

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschuss vom 14.03.2013

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 7

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Aktueller Sachstand

- *mündlicher Bericht* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin,
VM Störr-Ritter

Bei der Sitzung des Projektbeirates am 04.03.2013 in Stuttgart sei es im Wesentlichen um drei Fragen gegangen, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Zum einen sei dies die Frage gewesen, wie es mit den Kernforderungen 3 bzw. 4 (Riegel über Freiburg bis Buggingen) weitergehe. Vor ziemlich genau einem Jahr hätten sich Bund und Land darauf geeinigt, 250 Mio. Euro für die Mehraufwendungen in diesem Abschnitt zu finanzieren. Diese Zusagen seien zwischenzeitlich auch durch Beschlüsse des Landes Baden-Württemberg und des Bundestages unterlegt. Nun sei es darum gegangen, wie ein vernünftiges Planfeststellungsverfahren in der Region durchgeführt und die 250 Mio. Euro konkret in Maßnahmen umgesetzt werden können. Hier sei ein Konsens gefunden worden, der in einem ganz banalen Beschluss mit der Aussage: „Die Kernforderungen 3 und 4 sind zu realisieren“ mündete. Dieser Beschluss habe einen klaren Planungsauftrag für die Bahn mit sich gebracht. In den maßgeblichen Planfeststellungsabschnitten seien nunmehr neue modifizierte Planfeststellungsunterlagen - vor allem ergänzt um Lärmschutzmaßnahmen im südlichen Bereich und neuen Landschaftsbrücken - zu erarbeiten. Innerhalb der nächsten 12 bis 18 Monate werde die Bahn völlig neue Planfeststellungsunterlagen von Riegel bis Buggingen erarbeiten, die Planfeststellung beim EBA bzw. der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium beantragen und gleichzeitig die bisherigen Planfeststellungsanträge zurücknehmen. Alldenjenigen die sich in Deutschland in den letzten Jahrzehnten mit Planungsrecht beschäftigt hätten, komme dies einer Revolution gleich. Nirgends in Deutschland habe es bislang die Situation gegeben, dass ein Projekt in dieser Dimension, bei dem die Antragsunterlagen bereits durch die Offenlage gegangen seien, wieder zurückgenommen wurde. Dies sei ein Erfolg für die gesamte Region, angefangen von den Bürgerinitiativen über die Landkreise bis hin zu den Gemeinden. Hier könne man richtig stolz sein. Darauf müsse man aufbauen.

Verbandsvorsitzender Neideck ergänzt, dass mit einer Planfeststellung erst 2018 zu rechnen sei und kein Mensch wisse, wie dann die Finanzsituation aussehe.

Selbst der Bahnvertreter habe erklärt, dass die Strecke vor 2025 nicht in Betrieb gehen könne, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Außerdem beabsichtige die Bahn den Bereich des bisherigen Planfeststellungsabschnitts Buggingen bis Auggen in zwei neue Teilplanfeststellungsabschnitte aufzusplitten. Man habe deutlich gemacht, dass es nicht angehen könne, den Schienenbonus möglicherweise in einem dieser Teilplanfeststellungsabschnitt zu berücksichtigen und im anderen nicht.

VM Störr-Ritter wirft ein, dass der Staatssekretär bekräftigt habe, dass es nicht so weit kommen werde.

Allerdings habe sich dieser auch geweigert, einen diesbezüglichen Beschluss mitzutragen, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Leider habe man noch kein Protokoll erhalten. Eine kleine „Sicherung“ habe man eingebaut, da sich der Projektbeirat nochmals mit dem Thema beschäftigen werde.

Außerdem würden die betroffenen Bürgermeister zeitnah einen Termin in Berlin beim zuständigen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium wahrnehmen, so **VM Störr-Ritter**.

Des Weiteren sei die Vorhabenträgerin aufgefordert worden, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzuziehen, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Damit sei die Antragstrasse zumindest „politisch tot“. Allerdings habe der Bund darauf hingewiesen, dass er die Frage der Finanzierung durch den Bund nicht präjudiziert sehe. Ferner bedürfe es der Einwilligung des Haushaltsgesetzgebers für den Bundesanteil. Trotzdem habe der Bundesvertreter den ersten Teil mitgetragen, was politisch wichtig sei. Die Bahn ziehe den Antrag zurück, sobald die Finanzierung gesichert sei. Landesverkehrsminister Hermann habe darauf hingewiesen, dass das Land die Finanzierungsverantwortung beim Bund sehe, was auch die Auffassung der Region sei. Des Weiteren habe man festgestellt, dass dem Grunde nach ein Tunnel mit einer oder zwei Röhren unter dem Stadtwald als Alternative in Frage komme. Gleichwohl sei diese Feststellung keine Präjudizierung für die weitere Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2. Auf der Zeitschiene werde man im Bereich der Kernforderung 2 frühestens 2014 über die fachlichen Grundlagen zur Lärmwirkungsforschung bzw. über die naturschutzfachliche Bewertung verfügen, so dass man in eine politische Abwägung und Diskussion über die Trassenführung gehen könne. Selbst wenn 2014 eine politische Grundsatzentscheidung im Hinblick auf eine Trassenführung fallen sollte, benötige die Bahn mindestens 3 Jahre oder länger für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen. Anschließend folge das Planfeststellungsverfahren. Baubeginn könne dann ca. 2025 sein.

Verbandsvorsitzender Neideck ergänzt, dass die nächste Projektbeiratssitzung voraussichtlich im Herbst 2013 stattfinden werde. Er gehe jedoch davon aus, dass es aufgrund der Bundestagswahl Frühjahr 2014 werde.