

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 18.12.2008

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 59 Mitglieder

TOP 5

Nord-Süd-Transversale für Europa

hier: a) Vortrag Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich

b) Initiative für ein INTERREG-Projekt

– *beschließend* –

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Prof. Dr. Scholl (ETH Zürich), Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Hurth, Fraktionsvorsitzender Friebis, Fraktionsvorsitzender Götz, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Evers, VM de Frenne, VM Prof. Dr. Dr. Essmann, VM Eible

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Prof. Dr. Scholl von der ETH Zürich, der einen Vortrag über die Nord-Süd-Transversale für Europa halten und über ein sich daraus ergebendes INTERREG-Projekt berichten werde. Am 09.10.2008 habe man in der Verbandsversammlung ein regionalpolitisches Votum zur autobahnparallelen Trasse zwischen Offenburg und Riegel beschlossen und dies Bundesverkehrsminister Tiefensee mit der Bitte um seine Unterstützung übersandt. Mittlerweile habe man den Fraktionen das Antwortschreiben des Ministeriums vom 20.11.2008 zugeleitet, das leider sehr ernüchternd gewesen sei. Man habe den Eindruck, dass der Herr Bundesminister die politische Thematik der Raumschaft entweder nicht verstehe oder aber nicht verstehen wolle. Daher habe man nochmals alle Bundes- und Landtagtagsabgeordnete der Raumschaft angeschrieben und um politische Unterstützung gebeten. Das Thema habe in der Tat nicht nur eine fachrechtliche, sondern auch eine politische Dimension. Dies sei dem Bundesverkehrsministerium noch nicht hinreichend klar. Man benötige deshalb die dringende Unterstützung der Bundes- und Landtagsabgeordneten. Auf Initiative von Verbandsmitglied MdL Schwehr habe man die Möglichkeit gehabt, am 04.12.2008 zusammen mit den Bürgermeistern Guderjan und Schilling bei Minister Rech ein Gespräch zum Thema 3. + 4. Gleis sowie die autobahnparallele Trasse zu führen. Minister Rech habe versichert, dass man seine volle Unterstützung als Verkehrsminister habe. Auf die Anregung, dass es schön wäre, wenn der Herr Minister dies auch im Rahmen einer Verbandsversammlung vor Ort zum Ausdruck bringen würde, habe Minister Rech gestern bekannt gegeben, dass er am 02.02.2009, 14:00 Uhr einen Vor-Ort-Termin beim Regierungspräsidium habe. Nach Möglichkeit würden alle Verbandsmitglieder hierzu eingeladen. Minister Rech werde die Thematik 3. + 4. Gleis und seine Position hierzu darlegen. Dies sei ein wichtiges Signal im Hinblick auf den sogenannten

Bahngipfel. Er halte es für sehr lobenswert, dass Minister Rech vorab nochmals in die Region komme, um das Votum der Raumschaft mitzunehmen. Außerdem sei der Minister auch bereit nach dem 02.02.2009 an einer Sitzung des Regionalverbandes teilzunehmen, sofern es darüber hinaus Klärungsbedarf gebe. Dies sei ein ermutigendes Zeichen dafür, dass es bei dem Thema weitergehe. Minister Rech habe allerdings auch zum Ausdruck gebracht, wie schwierig die Verhandlungen mit der Bahn und dem Bund auch aus Sicht des Landes seien, da es um nicht unerhebliche Geldbeträge gehe. Minister Rech habe aber sehr deutlich gemacht, dass sich die Landesregierung die Forderung der Region zu eigen mache. Damit habe man sicherlich einen guten Verbündeten. Darüber hinaus habe auch die Vollversammlung der IHK am 02.12.2008 die Forderung nach einer autobahnparallelen Lösung beim Ausbau der Rheintalbahn beschlossen. Dies beruhe unter anderem darauf, dass Verbandsdirektor Dr. Karlin im Verkehrsausschuss der IHK die Möglichkeit gehabt habe, die Thematik vorzustellen und dort auf volle Unterstützung gestoßen sei.

Es folgt ein Vortrag von **Prof. Dr. Scholl**, der als **Anlage 1** bzw. **Anlage 2** (Powerpoint-Präsentation) beigefügt ist.

Nach Ansicht von **Fraktionsvorsitzender Mungenast** müsse der erste Satz von Prof. Dr. Scholl, dass man keine nationale Verkehrsstrategie habe, einem politischen Gremium zu denken geben. Wenn keine nationale Strategie da sei, habe man nichts, was man letztendlich in der ureigenen Regionalplanung übernehmen könne. Man teile die Einschätzung, dass es wichtig wäre, eine Strategie mit einem Mix der verschiedenen Verkehrsträger und im Hinblick auf die zu beobachtende Verzögerung bei der Realisierung konkreter Vorhaben zu entwickeln. Prof. Dr. Scholl habe ja ausgeführt, welche weiteren Bereiche entlang der Magistrale nicht finanziert seien. Man teile die Befürchtung durchaus, dass wenn das 3. + 4. Gleis nicht bald komme dies in der Tat zu einer Verdrängung des Nahverkehrs mit allen negativen Auswirkungen führen könnte. Deshalb sei es sehr wichtig, die Forderung zu unterstützen, dass eine Magistrale politisch befördert werde. Man habe dies bereits am 09.10.2008 getan, indem man das Positionspapier dazu beschlossen habe. Damit erhebe man auch die Forderung, entsprechende Finanzmittel bereitzustellen. Es gebe wohl auch keinen im Raum der widerspreche, wenn Prof. Dr. Scholl sage, die Bahn müsste politisch geführt werden. Eine nationale Verkehrsstrategie sei notwendig, um die absehbaren Engpässe im Bahnverkehr in Deutschland zu bewältigen. Er glaube, dass es der Region gut tue, sich an dem vorgestellten INTERREG-Projekt zu beteiligen. Klar sei, man wolle das 3. + 4. Gleis. Diese seien notwendig in der Region, um einen Verkehrskollaps zu verhindern. Dies werde viel Geld erfordern, nicht zuletzt, um raum- und umweltverträgliche Facetten dieser Planung realisieren zu können. Seine Fraktion stimme dem Beschlussvorschlag in allen Teilen zu. Man stehe hinter diesem INTERREG-Projekt.

Laut **Prof. Dr. Scholl** bestätigen die Aussagen von Fraktionsvorsitzendem Mungenast die Einschätzung der Projektpartner. Insbesondere bei der Weiterentwicklung des Netzes wolle man, dass die Diskussion über die nationale Strategie geführt werde. Minister Rech habe bei einer Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer im letzten Jahr gesagt habe, dass nun Stuttgart 21 sozusagen in „trockenen Tüchern“ sei und man sich jetzt mit voller Kraft der Rheintalschiene zuwenden werde. Er bitte immer zu bedenken, erst wenn begonnen werde zu bauen, sei dies Realität. Natürlich müsse Stuttgart darauf achten, dass es nicht umfahren werde. Deshalb sei der Ausbau mit allem was dazu gehöre wichtig. Aber man sehe, welche Schwierigkeiten solche riesigen Projekte

erzeugten. Der Vorteil der Rheinstrecke bestehe darin, dass es keine „Alles-oder-Nichts-Lösung“, sondern in den einzelnen Regionen abschnittsweise realisierbar sei. Dies sei ein wesentlich robusteres Vorgehen, bei dieser wichtigsten Eisenbahnverbindung, die es in Deutschland in Nord-Süd-Richtung gebe.

VM Hurth bedankt sich für den prägnanten Vortrag. Prof. Dr. Scholl habe zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Nord-Süd-Transversale vor allem den Zweck habe, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Er sei vor kurzem bei einer Besprechung mit Herrn Regierungspräsidenten Württemberg zum Thema sechsspuriger Ausbau der A 5 südlich von Offenburg gewesen. Hier habe er die Frage gestellt, ob es Erkenntnisse gebe, in wie weit das 3. + 4. Gleis die A 5 tatsächlich entlasten könne, so dass man ggf. den sechsspurigen Ausbau der Autobahn nicht mehr benötige. Man habe in dieser Besprechung darauf keine Antwort geben können. Es gebe wohl keine belastbaren Erkenntnisse hierzu. Einige Unternehmen hätten eingewandt, dies läge daran, dass es nicht genügend Übergabestellen gebe. Fraktionsvorsitzender Mungenast habe angesprochen, dass sich die unterschiedlichen Verkehrsträger offensichtlich noch nicht ausreichend abgestimmt hätten. Man brauche jedoch solche Übergabestellen, damit die Fuhrunternehmer ihre Güter von der Straße an die Schiene übergeben können. Er wolle deshalb wissen, ob es seitens Prof. Dr. Scholl Erkenntnisse gebe, wie viele solcher Übergabestellen auf der Nord-Süd-Magistrale bereits existieren und ob dies Gegenstand des INTRREG-Projektes sei. Seines Erachtens müsste dies in „Workpackage 3“ beinhaltet sein. Er halte es für dringend erforderlich, dass man diese Frage untersucht und ggf. auch politisch darauf hinwirkt, dass man mehr solcher Übergabestellen schafft. Ansonsten trete nicht der Effekt ein, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen.

Prof. Dr. Scholl erklärt, dass hier ein sehr wichtiger Punkt angesprochen werde. Es sei ganz wichtig, diese Übergabestellen oder Logistikeinrichtungen zu schaffen. Deshalb habe man auch die Idee gehabt, ein solches Arbeitspaket einzurichten. Er müsse jedoch die unerfreuliche Nachricht machen, dass auch nach Zusammenkunft der Industrie- und Handelskammern in Europa mit wirklich hochkarätigen Verkehrsexperten niemand die Übersicht habe. Es sei für ihn sehr erstaunlich, dass bei einem solchen Riesenprojekt, bei dem es Staatsverträge gebe, kein Mensch die Übersicht habe, was von Holland bis Italien laufe. Das einzige was man wisse, sei, dass insbesondere im schweizerisch-italienischen Raum große Probleme bestünden. Die Schweiz zögere, im südlichen Bereich zu investieren, weil sie nicht wisse, ob dann auf der italienischen Seite wirklich die Leistungsfähigkeiten zur Verfügung stehen. Es wäre ganz wichtig, hier sehr schnell zu Flächenreservierungen zu kommen, damit man sich zumindest die Spielräume offen halte. Genau dies sei auch die Stoßrichtung des Vorhabens.

Fraktionsvorsitzender Friebis hält es ebenfalls für deprimierend, dass es keine nationale Verkehrsstrategie gibt. Dies komme eigentlich einer Bankrotterklärung der nationalen Verkehrspolitik gleich. Wenn er bedenke, wie oft der Verkehrsminister in den letzten 20 Jahren gewechselt habe, wundere dies allerdings nicht. Dieses Manko sei durch den Vortrag von Prof. Dr. Scholl sehr deutlich geworden. Umso wichtiger sei es, dass sich die Regionen, die von Planungen betroffen seien zusammenschließen und versuchen, mit einer Stimme zu sprechen. Man müsse den Politikern sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene auf die Füße treten. Die Darstellung dessen, was es heiße, wenn die Bahnplanungen, die den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene holen

sollen, weiter verzögert würden, sei sehr gut gewesen. Es sei mit ganz erheblichen Einschnitten in den ÖPNV zu rechnen. Dies habe dann auch Auswirkungen auf die gesamten Entwicklungspotenziale in den Regionen. Er halte es für sehr sinnvoll und lobenswert, dass der Verband Region Rhein Neckar die Initiative in die Hand genommen habe, Prof. Dr. Scholl als Wissenschaftler zur Verfügung stehe, und man hier versuche gemeinsam ein Projekt zu machen. Die Tatsache, dass die Bundesbahn ein Eigenleben führe, spiele ebenfalls eine Rolle. Wenn sich die Politik einerseits nicht, oder zu wenig kümmere und andererseits beim Verkehrsbetrieb hauptsächlich betriebswirtschaftliche Prioritäten ohne Betrachtung übergeordneter Gesichtspunkte herrschen, sei dies ein deprimierendes Eingeständnis. Er hoffe, dass man durch das INTERREG-Projekt etwas weiter komme. Andererseits dürfe man den eigenen Einfluss auch nicht überzeichnen. Man hoffe natürlich, dass man Erfolg habe. Seine Fraktion stimme der Sitzungsvorlage zu und danke für die sehr sachkundige Vorarbeit.

Nach Auffassung von **Fraktionsvorsitzendem Götz** habe man in den vergangenen Jahren Beschlüsse in den Gremien gefasst, die das untersteichen, was Prof. Dr. Scholl ausgeführt habe. Die Fraktion der Freien Wähler trage die Beschlussvorlage mit. Es gebe aber auch Beschlüsse bezüglich der A 5. Man wisse, dass 20 Mio. Nettotonnen über den Gotthard- und den Lötschbergtunnel abgefertigt würden. Er wolle wissen, ob es differenzierte Zahlen für die Straße bzw. die Schiene gebe. Außerdem bitte er, den Begriff des Gefahrgutkorridors näher zu erläutern.

Prof. Dr. Scholl erklärt, dass über die Schiene u. a. auch gefährliche Güter transportiert würden. Bei neuen Ansiedlungen im Einzugsbereich der Schiene, auf denen Gefahrgut transportiert werden solle, sei deshalb vorgesehen, einen Gefahrgutkorridor einzuhalten, damit bei einem möglichen Unfall keine großen Kollateralschäden entstehen. Der Bestand sei geschützt. Dies bedeute, dass bei neueren städtebaulichen Entwicklungen ein Sprung stattfinden müsse, wenn man den europäischen Richtlinien folgen wolle. Die Möglichkeit der Integration der Schienen in den Siedlungskörper sei dann nicht möglich, wenn es gut gemacht werde. Hier würden sich die Geister trennen. Vom städtebaulichen Aspekt sei man der Ansicht, dass es sinnvoller wäre, möglichst nahe an die Schiene heranzukommen. Aber auch hier müsse man sich dies von Einzelfall zu Einzelfall anschauen. Die Initiative werde Versuche unternehmen, bei dieser allgemeinen Richtlinie einen Schritt weiter zu kommen. Über die Tonage auf der Straße könne er keine Auskunft geben. Die Zahlen könnte man jedoch sehr rasch recherchieren. Dem Grunde nach gebe es zwei Betrachtungsweisen, die man auch bei den Untersuchungen im Dreiländereck kennen gelernt habe. Das eine sei, von Tonagen, das andere von Leistungsfähigkeit auszugehen. Er neige zu Letztgenanntem. Das Eisenbahnsystem in Nord-Süd-Richtung sei durch die Kapazität des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz gesetzt. Mehr Schienen werde es nicht geben. Jetzt komme es darauf an, möglichst viel aus dieser Schiene herauszuholen. Hier sei die deutsche und die schweizerische Seite sehr nah beieinander, weil beide ein hochentwickeltes Steuerungssystem hätten. In Frankreich würden beispielsweise pro Zeiteinheit wesentlich weniger Züge über die selbe Schiene befördert. Bei der Straße sei es im Grunde genommen sehr ähnlich. Das System sei wegen der Baustellen, die man von Zeit zu Zeit brauche oder wegen der Unfälle sehr labil. Stelle sich die Frage, ob man wegen der Robustheit des Ganzen Erweiterungen brauche, habe man ähnliche Sprungkosten. Unter den Verkehrsplanern herrsche eine große Einigkeit darin, dass der knappe Straßenraum stärker zu bewirtschaften sei, um ihn effizienter zu machen.

Durch den Vortrag von Prof. Dr. Scholl, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort** sei deutlich geworden, dass es sich hier im Kern um eine Güterverkehrs-Transversale handle, die man diskutiere. Diese habe europäische Dimensionen. Damit habe man nicht nur eine „Schienen-Straßen-Problematik“, sondern eine „Schiff-Schienen-Straßen-Problematik“. Die Strategie, die man vorhabe sei daher richtig. Schließlich verspreche man sich auch davon, die eigene Strategie durch eine Verbindung zwischen regionalen und grundsätzlichen strategischen Lösungen auf der Transversale untermauern zu können. Man könne deshalb dem Ansatz voll zustimmen.

VM Dr. Müller lenkt die Aussprache auf das Thema ÖPNV. Prof. Dr. Scholl habe ausgeführt, dass höhere Geschwindigkeiten den Nahverkehr verdrängen würden und die Qualität im ÖPNV auf belasteten Transitstrecken rückgängig sei. Dies seien Themen, die im Hinblick auf die eigene Bahndiskussion sehr beschäftigten. Er bitte deshalb darum hier einige Ausführungen zu machen und vielleicht auch Beispiele aus anderen Regionen zu benennen, bei denen dies eingetreten sei, was beschrieben wurde.

Prof. Dr. Scholl erklärt den prinzipiellen Zusammenhang, der darin bestehe, dass im Grunde genommen die Streckenabschnitte, auf denen Züge verkehren, mit sogenannten Sicherheitssystemen gesichert werden müssten. Wenn man Züge habe, die im Vergleich zu anderen mit höherer Geschwindigkeit fahren, müsse man sozusagen mehr Strecke für die Sicherheit reservieren, weil die Züge schneller fahren. Man spreche davon, dass die schnell fahrenden Züge mehr Trassen bewegen in der selben Zeiteinheit. Dies führe dazu, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke abnehme. Den Effekt bekomme man, wenn man eine starke Mischung von schnellen und langsamen Verkehren habe. Deshalb hätten beispielsweise die Franzosen das System getrennt. In Deutschland habe man in weiten Teilen Mischverkehrssysteme. Das 3. + 4. Gleis solle genau dazu dienen, die Verkehre zu entflechten, damit man auf beiden Seiten homogene, ungefähr gleich schnell gerichtete Verkehre habe. Damit könne man die Leistungsfähigkeit des jeweiligen Schienenstranges besser ausnutzen. Dies rufe natürlich unheimlich spannende Fragen hervor, wenn man einen 50 Kilometer langen Tunnel mit einer Doppelspur betreibe und bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h mischen müsse. Eine der Kernfragen sei, wie es gelingen könne, die Verkehrsarten so zu betreiben, um bei einer gegebenen Schienenleistungsfähigkeit das Optimum an Zügen herauszuholen. Der zweite Punkt sei, dass genau dann, wenn die Leistungsfähigkeit begrenzt sei, eine Neigung der Bahn bestehe, insbesondere den schnellen Verkehr zu bevorzugen, weil dieser natürlich auch ein einträglicher Verkehr sei. Die Idee, dem Flugverkehr Konkurrenz zu machen bedeute, möglichst schnelle Städteverbindungen anzubieten und dazwischen möglichst wenig zu halten. In Mannheim habe man dies bitter erfahren. Das Umfahren der „Milchkanne Mannheim“ sei sicherlich bekannt. Mannheim sei keine Milchkanne. Zusammen mit Hannover habe man dort einen der beiden wichtigsten Umsteigebahnhöfe in Deutschland. Wenn man hier aus dem Takt komme, stimme der gesamte Übergang zwischen den Zügen und zum nachfolgenden Verkehr nicht mehr. Gleichzeitig habe man den dortigen Nahverkehr stärken wollen und gerate jetzt ins Schwimmen, wenn die Leistungsfähigkeiten nicht kommen, die bereits lange versprochen worden seien. Dies sei vielleicht auch ein Grund, weshalb Mannheim so stark an dem Thema interessiert sei.

Fraktionsvorsitzender Evers bedankt sich für die klaren Aussagen. Die ernüchternden und deprimierenden Äußerungen würden wenig hoffen lassen, dass sich irgend etwas in Berlin, vor allen Dingen aber auch auf europäischer Ebene, ändern könnte. Wenn er höre, dass es kein nationales Verkehrskonzept, keinen internationalen Überblick, zu wenig Investitionen in das Schienennetz auf deutscher Seite und keine politische Führung der deutschen Bundesbahn gebe, dann müsse man die Frage stellen, was dagegen getan werden könne. Das INTERREG-Projekt sei vielleicht ein erster kleiner Baustein und deswegen könne man dem nur zustimmen, ohne sich zu überschätzen. Er danke der Verbandverwaltung, dass man in der Sache wenigstens einen kleinen Schritt weiterkomme.

VM de Frenne kann sich nicht vorstellen, dass es kein nationales Verkehrskonzept gibt. Er meine, es gebe lediglich kein geschriebenes nationales Verkehrskonzept gebe. Ein solches würde man benötigen. Zum anderen freue er sich sehr, dass auch mit der Aufsetzung dieses Tagesordnungspunktes die ganzen Resolutionen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn aus der Vergangenheit unterstrichen würden. Dies insbesondere deshalb, weil viele Akteure in der letzten Zeit bei diesem Thema „negative Duftmarken“ gesetzt hätten.

Verbandsvorsitzender Neideck hält fest, dass sich die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein immer wieder für den schnellen Ausbau der Rheintalbahn ausgesprochen und die Diskussion immer wieder mit Leben gefüllt habe.

Fraktionsvorsitzender Götz erklärt, dass das Frachtaufkommen, welches auf der Schiene transportiert werde nach Auskunft betroffener Bürger nur ein Siebtel dessen ausmache, was an Frachten insgesamt transportiert werde. Er wolle von Prof. Dr. Scholl deshalb wissen, ob es vor dem Hintergrund möglicher Betroffenheiten überhaupt Sinn mache, diese Verbesserungen herbeizuführen?

Prof. Dr. Scholl führt dazu aus, dass die Schweiz bekanntermaßen ein Eisenbahnland sei. Trotzdem sei bezogen auf den Personen- und Güterverkehr nur ein Fünftel des Verkehrs auf der Schiene. Man investiere dennoch viel Geld in die Schiene. Wenn die Schiene nicht zur Verfügung stünde, würden es die anderen Systeme nicht schaffen und es wäre ein Aufbau erforderlich. Dies würde dann beispielsweise auch Stadtzerstörungen zur Folge haben, da die Leistungsfähigkeiten in dicht besiedelten Gebieten nur marginal erhöht werden können. Dies wisse man aus vielen Untersuchungen. Außerdem sei für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe die Beweglichkeit ganz wichtig. Insbesondere wenn man über längere Strecken mobil sein müsse, sei es bequem, sich fahren zu lassen. Wenn man keinen Chauffeur habe, und nicht im Stau stehen wolle, sei die Eisenbahn das adäquate Mittel. Die Grundsätze der Raumentwicklung basierten in der Schweiz auf dem Rückgrat der Schiene. Die Schweiz sei von Genf bis St. Gallen ein Städtenetz mit 5 Mio. Einwohnern und im europäischen Vergleich eine leistungsfähige Region. Ein weiterer Grund liege beim Güterverkehr, der bezogen auf die Straße wesentlich mehr Leistungsfähigkeit in Anspruch nehme. Die Prognosen würden im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung auch in Richtung Nord - Süd von steigendem Güterverkehrsaufkommen ausgehen. Der Mehrverkehr in den kommenden Jahrzehnte sollte zum Großteil auf die Schiene gebracht werden. Diese bedeute vielleicht sogar, dass man in Deutschland zu einer Entflechtung der Güter- und Personenverkehre kommen müsse.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann bemerkt zur Klage der fehlenden nationalen Verkehrsstrategie, dass man hierbei auch die Rolle der Länder erwähnen müsse. Verkehrspolitik sei nicht ausschließlich Sache des Bundes, vielmehr müsse ein Zusammenspiel zwischen Bund und Ländern stattfinden. Hier müsse es eine abgestimmte Strategie geben. In der Vergangenheit sei der Eindruck entstanden, dass die Länder bei einer Wahlmöglichkeit ihren Fokus eher auf die Straße gesetzt hätten, als auf die Schiene. Bei der Schiene sei ein Nachholbedarf entstanden, der nicht so schnell befriedigt werden könne. Es sei falsch, hier nur den Bund in den Fokus zu nehmen, da die Länder pauschale Mittelzuflüsse erhalten und selbst ihre Prioritäten setzen könnten.

Verbandsvorsitzender Neideck ist der Auffassung, dass der Mangel eines nationalen Verkehrskonzeptes kein Föderalismusthema sei. Hier sei die Federführung des Bundesverkehrsministeriums gefordert.

Prof. Dr. Scholl differenziert, dass es keine nationale Strategie gebe, heiße nicht, dass es keine Strategie des Bundes gebe. National heiße, dass es sich um eine abgestimmte Strategie handeln müsse. Üblicherweise werde er an diesem Punkt auf den Bundesverkehrswegeplan hingewiesen. Es sei jedoch bekannt, dass der Bundesverkehrswegeplan nicht finanziert sei. Man könne rechnen, wie man wolle, man erhalte immer extreme Fehlbeträge. Dies bedeute jedoch, dass man keine Planungssicherheit habe. Die Akzeptanz in der Raumschaft hänge seines Erachtens davon ab, ob man diese Planungssicherheit bekomme. Der Bau großer Infrastrukturen setze Transparenz und eine geschriebene Strategie voraus.

VM Elble sieht in dem Ganzen die Aufstellung einer Projektgruppe zur „Intelligenzierung“ der Politiker.

Verbandsvorsitzender Neideck ist der Auffassung, dass man infolge der Betroffenheit der Raumschaft dazu aufgerufen sei, von unten her mit zu agieren.

Fraktionsvorsitzender Friebis ergänzt zum Thema Reduzierung des Güterverkehrslärms, dass eine Reduzierung des Güterverkehrslärms um bis zu 50 - 70 % alleine schon durch eine Umrüstung der alten, lärmintensiven Güterzüge möglich sei. Man habe ca. 140.000 Güterbahnwaggons der Bahn. Bei Umrüstkosten von ca. 4.000 € pro Waggon auf sogenannte lärmarme Sohlen, würden Gesamtkosten von lediglich ca. 560 Mio. Euro entstehen. Angesichts des dargestellten baulichen Investitionsstaus sei ihm völlig schleierhaft, weshalb man nicht die kostengünstige Umrüstung vornehme. Er frage sich, wo hier die Probleme liegen.

Prof. Dr. Scholl sieht die angesprochene Situation gleich. Er könne nicht sagen, woran das liege. Man stelle diese Frage ebenfalls seit Jahren. Problematisch sei sicher, dass viele laute Waggons aus dem europäischen Raum durchlaufen würden. Dann stelle sich die Frage, wie laute Waggons im Vergleich zu leisen Wagen bezüglich des Schalls durchschlagen. Im Grunde sei eine achsenabhängige Preisgestaltung erforderlich. Derzeit würden in Holland technische Systeme getestet, die feststellen könnten, ob laute oder leise Züge verkehren. Er könne absolut zustimmen, dass das angesprochene Umrüstungsprogramm der Waggons ganz schnell durchgeführt werden könnte.

Verbandsvorsitzendem Neideck weist darauf hin, dass es u.a. eine alte Forderung des Regionalverbandes sei, lärmabhängige Trassenpreise für Güterwagen einzuführen. Hier würden auch relativ einfache Systeme vorhanden sein, um Konjunkturprogramme zu bedienen. Es scheine zu einfach zu sein, um die Sache anzugehen.

Prof. Dr. Scholl ergänzt, wie schnell es z.B. bei den Mikrorissen der ICE-Flotte möglich gewesen sei, innerhalb weniger Monate eine komplette Umrüstung vorzunehmen. Man schätze offensichtlich die Bedeutung des Lärms nicht als gleiches Risiko ein, wie die Haarrisse in den Achsen.

1. Beschluss der Verbandsversammlung

- 1.1 Die Verbandsversammlung nimmt den Vortrag von Herrn Prof. Dr. Scholl zur Kenntnis.
- 1.2 Die Verbandsversammlung begrüßt die Initiative des Verbands Region Rhein- Neckar für ein INTERREG-Projekt zur Nord-Süd-Transversale für Europa.
- 1.3 Die Region Südlicher Oberrhein ist grundsätzlich bereit als Partner eines INTERREG-Projekts „Nord-Süd-Transversale für Europa“ mitzuwirken.
- 1.4 Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt einen konkretisierten Interreg-Antrag dem Planungsausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

(einstimmiger Beschluss)