

# »Es gab keine Einflussnahme« OT 21.1.

Landesverkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) zum Rheintalbahnausbau

Nach dem Scheitern der Bahn-Ausbaupläne für  
• Offenburg steht die Bahn unter Handlungsdruck. Immer mehr Politiker fordern eine zügige Planung eines Güterzugtunnels.

Im Interview mit der  
**MITTELBADISCHEN PRESSE** sagt Landesverkehrsministerin Tanja Gönner (CDU), was sie jetzt von der Bahn erwartet.

VON RÜDIGER KLAUSMANN

■ Welche Konsequenzen muss die Bahn AG nach der Ablehnung ihrer Ausbaupläne für den Bereich Offenburg durch das Freiburger Regierungspräsidium nun ziehen?

GÖNNER: Die Bahn sollte sich nach der Prüfung der umfangreichen Unterlagen des Regierungspräsidiums gut überlegen, ob es nicht klug wäre, in Offenburg umzusteuern und die Planungen für einen Güterzugtunnel voranzubringen.

■ Wie wahrscheinlich ist aus Ihrer Sicht nun der Bau eines Güterzugtunnels in Offenburg.

GÖNNER: Es ist weiterhin nicht einfach. Aber die Bahn muss auch anerkennen, dass einer der neuralgischen Punkte beim Rheintalbahnausbau der Bereich Offenburg ist.

## und zum Offenburger Tunnel

Das kann man sehen, wenn man sich vor Ort umschaut. Ich glaube, dass eine Tunnelplanung durch die Bahn ein wichtiges Signal an die gesamte Region wäre. Die Bahn würde damit zeigen, dass sie die Sorgen der Menschen vor Ort ernst nimmt. Auf der anderen Seite verstehe ich allerdings auch die Bahn, die sagt, dass ein Tunnel für Offenburg dazu führen könnte, dass die Erwartungen auf Umplanungen in den anderen Bereichen steigen.

■ Rein rechtlich entscheidet das Eisenbahnbundesamt (EBA) über die Trasse, die planfestgestellt wird. Glauben Sie, dass das EBA die vom Regierungspräsidium abgelehnten Offenburger Bahn-Pläne doch noch durchwinken wird?

GÖNNER: Wenn in einem Erörterungsverfahren eine solche Vielzahl von Einwendungen gemacht werden, dann muss das Eisenbahnbundesamt damit rechnen, dass es zu einem Klageverfahren kommen würde. Und in einem Klageverfahren würde von Richtern die Arbeit des Regierungspräsidiums hinzugezogen werden. Deshalb dürfte das Eisenbahnbundesamt sehr genau die Gründe des Regierungspräsidiums prüfen und überlegen, ob sie sich darüber

wirklich hinwegsetzen wollen. Und ich bin mir sicher, beim Regierungspräsidium wurde rechtlich sauber gearbeitet.

■ In Offenburg herrscht die Angst, dass die Bahn auf die Idee kommen könnte, gleich einen größeren Tunnel zu bauen, um auch alle ICEs hindurchzuschicken. Muss Offenburg um seine ICE-Halts bangen?

GÖNNER: Diese Angst muss man nicht haben. Offenburg die ICE-Halts zu streichen würde auch gar nichts bringen. Das könnte man gar nicht begründen. Die Bahn hat weiterhin Interesse, mit den Bahnhöfen bei den Menschen in den Innenstädten zu sein. Die Bahn wird, wenn sie einen Tunnel baut, sicher die schlankestmögliche Lösung bauen.

■ Sie werden zusammen mit Ministerpräsident Stephan Mappus und Bahnchef Rüdiger Grube am 18. Februar erneut Orte an der Rheintalbahn besuchen. Was ist von diesem Besuch Neues zu erwarten?

GÖNNER: Wir planen derzeit das Programm. Ich gehe aber davon aus, dass wir andere Orte als bisher ansteuern werden. Es wird aber auch interessant sein, was Rüdiger Grube nach der neuen Sachlage für Offenburg für Pläne hat.

■ Bei der Bahn ist man hinter vorgehaltener Hand sauer über die Ablehnungsentscheidung des Re-

gierungspräsidiums Freiburg. Man vermutet, die Landesregierung habe Druck ausgeübt, um vor der Landtagswahl Bürgernähe demonstrieren zu können.

GÖNNER: Das kann ich absolut nicht nachvollziehen. Damit würde die Bahn unterstellen, dass die Politik in eine rechtliche Prüfung eingreift. Das würde gar nichts bringen, denn am Ende muss das, was das Regierungspräsidium entscheidet, auch in möglichen Gerichtsverhandlungen standhalten. Die Politik muss sich aus solchen Verfahren heraushalten.

■ Es ist aber kaum zu glauben, dass ein Regierungspräsident mit CDU-Parteibuch vor so einer wichtigen Entscheidung sich nicht mit Ihnen oder Ministerpräsident Mappus abstimmt.

GÖNNER: Noch einmal: Wir haben keinerlei Einfluss genommen. Natürlich haben wir im Projektbeirat, in dem auch

der Regierungspräsident sitzt, im Vorfeld Gespräche geführt. Aber es gab keine Einflussnahme. Das Regierungspräsidium hat uns lediglich vor der Veröffentlichung der Entscheidung mitgeteilt, wie das Ergebnis aussehen wird. Das haben wir zur Kenntnis genommen. Wir haben aber Herrn Würtenberger niemals gedrängt oder gar aufgefordert, zu diesem Ergebnis zu kommen.

■ **Die Landesregierung hat sich klar zu einem Tunnel für Offenburg be-**

**kannt, ist auch bereit, sich an Mehrkosten finanziell zu beteiligen. Das alles hilft weniger, wenn der Bund sich verweigert. In Offenburg vermisst man ein klares Bekenntnis von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zu einer Tunnellösung. Werden Sie es schaffen, noch vor der Wahl im März Ramsauer zu einer klaren Äußerung zu bewegen?**

GÖNNER: Ich bin mir nicht sicher, ob sich Peter Ramsauer jetzt in diesem Stadium äußern wird. Aber natürlich ist der Rheintalbahn-Ausbau auch immer Thema, wenn wir ihn zu Gesprächen treffen. Ich bin mir auch sicher, dass Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble mit seinem Kollegen Ramsauer intensiv über dieses Thema sprechen wird. Man muss jetzt natürlich auch eines sehen: Wenn das Regierungspräsidium sagt, dass die geplante Trasse durch Offenburg nicht genehmigungsfähig ist und abgeleitet daraus eine Tunnelplanung gemacht werden muss, dann muss der Tunnel von der Bahn in die Bedarfsplanung aufgenommen werden. Das heißt, es entstehen keine Mehrkosten, weil man mehr tut, als gesetzlich

erforderlich ist, sondern die Mehrkosten sind Teil des Bedarfsplans. Deshalb ist klar, dass die Minister Schäuble und Ramsauer intensiv miteinander sprechen werden, weil auch Peter Ramsauer den Finanzminister benötigt.


■ **Das bedeutet, die Entscheidung des Regierungspräsidiums entbindet das Land von dem Versprechen, einen Teil der Tunnelkosten zu übernehmen.**

GÖNNER: Wenn es sich am Ende so darstellen würde, ja.

■ **Das heißt auch, die Entscheidung des Regierungspräsidiums spart dem Land richtig viel Geld.**

GÖNNER: Das könnte so sein. Denn das Land kann nur dann etwas mitfinanzieren, wenn es für das Land etwas bringt und über das ganz normal gesetzlich Vorgesehene hinausgeht. Letzteres wäre bei einem Tunnel, zu dem es keine rechtlich zulässige Alternative gibt, nicht mehr der Fall. Das wird man jetzt weiter prüfen müssen. Der Bund muss sich dann

auf die neue Sachlage einstellen. Das Land steht dann weiter zu seiner Zusage, sich finanziell zu beteiligen, wenn eine rechtliche Prüfung zu einem entsprechenden Ergebnis führen sollte.

A black and white portrait of Tanja Gönner, a woman with short dark hair, wearing a light-colored blazer. She is looking upwards and to the right, with her right hand raised and index finger pointing towards the camera.

Tanja Gönner (CDU),  
Umwelt- und  
Verkehrsministerin von  
Baden-Württemberg

VON  
RÜDIGER  
KLAUSMANN

## Tunnel in Gefahr OT 21.1.

Nach den Jubelfeiern anlässlich der Bahn-Entscheidung des Regierungspräsidiums könnte in Offenburg bald die große Katerstimmung einkehren. Denn die Aussagen von Landesverkehrsministerin Tanja Gönner zur Finanzierung eines Güterzugtunnels unter Offenburg bergen hohe Brisanz. Das Versprechen, 50 Prozent der Mehrkosten für eine Tunnel-Variante (das wären rund 300 Millionen Euro) zu bezahlen, hat Gönner indirekt zurückgezogen. Rechtlich ist sie damit auf der sicheren Seite, denn das Land darf sich in der Tat nicht an Kosten für ein Bundesprojekt beteiligen, wenn diese Kosten nur für den gesetzlichen Mindeststandard anfallen. Und nach der Entscheidung des Regierungspräsidiums, dass die bisherige Planung der Bahn (die »A3-Trasse«) »nicht genehmigungsfähig« ist, müsste die Bahn (und der Bund) nun einen Tunnel selbst planen, danach in der ganz normalen Bedarfsplanung beantragen – und logischerweise damit auch selbst bezahlen.

## Gefährlich

Genau an dieser Stelle wird es nun gefährlich für die Offenburger Tunnelwünsche. Denn ist es wirklich realistisch, dass die Bahn jetzt ernsthaft eine Tunnelplanung angeht, wenn andere Varianten zur abgelehnten und nicht nachbesserungsfähigen »A3-Trasse« günstiger zu bauen sind? Was ist, wenn die Bahn feststellt, dass eine Westumfahrung Offenburgs kostengünstiger ist? Wird die Bahn dann wirklich den Tunnel angehen?

Klar – jetzt stehen erst einmal Probebohrungen für einen Tunnel an. Das hat Bahnchef Rüdiger Grube versprochen. Einen Bruch dieses Versprechens kann er sich nicht leisten. Grube hat aber auch gestern – in Kenntnis der Freiburger Entscheidung – deutlich gemacht, dass er nicht bereit sei, die Kosten für einen Tunnel alleine zu tragen. In der Projekt-Beiratssitzung am 8. Februar will er klären lassen, »wie die Mehrkosten aufgeteilt werden sollten«.

## Bürger die Dummen

Damit ist der Konflikt mit dem Land programmiert. Grube will nicht zahlen, das Land zieht sich auf seine Rechtsposition zurück – die Dummen könnten mal wieder die Bürger sein.

Für die Politiker in der Region, von Landesfinanzminister Willi Stächele über Staatsminister Helmut Rau bis hin zu Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble, gilt es jetzt, diese Kuh ganz schnell vom Eis zu holen und nicht zu warten, bis sich die Fronten weiter verhärten.

Denn mit einem neuerlichen Hickhack um die Frage der Finanzierung droht dem Rheintalbahnausbau ein weiterer Zeitverzug, der das neu gewonnene Vertrauen der Bürger in die (Landes)-Politik wohl endgültig zerstören würde.