

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Referat des Oberbürgermeisters - Geschäftsstelle Sitzungsdienste

Betreff:

**Mitwirkung von Vertretern der Stadt an
Beschlüssen von Gremien, in denen die
Stadt Mitglied ist und die sich auf Stuttgart
21 beziehen**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.01.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	10.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates nehmen die Information zu „Mitwirkung von Vertretern der Stadt an Beschlüssen von Gremien, in denen die Stadt Mitglied ist und die sich auf Stuttgart 21 beziehen“ zur Kenntnis.

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

B. Begründung:

1. Projekt Stuttgart 21 – ohne Mitwirkung der Stadt Heidelberg

Stuttgart 21 (S 21) ist ein im Bau befindliches Verkehrs- und Städtebauprojekt zur Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart. Kernstück ist die Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die Zulaufstrecken werden in Tunnel verlegt und die frei werdenden Gleisflächen der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sollen drei neue Bahnhöfe (Filderbahnhof am Flughafen, S-Bahn-Station Mitnachtstraße, Abstellbahnhof Untertürkheim) sowie die Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen entstehen.

In Verbindung mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird Stuttgart 21 offiziell auch als Bahnprojekt Stuttgart–Ulm (ehemals, ab Mitte 2000, auch Baden-Württemberg 21) bezeichnet. Die Zahl im Namen bezieht sich auf das 21. Jahrhundert, in dem das Projekt verwirklicht werden soll.

Vorhabenträger und Bauherr des Projekts ist die Deutsche Bahn AG (DB AG). An der Finanzierung beteiligen sich die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH sowie im Rahmen der Vorrangigen Achse Nr. 17 der Transeuropäischen Netze („Magistrale für Europa“) die Europäische Union.

Das Projekt geht maßgeblich auf Planungen Ende der Achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts zurück. Es wurde 1994 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Als sich der Bund und die Länder Baden-Württemberg und Bayern (wegen Neu-Ulm 21) auf eine Vorfinanzierung geeinigt hatten, genehmigte der Aufsichtsrat der DB AG am 14.03.2001 das Projekt. Damit wurde der Weg für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen geebnet. Am 31.10.2001 wurde das erste Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eröffnet. In den darauffolgenden Jahren wurde das Projekt von allen zuständigen parlamentarischen Gremien mehrheitlich gebilligt und insoweit legalisiert. Dennoch formierte sich schon frühzeitig Widerstand gegen S 21, der sich vor allem im Laufe des Jahres 2010 in massenhaften Demonstrationen äußerte. Ein Bürgerbegehren gegen das Projekt wurde angestrengt, von der Stadt Stuttgart allerdings als rechtlich unzulässig abgelehnt. Im Oktober und November 2010 fand eine Serie von Schlichtungsgesprächen statt. Die Schlichtungsgespräche wurden von Dr. Heiner Geißler geführt. Dieses Verfahren wurde als neues Projekt unmittelbarer Demokratie mit großer Transparenz angesehen und fand in der Bevölkerung überwiegend ein positives Echo. Im Ergebnis wurde die Fortführung der Baumaßnahmen an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Die DB AG und die Landesregierung verpflichten sich, diese Voraussetzungen zu erfüllen, sodass die Bauarbeiten fortgesetzt werden. Ein verschiedentlich geforderter Baustopp bis zur Landtagswahl im März 2011 wurde sowohl von der Bahn wie von der Landesregierung abgelehnt.

Das Ergebnis der Schlichtungsgespräche spiegelt sich in folgenden Themenfeldern wider, in denen Verbesserungsvorschläge gemacht wurden. Im Folgenden werden Passagen aus dem von Dr. Heiner Geißler veröffentlichten Text als Ergebnis der „*Schlichtung Stuttgart 21 PLUS*“ vom 30.11.2010 wörtlich übernommen:

- *„Frei werdenden Grundstücke“: Vermeidung der befürchteten „Grundstücksspekulation“;
„Erhaltung einer Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt“;
„die übrigen Flächen müssen ökologisch, familien- und kinderfreundlich, mehrgenerationengerecht, barrierefrei und zu erschwinglichen Preisen bebaut werden“;
„für notwendig“ wird „eine offene Parkanlage mit großen Schotterflächen“ gehalten.*
- *„Die Bäume im Schlossgarten“ sollten grundsätzlich erhalten bleiben. „Wenn Bäume durch die Baumaßnahmen existentiell gefährdet sind, werden sie in eine geeignete Zone verpflanzt.“ „Die Stadt“ Stuttgart (zuständige Behörde) „sollte für diese Entscheidungen ein Mediationsverfahren mit Bürgerbeteiligung vorsehen.“*
- *„Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden“.*
- *Im Hauptbahnhof Stuttgart selbst „wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert.“ „Im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen müssen die Durchgänge gemessen an der bisherigen Planfeststellung verbreitert“ werden. „Die Fluchtwege sind barrierefrei zu“ gestalten.*
- *Verbesserung „zum Brandschutz und zur Entrauchung“ im Tunnelbau: „Die Vorschläge der Stuttgarter Feuerwehr werden berücksichtigt“.*
- *Verbesserungen im Streckennetz:
„Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein 9. und 10. Gleis“;
„Zweigleisige westlichen Anbindung des Flughafen Fernbahnhofs an die Neubaustrecke“;
„Zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve“;
„Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof“;
„Ausrüstung aller Strecken von S 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik“.*
- *„Die DB AG verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist.“ Darüber hinaus muss im Falle der Tunnelssperrung ein „Notfallkonzept vorgelegt werden.“ „Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen.“*

Die von Herrn Dr. Geißler vorgetragene Vorschläge werden von beiden Seiten für notwendig gehalten.

2. Antrag der Grüne/gen.hd, SPD, GAL/HD-P&E, BL vom 20.09.2010: Verabschiedung einer Resolution zu Stuttgart 21

Ende September 2010 ging bei der Stadtverwaltung Heidelberg der Antrag auf Aufnahme eines Tagesordnungspunktes in die nächste Sitzung des Gemeinderates ein, mit dem Inhalt der „Verabschiedung einer Resolution zu Stuttgart 21“. Diese Resolution sollte beschließen: „Stuttgart 21: Abriss jetzt stoppen und Bürgerinnen und Bürger einbeziehen“. Anfang Oktober ging per E-Mail eine Präzisierung des Antrages seitens Herrn Dr. Arnulf Weiler-Lorentz (BL) bei der Stadtverwaltung ein, die mangels erforderlicher Unterschriften nicht wirksam war.

Es sollte hierbei der Text des Antrages vom September 2010 durch folgenden Text ergänzt werden: *„Die Stadt Heidelberg fordert alle Beteiligten am Projekt „Stuttgart 21“ auf, die Abrissarbeiten, die Bauarbeiten und die weitere Vergabe von Aufträgen für S 21 jetzt zu stoppen.“*

Zur Begründung des Antrages wurde vorgetragen:

„Die Stadt Heidelberg fordert alle Beteiligten am Projekt „Stuttgart 21“ auf, die Abrissarbeiten am Bahnhofsgebäude jetzt zu stoppen. Wir fordern die Einbeziehung der Bevölkerung, zum Beispiel über eine Bürgerbefragung oder einen Volksentscheid.“

Was hat Stuttgart 21 mit Heidelberg zu tun? Heidelberg und die gesamte Metropolregion sind von den finanziellen Auswirkungen betroffen, sollte der Bau von Stuttgart 21 weiter verfolgt werden. Die Finanzierung des Ausbaus des Mannheimer Hauptbahnhofs und der dreigleisige Ausbau Mannheim-Heidelberg und damit der 2. Stufe des S-Bahnausbaus sind gefährdet. Bereits jetzt ist der baden-württembergische Teil der S-Bahn gegenüber Rheinland-Pfalz unterversorgt. Für die ICE-Trasse von Mannheim nach Frankfurt sind gegenwärtig keine Finanzmittel mehr eingeplant. Durch eine mögliche Kostensteigerung beim Milliardenprojekt Stuttgart 21 könnte die Bahn unter weiteren Spardruck geraten und die Streckenverbindung von Heidelberg nach Stuttgart und die Region weiter ausgedünnt werden.

Die Bevölkerung in Stuttgart und im ganzen Land ist tief gespalten. Die Landesregierung tut zu wenig, um diese Spaltung zu überwinden und agiert nach dem Motto „Augen zu und durch“. Gerade vor dem Hintergrund der langen Diskussion um den Stadthallenanbau in Heidelberg und den Bürgerentscheid, der dazu durchgeführt wurde, fordern wir die Landesregierung jetzt auf, um die entstandenen Gräben zuzuschütten.“

Mit Schreiben vom 13.10.2010 und 19.11.2010 wurden die Antragsteller vom Ergebnis der rechtlichen Prüfung der Aufnahme des o.g. Tagesordnungspunktes auf die Tagesordnung des Gemeinderates unterrichtet. Ferner ist das Thema im Ältestenrat am 17.11.2010 diskutiert worden.

Grundsätzlich gilt, dass nur solche Verhandlungsgegenstände auf die Tagesordnung des Gemeinderates gesetzt werden dürfen, die zum Aufgabengebiet des Gemeinderats gehören. Diese Prüfung umfasst die Frage der Verbandszuständigkeit, das heißt, ob die Angelegenheit überhaupt in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt, sowie die Frage, ob der zu behandelnde Tagesordnungspunkt in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates fällt (Organzuständigkeit). Bei einer politischen Resolution bemisst sich die Frage der Befassungskompetenz nach dem örtlichen Bezug des Antragsgegenstandes, hier also dem Inhalt der beantragten Resolution.

Vorliegend betrifft die beantragte Resolution mit der an die Beteiligten gerichteten Forderung, die Abrissarbeiten am Stuttgarter Bahnhofsgebäude „jetzt“ zu stoppen, ausschließlich Angelegenheiten des unter Punkt 1 erläuterten Vorhabenträgers und Bauherren sowie der beteiligten Behörden. Die Stadt Heidelberg hat hierzu keine Befassungskompetenz, da es an einer ortsspezifischen Betroffenheit fehlt.

3. Fernverkehrs- und Nahverkehrsprojekte in der Metropolregion Rhein-Neckar – verkehrliche Zusammenhänge

Im Kontext der verkehrlichen Zusammenhänge im Gesamtschienenetz in Südwestdeutschland und dessen Potenzialen zur Sicherung und Verbesserung des **Fernverkehrs**angebotes in der Metropolregion Rhein-Neckar sind die 3 Maßnahmen ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, S 21 und Ausbau der Rheintalschiene für ein wettbewerbsfähiges Fernverkehrsnetz in Deutschland essentiell und als Einheit zu betrachten (siehe Punkt 5).

Der Ausbau im Schienenpersonennahverkehr (zum Beispiel S-Bahn und Regionalbahn) wird im Falle des Verkehrsgebietes des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gemeinsam mit dem VRN, den Gebietskörperschaften im Verbundraum, sowie den betroffenen Ländern (Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen) und der DB AG geplant und umgesetzt. Im Juni 2010 wurde nach dem Grundsatzbeschluss über die Finanzierung der Planungskosten (Zweckverband Region Rhein-Neckar) die Planungsvereinbarung für die Vorplanung der Maßnahmen („Eisenbahnknoten Mannheim – Heidelberg; u.a. 3. und 4. Gleis bei Pfaffengrund/Wieblingen“) durch die DB AG, das Land Baden-Württemberg und den Zweckverband unterzeichnet. Die VRN GmbH und DB AG können im Herbst 2011 einen ersten Zwischenbericht zu den Planungen abgeben. Der Abschluss der Vorplanung ist im Frühjahr 2012 geplant. Die Realisierung der Maßnahme soll bis spätestens 2019 erfolgen.

4. Volksabstimmung zu Stuttgart 21 nicht möglich

Zu der immer wieder diskutierten Forderung nach einer Volksabstimmung folgende Erläuterungen:

Am 08.03.2010 beantragte die Landtagsfraktion der SPD, der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen, durch Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs die Voraussetzungen für eine landesweite Volksabstimmung für die Beteiligung des Landes an Stuttgart 21 und an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu schaffen. Es wird vorgeschlagen, Finanzierungsverträge durch ein Gesetz aufzuheben oder die Landesregierung durch Gesetz zu verpflichten, die Finanzierungsverträge zu kündigen.

Zwei von der Landesregierung eingeholte gutachterliche Stellungnahmen (Rechtsanwälte Dolde Mayen & Partner und Prof. Dr. Dres. h.c. Paul Kirchhof) kommen diesbezüglich zu folgenden Ergebnissen:

1. Das von der SPD-Fraktion vorgeschlagene Verfahren für eine Volksabstimmung über ein Gesetz betreffend *„den Ausstieg des Landes aus sämtlichen Verträgen zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“* ist verfassungsrechtlich nicht zulässig.
2. *„Die Einbringung eines Gesetzes, das dem politischen Willen der Landesregierung widerspricht, wäre ein verfassungswidriger Missbrauch des Initiativrechts der Landesregierung“*; außerdem setzt eine Volksabstimmung voraus, dass zwischen Landtagsmehrheit und Landesregierung eine Konfliktlage besteht; das ist vorliegend gerade nicht der Fall, da beide das Projekt befürworten.
3. *„Das von der Fraktion der SPD angesprochene „Ausstiegsgesetz““* betrifft den Staatshaushalt und kann deshalb nach den Vorschriften der Landesverfassung *„nicht Gegenstand einer Volksabstimmung sein“*.
4. Die Gesetzgebungskompetenz für den Bau von Schienenwegen und Bahnhöfen der Eisenbahnen des Bundes liegt ausschließlich beim Bund. *„Dem Land fehlt die Verwaltungskompetenz für Durchführung der Projekte“*; auch diese liegt allein beim Bund.
5. *„Ein Gesetzentwurf, nach dem die Landesregierung zur Kündigung der Finanzierungsverträge verpflichtet wird, kann nicht zur Volksabstimmung gebracht werden.“*

Abschließend haben die Gutachten fest gestellt, dass die Möglichkeit der politischen Willensbekundung jedem Bürger durch aktive Teilnahme im öffentlichen Diskurs und Dialog offen steht.

5. Mitwirkung von Mitgliedern des Heidelberger Gemeinderates - Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN)

Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) ist Träger der Regionalplanung und der Regionalentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar.

Seine wichtigste Aufgabe ist es, den grenzüberschreitenden Einheitlichen Regionalplan aufzustellen, fortzuschreiben und bei dessen Umsetzung mitzuwirken. Hierbei geht es vor allem darum, die räumliche Ordnung festzulegen und die Bedingungen für die weitere Entwicklung der Region im Interesse der Bevölkerung zu verbessern und nachhaltig sicher zu stellen. Weitere Ziele sind der Erhalt einer hohen wirtschaftlichen Leistungskraft und der vielfältigen Landschaftsräume in der Region. Zur Umsetzung der Regionalentwicklung übernimmt der Verband in regionalbedeutsamen Bereichen Trägerschafts- und Koordinationsfunktionen.

Die politische Willensbildung des Verbandes findet unter dem Vorsitz der Verbandsvorsitzenden in der Verbandsversammlung statt. Diese wählt aus ihren Reihen die Mitglieder des Verwaltungsrates und der zwei **beschließenden** Ausschüsse:

Planungsausschuss und Ausschuss für Regionalentwicklung und Regionalmanagement.

An der Spitze der Verbandsverwaltung mit circa 30 Mitarbeitern steht der Verbandsdirektor, er ist gleichzeitig einer der beiden Geschäftsführer der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH. Mitglieder der Verbandsversammlung sind die Oberbürgermeister und Bürgermeister der Mitgliedsstädte mit mehr als 25.000 Einwohnern, die Landräte der Landkreise sowie weitere Vertreter der Kommunen und Landkreise. Die Zahl der Mitglieder, die jede Gebietskörperschaft in die Verbandsversammlung entsendet, richtet sich nach der Einwohnerzahl. Die Stadt Heidelberg hat 6 Sitze in der Verbandsversammlung, wobei Oberbürgermeister Dr. Würzner kraft seines Amtes als „geborenes Mitglied“ einen Sitz innehat. Die übrigen 5 Sitze werden vom Gemeinderat gewählt.

Am 23.09.2009 (siehe 0263/2009/BV) wählte der Gemeinderat Heidelberg folgende Mitglieder:

CDU	Grüne/gen.hd	SPD	FDP
Dr. Jan Gradel Bernd Stadel	Kai Dondorf	Prof. Dr. Anke Schuster	Dr. Annette Trabold

Der Planungsausschuss hat 45 von und aus der Verbandsversammlung gewählte Mitglieder. Er ist mit der regelmäßigen Beratung über den Stand und die Fortschreibung des Regionalplans und der laufenden Beobachtung der für das Verbandsgebiet wichtigen Entwicklungen und Entscheidungen, vorbereitend für den Verwaltungsrat und die Verbandsversammlung, befasst. Soweit die Zuständigkeit letzterer nicht betroffen ist, entscheidet der Planungsausschuss über Stellungnahmen zu Entwicklungsplänen der Länder, Regionalplänen benachbarter Planungsregionen, Bauleitplänen der Städte und Gemeinden und regionalbedeutsamen sonstigen Planungen öffentlicher und privater Planungsträger. Darüber hinaus wirkt er an fachlichen Entwicklungsplänen und sonstigen raumbedeutsamen Fachplanungen der Länder mit.

Struktur des **Planungsausschusses:**

Vorsitzender: Christian Specht (CDU)

1. Stellvertreter: Helmut Beck (SPD)

2. Stellvertreter: Werner Schineller (CDU)

Mitglieder:

Dr. Wolfgang Androsch (CDU)	Adolf Kessel (CDU)	Roland Schilling (CDU)
Gerhard Baar (FW)	Dieter Klohr (CDU)	Werner Schineller (CDU)
Helmut Beck (SPD)	Dr. Hannes Kopf (SPD)	Konrad Schlichter (CDU)
Stefan Dallinger (CDU)	Bernhard Kukatzki (SPD)	Prof. Dr. Anke Schuster (SPD), Heidelberg
Eisenhauer Ralf (SPD)	Marion Magin (FW)	Manfred Schwarz (CDU)
Wolfgang Ernst (SPD)	Ernst Merkel (CDU)	Uwe Schwind (SPD)
Claudia Felden (FDP)	Heinz Merklinger (CDU)	Christian Specht (CDU)
Uwe Franz (SPD)	Karl Heinz Nesor (CDU)	Bernd Stadel (CDU), Heidelberg
Dr. Ralf Göck (SPD)	Reinhold Niederhöfer (SPD)	Ute Stenger (SPD)
Dr. Jan Gradel (CDU), Heidelberg	Lothar Quast (SPD)	Prof. Dr. Horst Wagenblaß (SPD)
Manfred Gräf (CDU)	Wolfgang Raufelder (B90/Grüne)	Elmar Weiller (CDU)
Dieter Hänlein (CDU)	Dr. Birgit Reinemund (FDP)	Wilfried Weisbrod (B90/Grüne)
Gerhard Herbert (SPD)	Randoald Reinhardt (CDU)	Theo Wieder (CDU)
Thorsten Herrmann (CDU)	Dr. Norbert Rippberger (CDU)	Hans Zellner (FW)
Hans-Ulrich Ihlenfeld (CDU)	Gabriele Katzmarek (SPD)	Udo Scheuermann (SPD)

Auf der 19. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 17.11.2010 in Heidelberg ist im Rahmen des Tagesordnungspunktes 3 „ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar“ auch das Projekt Stuttgart 21 thematisiert worden. Das Ergebnis der Diskussion und die abschließend formulierte gemeinsame Erklärung der Region Rhein-Neckar zum Bahnprojekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist am 06.12.2010 an die Mitglieder des Gemeinderates verschickt worden (Anlage 1). Sie wurde vom Planungsausschuss des VRRN mehrheitlich (gegen die Stimmen von SPD und Grüne) beschlossen.

Folgende Erläuterungen sind aus der Vorlage der 19. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 17.11.2010 in Heidelberg (PLA 19/10/3) zu entnehmen:

„Die ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 in den „vordringlichen Bedarf“ mit Investitionskosten von 1,77 Mrd. € eingestuft (wobei laut Informationen im Planungsausschuss am 17.11.2010 die aktuellen Berechnungen von rund 2,183 Mrd. € ausgehen). Der Maßnahmenumfang besteht aus der zweigleisigen Neubaustrecke Frankfurt Sportfeld – Mannheim sowie der Einbindung in die vorhandene Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz, dem Bedarfsplan des Bundes, ist die Maßnahme als „neues Vorhaben“ enthalten. Ergänzt wird der Eintrag um die Fußnote: „Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“.

Die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplanes für den Schienenwegeausbau lagen der Stadt Heidelberg bis Ende 2010 noch nicht vor. Die Aktivitäten der Verwaltung des Verbandes Region Rhein-Neckar gehen dahin, gegenüber dem Bundesverkehrsministerium wiederholt die außerordentliche Bedeutung der Ausbaumaßnahmen im Fernverkehrsnetz der Metropolregion Rhein-Neckar auch für das gesamt-deutsche Schienennetz hervor zu heben.

„Aus Sicht der Verbandsverwaltung ist die ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar und das Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm als eine Einheit zu betrachten. Beide Projekte verkürzen die Fahrzeit auf den oben genannten Relationen und tragen dazu bei, die Gefahr der Verlagerung von Schienenpersonenverkehren auf den „Konkurrenzast“ Frankfurt-Nürnberg-München zu verringern. Beispielsweise reduziert sich durch das Projekt S 21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm die Fahrzeit von Mannheim nach Ulm von heute 97 auf künftig 67 Minuten. Zudem wird eine direkte Anbindung an den Landesflughafen und die Landesmesse in Stuttgart mit einer deutlichen Fahrzeitverkürzung erreicht. Ebenso ist der Ausbau der Rheintalstrecke (Karlsruhe – Basel) in Zusammenhang des Gesamt-Schienennetzes für Südwestdeutschland zu sehen, der ebenfalls zu wesentlichen Fahrzeitverkürzungen auf wichtigen Relationen für die Metropolregion Rhein-Neckar beiträgt.“

Nach Aussagen der DB AG wird durch das Bauprogramm Süd-West mit den oben genannten Projekten eine deutliche Nachfragesteigerung erwartet.

„Diese Aspekte haben auch die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände in Baden-Württemberg dazu bewogen, eine gemeinsame Erklärung zur Unterstützung des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm abzugeben, der sich auch die Verbandsverwaltung angeschlossen hat.“

Darüber wurde der Planungsausschuss am 17.11.2010 informiert. Im Weiteren wird die Verbandsverwaltung gemeinsam mit dem Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar den direkten Dialog mit den Vertretern der DB AG führen um, sobald die Ergebnisse der Bedarfsüberplanüberprüfung und Priorisierung des Bundes vorliegen.

6. Mitwirkung des Oberbürgermeisters der Stadt Heidelberg als Mitglied des Vorstandes des Städtetages Baden-Württemberg – Zustimmung zur Veröffentlichung einer Gemeinsamen Erklärung

Per Pressemitteilung hat der Städtetag Baden-Württemberg am 14.12.2010 eine Erklärung der Stadtkreise (sog. Städtegruppe A) zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm bekannt gegeben (Anlage 2). In dieser Erklärung werden wie auch unter Punkt 5 bzw. in der Anlage 1 erläutert, die Projekte ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar ohne Bypass und die Beibehaltung des Knotens in Mannheim, sowie der Ausbau der Rheintalbahn als eine Einheit von wegweisenden Ausbaumaßnahmen in Südwestdeutschland beschrieben. Wichtige Teilprojekte sind „Stuttgart 21“ und die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm, die miteinander verbunden sind und sich gegenseitig bedingen (siehe Erläuterung unter Punkt 5).

Nach Beschlussfassung der Verbandsversammlung hat sich der Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg genauso wie die Mehrheit der anderen Mitglieder der „Städtegruppe A“ des Städtetages Baden-Württemberg dafür ausgesprochen, dass eine solche Erklärung veröffentlicht wird, welche auf der gemeinsamen Erklärung des Städtetages und des Gemeindetages basiert.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Erklärung der Region Rhein-Neckar zum Bahnprojekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vom 17.11.2010
A 02	Erklärung der Stadtkreise zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm vom 14.12.2010