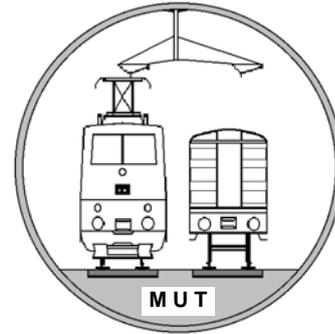


MUT

Mensch und **U**mwelt schonende DB-**T**rasse
Nördliches Markgräflerland e.V.



MUT informiert

Kontaktadresse:

M U T e.V.

c/o Geschäftsstelle
Eichenweg 13

79189 Bad Krozingen

Tel.: 07633-13171

Fax: 07633-13171

Email: info@mut-im-netz.de

Web: www.mut-im-netz.de

Bahn: Mit ausreichenden Mitteln ist Alles möglich Oberrheinische Bürgerinitiativen in der DB-Konzernzentrale in Berlin

Durch die Vermittlung Hartmut Mehdorns, der von der Vereinigung der Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm (IG BOHR) angeschrieben wurde, besuchte eine Delegation der Bürgerinitiativen MUT Markgräflerland (Roland Diehl), IGEL Freiburg (Klaus Gump), Kenzingen – Herbolzheim (Georg Binkert), Mahlberg-Orschweier (Dietmar Kraske) und Offenburg (Schwester Martina Merkle) die Konzernzentrale der DB, um auf die ungelösten Probleme beim Bau des dritten und vierten Gleises aufmerksam zu machen.

Wie Jürgen Illing, Konzernbevollmächtigter für politische Beziehungen und Außenwirkung, betonte, sieht die DB durch die Vereinigung der Bürgerinitiativen in der IG BOHR einen attraktiven Gesprächspartner. Er zeigte sich erstaunt über die wirkungsvolle und erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit der Bürgerinitiativen. Er bescheinigte der IG einen bereits hohen Bekanntheitsgrad, der dazu beigetragen habe, dass das Thema Schienenlärm in der Politik angekommen sei. Dies, so betonten die Vertreter der Bürgerinitiativen, liege wohl vor allem in der besonderen und existenzbedrohenden Betroffenheit durch den Bahnausbau am Oberrhein.

Bei dem Gespräch ging es um die Chancen einer Umsetzung von BADEN 21, einem Forderungskatalog zur Alternativtrasse der Bürger am Oberrhein vom Markgräflerland bis Offenburg. Im Gegensatz zu den Planungen der Bahn verläuft diese Trasse in z.T. gedeckelter Tieflage, außerhalb der Wohnbebauung und in Offenburg in einem Tunnel. Die BI-Vertreter kritisierten, dass die Bahn am Oberrhein wegen ihres Betriebskonzepts an der geplanten Streckenführung festhalte. Das Betriebskonzept müsse sich nach den Menschen und nicht die Menschen nach dem Betriebskonzept richten. Die DB-Vertreter zeigten sich durchaus beeindruckt von den Folgen des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn, weisen aber darauf hin, dass sich die Bahn gesetzeskonform verhalte. Wegen des bestehenden Rechts- und Finanzrahmens könne die Bahn nicht im Sinne der betroffenen Menschen besser bauen, weil sie nicht

dürfe und es sich nicht leisten könne. Die BI-Vertreter warnen, dass der Bund dann Gefahr laufe, wegen des Widerstands der Bevölkerung überhaupt nicht bauen zu können.

Die DB sieht beim Ausbau der Rheintalbahn dennoch Verbesserungsmöglichkeiten durch flexiblere Handhabung der rechtlichen Bestimmungen und eine Ausweitung des Finanzrahmens. Die Vertreter der IG BOHR bestehen darauf, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen nach dem derzeitigen Stand der Technik erfolgen müssen und so den Schienenbonus überflüssig machen. Dazu sei allerdings auch die Politik gefordert. DB und BI sehen hier eine gemeinsame Position: Der Topf für Schienenausbaumaßnahmen müsse größer werden.

Nach Ansicht von Werner Klingberg, DB-Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg, sollte durch Prioritätensetzung eine zielgerichtete Mittelerhöhung für das Oberrheintal geschaffen werden, da die Rheintalbahn wegen ihrer herausragenden Stellung im internationalen Güterverkehr an erster Stelle der Liste der Schienenausbaumaßnahmen des Bundes stehe. Die Strategie der IG BOHR, über den Konsens mit der Lokalpolitik die Landes- und Bundespolitik für die Problemlösung am Oberrhein zu gewinnen, wird von den DB-Vertretern als der richtige Weg zum Ziel unterstützt.