

Besuch von Landesverkehrsminister Winfried Hermann in Herbolzheim am 10. August 2011

Kurzbericht (Roland Diehl 15.8.2011)

Rathaus Herbolzheim, 11.50 Uhr

BM Schilling begrüßt die Anwesenden, darunter die MdL Edith Sitzmann und Alexander Schoch, die MdB Kerstin Andreae und Elvira Drobinski-Weiß, fast alle BM der die A5-Parallele fordernden Kommunen, Herrn Seibert und Vertreter der BI.

Herr Schilling betont, dass die Region den Ausbau der Rheintalbahn will, aber besser als es die Bahnplaner wollen. 172.000 Einwendungen gegen die Bahnpläne sprechen eine deutliche Sprache. Er weist darauf hin, dass die SPD-Landtagsfraktion am 11.7.11 ein eindeutiges Votum für die A5-parallele Güterzugtrasse im Sinne der Kernforderung 2 von Baden 21 abgegeben hat. Zu den bekannten Begründungen dafür kommt hinzu, dass es keine 5-jährige Baustelle in den Ortschaften geben darf. Die Lokalparlamente haben sich für Baden 21 ausgesprochen, ebenso die IHK, diese speziell für die KF2. Ein integrierter Lärmschutz vor der A5 mit Güterzugtrasse wäre ratsam.

Herr Schilling richtet 3 Fragen an Herrn Hermann

Frage 1: Unterstützen Sie die Kernforderungen von Baden 21?

Frage 2: Stehen Sie zur Mitfinanzierungszusage durch das Land?

Frage 3: Was wird seitens der Landesregierung in Richtung Bund unternommen?

Herr Hermann führt aus, dass er von Alexander Bonde mit dem Thema bekannt gemacht wurde. Die Landesregierung will mit der Region zusammen Baden 21 voran bringen. Ein Weiterkommen sieht er nur mit möglichst breitem Konsens. Zur Beantwortung der Fragen 1 und 2 führt er aus, dass die neue Landesregierung zu den Zusagen der alten Landesregierung steht. Das Rheintal und der lärmschonende Ausbau der Rheintalbahn sind für ihn und die Landesregierung besonders wichtig. Zur nächsten Sitzung des Projektbeirats am 26.9.11 wird eine Vorababsprache erfolgen. Zur Beantwortung der Frage 3 sieht Herr Hermann große Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Rheintalbahnausbaus, da der Ausbau nicht durchfinanziert ist. Eine Umplanung führt daher zu keiner Verzögerung, vorhandenes Geld kann verwendet werden, z.B. für den Bau des Rastätter Tunnels. Vom Bund wird die zwingende Finanzierung für den Trassenteil der Strecke Rotterdam-Genua als Priorität gefordert, allerdings darf mit den alten Plänen nicht mehr weitergemacht werden, denn die alte Planung ist nicht mehr zeitgemäß.

BM Hagenacker (Vörstetten) bittet, den Widerspruch, die rechtliche Zulässigkeit der Mitfinanzierung durch das Land in Frage zu stellen, aufzulösen. BM Benz sieht mehr EU-Mittel als erforderlich an und weist darauf hin, dass die Gemarkungsflächen für die A5-Parallele überwiegend von den Befürworterkommunen kommen. Herr Häge fordert mehr Verständnis in Berlin für die Problematik am Oberrhein.

Herr Hermann sieht es als notwendig an, eine überparteiliche Allianz zu schmieden, um den menschenverträglichen Ausbau der Rheintalbahn sicherzustellen. Dazu wird ein parlamentarischer Abend nach Behandlung aller Streckenabschnitte im Projektbeirat in der Landesvertretung BaWü in Berlin ins Auge gefasst. Dabei muss es auch um die Frage gehen, dass es in Deutschland mehr Mittel für die Schienen-Infrastruktur geben muss, nicht nur für die Rheintalbahn. Mit EU-Hilfe kann nicht gerechnet werden, da die TEN-Mittel bereits überbucht sind. Bei der Rheintalbahn kann ein Kostensparelement die Reduzierung der Geschwindigkeit von 250 km/h auf 200 km/h sein. Letztlich muss der Projektbeirat eine politische Allianz für die Akzeptanz von Baden 21 schaffen.