM D. Ehret, VM Hurth, VM Metz

Verbandsvorsitzender Neideck berichtet über die Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 15.07.2010. Von den hier Anwesenden habe neben ihm auch Verbandsdirektor Dr. Karlin, Frau Landrätin Störr-Ritter und Herr Landrat Hurth teilgenommen. Man habe eine ausgesprochen gute Sitzung erlebt, die Bewegung in das Thema gebracht habe. Die bisher starren Fronten sowohl auf Seiten des Bundes als auch auf Seiten der Bahn habe er als deutlich gelockert empfunden. Am Sonntag habe man im Landratsamt in Offenburg mit den Vertretern aus Südbaden und der zuständigen Verkehrsministerin Gönner ein Vorgespräch geführt. Sowohl bei diesem Vorgespräch als auch bei der Projektbeiratssitzung sei deutlich geworden, dass das Land nach wie vor uneingeschränkt die Position der Raumschaft teile und hierfür auch eintrete. Er wolle der Ministerin an dieser Stelle ausdrücklich danken für die Sitzungsleitung, in der sie wirklich vehement die Interessen der Raumschaft gegenüber der Bahn und dem Bund vertreten habe.

Im südlichen Abschnitt sei der Arbeitsauftrag an die Bahn ergangen, nach technischen Möglichkeiten zu suchen, wie alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel geleitet werden können. Hier gebe es bislang eine Diskrepanz bei den Ausführungen der Gutachter. Die Bahn gehe davon aus, dass von 304 Zügen lediglich 250 durch den Tunnel geführt werden könnten. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee sei der Auffassung, dass alle 304 Züge durch den Katzenbergtunnel geleitet werden könnten, wenn entsprechende technische Voraussetzungen geschaffen würden. Die Gemengenlage habe auch Auswirkungen auf den Regionalverband Südlicher Oberrhein, weil damit die Frage der Zugführung und der Bauwerke im Abschnitt Breisgau-Hochschwarzwald in Biengen verbunden sei.

Relativ kurz sei der Trassenabschnitt auf Freiburger Gemarkung angesprochen worden. Hier sei geklärt, dass die Trassenführung sowohl technisch als auch betriebswirtschaftlich machbar sei und es gehe daher „nur“ um die Frage der Kosten bzw. Verteilung der Mehrkosten.

Sehr intensiv habe man sich mit dem Streckenabschnitt Riegel - Offenburg beschäftigt. Es sei erneut deutlich geworden, dass es hier kein einheitliches Votum in der Raumschaft zur Trassenführung gibt. Allerdings gebe es ein Votum, das

mit großer politischer Mehrheit getragen werde. Er dürfe daran erinnern, dass sich der Regionalverband mehrheitlich für die autobahnparallele Trassenführung ausgesprochen habe. Gleichzeitig habe man gesagt, dass man an der bestehenden Trasse Optimierungsmöglichkeiten nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt haben wolle. Gestern sei der Arbeitsauftrag an die Vertreter von Bund und Bahn gegeben worden, in einem ersten Schritt die autobahnparallele Trasse und die Antragstrasse so zu optimieren, dass man unter dem Gesichtspunkt Schalltechnik ohne passiven Lärmschutz auskommen könne. Natürlich habe man im Vorfeld weitergehende Vorstellungen dahingehend gehabt, dass man die Autobahnparallele in einer anderen Planungstiefe aufbereiten möge. Man habe sich jedoch auch davon überzeugen lassen müssen, dass eine entsprechende Planungstiefe mehrere Millionen Euro binden würde. Es sei deshalb erforderlich, sich Schritt für Schritt an dieses Thema heranzuarbeiten. Er sei der Bahn und dem Bund ausgesprochen dankbar dafür, dass sie dieser schrittweisen Annäherung folgen werden, wohl wissend, dass es eine „schwierige Reise“ sein und viel Arbeit in den entsprechenden Arbeitskreisen verursachen werde. Auch hinsichtlich des Tunnels in Offenburg sei eine deutliche Bewegung bei der Bahn zu erkennen gewesen. Ob diese Haltung bis in die „letzte Verästelung der Bahn“ bereits angekommen sei, könne man hin und wieder bezweifeln, er gehe jedoch davon aus, dass auch bei der Bahn der Grundsatz „oben schlägt unten“ gelte. Sehr froh wäre er darüber gewesen, wenn auch Frau Oberbürgermeisterin Schreiner als Vertreterin der Stadt Offenburg an der Projektberatssitzung hätte teilnehmen können. Es sei für alle unvorstellbar, dass der Ausbau in Offenburg so kommen solle, wie es derzeitiger Planungsstand bei der Bahn sei.

Angesprochen worden sei auch das Thema „Abschaffung des Schienenbonus“, was in der Presse etwas schief dargestellt worden sei. Im Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung gebe es die Erklärung, den Schienenbonus schrittweise abzuschaffen. Ferner gebe es eine klare Aussage von Staatssekretär Scheurle aus der Projektberatssitzung im Dezember 2009, wonach er im ersten Quartal 2010 sehr konkret sagen wolle, wie die Bundesregierung beabsichtige, die Abschaffung des Schienenbonus umzusetzen. Ferner sei eine pilothafte Einführung auf der Rheintalbahn angesprochen worden. Da Staatssekretär Scheurle an der gestrigen Projektberatssitzung nicht bis zum Schluss teilgenommen habe, seien die Vertreter des Ministeriums gebeten worden, zusammen mit dem Staatssekretär eine Erklärung zu Protokoll zu geben, wie die Abschaffung des Schienenbonus konkret aussehen und wann die Umsetzung erfolgen solle. Die Darstellung in der Presse, wonach nun im November entschieden werde, ob die Rheintalstrecke zum Pilotfall für die Abschaffung des Schienenbonus werde, sei so nicht vereinbart worden.

Die Vertreter der Raumschaft hätten in einem weiteren Punkt nochmals betont, dass man keine Planfeststellungsbeschlüsse wolle, bevor nicht klar sei, wie die Finanzierung aussehe. Es habe noch keine klare Aussage dazu gegeben, wie die Bundesregierung, diese immensen Kosten, unabhängig von den voraussichtlichen Mehrkosten, in den nächsten Jahren finanzieren wolle. Die Haushaltsvolumina für entsprechende Bahnprojekte würden bei Weitem nicht ausreichen, um in absehbarer Zeit diese Strecken zu realisieren, so dass es für die Planungsabschnitte in der Region in der Tat keinen Zeitdruck gebe. Es gebe hinreichend Zeit, die aufgeworfenen Fragestellungen und Aspekte der Trassenführung in Ruhe zu diskutieren und abzuwägen, um letztendlich vertretbare Entscheidungen für alle in der Raumschaft zu bekommen.

Verbandsdirektor Dr. Karlin nimmt die Gelegenheit wahr, ein Stück aufklärend im Hinblick auf die unglückliche Terminkonstellation zu wirken, die auch der Presseberichtserstattung über den Besuch des parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann in der Region zu entnehmen gewesen sei. Die Badische Zeitung habe am 15.07.2010 auf Seite 8 unter der Rubrik „Land und Region“ berichtet, Zitat: „Bund verhandlungsbereit in Sachen Rheintalbahn“. In diesem Zusammenhang sei dargestellt worden, dass Herr Ferlemann in Weil erklärt haben sollte, im Bereich Weil-Haltingen sei noch nicht das letzte Wort gesprochen, gleichwohl der Planfeststellungsbeschluss gelte. Dies sei dann in der gestrigen Sitzung des Projektbeirates nochmals vertieft worden. Außerdem sei beschlossen worden, dass die Bahn mit der Stadt Weil weitere Optimierungsmöglichkeiten untersuche. Die Bahn und der Bund seien bereit, in diesem Abschnitt trotz eines vorliegenden rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses auch bauliche Verbesserungen zu realisieren, wenn sich dies so ergebe. Während Herr Ferlemann in Weil-Haltingen eher Hoffnungen gemacht habe in einem Abschnitt, wo bereits ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliege, berichte die Badische Zeitung heute, 16.07.2010 in der Emmendinger Kreisausgabe auf Seite 29, Zitat: „Steht die Autobahnparallele im Abseits?“. Dies sei extrem unglücklich. Nach Auffassung der Vertreter des BMVBS gestern im Projektbeirat habe Herr Ferlemann lediglich eine beobachtende Feststellung der Situation in der Region wiedergegeben. Alle hätten daraufhin deutlich gemacht, dass man bei einem parlamentarischen Staatssekretär schon erwarte, dass er sich auch die Wirkung seiner Worte vergegenwärtige. Klare Aussage des zuständigen Abteilungsleiters in Vertretung des beamteten Staatssekretärs im Projektbeirat sei gewesen, dass nur die Beschlüsse des Projektbeirates verbindlich seien und ansonsten keine Erklärungen, die auch politische Vertreter des Hauses Bundesverkehrsministerium in der Region abgeben. In der Tat sei dies eine schwierige Gemengelage gewesen. Aufgrund der Berichterstattung sei mehr in die Öffentlichkeit transportiert worden, als dies notwendig gewesen wäre. Auch Ministerin Gönner habe sich nicht ganz glücklich darüber gezeigt, dass viele unterschiedliche politische Akteure in der Region unterwegs seien und die Öffentlichkeit mit eigenen Meinungen unterschiedlicher Nuancen bereichere.

Beim Thema „Offenburger Tunnel“ habe Ministerin Gönner in der Tat dafür gesorgt, dass der Projektbeirat den klaren Auftrag beschlossen habe, die DB solle vertiefend die rechtlichen und finanziellen Grundlagen für die technische Machbarkeit des Güterzugtunnels auf der Basis dessen, was die Stadt Offenburg bereits erarbeitet habe, untersuchen. Darüber hinaus bitte er um Nachsicht, wenn er nicht präziser über weitere Beschlüsse vortrage, weil man so verblieben sei, dass das letztverbindliche Protokoll zwischen Bundesverkehrsministerium und dem Umwelt- und Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg erarbeitet und dann auch so in die Region gegeben werde.

Bezüglich der Abschaffung des Schienenbonus wolle er darauf hinweisen, dass die Bundesregierung vor kurzem auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen schriftlich erklärt habe, dass die stufenweise Abschaffung des Schienenbonus in Arbeit sei. Vor diesem Hintergrund sei man optimistisch, dass der zuständige Staatssekretär noch in diesem Jahr eine Aussage über den Zeitplan machen könne.

VM D. Ehret führt aus, dass beim Thema Aus- und Neubau des 3./4. Gleises eigentlich nichts mehr überraschen dürfte, da man bereits sehr viel Widersprüchliches von Institutionen und Politikern gewohnt sei. Er gehe davon aus, dass hier

von Verbandsvorsitzendem Neideck eine realistische Einschätzung abgegeben wurde und er nicht nur die Situation schön reden wolle. Für ihn und auch für das Land Baden-Württemberg sei klar, dass das Projekt Baden 21 im Gesamtpaket unterstützt werde. Wenn der Tunnel in Offenburg gebaut werde, sei für ihn auch klar, dass er an die Autobahn geführt und mit der optimierten autobahnparallelen Trasse fortgesetzt werden müsse. Bezüglich der Statements von Herrn Ferlemann teile er die Auffassung von Verbandsdirektor Dr. Karlin, dass man nicht in Projektabschnitten, in denen bereits ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliege, Hoffnungen machen könne und gleichzeitig in einem Abschnitt, in dem noch keine Beschlüsse vorliegen und sämtliche Gremien vor Ort mit übergroßer Mehrheit eine autobahnparallele Trassenführung fordern, sagen könne, Zitat: „Die Messe ist gelesen, ich habe keine Hoffnung auf Änderungen.“ Soviel Widersprüchliches aus Berlin und von einem parlamentarischen Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium verwundere „gelinde“ gesagt. Dies habe ihn massiv geärgert und er werde ihm auch einen deutlichen Brief schreiben. So könne es nicht laufen. Es könne doch nicht innerhalb eines Ministeriums solches Wirrwarr sein. Für die Region sei dies nicht akzeptabel. Er sei froh, wenn Ministerin Gönner hier deutliche Worte gesprochen habe.

Verbandsvorsitzender Neideck merkt nochmals an, dass es für die Besprechung im Projektbeirat sowie der dort gefassten Beschlüsse ein Protokoll geben werde. Dieses sei Geschäftsgrundlage. Über die anderen Äußerungen des parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann gebe es nur Presseberichte. Gelegentlich werde man ja auch in der Presse nicht immer ganz korrekt zitiert.

VM Hurth nimmt Bezug auf die bereits mehrfach angesprochene Veranstaltung im Landratsamt Emmendingen, bei der er zugegen gewesen sei. Als Erstes wolle er feststellen, dass der Bericht in der Badischen Zeitung auf der Kreisseite in Emmendingen über den Besuch von Herrn Ferlemann objektiv und richtig sei. Er teile auch die Einschätzung von Verbandsdirektor Dr. Karlin, dass es alles andere als glücklich sei, wenn am Vorabend einer Projektbeiratssitzung ein parlamentarischer Staatssekretär öffentlich sage, dass man sozusagen eigentlich gar nicht mehr zu der Projektbeiratssitzung nach Stuttgart fahren müsse, da ohnehin schon alles entschieden sei. Bezüglich der Projektbeiratssitzung teile er die Auffassung von Verbandsvorsitzendem Neideck. Insgesamt könne man in der Tat feststellen, dass Bewegung in verschiedene Richtungen gekommen sei. Für den Cluster 3 (Abschnitt Riegel - Offenburg) habe man sich in der Tat darauf verständigt, einen belastbaren und objektiven Vergleich zwischen einer optimierten Antragstrasse und einer optimierten autobahnparallelen Trasse hinsichtlich des Lärmschutzes durchzuführen. Maßstab sei, wie man möglichst auf passiven Lärmschutz verzichten könne. Diese Einigung sei zwischen Vertretern des Bundes, des Landes, der Bahn und der Region zustande gekommen. Er wolle ausdrücklich Ministerin Gönner danken, die sich hierfür sehr eingesetzt habe. Er danke aber auch der Verbandsverwaltung, Herrn Neideck und Herrn Dr. Karlin. Ergänzen wolle er, dass dieser Beschluss nicht einstimmig erging, vielmehr habe sich der Vertreter der Kappel-Grafenhausener Erklärung, Bürgermeister Paleit, ausdrücklich gegen diese Einigung gewandt. Herr Paleit habe ferner ausdrücklich erwähnt, dass er im Namen aller Unterzeichner der Erklärung sprechen könne. Er bedaure das Verhalten der Unterzeichner der Kappel-Grafenhausener Erklärung ausdrücklich. Mit dieser Verweigerungshaltung hätten sich die Unterzeichner isoliert und verweigerten sich in einer für die Region ganz wichtigen Frage, die dem weiteren Erkenntnisgewinn diene. Er wolle ausdrücklich betonen, dass er dieses Verhalten für unsolidarisch halte. Ferner wolle er auch an dieser Stelle, in einer öffentlichen Sitzung,

die Vertreter der Kappel-Grafenhausener Erklärung auffordern, sich den dringend notwendigen Diskussionen nicht zu verweigern und in der Arbeitsgruppe zum Cluster 3 wieder konstruktiv mitzuarbeiten.

VM Metz meldet sich zu Wort, nachdem die Unterzeichner der Kappel-Grafenhausener Erklärung so ausdrücklich angesprochen worden seien. Man habe sich beim Regionalverband schon intensiv über die Thematik unterhalten. Es gebe aber nach wie vor in der Region zwischen Offenburg und Riegel eine eindeutige Mehrheit der Kommunen, die gegen eine Autobahntrasse seien. Diejenigen, die betroffen seien, würden die Situation anders sehen. Zu sagen, man sei unsolidarisch, weil man ablehne, eine Planung zu vertiefen, deren Ausführung keiner der Unterzeichner der Kappel-Grafenhausener Erklärung möchte, halte er für außerordentlich gewagt. Er bitte um ein wenig Verständnis, dass man nur schwer zustimmen könne, wenn es möglicherweise um zweistellige Millionenbeträge gehe, um eine Planung in dieser Tiefe voranzubringen. Dies sei volkswirtschaftliches Geld. Die Unterzeichner der Kappel-Grafenhausener Erklärung würden zu dem stehen, was diese Region 1982 beschlossen habe und Grundlage bis zum Jahr 2008 gewesen sei. All diejenigen, die Kommunalentwicklung auf der Grundlage der bisherigen Beschlüsse gefasst und ihre Gewerbe- und Wohnentwicklung danach ausgerichtet hätten, was 26 Jahre gültig gewesen sei, würden jetzt als unsolidarisch bezeichnet, weil sie nicht wollen, dass eine unerwünschte Planung mit Steuermitteln finanziert werde. Er bitte hierüber ein bisschen nachzudenken und zu verstehen, dass die künftig möglicherweise neu Betroffenen hier eine andere Position vertreten. Soviel Verständnis dürften diejenigen erwarten, die letztlich die kommunale Mehrheit an dieser Strecke stellten. Von 1982 bis 2008 habe es Regierungen unter Beteiligung sämtlicher politischen Couleure gegeben. Diese Regierungen hätten es nicht geschafft, das Geld aufzubringen, um die internationalen Verpflichtungen in Form der Anbindung eines ausgebauten Schienennetzes an die Schweiz zu finanzieren. Er sei wirklich überrascht, wenn er sehe, mit welchem Mut man hier herangehe und glaube, dass eine mindest doppelt so teure Lösung in diesen Jahren künftig finanziert werden könne. Er habe einfach den Eindruck, dass dieses permanente Diskutieren von Varianten letztlich zu nichts anderem führe, als zu einem gewissen Planungs- und Entwicklungsstillstand in einigen Kommunen. Auch hier bitte er um Verständnis, dass die Unterzeichner der Kappel-Grafenhausener Erklärung dies nicht mittragen könnten.

Verbandsvorsitzender Neideck bekundet sein vollstes Verständnis für die Situation der Bürgermeister in der Gemeinschaft der Kappel-Grafenhausener Erklärung. Seiner Meinung nach müsse es aber gemeinsames Interesse in der Raumschaft sein, den Versuch zu unternehmen, die Diskussion auf der Grundlage von Fakten zu führen, was für die gesamte Raumschaft die beste Lösung sei. Zu diesen Fakten gehöre die Beauftragung zur tiefergehenden Untersuchung. Dadurch erhalte man Klarheit, ob man über etwas spekuliere oder eine berechtigte Grundlage habe, um so ein Jahrhundertprojekt wie die Rheintalbahn mit der Betroffenheit von zigtausend Menschen beurteilen zu können. Er appelliere an alle Betroffenen, sich einem solchen Prozess zu öffnen, um Argumente zu erhalten in der Abwägung zwischen der Antragstrasse und der autobahnparallelen Trasse. Es sage ja keiner abschließend, welche Trasse es werde. Man wolle jetzt in einem ersten Schritt eine Untersuchung auf der Grundlage „Lärm“ machen. Es gebe viele andere Faktoren, die weiter zu untersuchen seien. Er gebe VM Metz vollkommen Recht, dass man hier mehrere Millionen Euro für eine vertiefende Planung benötige. Angesichts der Tatsache, dass allein die Trasse in diesem Ab-

schnitt über 500 Millionen Euro koste und eine geschätzte Lebensdauer von 100 Jahren habe, sollte man jedoch auch als Sachverwalter von öffentlichen Mitteln den Mut haben zu sagen, dass die Bahnträger diese Mittel aufbringen müssen. Außerdem habe die Bahn erst gestern nochmals betont, dass die Rheintalstrecke eine der wirtschaftlichsten Strecken überhaupt für sie sei. Man stehe deshalb gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern in der Pflicht, letztendlich auf gesicherten Grundlagen zu entscheiden. Wenn man neue Erkenntnisse habe, werde man in die Parlamente gehen und diese entsprechend vorstellen. Vor diesem Hintergrund sei der Appell von Herrn Hurth zu verstehen, etwas mehr gemeinsam im Schulterschluss für die Raumschaft zu marschieren.