

# Protestkultur: Bedrohliche Bahnplanungen – erfolgreicher Bürgerprotest ✓



Manfred Wahl

## I – Die Bedrohung ■

Planungen der Deutschen Bahn für eine europäische Güterzugtrasse zwischen Rotterdam und Genua betreffen und bedrohen elementar die Rheinstalstrecke zwischen Offenburg und Weil am Rhein. Zum Ausmaß der Bedrohung einer ganzen Region sei auf die umfassende Darstellung von Dr. Klaus Gumpert verwiesen: »Rheinstalbahn, Schlagader Europas – Herzinfarkt für Baden?« (Badische Heimat 03/2008, S.326 ff.).

Wie artikuliert und formiert sich der Protest gegen eine solche Bedrohung in einer Stadt, die auf eine beachtliche freiheitlich-demokratisch geprägte Protestkultur zurückblicken kann und sich dieses Erbes auch bewusst ist? – (Vgl. dazu in diesem Band: Simon Moser: Freiheitskultur)

Ein erster Protest wurde bereits vor der Jahrtausendwende in einem »Arbeitskreis Bahntrasse« der Offenburger Bürgervereine gebündelt. Im Jahr 2000 organisierte dieser Arbeitskreis einen eindrucksvollen »Sternmarsch« in die Innenstadt, mit annähernd 1000 Teilnehmern.

2002 veröffentlichte das Regierungspräsidium Freiburg einen verhängnisvollen Raumordnungsbeschluss mit der Kernaussage: Die Antragstrasse (= »A3«) der Bahn mitten durch die Stadt ist die raumordnerisch verträglichste Trassenführung für Offenburg.

Dank der Initiative von Klaus Binkert und Heinz Hättig als Vertreter der Bürgervereine (zugleich Mitglieder des Gemeinderats), bil-

dete sich 2004 ein weiterer, informeller »Arbeitskreis Bahntrasse« von ca. 40 Personen, mit dem Ziel einer umfassenden Information der Bevölkerung, um sie für eine Protestbewegung zu gewinnen. Und da die Arbeitskreis-Mitglieder beim Besuch zahlreicher Gemeinderatssitzungen den Eindruck gewonnen hatten, dass auch hier das Problembewusstsein noch Steigerungspotential hat, wurden für uns auch die Fraktionen und die Stadtverwaltung frühzeitig zu wichtigen Gesprächspartnern.

Frühzeitige Kontaktaufnahme mit zwei bereits bestehenden Bürgerinitiativen im Markgräfler Land (BI »MUT«) und in Freiburg (BI »Igel«) setzten uns schließlich in die Lage, sehr genau zu beschreiben, welchen großen Gefahren die Stadt Offenburg durch Planungen der Deutschen Bahn AG ausgesetzt ist. Zu einer Informationsveranstaltung am 27. September 2005 kamen schließlich 350 Bürgerinnen und Bürger, auch viele Mitglieder des Gemeinderats, denen wir sachkundig darstellen konnten, welche Gefahren unserer Stadt durch die Bahnplanungen drohen.

Die für uns unerwartet hohe Beteiligung ermutigte uns, am 30. November 2005 eine Offenburger Bürgerinitiative zu gründen – mit 19 Gründungsmitgliedern, die zugleich auch den BI-Vorstand bildeten: Die BI Bahntrasse e. V. – Dass sich mit einem evangelischen Pfarrer im Ruhestand (Manfred Wahl) als Vorsitzendem und einer katholischen Nonne (Schwester M. Martina Merkle) als 1. Stellvertreterin ein »ökumenisches Doppel« zur Vor-



Das Logo der Bürgerinitiative

standsleitung bereiterklärte, wurde dadurch ermöglicht, dass der gesamte BI-Vorstand von Anfang an seine Bereitschaft zu einem Zusammenwirken in verteilten Rollen bereit erklärte und dieses auch praktizierte. Zudem gehörten und gehören mit Klaus Binkert, Heinz Hättig, Otto Schubert und Peter Weber vier erfahrene »Urgesteine« des Offenburger Bahnprotests zum Vorstandsteam.

Mit der Informationsveranstaltung am 27.9.2005 waren die der Bevölkerung durch die Bahnplanungen drohenden Gefahren zum Stadtgespräch geworden – nicht zuletzt dank der hervorragenden Berichterstattung der Offenburger Medien! Dass es ein ganzes Gefahrenbündel war, wurde den meisten jetzt erst bewusst – und diese Bewusstseinsbildung stellt geradezu einen Meilenstein in der Entwicklung des entstehenden Bürgerprotests dar. Die folgende Aufzählung stellt einen vervollständigten Kenntnisstand im Jahr 2011 dar – die meisten dieser Gefährdungen wurden aber bereits in der Zeit um die BI-Gründung wahrgenommen:

Nach den Bahnplanungen sollen in Zukunft in 24 Stunden (bevorzugt nachts) 500 Güterzüge (die Bahn spricht nur von 300) durch die Oberrhein-Strecke rasen und rattern: Für die Bahn bei weitem die gewinnträchtigste Stre-

cke, die zudem noch möglichst billig gebaut werden soll. Dabei handelt es sich um ein Jahrhundertprojekt mit Auswirkungen für mindestens fünf Generationen.

Die verheerenden Begleiterscheinungen:

- ⇒ Schallschutzwände in einer Länge von insgesamt 9 km und einer Höhe bis zu 11 m mitten durch die Stadt: Eine städtebauliche Todsünde.
- ⇒ Annähernd 10 000 Menschen sollen hinter Schallschutzfenstern in einer Art »Käfighaltung« wohnen – wobei das Außengelände (Garten, Balkon, Terrasse) weiterhin verlärmert bliebe.
- ⇒ Vorgesehen ist der Abriss von 26 Wohnhäusern und 170 Garagen.
- ⇒ Schlafstörungen für Tausende – nachweislich ein Grund für schwere Gesundheitsstörungen.
- ⇒ Massive Störungen der pädagogischen Arbeit in zahlreichen Kindergärten und Schulen.
- ⇒ Erfahrungsgemäß verlieren die Gebäude an einer so befahrenen Strecke enorm an Wert.
- ⇒ Soziale Verödung von Wohngebieten durch Wegzug.
- ⇒ Eine mindestens siebenjährige Bauzeit im Herzen der Stadt würde den wirtschaftlichen Ruin zahlreicher Innenstadtgeschäfte bewirken und die Erreichbarkeit von Kliniken erschweren.
- ⇒ Die Gefährdung durch Gefahrguttransporte (jeder 7. Güterwaggon ist mit Gefahrgut beladen!) ist durch die Gefahrgutexplosion in Viareggio (Italien) im Juni 2009 mit vielen Toten noch in schlimmer Erinnerung. Und bei der Entgleisung von acht Güterzugwagen mit Chemikalien vor dem Bahnhof Müllheim (Südbaden) im Mai 2011

kam es nur durch das Zusammentreffen mehrerer »glücklicher Umstände« nicht zu einer schweren Katastrophe. Der Zug war zuvor auch durch Offenburg gefahren.

## II – Offenburger Protestkultur gegen die Bahnplanungen – von Anfang an: Kommunikativ und kompetent

Selbst angesichts solcher Gefährdungen der Stadt gab es für eine verbindliche Beteiligung an einem Protest noch da und dort Einwände, Zögern, Skepsis: Möglicherweise kommt doch nicht alles so schlimm – Was hat man gegen einen privilegierten Großkonzern für Chancen? – Welche Alternativen gibt es? Sind sie überhaupt zu realisieren und zu finanzieren? Gerade die Frage nach den Alternativen bewegte besonders viele. Es gab schon Vorschläge, Planungsentwürfe – von Klaus Binkert zum Beispiel: Güterzugtunnel oder Westumfahrung an der Autobahn.

In diesem Geflecht von Protestbereitschaft, Skepsis, Resignation, Fragen, unterschiedlichen Vorschlägen gab es nur eine Chance für die Entwicklung einer erfolgreichen Protestkultur: Wir mussten das Gespräch suchen mit denen, die schon »von Amts wegen« an diesem Prozess beteiligt waren: Gemeinderat, Stadtverwaltung – und mit unmittelbar Betroffenen sowie Gruppierungen, von denen wir wussten oder annehmen konnten, dass sie ein Gespür hatten für das, was nun nötig ist: Bürgervereine, Pfarr-Gemeinden, pädagogische Einrichtungen, Innenstadt-Geschäfte, Vereine – und immer wieder: Die Verbindung zu den Tages- und Wochenzeitungen, zu den Rundfunk- und TV-Redaktionen vor Ort.

Kommunikation wurde also zum ersten Kennzeichen für die Entwicklung einer Protestkultur in dieser Anfangsphase des Offenburger Bürgerprotests. Das musste sich dann besonders in der Frage nach der für alle zustimmungsfähigen Alternative gegenüber den Bahnplänen bewähren. Eine ursprünglich naheliegende autobahnparallele Trasse wurde von den davon betroffenen westlich gelegenen Ortschaften mit guten Gründen abgelehnt. Guter Rat schien teuer – bis sich in den teilweise sehr kontroversen Diskussionen mit Ortsvorstehern, Gemeinderatsfraktionen und Stadtverwaltung eine Konsenslösung herauskristallisierte: Ein Tunnel für Güterzüge im Westen, beginnend bereits nördlich des Bahnhofs, unter möglichst geringer Wohnbebauung.

Dieser Kompromiss wurde schließlich zur Grundlage eines einstimmigen (!) Beschlusses des Offenburger Gemeinderats am 16. Mai 2006. Seitdem ist dieser »Offenburger Konsens« tragfähige Grundlage aller bürgerschaftlichen Initiativen zur Durchsetzung einer menschenfreundlichen Alternative zu den menschenfeindlichen Bahnplanungen. Die kommunikative Grundhaltung der für die BI Bahntrasse bestimmenden Protestkultur hatte also ihre Bewährungsprobe bestanden.

In den monatelangen Diskussionen bis zu diesem Konsens hat natürlich die fachliche Kompetenz, die wir uns von Monat zu Monat als BI weiter erarbeitet hatten, eine wichtige Rolle gespielt. Dabei kam uns die Vielfalt der beruflichen Erfahrungen unserer Vorstandsmitglieder und die Kompetenzen der befreundeten Bürgerinitiativen zugute. Fazit dieser Frühzeit des »Offenburger Bahnprotests«:

Protestkultur ist wesensmäßig kommunikativ im Verhalten und kompetent in der Sache. Sichtbare Bestätigung für diese Art des Protests. Eine rasante Entwicklung der BI-

Mitgliederzahlen: Nach einem halben Jahr: 1000 – nach einem Jahr: 2000 – und zur Jahreshälfte 2008: Nahezu 5500 BI-Mitglieder. Die kontinuierliche Begleitung des Protestgeschehens durch die lokalen und regionalen Medien trug dazu wesentlich bei: Zudem war neben die Berichterstattung über die verschiedenen BI-Aktivitäten inzwischen eine medial eigenständige vertiefende Hintergrund – Information über wichtige Aspekte des Rheintalausbaus getreten.

### III – Die Weiterentwicklung der Protestkultur: Konstruktiv und konsequent

Von Anfang an war das Wirken der BI Bahntrasse e.V. eingebettet in den bereits 2004 erfolgten Zusammenschluss oberrheinischer Bürgerinitiativen (inzwischen acht Initiativen mit 23 000 Mitgliedern): »Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein« = IG BOHR. Von IG BOHR wird die Notwendigkeit einer neuen Güterzugstrecke für den Oberrhein bejaht. Abgelehnt wird eine Billigstlösung, nach der diese Güterzugtrasse aus Gründen der Gewinnmaximierung weitgehend durch Wohngebiete geführt werden soll.

Diese Ablehnung der Bahnplanungen war von Anfang an (wie auch in Offenburg) verbunden mit der Entwicklung von menschenfreundlichen Trassenalternativen. Als überparteiliche Vereinigung konnte IG BOHR die Interessen aller Planungsabschnitte zusammenführen und schließlich mit hoher fachlicher Kompetenz und einem enormen persönlichen Engagement eine Alternativkonzept entwickeln: Die Europatrasse »BADEN 21«.

»BADEN 21« fand sehr bald positive Resonanz vor Ort, in der Region und im Land.

Das beruhte nicht zuletzt auf der inzwischen im Bereich aller Planungsabschnitte gewachsenen und vertieften Kooperation zwischen Bürgerinitiativen und Kommunen. So hätten die BI die mit den Konzeptentwicklungen verbundenen planerischen und gutachterlichen Kosten längst nicht alleine tragen können. Alleine die Stadt Offenburg hat in die Alternativen inzwischen über 1 Mio. € investiert.

Entscheidender politischer Durchbruch: Nach einjähriger Prüfung dieses Konzepts »BADEN 21« wurden alle sechs Kernforderungen dieses bürgerschaftlichen Alternativ-Konzepts im Februar 2009 durch die baden-württembergische Landesregierung ausdrücklich zur Grundlage auch ihres politischen Handelns erklärt – wie zuvor schon durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein und später auch durch die Kreistage der Region. Dazu gesellte sich auch die Industrie- und Handelskammer Freiburg. Ermutigend war schließlich auch die Zustimmung von Landesbischof Dr. Ulrich Fischer und Erzbischof Dr. Robert Zollitsch zu unserer Art von Protestkultur.

Voraussetzung für diese Akzeptanz eines bürgerschaftlichen Alternativ-Konzepts: Die einzelnen Planungsabschnitte mussten sich selber zunächst auf ihre lokale Forderung verständigen. Denn eine Präsentation von mehreren Alternativen der einzelnen Planungsabschnitte hätte nie zu einer umfassenden Zustimmung des Landes geführt. Man stelle sich nur vor, Offenburg hätte sich als eine in zwei Konzepte zerstrittene Bürgerschaft präsentiert – dann stünden wir heute mit zwei zerstrittenen BI außerhalb des oberrheinischen Konsenses mit leeren Händen da.

Eine kommunikative und kompetente Protestkultur, wie sie sich in Offenburg und am ganzen Oberrhein entwickelt hat, ist also auch ausgesprochen konstruktiv geprägt. Das ist si-



10.8.2011: Auf der Zauberflötenbrücke in Offenburg: Dokument der vielfältigen Vernetzung der Offenburger Protestkultur: Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Bildmitte) im Dialog mit der »ökumenischen BI-Doppelspitze« Mutter M. Martina Merkle (links vom Minister) und Manfred Wahl (rechts vom Minister) und anderen wichtigen Beteiligten aus Verwaltung und Politik: Rechter Bildrand: Bürgermeister Oliver Martini. - Linke Bildhälfte von links nach rechts: Regierungspräsident Julian Würtenberger - MdB Elvira Drobinski-Weiß (SPD) - MdL Volker Schebesta (CDU) - Oberbürgermeisterin Edith Schreiner. Bild: Helmut Seller, Badische Zeitung

cher auch einer der Gründe, die den Offenburger und den oberrheinischen Protest »attraktiv« machen: Hier können sich Bürgerinnen und Bürger an einem konstruktiven Prozess beteiligen. Das Konzept »BADEN 21« steht mit seinen sechs Kernforderungen gut dafür (vgl. das Heft »Baden21 aktuell«, das beim Autor dieses Beitrags kostenlos zu erhalten ist.)

Schließlich hatte sich im Lauf der Jahre ein viertes Kennzeichen oberrheinischer und Offenburger Protestkultur fast wie von selber dazugesellt: Ein konsequentes Wirken auf der Basis der öffentlich vorgestellten, immer wieder verbesserten und begründeten Alternative »BADEN 21«. Das bedeutet: Wir sind in den –

immer zahlreicher werdenden – Gesprächen mit den politisch und planerisch Verantwortlichen verlässliche Gesprächspartner mit ernst zu nehmenden Alternativen.

Und diese Gespräche werden von IG BOHR inzwischen konsequent auf allen Ebenen geführt. Regional natürlich von Anfang an. Auf Landesebene auch schon längere Zeit. Auch auf Bundesebene sind sie inzwischen selbstverständlich.

Dabei kommt es uns zugute, dass wir z. B. immer mit allen Fraktionen im Gespräch sind, auf Landes- und Bundesebene. Das erleichtert die Weiterführung der Verhandlungen auf dem erreichten Niveau auch bei personellen

Veränderungen und bei Regierungswechseln (Tiefensee / Ramsauer – Rech / Gönner – Oettinger / Mappus – Mappus / Kretschmann – Gönner / Hermann). Selbstverständlich werden diese Intensiv-Gespräche auch mit der Deutschen Bahn – ob in Berlin oder in Frankfurt oder hier vor Ort geführt.

Dass als Folge dieser umfassenden und konsequenten Kommunikation unseres Alternativ-Konzepts »BADEN 21« alle politisch und planerisch Verantwortlichen sich auch »vor Ort« einen Eindruck von den Betroffenheiten in unserer 2000-jährigen Kulturlandschaft verschafft haben, kann unserem Anliegen nur dienlich sein. Dass als einziger der

derzeitige Bundesverkehrsminister für eine persönliche Kontaktaufnahme mit uns noch nicht zur Verfügung stand, befremdet hier am Oberrhein. Aber selbstverständlich werden wir auch hier mit der nötigen Konsequenz »am Ball« bleiben.

Zwischenbilanz für eine oberrheinischen Protestkultur: Sie ist kommunikativ im Verhalten, kompetent in der Sache, konstruktiv im Entwickeln von Alternativen, konsequent im Verfolgen ihrer Ziele.

Dass eine so begründete und orientierte Protestkultur auch politisch etwas bewegen kann, soll im Folgenden dargestellt werden.



Übergabe von 45 840 Offenburger Einwendungen am 24.7.2008 vor dem Regierungspräsidium Freiburg. V. l. n. r.: Bürgermeister Dieter Eckert, Oberbürgermeisterin Edith Schreiner, Regierungspräsident Julian Würtenberger, Schwester M. Martina Merkle (BI Bahntrasse), Manfred Wahl (BI Bahntrasse)  
Bild: privat

## IV – Erste Früchte der ober- rheinischen Protestkultur: 172 000 Einwendungen!

### IV.1 Offenlage in Offenburg

Im Juni / Juli 2008 wurden die Offenburger Bahnpläne der Bevölkerung vorgestellt (= »Offenlage«) zur eigenen Stellungnahme mit sogenannten Einwendungen. In Offenburg haben die Bürgerinitiative und die Stadt Offenburg in einer einmaligen Zusammenarbeit, unterstützt durch hervorragende Informationsaktionen der Medien, auch ein einmaliges Ergebnis erzielt: Wir konnten dem Regierungspräsidium in Freiburg 45 840 Einwendungen gegen die Bahnpläne überreichen – möglich geworden durch unermüdlichen Einsatz zahlreicher BI-Mitglieder und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung und vieler Anderer.

So wurden ungezählte Beratungsstunden in unserem »BI-Büro« von besonders kompetenten Vorstandsmitgliedern durchgeführt – in vorderster Reihe: Oliver Strauch, Anita Rost, Simone Golling-Imlau, Herbert Maier, Karl Bäuerle. – Auf dem Markt, bei Vereins-, Schul-, Sportfesten, beim »Public Viewing« zur Fußball-Europameisterschaft, vor Geschäften (um nur einige Orte und Gelegenheiten zu nennen) – überall waren engagierte und kundige BI-Mitglieder zu finden, die um Einwendungen gegen die Bahnpläne, für eine Güterzugtrasse ganz weit im Westen, unter möglichst geringer Wohnbebauung warben – höchst erfolgreich. Dazu beteiligten sich zahlreiche Betriebe, Vereine und Institutionen mit eigenen Initiativen.

Ein besonderes Kennzeichen in diesen Monaten der Offenlage: Kreative Beiträge in Gestalt von originellen Plakaten der Fakultät »Medien und Informationswesen« der Hoch-

schule Offenburg (verantwortlich: Professor Ralf Lankau), Kurzfilmen mit der Gestalt »Lisa«, entstanden in einem Kurs der Kunstschule Offenburg und einem Filmfestival auf Großleinwand (Public Viewing während der Fußball-EM 2008) mit über 20 eingereichten Beiträgen zum Thema Bahnlärm (entstanden in Zusammenarbeit mit »visions-box« – verantwortlich: Felix Müller): Bis heute gerne wahrgenommene hochwertige Medien, auch über Offenburg hinaus. – 2010 gab es eine ebenso originelle Neuauflage des Plakate- und Filmprojektes – am besten anklicken unter [www.BahnWahnSinn.de!](http://www.BahnWahnSinn.de)

Die Zeit der »Offenlage« in Offenburg bleibt in Erinnerung als ein einziges großes »Fest der Demokratie« und als Bestätigung zu einer entschlossenen Durchsetzung der Kernforderung 1 von Baden 21: »Für Offenburg am besten ist ein Tunnel im Westen – unter geringst möglicher Wohnbebauung«.

### IV.2 Offenlage am Oberrhein

Eine ähnliche Entwicklung der Einwendungszahlen wie in Offenburg war entlang der ganzen Rheintalbahn in allen »IG-BOHR-Bereichen« festzustellen. Heute steht die oberrheinische Bevölkerung für insgesamt 172 000 Einwendungen gegen die Bahnpläne gut – ein einmaliges Dokument des Bürgerprotests gegen eine verfehlte Bahnplanung.

Dabei ist inzwischen durch das Regierungspräsidium bestätigt, dass sich die große Quantität der Einwendungen in aller Regel auszeichnet durch eine eindrucksvolle Qualität. Dabei sind alle BI für den Bau dieser Trasse, damit mehr Güter von der Straße auf die Schiene kommen. Aber diese Trasse darf nicht zum Schaden der Menschen gebaut werden. Sie soll ja für viele Generationen in Be-

trieb sein, wird also der Bahn über lange Zeit große Gewinne ermöglichen.

Hauptgrund für den quantitativen und qualitativen Einwendungserfolg am Oberrhein: Die frühzeitige, kompetente und umfassende Information der Bevölkerung vor und während der Offenlage, mit gegenseitiger Unterstützung der in der IG BOHR vereinigten Bürgerinitiativen. Der Widerstand gegen ein solches menschenfeindlich geplantes Projekt ist gleichsam vorverlagert – dahin, wo er hingehört: In die Zeit vor endgültige Planfeststellungsbeschlüsse. Die 172 000 Einwendungen sind unterschriebene Widerstandserklärungen gegen die Bahnpläne.

Diese unterschriebenen Widerstandserklärungen können nicht weggeknüppelt werden. Sie bleiben als Widerstandsdokumente präsent. Und sie bilden ein dauerhaftes Reservoir, für diesen Widerstand auch persönlich einzustehen – dann, wenn die persönlichen Widerstandsdokumente im Verfahren missachtet werden. Diese breite Verankerung im Volk macht den IG BOHR-Protest stark und dauerhaft.

Wenn man den Charakter dieser 172 000 Widerstandsdokumente verstehen will, erinnert man sich am besten an die Geschichte der demokratischen Widerstandskultur am Oberrhein zwischen 1847 und 1976: 1847 wurden im Offenburger Gasthaus »Salmen« die 13 »Forderungen des Volkes in Baden«, verfasst von »Entschiedenen Freunden der Verfassung«, vorgetragen von Friedrich Hecker, von 900 Männern und Frauen aus Baden begeistert entgegengenommen: Ein eindrucksvolles Dokument von Bürgerbeteiligung. Und 1976 feierte die Protestbewegung gegen ein Atomkraftwerk in Wyhl mit der »Offenburger Vereinbarung« zwischen Protestbewegung und Landesregierung zu einem Baustopp in Wyhl einen eindrucksvollen Erfolg. Dieser Erfolg ist

im oberrheinischen Bewusstsein noch ausgesprochen lebendig.

Entsprechend beruft sich das »Badener Bahnprotestlied« von 2006 (erstmalig bei der 1. IG-BOHR-Großkundgebung auf dem Offenburger Rathausplatz angestimmt von 4000 Bürgerinnen und Bürgern) eben auch auf 1847 und 1976. Dieses Lied atmet, zusammen mit den »13 Forderungen des Volkes am Oberrhein« (ebenfalls ein IG-BOHR-Text aus dem Jahr 2006) den Geist einer demokratisch geprägten Widerstandskultur, die sich ausweist durch ihre Verbindung mit konstruktiven Alternativen. Mit vier IG-BOHR-Großkundgebungen zwischen 2006 und 2009 in Offenburg, Lahr und zweimal in Freiburg) und einer »Offenburg-internen« BI-Großkundgebung 2008 vor Beginn der Offenlage dokumentieren die oberrheinischen Bürgerinitiativen weit über die Region hinaus ihre Solidarität und Widerstandskraft.

## V. Bisher einmalig in der Planungsgeschichte eines Großprojekts: IG BOHR erreicht die Einrichtung eines »Projektbeirats«

### V.1 – Zur Struktur und Aufgabe des Projektbeirats

In der Reihenfolge der Erfolge unseres bürgerschaftlichen Wirkens als BI ist jetzt aufzuführen: IG BOHR ist es, zusammen mit den Kommunen, den Landkreisen, dem Regionalverband Südlicher Oberrhein und der badenwürttembergischen Landesregierung gelungen, dass es seit dem 5. Oktober 2009 einen hochrangig besetzten Projektbeirat in Berlin und Stuttgart gibt. Vertreten sind in diesem Projektbeirat das Bundesverkehrsministerium



(durch einen Staatssekretär), die Landesregierung Baden-Württemberg (durch die Verkehrsministerin / den Verkehrsminister), das Eisenbahnbundesamt (vertreten durch seinen Präsidenten), das Regierungspräsidium Freiburg (vertreten durch den Regierungspräsidenten), Vertretern der Deutschen Bahn AG (DB Netz, DB Projektbau), die Landkreise am Oberrhein, die Regionalverbände und zwei IG-BOHR-Sprecher als Vertreter der Bürgerinitiativen. Insgesamt kann es innerhalb der genannten Bereiche jeweils zu personellen Ergänzungen aus entsprechenden Fachbereichen kommen.

Ziel dieses Projektbeirats ist eine gründliche Prüfung unserer Alternativ-Vorschläge bei ruhenden Planfeststellungsverfahren – ein bisher einmaliges Modell in der deutschen Planungsgeschichte: Rechtzeitige bürgerschaftliche Beteiligung an der Planung und Gestaltung von Großprojekten – jahrelang vorbereitet und schließlich beschlossen noch vor dem Anwachsen und der Zuspitzung des Protestes gegen Stuttgart 21. Allerdings hat der Projektbeirat keine eigene Beschluss-Kompetenz, kann also nicht einen Planfeststellungsbeschluss ersetzen.

Er ist jedoch verpflichtet, jeden Planungsabschnitt »abschließend zu beraten« – natürlich mit dem Ziel, dass es möglichst zu einer Übereinstimmung kommt. Kommt es zu einer Übereinstimmung aller Beteiligten, ergibt sich eine ausgesprochen positive Perspektive für den gesamten Verfahrensverlauf – bis hin zu einem neuen Planungsauftrag an die Deutsche Bahn durch die politisch dafür Zuständigen.

Auch zu Vereinbarungen einer Planungsverbesserung kann es kommen (vgl. zur Kernforderung 6: Durchfahrt der Transitgüterzüge durch den »Katzenbergtunnel« statt durch die benachbarten Gemeinden am Isteiner Klotz).

Allerdings stand am Anfang der Beratungen im Projektbeirat für die Vertreter aus Land und Region die Negativ-Erfahrung der Ablehnung der Alternativ-Vorschläge für Weilhalingen durch Bund und Bahn: Ein offensichtlich schon vor der Gründung des Projektbeirats gefasster Planfeststellungsbeschluss. Eine Wiederholung eines solchen Vorgangs würde von den aus der Region Beteiligten allerdings nicht mehr hingenommen werden. – Die »Probe aufs Exempel« bilden die seitdem stattgefundenen Beratungen:

### *V.2 – BADEN 21 als Grundlage für die Arbeit im Projektbeirat*

Natürlich ist für den Projektbeirat das nach jahrelanger Vorarbeit in der Region beschlossene und von der Landesregierung übernommene Alternativ-Konzept »BADEN 21« die verbindliche Grundlage. Arbeitsaufträge an die Bahn zur vertiefenden Untersuchung der Alternativvorschläge beziehen sich also auf diese Grundlage. Die für Offenburg zuständige Arbeitsgruppe ist der sog. »Cluster III« unter Leitung des Ortenauer Landrats. Zu Cluster III gehören die Kernforderung 1 (Güterzugtunnel für Offenburg) und die Kernforderung 2 – eine autobahnparallele Trasse zwischen Niederschopfheim und Riegel).

Im Cluster III wurden nun »Pflichtenhefte« für die beiden Kernforderungen 1 und 2 erstellt, die für den Projektbeirat die Grundlage für Arbeitsaufträge an die Bahn bilden. In einer eigenen Unterarbeitsgruppe speziell für den Güterzugtunnel wirken jetzt zusammen: Die DB Projektbau, die Stadt Offenburg, das Regierungspräsidium Freiburg, der Regionalverband Südlicher Oberrhein, die Bürgerinitiative Bahntrasse e.V. und die Interessengemeinschaft »Kein Güterzugtunnel unter

Wohnbebauung ...«. Die Hinzuziehung von Fachleuten ist möglich. (Eine entsprechende Regelung gilt auch für die Kernforderung 2.) – Der Projektbeirat hat nun – auf Grund des Pflichtenheftes aus der Region – am 8.2.2011 – die DB Projektbau beauftragt, der Unterarbeitsgruppe zum Güterzugtunnel Vorschläge vorzulegen – natürlich zur Diskussion und zur Optimierung. Dabei gilt:

1. Die Bahn ist auf keine Planungsvorgabe hinsichtlich einer bestimmten Trasse festgelegt, sondern hat mehrere Trassen zu prüfen und zur Beratung in den Unterarbeitsgruppen vorzulegen.

2. Die Bahn ist laut Arbeitsauftrag auf eine Trassenfindung unter »möglichst geringer Wohnbebauung« verpflichtet.

Die ersten Erfahrungen in den Beratungen der Unterarbeitsgruppe zeigen, dass gegenüber den von der Bahn nun vorgelegten Trassenalternativen deutliche Optimierungen zu erreichen sind. Und zur Protestkultur gehört es natürlich auch, dass die erreichten Zwischenergebnisse dann im gewählten Gremium, dem Gemeinderat zu beraten und zu bewerten sind, bevor sie dem Projektbeirat zur abschließenden Beratung vorgelegt werden. Danach ist das Beratungsergebnis in die Entscheidungsfindung vor einem möglichen Planfeststellungsbeschluss oder einem neuen Planungsauftrag einzubeziehen.

Die große Chance des Projektbeirats liegt also darin, dass die Kernforderung 1 (Güterzugtunnel für Offenburg) sachlich und fachlich so überzeugend präsentiert wird, dass sie die politisch und planerisch im Verfahren Verantwortlichen davon überzeugt, dass sie a) mit der vorgelegten Bahnplanung in Offenburg keine Chance auf Verwirklichung haben werden – dass aber b) umgekehrt ein für die Menschen und für die betriebswirtschaftlichen Belange der Bahn eindeutig bes-

sere Trassenführung für einen Güterzugtunnel vorliegt.

Wir sehen uns als Bürgerinitiativen und als Region in einer starken Position. Ein Kleinereden des Projektbeirats, wie es gelegentlich zu hören ist, halten wir ebenso für kontraproduktiv wie den Versuch Einzelner oder einer kleinen Gruppe, auf der »Schlussgeraden« wieder eine autobahnparallele Trassenführung für Offenburg ins Spiel zu bringen. Mit diesem Vorschlag werden die eindeutigen Protestsignale aus den davon neu betroffenen Ortsteilen übergangen. Hier ist angesichts des einstimmig im Gemeinderat beschlossenen und bürgerschaftlich -zigtausendfach bestätigten »Offenburger Konsenses« Konsequenz als Merkmal unserer Protestkultur gefragt.

## VI – Zum guten Schluss: Ein Etappensieg als Paukenschlag

### VI.1 – Die Zurückweisung der Bahnpläne durch das Regierungspräsidium Freiburg

Der 18. Januar 2011 wird in die Offenburger Stadtgeschichte eingehen als ein Datum von besonderer Bedeutung: In einer von zahlreichen überregionalen Medien beachteten Pressekonzferenz hat das Regierungspräsidium Freiburg in einem »Zwischenbescheid« an die DB seine Zurückweisung der Bahnpläne für Offenburg bekanntgegeben. Auch als »Zwischenbescheid« wird diese Stellungnahme im Verfahren von großer Bedeutung sein. Denn die Zurückweisung lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Nicht einmal einer Nachbesserung der Pläne gibt das Regierungspräsidium eine realistische Chance. – Die Einladung von Oberbürgermeisterin Schreiner zum öffentlichen »Prosit« auf diese in der Planungsgeschichte des Regierungsprä-

sidiums ungewöhnlich kräftige Zurückweisung der A-3-Pläne ist auch Ausdruck unseres gemeinsamen erfolgreichen Wirkens zum Wohl Offenburgs.

Was die Offenburger Bürgerinnen und Bürger besonders freut: In der 628 Seiten starken Zurückweisung der Bahnpläne finden sich Seite für Seite als Ablehnungsgründe die in den 45 840 bürgerschaftlichen und »offiziellen« (Stadt, BI z. B.) Einwendungen formulierten Argumente. Die von DB-Seite angekündigte Gegen-Stellungnahme zu der RP-Stellungnahme lässt sich als eine verfahrensübliche Pflicht-Übung verstehen, die sich gegenüber der Qualität und der erdrückenden Fülle von RP- und Bürgerschafts- Ablehnungsargumenten keine Chance ausrechnen kann.

#### VI.2 – Alternativlos für die Bahn:

##### *Ein am Menschen orientierter Güterzugtunnel*

Diese Überzeugung teilen wir, die BI Bahntrasse e.V. mit dem Gemeinderat Offenburg, mit der Stadtverwaltung und mit der überwältigenden Mehrheit der Offenburger Bürgerschaft. Wir teilen sie auch mit den oberrheinischen Bürgerinitiativen, den oberrheinischen Kreistagen und Regionalverbänden und dem Regierungspräsidium Freiburg, und schließlich mit den Abgeordneten des Land-

tags Baden-Württemberg, den südbadischen Bundestagsabgeordneten aller Fraktionen und der neuen baden-württembergischen Landesregierung, ganz in Kontinuität mit der bisherigen Landesregierung: Ein besonderer Zusammenschluss, zustande gekommen und zusammen gehalten von den Merkmalen oberrheinischer Protestkultur. Ihre Wurzeln hat diese Protestkultur in »einer Zeit des Aufbruchs des deutschen Bürgertums in eine selbstgestaltete Zukunft« – jenen Jahren zwischen 1847 bis 1849, in denen auch in Offenburg »die Bürger Verantwortung für ihr Gemeinwesen übernehmen wollten«. \* Eine so verankerte und weiterentwickelte Protestkultur kann auch einen eigenen Beitrag leisten zu dem heute in Frage stehenden Verhältnis von »Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung«.

\* H.-J. Fliedner: *Eine Stadt erinnert sich ...* In: D. Langewiesche (Hrsg.): *Demokratiebewegung und Revolution*, 1998, S. 195



Anschrift des Autors:  
Manfred Wahl  
In der Wann 4  
77654 Offenburg