

Nur Mut

Eine der erfolgreichsten Bürgerinitiativen in Deutschland wird zehn Jahre alt – sie hat durchgesetzt, dass die Bahn ihre neuen Trassen am Oberrhein tiefer legt

VON UNSEREM REDAKTEUR
FRANZ SCHMIDER

Erfolg ist selten ein Geschenk. Roland Diehl weiß das, und er kann den Preis benennen: fünf Stunden. So lange sitzt der 69-Jährige pro Tag im Untergeschoss seines Hauses in einem Büro und füllt seinen Ruhestand aus. Aktuell arbeitet er sich gerade durch die neue Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplanes 2015. Es soll in der Bundesrepublik Menschen geben, die sich für diese Arbeit gut bezahlen lassen. Menschen, die sich diese Lektüre freiwillig antun, trifft man eher selten. Roland Diehl ist einer von ihnen.

Als er vor zehn Jahren vorzeitig in Ruhestand ging, hatte er sich die Zeit nach dem Beruf noch anders vorgestellt. Doch dann kam die Anfrage, ob er nicht für den Vorsitz der noch zu gründenden Bürgerinitiative Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse (Mue v. V.) kandidieren wolle. Er sagte ja, er bliebt der einzige Bewerber, er kam also in Amt und Würde. Heute darf er sagen, dass er maßgeblich an der Geschichte einer der erfolgreichsten Bürgerinitiativen in Deutschland mitgeschrieben hat. Und so wie Diehl den Preis seiner Arbeit beziffern kann, kann er auch für diesen Erfolg eine Zahl nennen: 250 Millionen Euro. So viel kostet es Bund und Land, dass nicht die von der Bahn geplante und beantragte Trasse für den viergleisigen Ausbau im Rheintal gewählt wird, sondern – mit Abstrichen – der Alternativvorschlag der Bürgerinitiative (BI) realisiert wird. So hat es der Projektbeirat für den Ausbau der Rheintalbahn Anfang März beschlossen. Bund und Land haben eingelenkt, sie teilen sich den Betrag.

Bezogen auf den gesamten Haushalt betrifft der Erfolg der BI den grünen Landesverkehrsminister besonders hart. Dennoch hat Winfried Hermann viel Anerkennung übrig für die Kämpfer für eine bessere Bahn. „Die Bürgerinitiativen machen eine richtig gute Arbeit“, erklärt Hermann gegenüber der Badischen Zeitung. „Sie haben keinen falschen Respekt vor Obrigkeit, sind aber nie respektlos gegenüber Personen.“ Ähnlich sehen es die anderen Kontrahenten, mit denen Diehl und seine Mitstreiter seit zehn Jahren im Clinch liegen. „Zehn Jahre Mut“, sagte Verkehrsstaatssekretär Michael Odenwald von der CDU,

„bedeuten konstruktive, erfolgreiche und friedliche Bürgerbeteiligung.“ Und Bahnchef Rüdiger Grube, der an vielen Baustellen mit Wutbürgern zu kämpfen hat, meinte bezogen aufs Rheintal: „Hier leisten insbesondere Mut und die IG Bohr einen sehr konstruktiven Beitrag“.

Roland Diehl ist zwar Vorsitzender von Mut, aber kein Einzelkämpfer. Mut ist eine von sechs Bürgerinitiativen, die sich in der Interessengemeinschaft Bahnbaubau am Ober- und Hochrhein (IG Bohr) zusammengeschlossen haben (siehe Info). Die Bewegung hat zwar in Hartheim und Bad Krozingen begonnen, aber sie reicht heute von Offenburg bis Weil am Rhein. „Allein hätte es die Mut wohl nicht geschafft“, sagt Diehl, der zugleich Sprecher der IG Bohr ist. Der Zusammenschluss habe den einzelnen Initiativen mehr Schlagkraft verliehen, mehr Masse und damit Wählerstimmen. Heute hat die IG Bohr mehr als 20.000 Mitglieder.

Der Erfolg beruht mitnichten nur auf der Masse. Er hat viele Ursachen. Zu nennen sind zu leicht gleichen Teilen das politisch-strategische Geschick des ehemaligen kaufmännischen Geschäftsführers der VAG und Badenova-Vorstandsvorsitzenden Adalbert Häge, die unermüdliche Kleinarbeit vieler ungenannter BI-Mitglieder, die sich zu Experten ausbilden, die naturwissenschaftliche Hartnäckigkeit Diehls und auch die mediale Wirkung der Offenburger Ordensfrau Schwester Martina. „Wir sind sehr breit aufgestellt und gut vernetzt“, sagt Mut-Pressesprecher Paul Lauer – kurze Drähte in die Politik sind da eingeschlossen.

Die Bürgerinitiative kontert mit Fachwissen

Der Erfolg war freilich kein Selbstläufer. Die größte Hürde bildeten dabei die Planer der Bahn. „Da rennt man gegen eine Wand. Die haben versucht, uns mit ihrem vermeintlichen Fachwissen kleinzumachen“, berichtet Diehl. „Dadurch haben sie uns gezwungen, uns selbst Wissen anzueignen.“ Dadurch konnte die Bürgerinitiative fortan präzise kontern, wenn wieder einmal Sätze fielen wie: Das geht nicht. Das ist nicht zulässig. Das dürfen wir nicht.

Als eine Art Schlüsselerelebnis schildert Diehl, wie er sich einsetzt in die 16. Bundesimmissionschutzverordnung einarbeitet. Bei der Lektüre habe er immer häufiger kleinere, aber auch nachhaltigere Wutanfälle bekommen. Den der Lärm wird immer in Mittelwerten über einen bestimmten Zeitraum berechnet. Das heißt, die Ruhe vor und nach der Durchfahrt des Zuges wird mitgemessen. „Das ist, als würde man die eine Hand in eiskaltes Wasser und die andere in kochendes stecken und sagen: Wo ist das Problem, das ist doch im Mittelwert eine angenehme Badetemperatur. Das ist doch Volksverdummung“, schimpft Diehl – und er richtet sich auf aus seinem gemütlichen Sessel, als würde er gleich zu einem Tisprungsansetzen. In seiner Stimme klingt noch die Empörung mit, die ihn vor zehn Jahren dazu brachte, sich tiefer und tiefer in die Materie einzuarbeiten. Seine Empörung wuchs, als er in Eimeldungen zum ersten Mal unmittelbar sah, was der versprochene Lärmschutz bedeutet. „Groß-Eimeldungen am Oberrhein, das wollten wir nicht“, sagt Diehl rückblickend.

Der Schienenbonus, wonach die Bahn im Mittelwert fünf Dezibel lauter sein darf als andere Verkehrsträger, ist ein anderes Thema, in das er sich verissen hat. Dass



Die Bahn musste Baupläne am Oberrhein ändern.

rungen und Feinstaubbelastung geworden. Kein Planer wird die Initiativen mehr beeindrucken mit dem Hinweis, eine Steigung sei zu groß, ein Bauwerk technisch oder rechtlich nicht machbar – sofern er dieses nicht gut begründet. Dank Internet verfügt jede Bürgerinitiative sofort über das Wissen der anderen. Aktuell berät Diehl eine Bürgerinitiative in Bamberg, wo ein Gütergleis durch die Stadt gebaut werden soll.

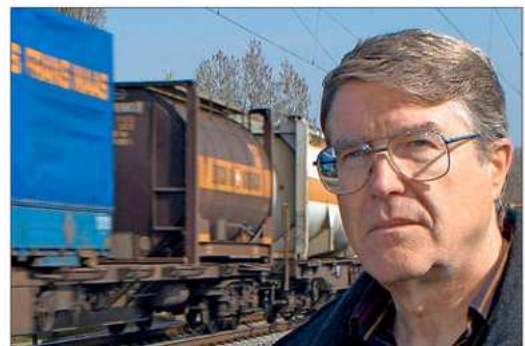
„Das ist eine völlig neue Art von Bürgerinitiativen, mit der wir es zu tun haben“, sagt Minister Hermann. Er nennt als wichtigstes Merkmal die Kompetenz. „Da sind sie jedem Politiker, der nicht gerade ein Fachmann ist, überlegen.“ Und Diehl sagt selbstbewusst, dies gelte nicht selten auch für Planer.

Durchgesetzt haben die Bürgerinitiativen vom Oberrhein einen Projektbeirat, wie es ihn noch nie gab und wie er in keinem Planungsgesetz vorgesehen ist. Vertreter von Bund, Land und Region sitzen zusammen mit dem Planer und Bauherrn Bahn sowie mit Vertretern der Initiativen. Beschlüsse sind nicht rechtsverbindlich, aber die Beteiligten verpflichten sich, sie umzusetzen. „Ich bin deshalb

Als die Gruppe vor zehn Jahren mit der Forderung auftrat, nicht einfach zwei neue Bahngleise neben die bestehenden zu legen, sondern einen Tunnel unter dem nördlichen Markgräflerland hindurchzuführen, wurde sie belächelt. „Man geht immer mit der Maximalforderung in Verhandlungen“, rechtfertigt Diehl. Ebenso klar sei gewesen, dass man Gefahr laufe, sich als Verhandlungspartner lächerlich zu machen und sich selbst aus dem Rennen zu bringen, wenn man nicht zugleich stur und beweglich ist. Von den 100 Prozent Tunnel, die gefordert wurden, blieben zunächst 50 Prozent, dann 30, zuletzt sind es 15 Prozent geworden. Aber geblieben ist die Tieflage, wodurch der Lärmteppich von allen Ortschaften ferngehalten wird.

Durchgesetzt wurde aber auch mehr Lärmschutz auf dem Abschnitt zwischen Riegel und Mengen. Außerdem wurde dem Bund die Zusage abgerungen, dass in Offenburg ein Tunnel gebaut wird, damit künftig nicht zwischen 300 und 400 Güterzüge mitten durch die Stadt rollen. Über die Trassenführung südlich von Offenburg wird noch gerungen, ebenso über den Anschluss des Katzenbergtunnels an die Neubaustrecke.

Und auch wenn Bahnchef Grube gegenüber der Badischen Zeitung betont: „Wir können den dringend benötigten viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel nur schaffen, wenn



Der Mut-Vorsitzende Roland Diehl

FOTOS: KUNZ/KEYSTONE

sehr froh darüber, dass wir mit dem Projektbeirat ein Gremium zur Verfügung haben, das uns bei der Suche nach einvernehmlichen Lösungen weiterbringt“, sagt Bahnchef Grube.

„Mut hat mit ihrer Arbeit einen wesentlichen Anteil am Gelingen des Projektbeirates Rheintalbahn geleistet“, sagt Staatssekretär Odenwald, der neuerdings Vorsitzender des Gremiums ist. „Mit dem Projektbeirat helfen wir dem Verkehrsminister, die richtigen Entscheidungen zu treffen“, sagt Diehl. Jahrelang hat er Bürger, Politiker und Journalisten zu den neuartigen Punkten entlang der Bahnstrecke geführt und über Trassenführungen, Tieflage und aufgeschüttete Dämme referiert – heute weiß er, dass es letztlich nicht auf die Regularien des Planungsrechts ankommt, die auslegbar sind, sondern auf den politischen Willen. Und mit dem Projektbeirat sei es gelungen, die Diskussion von der Rechteebene auf die politische Ebene zu verlagern. Das sei der Durchbruch gewesen, so Diehl.

wir die Interessen der Bürger einbeziehen“, scheint das neue Denken noch nicht überall in seinem Konzern angekommen zu sein. Immerhin überraschte erst vor wenigen Tagen der Bahnvertreter Müllheims Bürgermeisterin Astrid Siemes-Knoblitz mit der Nachricht, die Bahn wolle im Bereich Auggen/Müllheim weiter planen, als bleibe der Schienenbonus bestehen – was allen Vereinbarungen widerspricht. „Wir müssen wachsam bleiben“, warnt Diehl.

Zudem wartet noch eine weitere Herausforderung. Die Bürgerinitiativen wollten nie die Bahnpläne grundsätzlich verhindern, weil sie erstens die Verlagerungspolitik beim Güterverkehr unterstützen und zudem Verbesserungen im Nahverkehr wünschen. Ein Gutachter soll nun der Bahn vorrechnen, wie ein Halbstundentakt auf der Strecke zwischen Offenburg und Basel möglich ist. Mit dem Versprechen, im Zuge des Ausbaus seien die gewünschten Verbesserungen im Nahverkehr möglich, köderte die Bahn einst die Bürger entlang der Strecke. Auf die Einlösung dieser Zusage wollen Diehl und seine Mitstreiter pochen – auch wenn sie dafür noch einige Jahre Arbeit investieren müssen.

INFO

BAHNPROTEST AM OBERRHEIN

Zwischen Offenburg und Weil am Rhein haben sich sechs Bürgerinitiativen (**Mut** – Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland; **Igel** – Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen; **Bürgerprotest** Bahn Herbolzheim-Kenzingen; **BI Bahn Ringsheim**; **BI Bahnlärm** Mahlberg-Orschweier; **ABATRA** – Auto-Bahntrasse Lahr; **BI Bahntrasse** Offenburg) zusammengeschlossen, um die Interessen der vom Bahnausbau betroffenen

Bürger zu vertreten. Sie bilden gemeinsam mit den Bürgerinitiativen am Hochrhein die **IG Bohr** (Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein). Gemeinsam haben sie 172.000 Einwendungen gegen die geplante Trasse vorgebracht und das Memorandum **Baden 21** verfasst, in dem die Alternativen aufgezeigt werden.

Heute, Freitag, feiert die Bürgerinitiative MUT in der Fall-Eventhalle in Bad Krozingen-Hausen ihr **zehnjähriges Bestehen**. fs

ERKLÄR'S MIR

Was ist eine Bürgerinitiative?

Wenn euer Lieblingsfach lange Zeit ausfällt und kein Lehrer da ist, um euch zu unterrichten, dann seid ihr damit bestimmt nicht einverstanden. Vielleicht protestiert ihr zusammen und fordert einen Lehrer. Gemeinsam geht ihr auf den Schulhof und sammelt Unterschriften oder macht durch Plakate auf euch aufmerksam. Genau das ist eine Initiative, in eurem Fall eine Schülerinitiative. Ganz ähnlich ist es bei einer Bürgerinitiative. Die Leute sind



besorgt oder wütend, weil direkt bei ihnen in der Nachbarschaft eine Straße, eine Bahntrasse oder ein ihrer Meinung nach viel zu großes Gebäude gebaut werden soll. Sie sind nicht einverstanden, weil das Lärm bedeuten könnte oder weil Bäume dafür gefällt werden. Dabei spielt es oft keine Rolle, welcher Partei die Bürger angehören oder was sie sonst noch für Interessen haben. Umso mehr Mitsprache, desto höher ist die Chance, dass sie Politiker von ihrer Sache überzeugen können – und etwa den Bau einer Bahntrasse verhindern oder die Pläne zu ändern. *am/mf*