

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung vom 05.12.2013**

Gesamtzahl der Mitglieder: 80 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 63 Mitglieder

---

### **TOP 2**

#### **Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua**

hier:

a) INTERREG IVB-Projekt CODE 24

Referenten:

- Felix Günther,  
Eidgenössische Hochschule Zürich
- Christoph Trinemeier  
Verband Region Rhein-Neckar

b) Teilprojekt Güterverkehrszentrum Lahr

Referent:

- Dr. Ralf Chaumet,  
Ernst Basler + Partner AG, Zürich

c) Beitritt zu „ETVZ“ Korridor Rotterdam-Genua“

- *beschließend* -

Wortmeldungen: **Verbandsvorsitzender Neideck**, **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, Felix Günther, Dr. Ralf Chaumet, Dr. Benjamin Buser, Fraktionsvorsitzender Mungenast, Christoph Trinemeier, Fraktionsvorsitzender Doll, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Ehret, VM Dr. Petry, VM Dr. Müller, VM Störr-Ritter, VM Metz

**Verbandsvorsitzender Neideck** begrüßt die anwesenden Gäste zu diesem Tagesordnungspunkt, Herrn Günther von der ETH Zürich, den Stellvertretenden Verbandsdirektor Trinemeier vom Verband Region Rhein-Neckar sowie die Herren Dr. Chaumet und Dr. Buser der Firma Ernst Basler + Partner aus Zürich.

In der Sitzungsvorlage habe man die Chronologie seit 2008 aufgezeigt, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Seinerzeit habe das Gremium einen entsprechenden Grundsatzbeschluss gefasst, sich zusammen mit der ETH Zürich und dem Lead-Partner intensiv um das INTERREG Projekt Code 24 zu kümmern. Gleichwohl habe man sich seinerzeit mit den potenziellen Partnern des INTERREG-Projektes darauf verständigt, dass der Regionalverband Südlicher Oberrhein sich primär mit der Abschaffung des Schienenbonus beschäftigen solle. Diese Strategie sei richtig gewesen. Seit dem Frühsommer 2013 habe man die von Bundestag und Bundesrat beschlossene Novelle zum Bundesimmissionsschutzgesetz vorliegen, wonach der Schienenbonus tatsächlich für die Ausbaustrecke der Rheintalbahn entfallen werde. Die Region habe allen Grund, hierauf stolz zu sein. Gleichzeitig wolle man nunmehr wieder bei den Absprachen bezüglich des Projekts CODE 24 „ins Boot“ kommen, damit der fachliche und vor allem politische Austausch weit über die Region hinaus

organisiert, das Projekt zeitnah realisiert und entsprechende Finanzmittel für einen menschen- und umweltverträglichen Ausbau zur Verfügung gestellt würden. Deshalb habe man im Fazit der Sitzungsvorlage auch deutlich gemacht, dass ein Beitritt zum nächsten Jahr zu gründenden EVTZ (Europäische Vereinigung zur territorialen Zusammenarbeit) CODE 24 konsequent und logisch wäre.

**Prof. Felix Günther** von der ETH Zürich gibt einen Überblick über den aktuellen Sachstand und stellt das im Jahre 2010 begonnene Projekt CODE 24 vor. Die entsprechende PowerPoint-Präsentation ist diesem Protokoll als **Anlage 1** beigefügt.

Es folgt die PowerPoint-Präsentation von **Dr. Ralf Chaumet** und **Dr. Benjamin Buser**, die diesem Protokoll als **Anlage 2** beigefügt ist.

**Verbandsvorsitzender Neideck** bittet zu differenzieren, dass man heute primär über den Beitritt zum EVTZ und nicht über das Thema eines Güterverkehrszentrums spreche. In der Verbandversammlung am 18.07.2013 habe man den Beschluss gefasst, in die Offenlage „Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein“ mit dem Potenzial für ein Güterverkehrszentrum Lahr zu gehen. Zunächst sei das Güterverkehrszentrum ein Thema der Stadt Lahr als Standortgemeinde bzw. des vor Ort angesiedelten Industrie- und Gewerbebezentrums. Erst in zweiter Linie handle es sich um ein Projekt für die ganze Region. Die Bedeutung für die Region sei von den Referenten gerade ausgeführt worden. Man wolle mit einem solchen Beitritt nicht das Thema der Trassenführung 3. und 4. Gleis der Rheintalbahn über die Hintertür präjudizieren. In der Verbandversammlung habe man eine klare Beschlusslage, wonach man bezüglich der Trassenführung offen sei und nach Vorlage der Untersuchungen zur autobahnparallelen Trasse eine Abwägung vornehme. Er sage dies ganz bewusst, da in der Ortenau hierzu recht unterschiedliche Auffassungen existieren würden. Der Regionalverband stehe zu seiner Beschlusslage und betrachte das Thema aus der überörtlichen Sicht und den damit verbundenen Optionen und Chancen. Wichtig sei hier, wie man sich im europäischen Raum aufstellen könne. Gemeinsam wolle man - unabhängig von der Trassenwahl -, dass man möglichst zügig und schnell zum Ausbau der Rheintalbahn komme. Dies sei nicht nur eine Frage der Planung, sondern letztlich auch eine Frage der Finanzierung. Wenn man die Möglichkeit habe, in einem solchen europäischen Verbund Finanzierungsmodelle für den deutschen Raum darzustellen und zu transportieren sei man als räumlich mitten in dieser Trassenführung gelegener Regionalverband gut beraten, hier seinen Sachverstand einzubringen.

Auf Nachfrage von **Fraktionsvorsitzenden Mungenast** zur Funktionsweise des EVTZ nimmt **Herr Trinemeier** Stellung. Dr. Karlin habe zu Beginn die Historie dargelegt. Man habe gemeinsam mit dem Südlichen Oberrhein und dem Mittleren Oberrhein die ersten Initiativen und Absprachen hinsichtlich einer möglichen Zusammenarbeit geführt. Das vorliegende Konzeptpapier sei gemeinsam entstanden. Seitens der Region Rhein-Neckar komme man daher zwangsläufig zu dem Schluss, dass die Region Südlicher Oberrhein bald wieder mit im Boot sein werde. Aus Sicht der Region Rhein-Neckar sei es über die Dauer des Projektes CODE 24 hinaus sinnvoll und notwendig eine solche Zusammenarbeit auf europäischer Ebene weiter zu betreiben. Vor dem Hintergrund, dass die EU-Kommission ihre „Korridorpolitik“ ein Stück weit modifiziert habe, bestätige sich dies nochmals.

Die EU wolle hier tiefer einsteigen und auch entsprechende Gelder zur Verfügung stellen. Insofern sei es auf regionalen Ebene ganz entscheidend, diesem EU-Ansatz von oben auch einen entsprechenden „Bottom-up-Ansatz“ gegenüberzustellen. Dieser sei auf Ebene der Regionen richtig angesiedelt. Man habe eine Zusage der politischen Gremien beim Verband Region Rhein-Neckar, dass man im Falle der Gründung eines solchen EVTZ die Geschäftsführung übernehmen dürfe und diese

nach Mannheim holen solle. Es werde insofern ein EVTZ nach deutschem Recht geben, der vom Regierungspräsidium Freiburg beaufsichtigt werde. Dem Verband Region Rhein-Neckar sei daran gelegen, möglichst alle Regionen entlang dieses Korridors in den EVTZ zu bringen, damit man tatsächlich auch die gesamte Korridorstrecke mit entsprechendem Gewicht abbilden könne. Mit einer Stimme und einem Sitz im Korridorbeirat der EU stehe man dann für entsprechende Aussagen und Konzepte zur Verfügung. Organisatorisch gehe man derzeit davon aus, mit einer bzw. eineinhalb Vollzeitstellen auszukommen. Man werde ganz wesentlich - wie auch bislang schon - auf die Mitarbeit der einzelnen Partner des EVTZ zurückgreifen. Es werde darum gehen, die Möglichkeiten, die die EU künftig biete - insbesondere auch in finanzieller Hinsicht, nutzen zu können. Dazu biete sich das EVTZ schon deshalb an, weil man dann direkt antragsbefugt sei. Man benötige keine europäischen Partner mehr, um in entsprechenden Projekten wie beim CODE 24 „aufschlagen“ zu können. Zusammengefasst handele es sich hier für ihn um eine ganz logische und zwingende Konsequenz aus der bisher geleisteten Arbeit des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein als assoziiertes Mitglied beim CODE 24 Projekt. Die entsprechenden Kollegen seien immer in die Diskussionen und Aktionen eingebunden gewesen. Deshalb würde er sich sehr wünschen hier eine Zustimmung des Gremiums mitnehmen zu können und hier ein weiterer wichtiger Partner entlang des Korridors für die Zusammenarbeit zur Verfügung stehe.

**Verbandsdirektor Dr. Karlin** informiert, dass er im Vorfeld von den Kollegen in Mannheim den Entwurf für den Gründungsakt „Draft Convention“ des EVTZ und die Zweckverbandssatzung „Draft Statutes“, jeweils vom 12.07.2013 in englischer Sprache, erhalten habe. Hierin seien die Aufgaben und Ziele, die Organe, Beschlussfassungsmodalitäten und Mitgliedsbeiträge formuliert. Angesichts in der Vergangenheit geübter Kritik bei Verwendung von Anglizismen in Sitzungsvorlagen sei er davon ausgegangen, dass es nicht im Interesse der Verbandsmitglieder gewesen wäre, der Sitzungsvorlage diese beiden englisch sprachigen Entwürfe beizufügen. Da es sich beim EVTZ um eine juristische Person des europäischen Rechts handle, müssten derartige Grundlagen wie der Gründungsakt nicht in deutscher, sondern in englischer Sprache verfasst werden. Gleichwohl sei es keine Frage, eine deutsche Übersetzung in Auftrag zu geben, sobald die Satzung in der Schlussfassung vorliege. Vor Sitzungsbeginn habe er gehört, dass es in der CDU-Fraktion Bedenken gebe, bereits heute einen definitiven Beitrittsbeschluss zu fassen. Trotzdem werbe er dafür, heute einen prinzipiell positiven Beschluss und 2014 den definitiven Beitrittsbeschluss auf Basis der dann auch in deutscher Sprache vorliegenden Unterlagen zu fassen. Dann könne Herr Trinemeier die Grundaussage mit nach Mannheim nehmen, dass der Regionalverband Südlicher Oberrhein dabei sein werde.

**Verbandsvorsitzender Neideck** ergänzt, dass die angesprochenen Dokumente „Draft Convention“ (**Anlage 3**) und die „Draft Statutes“ (**Anlage 4**) dem Protokoll beigefügt werden. Die deutschen Fassungen würden folgen, sobald der Tagesordnungspunkt 2014 beraten werde.

**Fraktionsvorsitzender Mungenast** erklärt, dass in der Region bereits ein EVTZ beheimatet sei. Bei Gründung dieses EVTZ Eurodistrikt habe man eine Satzung des Zweckverbandes in deutscher und französischer Sprache erhalten. Dies sei Grundlage für den formalen Beschluss gewesen, dem Zweckverband beizutreten. Deswegen könne man seiner Auffassung nach heute zwar eine Absichtserklärung abgeben, sollte dies nach dem Gehörten auch tun, könne aber den formalen Beitrittsbeschluss zum Zweckverband erst fassen, wenn man den Text der endgültigen Verbandssatzung vorliegen habe. Dort würden dann auch detaillierte Ausführungen zur Finanzierung, zu den Organen und zu den Mitgliedern gemacht. In dem bisherigen Interreg-Projekt CODE 24 habe man viele gute Ansätze. Diese

weiterzuführen sei sicherlich ein richtiger Ansatz. Herrn Trinemeier sei er dankbar für die Klarstellung, dass man beabsichtige, sämtliche Regionen an der Trasse Rotterdam - Genua dazuzubekommen. Nur dann mache es einen Sinn. Die Frage werde nur sein, wie sich die Mitgliederstruktur letztendlich darstelle, ob es nur Regionen oder auch Einzelmitglieder geben sollte. Dem Vorsitzenden sei er ausdrücklich für die Verdeutlichung dankbar, dass CODE 24 und der zu gründende EVTZ keine Präjudizierung für eine Trassenführung des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn bedeute, ein Thema, das hier in der Region noch höchst kontrovers diskutiert werde. Wenn ein Regionalverband sich einem Zweckverband anschließe, müsse man sicherlich die Frage stellen und auch beantwortet bekommen, welchen konkreten Mehrwert dieser für die Arbeit im Regionalverband habe, welche Möglichkeiten der Unterstützung der Regionalverband bekomme oder wie konkret eine Mitarbeit von einzelnen Teilen der Region bis hin zu den Städten und Landkreisen im EVTZ erwartet werde. Auch über die Frage, wie die einzelnen Organe aussehen sollen, habe man noch nicht viel gehört. Ein Betrag von 5.000 € im Jahr als Umlagebeitrag sei ganz ordentlich und würde dem bislang höchsten Beteiligungsbetrag des Regionalverbandes an einem Gremium entsprechen. Wenn dieser Betrag so bleibe, sei es jedoch seines Erachtens darstellbar. Der Mehrwert des Zweckverbandes müsse vielleicht noch einmal deutlicher herausgearbeitet werden. Die eingangs von Herrn Günther gemachten Ausführungen, die Zusammenhänge zwischen Verkehrsentwicklung insgesamt und der darauf rücksichtnehmenden Siedlungsentwicklung - eine Kernaufgabe des Regionalverbandes - betreffend, halte er für außerordentlich wichtig. Die Gesamtdarstellung sei wichtig gewesen. Zumindest er habe heute zum ersten Mal das Thema Güterverkehrszentrum Lahr in der entsprechenden Breite dargestellt bekommen. Dies sei gut gewesen. Dem Vorsitzenden sei er dankbar, dass es bei dem Projekt CODE 24 nicht nur darum gehe, dieses Güterverkehrszentrum darzustellen. Damit würde man sicherlich zu kurz springen, zumal nach seiner Beobachtung das Thema im Raum um Lahr herum noch nicht so klar bereitet sei und man in der Ortenau hierzu keine einheitliche Meinung habe. Für diejenigen, die das Projekt befördern wollten, gäbe es hier noch viel Grundlagenarbeit zu leisten. Er wolle die Verantwortlichen aber auch ganz öffentlich ermutigen, diese Aufgabe zu leisten. Wenn die Region um Lahr herum das Vorhaben kritisch sehe, werde es schwierig, Zustimmung in höher angesiedelten Gremien, wie zum Beispiel dem Regionalverband, heifür zu bekommen. Das, was man eingangs der Sitzung vorgestellt bekommen habe zeige schon, dass es Sinn mache, eine solche Einrichtung des intermodalen Verkehrs an der Oberrheinebene zu schaffen. Wenn man das Anliegen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern ernst nehme, müsse man dies auch an einem vernünftigen Standort tun. Diesen Standort an einem richtigen Ort zu platzieren sei eine spannende Aufgabe, die man mit großem Interesse begleite. Zur Beschlussfassung sei zu sagen, dass man natürlich allen bisherigen Partnern danke, auch der EU für die Bereitstellung von Geldern. Die bisherige Ziff. 1.2 des Beschlussvorschlags könne die CDU-Fraktion mehrheitlich mittragen. Nun gebe es von den Kollegen der SPD-Fraktion einen Formulierungsantrag. Er halte es nicht für klug, diesen (**Anlage 5** zum Protokoll) heute so zur Abstimmung zu stellen. Er werde nach offizieller Einbringung des Antrags eine moderatere Formulierung vorschlagen.

Die Fraktion der Freien Wähler habe sich ebenfalls gefragt, so **Fraktionsvorsitzender Doll**, welchen Mehrwert der Beitritt zu diesem EVTZ der Regionalverband habe. Auch habe es kritische Stimmen in der Fraktion gegeben, die nachgefragt hätten, ob der derzeitige Mitgliedsbeitrag von 5.000 € dauerhaft sei, die Geschäftsstelle irgendwann vielleicht größer werde, alle potenziellen Partner beitreten und die zwanzig Regionen erreicht würden, die bei der Gründungsversammlung vorgesehen seien. Ferner sei die Frage aufgetaucht, ob es sich nicht eigentlich um eine staatliche Aufgabe handle. Er habe Herrn Trinemeier

aber heute so verstanden, dass die Vertretung quasi außerhalb der staatlichen Ebene bei den Regionen - von den Niederlanden bis nach Italien - liegen solle. Insgesamt werde man zustimmen, nicht zuletzt weil man als Region auch an dieser Achse durch Europa wahrgenommen werden wolle. Sehr gut aufgeführt sei auch ein mögliches Logistikzentrum in Lahr gewesen, wobei dies nicht das zentrale Thema in seiner Fraktion gewesen sei, sondern die Solidarität, die man international benötige.

Auch in der SPD-Fraktion habe man über den Mehrwert der Mitgliedschaft im EVTZ diskutiert, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort**. Es sei schnell klar gewesen, dass es Sinn mache, auch für diese Region zu überlegen, wie der belastende Güterverkehr ökologisch und ökonomisch sinnvoll abgewickelt werden könne. Hier habe ihm die Grafik von Herrn Günther über die strategischen Abschnitte noch das letzte Argument geliefert. Aufgeführt gewesen sei ein strategischer Abschnitt Frankfurt - Mannheim, es folge eine strategische Lücke und danach komme der Abschnitt Basel Mittelland. Wenn es gelinge, mit der Mitgliedschaft des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein diese strategische Lücke zwischen Mannheim und Basel zu schließen, sei dies schon Grund genug, sich in diesem EVTZ zu engagieren. Es sei im Hinblick auf das Güterverkehrszentrum Lahr allgemein bekannt, dass es im Ortenaukreis „Unwuchten“ bezüglich der Produktivität gebe. Gerade im Transportwesen gebe es anscheinend eine Lücke, die man schließen sollte. Es gelte diese Chance unabhängig davon, wo der genaue Standort sei, zu nutzen. Unabhängig von der Trassenvariantendiskussion, die man 2014 intensiver führen werde, müsse man sich aber auch vergegenwärtigen, wie ein Standort für ein Logistikzentrum aussehen würde. Die Vorlaufzeit bis zur Realisierung liege in einem Bereich von 10 bis 20 Jahren. Wenn man heute solche Dinge vorbereite sollte man offener diskutieren und sich nicht zu kleinmaßstäblich verhalten. Insofern habe man sich überlegt, was der Mehrwert eines Beitritts zum EVTZ aus Sicht des Regionalverbandes sein könnte. Dies habe man versucht in den schriftlich vorliegenden Formulierungsvorschlag zu kleiden. Hierzu mache er einen erneuten Änderungsvorschlag. Man schlage vor: „Durch die Lage an der Güterverkehrstransversale Rotterdam-Genova erhofft sich der RVSO durch das Interreg-Projekt CODE 24 konkrete Antworten zu Lösungen eines umweltverträglichen Güterverkehrs in der Region. Dabei sollten die Möglichkeiten einer Bündelung der regionalen Umschlagsaktivitäten in einem GVZ/Logistik-Zentrum in *der Region* aufgegriffen und vertieft werden.“ Nur dann, wenn man weiträumiger denke und auch den kombinierten Ladeverkehr in Freiburg, Lahr, den Hafen Kehl und den Güterbahnhof Offenburg einbeziehe, mache es wirklich Sinn, sich in der Region vertieft damit auseinanderzusetzen. Hier lägen auch große Chancen. Aus Offenburger Sicht könne er sagen, sei damit vielleicht auch die unsägliche Diskussion um einen Lockführerwechsel am Güterbahnhof Offenburg zu erledigen. Wenn man sich heute über ein Güterverkehrszentrum Lahr unterhalte solle man nicht meinen, dass dies dann auch so komme und damit vielleicht präjudiziert werde, was an anderer Stelle noch zu diskutieren sei. Bei der grundsätzlich strategischen Aufstellung seien die Detailfragen derzeit noch nebensächlich. Dies werde erst zu einem späteren Zeitpunkt konkreter werden.

Die politische und die europaweite Bedeutung eines optimierten Schienenverkehrskorridors sei seines Erachtens völlig unstrittig, so **Fraktionsvorsitzender Friebis**. Die Beiträge hätten dies auch eindrücklich bestätigt. Insofern sei es auch richtig, dass sich die betroffenen Regionen zusammenschließen würden, um mit einer Stimme zu reden. Wie allgemein bekannt, gebe es sehr viele Probleme, die man koordiniert angehen müsse. Vor dem Hintergrund, dass sich die Europäische Union künftig auf weniger transeuropäische Netze konzentrieren wolle und von großen Summen die Rede sei, die offensichtlich auf europäischer Ebene für den Ausbau und die gesamten damit verbundenen Vorlaufmaßnahmen bereitgestellt werden sollen, sei es wichtig, eine politisch potente Stimme zu haben, um im Konzert mit den anderen Interessenten „mitmachen“ zu können. Dass man eine

Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene brauche, um die Umwelt und die Bewohner zu entlasten, sei unstrittig. Dem Beitritt für den Mitgliedschaftsbeitrag von 5.000 € könne seine Fraktion bedenkenlos zustimmen. Auch könne man heute schon einem definitiven Beitritt zustimmen. Wenn andere Fraktionen hier noch ein Problem hätten, könne man auch einen Grundsatzbeschluss fassen und den definitiven Beitritt 2014 beschließen. Die ängstliche Diskussion verwundere ihn etwas, habe aber sicherlich einige Hintergründe, die man hier nicht ausführen müsse. Ganz interessant sei gewesen, die Potenziale dieses möglichen Güterverkehrszentrums Lahr zu sehen. Vom Verkehrsverlagerungspotenzial von 230 LKW-Kilometern pro Jahr sei die Rede gewesen, was umgerechnet auf 167.000 t CO<sub>2</sub> runtergebrochen werden könne. Interessanter werde es noch im Frühjahr 2014, wenn die angekündigte betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse vorliege und man auch sehe, was es für die Region ganz konkret bedeuten würde. Dann gebe es noch Fragen zu klären, wie die Auswirkungen auf die direkte Umgebung aussehen würden, wenn es ein solches Zentrum bei Lahr geben sollte. Dem modifizierten SPD-Antrag, bei dem „Lahr“ durch „die Region“ ersetzt werde, könne man bedenkenlos zustimmen. Natürlich spreche sehr vieles für Lahr, wenn man sich die Karten und die Potenziale anschau. Weitere Forderungen, die man auch über den EVTZ einbringen müsste, seien noch überhaupt nicht angesprochen worden. Seit Jahren schon werde die Vorlage eines Betriebskonzeptes, sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr auf dem besagten Korridor gefordert. Bislang habe man hier nichts bekommen. Es sei jedoch ganz entscheidend, welcher Verkehr auf der Strecke abgewickelt werden solle und welche Prognosen es gebe. Der EVTZ müsse darauf drängen, dass die künftige Nutzerin diese Zahlen vorlege. Außerdem müsse er darauf schauen, dass der Ausbau so umweltfreundlich wie möglich erfolge und entsprechender Lärmschutz für die Bevölkerung vorgesehen werde. Hier erwarte er sich eine starke Lobby, wenn man diesen Zusammenschluss gründe.

Die Region mit ihren vielen Menschen sei durch diese Europäischen Trasse von Rotterdam nach Genua durch Eingriffe in die Natur stark betroffen, so **VM D. Ehret**. Deshalb sei man geradezu verpflichtet, in diesem Europäischen Verbund mitzuwirken. Die Zusammenarbeit in der Region sei wichtig. Es freue ihn deshalb besonders, in der heutigen Sitzung so viele Vertreter von Bürgerinitiativen, Bürgermeister und Gemeindevertreter zu sehen. Das Thema sei enorm wichtig. Man halte es auch für wichtig, die Zusammenarbeit grenzüberschreitend weitergehe. In diesem Verbund sehe man nicht nur den Zugang zu neuen Finanzierungsmodellen, sondern auch Chancen im Hinblick auf frühzeitige Planungsbeteiligung. Bei Infrastrukturprojekten mit solchen langen Planungsläufen sei dies sehr wichtig. Gerade sei auch das Betriebskonzept angesprochen worden. Bisher habe sich die Bahn immer verweigert, dieses vorzulegen. Auch hier sehe man eine Chance über diesen Verbund Druck auf die Bahn auszuüben, damit diese Betriebskonzepte endlich vorgelegt würden. Man halte es auch für richtig, das Thema Güterverkehrszentrum hier mit anzusprechen. Man müsse in der Region nach den besten Lösungen suchen. Eine gewisse Abhängigkeit werde zu dem Projekt Baden 21 bestehen. Dies werde man 2014 diskutieren. Egal, wo der Standort eines Güterverkehrszentrums liege, müsse man verkehrsmäßig günstige Lösungen finden, damit keine neuen Betroffenen entstehen. Die FDP-Fraktion stimme in jedem Falle zu, egal ob der Beitritt heute oder in einer der nächsten Sitzungen zur Abstimmung gelange. Dem modifizierten SPD-Antrag stimme man ebenfalls zu.

Dem formalen Verbandsbeitritt könne man rechtlich überhaupt nicht zustimmen, da man keine Satzung vorliegen habe, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Dem ersten Satz des Änderungsantrags der SPD stimme man zu. Beim zweiten wünsche sich die CDU-Fraktion eine etwas allgemeinere Formulierung mit folgendem Wortlaut: „Dabei sollten insbesondere die Themen Lärm, Logistik und Kommunikation vertieft und eine gemeinsame Strategie für unsere Region entwickelt

werden“. Wichtig sei die Aussage von Kollege Sandfort, die regionale Betrachtung mit den Themen der rollenden Landstraße Freiburg oder der Zukunft des Güterbahnhofs Offenburg im Zusammenhang mit dem Tunnel zu sehen.

**VM Dr. Petry** pflichtet Herrn Mungenast bei. Es könne überhaupt nicht sein, dass man die Satzung nicht kenne, über die man beschließen solle. Die Fragen, über die man jetzt diskutiere, könne man besser beantworten, wenn man die Satzung kenne. Der Zweckverband solle nach deutschem Recht gegründet werden. Den von Herrn Mungenast ebenfalls erwähnten EVTZ Eurodistrikt habe man nach französischem Recht gegründet. Er lege Wert auf die Feststellung, dass es sogar unter diesen erschwerenden Umständen möglich gewesen sei, eine deutsche Satzung zu bekommen. Der entscheidende Unterschied zwischen einem deutschen und einem französischen Zweckverband sei die Frage des imperativen Mandats. Der Zweckverband nach deutschem Recht sehe vor, dass die entsendenden Institutionen beschließen können, wie die Entsandten zu stimmen haben. Dies gebe es in Frankreich nicht. Er wolle wissen, wie dies in dem geplanten EVTZ aussehe. Danach richte sich sofort die Frage, wie groß die Verbandsversammlung und deren Gestaltungsmöglichkeiten sei. Wenn man ein imperatives Mandat habe, könne man - gesetzt den Fall man habe eine entsprechende Größenordnung -, auch etwas festlegen. Sofern man eine Satzung vorliegen habe, beschließe man gerne.

Möglicherweise würden die Jungen bei der Eröffnung eines Logistikleistungszentrums in der Region dabei sein, sofern sie Politik auf der Höhe der Zeit machen, so **VM Dr. Müller**. Er selber werde bei der Gelegenheit aus Altersgründen nicht mehr im Amt als Oberbürgermeister sein. Verständnis habe er dafür, dass man heute nur die Entscheidung treffen könne, einen Grundsatzbeschluss zu fassen. Die Stadt Lahr sei Mitglied in diesem EVTZ und im Interreg-Projekt CODE 24. Dies sei ein Thema der Stadt Lahr für die Region. Die Stadt Lahr habe sich engagiert, um bei dem Projekt CODE 24 mitmachen zu können, gefördert werde und sich einbringen zu können. Selbstverständlich stimme er einer Mitgliedschaft des Regionalverbandes beim EVTZ zu, die Stadt Lahr sei schon Mitglied und vertrete derzeit nicht nur die Interessen der Stadt Lahr, sondern auch die Interessen der Region. Er würde es jedoch sehr begrüßen, wenn auch der Regionalverband Mitglied wäre. Dadurch würde man einfach stärker werden. Eine Mitgliedschaft beim EVTZ mache vor allem dann Sinn, wenn die Region mit einem eigenen Projekt aufwarten könne. Man könne zwar auch die Mitgliedschaft ohne ein spezielles Projekt erwerben, sei dann jedoch ein Partner ohne eigenständiges genuines Interesse. Damit komme er wieder zur Stadt Lahr. Diese habe das vorgestellte Gutachten in Auftrag gegeben, das zu 50 % über EU-Mittel finanziert werde. Man rede hier über ein Gesamtvolumen von ungefähr 375.000 €. Dr. Chaumet habe bereits die Potenziale dargelegt bezüglich des Frachtpotenzials und der ökologischen Effekte hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Einsparung dargelegt. Ferner habe man die ersten positiven Ansätze der regionalen Auswirkungen gehört. Es sei ein Projekt in Lahr, stehe aber für die Region und deren Wertschöpfung. Er verstehe, dass man heute noch grundsätzliche Fragen habe. Viele der Bedenken würden jedoch eher darum gehen, dass man kein Präjudiz hinsichtlich der autobahnparallelen Trassenführung wolle. Dies stecke tatsächlich dahinter und sei zunächst so zu akzeptieren, obwohl man in verschiedenen Gremien, denen man angehöre, Beschlüsse zugunsten der autobahnparallelen Trasse gefasst habe. Hier werde es 2014 eine Entscheidung geben. Er komme nun zu der Frage nach Informationen. Es gebe sowohl Informationspflichten als auch die Hohlpflicht von Informationen. Viele Informationen, die man auch im Zweckverband unterbreitet habe, seien nicht abgeholt worden. Die SPD-Fraktion des Regionalverbandes habe das Projekt beispielsweise vor Ort in Lahr kennen gelernt. Nicht nur die Information, die er den Anliegergemeinden angeboten habe stehe und sei weiterhin abrufbar, das Informationsangebot stehe selbstverständlich auch all denjenigen zur Verfügung, die

sich hier entweder als Fraktion, Einzelperson oder als Gruppe melden. Seitens der Stadt Lahr bestehe ganz bestimmt nicht die Absicht, einen „Deckel“ drauf zu machen. Dr. Chaumet habe auch aufgezeigt, wo es weitere Möglichkeiten gebe. Er könne hier nur für die Ortenau sprechen. Gemeinsam mit Kollege Gutbrodt von Kippenheim sei man beispielsweise auch bei der Firma Mosolf gewesen, weil man wirklich nicht blind in eine Richtung laufe, sondern auch andere Optionen prüfe. Es könne durchaus 2014 eine Entscheidung fallen, die eine Bahnerweiterung an anderer Stelle vorsehe. Aber auch für diesen Fall wolle und müsse man vorbereitet sein. Hier würden nunmehr die ersten Ergebnisse vorliegen. Der Standort bei der Firma Mosolf sei klar negativ zu werten. In der Ortenau könne es nur unter der Voraussetzung, einer autobahnparallelen Trasse ein Güterverkehrszentrum, ggf. in Lahr geben. Sofern es bei der Antragstrasse bleibe, sehe man nach den bisher angestellten Überlegungen in der näheren Region keine Chance. Weiter südlich sei eine Umsetzung nicht sinnvoll, da man viel zu nahe an der Schweizer Grenze liege. Natürlich habe jedes Projekt Begleiterscheinungen. Vorhin sei über den Grünzug gesprochen worden, partiell rede man von einer Verkehrszunahme. Man wisse natürlich, dass die Umsetzung eines solchen Projektes auch für die Stadt Lahr Veränderungen mitbringen würde. Der Blick vom markanten Bergrücken Schutterlindenberg in Richtung Westen würde ein anderer werden, wenn auf einer mehrere Hektar großen Fläche ein Logistikzentrum entstehe. Seitens der Stadt Lahr wisse und vertrete man dies für die eigene Gemarkung.

**VM Störr-Ritter** merkt an, dass zu Beginn der Diskussion nicht ganz klar gewesen sei, worüber man eigentlich entscheiden solle. Die Grundsatzfrage, dass man in einen Verband erst dann eintreten könne, wenn man die Satzung vorliegen habe, dürfe man sich mit Recht stellen. Dies habe nichts mit „kleinkariert“ oder „zuversichtlich“ zu tun. Die Verantwortungsübernahme gebiete es, sich damit zu beschäftigen. Die Diskussion habe auch deutlich gezeigt, welche höchst unterschiedlichen Vorstellungen mit dieser Zweckverbandsmitgliedschaft verbunden seien. Das Bedürfnis, eine gute Verkehrsversale von Rotterdam bis Genua hinzubekommen, einige alle. Dafür habe man sich auch in der Region eingesetzt. Die Mitgliedschaft bei diesem Zweckverband erzeuge bei allen die Erwartung, dass dort genau die eigenen Interessen verfolgt würden. Für sie stelle sich jedoch die Frage, wer beispielsweise die Gutachteraufträge erteile, wenn man über die Örtlichkeit einer logistischen Einrichtung entscheiden wolle oder wer über die Ausschreibungen bestimme, ob hier jedes Mal die ganze Gemeinschaft von Rotterdam bis Genua entscheide, bzw. welche Mitsprache die Region vor Ort habe. Ihr Verständnis von CODE 24 sei immer gewesen, dass es eine übergeordnete Betrachtung der Verkehrsdurchlässigkeit von Rotterdam bis Genua mit Schwerpunkten gebe, für die dann auch Vorschläge gemacht würden. Diese Frage bitte sie noch zu klären.

Die Diskussion zeige tatsächlich, dass ganz unterschiedliche Erwartungshalten an einen möglichen Beitritt geknüpft seien, so **VM Metz**. Er gehöre hier zu einer Minderheit, der die Meinung vertrete, dass man mit entsprechenden Optimierungen an der Antragstrasse etwas machen könne. Hierzu stehe er. Ohne Zweifel benötige man für die europäische Transversale zusätzliche Kapazitäten. Die Frage, wo man diese ansiedle, werde oftmals emotional diskutiert. Die Kollegen, die im Zweckverband in Lahr seien, würden diese Frage nicht zum ersten Mal diskutieren. Eine Projektvorstellung zum Thema Güterverkehrszentrum Lahr habe bereits in der Zweckverbandsversammlung stattgefunden. Aus dieser Versammlung heraus sei etwas entstanden, das es ihm unmöglich mache, für einen Beitritt des Regionalverbandes zum EVTZ zu stimmen. Es sei eine eindeutige Verbindung zwischen einer Mitgliedschaft bei CODE 24, der Verfolgung des GVZ in Lahr und der autobahnparallelen Trasse hergestellt worden. Deshalb müsse er um Verständnis bitten, dass er als Bürgermeister von Ettenheim mit entsprechender Beschlusslage



des Gemeinderates, wonach man die autobahnparallele Trasse ablehne, nicht mitstimmen könne, wenn solche Erwartungen von einzelnen Partnern hineingelegt würden. Man lasse sich auch ein bisschen von der phänomenalen Zahl von 230 Mio. LKW-Kilometern verleiten, die man möglicherweise durch ein GVZ einsparen könne. Die Verträge im Hinblick auf den Bahnausbau mit der Schweiz würden verlangen, viel LKW-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Man rede also zum Teil über Vertragsverpflichtungen im Zusammenhang mit den Verträgen zur Alpentransversale. Die Frage sei, wo dies statfinde. Eine weitere Frage richte sich an Herrn Günther. Er sei davon ausgegangen, die Schweiz sei 2017 so weit, die Verkehre aufzunehmen und nur Deutschland Probleme habe, den Zeitplan zu halten. Heute vernehme er, dass auch in der Schweiz nach dem Gotthard noch eine Teilstrecke fehle und man sich dort erst noch um die Ost-West-Verkehre kümmern müsse. Er frage sich, ob das zutrefe.

An dieser Stelle könne er das schlechte Gewissen etwas nehmen, so **Dr. Günther**. Die Schweiz werde natürlich mit Eröffnung des Tunnels in den Alpen große Kapazitätssprünge machen können, aber nur soweit, bis es zum nächsten Nadelöhr gehe und dieses liege am Axen, wo es noch Tunnel von 1870 gebe, die im Moment noch saniert würden. Allerdings werde man auch nach diesen Sanierungen weiterhin nach den neuen Basistunneln auf zweispurigen Abschnitten operieren müssen. Dort müssten Strecken gebaut werden, die um einiges schwieriger zu bauen seien als hier in Deutschland.

Zur Beantwortung der weiteren noch ausstehenden Fragen erklärt **Herr Trinemeier**, dass man selbstverständlich allen potenziellen Mitgliedern die Satzung in der jeweiligen Muttersprache vorlegen werde. Dies sei ganz selbstverständlich. Er wolle auch nicht näher darauf eingehen, ob ein Beitrittsbeschluss jetzt schon möglich wäre oder in welcher Form ein solcher Beschluss gefasst werden könne. Andere Regionalverbände hätten bereits einen Beitritt beschlossen. Wichtig sei für ihn, den Gedanken des EVTZ nochmals in das rechte Licht zu rücken. Dieser EVTZ werde keinesfalls in Planungskompetenzen von Regionalverbänden oder gar Planungshoheiten von Kommunen eingreifen. Dies sei weder möglich, noch beabsichtigt. Es werde aus seiner Sicht in diesem EVTZ auch keine Kampf Abstimmungen geben, die auf ein imperatives Mandat zurückgehen. Vielmehr werde der EVTZ dazu da sein, Plattform zu bilden, Meinungs austausch möglich zu machen und die Sache des Korridors insgesamt mit dem entsprechenden Gewicht in der EU zu Gehör zu bringen. Fragestellungen, ob und in welcher Form Trassenvarianten zu diskutieren oder ein Logistikzentrum geplant, gebaut und betrieben werde, könne dieser EVTZ nicht abnehmen. Diese Fragestellungen würden jeweils vor Ort auf der entsprechenden Ebene entschieden werden müssen. Ggf. könne der EVTZ Unterstützung leisten bei der Entscheidungsfindung. Konkret zu der Frage von Herrn Sandfort halte er es nicht nur für legitim, sondern sogar für notwendig, dass die Mitglieder des EVTZ auch ihre Erwartungen und Zielsetzungen formulieren. Dies sei selbstverständlich. Allerdings könnten solche Erwartungen nur ein Teil des Gesamtprojektes sein. So habe man bisher im Projekt CODE 24 mit den vielen Partnern zusammengearbeitet und so wolle man auch künftig in diesem EVTZ zusammenarbeiten.

**Verbandsvorsitzender Neideck** fasst zusammen, dass alle Anwesenden überzeugte Europäer seien. Er sei davon überzeugt, dass wenn man 2014 etwas mehr Klarheit über die Trassenführung bei der Rheintalbahh habe, es zu einem fast einstimmigen Beschluss hinsichtlich des Beitritts zu diesem EVTZ komme.

**1. Beschluss der Verbandsversammlung:**

- 1.1** Die Verbandsversammlung dankt allen Partnern für die Mitwirkung am INTERREG-Projekt „CODE 24.“
- 1.2** Die Verbandsversammlung beabsichtigt den Beitritt zum „EVTZ (Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit) Korridor Rotterdam-Genua“ ab 01.01.2015 mit einem maximalen Jahresbeitrag von 5.000,-- EUR. Durch die Lage an der Güterverkehrstransversale Rotterdam-Genua erhofft sich der Regionalverband Südlicher Oberrhein durch das INTERREG - Projekt CODE 24 auch konkrete Antworten zu Lösungen eines umweltverträglichen Güterverkehrs in der Region. Dabei sollten insbesondere die Themen Lärm, Logistik und Kommunikation vertieft und eine gemeinsame Strategie auch für unsere Region entwickelt werden.

**(2-Nein-Stimmen, 7 Stimmenthaltungen)**