



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS VVS 06/15
Anlagen

Freiburg i. Br., 20.11.2015
Unser Zeichen: 53221.11.1

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Verbandsversammlung am 10.12.2015

TOP 8 (öffentlich)

Aus- und Neubau Rheintalbahn

hier: Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirats

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag

- 1.1 Die Region Südlicher Oberrhein bekräftigt die Forderung, beim Bau der Güterverkehrsstraße zwischen Offenburg und Riegel gleichzeitig auch den notwendigen 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 in Angriff zu nehmen, damit der Lärmschutz auch entlang der BAB optimiert und der Verkehrsfluss deutlich verbessert sowie ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung ausgeschlossen wird.
- 1.2 Die Region Südlicher Oberrhein bekräftigt die Forderung, den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 zwischen Offenburg-Süd und Bad Krozingen als wichtigen Teil des „Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)“ in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.
- 1.3 Die Region Südlicher Oberrhein fordert den gesetzlichen Wegfall der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde für den Neu- und Ausbau von Eisenbahnanlagen.
- 1.4 Für den Fall, dass die in Ziff. 1.3 geforderte Gesetzesänderung nicht zeitnah umgesetzt wird, fordert die Region Südlicher Oberrhein, dass das Regierungspräsidium Freiburg als Planfeststellungsbehörde sowohl für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn als auch für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 wegen des engen Zusammenhangs beider Infrastrukturmaßnahmen bestimmt wird.

1.5 Die Voten zu Ziff. 1.1 bis 1.4 richten sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung. Alle Mitglieder des Bundestags und des Landtags aus der Region Südlicher Oberrhein werden gebeten, diese Voten mit Nachdruck zu unterstützen.

2. Anlass und Begründung

Der Projektbeirat hat in seiner abschließenden Sitzung am 26.06.2015 den Bau eines Tunnels im Stadtbereich Offenburg sowie eine Güterzugtrassierung entlang der BAB A 5 beschlossen. Die damit auf den Bund entfallenden Mehrkosten von rund 1,5 Mrd. Euro wird der Deutsche Bundestag voraussichtlich am 04.12.2015 bewilligen. Die DB Netz AG hat bereits zugesagt, die Aufträge zur Erarbeitung der notwendigen Planfeststellungsunterlagen zeitnah nach den haushalterischen Beschlüssen von Bundestag und Landtag zu erteilen. In den südlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten 8.1 bis 8.4 (Riegel – Buggingen) sollen die Planfeststellungsverfahren entsprechend den Beschlüssen des Projektbeirats vom März 2013 zeitnah eingeleitet bzw. die notwendigen förmlichen Beteiligungsverfahren durchgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund ist es geboten, die **Umsetzung** der Beschlüsse des Projektbeirats und damit der Forderungen der Region in den regionalpolitischen Fokus zu nehmen.

- 2.1** Im Rahmen der regionalpolitischen Grundsatzentscheidung zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel hatte die Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein am 26.02.2015 mit sehr großer Mehrheit u. a. folgenden Beschluss gefasst:

„Beim Bau der Güterverkehrsstrasse soll gleichzeitig auch der notwendige 6-spurige Ausbau der A 5 in Angriff genommen werden, damit der Lärmschutz auch entlang der BAB optimiert und der Verkehrsfluss deutlich verbessert sowie ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung ausgeschlossen wird.“

(DS VVS 01/15)

Mit Schreiben vom 27.02.2015 wurden sämtliche Beschlüsse der Verbandsversammlung vom 26.02.2015 dem Landesverkehrsminister sowie den Mitgliedern des Landtags und des Bundestags aus der Region Südlicher Oberrhein mit der Bitte um Unterstützung zugeleitet.

Ob und inwieweit das Landesverkehrsministerium sowie die Abgeordneten des Landtags und des Bundestags diese Forderung aufgegriffen haben, ist der Verbandsverwaltung nicht bekannt. Mit dem als Anlage beigefügten Antrag vom 05.11.2015 (LT-DS 15/7657) wird aus der Mitte des Landtags eine Positionierung der Landesregierung bezüglich einer parallelen Realisierung der beiden Infrastrukturmaßnahmen erbeten. Eine Antwort der Landesregierung lag bis zum Versand der Sitzungsvorlage nicht vor.

(Anlage 1)

- 2.2** Im geltenden Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der 6-streifige Ausbau der BAB A 5 im Bereich unserer Region lediglich im Abschnitt Teningen – Freiburg-Mitte in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Vor dem Hintergrund der anstehenden Fortschreibungen sowohl des Regionalplans Südlicher Oberrhein als auch des Bundesverkehrswegeplans hatte der Planungsausschuss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein in seiner Sitzung am 14.03.2013 u. a. den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 von Offenburg bis Neuenburg mit großer Mehrheit gefordert.

(DS PIA 04/13)

Nach Informationen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom März 2014 wird die Einstufung der Abschnitte Offenburg – Freiburg-Mitte sowie Freiburg-Mitte – Bad Krozingen (Erweiterung auf sechs Fahrstreifen) als „vordringlichen Bedarf“ für den neuen Bundesverkehrswegeplan untersucht.

In seiner Sitzung vom 12.03.2015 hat der Planungsausschuss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein die Forderung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 5 von Offenburg bis Bad Krozingen bekräftigt.

(DS PIA 01/15)

- 2.3** Die von der Region geforderte Realisierung beider Infrastrukturmaßnahmen bedarf grundsätzlich zweier voneinander getrennter Planfeststellungsverfahren, die von zwei verschiedenen Behörden des Bundes und des Landes durchzuführen wären. Der Bau des 3. und 4. Gleises bedarf eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Diesen hat gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) das Eisenbahn-Bundesamt zu erlassen. Das Anhörungsverfahren hat nach § 3 Abs. 2 BEVVG die nach Landesrecht zuständige höhere Verwaltungsbehörde (hier: Regierungspräsidium Freiburg) durchzuführen.

Dieses Anhörungsverfahren endet mit der Anfertigung eines umfassenden Berichts (einschließlich eines Entscheidungsvorschlags) der Anhörungsbehörde an das Eisenbahn-Bundesamt. Als die für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständige Behörde muss das Eisenbahn-Bundesamt nochmals sämtliche Unterlagen sowie den Abschlussbericht der Anhörungsbehörde prüfen. Diese getrennte Zuständigkeit zweier fachlich kompetenter Behörden führt in der Realität zu erheblichem, aber vermeidbarem – bürokratischem – Mehraufwand sowie zu zeitlichen Verzögerungen.

Die Region **fordert** deshalb als Beitrag

- zum Bürokratieabbau,
- zur Reduktion der Planungs- und Verfahrenskosten sowie
- zur Beschleunigung der Rechtsverfahren

eine **Gesetzesänderung** mit dem Ziel, die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes in § 3 Abs. 1 Ziff. 1 BEVVG zu streichen (vgl. Anlage 2).

(Anlage 2)

Die Streichung der in § 3 Abs. 1 Nr. 1 BEVVG normierten Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes hätte zur Folge, dass die bislang nach Landesrecht ausschließlich für die Durchführung des Anhörungsverfahrens zuständigen höheren Verwaltungsbehörden die gesamte Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde erhalten würden. Dies wäre auch kein Bruch im Planungssystem, etwa im Vergleich mit anderen Infrastrukturbereichen. So ist im Bereich der Bundes-Fernstraßen die Zuständigkeit der nach Landesrecht zuständigen höheren Verwaltungsbehörden als Planfeststellungsbehörde schon seit Jahrzehnten selbstverständlich. Auch wird im Unterschied zum Eisenbahnrecht im Fernstraßenrecht nicht zwischen der Durchführung des Anhörungsverfahrens und der Zuständigkeit zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses unterschieden.

2.4 Nach derzeitiger Rechtslage können mehrere Planfeststellungsverfahren in einem Verfahren zusammengefasst werden, wenn die Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Prinzipiell richten sich Zuständigkeit und Verfahren nach den Rechtsvorschriften für jenes Planfeststellungsverfahren, das einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt.

Im Zweifelsfall sieht § 78 Abs. 2 S. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vor, dass sich die obersten Bundes- und Landesbehörden einigen oder die Bundesregierung und die Landesregierung hierüber Einvernehmen herbeiführen.

Ein einheitliches Planfeststellungsverfahren für einen Teilabschnitt des Ausbaus der BAB A 8 und der Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm im Bereich des Alaubaufstiegs hat vor geraumer Zeit das Regierungspräsidium Tübingen durchgeführt und den Planfeststellungsbeschluss für beide Maßnahmen erlassen.

Beim Bau von Eisenbahnstrecken umfassen die Planungskosten rund 18 % der Gesamtinvestitionskosten. Beim Aus- und Neubau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn bedeutet dies weit mehr als eine halbe Milliarde Euro. Die gemeinsame Planung und Realisierung beider Maßnahmen würde erhebliche Einsparungen von Steuergeldern bedeuten. Durch eine gemeinsame Planung und der Durchführung nur eines Rechtsverfahrens wären Einspar-effekte im dreistelligen Mio.-Euro-Bereich offenkundig.

Für eine zeitnahe und damit gleichzeitige Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 5 fehlt bislang noch die vom Planungsausschuss am 12.03.2015 geforderte Einstufung des Abschnitts von Offenburg-Süd bis Bad Krozingen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Für die Frage der einheitlichen Zuständigkeit einer Planfeststellungsbehörde wäre jedoch – entsprechend der Einstufung des Stadttunnels Freiburg (B 31) im Bundesverkehrswegeplan 2003 – die Einstufung im „weiteren Bedarf“ mit einem *-Zusatz (Planungsrecht) im neuen Bundesverkehrswegeplan ausreichend.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Freiburg als Planfeststellungsbehörde für den autobahnparallelen Neubau der Eisenbahnstrecke hätte – neben den unter Ziff. 2.3 genannten Punkten – auch den großen Vorteil, dass das Regierungspräsidium Freiburg nicht nur als Anhörungsbehörde, sondern zugleich als Planfeststellungsbehörde die bisher vertretenen (von der DB Netz AG im Wesentlichen bestrittenen) Rechtsauffassungen, vor allem zum Naturschutzrecht, letztlich auch juristisch und politisch vertreten müsste.

Hinzu kommt, dass eine Planfeststellungsbehörde planerisches Ermessen auszuüben hat. Planerisches Ermessen kann mit oder ohne eigenen Gestaltungswillen praktiziert werden. Aus den Erfahrungen der letzten Dekade, zuletzt der Planfeststellungsbeschluss vom 16.07.2015 für den Abschnitt 9.0b (Müllheim – Auggen), kann für unsere Region festgehalten werden, dass sich diesbezüglich das Eisenbahn-Bundesamt allenfalls auf eine Rechtmäßigkeitskontrolle der von der DB Netz AG vorgelegten Planungen beschränkt hatte.

2.5 Fazit

Die Realisierung großer Investitionsvorhaben wird ohne lokale und regionale Akzeptanz in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr möglich sein. Das Beispiel „Aus- und Neubau der Rheintalbahn“ in unserer Region zeigt, dass betroffene Menschen und eine betroffene Region bei maßgeblichen planerischen Entscheidungen mitwirken wollen. Die Erfahrungen aus der letzten Dekade zeigen auch, dass zur Umsetzung konstruktiv entwickelter Vorstellungen eine in der Region verankerte Landesbehörde geeigneter ist als eine anonym agierende Bundesbehörde wie das Eisenbahn-Bundesamt.

Landtag von Baden-Württemberg

Drucksache 15 / 7657

15. Wahlperiode

Eingang: 09.11.2015 14:06

Antrag

der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU

MVI

Paralleler Ausbau Bundesautobahn (BAB) 5 und Rheintalbahn

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Haltung sie gegenüber dem mit sehr großer Mehrheit am 26. Februar 2015 gefassten Beschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein vertritt, der wie folgt lautet: *„Beim Bau der Güterverkehrsstrasse soll gleichzeitig auch der notwendige 6-spurige Ausbau der A 5 in Angriff genommen werden, damit der Lärmschutz auch entlang der BAB optimiert und der Verkehrsfluss deutlich verbessert sowie ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung ausgeschlossen wird.“*;
2. ob sie eine gemeinsame Planung bzw. ein einheitliches Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel sowie für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 5, vergleichbar dem einheitlichen Planfeststellungsverfahren eines Teilabschnitts des Ausbaus der BAB 8 und der Eisenbahnstrecke im Bereich des Alaufstiegs zwischen Stuttgart und Ulm, für möglich hält;
3. welche (rechtlichen und tatsächlichen) Voraussetzungen für eine gemeinsame Planung bzw. ein einheitliches Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel sowie für den Ausbau der BAB 5 in der Hand einer Planfeststellungsbehörde, beispielsweise in der Hand des Regierungspräsidiums Freiburg, gegeben sein müssen;
4. wer letztlich die Entscheidung über eine gemeinsame Planung bzw. über ein einheitliches Planfeststellungsverfahren zu treffen hat und wie der weitere zeitliche Verlauf hinsichtlich (der Vorbereitung) einer solchen Entscheidung ist;
5. ob ein solches einheitliches Planfeststellungsverfahren für die beiden genannten Maßnahmen nach ihrer Ansicht positive (Synergie-)Effekte (zeitlich, finanziell, personell, regionale Akzeptanz, etc.) hervorbringen könnte;
6. ob sie sich für eine Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 5 südlich von Offenburg in den Vordringlichen Bedarf bzw. in den Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2016 beim Bund eingesetzt hat.

05.11.2015

Razavi, Köberle, Kunzmann, Mack, Meier-Augenstein, Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr CDU

Begründung

In der Region Südlicher Oberrhein gibt es Überlegungen, eine gemeinsame Planung bzw. ein einheitliches Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel sowie für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 5 anzuwenden und so zu einem parallelen Ausbau der beiden Maßnahmen zu kommen. Davon verspricht sich die Region Synergieeffekte, u. a. in zeitlicher, finanzieller und personeller Hinsicht, sowie eine höhere Akzeptanz der Bevölkerung in Bezug auf die beiden Maßnahmen. Die Landesregierung hat sich dem Vernehmen nach trotz entsprechender Aufforderungen aus der Region heraus noch nicht zu diesen Vorschlägen geäußert. Der Antrag soll daher Aufschluss über die Position der Landesregierung bezüglich einer parallelen Realisierung der beiden Infrastrukturmaßnahmen bringen.

Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz

§ 3 Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes.

(1) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben, soweit nicht die in § 4 Abs. 1 bezeichnete Behörde zuständig ist:

- ~~1. die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,~~
2. die Eisenbahnaufsicht,
3. die Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
4. Erteilung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung,
5. die Ausübung hoheitlicher Befugnisse sowie von Aufsichts- und Mitwirkungsrechten nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen,
6. die Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes,
7. nach Maßgabe des § 5 Abs. 1 g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,
8. die Bewilligung von Bundesmitteln zur Förderung des Schienenverkehrs und zur Förderung der Kombination des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsarten.