

OBERRHEINRAT – CONSEIL RHENAN

PLENARSITZUNG / SEANCE PLENIERE

Montag, 4. Dezember/lundi 4 décembre 2017

10:00 Uhr / 10h00

Karlsruhe, Rathaus am Marktplatz, Karl-Friedrich-Straße 10

Kleiner Sitzungssaal

Tagesordnung / Ordre du jour

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden und Annahme der Tagesordnung S. 1
2. Grußwort und Vorstellung der Projektpartnerschaft Urbane Mobilität –
Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe S. 3
3. „Verkehrspolitik am Oberrhein aus Sicht des Landes
Baden-Württemberg“
Vortrag: Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr
Baden-Württemberg S. 10
4. „Die Zukunft der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am
Oberrhein – INTERREG VI A/Strategie 2030 der Trinationalen
Metropolregion Oberrhein (TMO)“
Vortrag: Bärbel Schäfer, Präsidentin des Regierungspräsidiums
Freiburg, Sprecherin der Säule Politik der TMO und
Vorsitzende des Begleitausschusses INTERREG S. 5

| | |
|---|-------|
| 5. Aktuelles aus der Arbeit der Oberrheinkonferenz – Jean-Luc Marx, Präfekt der Region Grand Est, Präsident der Oberrheinkonferenz..... (abgesetzt) S. 2 | |
| 6. Genehmigung des Sitzungsprotokolls der Plenarsitzung vom 19. Juni 2017 | S. 23 |
| 7. Bericht zu laufenden Resolutionen durch den Vorsitzenden..... | S. 24 |
| 8. Arbeiten und neue Resolutionsentwürfe der Kommissionen – Berichte der Kommissionspräsidien | |
| a) Kommission Kultur, Jugend, Ausbildung und Sport Bericht: Barbara Schleicher-Rothmund, Vorsitzende Beschluss: Vermittlung der Sprache des Nachbarn Deutsch und Französisch entlang der deutsch-französischen Sprachgrenze in der Großregion und in der Oberrheinregion | S. 24 |
| b) Kommission Verkehr, Raumordnung und Katastrophenhilfe Bericht: Dr. Christoph Schnaudigel, Vorsitzender Beschluss: Rhein-Alpen-Korridor | S. 27 |
| c) Kommission Landwirtschaft, Umwelt, Klima und Energie Bericht: Daniel Adrian, Vorsitzender Beschluss: Hochwasserschutz und Revitalisierung der Flüsse am Oberrhein..... | S. 29 |
| d) Kommission Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Gesundheit Bericht: Peter Brodbeck, Vorsitzender Beschluss: Abbau von Hemmnissen im Binnenmarkt am Oberrhein | S. 31 |
| 9. Neue Resolutionsentwürfe des Vorstands | S. 33 |
| 10. Wahl des Vorstands für das Jahr 2018 | S. 34 |
| 11. Verschiedenes | S. 35 |
| Schlussworte | S. 37 |

Anwesend

Delegation Baden-Württemberg:

Josef Frey (Präsident des Oberrheinrats); Jürgen Bäuerle, Marion Dammann, Sylvia Felder, Marion Gentges, Sabine Hartmann-Müller, Dr. Martin Kistler, Rüdiger Klos, Joachim Kößler, Dr. Frank Mentrup, Margret Mergen, Reinhold Pix, Gabi Rolland, Barbara Saebel, Frank Scherer, Alexander Schoch, Andrea Schwarz, Dr. Christoph Schnaudigel, Dorothea Störr-Ritter.

Delegation Rheinland-Pfalz:

Matthias Ackermann, Theo Kautzmann, Christof Reichert, Barbara Schleicher-Rothmund, Wolfgang Schwarz.

Membres Alsace:

Daniel Adrian, Rémi Bertrand, Frédéric Bierry, Brigitte Klinkert, Frédéric Pfliegersdoerfer, Pascale Schmidiger, Claude Sturni, Huguette Zeller, Christian Zimmermann.

Mitglieder Nordwestschweiz:

Roland Agustoni, Elisabeth Augstburger, Peter Brodbeck, Dr. Hans Büttiker, Dr. Christoph Hänggi, Marianne Hollinger, Monika Kornmayer, Andreas Meier, Helen Schai-Zigerlig, Dr. Heinrich Überwasser, Daniel Vulliamy, Dr. Christian von Wartburg.

Referenten:

Winfried Hermann, Bärbel Schäfer, Dr. Frank Mentrup.

Verwaltung:

Hubert Beeres, Celestine Berthelot, Stefan Böhm, Corinne Bourger, Daniela Hamm, Stephanie Fuchs, Dieter Grünert, Dr. Patrice Harster, Reinhard Hönle, Pierre Jakubowicz, Anja Laubner, Frédéric Messinéo, Vera Nette, Jürgen Oser, Philippe Voiry, Andrea Zechmall,

Punkt 1 **Eröffnung und Begrüßung durch den Vorsitzenden**

Präsident Josef Frey eröffnet die Sitzung um 10:15 Uhr und begrüßt die Anwesenden, insbesondere Minister Winfried Hermann, Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer sowie Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup.

Er trägt vor, das ablaufende Jubiläumsjahr des Oberrheinrats, der seit 20 Jahren bestehe, sei durch viele eingebrachte Resolutionen geprägt gewesen, mit denen der Oberrheinrat auf Hemmnisse im Oberrheingebiet hingewiesen und Aufträge zu deren Behebung erteilt habe.

Am 13. Juli habe eine Feier zum 20-jährigen Bestehen des Oberrheinrats stattgefunden. Dort sei die Arbeit der derzeitigen und ehemaligen Delegierten des Oberrheinrats vorgestellt und gewürdigt worden. Der Oberrheinrat habe dort den Willen bekundet, sich in diesem Geist weiterhin dafür einzusetzen, dass bestehende Hemmnisse in der grenzüberschreitenden Arbeit abgebaut werden. Bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein müsse in langen Zeiträumen gedacht werden, und manchmal müssten auch „dicke Bretter“ gebohrt werden.

Aus seiner Sicht sei insbesondere die Fachtagung zum Thema „Radikalisierung am Oberrhein“ in Binzen bei Lörrach ein besonderes Highlight gewesen. Der gesellschaftliche Zusammenhalt sei enorm wichtig und liege ihm am Herzen. Er müsse auch am Oberrhein thematisiert werden. Die Angriffe, denen der Zusammenhalt und die gesellschaftlichen Werte zurzeit ausgesetzt seien, bestätigten ihn darin, sich weiter hierfür einzusetzen. Die Veranstaltung habe ein Zeichen dafür gesetzt, dass der Oberrheinrat jeglichen extremistischen Tendenzen in dieser Region mit aller Entschlossenheit entgegenrete.

Am vergangenen Freitag habe er als Gast bei der Oberrheinkonferenz in Guebwiller die Arbeit des Oberrheinrats vorgestellt. Dies sei ein weiteres Zeichen der guten Zusammenarbeit mit der Oberrheinkonferenz. Bei der Erarbeitung einer gemeinsamen Strategie für ein Programm INTERREG VI arbeiteten der Oberrheinrat und die Oberrheinkonferenz gut zusammen.

In einem gemeinsamen Schreiben der Präsidenten des Oberrheinrats und der Oberrheinkonferenz habe er sich zusammen mit dem Präsidenten der Oberrheinkonferenz für eine trinationale S-Bahn-Verbindung im Raum Basel eingesetzt. Dieses Schreiben hätten sie am vergangenen Freitag unterzeichnet. Der Oberrheinrat habe in den Jahren 2012 und 2016 bereits verschiedene Resolutionen in dieser Richtung verabschiedet, die durch dieses gemeinsame Schreiben nochmals bekräftigt würden.

In einem weiteren gemeinsamen Schreiben an die EU-Kommission setzten sie sich für eine Förderung der grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte am Oberrhein ein. Kaum etwas anderes könne die Vorteile einer engen Zusammenarbeit für die Bürgerinnen und Bürger besser erfahrbar machen und zugleich ein Zeichen für zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität setzen als das Thema Verkehr, insbesondere wenn es sich um einen klimaschonenden Verkehr handle.

Die Themen Infrastruktur und Mobilität seien zentral für die weitere Entwicklung der Region. Die gemeinsamen Schreiben brächten dies zum Ausdruck. In der Zukunft würden jedoch auch mehr gemeinsame Datengrundlagen benötigt, um den gemeinsamen Lebensraum zukunftsfähig zu machen. Nach wie vor sei ein besserer Austausch von Daten erforderlich, der auch durch den Oberrheinrat befördert werden könne.

Darüber hinaus wünsche er sich eine noch engere Zusammenarbeit mit der Oberrheinkonferenz. Dies gelte insbesondere für die Arbeit der Kommissionen. Der Austausch zwischen den Kommissionen und der gegenseitige Besuch könnten durchaus noch verstärkt werden. Leider sei es im ablaufenden Jahr nicht gelungen, eine gemeinsame Sitzung von Oberrheinrat und Oberrheinkonferenz zu organisieren. Vielleicht könne sein Nachfolger dies im kommenden Jahr möglich machen.

Er wünscht allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine gute Sitzung und verweist auf die ausgeteilten Tischvorlagen.

Er teilt mit, Punkt 5 der Tagesordnung – Aktuelles aus der Arbeit der Oberrheinkonferenz – müsse entfallen, da der Präfekt der Region Grand Est, der als Redner vorgesehen gewesen sei, verhindert sei. Er begrüße an seiner Stelle Herrn Voiry als Vertreter der Präfektur.

Er gibt ferner bekannt, die Tagesordnungspunkte 3 und 4 würden getauscht, da die Regierungspräsidentin wegen eines weiteren Termins nicht länger anwesend sein könne.

Gegen die Tagesordnung mit den von Präsident Josef Frey dargelegten Änderungen werden keine Einwendungen erhoben.

Punkt 2
Grußwort und Vorstellung der Projektpartnerschaft Urbane
Mobilität

Redner: Herr Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der
Stadt Karlsruhe

Herr Dr. Frank Mentrup: Herr Präsident, Herr Minister, werte Abgeordnete, liebe Frau Regierungspräsidentin, liebe Mitglieder der Plenarversammlung des Oberrheinrats! Herzlich willkommen heute Morgen hier in Karlsruhe. Es ist uns eine große Freude und eine große Ehre, gastgebende Stadt für diese Plenarversammlung sein zu können. Auch die Schwerpunktsetzung der heutigen Sitzung, die zunächst einmal sehr auf Mobilität liegt, kommt uns als Oberzentrum der Technologieregion hier natürlich außerordentlich entgegen.

Auch für uns ist das ein zentrales Thema. Wir haben uns beim Eurodistrikt PAMINA intensiv für einen Aktionsplan „Mobilität“ eingesetzt und brauchen auch Ihre Unterstützung, um die verschiedenen Maßnahmen umzusetzen. Wir sind die Geschäftsstelle der Initiative „Magistrale für Europa“ mit der besonderen Herausforderung, dass sich in Karlsruhe zwei europäische Fernnetzkorridore begegnen bzw. überkreuzen. Mit dem „Karlsruher Modell“ haben wir gerade das 25-Jahr-Jubiläum gefeiert und sind nun dabei, das für die Zukunft neu aufzustellen und weiterzuentwickeln. Das Testfeld „Autonomes Fahren“ wird in diesen Tagen mit einer ersten kleinen Installation in Betrieb genommen.

Außerdem freuen wir uns, dass das Projekt RegioMOVE, das auch mit europäischen Mitteln bestritten wird, jetzt richtig losgeht. Da sollen die verschiedenen Mobilitätsarten in Karlsruhe und der Region mit einem einheitlichen Angebot und einem einheitlichen Informations- und vor allem auch Abrechnungssystem zusammengefasst werden.

Beim Thema Mobilität möchte ich Sie einladen – man hat mich angewiesen, mich kurzzufassen – zu einer europäischen Partnerschaft, die wir hier in Karlsruhe durchführen. Sie haben dazu auch einen Prospekt auf dem Tisch liegen. Aus der Städteagenda der EU gibt es die gemeinsame Initiative von EU-Kommission und Mitgliedsstaaten. Hier sollen erstmals in der Geschichte der EU städtische Interessen und Bedarfe direkt in die EU-Arbeit, vor allem auch in die Arbeit der Kommission, eingehen und bei Gesetzesinitiativen sowie zur Politikentwicklung eingepflegt werden. Diese EU-Städteagenda, die seinerzeit aus der EU-Ratspräsidentschaft der Niederlande entstanden ist, soll durch zwölf Themenpartnerschaften umgesetzt werden. Diese zwölf Themen sehen Sie oben auf der Leinwand (*Anlagen*).

(Schaubild – „Partnerships of the EU Urban Agenda“)

In den verschiedenen Themenpartnerschaften sind auch deutsche Städte vertreten. Das sehen Sie dort jeweils rot markiert. Bei Urban Mobility sind die beiden deutschen Städte Karlsruhe und Bielefeld vertreten. Karlsruhe ist allerdings die einzige deutsche Stadt überhaupt bei diesen zwölf Themenpartnerschaften, die als Koordinierungsstelle eine Themenpartnerschaft übernommen hat.

(Schaubild – „Composition of Partners“)

Wer arbeitet da mit uns zusammen? Das steht auf dem nächsten Chart. Es sind europaweit 23 Partner: Acht Städte, zwei Regionen, fünf EU-Mitgliedsstaaten, die EU-Kommission – vertreten mit drei Generaldirektionen –, die Europäische Investitionsbank, fünf führende europäische Dachorganisationen, u. a. auch EUROCITIES, der Rat der Gemeinden und Regionen Europas, aber auch die UITP – die UITP ist der Weltverband für den Öffentlichen Personennahverkehr – und das EU-Programm URBACT. Sie sehen – das ist etwas fetter bzw. dunkelrot eingetragen –: Karlsruhe hat hier die Koordinierungsfunktion im Bereich der Städte und Regionen. Der zweite Koordinator ist die Tschechische Republik. Diese Projektorganisation der urbanen Agenda ist so gestrickt, dass eine Stadt und ein Nationalstaat immer gemeinsam die Koordinierungsfunktion übernehmen.

Ziel ist, mit all diesen Partnern einen Aktionsplan „Urbane Mobilität der Zukunft“ zu erarbeiten. Es soll eine effiziente, nachhaltige und sichere Mobilität in Städten und Ballungsräumen geschaffen werden. Die Mobilitätsarten sollen aufeinander abgestimmt werden. Das alles soll dann am Ende in eine Beratung der EU-Kommission eingebunden werden. Es geht auch um eine Stärkung der aktiven Mobilität. Also sollen auch das Thema Fußgänger und das Thema Radfahren eine große Rolle spielen. Es geht um die Einbringung neuer technischer Möglichkeiten unter dem Stichwort „Smart Mobility“, und es geht um eine bessere Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und der Multimodalität mit drei Zielsetzungen: Was kann man im Bereich der Rechtsetzung tun, um die Mobilität in Europa voranzubringen? Wie muss die Finanzierung entwickelt werden, um sie voranzubringen? Wie kann man von Best-Practice-Beispielen besser lernen? Das alles soll über drei Jahre hinweg in dem Projekt erarbeitet werden.

(Schaubild „Consultation and Participation“)

Warum bringe ich das ein? Ich bringe das auch deshalb ein, weil es auch für Sie Möglichkeiten gibt, sich intensiv an diesem Projekt zu beteiligen. Das Projekt dauert bis Ende des Jahres 2019 und hat vier Projektphasen. In der sogenannten Konsultationsphase – sie beginnt im Januar 2018 – können Sie sich hier über ein Onlinemedium einbringen. Ich möchte Sie auch ausdrücklich einladen zur IT-TRANS. Das ist die alle zwei Jahre in Karlsruhe stattfindende, weltweit wahrgenommene Messe für intelligente Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr, die durch die UITP und unsere Messegesellschaft hier in Karlsruhe durchgeführt wird. Dazu haben Sie einen zweiten Flyer auf dem Tisch liegen.

Dann wollen wir am 17. Mai in Karlsruhe noch einmal zu einem großen Workshop mit allen Akteuren aus diesem EU-Projekt einladen. Aber es besteht auch ansonsten jederzeit die Möglichkeit, mit unserem Projektbüro Kontakt aufzunehmen und sich bei der Erarbeitung dieses Zukunftsplans „Urbane Mobilität für Europa“ einzubringen. Dazu möchte ich Sie abschließend noch einmal ganz herzlich einladen.

Ansonsten wünsche ich jetzt eine erfolgreiche Plenarversammlung und unseren gemeinsamen Themen weiterhin alles Gute und viel Erfolg.

Danke schön.

(Beifall)

Präsident Josef Frey dankt Herrn Oberbürgermeister Dr. Mentrup für seine Ausführungen und merkt an, es sei gut, zu sehen, dass auf allen Ebenen – sowohl auf der kommunalen als auch auf der regionalen als auch auf Landes- und auf Bundesebene – an den Themen Intermodalität und Mobilität gearbeitet und darüber nachgedacht werde.

Punkt 4

„Die Zukunft der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein – INTERREG VI A/Strategie 2030 der Trinationalen Metropolregion Oberrhein (TMO)“

Vortrag: Bärbel Schäfer, Präsidentin des Regierungspräsidiums Freiburg, Sprecherin der Säule Politik der TMO und Vorsitzende des Begleitausschusses INTERREG

Frau Bärbel Schäfer: Vielen Dank. – Herr Minister, Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Ich freue mich sehr, dass ich am Ende eines – man sagt das in jedem Jahr so – sehr intensiven Jahres der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz in meiner Eigenschaft als Sprecherin der Säule Politik – wir wechseln da alle zwei Jahre; im Moment bin ich Sprecherin – nicht nur über den Stand der Dinge berichten kann, sondern auch einen Blick in die Zukunft werfen darf: Wie stellen wir uns die Arbeit der Trinationalen Metropolregion weiter vor? Ich werde nachher auch noch einen kurzen Einblick in die Arbeit des INTERREG-Begleitausschusses geben.

Ich hatte bereits am vergangenen Freitag Gelegenheit, diesen Überblick in der Oberrheinkonferenz geben zu können, als wir in dem wunderschönen Kloster in Guebwiller getagt haben.

Ich freue mich auch deshalb, hier zu sein, weil es mir wichtig ist. Der Präsident hat es gesagt: Es ist in diesem Jahr nicht möglich gewesen, eine gemeinsame Sitzung von Oberrheinrat und Oberrheinkonferenz stattfinden zu lassen. Dennoch begegnen wir uns natürlich sehr häufig auf Arbeitsebene. Ich glaube, neben den Eurodistrikten und dem Städtenetz sind wir, Oberrheinrat und Oberrheinkonferenz, natürlich als wesentliche Akteure gefragt, um die Zukunft hier am Oberrhein auch in den kommenden Jahren zu gestalten. Man braucht uns nicht nur als Akteure, sondern auch als Impulsgeber.

Am Beginn unserer Überlegungen stand ein Besuch in Brüssel. Am 11. Oktober dieses Jahres waren wir dort und haben uns auf Initiative von Josha Frey mit Vertreterinnen und Vertretern der DG REGIO in der Landesvertretung getroffen. Ich glaube, wir sind sehr erleichtert dort weggegangen. Wir wussten natürlich, dass in Brüssel bereits über INTERREG VI diskutiert wurde. Es wurde uns auch signalisiert, dass sie dort wirklich schon mit Hochdruck dabei sind und dass es wichtig war, dass wir uns gezeigt haben und von Anfang an unseren Hut in den Ring werfen. Die Kommission wird der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, den Grenzregionen in Zukunft eine noch größere Aufmerksamkeit schenken. Schließlich leben ein Drittel der Bürgerinnen und Bürger dort und verbinden die Wirtschaft und die Kulturen miteinander.

Auch wenn in Brüssel sehr deutlich wurde, dass man den schwachen Grenzregionen, z. B. Ländern wie Bulgarien, nochmals verstärkt unter die Arme greifen möchte, ist auch der Oberrheinraum als erfolgreiche Region natürlich aufgefordert, Kooperationsprojekte mit solchen Ländern zu suchen. Es steht aber nicht zu befürchten, dass die Mittel ausschließlich in solche defizitären Bereiche gehen werden. Vielmehr wird es dabei bleiben, dass auch solche erfolgreichen Regionen wie unsere nach wie vor im Sinne der Stärkung unserer Stärken unterstützt werden.

Wir sind stark. Wir haben am Oberrhein ein Bruttosozialprodukt von deutlich über 250 Milliarden €. Ich glaube, der Oberrheinraum ist somit möglicherweise eine der wirtschaftlich am besten aufgestellten Grenzregionen in Europa.

Natürlich gibt es noch keine Aussagen über die konkrete Höhe der Fördersummen, die wir dann über INTERREG zur Verfügung gestellt bekommen. Der mehrjährige Rahmen war in der Vergangenheit bislang immer in einer Höhe von 2,8 % des EU-Haushalts. Zu uns an den Oberrhein sind mehr als 109 Millionen € geflossen. Wenn Sie nun alles zusammenzählen – auch die Mittel aus dem Fonds „Neue Regionalpolitik“ aus der Schweiz –, dann haben wir für diese INTERREG-V-Periode eine Gesamtinvestitionssumme von rund 240 Millionen €. Ich glaube, keine nationale Metropolregion in Europa hat das Glück, mit Mitteln in dieser Größenordnung ausgestattet zu sein. Deshalb sind wir natürlich auch verpflichtet, etwas daraus zu machen.

Natürlich gibt es noch die Unsicherheit, wie man mit dem „Brexit-Loch“ umgeht. Diese Lücke wird etwa 10 bis 12 Milliarden € betragen. Wir gehen davon aus, dass sie natürlich mit Einsparungen, aber auch mit höheren Beiträgen der Mitgliedsländer gestopft werden soll.

Ganz deutlich wurde, dass die Kommission in Zukunft von allen Grenzregionen eine klare Strategie erwartet. Dabei soll es nicht um eine Aneinanderreihung von Projekten gehen, sondern um eine Strategie: Wo will diese Region hin?

Da können wir natürlich auf unsere Erfahrung bauen. Auch da waren wir Vorreiter. Nachdem wir im Jahr 2010 die Trinationale Metropolregion gegründet haben, haben wir bereits in den Jahren 2012 und 2013 unsere „Strategie TMO 2020“ entwickelt. Es ist an dieser Stelle wichtig, auch noch einmal festzuhalten: Diese Strategie war Grundlage von INTERREG V A.

Natürlich sind Ideen gut und wichtig. Das sage ich immer. Aber irgendjemand muss sie bezahlen. Deshalb ist es wichtig, dass wir unsere Strategie eng mit dem Förderprogramm INTERREG A vernetzen.

Wir haben dann am 30. Oktober unter unserer Leitung im Regierungspräsidium Freiburg die erweiterte Sitzung der Säule Politik der Trinationalen Metropolregion gehabt. Da waren auch viele Mitglieder des Oberrheinrats anwesend. Das war gut so. Herzlichen Dank dafür. Das war auch ein Beispiel für die ganz selbstverständliche Vernetzung im Alltag. Auch die Sprecher unserer Säulen waren dort: Präsident Heimbürger, der Sprecher der Säule Wirtschaft, von der CCI Alsace, und Rektor Professor Dr. Schiewer, der Sprecher der Säule Wissenschaft. Im Mittelpunkt stand natürlich die Frage: Welche Weichen müssen wir wie stellen? Welche Entwicklung nimmt die Metropolregion am Oberrhein?

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass wir fast alle Ziele der „Strategie 2020“ umgesetzt haben bzw. alles in der Umsetzung ist – wir sind da, glaube ich, sehr erfolgreich auf dem Weg –, waren sich die Teilnehmer einig: Wir machen es weiterhin nach diesem Muster. Wir verschränken ganz eng unsere Strategie mit INTERREG VI A.

Dem Zeitstrahl können Sie entnehmen, wie wir vorgehen wollen.

(Schaubild)

Wir wollen die Strategie bis Herbst 2019 fertigstellen. Mit Blick auf den Beschlussvorschlag, der Ihnen vorliegt, möchte ich Sie deshalb heute nicht nur um Ihre inhaltliche Unterstützung, sondern ganz konkret und ganz persönlich auch um die Unterstützung bei der Sammlung von Ideen und Perspektiven ganz persönlich bitten. Wir brauchen jede und jeden von Ihnen, wenn wir jetzt konkret werden, für die Ziele der Metropolregion 2030. Alle Akteure von Oberrheinkonferenz, Oberrheinrat, der Eurodistrikte und des Städteneetzes sind gefordert. Die Vertreter der Säulen Wissenschaft und Wirtschaft ha-

ben es übernommen, auf Augenhöhe für ihren Bereich die Kommunikation und die Entwicklung der Strategie zu übernehmen. Wir werden auch einen Dialog mit den Vertretern der Säule Zivilgesellschaft führen. Da gab es – zumindest was Frankreich angeht – schon erfolgreiche erste Schritte. Staatsrätin Erler hat ja den Bürgerdialog zur Entwicklung der Frankreich-Konzeption geführt. Da konnten wir schon viele gute Erkenntnisse gewinnen.

Lassen Sie mich aber, sehr geehrter Herr Kollege Pfliegersdoerffer, auch im Hinblick auf die Sitzung des Begleitausschusses, die wir in der nächsten Woche haben werden, noch ein paar Projekte nennen, die bei uns noch in der Pipeline sind. Es sind sieben Projekte.

Wir haben ein wichtiges Projekt im Umlaufverfahren entschieden. Das will ich vorweg nennen. Das ist ein Projekt Industrie 4.0. Anders als bislang ist das ein Gemeinschaftsprojekt der Hochschulen unter Einschluss des European Campus der Region Grand Est und der Industrie. Da geht es darum, den jungen Leuten bereits in der Ausbildung die Notwendigkeiten und den Rahmen von Industrie 4.0 mitzugeben, um dieses Thema auch erfolgreich in die kleinen und mittleren Unternehmen, die sogenannten KMUs, zu bringen.

Ein großes Projekt ist ArtRhena. Da geht es um den Bau eines grenzüberschreitenden Kulturzentrums auf der Rheininsel.

Wir haben ein Projekt, bei dem es um die Wasserschutzpolizei geht, bei der wir viele Aktionen gemeinsam betreiben. Bei dem Projekt geht es um den Erwerb eines weiteren Sonarortungsgeräts.

Wir haben die ATMO-Vision. Dabei geht es um die Bereitstellung von neuen Instrumenten für die Verwaltungen und Institutionen, um die Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen zu messen und somit auch zu verringern.

Können Sie sich vorstellen, was hinter unserem Projekt TIGER steckt? Dahinter steckt nicht der Tiger, sondern die Tigermücke. Da wird ein Expertennetzwerk zur Unterstützung der Institutionen gebildet, um erfolgreich gegen die asiatische Tigermücke vorzugehen.

Außerdem gibt es das Projekt Vis-à-vis Huningue – Weil am Rhein. Dabei werden wir einen gemeinsamen grenzüberschreitenden Grünraum rechts und links vom Brückenkopf der Dreiländerbrücke schaffen.

Schließlich gibt es das Projekt RhinEdits. Da geht es um die digitale Sicherung des audiovisuellen Erbes in öffentlichen Veranstaltungen.

Allein diese sieben Projekte, die wir jetzt auf den Weg bringen, belaufen sich auf knapp 14 Millionen €. Wenn wir das Projekt Industrie 4.0 noch dazunehmen, das allein 4,5 Millionen € kostet, sind wir bei knapp 20 Millionen €.

Wir hätten dann 55 Projekte mit einem Gesamtvolumen von knapp 115 Millionen € und EFRE-Mitteln in Höhe von genau 58,6 Millionen € auf den Weg gebracht. Die Mikroprojekte sind darin noch nicht enthalten. Das bedeutet, wir haben gut über 50 % – 53,44 % – des Fördervolumens ausgeschöpft. Das heißt, es macht natürlich Sinn, jetzt mit Bedacht zu handeln, um auch die restlichen Mittel angemessen auf gute Ideen verteilen zu können.

Interessant war in Brüssel auch, dass man sich in der Kommission ernsthaft Gedanken macht, wie gerade im Grenzraum juristisch und technisch schwierige Projekte in Zukunft in die Tat umgesetzt werden können. Ich erinnere nur an unsere deutsch-französische Kinderkrippe. Das war ein solches Projekt, genauso wie die Tram von Straßburg nach Kehl. Das war wirklich ein Meisterwerk an Überwindung von technischen und rechtlichen Hürden, weil in beiden Ländern völlig unterschiedliche Regelungen gelten. In der Kommission wurde das dann auch ganz bewusst als Pilotvorhaben gewürdigt.

Die Kommission plant konkret die Einrichtung einer Anlaufstelle „Grenze“, bestehend aus Sachverständigen der Kommission für grenzbezogene Hindernisse. Diese sollen nationale und regionale Behörden beraten, bewährte Verfahren erfassen und über ein neu zu schaffendes, EU-weites Onlinenetz bekannt zu machen.

Es ist wichtig, sich da gut aufzustellen. Das Projekt wird im nächsten Jahr starten. Es werden 20 Projekte aufgenommen werden, bei denen es eben genau darum geht, spezifische grenzüberschreitende Hindernisse zu identifizieren, bei denen aber auch die Möglichkeit geschaffen werden soll, dass die Regelungen eines Staates dann auch im Nachbarstaat Anwendung finden werden.

Bei den Bürgerdialogen, die ich vorhin erwähnt habe – zu denen Frau Erler auch viele Zufallsbürgerinnen und -bürger, wie wir sie nennen, eingeladen hat, Menschen, die sich eigentlich gar nicht speziell grenzüberschreitend engagieren, sondern einfach in den Grenzräumen leben –, ist deutlich geworden, dass viele Menschen ein großes Interesse daran haben, dass Hürden, die jetzt noch da sind, beseitigt werden, dass Verbesserungen im grenzüberschreitenden Miteinander vorgenommen werden – ob das jetzt grenzüberschreitende Mobilität oder die Sprache ist. Ein großer Schwerpunkt ist aber auch Gesundheit. Die Leute wollen, dass wir für sie und mit ihnen zusammen noch weiter an diesen Themen arbeiten. Das können wir nur zusammen, egal, in welcher Institution – Oberrheinrat, Oberrheinkonferenz, Städtenetz, Eurodistrikte. Zu dieser Zusammenarbeit möchte ich Sie ganz herzlich einladen, um die Strategie, aber auch möglichst viele konkrete Projekte auf den Weg zu bringen.

Vielen Dank.

(Beifall)

Präsident Josef Frey: Vielen Dank, Frau Regierungspräsidentin.

Gibt es dazu Verständnisfragen? – Nein.

Dann danke ich der Regierungspräsidentin ganz herzlich für diesen Überblick. Er zeigt, dass der Oberrhein auch von Brüssel aus unter einem besonderen Blick steht mit allem, was sich hier tut, und zwar auch als positiver Grenzraum, der sich ganz gut entwickelt, der aber dennoch unter Hindernissen leidet bzw. wo durch die Grenznähe auch Synergien kreierbar sind.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass Sie in der rosafarbenen Mappe ein Protokoll der erwähnten Besprechung mit der Generaldirektion REGIO finden, die in der Landesvertretung in Brüssel stattfand. Die erwähnte Resolution finden Sie unter TOP 9. Am Freitag ist in der Oberrheinkonferenz bereits ein gleichlautender Text verabschiedet worden, um unsere Solidarität mit der Entwicklung der „Strategie 2030“ aufzuzeigen.

Frau Schäfer, Sie können sicher sein, dass sich der Oberrheinrat aktiv in diese Entwicklung einmischen wird und dass wir die Impulse auch gern über Stellungnahmen und Resolutionen einbringen. Vielen Dank für Ihre Arbeit.

(Vereinzelt Beifall)

Punkt 3

„Verkehrspolitik am Oberrhein aus Sicht des Landes Baden-Württemberg“

**Vortrag: Winfried Hermann MdL,
Minister für Verkehr Baden-Württemberg**

Präsident Josef Frey: Herr Minister, ich freue mich außerordentlich, dass ich Sie heute hier als Vertreter der Landesregierung begrüßen darf. Das Thema Verkehr ist eines der wichtigsten Themen auch der Bürgerdialoge gewesen, die schon erwähnt wurden. Das hat sich erwiesen. Neben Gesundheit und Sprache spielt die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Rolle. Nur dort, wo Brücken sind und wo öffentlicher Verkehr ist, können sich Leute auch über die Grenze hinweg begegnen. Deswegen sind wir nicht nur darauf angewiesen, dass eine Havarie in einem Tunnelbauwerk passiert, um

auf die Grenzen hinzuweisen, die tatsächlich da sind, sondern das ist auch ein tägliches Problem – grenzüberschreitend über Tarifverbände, aber auch über Brücken, die nicht mehr da sind, wie z. B. die Eisenbahnbrücke Palmrain in Weil am Rhein/Hünningen. Es muss immer wieder in Erinnerung gerufen werden, dass es sogar schon einmal bessere Verbindungen gab – auch zwischen Mulhouse und Freiburg –, als sie im Augenblick bestehen.

Deswegen bin ich froh, dass Sie uns heute einen Überblick über Ihre Pläne in Baden-Württemberg im Bereich des badisch-elsässisch-nordwestschweizerischen Infrastrukturnetzes geben. Vorneweg vielen Dank.

Sie haben das Wort. Bitte schön.

Minister Winfried Hermann: Einen wunderschönen guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich grüße alle Menschen aus Frankreich, aus der Schweiz und aus Deutschland. Sehr geehrter Herr Präsident, lieber Josha Frey, danke für die Einladung, am Ende des Jubiläumsjahrs zu sprechen. Ich grüße sehr herzlich Herrn Oberbürgermeister Dr. Mentrup sowie die anderen Oberbürgermeisterinnen, Oberbürgermeister und Bürgermeister, die zahlreichen Abgeordneten aus den verschiedenen Parlamenten, die Landräte und alle anderen Mitglieder der Plenarversammlung.

Ich freue mich, dass ich heute mit Ihnen über die Verkehrspolitik des Landes im Bereich des Rheins/Oberrheins sprechen darf. Um Ihre einführenden Worte aufzugreifen: Der Landesregierung ist wohl bewusst, wie bedeutend dieser Rheingraben, diese Rheinebene ist, und zwar nicht nur zwischen Karlsruhe und Basel, sondern auch zwischen Basel und, grob gesagt, dem Bodensee. Wir wissen sehr gut um manche fehlenden Brücken und viele Brückenprojekte. Wir wissen auch, dass der Rhein auf der einen Seite immer Teil des gemeinsamen Lebensraums war und zugleich trennend und auch verbindend war. An beidem müssen wir noch arbeiten.

Ich kann jetzt nicht alle Projekte, die im Prinzip anstehen, besprechen, sondern ich werde mich schwerpunktmäßig auf das konzentrieren, was wir, die Landesregierung von Baden-Württemberg, in den letzten Jahren gemacht haben, was wir in die Wege geleitet haben und an welchen Projekten wir weiterarbeiten.

Uns ist klar, dass der europäische Korridor zwischen Rotterdam und Genua – im Wesentlichen eigentlich ein Rhein- und Alpenkorridor –, zwischen Mannheim und Basel einer der zentralen Verkehrsbereiche überhaupt in der Europäischen Union ist. Insbesondere im Güterverkehrsbereich kann man sagen: Das ist die zentrale Nord-Süd-Achse der Europäischen Union. Deswegen ist es so wichtig, dass wir uns gerade auch mit diesem Korridor befassen.

Bevor ich zu den einzelnen Projekten komme, möchte ich Ihnen in ein paar Schlagworten das Leitbild und die Ziele der Landesregierung im Verkehrsbereich klarmachen. Die Kolleginnen und Kollegen aus dem Landtag und die diversen Landrätinnen und Landräte kennen das natürlich schon. Aber für die Gäste aus Frankreich und aus der Schweiz ist es vielleicht neu. Uns ist es wichtig, dass wir Verkehrspolitik unter dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, der nachhaltigen Mobilität gestalten. Das heißt für uns, dass wir Mobilität ermöglichen wollen, ohne die Ressourcen und das Klima zu ruinieren, ohne die Luft zu verschmutzen, ohne übermäßigen Lärm und ohne unsäglichen weiteren Landschaftsverbrauch. Wir wollen auch mit Natur und Landschaft sehr sorgsam umgehen. In diesem Geiste haben wir auch die verschiedenen Projekte in verschiedenen Feldern in den letzten Jahren bearbeitet. Ich glaube, dass wir nur so auf Dauer Mobilität und Transport so sichern können, dass es erstens funktioniert und zweitens nicht zulasten von Umwelt, Klima und zukünftigen Generationen geht.

Ich möchte mit dem Ausbau der Rheintalbahn beginnen. Wie gesagt: Das ist eine zentrale Achse. Der Schienenverkehr ist da in besonderer Weise gefragt. Das ist ein gigantisches Ausbauprojekt zwischen Rotterdam und Genua, wobei die Schweizer Seite, die den größten Teil dieser Ausbauachse mit den großen Tunneln geleistet hat, den Vertrag von Lugano wahrscheinlich als einziges Land der vier Partner erfüllen wird, während die anderen drei noch in den Anfängen oder mittendrin stecken, jedenfalls weit davon entfernt sind, dass sie das rechtzeitig zum eigentlich geplanten Jahr 2018 fertigstellen. Auch wir in Deutschland müssen das klar zugeben. Ich kritisiere schon seit mindestens zehn Jahren – schon in meiner Bundestagszeit –, dass wir den Ausbau des Rheintals nicht mit dem angemessenen Tempo und dem angemessenen Engagement vorantreiben.

Wir hatten hier in besonderer Weise das Problem, dass die Pläne des Bundes und der Deutschen Bahn lange Zeit gegen die Interessen der Anwohner, Gemeinden und Städte waren. Aus diesem Grund war es notwendig, über einen Beirat die gesamte Planung nochmals zu diskutieren und zu überarbeiten. Wir haben schließlich in einem fünfjährigen Beteiligungsprozess am Ende im Konsens faktisch die Trasse neu konzipiert. Wir haben sie aus den Städten herausgenommen. Die Ausbautrasse ist ursprünglich der alten Linie gefolgt. Wir haben sie herausgenommen und an die Autobahn gelegt mit der Folge, dass es dann eben notwendig geworden ist, z. B. in Offenburg einen zusätzlichen Tunnel zu bauen. Wir haben die ganze Planung mit dem Anspruch gemacht, dass wir überall den Lärmschutz in besonderer Weise berücksichtigen, und zwar über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus.

Das war die Grundlage dafür, dass die allermeisten Kommunen, Städte und Gemeinden, diesem Vorschlag gefolgt sind. In dem Beirat, den wir unter Beteiligung der Regionen, der Gemeinden, des Landes, des Bundes und der Bahn gebildet haben, haben wir am Schluss eine einstimmige Erklärung verfasst. Es gibt nur wenige Gemeinden, die das bis heute noch kritisieren. Die ganz große Mehrheit steht zu dieser Umbaumaßnahme.

Was bedeutet das im Detail? In Offenburg muss zusätzlich ein Tunnel unter Offenburg hindurch gebaut werden. Das bedeutet Mehrkosten von 1,2 Milliarden €. Das war nicht leicht, aber ich bin froh, dass der Deutsche Bundestag das am Ende mit Mehrheit beschlossen hat und dem Projekt damit auch zum Durchbruch verholfen hat. Denn wenn dieser Beschluss nicht gekommen wäre, dann wären wahrscheinlich auch die anderen Teile des Projekts hinfällig geworden.

Südlich von Offenburg gehen wir dann, wie gesagt, an die Autobahn und dann in Richtung Süden. Wir haben in Freiburg die sogenannte Güterzugumfahrung mit hohem Lärmschutzniveau. Wir haben im Markgräflerland – das ist dann weiter südlich – die Trasse teilweise tiefergelegt – nicht ganz vertunnelt –, sodass sie landschaftsschonend und lärmschützend angelegt ist.

Auch zwischen Müllheim und Auggen – das ist der letzte Konfliktherd in dieser Region – haben wir in erheblichem Umfang die Lärmschutzmaßnahmen verbessert. Das betraf eine ältere Planung, die nicht mehr vollständig zu korrigieren war, weil sie praktisch kurz vor dem Planfeststellungsbeschluss gestanden hat.

Wir werden den Knoten bei Hügelheim so, wie von den Bürgern beschlossen, kreuzungsfrei anlegen.

Wir glauben, dass wir mit all diesen Maßnahmen jetzt wirklich viel getan haben, um die Trasse anwohner- und menschenfreundlicher zu machen.

Das Ganze hat natürlich nicht dazu geführt, dass es billiger geworden ist. Das Land Baden-Württemberg allein zahlt 405 Millionen € zusätzlich – freiwillig –, nur um den Lärmschutz zu sichern und eine einigermaßen an die Landschaft angepasste Trasse zu finden. Trotzdem haben wir weiterhin auch noch einen gerichtlichen Streit etwa zur Strecke zwischen Müllheim und Auggen, was den dortigen Planfeststellungsbeschluss im Moment aufhält.

Die gesamte Trasse ist so geplant und macht so viel Arbeit, dass die Deutsche Bahn davon ausgeht, dass sie etwa 2035 fertig sein wird, also grob 20 Jahre später als geplant. Das ist das Datum, das sie anpeilt. Es gab auch schon Papiere, die ein deutlich späteres Ende der Maßnahme vorgesehen haben. Ich habe allerdings darauf bestanden, dass man wenigstens das Ziel 2035 anpeilt. Das ist spät genug. Aber wenn man sich die Komplexität der Maßnahme insgesamt anschaut und sieht, dass es sich um, grob gesagt, ein Volumen von 4 bis 6 Milliarden € handelt, das noch zu verbauen ist, und wenn man weiß, dass auch bei dieser neuen Trassierung jede Menge Konflikte mit Naturschutz und Artenschutz noch zu bewältigen sind – Die Frau Regierungspräsidentin weiß davon ein Lied zu singen; denn sie wird mit ihrer Behörde auch viel damit zu tun haben. Es ist uns aber ganz wichtig, dass wir diese Maßnahme möglichst so gestalten, dass wir damit nicht die nächsten Konflikte, die nächsten juristischen Auseinandersetzungen bekommen, mit denen sich das nochmals verzögern würde.

Nachdem wir, die Landesregierung, gedacht hatten, mit dem Beschluss vor zwei Jahren habe der Projektbeirat seine Arbeit erledigt und wir könnten uns jetzt zurückziehen, habe ich entschieden, dass wir das nicht machen, sondern dass wir regelmäßig wenigstens einmal im Jahr zusammenkommen und uns berichten lassen, wie das Projekt voranschreitet. Ich glaube, es ist einfach wichtig, dass wir als Vertreter der Öffentlichkeit darauf achten, dass das Projekt vorankommt. Es wird noch in diesem Jahr ein Vortreffen mit meinem Ministerialdirektor geben, und im nächsten Jahr werde ich den alten Projektbeirat einladen. Wir haben lange gezögert, weil der Bund gesagt hatte, er mache nicht mehr mit. Aber wir lassen uns davon nicht abhalten. Wir werden das trotzdem machen, weil ich glaube, dass es gut ist, darauf zu achten und gegebenenfalls auch Druck zu machen.

Damit komme ich zum zweiten Projekt, das uns in diesem Jahr in besonderer Weise befasst hat – es stammt eigentlich noch aus der Vorphase –, nämlich der Tunnel Rastatt. Hier ist es aufgrund einer Havarie zu Wasser- und Erdrückungen gekommen – nachdem die Tunnelbohrmaschine schon durch war; das geschah also dahinter, nicht davor. Das war zunächst unerklärlich. Es hat die darüber liegende Strecke zum Einbruch gebracht, weswegen die Strecke über gut sechs bis sieben Wochen für den Zugverkehr gesperrt werden musste.

Das war in doppelter Weise fatal, denn in dieser Zeit war es kaum möglich, den Güterverkehr komplett über die Schiene abzuwickeln. Es ist auch sichtbar geworden, dass dieses System der kompletten Konzentration auf die Haupttrasse und der Vernachlässigung aller sogenannten Nebentrassen fatale Konsequenzen hat. Wenn die Haupttrasse irgendwann einmal, aus welchen Gründen auch immer, unterbrochen ist, dann haben wir keinen Ersatz. Es ist auch schwierig, über Frankreich zu fahren, weil die Strecken dort auch nicht so ertüchtigt sind, wie man es sich vorstellt.

Dann hat die Deutsche Bahn den großen Fehler gemacht, dass auf der sogenannten Gäubahn – das ist die Strecke von Stuttgart über Singen nach Zürich – etwa 15 km in Bau bzw. in Sanierung waren. Da waren auf 15 km die Gleise ganz herausgerissen, sodass es keine Ersatzverkehrsmöglichkeit gab. So musste der Verkehr zum Teil ganz weiträumig über den Brenner abgefahren werden. Wir haben die an sich lächerliche Situation gehabt, dass Güterzüge mit Elektroloks von Dieselloks durch das Neckartal durchgeschleppt wurden, weil die Gleise teilweise nicht elektrifiziert sind, weil sie teilweise nicht ausgebaut sind.

Ich habe das erneut zum Anlass genommen, dem Bund deutlich zu machen, dass wir mehr Redundanzen im Netz brauchen, und zwar nicht nur für solche Fälle, sondern ganz generell muss das Netz leistungsfähiger werden, muss also Zweigleisigkeit hergestellt und das Netz elektrifiziert werden. Wir hatten das für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Ich muss sagen: Ich bleibe auch dabei. Wir werden das dem Bund immer wieder weiter als Projekt nennen. Das ist notwendig. Ich begrüße es außerordentlich, dass der Oberrheinrat in diesem Sinn immer wieder aktiv geworden ist und eine Resolution verabschiedet hat. Ich hoffe, Sie unterstützen uns da weiter; denn es ist

absehbar, dass es noch gut 20 Jahre dauern wird, bis wir das dritte und vierte Gleis haben werden. Das heißt, die Rheinschiene wird immer ein Engpass sein. Es kann immer etwas passieren. Deswegen ist es so dringend notwendig, dass wir funktionierende Nebenstrecken haben, auf denen zukünftig dann auch – das sowieso – Verkehr stattfinden kann.

Ich komme zum Projekt Hochrheinbahn. Auch das ist ein Projekt, bei dem ich mich noch sehr gut daran erinnere, wie ich in meinem ersten Jahr vor Ort war. Frau Dammann war, glaube ich, damals frisch als Landrätin gewählt. Die Bürger haben mir zugerufen: „Wann geht es endlich los?“ Ich habe gesagt: „In zwei, drei Jahren.“ Dann bin ich ausgepiffen worden. Inzwischen sind es schon sechs Jahre, und es ist noch immer nicht losgegangen.

Sie sehen daran einfach: Wir brauchen bei allen Projekten ewig lange, bis es überhaupt losgeht, und das Bauen dauert dann auch noch einmal eine Zeit. Ich bin ein Treiber in dieser Sache. Wir sind bereits weit fortgeschritten gewesen. Aber ich muss dazusagen: Das war jetzt nicht allein deutsches Unvermögen, sondern das Projekt Hochrheinbahn war von Anfang an ein kooperatives Projekt mit den Kantonen der Schweiz und dem Schweizer Bund. Wir hatten schon einen schönen Finanzierungsvertrag unterschrieben. Dann hat der Schweizer Bund seine Finanzierungszusage für dieses Projekt zurückgezogen. Das hat uns um Jahre zurückgeworfen, weil die Finanzierungs-konzeption dadurch völlig neu erarbeitet werden musste.

Wir haben dieses Projekt dann beim deutschen Bund angemeldet. Das ist beim deutschen Bund als Projekt abgelehnt worden. Wir nehmen jetzt wieder einen Anlauf, um es als sogenanntes Gemeindeverkehrsfinanzierungsprojekt zu finanzieren. Da würde der Bund einen Teil finanzieren, einen anderen Teil das Land, einen dritten Teil die Kommunen entlang der Strecke, und die Schweizer Seite würde sich an dem kommunalen Anteil und dem Landesanteil jeweils zur Hälfte beteiligen. Das ist die Grundidee. Da sind wir uns jetzt vor Ort wieder einig.

Wir haben inzwischen auch die nächsten Planungsphasen, die dritte und die vierte Planungsphase, abgeschlossen und können eigentlich sagen: Planerisch bringen wir das jetzt auf jeden Fall durch. Jetzt ist es an der Zeit, dass uns alle unterstützen, damit wir das als binationales und als GVFG-Projekt durchziehen. Wir brauchen das, denn gerade entlang des Hochrheins gibt es richtig viel Verkehr, und es wird auch noch lange dauern, bis die Autobahn A 98 fertig ist. Man weiß auch nicht, in welcher Dimension sie dann fertig wird. Daher ist es, glaube ich, dringend notwendig, dass wir in diesem Fall mit der Schiene vorankommen.

Wir haben vor, diese Strecke in einem kooperativen Finanzierungssystem im Halbstundentakt zu bedienen. Einen Teil der Stunden zahlen wir, den anderen die Schweiz. So kommt dann ein Halbstundentakt zusammen. In Verdichtungsbereichen würde es dann noch engeren Verkehr geben. Die Schweizer Seite plant z. B. einen Viertelstundentakt im Bereich der S-Bahn Schaffhausen. Ich glaube, dass das Angebot dort perspektivisch

richtig gut wird. Das ist auch notwendig, weil sonst alles über die Straßen ginge und die Orte dann verstopft wären.

Ich komme zum vierten Projekt. Das ist der S-Bahn-Knoten Basel, Agglo Basel. Dazu haben wir in diesem Jahr einen wichtigen Vertrag geschlossen und einen Verein gegründet, der das ganze Projekt nach vorn bringen möchte. Das ist ein trinationaler Verein. Die Schweizer Seite ist natürlich führend und planend, Basel Region und die Kantone. Das Herzstück ist geplant mit einer unterirdischen Tunnelung von Basel. Dazu kann ich nur sagen: Ich wünsche viel Glück, dass sie mehr Glück haben als wir in Stuttgart und dass es auch kostengünstiger wird. Jedenfalls ist dieses Herzstück ein zentrales Element des Ausbaus der S-Bahn.

Die deutsche Seite hat drei Zulaufstrecken aus dem Norden, die wir gern weiterbetreiben und auch verstärken wollen, z. B. die Wiesentalbahn, die sehr erfolgreich reaktiviert worden ist und heute im 30-Minutentakt sehr viele Pendler aus Deutschland Richtung Schweiz bringen wird. Wir haben perspektivisch insgesamt vor, dass die S-Bahn aus allen Richtungen, glaube ich, richtig gut ausgebaut wird. Auch dies ist natürlich ein großes Projekt, das noch viele Jahre dauern wird.

Wir wollen weiter, dass in der Hauptverkehrszeit zwischen Lörrach und Basel dann auch richtig viel Schienenverkehr stattfindet. Perspektivisch sollen es vier Züge pro Stunde sein.

Schließlich soll der Badische Bahnhof weiterhin ein wichtiger Fernbahnhofknoten des deutschen Schienenverkehrs sein, auch in der Verbindung mit der Schweiz und natürlich auch für diejenigen, die dann weiter nach Frankreich wollen.

Lassen Sie mich anhand der Beispiele, die wir hier im Dreiländereck und im Rheintal haben, noch etwas zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr sagen. Wir haben in Deutschland lange Zeit einen einzigen großen Verkehrsvertrag gehabt, der das für den Nahverkehr in Baden-Württemberg geregelt hat. Inzwischen haben wir diesen großen Verkehrsvertrag, der im letzten Jahr ausgelaufen ist, in etwa 20 Teilnetze zerlegt. Diese sind jetzt weitgehend ausgeschrieben. Wir haben verschiedene Betreiber und verschiedene Teilnetze, ohne dass die Netze auseinanderfallen. Die Verknüpfung bleibt bestehen, die Betreiber sind allerdings unterschiedlich.

Im Bereich des Rheintals wird der Schienenverkehr ab 2020 mit hochmodernen neuen Zügen gefahren werden. Wir werden zwischen Basel und Karlsruhe einen Stundentakt einrichten – einmal etwas langsamer, praktisch mit einem Halt an jedem Ort, und einen etwas schnelleren, bei dem einige kleinere Orte nicht mehr angefahren werden.

Wir werden von Müllheim Richtung Basel zusätzlich im Hauptverkehr einen Halbstundentakt einrichten, einfach weil wir spüren, dass die Nachfrage auf dieser Trasse auf der Schiene ganz hoch ist. Wir müssen aber auch da feststellen: Wir können jetzt nicht

mehr ausbauen, obwohl zum Teil mehr gewünscht ist, weil wir das dritte und vierte Gleis nicht haben. Abhängig von der Realisierung des dritten und vierten Gleises können wir das Angebot dann noch einmal verbessern. Wir glauben, dass das auch notwendig ist.

Ich freue mich, dass wir auch einige kleinere Projekte realisieren konnten. Ganz klein waren sie auch wieder nicht. Wir haben in diesem Jahr die Straßenbahn zwischen Kehl und Straßburg eingeweiht. Das war ein richtig großes Ereignis. Die französische Seite hat das gefeiert wie den Durchbruch einer großen internationalen Achse. Daran kann man sehen, wie wichtig das auch der französischen Seite war. Ich war sehr froh, dass wir das über die dortige neue Rheinbrücke geschafft haben. Sie musste ja auch für die Straßenbahn neu gebaut werden.

Wir haben natürlich weiterhin noch offene Wunden. Es fehlen noch Brücken zwischen Colmar und Freiburg. Das ist eine alte Achse, die derzeit nicht besteht, aber Sinn machen würde.

Im Bereich Müllheim/Mulhouse werden wir uns zunächst einmal mit einem wenigstens stabilen Zweistundentakt begnügen. Da sind aber auch die Bedarfe beim Verkehr noch nicht so groß, dass man das erhöhen müsste. Ich erinnere mich noch an einen alten Konflikt zu den „Blauwal“-Zügen, bei dem manchem im Landtag erst einmal klar geworden ist, dass das eine bedeutende Verknüpfung zwischen Deutschland und Frankreich ist.

Meine Damen und Herren, Sie sehen: Wir haben eine Reihe von Aufgaben in Arbeit. Manches ist erledigt, aber es ist eher wenig erledigt. Wir haben noch einiges vor uns. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass es immerhin eine sehr gut funktionierende TGV-Verbindung gibt, eine schnelle Verbindung zwischen Stuttgart und Paris. Es ist wirklich grandios, dass man quasi in der Hälfte der Zeit von Stuttgart nach Paris kommen kann, als man mit der Schiene nach Berlin braucht. Trotzdem fahren wir häufiger nach Berlin als nach Paris. Aber das zeigt einfach: Wenn eine gute Schienenverbindung da ist, dann wird diese auch genutzt. Inzwischen fliegt kaum mehr ein Flugzeug zwischen Stuttgart und Paris, einfach weil das eine so gute Schienenverbindung ist. Das wollen wir ja im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Wir wollen, dass die Verkehre, die auf der Schiene abwickelbar sind, auch auf der Schiene abgewickelt werden können. Deswegen dränge ich auch immer wieder darauf, dass die sogenannte Gäubahn, die Verbindung zwischen Stuttgart und Zürich, ausgebaut wird; denn auch das ist eine Distanz, bei der Fliegen eigentlich Unsinn ist. Trotzdem wird noch geflogen, weil der Zugverkehr trotz aller Bemühungen noch etwas zu langsam ist.

Meine Damen und Herren, ich habe jetzt vor allem über den Schienenverkehr gesprochen. Das war auch mein Auftrag. Natürlich haben wir in diesem Bereich auch noch Straßenverkehr. Die Autobahn A 5 ist hoch belastet. Sie ist im Bereich Baden-Württemberg eigentlich auf der gesamten Nord-Süd-Achse als Ausbauachse im Bundesverkehrswegeplan enthalten, und zwar in der Regel sechsspurig. Einige Teile sind nicht im

Vordringlichen Bedarf enthalten. Wir werden aber die Strecken, die parallel zur Rheintalbahn verlaufen, auf jeden Fall zeitgleich vorziehen und parallel bauen müssen, auch wenn wir sonst nicht Projekte, die nicht im Vordringlichen Bedarf stehen, schon jetzt planen. Aber es wäre krasser Blödsinn, wenn wir jetzt nur die Schiene und erst hinterher die Straße pflanzen. Dabei würden wir ziemlich viele Synergieeffekte verspielen und wahrscheinlich auch große Fehler machen.

Meine Damen und Herren, das war mein Bericht. Ich hoffe, Sie sehen: Wir sind engagiert. Wir sind auch nicht zufrieden. Wir hoffen sehr auf Ihre Unterstützung, denn wir brauchen solche Initiativen und solche Einrichtungen wie diesen Oberrheinrat, um genau diese Art von Mobilität voranzutreiben.

Vielen Dank.

(Beifall)

Präsident Josef Frey: Vielen Dank, Herr Minister. Es ist eben nicht nur wichtig, zwischen Straßburg und Kehl gut verbunden zu sein, sondern es ist auch Tradition, zwischen Stuttgart und Paris eine gute Verbindung zu haben. Insbesondere wenn eine schlagkräftige Bundesregierung im Augenblick noch fehlt, springen wir gern in die Bresche, die Achse Deutschland–Frankreich z. B. auch über Stuttgart–Paris zu schlagen.

Herr Minister, Sie lassen zu, dass wir noch ein paar Fragen stellen können. Wir haben ja nachher auch noch eine Resolution, die Sie erwähnt haben. Ich würde Herrn Landrat Dr. Schnaudigel, den Vorsitzenden der Kommission Verkehr, Raumordnung und Katastrophenhilfe, bitten, damit kurz auch noch eine Frage und eine Vorstellung dieser Resolution zum Rhein-Alpen-Korridor zu verbinden. Sie können sich in der Zwischenzeit überlegen, ob auch Sie noch eine Frage an den Minister stellen möchten.

Herr Dr. Christoph Schnaudigel: Vielen Dank, Herr Präsident. – Sehr verehrter Herr Minister, ich habe keine Frage. Sie haben das Thema Unterstützung angesprochen. Da wollte ich im Vorgriff auf die Resolution, die wir heute hoffentlich verabschieden werden, Ihnen einfach die Unterstützung des Oberrheinrats signalisieren, was den Ausbau der Rheintalstrecke insgesamt anbetrifft. Ich denke, das ist schon in mehreren Resolutionen von unserer Seite ein großes Anliegen gewesen.

Wir haben dieses Mal auch die Belange der Schweiz mit aufgenommen: Dabei geht es um den Juradurchstich für den Wisenbergtunnel, der dann ja notwendig würde.

Wir haben aber in der Resolution gleichzeitig das Thema aufgenommen, das Sie angesprochen haben, dass wir in Zukunft auch nicht alles auf diese eine Strecke konzentrieren dürfen. Wir bitten und fordern, dass man auch nach Varianten schaut. Die Havarie im Rastatter Tunnel hat gezeigt, dass das auf Dauer so keine Lösung ist.

Wir sprechen da unabhängig von den Infrastrukturmaßnahmen auch organisatorische und technische Maßnahmen an, z. B. im Hinblick darauf, dass es fast nicht möglich ist, dass beispielsweise Güterverkehre über die französische Seite geführt werden, weil man dann Dolmetscher braucht, während gleichzeitig ein Lkw-Fahrer aus Moldawien – ich sage es jetzt einmal etwas salopp – ohne Französischkenntnisse über Frankreich fahren kann. Vielleicht gibt es da auch einfachere Regelungen, die uns im Falle einer hoffentlich nicht wiederkehrenden Havarie oder weiterer Engpässe Möglichkeiten erlauben, damit wir da auch etwas flexibler vorgehen könnten.

Ich denke, auch das Vorgehen, das Sie angesprochen haben, was den Beirat und andere Bürgerbeteiligungen betrifft, ist in anderen Resolutionen von uns schon Thema gewesen. Das ist sicher auch Maßstab für weitere Ausbaumaßnahmen entlang des Oberrheins, die ja noch kommen werden.

Wir haben uns in Resolutionen auch schon mit der Hochrheinstraße und ihrer Elektrifizierung auseinandergesetzt. Auch da können Sie mit unserer Unterstützung rechnen, ebenso was das Projekt S-Bahn Basel in der Agglomeration anbetrifft und auch bei den Straßenprojekten. Beispielsweise ist der Ausbau der A 5 ein großer Wunsch von Ihnen. Da stelle ich Ihnen einfach auch noch einmal unsere Resolutionen anheim. Bei dem, was Sie angesprochen haben, können Sie sicher sein: Die Unterstützung des Oberrheinrats, insbesondere der Kommission Verkehr, Raumordnung und Katastrophenhilfe, ist Ihnen bei diesen Fragen sicher.

Danke sehr.

Frau Brigitte Klinkert: Vielen Dank, Herr Minister, für Ihr Engagement in dieser Frage der Mobilität. Sie haben – dafür danke ich – von der Eisenbahnverbindung zwischen Colmar und Freiburg gesprochen. Das ist eine Verbindung, die einen starken Austausch zwischen Colmar, Freiburg und dem ganzen Bereich dort ermöglichen wird. Das ist ein Bereich, in dem die Bevölkerung sehr dicht ist. Wir haben auf unserer Seite des Rheins – aber auch auf Ihrer Seite des Rheins ist es so – eine Straße, die diese Verbindung jetzt garantiert. Aber das ist nur eine kleine Straße, die sehr überlastet ist. Da ergeben sich mitunter auch Sicherheitsprobleme, vor allem wenn es um die Lastwagen geht. Ich wollte Ihnen nur sagen, dass wir Sie in der Frage der Schienenverbindung zwischen Colmar und Freiburg voll und ganz unterstützen.

Ich habe auch in einem Gespräch mit Präsident Macron darüber gesprochen, als er zur Einweihung des Hartmannsweilerkopfs im Elsass gekommen ist. Unser Staatspräsident hat dieses Projekt sehr positiv aufgenommen. Er hat den Präfekten des Oberrheins gebeten, diese Angelegenheit auch dem Verkehrsminister in Paris vorzutragen. Sie wissen natürlich, dass diese Eisenbahnverbindung voraussetzt, dass da eine Brücke gebaut wird. Dort ist übrigens die einzige Brücke über den Rhein, die seit dem Krieg niemals wiederaufgebaut worden ist. Das hat also auch einen symbolischen Wert und eine symbolische Bedeutung.

Dieses Projekt wird auch eine Rolle spielen im Zusammenhang mit den Kompensationen, die im Zusammenhang mit der Schließung des Kernkraftwerks Fessenheim gezahlt werden müssen. Die Schließung wird ja gegen Ende des Jahres erfolgen. Diese Schienenverbindung wird es uns ermöglichen, in diesem Bereich auch zusätzliche wirtschaftliche Ansiedlungen vorzunehmen.

Sie wissen, dass auf deutscher Seite die Zugverbindung zwischen Freiburg und Breisach schon funktioniert. Auf französischer Seite haben wir ein Gleis zwischen Colmar und Volgelsheim. Auf französischer Seite werden also die entsprechenden notwendigen Arbeiten für die Anpassung und für die Erstellung der restlichen Strecke bis zum Rhein fortgesetzt werden müssen. Das Ganze hat eigentlich schon grünes Licht, damit dieses Projekt endlich vorankommt, das eigentlich schon seit dem Ende des Krieges angebracht ist. Ich möchte Ihnen nur versichern, dass wir Sie da voll unterstützen werden.

Minister Winfried Hermann: Diese fehlende Brücke entspricht den fehlenden Gleisen auf der Gäubahn. Diese sind nach dem Krieg ebenfalls als Reparationen herausgerissen worden. Deswegen haben wir seitdem auf etwa 50 km eine eingleisige Strecke. Es ist aus meiner Sicht eher peinlich, dass man es 70 Jahre nach dem Krieg noch immer nicht geschafft hat, diese bedeutenden Infrastrukturen wiederaufzubauen. Ich freue mich sehr, dass Sie das Präsident Macron vorgetragen haben; denn ich glaube, dass wir entlang der Grenze zwischen Deutschland und Frankreich schauen müssen, wo wir den kleinen Grenzverkehr zwischen den beiden Ländern mit kleineren Projekten – die auch nicht ganz klein sind – verbessern können. Bevor wir Trassen von Paris nach Bratislava fertigstellen, sollten wir, glaube ich, die Strecken zwischen Deutschland und Frankreich in der Nähe angehen.

Ich glaube, dass das auch ein Appell an die neue deutsche Bundesregierung ist: Wir müssen mehr für die grenzüberschreitenden Verkehre tun. Wir haben in Richtung Polen, in Richtung Tschechien überall ähnliche Probleme. Die Infrastrukturen sind einfach nicht so leistungsfähig, wie heute der Verkehrsbedarf ist. Das führt dazu, dass die Straßen extrem überlastet sind, weil die Schiene nicht modernisiert worden ist. Deswegen brauchen wir vielleicht ein besonderes Programm grenzüberschreitender Schienenverkehrsprojekte. Das ist, glaube ich, angesagt.

Wir haben das beim Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Der Bund hat das abgelehnt. Aber ich gebe mich damit nicht zufrieden. Ich möchte, dass wir solche Projekte unbedingt angehen.

Herr Rémi Bertrand: Zur Ergänzung dessen, was Brigitte Klinkert zum Thema „Grenzüberschreitende Verkehre“ gesagt hat, jetzt etwas nördlicher Richtung Karlsruhe. Auch da haben wir nachgedacht. Jetzt geht es auch um Schienen und Brücken, die es noch gibt, z. B. zwischen Rastatt und Hagenau. Der Bürgermeister von Hagenau sitzt ja hier an meiner Seite. Auch da denken wir darüber nach, wie wir im kleinen Grenzverkehr

zwischen starken Arbeitsmarkregionen wie Rastatt, Karlsruhe und Hagenau mehr Möglichkeiten für einen intensiveren Kontakt schaffen können. Auch da werden wir Ihre Hilfe brauchen, um das durchzusetzen. Es geht um den kleinen Grenzverkehr. Das kann man nicht mit den großen Projekten vergleichen. Vielmehr geht es hierbei lediglich um den kleinen Grenzverkehr. Da geht es darum, dass die Menschen näher zusammenrücken können, und das eben auch auf der Schiene.

Jetzt aber etwas zum Thema Straßenverkehr. Da hat es in letzter Zeit einige Schwierigkeiten gegeben. Vor allem muss zwischen Gamsheim und Rheinau eine neue Brücke über den Rhein erstellt werden. Das Departement Bas-Rhin, das ich auch vertrete, hat bisher keine Autobahnverbindung nach Deutschland. Wenn die Brücke wegen der Bauarbeiten gesperrt werden muss – die Bauarbeiten werden fünf oder acht Monate dauern –, haben wir eigentlich keine Alternative, sondern dann muss man nach Süden über Straßburg ausweichen oder nach Norden über Iffezheim. Das sind dann die Umleitungen. Zwischen den beiden Brücken dort gibt es nichts, was wir noch nutzen könnten. Da frage ich mich noch immer, was wir tun sollen, wenn es morgen auf der einen oder der anderen Brücke dort auch noch ein Problem gibt, während sich die dritte Brücke gerade im Bau befindet. Was geschieht dann, gerade auch im Hinblick auf die Pendler und die Wirtschaft?

Wir haben von der Freiburger Industrie- und Handelskammer gehört, dass man auch dort darüber debattiert. Sechs Monate lang hat man darüber debattiert. Wir haben auch die Arbeiten so lange ausgesetzt, um für alle Beteiligten und alle Betroffenen eine Übereinkunft zu erzielen, auch für die Wirtschaft. Das sind Dinge, die man auch im Auge behalten sollte. Ich danke Ihnen, dass Sie diese Fragen heute hier im Oberrheinrat angesprochen haben.

Minister Winfried Hermann: Vielen Dank für diese wichtigen Hinweise. In dieser Diskussion wird mir irgendwie klar, dass es wahrscheinlich doch sinnvoll wäre, nicht nur Resolutionen zu verabschieden – auch das ist wichtig –, sondern dass wir uns vielleicht auch einmal treffen, wo wir dann alle diese Projekte einmal auf den Tisch legen und die Probleme besprechen, die Wünsche besprechen und dann überlegen: Wer muss jetzt welche Handlungen in die Wege leiten? Was können wir zusammen tun? Sonst werden wir immer wieder Resolutionen verfassen und uns beklagen, dass nichts passiert. Ich glaube, wir müssen das irgendwie in ein operatives Geschäft überführen.

Präsident Josef Frey: Dann können Sie schon einmal die Terminkalender herausnehmen, um die Daten für die Gesprächstermine festzulegen.

Herr Daniel Adrian: Herr Minister, ich möchte die Gelegenheit nutzen, dass Sie da sind, um Ihnen zu sagen, dass ich das, was Frau Klinkert gerade zum Thema „Schiennenverbindung Freiburg–Colmar“ gesagt hat, voll und ganz unterstütze. Dazu haben wir uns ja am letzten Freitag auch im Rahmen der Oberrheinkonferenz verpflichtet.

Ich möchte aber auch die Gelegenheit nutzen, um Ihnen zu sagen, dass wir im Süden des Elsass, im Süden Badens auch dieses Problem des Übergangs von einem Land zum anderen haben. Wir wissen das. Selbst angesichts der Freundschaft zu unseren Schweizer und Baseler Freunden ist es so, dass Basel jeden Morgen und jeden Abend durch die vielen Grenzgänger und Pendler gewissermaßen verstopft wird.

Ich habe Ihnen vorhin zugehört, und ich danke Ihnen für das, was Sie uns vorgetragen haben. Aber wir haben noch nicht vom Euro-Flughafen, vom EuroAirport, gesprochen. Das ist ein trinationaler Flughafen. Der muss die entsprechenden Zugänge haben. Da erinnere ich daran, dass wir uns in dieser Gegend um Basel herum bemüht haben – in der Gegend von Saint-Louis und in der Umgebung dieses Flughafens –, die Dinge flüssiger zu gestalten. Natürlich ist das Herzstück und ist der Anschluss über die Schiene wichtig. Aber wir brauchen auch eine zusätzliche Brücke über den Rhein; denn die Brücke, die jetzt da ist, wird in Zukunft nicht alles verarbeiten können. In 30 Jahren werden wir sicher andere Kraftfahrzeuge haben, aber es wird noch immer Kraftfahrzeuge geben. Diese müssen irgendwie über den Rhein kommen.

Herr Minister, ich nutze die Gelegenheit, um Ihnen noch einmal die Problematik vor Augen zu führen, auf die wir immer wieder hinweisen. Ich schließe mich voll und ganz Ihrem letzten Vorschlag an, dass wir uns nicht nur auf die Entschließungen beschränken dürfen, sondern dass es wichtig ist, sich einmal ganz konkret und praktisch zusammenzusetzen, gemeinsam den Finger auf die Wunde zu legen und zu sagen, was wir tun müssen und wie die Dinge konkret in der Praxis aussehen und geändert werden müssen.

Minister Winfried Hermann: Noch einmal vielen Dank für die Unterstützung. Ich will mein Angebot vielleicht noch einmal präzisieren. Im Rahmen der Sitzungen des Oberrheinrats und der Oberrheinkonferenz könnten wir doch einfach vor oder bei der nächsten Sitzung vorgeschaltet bzw. beige-schaltet in einer solchen Arbeitskonferenz unter der Überschrift „Brücken – kleiner Grenzverkehr entlang des Rheins“ einmal sprechen und das vielleicht so gut vorbereiten, dass jede Seite auch klar auf den Tisch legt, was der Bedarf ist, wie die Möglichkeiten eingeschätzt werden, welche Kosten geschätzt werden und welche weiteren Anschlüsse möglich wären, sodass man dann in ein operatives Verfahren übertritt. Das wäre, glaube ich, eine gute Sache. Wir, das Land Baden-Württemberg, sind jedenfalls gern dabei. Auch wir wissen, dass die Elektroautos nicht fliegen können.

Präsident Josef Frey: Vielen Dank, Herr Minister. – Ich glaube, das war jetzt wirklich ein umfassender Überblick. Gerade den letzten Vorschlag werden wir in der Kommission von Herrn Landrat Schnaudigel aufnehmen, um eine solche Sitzung vorzubereiten, um dann auch eine Liste der Brücken – „Brücken“ im weiteren Sinn gedacht – zu haben und das dann zu konkretisieren.

Sie sehen, es geht etwas. Es geht auch etwas voran. Am nächsten Samstag, am 9. Dezember, wird die Traminie zwischen Basel und Saint-Louis eingeweiht. Das geschieht Stück für Stück: Nach Kehl, nach Weil und nach den „Blauwal“-Zügen gehen wir hier Schritt für Schritt voran, diese Brücken wieder zu reaktivieren.

Ich sage vielleicht einfach als Ergänzung noch einmal, warum das so wichtig ist. Wir haben ein Programm für die berufliche Bildung, z. B. für Franzosen in Deutschland. Ein großes Problem ist, dass junge Leute, die noch keinen Führerschein haben, die eine Ausbildung in Deutschland machen wollen, schlicht kein Fahrzeug haben, um dorthin zu kommen. Deswegen funktioniert das häufig nicht. Insofern brauchen wir hier öffentliche Verkehre über Brücken, damit diese jungen Menschen ihrer Ausbildung nachkommen können.

Noch einmal vielen Dank, Herr Minister. Wir hoffen auf eine weitere gute Zusammenarbeit bis zum nächsten Mal hier im Oberrheinrat.

Minister Winfried Hermann: Vielen Dank auch meinerseits und gute Beratungen.

(Beifall)

Punkt 6
Genehmigung des Sitzungsprotokolls der Plenarsitzung vom
19. Juni 2017

Präsident Josef Frey weist darauf hin, dass die französische Fassung des Protokolls den Sitzungsunterlagen beigelegt sei.

Herr Alexander Schoch macht darauf aufmerksam, dass bei der Anwesenheitsliste die schweizerische Delegation und ein Teil der badischen Delegation nicht aufgeführt seien.

Präsident Josef Frey erwidert, dies werde per E-Mail nachgereicht.

Das Sitzungsprotokoll der Plenarsitzung vom 19. Juni 2017 wird einvernehmlich genehmigt.

Punkt 7

Bericht zu laufenden Resolutionen durch den Vorsitzenden

Präsident Josef Frey legt dar, in einer Synopse seien die bisher verabschiedeten Resolutionen aufgelistet. Darüber hinaus gebe es eine Tischvorlage aus Rheinland-Pfalz und eine Tischvorlage vom schweizerischen Bundesamt für Kommunikation BAKOM. Ferner gebe es Stellungnahmen aus Rheinland-Pfalz, aus Baden-Württemberg, von der Nordwestschweizer Regierungskonferenz und einigen Bundesbehörden. Stellungnahmen aus Frankreich stünden noch aus und würden nachgereicht.

Es sei wichtig, dass jede Kommission die Stellungnahmen daraufhin prüfe, ob die gestellten Fragen tatsächlich beantwortet seien oder ob auf nicht gestellte Fragen geantwortet worden sei, und gegebenenfalls noch einmal nachhake. Manchmal würden erst nach einem zweiten oder dritten Schritt die passenden Antworten gegeben.

Unterschiedliche Auffassungen gebe es bezüglich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Rettungsdienste. Während die schweizerischen und deutschen Bundesbehörden hier Handlungsbedarf sähen, halte das Landesministerium in Stuttgart keinen Handlungsbedarf für gegeben. Aus diesem Grund habe er ein Gespräch anberaumt, um diese Frage zu klären. Hinsichtlich der unterschiedlichen Frequenzen der Kommunikationsmittel bestehe sicher ein Handlungsbedarf.

Punkt 8

Arbeiten und neue Resolutionsentwürfe der Kommissionen – Berichte der Kommissionspräsidien

a) Kommission Kultur, Jugend, Ausbildung und Sport

Bericht: Barbara Schleicher-Rothmund, Vorsitzende

Beschluss:

Vermittlung der Sprache des Nachbarn Deutsch und Französisch entlang der deutsch-französischen Sprachgrenze in der Großregion und in der Oberrheinregion

Frau Barbara Schleicher-Rothmund: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben Ihnen vonseiten unserer Kommission eine Resolution mit dem Titel „Vermittlung der Sprache des Nachbarn – Deutsch und Französisch entlang der deutsch-französischen Sprachgrenze in

der Großregion und in der Oberrheinregion“ vorgelegt. Hintergrund hierfür ist, dass wir das Thema für sehr, sehr wichtig halten. Wir rufen es in unserer Kommission regelmäßig immer wieder auf.

Bei dieser Resolution ist das Besondere, dass wir im Herbst – ich glaube, es war im September – eine gemeinsame Sitzung mit dem Interregionalen Parlamentarierrat hatten und einmal geschaut haben und uns haben berichten lassen, was für Anstrengungen unternommen werden, um die Zweisprachigkeit zu fördern. Da gab es viele Projekte. Nichtsdestotrotz stellen wir immer wieder fest, dass die Zweisprachigkeit leider ein wenig auf dem Rückmarsch ist.

Dem wollen wir entgegenreten und bitten mit dieser Resolution noch einmal darum, dass ein entsprechendes Konzept erarbeitet wird, damit es einfach schneller und besser geht.

Inwieweit diese Resolution tatsächlich Früchte tragen wird, weiß ich nicht. Aber ich glaube, das ist eines der dicksten Bretter, die wir hier zu bohren haben. Da gilt einfach wirklich der Karthagogrundsatz: Wir müssen es immer wieder sagen, immer wieder sagen und immer wieder darauf hinwirken.

An der Resolution muss noch eine kleine Änderung vorgenommen werden. Ich hatte Ihnen gesagt, dass wir auch im IPR darüber gesprochen haben. Der IPR hat am 1. Dezember getagt und hat diese Resolution in dieser Form schon beschlossen. Das heißt, wir würden jetzt den zweiten Schritt gehen. Es ist meiner Ansicht nach ein schönes Zeichen, dass zwei grenzüberschreitende Gremien sagen: Kümmert euch um die Zweisprachigkeit! Fördert sie weiterhin!

Das bedeutet, dass Ziffer 6 der Resolution nicht mehr mit den Worten „strebt an ...“ beginnt, sondern nun lautet:

begrüßt, dass eine entsprechende Empfehlung auch durch den Interregionalen Parlamentarier-Rat für die Großregion (IPR) verabschiedet wurde.

Wenn Sie damit einverstanden wären, würde ich Sie um Zustimmung zu dieser Resolution bitten.

Präsident Josef Frey: Vielleicht können wir noch ergänzen, dass der Beschluss am 1. Dezember getroffen wurde. Auf Seite 2 der Beschlussempfehlung lautet dann die Ziffer 6:

begrüßt, dass eine entsprechende Empfehlung auch durch den Interregionalen Parlamentarier-Rat für die Großregion (IPR) am 1. Dezember 2017 verabschiedet wurde.

Herr Claude Sturni (Dolmetscherübersetzung): Ich darf im Namen der Gemeinde Hagenau hier etwas dazu sagen. Die Frage der Zweisprachigkeit und die entsprechenden Kompetenzen, was die Beherrschung der Sprache des Nachbarlands angeht, sind Themen, die uns schon immer beschäftigt haben, seit Hagenau existiert. Die Großgemeinde Hagenau ist 2017 entstanden. Wir wissen in dieser Großgemeinde sehr wohl, dass die Zukunft dieser grenzüberschreitenden Beziehungen darauf aufbaut und voraussetzt, dass man die Sprache des Nachbarlands versteht und auch einigermaßen beherrscht. Das heißt, dass man auch das Elsässische fördert. Sie, die Sie aus Baden kommen, verstehen das ja sehr gut.

Die Schwierigkeit liegt aber darin, dass es gar nicht so einfach ist, die Lehrer hierfür zu finden, die heute auf die Bedürfnisse der Familien und der Eltern eingehen können. Denn heute ist es so, dass hier im nördlichen Elsass wirklich der Wunsch besteht, diese Zweisprachigkeit, die in den Familien zum Teil verloren gegangen ist, wieder zu fördern. Da setzt man in Frankreich auf das nationale Bildungswesen, damit auch hier wieder diese Zweisprachigkeit für das Deutsche im Elsass gefördert wird.

Ich möchte deshalb voll und ganz das unterstützen, was hier vorgeschlagen wird. Ich stimme unserer Vorsitzenden auch darin zu, dass das eine Aufgabe ist, die wirklich ein dickes Brett ist. Aber dieses Brett muss gebohrt werden. Das ist etwas ganz Wesentliches für unsere Zusammenarbeit hier im Grenzbereich.

Frau Brigitte Klinkert (Dolmetscherübersetzung): Ich möchte diese Resolution, die uns vorliegt, natürlich unterstützen und Ihnen sagen, dass wir im Departement Haut-Rhin, aber auch im Departement Bas-Rhin jetzt nach pragmatischen Lösungen suchen, wie z. B. auch Schüleraustausche auf beiden Seiten des Rheins stattfinden können, damit die Jugendlichen sich kennenlernen und auch Lust bekommen, die Sprache des Nachbarlands zu verstehen.

Als ich mit Staatspräsident Macron gesprochen habe, habe ich ihm einen Vorschlag machen können. Er hat auch positiv reagiert. Er hat das fast schon übernommen. Ich habe gesagt, dass wir in unserem Bereich hier am Rhein vielleicht daran denken könnten, im Rahmen des Lehrplans oder auch außerhalb des Lehrplans dafür zu sorgen, dass wir im Elsass auch Studenten, die kurz vor dem Abschluss stehen, aufnehmen können, die vielleicht für sechs Monate oder für ein ganzes Jahr zu uns kommen und die dann unseren Schülern so eine Art Gesprächsunterricht geben bzw. Konversation mit dem Deutschen üben können. Ich habe das auf französischer Seite angeregt, aber vielleicht ist so etwas auch auf deutscher Seite möglich.

Herr Rüdiger Klos: Ich kann nur jedes Wort unterstreichen, was Frau Präsidentin Klinkert eben gesagt hat. Wir sehen es im Zusammenwirken der Regionen hier am Oberrhein als eminent wichtig an, dass Schüleraustausch stattfindet, dass ein Verständnis

für die verschiedenen Kulturen geweckt wird und dass durch den Schüleraustausch auch die jeweilige Mentalität verstanden werden kann. Wir begrüßen diese Projekte ganz außerordentlich.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Vermittlung der Sprache des Nachbarn Deutsch und Französisch entlang der deutsch-französischen Sprachgrenze in der Großregion und in der Oberrheinregion“ einstimmig zu.

b) Kommission Verkehr, Raumordnung und Katastrophenhilfe

Bericht: Dr. Christoph Schnaudigel, Vorsitzender

**Beschluss:
Rhein-Alpen-Korridor**

Herr Dr. Christoph Schnaudigel: Wir haben im Oktober 2017 getagt und haben uns insbesondere natürlich mit dem Thema Schienenverkehr beschäftigt. Ich habe das auch vorhin schon angesprochen. Aber wir hatten auch einen Vertreter der Häfen bei uns in der Kommission. Er hat uns über die Zusammenarbeit der Häfen informiert. Das war auch sehr interessant, weil dies teilweise natürlich ein besonderes Thema war im Hinblick auf die Havarie am Rastatter Tunnel. Wir konnten da erfahren, dass es durchaus noch Kapazitäten auch auf der Wasserstraße gibt. Aber das Problem, das besteht, damit diese Kapazitäten überhaupt genutzt werden können, sind die Zufahrten zu den Häfen. Das wird ein Thema sein, mit dem wir uns noch einmal auseinandersetzen müssen. Kapazitäten auf der Wasserstraße wären durchaus vorhanden, können aber nicht genutzt werden, weil die Häfen gar nicht angefahren werden können.

Wir sind ja nicht nur für Verkehr zuständig, sondern auch für Raumordnung. In der Region Grand Est läuft nun ein Raumordnungsverfahren, das zumindest mit einem Raumordnungsverfahren, wie es bei uns stattfindet, vergleichbar ist, nämlich dieses Projekt SRADDET. Wir hatten Gelegenheit, auch vonseiten der Kommission dazu Stellung zu nehmen. Wir haben diese Gelegenheit genutzt. Ich habe als Vorsitzender der Kommission noch eine sehr grundsätzliche Stellungnahme zu diesem Verfahren abgegeben. Aber ich denke, von unserer Seite aus war es jetzt, in diesem frühen Stadium, sehr wichtig, dass wir unser Interesse an einer Mitarbeit bekunden konnten. Ich denke, es war auch ein gutes Zeichen von der französischen Seite aus, dass wir auch grenzüberschreitend so früh in diese Diskussion einbezogen wurden. Das betrifft natürlich viele der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die gerade vorhin auch wieder angesprochen wurden.

Es ist bei uns inzwischen gute Übung, dass die Vertreter der Oberrheinkonferenz bzw. ihrer Arbeitsgruppen auch bei uns dabei sind. Ich denke, das ist auch gut für die Zusammenarbeit in der Zukunft.

Wir haben Ihnen heute – damit komme ich schon zum Schluss – eine Resolution zu den Schienenausbaumaßnahmen am Rhein-Alpen-Korridor vorgelegt. Ich habe vorhin schon gesagt und beim Minister angesprochen: Wir bekräftigen noch einmal die Forderungen auch in der Schweiz bezüglich des Baus des dritten Juradurchschnitts, des sogenannten Wisenberg隧NELS. Wir begrüßen natürlich insbesondere alle Maßnahmen, die mit dem Ausbau des Rhein-Alpen-Korridors zusammenhängen.

Wir haben auch – ich glaube, das ist bei einer Resolution relativ neu – explizit einmal einen ganzen Fragenkatalog vorgelegt, der die Ausbaumaßnahmen und die Verkehrsstatistik usw. betrifft. Deshalb – ich möchte es jetzt kurz machen; Sie kennen ja die Resolution – bitten wir um Zustimmung zu dieser Resolution.

Ich habe jetzt schon für die nächste Sitzung aufgenommen, dass wir uns auch noch einmal explizit mit dem Thema „Grenzüberschreitende Verkehre“ beschäftigen und dann auch noch einmal das Thema „Colmar–Freiburg“ aufnehmen, sodass wir dann vielleicht auch für die nächste Plenarsitzung etwas Entsprechendes vorlegen können.

Präsident Josef Frey: Ich kann vielleicht ergänzen, dass ich als Präsident des Oberrheinrats bei einer Veranstaltung in Straßburg eingeladen war, um kurz bei SRADDET zu intervenieren. Zu einzelnen Punkten hat die baden-württembergische Landesregierung ausführlicher Stellung genommen. Es wurde sehr begrüßt – das weiß ich –, dass die baden-württembergische Seite so in diesen Planungsprozess einbezogen wurde.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Rhein-Alpen-Korridor“ einstimmig zu.

c) Kommission Landwirtschaft, Umwelt, Klima und Energie

Bericht: Daniel Adrian, Vorsitzender

**Beschluss:
Hochwasserschutz und Revitalisierung der Flüsse am
Oberrhein**

Herr Daniel Adrian (Dolmetscherübersetzung): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Sehr geehrte Mitglieder der Plenarsitzung des Oberrheinrats, liebe Kollegen, liebe Freunde! Ich möchte zunächst dem Präsidenten danken, dass er bei fast allen Sitzungen der Kommission zugegen war. Wir wissen diese Präsenz sehr zu schätzen, Herr Präsident. Aber ich möchte auch Ihnen danken, liebe Kollegen der Kommission Landwirtschaft, Umwelt, Klima und Energie, für Ihre konstruktiven Beiträge zur Arbeit dieser Kommission im Laufe des ganzen Jahres.

Unsere letzte Sitzung fand am 9. Oktober 2017 in der Landwirtschaftsschule in Obernai statt. Da ging es um die Raumordnungspolitik im Zusammenhang mit den Flüssen hier im Oberrheingraben. Auch George Walter vom Departement Bas-Rhin war da. Er ist dort der Direktor für Umwelt und Lebensrahmen. Das Departement Bas-Rhin hat ja eine Pilotfunktion, was den Hochwasserschutz und die Schutzdämme betrifft. Ich schaue jetzt unsere Freunde aus dem Departement Bas-Rhin an. Wir sind da federführend.

Auch für Deutschland gibt es eine Bestandsaufnahme. Roland Müller vom Regierungspräsidium Freiburg hat dafür verantwortlich gezeichnet.

Auch in der Schweiz hat es so etwas gegeben. Da ging es um die Revitalisierung der Aare und der Emme. Darum hat sich Herr Gabriel Zenklusen vom Amt für Umwelt in Solothurn gekümmert.

Wir haben sehr präzise an diesen Themen gearbeitet. Sie wissen ja: Das Grundwasser hier im Rheingraben teilen wir uns. Wir haben hier die gleichen Probleme, was die Umwelt angeht. Für die Wasserwirtschaft an der Oberfläche, aber auch für das Grundwasser ist es absolut notwendig, dass wir das gemeinsam tun. Das Integrierte Rheinprogramm hat gezeigt, wie sehr diese Zusammenarbeit notwendig ist und dass wir auch die Bevölkerung mit einbeziehen müssen, und zwar frühzeitig.

Es ist absolut notwendig, die Erfahrungen der drei Länder zusammenzulegen und uns über unsere Erfolge, aber vielleicht auch über unsere Misserfolge auszutauschen. Die Sitzung in Obernai hat mit der Besichtigung einer Ausstellung in der Landwirtschaftsschule zu diesem Thema abgeschlossen. Wir haben Ihnen jetzt eine Resolution zu diesem Thema vorgelegt.

Zwei Punkte sind besonders wichtig. Zunächst stellen wir in Ziffer 3 fest, dass die Maßnahmen des Integrierten Rheinprogramms die Gemeinden und die Gemeindeverbände betreffen. Das hat in Frankreich mit unserem Wassergesetz zu tun. Das erinnert auch an das, was wir vorhin schon angeschnitten haben, nämlich dass diese Gemeinden und Gemeindeverbände auch in unsere Arbeit hier im Rahmen des Oberrheinrats einbezogen werden müssen.

Ziffer 6 dieser Resolution – der letzte Punkt – empfiehlt, dass wir eine stärkere Zusammenarbeit in diesem Bereich organisieren, ganz besonders durch Informations- und Erfahrungsaustausche zwischen den für die Erhaltung und den Ausbau der Flüsse und des Rheins zuständigen Behörden und Stellen. Da wende ich mich vor allem an Herrn Voiry, was die Verwaltung angeht; denn in Frankreich ist zum Teil ja jeweils die Präfektur zuständig. Wir brauchen dieses Querschnittsvorgehen, dieses horizontale Vorgehen in Frankreich, um die Probleme zu lösen. Das wollte ich Ihnen heute vortragen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen – da ich das Wort habe, Herr Präsident –, um Ihnen zu sagen, wie sehr es wichtig ist, mit der Bevölkerung zu kommunizieren, was diese Arbeit angeht, die wir hier leisten, und was das Thema „Grenzüberschreitende Problematik“ angeht. Wir müssen mit der Bevölkerung kommunizieren. Frau Schäfer hat vorhin von der Tigermücke gesprochen. Das ist auch ein sehr besorgniserregendes Thema, mit dem wir uns bereits beschäftigt haben. Auch die invasiven Pflanzen stellen ein immer größer werdendes Problem dar. Da geht es vor allem um den Japanischen Knöterich. Das alles muss natürlich auch in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung betrieben werden.

Präsident Josef Frey: Wir werden natürlich auch heute wieder eine Pressemitteilung machen. Aber dabei soll es nicht bleiben. Wichtig ist auch, dass Sie vor Ort, wo immer möglich, von Ihrer Arbeit berichten, damit Europa und das zusammenwachsende Europa greifbar, sichtbar und spürbarer wird.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Hochwasserschutz und Revitalisierung der Flüsse am Oberrhein“ einstimmig zu.

c) Kommission Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Gesundheit

Bericht: Peter Brodbeck, Vorsitzender

Beschluss:

Abbau von Hemmnissen im Binnenmarkt am Oberrhein

Herr Peter Brodbeck: Herr Präsident, geschätzte Anwesende! Ich möchte Ihnen unsere Resolution „Abbau von Hemmnissen im Binnenmarkt am Oberrhein“ vorstellen, die Sie auch bei Ihren Unterlagen haben.

Wir haben uns anlässlich unserer letzten Sitzung mit diesem Thema befasst und zu diesem Thema folgende Vertreter eingeladen: Aus Frankreich war Herr Philippe Sold anwesend, der Chef du pôle travail der Direccte Grand Est, aus Deutschland Frau Brigitte Pertschy, EU-Beraterin bei der Handwerkskammer Freiburg, und aus der Schweiz Herr Sascha Haltiner und Herr Markus Meier, der Kopräsident von der Arbeitsmarktkontrolle für das Baugewerbe im Kanton Basel-Landschaft.

Die Ausführungen haben gezeigt, dass es bei all den in der Resolution angesprochenen Punkten primär darum geht, dass eine loyale Konkurrenz – sprich gleichmäßige, gleich lange Spieße – der Unternehmen untereinander sichergestellt werden kann. Man war sich einig, dass die Entsendung von Arbeitskräften im internationalen Dienstleistungsbereich eine Realität und eine Notwendigkeit wirtschaftlicher und technischer Natur ist.

Es ist aber auch eine Tatsache, dass sich die Volkswirtschaften in den einzelnen Ländern unterschiedlich entwickeln. Diese Feststellung im Zusammengehen mit Änderungen im Arbeits-, Berufsstands-, Sozialversicherungs- und Steuerrecht kann dazu führen, dass die Richtlinien zum Binnenmarkt gemäß den eigenen Bedürfnissen ausgelegt werden. Das wird dann von den Entsendebetrieben als Hemmnis empfunden, das zu korrigieren ist.

Wir haben die immer wieder genannten Hemmnisse in unserer Resolution aufgelistet. Der ebenfalls anwesende Vorsitzende der Arbeitsgruppe Wettbewerbshemmnisse der Oberrheinkonferenz, Herr Michael Gerner, begrüßt diese Resolution. Seine Arbeitsgruppe wird sich ebenfalls diesem Thema widmen. Ein Support der Politik ist ihm deshalb sehr willkommen.

Es sind auch bereits bilaterale Verhandlungen zum Abbau von Hemmnissen und die Herbeiführung von Vereinfachungen für das oberrheinische Grenzgebiet angesagt worden, was wir mit unserer Resolution ebenfalls sehr unterstützen.

Ich bitte Sie, der Resolution zuzustimmen.

Präsident Josef Frey: Mir ist vorhin während des Vortrags von Frau Regierungspräsidentin Schäfer aufgefallen, dass eventuell auch die EU-Kommission Adressat dieser Resolution sein könnte, nachdem beim zweiten Punkt der Resolution auch eine EU-Richtlinie erwähnt wird. Insofern wäre ich froh, wenn Sie nichts dagegen hätten, wenn wir die Adressaten ergänzen und bei „Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:“ am Schluss die EU-Kommission dazuschreiben, damit auch dort deponiert wird, dass das für uns hier ein Thema ist.

Der Oberrheinrat stimmt diesem Vorschlag von Präsident Josef Frey einvernehmlich zu.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Abbau von Hemmnissen im Binnenmarkt am Oberrhein“ mit der beschlossenen Ergänzung einstimmig zu.

Herr Matthias Ackermann: Ich bin Vertreter des Landkreises Südliche Weinstraße. Ich habe noch eine Frage an Herrn Brodbeck. Ich hatte das in einer der letzten Sitzungen schon einmal angesprochen. Es geht um die Frage der grenzüberschreitenden Apothekenversorgung. Sie hatten das an die Oberrheinkonferenz bzw. TRISAN weitergeleitet. Da hätte mich interessiert, ob es schon irgendetwas Neues dazu gibt.

Ich hätte auch eine große Bitte. Wir haben das eben schon mehrfach angesprochen. Das wäre sicherlich ein Thema, das im Grenzgebiet auch in die Bevölkerung hinein wirken würde, das auch die Menschen beschäftigt. Es würde mich einfach interessieren, ob es da schon irgendwelche Neuerungen gibt.

Herr Peter Brodbeck: Wie Sie angesprochen haben, haben wir diese Frage weitergeleitet an die Arbeitsgruppe TRISAN. Wir haben dazu noch keine Antwort erhalten. Man kann dazu aber feststellen, dass es da hauptsächlich um versicherungstechnische Probleme geht.

Wir haben jetzt z. B. ein Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich treffen können, wonach im grenznahen Verkehr gerade auch in diesem Bereich eine Zusammenarbeit in der grenzüberschreitenden Gesundheitspolitik möglich ist. Ich könnte mir vorstellen, dass es da auch um entsprechende Abkommen zwischen Frankreich und Deutschland gehen würde. Aber es ist noch immer dort deponiert. Ich werde die Arbeitsgruppe jetzt noch einmal kontaktieren – gerade im Hinblick auf das Abkommen, das jetzt zwischen der Schweiz und Frankreich abgeschlossen worden ist –, ob es nicht auch eine Möglichkeit gäbe, diese Problematik auch zwischen Frankreich und Deutschland lösen zu können.

Präsident Josef Frey: Dann sind wir gespannt, was für eine Antwort da kommt.

Punkt 9 Neue Resolutionsentwürfe des Vorstands

Präsident Josef Frey verweist zunächst auf eine Tischvorlage mit dem Entwurf einer Resolution „Perspektive INTERREG VI: Trinationale Metropolregion Oberrhein – Stand der Umsetzung der Strategie 2020/Fortschreibung Strategie 2030“, die den Mitgliedern des Oberrheinrats vorab zugeschickt worden sei. Er merkt an, eine ähnlich lautende Resolution sei bereits am 1. Dezember 2017 von der Oberrheinkonferenz verabschiedet worden. Der Oberrheinrat solle dem seine Unterstützung zukommen lassen, weil die Bürgerinnen und Bürger am Oberrhein davon profitieren würden, wenn es ein INTERREG-Programm VI geben würde. Insofern wolle sich der Oberrheinrat in den nächsten zwei, drei Jahren auch in die Strategieentwicklung der Trinationalen Metropolregion einbringen.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Perspektive INTERREG VI: Trinationale Metropolregion Oberrhein – Stand der Umsetzung der Strategie 2020/Fortschreibung Strategie 2030“ einstimmig zu.

Präsident Josef Frey verweist auf den vorliegenden Entwurf einer Resolution zum Thema „Einrichtung eines gemeinsamen Sekretariats für den Oberrhein“ und führt aus, der Oberrheinrat habe im Jahr 2013 in einer Resolution beschlossen, dass er ein gemeinsames Sekretariat einrichten wolle. Leider sei dieses Ziel nicht erreicht worden, weil die Komplementärfinanzierung nicht zustande kam. Nun solle ein neuer Anlauf unternommen werden. Die nun vorgeschlagene Resolution solle die Grundlage bilden, damit der zukünftige Präsident des Oberrheinrats gemeinsam mit dem Vorstand eine Lösung erarbeiten könne. Der Oberrheinrat wolle weiterhin daran festhalten, dass dies aus INTERREG-Mitteln gefördert werden könne, und wolle diesen Weg weiter beschreiben.

Frau Gabi Rolland möchte wissen, was dies konkret bedeute und wie viel Geld benötigt würde, um ein solches Sekretariat einzurichten. Sie wolle außerdem wissen, wie dies gegebenenfalls aufgeteilt würde. Sie fügt hinzu, derzeit fänden in den meisten Parlamenten Haushaltsberatungen statt. Möglicherweise wäre es ein Zeichen, in diesen Beratungen etwas Derartiges aufzugreifen, zumindest von baden-württembergischer Seite aus.

Herr Rüdiger Klos bringt vor, zunächst schließe er sich den Ausführungen von Frau Rolland an. Er fragt darüber hinaus, wie diese Arbeit gegenwärtig organisiert sei.

Präsident Josef Frey legt dar, gegenwärtig werde der jeweils amtierende Präsident von der Verwaltung des Parlaments, von dem er delegiert werde, unterstützt. Die jährliche Rotation führe allerdings dazu, dass die Arbeit immer wieder unterbrochen werde. Im Herbst 2016 habe bereits ein Konzept mit Kostenschätzungen vorgelegen, das aber an zwei Ländern gescheitert sei, die die Mittel nicht hätten aufbringen können. Aus diesem Grund werde nun ein neuer Anlauf gestartet. Dabei sollten die Einsparpotenziale, aber auch die Kosten neu dargestellt werden. Es werde davon ausgegangen, dass ein großes Einsparpotenzial bestehe, wenn eine Kontinuität gewährleistet werden könne. Dies müsse in der Vorstandschaft bearbeitet werden. In der nächsten Sitzung werde darüber berichtet.

Die angedachte Kostensituation nach dem alten Modell wie folgt dar: Für drei Jahre wären vom Elsass und von Baden-Württemberg 34 500 €, von Rheinland-Pfalz 10 000 € und über INTERREG etwa 120 000 € erwartet worden. Diese Summen seien relativ überschaubar. Allerdings müsse bedacht werden, dass die INTERREG-Programme stets zeitlich begrenzt seien. Einer Umsetzung der Vorschläge müssten jedoch alle Beteiligten gemeinsam zustimmen.

Der Oberrheinrat stimmt der Resolution „Einrichtung eines gemeinsamen Sekretariats für den Oberrheinrat“ bei zwei Stimmenthaltungen mit allen übrigen Stimmen zu.

Punkt 10 Wahl des Vorstands für das Jahr 2018

Präsident Josef Frey verweist auf den jährlichen Wechsel im Amt des Präsidenten und erklärt, zugleich müsse der gesamte Vorstand bestätigt werden. Turnusgemäß werde für die Präsidentschaft nun Herr Theo Kautzmann aus Rheinland-Pfalz vorgeschlagen.

Herr Theo Kautzmann: Mein Name ist Theo Kautzmann. Ich bin langjähriges Stadtratsmitglied – die Hälfte meines Lebens – von Landau gewesen. Trotzdem wurde ich auch nach meinem Ausscheiden zum Beauftragten für die Stadt Landau in den Oberrheinrat gewählt. Ich bin – da will ich vielleicht ein kleines Geheimnis lüften – zusammen mit Herrn Beeres noch der Letzte, der bei den Gründungsversammlungen vor 20 Jahren dabei war. Ich freue mich, noch einmal für ein Jahr diese Verantwortung zu übernehmen. Ich habe genug Erfahrung. Ich muss mich auch nicht einarbeiten.

Die Probleme mit dem Büro, die Josha Frey geschildert hat, kann ich nur nachdrücklich bestätigen. Es wäre ein großer Fortschritt für unsere Arbeit, nach 20 Jahren endlich einmal eine Kontinuität in der Arbeit zu bekommen. Ich bin felsenfest davon überzeugt: Wenn alle guten Willens sind und auch die Einsparpotenziale in den verschiedenen Büros genutzt würden, dann könnten wir das Ganze auch kostenneutral und effizient organisieren. Wir alle könnten dann in den nächsten zehn Jahren in unserer Arbeit deutliche Schritte nach vorn machen. Dies gilt speziell auch für das, was Herr Ackermann angesprochen hat, nämlich in der Arbeit gegenüber der Öffentlichkeit. Das, was wir leisten, müssen wir auch in der Öffentlichkeit verkaufen können.

Dies sollte gemeinsam mit der Oberrheinkonferenz erfolgen. Die Konkurrenzsituation, die in den vielen Jahren, die ich jetzt dabei bin, ursprünglich einmal bestand, hat sich mittlerweile völlig positiv entwickelt. Jetzt gibt es ein Miteinander, nicht nur ein Nebeneinander. Es gab viele Stufen der verschiedensten Formen der Zusammenarbeit. Mittlerweile gibt es ein konstruktives Miteinander. Wir würden gut daran tun, uns die Bälle zuzuspielen und auch in der Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam zu agieren. Aus diesem Grund wurde auch die letzte Resolution vorgeschlagen. Ich bin froh, dass Sie ihr zugestimmt haben. Ich hoffe, dass es mir gemeinsam mit den Vorstandskollegen gelingt, damit in diesem Jahr erfolgreich zu sein.

Präsident Josef Frey weist darauf hin, dass dem Plenum ein Wahlvorschlag (*Anlage*) für den Vorstand des Oberrheinrats ab dem 1. Januar 2018 vorliege.

Der Oberrheinrat stimmt dem Wahlvorschlag einstimmig zu.

Präsident Josef Frey gratuliert unter dem Beifall des Plenums Herrn Kautzmann zu seiner Wahl und wünscht ihm für die nächsten zwölf Monate eine gute Hand.

Punkt 11 Verschiedenes

Herr Matthias Ackermann erinnert an den strategischen Gedankenaustausch zu INTERREG VI am Oberrhein und fügt hinzu, er sei Ortsbürgermeister einer kleinen Gemeinde mit 700 Einwohnern. Ein Verein in seiner Gemeinde habe für ein grenzüberschreitendes Projekt eine INTERREG-Förderung beantragt. Dabei habe er die Erkenntnis gewonnen, dass derartige Kleinprojekte mit dem bisherigen System zukünftig wohl nicht mehr durchgeführt werden könnten. Für die Zielgruppe, die entsprechende Förderungsanträge stellen solle, sei die Bearbeitung der erforderlichen Formulare kaum zu bewältigen.

Es wäre auch eine Aufgabe des Oberrheinrats, darauf hinzuwirken, dass die Beantragung und die Verwaltung so weit wie möglich vereinfacht werden. Der Verein hätte beinahe auf die EU-Förderung verzichtet, weil der Aufwand für die Beantragung zu groß gewesen sei. Für diejenigen, die unmittelbar damit befasst gewesen seien, sei die Beantragung eine Zumutung gewesen. Die Antragstellung wäre ohne die Unterstützung des PAMINA-Büros und der zuständigen Mitarbeiter in Straßburg nicht möglich gewesen. Ein Verzicht darauf wäre sehr bedauerlich gewesen, zumal das Projekt dann tatsächlich ein großer Erfolg geworden sei. Es habe dazu geführt, dass sich Menschen aus den verschiedenen Regionen hätten begegnen können. Es wäre schade, wenn solche Projekte an der Administration scheiterten.

Präsident Josef Frey erklärt, dies sei in dem Gespräch mit der Generaldirektion angesprochen worden und sei dort bekannt. An dem Gespräch seien das INTERREG-Büro, die Vorsitzende des Begleitausschusses und auch Vertreter der Generaldirektion Regio als für INTERREG verantwortlicher Behörde beteiligt gewesen. Nach seiner eigenen Erfahrung werde dabei stets auf die Schuld der anderen Beteiligten verwiesen. Es sei wichtig, zu klären, was tatsächlich Vorgaben der Europäischen Union seien und welche Hindernisse von den INTERREG-Büros selbst draufgesattelt würden.

Der Fond für Kleinprojekte sei hervorragend für die Zivilgesellschaft. Wenn aber ein Büro, dessen Arbeit teuer bezahlt werden müsse, benötigt werde, um einen Antrag auszufüllen, sei dies nicht mehr praktikabel. Hierauf müsse der Oberrheinrat einen Schwerpunkt legen und das Thema aufgreifen.

Herr Alexander Schoch bringt vor, derzeit liefen die Anhörungen und die Offenlage zum Atommüllendlager in der Schweiz. Davon seien auch die Grenzregionen betroffen. Er regt an, diese Planungen auch im Oberrheinrat oder zumindest in der entsprechenden Kommission einmal vorzustellen.

Herr Daniel Adrian erwidert, dies könne die Kommission Verkehr, Raumordnung und Katastrophenhilfe durchaus versuchen, hierzu jemanden einzuladen. Das Thema sei bereits vor zwei Jahren im Zusammenhang mit Fessenheim angesprochen worden. Nachdem nun bekannt sei, wie es in Frankreich weitergehe, könne das Thema auch aus einem anderen Blickwinkel betrachtet und überarbeitet werden.

Präsident Josef Frey stellt fest, die Kommission werde dies aufnehmen und dann darüber berichten.

Herr Frédéric Pfliegersdoerffer (gemäß Dolmetscherübersetzung) dankt Herrn Ackermann, dass er daran erinnert habe, dass die Verwaltungsbehörde bei der Antrag-

stellung Hilfestellungen leiste. Häufig müsse an einem vorliegenden Formular noch gearbeitet werden, damit das Verfahren fortgesetzt oder an den Ausschuss von Frau Schäfer übermittelt werden könne.

Es sei Usus, zu Beginn einer Sitzung des Oberrheinrats Ausführungen zu einem bestimmten Thema zu hören. Die für INTERREG V Verantwortlichen seien sicher gern bereit, über den Stand der Dinge zu berichten und Fragen zu beantworten. Eine solche Frage wäre beispielsweise, ob zusätzliche Verwaltungsebenen zu mehr Aufwand beitragen. Es wäre gut, wenn dies einmal von den Fachleuten vorgetragen werden könne.

Präsident Josef Frey dankt für dieses Angebot und meint, der Oberrheinrat werde dies gern aufnehmen.

Schlussworte

Präsident Josef Frey legt dar, die Kommissionen und das Plenum des Oberrheinrats hätten im abgelaufenen Jahr eine intensive fachliche Arbeit geleistet. Im Rahmen der Sitzung im Lörrach im Juni 2017 seien invasive Arten von Pflanzen und Tieren, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei den Rettungsdiensten und Ausbildungsfragen erörtert worden. Dazu zähle auch ein Schreiben, das er gemeinsam mit dem Präfekten zum Thema Bahninfrastruktur – insbesondere hinsichtlich der S-Bahn im Großraum Basel – unterzeichnet habe, sowie ein Schreiben zum Französischunterricht an den Grundschulen am Oberrhein, wo es eine Änderung gebe, aber nach wie vor an dem Ziel festgehalten werde, nach der vierten Klasse das Niveau A 1 zu erzielen.

Der Oberrheinrat habe sich zu INTERREG VI geäußert, zum Rhein-Alpen-Korridor, zu den Hemmnissen im Binnenmarkt, der für das Dreiländereck sehr wichtig sei, zur Revitalisierung von Flüssen und zum Hochwasserschutz. Diese Vielzahl von Resolutionen könne sich sehen lassen. Vom Oberrheinrat als Vertreter der Legislative werde die Exekutive dadurch auf derartige Hemmnisse hingewiesen.

Die Delegierten seien täglich unterwegs und analysierten, welche Probleme bestünden und wo es Chancen für die Zusammenarbeit gebe. Dies trage der Oberrheinrat mit seinen Resolutionen an die Exekutive heran. Manches werde nicht sofort umgesetzt, sondern benötige einen zweiten Hinweis, damit es genauso bewertet werde, wie es der Oberrheinrat betrachte.

Es sei wichtig, dass die Europäische Kommission auf den Oberrhein schaue und sehe, wie hier gelungene europäische Integration von zwei Erzfeinden hin zu intensiven Freundschaften stattfinde. Auf dem Hartmannsweilerkopf hätten sich sogar zwei Präsidenten getroffen. Dies seien wichtige Vorgänge, die auf ganz Europa wirkten.

Auch andere Grenzregionen sollten die Möglichkeit haben, von den Erfolgsfaktoren zu lernen und sie möglicherweise zu kopieren. Dies könne allerdings nicht von heute auf morgen geschehen, sondern erfordere Ausdauer.

Er wünscht Herrn Theo Kautzmann viel Erfolg als neuer Präsident und viele gut umzusetzende Initiativen. Einige Ideen seien in dieser Sitzung bereits genannt worden. Dies gelte insbesondere für die vom Oberrheinrat schon seit mehreren Jahren erhobene Forderung nach Schaffung eines Sekretariats.

Er lädt alle Anwesenden ein zu einem kleinen Imbiss und dankt der Stadt Karlsruhe und ihrem Oberbürgermeister für die Gastfreundschaft.

(Beifall)

Herr Theo Kautzmann verdeutlicht, die Präsidenten des Oberrheinrats seien mit ihrer Aufgabe immer gut beschäftigt. Noch niemand zuvor habe aber einen solchen Halbtagsjob daraus gemacht wie Josha Frey. Es sei großartig gewesen, wie er diese Aufgabe angenommen habe.

(Beifall)

Eine Aufzählung der Veranstaltungen, an denen Josha Frey als Präsident nicht teilgenommen habe, wäre sicher kürzer als eine Aufzählung aller Veranstaltungen, an denen er dabei gewesen sei. Durch seine Herkunft direkt von der Schweizer Grenze habe er die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon sehr früh kennengelernt.

Auch Rheinland-Pfalz als nördliche Region am Oberrhein habe als Grenzregion sehr stark unter den Entwicklungen der Vergangenheit zu leiden gehabt. Es wisse daher zu schätzen, welch großartiges Werk hier verwaltet werde.

Als Dankeschön überreiche er dem scheidenden Präsidenten sechs Flaschen Wein von sechs jungen Winzern aus der Pfalz als einen Vorgeschmack auf ein gemeinsames Arbeitsgespräch, zu dem er ihn einlade. Im Namen des Oberrheinrats dankt er dem scheidenden Präsidenten für dessen großes Engagement und wünscht eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

(Beifall)

Herr Dr. Christian von Wartburg dankt dem scheidenden Präsidenten im Namen der schweizerischen Delegation ebenfalls für dessen großes Engagement im abgelaufenen Jahr. Er fügt hinzu, man habe immer gespürt, wie viel Herzblut und Begeisterung damit

verbunden gewesen seien. Hierdurch sei bei ihm selbst die gleiche Begeisterung für den Oberrheinrat geweckt worden.

Joshua Frey habe sich für die Projekte des Oberrheinrats eingesetzt, einen wunderbaren Festakt durchgeführt und unermüdlich daran gearbeitet, dass der Oberrheinrat gehört werde. Dabei habe er auch unangenehme Themen nicht gescheut. Beispielsweise eine Fachtagung zum Thema Radikalisierung sei sehr beeindruckend gewesen, insbesondere im Hinblick auf die trinationale Betrachtung eines Themas, das meist nur national betrachtet werde.

Der scheidende Präsident habe im Vorstand sowie allen Mitgliedern des Oberrheinrats mit seinem Einsatz vorgelebt, dass er immer mit großem Engagement bei der Sache sei. Dies sei in der trinationalen Zusammenarbeit besonders wichtig. Hierfür wolle er ihm auch im Namen der schweizerischen Delegation herzlich danken.

(Beifall)

Herr Frédéric Pfligersdoerffer (gemäß Dolmetscherübersetzung) führt aus, selten habe der Oberrheinrat einen solchen Präsidenten erlebt, der sich diese Funktion so zu eigen gemacht, sich von ganzem Herzen eingebracht habe und wirklich präsent gewesen sei. Dies habe er in allen Instanzen, in denen er mit dem Präsidenten zusammengekommen sei, immer wieder feststellen können.

Er schließe sich den Kollegen an, die gemeint hätten, dass seine solche Arbeit manchmal auch sehr undankbar sein könne, da man zunächst Anregungen geben und eine gewisse Richtung vorgeben müsse, dann aber auch alle Beteiligten auf einen gemeinsamen Nenner bringen müsse. Dank des Einsatzes des Präsidenten habe es Fortschritte gegeben. Es sei wichtig, diesen Zusammenhalt auch weiterhin zu bewahren. Dies werde dank seines Vorsitzes möglich sein. Auch hierfür wolle er sich bedanken.

(Beifall)

-.-.-.-

Partnerships of the EU Urban Agenda



|  |  |  |
|---|---|---|
| Urban Poverty <i>Deutschland</i> | Urban Mobility <i>Karlsruhe, Bielefeld</i> | Sustainable Landuse |
| Inclusion of Migrants and Refugees <i>Berlin</i> | Circular Economy | Energy Transition |
| Air Quality <i>Clean Air Ruhr Area</i> | Digital Transition <i>Hamburg, Deutschland</i> | Public Procurement <i>München</i> |
| Housing | Jobs and Skills | Climate Adaption |



Composition of Partners





Consultation and Participation

Your opinion matters! Join us in our activities!

