

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1197/2016
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.08.2016	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 13.09.2016			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Vorberatung	22.09.2016	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	29.09.2016	Ö
Stadtrat	Entscheidung	04.10.2016	Ö

Betreff: Beitritt der Stadt Mainz zum Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit "Interregional Alliance for the Rhine-Alpine-Corridor EVTZ"
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 05.09.2016 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 14.09.2016 gez. Beck In Vertretung Günter Beck Bürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen und der Verkehrsausschuss empfehlen, der Stadtrat beschließt den Beitritt der Stadt Mainz zum Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine-Corridor EVTZ“. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass das zuständige rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau die Genehmigung zum Beitritt erteilt.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

1.1. Problembeschreibung

Die Themen Bahnverkehr und daraus resultierend Bahnlärm stellen in Mainz seit geraumer Zeit ein großes Problem dar. Mainz liegt dabei im Schnittpunkt mehrerer Schienenverkehrsachsen:

- In Nord-Süd-Richtung verläuft linksrheinisch die hochbelastete Trasse vom Mittelrhein in Richtung Worms
- In Ost-West-Richtung bestehen darüber hinaus über die Kaiserbrücke noch Querverbindungen zur rechtsrheinischen Trasse und -ergänzt von der Eisenbahnbrücke Mainz-Süd- zu den Schienenstrecken in Richtung Frankfurt bzw. Darmstadt

Mit dem Bau der zweiten Tunnelröhre zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Römisches Theater in den Jahren 2007 bis 2010 hat die Deutsche Bahn bereits Voraussetzungen geschaffen, um die Leistungsfähigkeit des Bahnknotenpunkts zu erhöhen. Mit dem kürzlich eingeleiteten Bau zweier Rettungsstollen in der Mainzer Oberstadt werden indirekt weitere Potenziale geschaffen, um verstärkt Güterverkehr über die örtlichen Trassen abwickeln zu können.

Zudem ist seit einigen Jahren bekannt, dass ab Dezember 2016 mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basis-Tunnels in der Schweiz eine leistungsfähige Güterverkehrstrasse zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer entstehen wird. Über diesen Verkehrskorridor soll etwa die Hälfte des europäischen Nord-Süd-Schienengüterverkehrs -etwa 700 Mio. Tonnen jährlich- über Rotterdam/Antwerpen-Duisburg–Basel–Genua transportiert werden.

In Mainz nimmt seitdem die Sorge zu, dass diese Entwicklungen eine weitere Verschärfung der ohnehin schon beträchtlichen Bahnlärmproblematik bewirken könnten.

1.2. Projekt „CODE 24“ (Corridor Development 24 – Entwicklung des Korridors Rotterdam – Genua)

Die Stadt Mainz hat ab dem Jahr 2012 durch ihre Teilnahme an den Informationsveranstaltungen des Projekts „CODE24“ (Corridor Development 24 - Entwicklung des Korridors Rotterdam - Genua) erste Erkenntnisse gewonnen. Mit diesem im Jahr 2009 auf europäischer Ebene initiierten länderübergreifenden Projekt sollte die Verkehrsachse mit der Nummer „24“ von Rotterdam nach Genua entlang der transeuropäischen Eisenbahnverbindung verbessert und entwickelt werden. „CODE24“ richtete den Fokus dabei auch auf die wirtschaftliche Entwicklung und besonders die Raumentwicklung der Region. Das Projekt wurde seitens der Europäischen im Rahmen des EU-Förderprogramms INTERREG für Nordwest-Europa als „strategische Initiative“ bewertet. Das Gesamtbudget betrug rund 8 Mio. EUR. Grundsätzlich wurden im Rahmen des Projekts „CODE24“ vier wesentliche Teilabschnitte erkannt, deren Ausbau den größten Einfluss auf die Entwicklung des gesamten Verkehrskorridors haben. Der Abschnitt Frankfurt-Mannheim gehört hier dazu. Dabei schränken auf den vorhandenen Schienentrassen vor allem Konflikte zwischen den verschiedenen Betriebsarten Güter- und Personenverkehr sowie die Anwohnerbelastung durch Emissionen, Lärm oder Erschütterungen die Entwicklung des Verkehrskorridors ein. Experten sehen den Abschnitt Frankfurt-Mannheim die Neubaustrecke Groß-Gerau-Mannheim bzw. die Erweiterung durch einen trimodalen Terminal in Mannheim als vordringliche Investition an. Es hat sich in den Untersuchungen der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (Projektpartner

„CODE24“) gezeigt, dass Ausbaubedarf besteht. Konkrete Projekte müssen jedoch in einem möglichst neutralen Verfahren geplant werden. Ungelöst blieben bisher Fragen der Umschlagstellen zur Optimierung des Schienengüterverkehrs sowie geeignete bestehende oder neu zu bauende Schienenstrecken im Zu- und Ablauf des genannten Verkehrskorridors. Das Projekt „CODE24“ wurde im März 2015 plangemäß beendet.

1.3. Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor (IARAC) EVTZ“

Zur Fortführung der Projektaktivitäten wurde die Gründung des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor (IARAC) EVTZ“ (nachfolgend: IARAC EVTZ) beschlossen. Dieser wurde im April 2015 von verschiedenen lokalen und regionalen Körperschaften aus Deutschland (u.a. Stadt Mannheim, Duisburger Hafen AG), den Niederlanden und Italien als erster EVTZ mit Sitz in Deutschland gegründet. Inzwischen hat der IARAC EVTZ 15 Mitglieder sowie zusätzlich 5 weitere Beitrittskandidaten, für die aktuell die nationalen Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.

Bei einem EVTZ handelt es sich um eine Rechtsform des Europäischen Rechts. Der EVTZ nimmt öffentliche Aufgaben wahr und ähnelt in seiner Rechts- und Organisationsform einem Zweckverband nach deutschem Verständnis.

Ein EVTZ kann insbesondere als alleiniger Antragsteller u.a. für Projekte im Programm für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (INTERREG) fungieren, da in ihm bereits Partner aus mehreren Mitgliedstaaten vertraglich miteinander verbunden sind. Damit entfällt die Suche nach Projektpartnern, die Bildung von Projektkonsortien oder die jeweilige Ausarbeitung und Unterzeichnung von umfangreichen Projektvereinbarungen, wie dies bisher beispielsweise bei CODE24 der Fall war.

Der IARAC EVTZ ist seit kurzem auch Mitglied im Korridorforum Rhein-Alpen-Korridor mit Sitz und Stimme auf EU-Ebene. Dieses soll gebündelt die Interessen der regional-kommunalen Ebene im Verkehrskorridor repräsentieren.

Gem. Artikel 1 der Satzung des IARAC EVTZ ist das Hauptziel die Erleichterung und Förderung der territorialen Kooperation zwischen den Mitgliedern sowie die gemeinsame Stärkung und Koordinierung der integrierten Raumentwicklung entlang des multimodalen Rhein-Alpen-Korridors aus regionaler und lokaler Perspektive.

Die Ziele und Aufgaben des EVTZ sind

- a) die Vereinigung und Bündelung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder gegenüber nationalen, europäischen und für Infrastruktur zuständigen Institutionen
 - Organisation und Umsetzung gemeinsamer Lobby-Aktivitäten für die Entwicklung des Rhein-Alpen-Korridors
 - Vertretung der EVTZ-Mitglieder im EU Rhein-Alpen-Korridor Forum
- b) die Weiterbearbeitung der gemeinsamen Entwicklungsstrategie für den multimodalen Rhein-Alpen-Korridor
 - Koordinierung der Regionalentwicklung im Rhein-Alpen-Korridor unter Berücksichtigung lokaler und regionaler Perspektiven
 - Berücksichtigung von Transportinfrastruktur-Projekten und Flächennutzungskonflikten entlang des Rhein-Alpen-Korridors

- c) die Nutzung von Finanzmitteln für korridorbezogene Aktivitäten und Projekte
 - Information der EVTZ-Mitglieder über Finanzierungsmöglichkeiten für korridorbezogene Projekte
 - Bewerbung auf neue, EU-finanzierte Projekte und gemeinschaftliche Verwaltung von EU-Finanzmitteln

- d) die Bereitstellung einer zentralen Plattform für gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch und Begegnung
 - Organisation von Sitzungen der Mitglieder
 - Gewährleistung der Informationsübermittlung
 - Weiterbetrieb des im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten Korridor-Informationssystems
 - Pflege der im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten Website www.code-24.eu

- e) Verbesserung der Sichtbarkeit und der öffentlichen Wahrnehmung des Korridors
 - Organisation von Korridorveranstaltungen (Kongresse, Workshops, etc.)
 - Ausarbeitung und Verbreitung von Publikationen (Newsletter, Faltblätter, Broschüren)
 - Übernahme und Weiterbetrieb der im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten mobilen Ausstellung.

Gem. Artikel 2 der Satzung sind die Organe des IARAC EVTZ:

- die Versammlung
- der Direktor / die Direktorin und
- der Vorstand.

Der IARAC EVTZ ist hinsichtlich der personellen und finanziellen Ausstattung in einer „schlanken Form“ eingerichtet worden. Der jährliche Haushalt einschließlich der Festlegung der Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages wird von der Mitgliederversammlung beschlossen. Im Jahr 2016 betrug der Mitgliedsbeitrag 7.000 EUR. Die Beiträge dienen im Wesentlichen zur Begleichung der laufenden Kosten für die Geschäftsstelle und für die Öffentlichkeitsarbeit. Der IARAC EVTZ soll bedarfsorientiert wachsen. Hierzu sollen auch EU-Fördermittel für konkrete Projekte eingeworben werden.

Gem. Artikel 7.4 der Satzung des IARAC EVTZ besteht für ein Mitglied zwar grundsätzlich die Möglichkeit, mit Wirkung zum Ende eines Kalenderjahres aus dem EVTZ auszutreten. Der Austritt ist jedoch nur unter der Bedingung möglich, dass der offenstehende Jahresbetrag beglichen ist. Ungeachtet des Austritts haftet das Mitglied für alle Verpflichtungen, die während seiner Mitgliedschaft entstanden sind. Gem. Artikel 14 der Satzung des IARAC EVTZ haftet der EVTZ für seine gesamten Schulden. Reichen die Aktiva des EVTZ nicht aus, um seine Verbindlichkeiten zu decken, so haften seine Mitglieder zu gleichen Teilen für die Schulden des EVTZ, unabhängig von der Art der Schulden.

Zu dieser Haftungsproblematik hat der Direktor des IARAC EVTZ schriftlich Stellung genommen. Demnach sei vom EVTZ nicht beabsichtigt, Investitionen zu tätigen oder in irgendeiner Form unternehmerisch tätig zu werden. In der Übereinkunft und in der Satzung des EVTZ sei die Möglichkeit einer Kredit- bzw. Darlehensaufnahme nicht enthalten. Eine Darlehens- bzw. Kreditgewährung käme ohnehin nicht in Betracht, da der EVTZ über keine entsprechende Sicherheit verfüge. Insoweit bestehe kein Risiko dafür, dass für den EVTZ Schulden entstehen. Dennoch musste Ar-

tikel 14 bezüglich der Mitgliederhaftung für eventuelle Schulden des EVTZ in die Übereinkunft aufgenommen werden, da dies die EU-Verordnung Nr. 1302/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 zur Änderung der EG-Verordnung Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den EVTZ verlange. Die nach EU-Verordnung grundsätzlich mögliche Haftungsbeschränkung könne in Deutschland nicht genutzt werden, da die maßgeblichen föderalen Durchführungsverordnungen dies nicht vorsähen. Überdies habe der IARAC EVTZ vorsorglich eine Betriebshaftpflichtversicherung abgeschlossen. Darüber hinaus teilte der Direktor des IARAC EVTZ auf Anfrage mit, dass neben dieser bereits bestehenden Betriebshaftpflichtversicherung erstmals für das Jahr 2017 auch eine Vermögensschadenhaftpflichtversicherung abgeschlossen werden solle, da dann erstmals auch EU-Projekte unter Trägerschaft des EVTZ abgewickelt würden. Darüber hinaus werde für alle Projekte mit den jeweils beteiligten Mitgliedern ein Vertrag geschlossen, der sicherstelle, dass das Mitglied, das eventuell Rückzahlungen seitens der EU verursacht, dafür selbst in Regress genommen werde, so dass diese Kosten nicht dem EVTZ angelastet würden.

Die Verkehrsverwaltung sieht in einem Beitritt zum IARAC EVTZ zum einen die Chance, tiefgreifend und zeitnah Einblicke in die künftigen überregionalen Entwicklungen der Thematik zu erhalten. Zum anderen bestünde die Möglichkeit, Tendenzen zum Nachteil der Stadt Mainz frühzeitig zu begegnen und die lokalen Interessen aktiv in die weiteren Prozesse einzuspeisen. Des Weiteren könnte die Stadt Mainz bei Bedarf an gemeinsamen EU-geförderten Projekten des EVTZ teilhaben.

In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass sich der IARAC EVTZ nachdrücklich um großräumige Trassenalternativen zur bestehenden Bahnstrecke im Mittelrheintal bemüht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund von Interesse, dass der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hier nur recht unverbindliche Entwicklungsperspektiven aufgezeigt hat.

Unter der Voraussetzung eines positiven Votums der zuständigen städtischen Gremien wird die Verkehrsverwaltung eine Absichtserklärung zur Mitgliedschaft an die Geschäftsstelle des IARAC EVTZ richten. Ergänzend hierzu erfolgt eine Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium (MWVLW), welches den Beitritt der Stadt Mainz genehmigen muss.

2. Lösung

Dem Beschlussvorschlag wird gefolgt.

3. Alternativen

Der Verzicht auf einen Beitritt zum IARAC EVTZ mit der Konsequenz, dass der Stadt Mainz möglicherweise wichtige und hilfreiche Informationen zur Entwicklung des regionalen und transnationalen Schienenkorridors und konkrete Möglichkeiten der Einflussnahme und Mitgestaltung entgehen. Hieraus könnten sich Nachteile ergeben, wenn die Stadt Mainz ihre Interessen nur unzureichend vertreten und Forderungen bzw. Anregungen für eine möglichst belastungsarme Verkehrsabwicklung nicht in geeigneter Weise platzieren könnte.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

nicht relevant

Finanzielle Auswirkungen:

Für das Geschäftsjahr 2016 hat die Mitgliederversammlung einen Mitgliedsbeitrag in Höhe von 7.000 EUR beschlossen, der bei einem Beitritt auch von der Stadt Mainz zu zahlen wäre und der in seiner Höhe auch für das Jahr 2017 beibehalten wird.

Die Finanzierung wäre durch laufende Mittel des Stadtplanungsamtes und des Amtes für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen sichergestellt.

Die Höhe der Mitgliedsbeiträge für die Folgejahre steht noch nicht fest. Die Mitgliederversammlung des IARAC EVTZ beschließt jährlich neu über ihre Höhe, der je nach beschlossenen Aufgabenumfang bemessen wird.

Anlage:

Übereinkunft und Satzung des IARAC EVTZ vom 28.09.2015