



Interessengemeinschaft  
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein

## Das letzte Wort zum Bahnausbau am Oberrhein wird ausgehandelt

### Stellungnahme der IG BOHR

Bekanntlich sind die Planfeststellungsverfahren für den Bahnausbau zwischen Offenburg und Weil bei den zuständigen Verwaltungsstellen anhängig. Für den Planfeststellungsabschnitt Schliengen – Eimeldingen sind die Baumaßnahmen bereits weit fortgeschritten. Dies ist bis auf die katastrophalen Zustände in Eimeldingen der am wenigsten strittige Streckenabschnitt, da der im Mittelpunkt stehende Katzenbergtunnel eine singuläre Baumaßnahme ist. Das ändert nichts daran, dass die Bahnplanungen im Wesentlichen aus den 80-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts stammen. Es handelt sich also um veraltete Planungen. Dagegen ist BADEN 21 ein Vorschlag für eine Planung, die den Erfordernissen eines transeuropäischen Eisenbahnsystems des 21. Jahrhunderts wesentlich besser gerecht wird.

Für die von der ganz überwiegenden Zahl der vom Bahnausbau betroffenen Menschen - mehr als 90% zwischen Offenburg und Weil - ist BADEN 21 die einzig akzeptable Lösung für die Region am Oberrhein. Die Arbeitsgruppe Rheintalbahn der Landesregierung hat insgesamt Mehrkosten von 900 Millionen Euro für die Realisierung der 5 Kernforderungen ausgemacht. Die auf Schätzungen der Deutschen Bahn beruhenden Kostenangaben sind kritisch zu hinterfragen. Die Mehrkosten sorgen nämlich für die Qualität, die die Ausbaumaßnahme für die davon betroffenen Menschen und Kommunen akzeptabel macht. Daneben steht das betriebswirtschaftliche Minimum des Wirtschaftsunternehmens Deutsche Bahn AG, das die volkswirtschaftlichen Folgekosten einer schlechten Planung ausblendet. Betriebswirtschaftliches Planen und Bauen und volkswirtschaftliches Finanzieren aus Steuermitteln beißen sich. BADEN 21 löst diesen inneren Widerspruch auf.

Unter diesem Aspekt sind 900 Millionen Euro sog. Mehrkosten nicht abschreckend, denn über eine Bauzeit von 10 Jahren verteilt sind das gerade mal 90 Millionen Euro pro Jahr - wahrlich keine Herkulesaufgabe. Gegenzurechnen wären der enorme Zeitverlust durch das sich hinschleppende Anhörungsprozedere und zeitraubende, mit hohem Prozessrisiko befrachtete Gerichtsverfahren, Preissteigerungen und entgangene Erlöse. Das dürfte in sieben bis acht Jahren bereits ca. 1 Milliarde Euro ausmachen. Schon allein diese Betrachtung rechtfertigt eine finanzielle Beteiligung der DB an den „Mehrkosten“. Zu überlegen ist auch, ob das Land im Falle einer integrierten Planung für den sechsspürigen Ausbau der A5 und der Güterbahn einschließlich gemeinsamer aktiver Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Bund in Vorleistung tritt und diese Maßnahmen vorfinanziert, letztlich aber nur für die Zusatzkosten in Anspruch genommen wird, die der Befriedung der neu Betroffenen an der A5 dienen.

Fernab von solchen Überlegungen machen die Gegner von BADEN 21 mobil. "Wir weichen von unseren Planungen nicht ab", ließ sich die DB ProjektBau vernehmen - die Bahn lege sich nicht "nach Gutdünken auf andere Trassenvarianten fest". Dumm nur: Die Bahn hat in dieser Frage gar keine Entscheidungskompetenz. Sie baut das, was bestellt und bezahlt wird. Von "Gutdünken" bei den Trassenvarianten kann auch keine Rede sein. Die Bahnplaner mussten deren technische und betriebliche Machbarkeit und damit grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit attestieren. Um das Gezeter der Bahn muss man sich nicht kümmern. Dass sich der Bund zunächst reflexartig von BADEN 21 distanziert, war nicht anders zu erwarten. Er drängt auf einen ordnungsgemäßen Abschluss der Planfeststellungsverfahren und zieht sich auf die Bundeshaushaltsordnung zurück. Wer mehr wolle,

müsse es auch bezahlen. Das Land aber sieht sich bei dieser "reinen Bundesangelegenheit" nicht in der finanziellen Pflicht. Theaterdonner vor dem Bahngipfel. Die Protagonisten bringen sich in Stellung für die Verhandlungen, die mit dem noch im ersten Quartal 2009 anzuberaumenden Bahngipfel allenfalls beginnen. Mehrere Gipfel werden folgen müssen, bis das Ergebnis feststeht. Die Landesregierung hat einen großen Vertrauensvorschuss der südbadischen Bevölkerung, der allerdings im Wahljahr 2011 auf den Prüfstand gestellt wird. Im Gutachten des RVSO findet sich die Information, dass zwischen Offenburg und Weil ca. 1.044.000 Menschen mittelbar oder unmittelbar vom Bahnausbau betroffen sind. Schätzungsweise sind davon die Hälfte Wähler, also ca. 500.000 – ein imposantes Wahlvolk.

Viele dieser Bürgerinnen und Bürger wehren sich engagiert gegen das inakzeptable Verhalten der Bahnplaner und die inakzeptablen Ergebnisse ihrer Arbeit. Es kann nicht angehen, dass ein Jahrhundertbauwerk, das derart tief in das Gefüge und die gewachsenen Strukturen einer ganzen Region am südlichen Oberrhein von Offenburg bis Weil eingreift, geplant werden kann, ohne dass die Betroffenen von Anfang an mit einbezogen werden. Die „posthume“ Einbindung der Betroffenen im sog. Anhörungsverfahren ist ein pseudodemokratisches Ritual, das nach den Erfahrungen der Vergangenheit an den vorgelegten Planungen kaum etwas ändert - mit massiven Nachteilen für die davon Betroffenen. Jetzt, nachdem das Ausmaß und die Folgen der Planung offenbar sind, sagen die Betroffenen zu Recht: Wir wollen diese Planung grundsätzlich nicht! Sie ist weder menschenverträglich, noch umweltgerecht und schon gar nicht zukunftsfähig, dazu in hohem Maße unethisch – also grundsätzlich falsch, ja sogar menschenverachtend.

Was ist von einer Planung beispielsweise in Offenburg zu halten, die einem Stadtkern vier stark befahrene Gleise mit hohem Güterzugaufkommen zumutet? Die mit einer siebenjährigen Bauzeit große Teile des Stadtlebens lahmlegt? Die zum Umbau von 16 z.T. stark befahrenen Brücken zwingt? Die den Abriss von 25 Häusern fordert? Die mit einem kilometerlangen Mauermonstrum von über 6 m Höhe mitten durch die Stadt jede künftige Stadtentwicklung zunichte macht? Die trotzdem noch 10.000 Menschen hinter Schallschutzfenstern einsperrt, weil der Lärmschutz trotzdem nicht ausreicht? Wer Menschen so etwas zumutet, dem fehlt jeder Sinn für Berufsethik.

Um vernünftige Planungen zu ermöglichen, muss die Politik die Spielregeln ändern: Wir brauchen einen anderen Planungsauftrag und ganz besonders eine neue Planungskultur! Vorhabenträgerin und Betroffene müssen vor jeder Ausplanung gemeinsam die Grundzüge einer akzeptablen Planung festlegen. BADEN 21 ist hierfür eine hervorragende Richtschnur. Die Ausarbeitung im Detail obliegt der Vorhabenträgerin. Planungen über die Köpfe der Betroffenen hinweg müssen ein Ende haben! Das ist eine wesentliche Hoffnung und Erwartung an den Bahngipfel. Die Situation in Eimeldingen und die Zustände am Mittelrhein sind für die Menschen am südlichen Oberrhein Menetekel genug. Sie sind hier jedenfalls wild entschlossen, Pioniere dieser neuen Planungskultur zu sein.

Für die Änderung der Spielregeln im Sinne der Bürger und nicht im Sinne eines demnächst börsennotierten Wirtschaftskonzerns sehen die Bürgerinitiativen der IG BOHR das Land mit seiner Regierung und seinem Parlament in der Pflicht. Die Menschen in Südbaden wollen nach 6 Jahren Auseinandersetzungen mit Bund und Bahn um akzeptable Lösungen endlich Licht am Horizont sehen.

Die bisher vorgelegten Planungen der Vorhabenträgerin – das haben die Erörterungen gezeigt – sind für die betroffenen Menschen inakzeptabel und gegen ihren erklärten Willen nicht durchsetzbar. Weiter auf dem eingeschlagenen Weg das Baurecht erzwingen zu wollen, ist nicht zielführend und zum Scheitern verurteilt. Was nützt ein durch eine Vielzahl zeitraubender und für die Vorhabenträgerin zunehmend riskanter werdender Gerichtsverfahren eventuell erkämpftes Baurecht, wenn es nicht ausgeübt werden kann? Das Volk wird es nicht zulassen. Der Landesinnenminister als überzeugter Befürworter von BADEN 21 kann als oberster Polizeichef seine Polizisten schwerlich gegen Bürgerinnen und Bürger aufmarschieren lassen, die gerade für BADEN 21 auf die Straße gehen. Das entstehende Glaubwürdigkeitsproblem wäre unlösbar.

Was lernt man daraus, wenn man lernfähig ist? Es muss sich etwas ändern, wenn der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn nicht an die Wand gefahren werden soll – je eher, desto besser, bevor weiter Geld und Zeit verschwendet werden. Um die verhärteten Fronten aufzubrechen, wäre es ratsam, für jede der fünf Kernforderungen einen Arbeitskreis zu bilden, wie es beispielhaft in Weil vorexerziert wurde. Der Arbeitskreis legt ein vernünftiges Planungsziel fest und arbeitet die Planung im Detail aus. Da sie a priori menschenverträglich und zukunftsfähig ist, wird es wenige Einwendungen geben, die in einfacher Weise erörtert werden können. Ergebnis wäre eine Volksbahn, keine Börsenbahn.

März 2009