

Herrn
Günther Oettinger, MdL
Ministerräsident des Landes Baden-Württemberg
Staatsministerium
Richard-Wagner-Str. 15
70184 Stuttgart

16. Juli 2009

Spitzengespräch Ausbau Rheintalbahn am 10. 7. 2009 – Einrichtung eines Projektbeirats

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

auf unser Schreiben vom 19. Juni 2009 haben wir zwar von Ihnen bisher keine Reaktion erhalten. Wir gehen aber davon aus, dass Ihr Gespräch in Berlin am 10. Juli 2009 zur Vorbereitung eines „Bahngipfels“ auch auf unser Schreiben zurückzuführen ist. Gerne bestätigen wir Ihnen, dass wir uns über das Zustandekommen dieses Gesprächs und erste Gesprächsergebnisse freuen. Zugleich möchten wir Ihnen aber auch in fünf Punkten darstellen, von welchen Grundlagen wir in dem in Ihrer Pressemitteilung vorgeschlagenen Verfahren ausgehen:

1. – Dass Sie für einen geplanten **Projektbeirat** auch eine **Beteiligung von Betroffenen** vorsehen, können wir nur begrüßen. Selbstverständlich erwarten wir, dass auch **wir als Vertreter der in der IG BOHR zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen in diesem Projektbeirat vertreten sein werden**. Unser IG-BOHR-Sprecherquartett steht gut für die Interessen der Betroffenen zwischen Offenburg und Weil. Die Bürgerinitiativen als Initiatoren der Volksbewegung am Oberrhein für eine menschenfreundliche und umweltgerechte Güterzugtrasse müssen ihre Kompetenz in den Projektbeirat einbringen können. Für unsere Planungen ist es allerdings wichtig, die Struktur dieses Projektbeirates zu kennen. Wir dürfen Sie deshalb um eine entsprechende Aufklärung bitten.

2. – Die Arbeit eines Projektbeirats mit dem Ziel einer veränderte **Planung** verträgt sich nicht mit der **parallelen Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens**. Das von uns in Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem Regionalverband Südlicher Oberrhein entwickelte Alternativkonzept „BADEN 21“ - auch von der Bahn als technisch und betrieblich machbar bestätigt – liegt in einer Realisierungsqualität vor, die auf eine politische Entscheidung zugunsten dieses Konzeptes geradezu drängt. Im Projektbeirat kann es also nicht um die Verteidigung einer inakzeptablen DB-Planung, sondern nur um eine Neuplanung gehen. Die Tatsache, dass sich das Land Baden-Württemberg



www.mut-im-netz.de



www.igel-breisgau.de



www.bi-bahn.de



www.bi-bahnlaerm.de



www.abatra.de



www.bi-bahntrasse.de



www.bilb-weil.de

nach einjähriger gründlicher Überprüfung die 6 Kernforderungen von „BADEN 21“ zueigen gemacht hat, spricht für sich. Diese 6 Kernforderungen sind somit nicht verhandelbar und müssen das Gerüst für die Neuplanung sein.

Ein Verfahrensstopp ist aus unserer Sicht also unausweichlich und muss von Seiten der Politik als erster Schritt, vor Einrichtung des Projektbeirates erfolgen. Der Hinweis auf eine mögliche Neuplanung nach einem durchgeführten Planfeststellungsverfahren überzeugt hier niemanden mehr. Zu sehr haben wir bisher das Beharren der Bundespolitik auf – nachweislich miserablen – rechtlichen Regelungen erlebt. Verbunden hat sich dieses Beharren mit ständigen, nicht eingelösten Beteuerungen, dass bei vorliegenden neuen Erkenntnissen selbstverständlich auch neu geprüft würde. Auf eine solche „Vorgabe“ können wir uns nicht mehr einlassen. Die Frage eines – durchaus möglichen! – vorgängigen Verfahrensstopps ist also zugleich eine Frage nach der Ernsthaftigkeit der Einrichtung eines Projektbeirats.

3. – Dass für die Bildung eines Projektbeirates acht Wochen erforderlich sein sollen erstaunt uns sehr. Für Bund, Land und Bahn lassen sich ja die Verantwortlichen „von Amts wegen“ benennen. Die am Oberrhein Betroffenen und Verantwortlichen können ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer ebenso kurzfristig benennen. **Auf jeden Fall muss gewährleistet sein, dass die konstituierende Sitzung dieser Projektgruppe noch vor den Bundestagswahlen stattfindet.** Eine Verschiebung auf die Zeit danach kann aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger nicht akzeptiert werden. Dafür wurden sie bisher zu oft „vertröstet“. Ihre Geduld darf nicht länger strapaziert werden.

4. – Zu den guten Nachrichten in Ihrer Pressemitteilung gehört für uns auch die vom Land Baden-Württemberg erklärte Bereitschaft zur Übernahme bestimmter finanzieller Verpflichtungen bei möglichen Mehrkosten einer Alternativplanung. Wir verstehen diese Bereitschaft des Landes als **Startsignal für entsprechende Erklärungen von Bund und Bahn.** Wir erinnern daran, dass es bei Vorhaben wie Stuttgart 21 und dem Rüdeshheimer Tunnel jeweils zu projektentsprechenden Vereinbarungen einer gemeinsamen Finanzierung aller Beteiligten gekommen ist.

Eine solche Vereinbarung ist auch für den Oberrhein unerlässlich und möglich. Die politisch Verantwortlichen sind dazu durch ihren Auftrag, Schaden vom Volk abzuwenden, verpflichtet, die Deutsche Bahn AG als die große wirtschaftliche Gewinnerin. Nicht zufällig hat Hartmut Mehdorn immer wieder auf die zu erwartenden Gewinne auf dieser „Schlagader des europäischen Güterverkehrs“ hingewiesen.

Selbst wenn die Mehrkosten von 900 Millionen € für eine menschenfreundliche und umweltgerechte Trassenführung am Oberrhein zuträfen (was mit guten Gründen in Frage zu stellen ist), wäre **eine Finanzierung für Bund, Land und Bahn z.B. bei einer Drittelung, auf zehn Jahre Bauzeit gerechnet, zumutbar: Weil damit der Schutz der Lebensqualität und die Erhaltung von Volksvermögen in vielfacher Milliardenhöhe für ein ganzes Jahrhundert gewährleistet wird.**

5. – Schließlich: „BADEN 21“ bietet für die Gespräche im Projektbeirat eine Grundlage mit **bestem demokratischer Legitimation einer ganzen Region** – mit eindeutigen Befürwortungen aus Kreistagen, Regionalverband und Landesregierung. Dazu war die Entwicklung eines Konzeptes dieser Qualität für die Bürgerinitiativen, Kommunen und die anderen Beteiligten auch mit einem **hohen finanziellen Aufwand** verbunden. Aber für die Bewahrung einer 2000 Jahre alten Kulturregion ist allen Beteiligten keine planerische, soziale und finanzielle Anstrengung zu viel.

Von der Arbeit im Projektbeirat erhoffen wir uns eine Optimierung des Konzepts „BADEN 21“. Was wir nicht akzeptieren können: Dass die 6 Kernforderungen von „BADEN 21“ nicht zu ihrem Recht kommen. Denn nur bei ihrer Berücksichtigung wird der südliche Oberrhein vor dauerhafter schwerer Schädigung durch die vorliegende Bahnplanung bewahrt.

Wir dürfen Sie um eine zeitnahe Antwort bitten, damit wir im Blick auf die Bildung der Projektbeirates entsprechend disponieren können und danken Ihnen im Voraus für Ihre entsprechenden Bemühungen.

Auf eine baldige Zusammenarbeit mit Ihnen in einer differenzierten Beratung und Ausgestaltung von „BADEN 21“ sind wir gespannt und erwarten ein Ergebnis zum Wohl des Volkes!

Herr Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erhält ein gleichlautendes Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen



Adalbert Häge
BI IGEL e.V.



Manfred Wahl
BI Bahntrasse e.V.



Uwe Haller
BI Bahn e.V.



Dr. Roland Diehl
BI MUT e.V.

cc.

IM Heribert Rech

Regierungspräsident Freiburg

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Landratsämter Ortenau, Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach

Herrn
Wolfgang Tiefensee, MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Invalidenstr. 44
10155 Berlin

16. Juli 2009

Spitzengespräch Ausbau Rheintalbahn am 10. 7. 2009 – Einrichtung eines Projektbeirats

Sehr geehrter Herr Minister,

auf unser Schreiben vom 19. Juni 2009 haben wir zwar von Ihnen bisher keine Reaktion erhalten. Wir gehen aber davon aus, dass Ihr Gespräch in Berlin am 10. Juli 2009 zur Vorbereitung eines „Bahngipfels“ auch auf unser Schreiben zurückzuführen ist. Gerne bestätigen wir Ihnen, dass wir uns über das Zustandekommen dieses Gesprächs und erste Gesprächsergebnisse freuen. Zugleich möchten wir Ihnen aber auch in fünf Punkten darstellen, von welchen Grundlagen wir in dem in Ihrer Pressemitteilung vorgeschlagenen Verfahren ausgehen:

1. – Dass Sie für einen geplanten **Projektbeirat** auch eine **Beteiligung von Betroffenen** vorsehen, können wir nur begrüßen. Selbstverständlich erwarten wir, dass auch **wir als Vertreter der in der IG BOHR zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen in diesem Projektbeirat vertreten sein werden**. Unser IG-BOHR-Sprecherquartett steht gut für die Interessen der Betroffenen zwischen Offenburg und Weil. Die Bürgerinitiativen als Initiatoren der Volksbewegung am Oberrhein für eine menschenfreundliche und umweltgerechte Güterzugtrasse müssen ihre Kompetenz in den Projektbeirat einbringen können. Für unsere Planungen ist es allerdings wichtig, die Struktur dieses Projektbeirates zu kennen. Wir dürfen Sie deshalb um eine entsprechende Aufklärung bitten.

2. – Die **Arbeit eines Projektbeirats mit dem Ziel einer veränderte Planung** verträgt sich nicht mit der **parallelen Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens**. Das von uns in Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem Regionalverband Südlicher Oberrhein entwickelte Alternativkonzept „BADEN 21“ - auch von der Bahn als technisch und betrieblich machbar bestätigt – liegt in einer Realisierungsqualität vor, die auf eine politische Entscheidung zugunsten dieses Konzeptes geradezu drängt. Im Projektbeirat kann es also nicht um die Verteidigung einer inakzeptablen DB-Planung, sondern nur um eine Neupla-



www.mut-im-netz.de



www.igel-breisgau.de



www.bi-bahn.de



www.bi-bahnlaerm.de



www.abatra.de



www.bi-bahntrasse.de



www.bilb-weil.de

nung gehen. Die Tatsache, dass sich das Land Baden-Württemberg nach einjähriger gründlicher Überprüfung die 6 Kernforderungen von „BADEN 21“ zueigen gemacht hat, spricht für sich. Diese 6 Kernforderungen sind somit nicht verhandelbar und müssen das Gerüst für die Neuplanung sein.

Ein Verfahrensstopp ist aus unserer Sicht also unausweichlich und muss von Seiten der Politik als erster Schritt, vor Einrichtung des Projektbeirates erfolgen. Der Hinweis auf eine mögliche Neuplanung nach einem durchgeführten Planfeststellungsverfahren überzeugt hier niemanden mehr. Zu sehr haben wir bisher das Beharren der Bundespolitik auf – nachweislich miserablen – rechtlichen Regelungen erlebt. Verbunden hat sich dieses Beharren mit ständigen, nicht eingelösten Beteuerungen, dass bei vorliegenden neuen Erkenntnissen selbstverständlich auch neu geprüft würde. Auf eine solche „Vorgabe“ können wir uns nicht mehr einlassen. Die Frage eines – durchaus möglichen! – vorgängigen Verfahrensstopps ist also zugleich eine Frage nach der Ernsthaftigkeit der Einrichtung eines Projektbeirats.

3. – Dass für die Bildung eines Projektbeirates acht Wochen erforderlich sein sollen erstaunt uns sehr. Für Bund, Land und Bahn lassen sich ja die Verantwortlichen „von Amts wegen“ benennen. Die am Oberrhein Betroffenen und Verantwortlichen können ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer ebenso kurzfristig benennen. **Auf jeden Fall muss gewährleistet sein, dass die konstituierende Sitzung dieser Projektgruppe noch vor den Bundestagswahlen stattfindet.** Eine Verschiebung auf die Zeit danach kann aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger nicht akzeptiert werden. Dafür wurden sie bisher zu oft „vertröstet“. Ihre Geduld darf nicht länger strapaziert werden.

4. – Zu den guten Nachrichten in Ihrer Pressemitteilung gehört für uns auch die vom Land Baden-Württemberg erklärte Bereitschaft zur Übernahme bestimmter finanzieller Verpflichtungen bei möglichen Mehrkosten einer Alternativplanung. Wir verstehen diese Bereitschaft des Landes als **Startsignal für entsprechende Erklärungen von Bund und Bahn.** Wir erinnern daran, dass es bei Vorhaben wie Stuttgart 21 und dem Rüdeshheimer Tunnel jeweils zu projektentsprechenden Vereinbarungen einer gemeinsamen Finanzierung aller Beteiligten gekommen ist.

Eine solche Vereinbarung ist auch für den Oberrhein unerlässlich und möglich. Die politisch Verantwortlichen sind dazu durch ihren Auftrag, Schaden vom Volk abzuwenden, verpflichtet, die Deutsche Bahn AG als die große wirtschaftliche Gewinnerin. Nicht zufällig hat Hartmut Mehdorn immer wieder auf die zu erwartenden Gewinne auf dieser „Schlagader des europäischen Güterverkehrs“ hingewiesen.

Selbst wenn die Mehrkosten von 900 Millionen € für eine menschenfreundliche und umweltgerechte Trassenführung am Oberrhein zuträfen (was mit guten Gründen in Frage zu stellen ist), wäre **eine Finanzierung für Bund, Land und Bahn z.B. bei einer Drittelung, auf zehn Jahre Bauzeit gerechnet, zumutbar: Weil damit der Schutz der Lebensqualität und die Erhaltung von Volksvermögen in vielfacher Milliardenhöhe für ein ganzes Jahrhundert gewährleistet wird.**

5. – Schließlich: „BADEN 21“ bietet für die Gespräche im Projektbeirat eine Grundlage mit **bestem demokratischer Legitimation einer ganzen Region** – mit eindeutigen Befürwortungen aus Kreistagen, Regionalverband und Landesregierung. Dazu war die Entwicklung eines Konzeptes dieser Qualität für die Bürgerinitiativen, Kommunen und die anderen Beteiligten auch mit einem **hohen finanziellen Aufwand** verbunden.

Aber für die Bewahrung einer 2000 Jahre alten Kulturregion ist allen Beteiligten keine planerische, soziale und finanzielle Anstrengung zu viel.

Von der Arbeit im Projektbeirat erhoffen wir uns eine Optimierung des Konzepts „BADEN 21“. Was wir nicht akzeptieren können: Dass die 6 Kernforderungen von „BADEN 21“ nicht zu ihrem Recht kommen. Denn nur bei ihrer Berücksichtigung wird der südliche Oberrhein vor dauerhafter schwerer Schädigung durch die vorliegende Bahnplanung bewahrt.

Wir dürfen Sie um eine zeitnahe Antwort bitten, damit wir im Blick auf die Bildung der Projektbeirates entsprechend disponieren können und danken Ihnen im Voraus für Ihre entsprechenden Bemühungen.

Auf eine baldige Zusammenarbeit mit Ihnen in einer differenzierten Beratung und Ausgestaltung von „BADEN 21“ sind wir gespannt und erwarten ein Ergebnis zum Wohl des Volkes!

Herr Ministerpräsident Günther Oettinger erhält ein gleichlautendes Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen



Adalbert Häge
BI IGEL e.V.



Manfred Wahl
BI Bahntrasse e.V.



Uwe Haller
BI Bahn e.V.



Dr. Roland Diehl
BI MUT e.V.

cc.

IM Heribert Rech
Regierungspräsident Freiburg
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Landratsämter Ortenau, Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach