17 Jahre BI Bahntrasse e.V. Offenburg
Stationen einer Erfolgsgeschichte

In vierzehn Kapiteln erhalten Sie im folgenden Beitrag einen Überblick über die wesentlichen Stationen eines bisher erfolgreichen Bürgerprotests. Es geht um den Widerstand gegen Bahnplanungen, die unsere Stadt in ihrer Lebensqualität bedrohen. Es geht um konstruktive Alternativen zu den Bahnplänen. Und es geht um die 2015 in der 10. Projektbeirats – Sitzung beschlossene Empfehlung für den Bau eines zweiröhrigen Tunnels für Offenburg und um den Finanzierungsbeschluss des Deutschen Bundestags dazu im Dez. 2015.

Version 0.9.7

Die folgende Auflistung möchte Ihnen die Übersicht über die Erfolgsgeschichte erleichtern und Sie anregen zur Lektüre der einzelnen Kapitel. Lassen Sie sich dabei – zusammen mit 5.000 BI-Mitgliedern – auf die Stationen eines erfolgreichen bürgerschaftlichen Wirkens mitnehmen.

I. **Zur Vorgeschichte des Offenburger Bahnprotests**

II. **Ein Paradigmenwechsel:**
Boomender Güterverkehr erfordert eigene Güterverkehrstrasse

III. **2002: Raumordnungsbeschluss zugunsten der Bahnpläne:**

IV. **Die Bedrohung der Stadt durch die Bahnpläne in Zahlen u. Stichworten**

V. **30.11.2005: Gründung der BI Bahntrasse e.V. - Start in eine Erfolgsgeschichte**

VI. **Die beiden ersten Erfolge:**
Mitglieder-Boom und Offenburger Konsens

VII. **Der dritte Erfolg: Das „Einwendungswunder“ bei der Offenlegung der Bahnpläne**

VIII. **Die oberrheinische Vernetzung des bürgerschaftlichen Widerstands gegen die Bahnpläne in der IG BOHR und mit dem mittelrheinischen Bahnprotest**

IX. **IG-BOHR-Erfolge**

X. **Die Fortsetzung der Offenburger Erfolgsgeschichte**
mit dem 4., 5. und 6. Erfolg

XI. **Grund zum dankbaren Feiern**

XII. **Jahrhundert-Entscheidung für unsere Stadt**

XIII. **Unser Dank für diese großartige Entwicklung**

XIV. **Die BI nach dem Tunnelbeschluss vom 28. Januar 2016**

I. Zur Vorgeschichte des Offenburger Bahnprotests

Erste Bahnplanungen (1973!) für einen schnellen Personenverkehr – erste Proteste: Bis heute profitieren wir von den wachen Bürgerinnen und Bürgern der ersten Stunde. Vorreiter: Ein „Arbeitskreis Bahntrasse“ der Bürgervereine.

Mit dem Jahr **1973** begannen **erste Planungen** der Deutschen Bahn **zum Ausbau der Rheintalstrecke** zwischen Karlsruhe und Basel zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke **für den Personenverkehr.** Für Offenburg war dafür zunächst ein zusätzliches Gleis (das „dritte Gleis“) an der bestehenden Strecke vorgesehen.

Aufmerksame Bürgerinnen und Bürger im Offenburger Südwesten (Albersbösch, Hildboltsweier und Uffhofen) entdeckten sehr bald, dass der erforderliche Platzbedarf für das neue Gleis ihre **Grundstücke und Häuser** tangierte. Die Bürgervereine dieser Stadtteile machten in aller Deutlichkeit auf **drohende Gefahren** aufmerksam:

BILD: Deckblatt Info-Broschüre der Bürgervereine von 1981 – siehe OT-Sonderdruck „Jahrhundertprojekt: Bahntrasse“ vom 5.6. April 2008 – S. 18

Nach einem weitgehenden Planungsstillstand zwischen 1980-1989 kam es zu einer **Wiederaufnahme der Planungen ab 1990.** Aus dem Bau eines 3. Gleises als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr ging es jetzt um ein **3. und 4. Gleis,** bedingt durch einen ständig zunehmenden **Güterverkehr**. Eine Planänderung mit schwerwiegenden Folgen für die gesamte Durchfahrung Offenburgs vom Norden bis in den Süden. Diese radikale Änderung des Planungszwecks hatte aber **keine planerischen Konsequenzen** für eine andere Streckenführung. Nach wie vor sollten also alle Züge durch den Bahnhof, durch den Bahngraben (das „Herz der Stadt“) und dann durch die südwestlich gelegenen Stadtteile fahren.

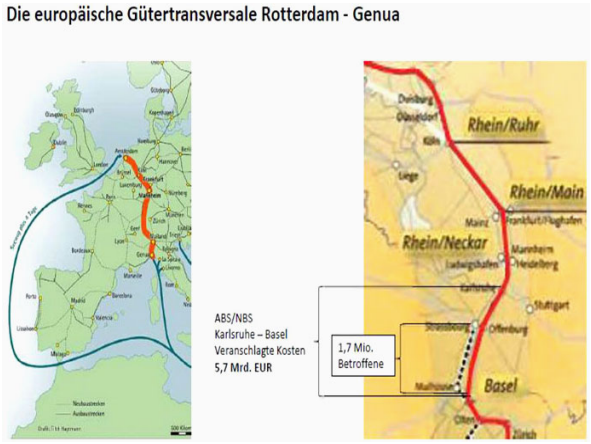
Erst für die Strecke südlich des „Bahngrabens“ wurden Alternativen einer Umfahrung der Wohngebiete, bis hin zu einer Tunnellösung, vorgelegt. Aber keine dieser Alternativen eignete sich als Lösung für die Herausforderung einer Güterzugtrasse mit höchster Frequentierung. Alle bedeuteten sie die **schwere Belastung der Innenstadt und eine unterschiedliche Belastung der südwestlich gelegenen Stadtteile:** Anlass für unerquickliche bürgerschaftliche Auseinandersetzungen.

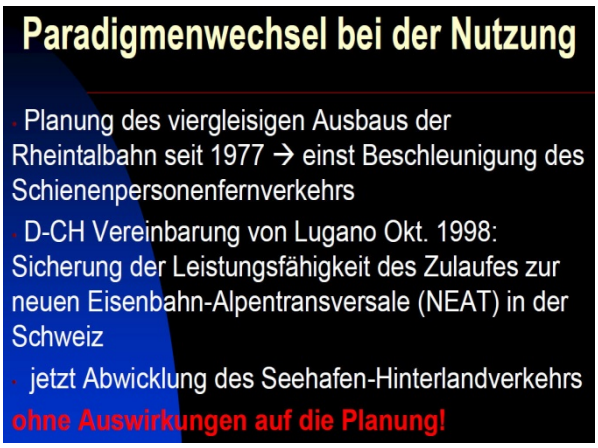
In Bürgerversammlungen, Leserbriefen, Eingaben und Protesten an die Deutsche Bahn, die Stadtverwaltung, den Gemeinderat, das Regierungspräsidium, an Abgeordnete – mit gründlichen Situationsanalysen und Alternativvorschlägen. Dabei spielten auch die einzelnen Bürgervereine, die die Interessen der Stadtteile gegenüber der Stadtverwaltung wahrnahmen, eine wichtige Rolle. Gegen Ende der 90-er Jahre bildete sich innerhalb der Bürgervereine ein **„Arbeitskreis Bahntrasse“,** so dass der Bürgerprotest auch eine stadtübergreifende Stimme bekam.

II. Ein Paradigmenwechsel:

Boomender Güterverkehr erfordert eigene Güterverkehrstrasse

In den 90-erJahren beginnt die Diskussion über Trassenalternativen für den besonders bedrohlichen Güterverkehr. Konflikte zwischen den Stadtteilen werden sichtbar.





Bilder: Karte R‘dam-Genua und Text aus Lühmann-Unterlagen

Zu stellen hatte sich also der – jetzt im Arbeitskreis Bahntrasse der Bürgervereine gebündelte - Bürgerprotest folgender Situation:

Immer größer werdende Containerschiffe brachten und bringen immer größere Frachtmengen besonders zu den riesigen Nordseehäfen Rotterdam und Amsterdam. Diese waren und sind zum Weitertransport auf Güterwaggons auf der Rheinstrecke von den Seehäfen über den Niederrhein, den Mittelrhein und den Oberrhein durch die Schweiz nach Oberitalien Genua) bestimmt (Korridor A) – eine ungeheure logistische Herausforderung.

Von der Bevölkerung am Oberrhein wurde und wird die Forderung: **„Mehr Güter von der Straße auf die Schiene“** von Anfang an unterstützt. Allerdings wollte die **Bahn** die **Güterzüge**, parallel zum Hochgeschwindigkeitsverkehr, auch noch **durch die Städte jagen**. Der Widerspruch gegen diese rücksichtslosen Bahnpläne verstärkte sich, besonders im Südwesten der Stadt. Dort drohte ein **27-facher Häuserabriss,** zusammen mit dem **Abriss von 180 Garagen.** Die Diskussion um Alternativ-Trassen, verbunden mit heftigen

Auseinandersetzungen zwischen den jeweils davon betroffenen Stadtteilen und Ortschaften, wurde um die Jahrtausendwende besonders heftig geführt.

Bild: vom Sternmarsch

Seinen besonderen Ausdruck fand dieser Protest in einer **ersten Großkundgebung** vor allem aus dem Südwesten der Stadt, einem **Sternmarsch** mit Forderungen nach einer Neuplanung.

In dieser Zeit erwies sich dann ein **Beschluss des Gemeinderats aus dem Jahr 1984 als zusätzliches Hindernis für eine Neuplanung im Westen der Stadt**: **Um den ICE-Halt für Offenburg nicht zu gefährden**, beschloss der Gemeinderat damals: Bei einer Neuplanung ist darauf zu achten, dass **alle Züge durch den Bahnhof zu führen** sind – und damit natürlich durch die ganze Stadt. Mehr als 20 Jahre bedeutete dieser Gemeinderats-beschluss für die Deutsche Bahn eine willkommene Unterstützung für ihre Planungen.

Die durch den damaligen Oberbürgermeister Dr. Bruder im Jahr 2001 initiierte **„H-Tunnel“ –Variante** (nach ihrem Planer Dr. Martin Herrenknecht benannt) war zwar ein Fortschritt gegenüber den Bahnplanungen, hätte aber nur eine Entlastung für den Südwesten erbracht und erwies sich nachträglich auch – wegen Grundwasser-Problemen – als **nicht realisierbar**. **Immerhin war jetzt das Thema “Tunnel“ auf der Tagesordnung** – und fand zeitgleich auch noch einen Realisierungsvorschlag umfassender Art mit einer von Gemeinderat und **Architekt Klaus Binkert** mit zwei **nördlich des Bahnhofs beginnenden und westlich geführten Tunnelvarianten.**

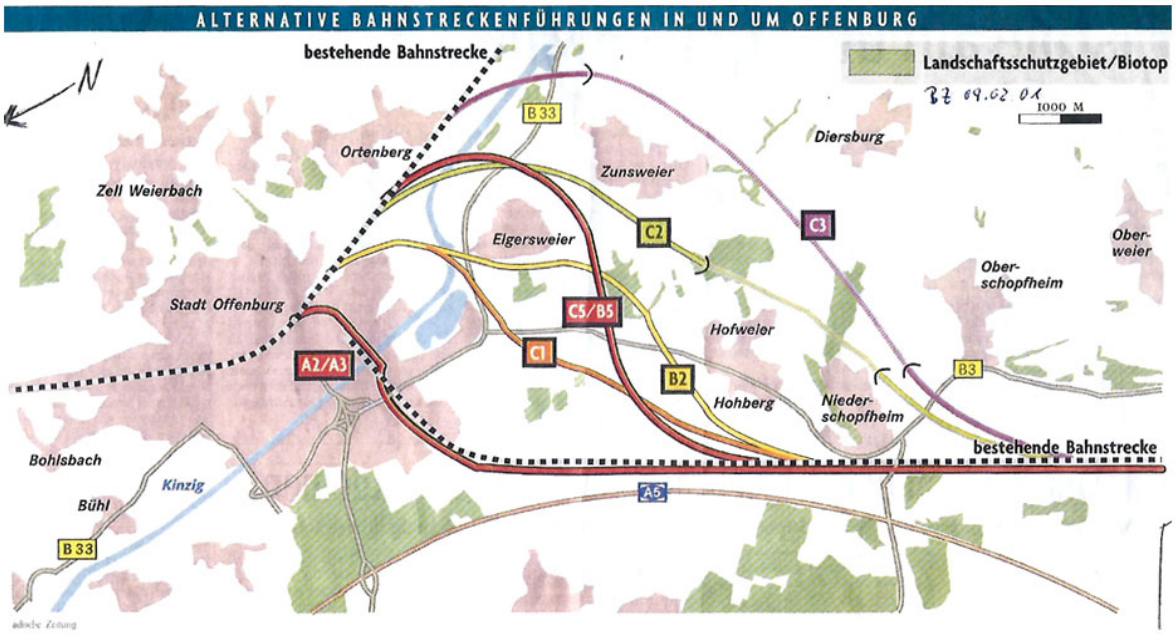


Bild: Variantenplan mit den 2001 diskutierten Vorschlägen

III. 2002: Raumordnungsbeschluss zugunsten der Bahnpläne:

Der Widerstand formiert sich neu. Ein neuer, für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger offener „Arbeitskreis Bahntrasse“ informiert umfassend über die Bedrohung der Stadt durch Hunderte Güterzüge täglich.

Mehrfachhatten sich der Regierungspräsident Ungern-Sternberg und seine Mitarbeiter vor allem in Hildboltsweier und Albersbösch kundig gemacht, **welche verheerenden Wirkungen eine Umsetzung der Bahnpläne für diese beiden Stadtteile (und die ganze Stadt) hätten**. Umso niederschmetternder der **Raumordnungsbeschluss des Regierungspräsidiums Freiburg** im Frühjahr 2002: **Die Bahnpläne** (mit ihren Hunderten von Güterzügen mitten durch die ganze Stadt, durch ganze Wohngebiete) sind die **„raumordnerisch verträglichste Planung für Offenburg“.**

Ein Sturm der Entrüstung bricht los. Unter den verschiedenen Alternativen für eine neue Trasse gewinnt die Forderung nach eine „Westumfahrung“ oder einem „Güterzugtunnel“, nördlich des Bahnhofs beginnend, nach und nach die Oberhand.

Schon zur Amtszeit von Oberbürgermeister Dr. Bruder war die Tunneldiskussion durch Vorstellung des sog. „Herrenknecht-Tunnels“ angestoßen worden. Daneben wurde zeitgleich von Gemeinderat Klaus Binkert auch eine nördlich des Bahnhofs beginnende West-Tunnel-Variante ins Gespräch gebracht.

Info-Veranstaltung 27.09.2005

In der – besonders durch Leserbriefe – heftig geführten Diskussion bildete sich aus dem bisherigen „Arbeitskreis Bahntrasse“ der Bürgervereine 2003 ein neuer **„Arbeitskreis Bahntrasse“ als offenes Bürgerforum**. In diesem fanden sich Bürgerinnen und Bürger aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen und Berufen zusammen – von Anfang an parteiübergreifend.

Dieser neue Arbeitskreis bemühte sich von der ersten Stunde an um genaue Informationen über die Bahnplanungen und die damit verbundenen Gefahren und befasste sich intensiv mit den diskutierten Trassen-Alternativen. Die **Vielfalt der vertretenen Kompetenzen** kam uns dabei zugute. Sehr bald kristallisierte sich auch eine eindeutige Trassen-Option heraus: Eine **Westumfahrung der Stadt**, die im Norden beginnt, damit alle Stadtteile davon profitieren.

Da die westlichen Ortschaften ihren Widerspruch gegen eine auch nur teilweise oberirdische Trasse deutlich artikulierten und begründeten, legte sich schließlich die Option für einen **im Norden beginnenden Westtunnel unter möglichst geringer Wohnbebauung** nahe.

Dieses Ergebnis war in unzähligen **Gesprächen mit Gemeinderatsfraktionen, der Stadtverwaltung, mit Ortsvorstehern, mit Vereinen, Vertretern von pädagogischen Einrichtungen, Kirchengemeinden…** entstanden und endete schließlich in einer großen **Informationsveranstaltung am 27. September 2005** mit einem überwältigenden Publikumszuspruch. Dessen Symbol wurde eine Präsentation der Innenstadt-Bedrohung durch einen gewaltigen Güterzuglärm:

IV. Die Bedrohung der Stadt durch die Bahnpläne in Zahlen und Stichworten

Heute (2015) fahren durch den Offenburger Bahngraben, also durchs Herz der Stadt, in 24 Stunden

- 380 Züge – davon (bevorzugt nachts) 180 Güterzüge (gerundete Zahlen).
- Nach vorsichtigen Schätzungen steigern sich diese Zahlen bis 2025 auf 550 Züge täglich – davon (bevorzugt nachts) 320 Güterzüge.

Daraus resultieren der Stadt – so wurde es von uns gründlich recherchiert - bei Realisierung der Bahnpläne – vor allem folgende Gefahren:

- Totale Zertrennung der Stadt durch bis zu 11m hohe Schallschutzwände‘
- Dauerhafte „Käfighaltung“ für nahezu 10.000 Menschen durch nicht zu öffnende Fenster
- Schwere Gesundheitsschäden durch ständige Störung der Nachtruhe
- Unverantwortliche Störungen zahlreicher pädagogischer Einrichtungen
- Hohe Immobilien-Wertverluste
- Soziale Verödung ganzer Wohngebiete
- Wirtschaftlicher Ruin zahlreicher Innenstadtgeschäfte bei mehr als Siebenjähriger Bauzeit
- Massive Gefährdung durch Gefahrgut-Transporte. Ca. 17.000 Waggons jährlich würden ab 2025 Gefahrgüter durch die Stadt transportieren – heute (2013) sind es annähernd 10.000 Waggons. „Viareggio“ mit einer verheerenden Gefahrgutexplosion (32 Tote) lässt „grüßen“…

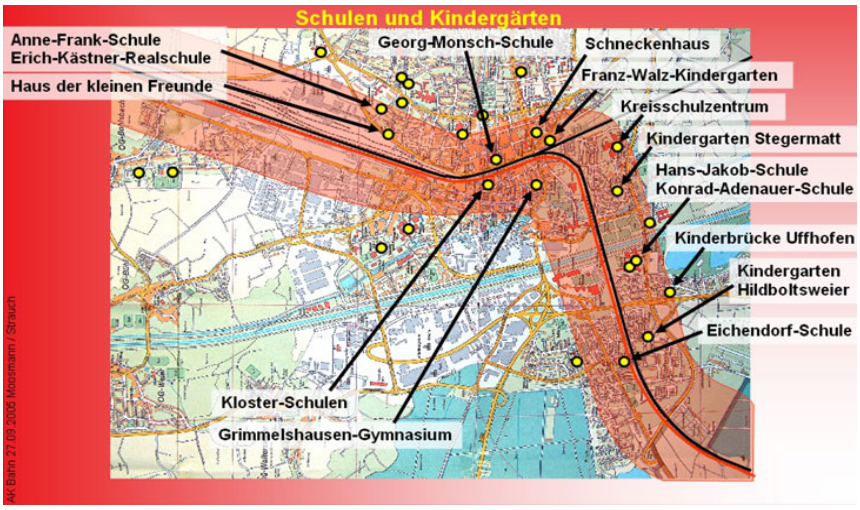


Bild : Lärmteppich Strauch

V. 30.11.2005: Gründung der BI Bahntrasse e.V. – Start in eine Erfolgsgeschichte

Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger **befürworteten** am **27. September 2005** durch ihre Unterschrift die **Gründung einer Bürgerinitiative**. Die umfassende Presse-Berichterstattung verstärkte diese Tendenz noch**.** Der Hauptgrund für diese positive Resonanz lässt sich so beschreiben:

Die **Präsentation der** mit den Bahnplanungen verbundenen **Gefahren**, verbunden mit einer **Planungsalternative**, hatte die Anwesenden von der **Kompetenz** überzeugt, die wir uns in inzwischen jahrelanger Arbeit erworben hatten. Dass wir dabei auch von Mitgliedern schon bestehender Bürgerinitiativen am Oberrhein **unterstützt** wurden, hat sich besonders bewährt.
Außerdem hatte sich im Vorfeld dieser Veranstaltung unser **Bemühen um Kommunikation mit den unterschiedlichsten Gruppierungen und Positionen** offensichtlich bewährt und auch herumgesprochen.

So hatten wir schon vor dem endgültigen Beschluss zur Gründung einer Bürgerinitiative eine entscheidende erste Erfahrung machen können: Ein erfolgreicher bürgerschaftlicher Einsatz wird u.a. daran zu erkennen sein, wie **kompetent und kommunikativ** die Beteiligten ihre Aufgabe wahrnehmen.

Mit dieser gemeinsam gewonnenen Einsicht im Rücken **gründeten also 19 Frauen und Männer am 30. November 2005 im „Kloster Unserer Lieben Frau" in Offenburg die BI Bahntrasse e.V**. Dabei wurde mit Manfred Wahl ein evangelischer Pfarrer im Ruhestand zum 1. Vorsitzenden und zur ersten Stellvertreterin mit Schwester Martina Merkle eine katholische Nonne gewählt – also eine „**ökumenische Doppelspitze**".

Ganz entscheidend für das weitere Gelingen ist die **Struktur dieses Vorstands**: Ihm gehören **Vertreter aller sechs Offenburger Bürgervereine** an – eine Gewähr für die Verankerung in der Bevölkerung. Zudem gehören diesem Vorstand bis heute „**Menschen der ersten Stunde des Protests**" an (P. Weber, H. Hättig, K. Binkert., K. Winterhalter, O. Schubert…) – als Erinnerung an unsere Wurzeln. Und schließlich nehmen die Mitglieder des sechs-köpfigen "Geschäftsführenden BI-Vorstands" ihre Leitungsaufgabe in einer besonderen Weise wahr: **Die nun beginnende BI-Erfolgsgeschichte ruht also auf vielen Schultern**.

VI. Die beiden ersten Erfolge: Mitglieder-Boom und Offenburger Konsens

Die beiden ersten und bleibenden Erfolge: Wir waren nach unserer Gründung vor allem gespannt auf den Zuspruch, den die BI finden würde: Wird sich die Begeisterung in Grenzen halten?

Aus zwei Gründen wuchs die **Zahl der BI-Mitglieder weit über unsere Erwartungen** hinaus:

a) Weil alle Beteiligten kompetent und kommunikativ dafür geworben haben.

b) Weil ein hohes, **kritisch-konstruktives Engagement der Presse** unser Anliegen täglich präsent machte, auch durch Veröffentlichung von Stellungnahmen neuer Mitglieder. Vorstandsmitglied Strauch war hier unermüdlich unterwegs:

Christa und Klaus Herrmann

48 und 63 **Jahre**
Krankenschwester
Rentner

Friedenstrasse 2
77654 Offenburg

Ich bin Mitglied in der BI Bahntrasse, weil ...

wir uns als Eltern Sorgen um die Zukunft unserer Kinder machen und deshalb für eine lebens- und liebenswerte Gestaltung unserer Stadt eintreten. Sie sollen gesund und ohne andauernde Lärmbelästigung aufwachsen können. Jeder Bürger der Bundesrepublik hat nach dem Grundgesetz Artikel 2 ein Recht auf körperliche Unversehrtheit. Es kann deshalb nicht akzeptiert werden, dass einzelne Personen, Organisationen, Konzerne, usw. ein recht haben, die Gesundheit von Bürgern - z.B. durch Lärm - mehr zu schädigen als andere das Dürfen. Die - durch den Bahnbetrieb - schon vorhandene und zusätzlich zu erwartende Beeinträchtigung muss von unserer Stadt abgewendet werden. Dazu sollten alle Bürger und Organisationen, sowie die Verwaltung an einem Strang ziehen. Unter anderem dafür wirbt und kämpft die BI und das möchten wir möglichst tatkräftig unterstützen.

Offenburger Tageblatt, 02.02.2006

Ulrike und Alfred Gänzle

61 und 60 Jahre
Apothekerin
Abteilungsleiter

Ritterspornweg16
77656 Offenburg

... die bisher geplante Bahntrassen-führung viele Menschen in Angst versetzt, ihnen der drohenden Abriss ihres „Lebenswerks" psychisch geschadet hat und weil der gewaltig zunehmende Güterzugverkehr ganz Offenburg nachhaltig zerstören wird.

Offenburger Tageblatt, 28.01.2006

So konnten wir im Vierteljahresrhythmus jeweils das 1000., 2000. und schließlich **5000. BI-Mitglied** begrüßen – ein mehr als ermutigender BI-Start und **erster Erfolg.**

Geradezu zur Basis späterer Erfolge wurde dann der **zweite Erfolg** unseres Wirkens als Bürgerinitiative: Bisher hatte es – trotz intensiver und häufiger Gespräche– noch keine Verständigung mit dem Gemeinderat und der Stadtverwaltung über unseren **Tunnelvorschlag möglichst weit im Westen unter möglichst geringer Wohnbebauung** gegeben. **Hauptbedenken der Mehrheit der Ratsmitglieder und der Stadtverwaltung** damals (noch 2005) war immer noch: Ein solcher an der Stadt vorbei geführter Tunnel kann zum **Verlust** der für die Stadt wichtigen **ICE-Halte im Bahnhof Offenburg** führen. Zudem hatte ein – erst vor kurzem qualifiziertes „**Naturschutzgebiet**" im Westen – im

Gemeinderat für zusätzliche Bedenken gegen eine Westumfahrung gesorgt, noch verstärkt durch geradezu beschwörende gutachterliche Aussagen.

Wir teilten diese Befürchtung angesichts der **großen Zusteigezahlen** in Offenburg nicht. Auch gegen die beschwörende gutachterliche **Überbetonung der Qualität eines neu entdeckten Naturschutzgebiets** ließen sich bei genauer Überprüfung gute Gründe anführen. Viele unserer Mitglieder stimmten dem zu. Auch im Gemeinderat wuchs – neben den schon länger kritischen Gemeinderäten – die Zustimmung zu der BI-Position auf zunächst 15 Stimmen (bei 55 Ratsmitgliedern). Schließlich veränderte sich innerhalb eines halben Jahres – angesichts der Zustimmung in der ganzen Stadt zu unseren Argumenten und dem damit verbundenen Mitgliederzuwachs - die Stimmung im Gemeinderat und bei der Stadtverwaltung so, dass **im Mai 2006 im Gemeinderat einstimmig ein nördlich vom Bahnhof beginnender Westtunnel als Position auch der Stadt Offenburg beschlossen wurde**. Der **Offenburger Konsens** war geboren – bis heute die Grundlage für ein gemeinsames Wirken von Stadt und BI im allen wichtigen Fragen. Dabei bleibt es selbstverständlich, dass um gemeinsame Positionen im Einzelnen immer wieder gerungen werden muss.

VII. Der dritte Erfolg: Das „Einwendungswunder“ bei der Offenlegung der Bahnpläne

Im Juni/Juli 2008 wurden die Bahnpläne der Offenburger Bevölkerung vorgestellt (= „Offenlage“) zur eigenen Stellungnahme mit sog. Einwendungen. In einer einmaligen Zusammenarbeit haben BI und Stadt Offenburg, unterstützt durch hervorragende Informationsaktionen der Medien, auch ein einmaliges Ergebnis erzielt: **Wir konnten dem Regierungspräsidium Freiburg 45.840 Einwendungen überreichen** – möglich geworden durch unermüdlichen Einsatz zahlreicher BI-Mitglieder, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung und vieler anderer.

Bild: Einwendungsbüro – Übergabe der Ordner beim RP

Ungezählte Beratungsstunden wurden von besonders kompetenten Vorstandsmitgliedern (Oliver Strauch, Anita Rost, Simone Golling-Imlau, Herbert Maier, Karl Bäuerle) im „BI-Büro“ durchgeführt. Auf dem Markt, bei Sommerfesten, beim EM-Public-Viewing **– überall haben engagierte und kundige BI-Mitglieder** erfolgreich für Einwendungen gegen die Bahnpläne, für einen weit westlich geführten Güterzugtunnel unter möglichst geringer Wohnbebauung **geworben**. Dazu beteiligten sich **zahlreiche Betriebe, Vereine, Institutionen mit eigenen Initiativen.**

Eine Besonderheit bildeten kreative Beiträge in Gestalt von **originellen Plakaten der Fakultät „Medien- und Informationswesen“ der Hochschule Offenburg** (verantwortlich: Professor Ralf Lankau). Dazu kamen **“Lisa“-Kurzfilme, entstanden in einem Kurs der Kunstschule Offenburg und ein Filmfestival** mit Großleinwand zum Thema „Bahnlärm“. Verantwortlich: Felix Müller von „visions box“. – **2010 gab es eine originelle Neuauflage des Plakate- und Filmprojekts.**

VIII. Die oberrheinische Vernetzung des bürgerschaftlichen Widerstands gegen die Bahnpläne in der IG BOHR und mit dem mittelrheinischen Bahnprotest

Bereits im Jahr **2004 (noch als „Arbeitskreis Bahntrasse“) trat die spätere „BI Bahntrasse e.V“ dem Zusammenschluss der oberrheinischen Bürgerinitiativen – der „Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein“- bei,** der inzwischen bundesweit bekannten und agierenden **IG BOHR.** Zur IG BOHR gehören derzeit neun oberrheinische Bürgerinitiativen mit **ca. 22.000 Mitgliedern**. In regelmäßigen Sitzungen

werden hier **Erfahrungen aus den einzelnen Planungsabschnitten gesammelt, analysiert** und zu einem umfassenden Projekt des Bürgerprotests gegen die Bahnplanungen entwickelt.
Immer deutlicher trat dabei zutage, **dass sich diese nachweislich menschenfeindlichen Planungen auf eine miserable Gesetzgebung berufen können**.

So wurde zu einem Schwerpunkt der IG-BOHR-Arbeit die **Auseinandersetzung mit diesem politischen Hintergrund der Planungen** - mit entsprechenden Gesprächen **mit den politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen**, zwischen Ortschaftsrat und Bundestag. Begleitend wurden dabei, in bundesweiter Vernetzung der Bürgerinitiativen, Untersuchungen in gesetzlichen, technischen und planerischen Bereichen besonders wichtig. Dies besonders auch deswegen, weil auf IG -BOHR-Ebene von Anfang an galt: Wir bemühen uns um eine in jeder Hinsicht **sachkundige Alternative** zu den Bahnplanungen – mit dem Ziel einer dauerhaften **Verbesserung auch der Gesetzeslage**. –

In diesem Zusammenhang spielt auch die zunehmend intensivierte **Verbindung zum mittelrheinischen Bahnprotest** mit den beiden Initiativen **„Pro Rheintal“** und **„BI im Mittelrheintalgegen Umweltschäden durch die Bahn“** eine wichtige Rolle. Die Vernetzung zwischen Oberrhein und Mittelrhein hat inzwischen einen hohen Stellenwert in den Fragen bürgerschaftlicher Basisarbeit und gesamtgesellschaftlicher Veränderung von unzulänglicher oder schlechter Gesetzgebung in der zentralen Lärmfrage.

Zurück an den Oberrhein: Hier hat die Alternative zu falscher Planung aufgrund fehlerhafter Gesetzgebung einen Namen: **„BADEN 21“**. Sie bietet **für jeden Planungsabschnitt einen wohlbegründeten Gegenentwurf zu den vorgelegten Plänen**.

In insgesamt **vier Großkundgebungen (2000 bis 4000 Teilnehmer)** haben wir die bürgerschaftliche Alternative BADEN 21 bekanntgemacht – inzwischen längst gemeinsam mit den meisten oberrheinischen Kommunen und wichtigen Institutionen und Verbänden am Oberrhein. Zunehmend nahmen auch gewählte Vertreterinnen und Vertreter aus allen parlamentarischen Gremien zwischen Gemeinderat und Bundestag an diesen Kundgebungen teil.

Als wichtige Dokumente erwiesen sich dabei zum einen die „**13 Forderungen des Volkes am Oberrhein“ und das „Badener Bahnprotestlied“** – beide zum ersten Mal öffentlich vorgetragen und angestimmt bei der ersten Großkundgebung in Offenburg im Oktober 2006 und auch deutlich mit Offenburger „Handschrift“ versehen. Die „13 Forderungen“ knüpfen dabei bewusst an die „13 Forderungen des Volkes in Baden“ an, die 1847 in Offenburg im „Salmen“ als ein bedeutsames Dokument der badischen und deutschen Demokratiebewegung veröffentlicht wurde.

13 Forderungen.doc Badener Bahnprotestlied.doc

Zu diesen demokratischen Wurzeln des oberrheinischen Bahnprotests gehört ebenso **„Wyhl“** mit seinem erfolgreichen Widerstand gegen den Bau eines Atomkraftwerk 1970-1980, der wiederum in einer „Offenburger Vereinbarung “ (1976) zum Ziel gekommen ist.

Diese **ur-demokratische Grundprägung des oberrheinischen Bahnprotests** hat entscheidend dazu beigetragen, dass schließlich **172.000 Bürgerinnen und Bürger** am Oberrhein mit ihren Einwendungen eine schriftliche **Widerstandserklärung** gegen die Bahnpläne abgegeben haben und sich damit zugleich zur konstruktiven Mitarbeit an der Realisierung der Alternativplanung BADEN 21 bereit erklärt haben. – Zu den oben genannten Merkmalen des Oberrheinischen Protests – „kommunikativ und kompetent“ – gesellt sich ein weiteres Zwillingspaar:

Konstruktiv und konsequent

Zauberflötenbrücke mit W. Herman

IX. IG-BOHR-Erfolge

a) Landesregierung pro Baden 21

Eine besondere Wirkung dieses konstruktiven und konsequenten IG-BOHR-Wirkens: **Im Februar 2009 übernimmt die baden-württembergische Landesregierung das IG-BOHR-Konzept BADEN 21** und erklärt das im Regierungspräsidium Freiburg durch Innen- und Verkehrsminister Heribert Rech vor politischen Vertretern der Region und der Bürgerinitiativen.

Bild: IG-BOHR-Sprecher bei Minister H. Rech und bei Ministerpräsident G. Oetinger Offenburger Delegation bei der Rech-Mitteilung

b) Gründung eines Projektbeirats – Zustimmung zu Kernforderung 3+4

Durch das konsequente Einfordern der Bürgerinitiativen kommt es schließlich **im Herbst 2009** – im Zusammenwirken mit der Region und dem Land Baden-Württemberg - zur **Gründung eines Projektbeirats**. **Dessen Aufgabe: Das Konzept BADEN 21 mit seinen sechs Kernforderungen soll auf seine technische, planerische, politische und finanzielle Realisierbarkeit überprüft werden** und soll – bei positivem Ergebnis der Überprüfung – zur **Grundlage von neuen Planfeststellungsverfahrens** werden.

Die hochrangige Besetzung dieses Gremiums: Der Bundesverkehrsminister wird vertreten durch einen **Staatssekretär**, der zusammen mit der jeweiligen **baden-württembergischen Verkehrsministerin bzw. dem Verkehrsminister** den Projektbeirat leitet. Das **Eisenbahnbundesamt** ist vertreten durch seinen Präsidenten, das **Regierungspräsidium** Freiburg durch seinen Präsidenten / seine Präsidentin. **Hochrangige Vertreter der Deutschen Bahn AG** kommen aus den Bereichen **DB Netz / DB Projektbau**. **Vertreter der Landkreise, der Regionalverbände** und **zwei IG-BOHR-Sprecher** vervollständigen schließlich dieses in der deutschen Planungsgeschichte einmalige Gremium.

Dessen erster weitreichender Beschluss (März 2012 und März 2013): **Der Projektbeirat befürwortet** die **Genehmigung der Kernforderungen 3** (Freiburger Bucht) und **Kernforderung 4** (Bürgertrasse im nördlichen Markgräfler Land) mit Mehrkosten von 250 Mio. € - je zur Hälfte von Bund und Land finanziert. Diese Empfehlung des Projektbeirats fand einstimmige Bestätigung durch den deutschen Bundestag! Damit ist für diese beiden Planungsabschnitte der **Weg frei für ein neues Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage von Baden 21.**

c) Das Ringen im Projektbeirat im Bereich der KF 2: Güterzüge an der „Antragstrasse“ durch die Gemeinden oder parallel zur Autobahn ohne Ortsdurchfahrung?

Die Entwicklung im Bereich der KF 3+4 wurde nur durch die große oberrheinische Solidarität möglich. Die in IG BOHR vereinigten Bürgerinitiativen haben diese Solidarität von Anfang an praktiziert. Eine Ausnahme bildet die Situation im Bereich der Kernforderung 2 mit großen Differenzen zwischen zwei Gruppen von Kommunen: „Baden-21- Kommunen“ mit der Forderung: Güterzüge parallel zur Autobahn ohne Ortsdurchfahrung gegen Kommunen der „Grafenhausener Erklärung“ mit der Forderung: Güterzüge an der Antragsstrecke mit Ortsdurchfahrung (dem ursprünglichen DB-Plan entsprechend).

Sehr bewährt hat sich in dieser Konflikt-Situation die Leitung der Arbeitsgruppe für die KF 1+2 („Cluster 3“) durch Landrat Scherer und durch den Ersten Landesbeamten Dr. Stoermer. Der Landrat hatte auch im Projektbeirat die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorzutragen – unterstützt auch durch OB Schreiner und BI-Vorsitzenden Wahl. Hatte sich hinsichtlich einer **Tunnellösung für Offenburg schon vergleichsweise früh ein Konsens im Projektbeirat** entwickelt, so bedurfte es im Ringen um eine Zustimmung für die autobahnparallele Trasse des besonderen Geschicks des Landrates als eines nicht festgelegten Leiters der ‚Arbeitsgruppe, ein von allen Seiten akzeptiertes Verfahrens zur Entscheidungsfindung zu entwickeln.

In den **unüberbrückbaren Differenzen über die Streckenführung der Güterzüge im Bereich der KF 2** gelang dies dem Landrat durch ein Moderationsverfahren mit einem auswärtigen Planungs-Büro: Dessen Ausarbeitung der nach dreijähriger Arbeit vorliegenden Arbeitsgruppenergebnisse wurde schließlich zur Grundlage für die **Abstimmung in den zuständigen regionalen Gremien: Die Kreistage Ortenau und Emmendingen und die Regionalversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein**. Das Ergebnis: Mit unterschiedlichen, aber jeweils klaren Mehrheiten kam es zu einer **Befürwortung des BADEN 21-Konzeptes einer autobahnparallelen Trassenführung** - statt einer Durchfahrung zahlreicher Kommunen entlang der bestehenden Rheintalbahn.

Die Geschichte dieser komplizierten Arbeitsgruppe kann geradezu als **Musterbeispiel** für das Gelingen eines demokratischen Prozesse gesehen werden: Vertreterinnern und Vertreter der Kommunen und Bürgerinitiativen, der Deutschen Bahn, der regionalen Verwaltung und der Landespolitik ringen, unter Leitung eines Landrats, um eine Vorlage, die Pro und Contra dokumentiert und über die dann gewählte Gremien zu befinden haben. Über deren Ergebnis befindet der Projektbeirat mit einer Empfehlung an den Deutschen Bundestag, der dann endgültig entscheidet: Ein Musterbeispiel, dass das gelingen kann: Das Zusammenwirken von gewählten Repräsentanten und freiem bürgerschaftlichem Engagement unter kundiger Leitung!

Es bedarf jetzt höchster Beachtung der Zusagen an diejenigen der an diesem Geschehen Beteiligten, deren Position nicht in der gewünschten Weise zum Zuge kam: Alle verbindlichen Zusagen für zusätzliche Maßnahmen zu deren Schutz bei der Neuplanung der Strecke sind Punkt für Punkt einzulösen.

X. Die Fortsetzung der Offenburger Erfolgsgeschichte mit dem 4., 5. und 6. Erfolg

a) 2011: Das Regierungspräsidium Freiburg weist die Bahnpläne zurück

Am **18. Januar 2011** hat das **Regierungspräsidium Freiburg** in einer von vielen überregionalen Medien beachteten Pressekonferenz in einem „Zwischenbescheid“ an die DB seine **Zurückweisung der Bahnpläne für Offenburg** bekanntgegeben. Die Offenburger Einwendungen mit ihren handfesten Begründungen haben das Regierungspräsidium offensichtlich in die Lage versetzt, die Bahnpläne derart deutlich zurückzuweisen.

BI-Vorschlag für einen „OG-Bürgertunnel“ (Oliver Strauch) - für die BI verbindlicher Orientierungsrahmen für die weiteren Planungen

Dabei sind berücksichtigt und optimiert:

„Variante III“ der Deutschen Bahn, „Tunnel-Korridor“ der Stadt Offenburg und „BT1-Tunnel“ –Vorschlag von Klaus Binkert (2001)

b) 2013: Grundsätzliches JA zum Offenburger Tunnel im Projektbeirat

Am 08. Februar 2011 erteilte der Projektbeirat der für die Beratungen über eine Tunnellösung zuständigen regionalen Arbeitsgruppe („Cluster 3“) den Auftrag zu einer gründlichen Prüfung möglicher Lösungen. Dabei setzte sich nach zweijährigen Beratungen der BI-Vorschlag der „ersten Stunde“ – eine **Tunnellösung westlich unter dem Stadtwald unter möglichst geringer Unterfahrung von Wohnbebauung** – als Vorschlag zur Befürwortung durch den Projektbeirat im März 2013 durch.

Überraschend wollte dann die Projektbeiratsleitung eine solche Entscheidung auf die Zeit nach den Bundestagswahlen im Herbst 2013 verschieben. Ein geharnischter Brief des Geschäftsführenden BI-Vorstands, unterzeichnet von den fünf IG-BOHR-Sprechern, brachte die Wende: In seinem **Beschluss vom 04. März 2013** fordert der Projektbeirat die

DB auf, die **bisherige Planung für Offenburg „nicht weiter zu verfolgen** und den **Antrag auf Planfeststellung zurückzuziehen“.**

Stattdessen kommt „ein Tunnel mit einer bzw. zwei Röhren westlich unter dem Stadtwald, (sog. Variante 3) ohne Ansehen der Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht“. Auftrag an die Arbeitsgruppe Cluster 3 ist es, „die vorgetragenen offenen **Finanzierungsfragen und Einsparpotenziale** zu prüfen und zu bewerten und für eine Entscheidung in der nächsten Projektbeiratssitzung aufzubereiten“.

Bild: „Prosit am Rathaus“

c) Der Projektbeirat macht den OG-Tunnel beschlussreif für den Deutschen Bundestag (5. Erfolg)

Dieser Auftrag des Projektbeirats an die Arbeitsgruppe 3 (zuständig für die Kernforderung 1 von BADEN 21 - Offenburger Tunnel, und für die Kernforderung 2– eine autobahnparallele Tasse südlich von Offenburg) eröffnete nun eine klare Perspektive für das weitere Verfahren: Unmittelbar nach der Regierungsbildung konnten Anfang 2014 in AG Cluster 3 die bisher schon gründlichen Untersuchungen zu einer Tunnelvariante weitergeführt werden mit dem Ziel einer baldigen Entscheidung im Projektbeirat. Dazu gehörten die planerischen Überlegungen ebenso wie die Vorklärung der Finanzierungsfrage. Hier ging es für die BI Bahntrasse und IG BOHR ein weiteres Mal um konsequente und kompetente Gespräche mit allen politisch und planerisch Verantwortlichen in enger Absprache und Zusammenwirken auch mit dem Landrat als Leiter der Arbeitsgruppe („Cluster III“), der Stadt, der Region und dem Land Baden-Württemberg.

Dasselbe gilt für die Beantragung der **Aufnahme** des „Offenburger Tunnels“ und aller Kernforderungen von BADEN 21 **in den neuen „Bundesverkehrswegeplan 2015**“ – und hier ganz konkret in die Eingruppierung in die Kategorie „**Besonderer Bedarf Plus**“. Da von allen politisch und planerisch Verantwortlichen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene immer wieder die herausragende europäische Bedeutung des Güterverkehrskorridors Rotterdam - Genua hervorgehoben wird, darf es nur diese höchst mögliche Eingruppierung für BADEN 21 geben.

Wie wir uns in dieser Entscheidungsphase der oberrheinischen Solidarität ebenso sicher sein konnten wie der Solidarität der Landesregierung, so konnten und können wir uns gewiss sein, dass wir getragen und unterstützt sind von 46.000 Bürgerinnen und Bürgern mit ihren schriftlichen Widerstandserklärungen gegen unzumutbare Bahnpläne. Wir fühlen uns aber auch bestätigt durch die Erfahrung, dass alle an diesem Verfahren Beteiligten inzwischen zu der Einsicht gekommen sind, dass die bürgerschaftlichen Alternativen einerseits natürlich besonders die **oberrheinische Bevölkerung schützen**

werden. Aber nachweislich dienen sie auch einem **deutlich besseren Betrieb dieser europäischen Güterverkehrstrasse**.

Und wir am Oberrhein, verwurzelt in bester demokratischer Tradition, standen bis zur **endgültigen Befürwortung unserer Grundforderung durch den Projektbeirat (9. Sitzung am 14.07.2014 und 10. Sitzung am 26. Juni 2015**) dafür gut, dass ein solches Jahrhundertbauwerk nicht an ein paar hundert Millionen € scheitern durfte.

Die Bundestagsfraktionen der Regierungskoalition werden nun, nach erfolgreichen Beratungen im Verkehrs- und im Haushaltsauschuss, noch im Dezember 2015 einen Antrag

im Sinne des Projektbeirats im Deutschen Bundestag einbringen. Nach unseren Gesprächen am 1. Oktober in Berlin mit Mitgliedern aus allen Fraktionen aus den beteiligten Ausschüssen **besteht kein Zweifel mehr an einer eindeutigen Zustimmung des Deutschen Bundestags** für den von der DB in der Projektbeiratssitzung vorgestellten und von uns von unserem Gründungstag an geforderten **Offenburger Tunnel**.

Bild: Besuch einer oberrheinischen Delegation von Bürgermeisterinnen/ Bürgermeistern

IG-BOHR-Vertretern bei Mitgliedern des Verkehrs- und des Haushaltsausschusses in Berlin (01.10.2015).

XI. Grund zum dankbaren Feiern

Die Grundtöne der Feier zum 10. BI-Geburtstag im Oktober 2015: Freude über die vielen Stationen einer Erfolgsgeschichte ebenso wie der Dank für die Vielen, die durch ihre vielfältige Unterstützung und ihre zuverlässige Solidarität diese Erfolgsgeschichte mitgestaltet und ermöglicht haben – als politisch und planerisch Verantwortliche, als bürgerschaftlich Verbundene und als die 5000, die uns finanziell und existentiell begleitet und unterstützt haben.

Ihnen allen: Von Herzen Dank – und ein ebenso herzliches: **Gott sei Dank, dass unser nun zehnjähriges Wirken ohne Gefährdung und Unfall gelungen ist**. Der letzte Satz beim großen Info-Abend am 27.September 2005 – jener Veranstaltung, die schließlich aus dem Arbeitskreis Bahntrasse die Bürgerinitiative Bahntrasse werden ließ – jener letzte Satz an jenem Abend soll auch der letzte Satz hier sein – ein Wort aus dem Propheten Jeremia: „**Suchet der Stadt Bestes.** Denn wenn es ihr wohl geht, dann geht es auch euch wohl."

XII. Jahrhundert-Entscheidung für unsere Stadt

Am 28. Januar 2016 – traf der Deutsche Bundestag einstimmig eine

Jahrhundert-Entscheidung für unsere Stadt:
Den Bau eines Tunnels in bestmöglicher Ausführung

Die Finanzierung wird vollständig vom Bund übernommen. Nach gut zehnjährigem Kampf, im engen Schulterschluss mit der Stadt Offenburg und mit den oberrheinischen Bürgerinitiativen kann nun also die frühe Forderung der BI Bahntrasse umgesetzt werden, die fast 46.000 Bürgerinnen und Bürger durch ihre Einwendungen unterstützt haben:

Für Offenburg am besten
ist ein Tunnel im Westen
- unter möglichst geringer Wohnbebauung!

Zugleich hat der Deutsche Bundestag in dieser denkwürdigen Sitzung die Weiterführung der Güterzugstrecke südlich von Offenburg bis Riegel als **„Autobahnparallele“** beschlossen.

Sechs Offenburger BI-Mitglieder waren zu diesem denkwürdigen Ereignis – zusammen mit einem Dutzend weiterer IG-BOHR-Mitgliedern – nach Berlin gefahren.

IG-BOHR-Delegation vor dem Reichstag

IG-BOHR-Delegation im Parlament...

Gerade die Vernetzung einer ganzen Region auf dem Boden des IG-BOHR-Konzepts BADEN 21 hat scheinbar Unmögliches möglich gemacht – eindrucksvoll zusammengefasst in dem IG-BOHR-Leitwort: **„Hört IG-BOHR – der Mensch geht vor!“**

Dass die oberrheinische Delegation von den Bundestagsabgeordneten sogar mit Beifall bedacht wurde: Durchaus ungewöhnlich – und zugleich Ausdruck der Hochachtung für den oberrheinischen konstruktiven, kompetenten und schließlich – im Zusammenwirken mit der ganzen Region, dem Land, dem Bund – erfolgreichen Bürgerprotest. Dessen stabile Basis: 20.000 BI-Mitglieder im Bereich IG BOHR – 172.000 Einwendungen am Oberrhein!

Lesen Sie zum Ganzen auch den Bericht auf der Homepage von IG-BOHR – mit Bildern und den wichtigsten Dokumenten! *www.ig-bohr.de*

Inzwischen haben **Regionale Projekt-Begleit-Gremien** (Leitung für Offenburg: Oberbürgermeisterin Edith Schreiner, Leitung für die Autobahnparallele: Dr. Stoermer, Erster Landesbeamter (ELB) Ortenaukreis und Herr Ohlenrot, ELB Landkreis Emmendingen) die Arbeit an der Neuplanung begonnen – selbstverständlich unter der Beteiligung der BI Bahntrasse e.V. und von IG BOHR: Ein riesiger Fortschritt gegenüber alten Planungsgewohnheiten. Die Betroffenen in der Region und im Land sind auch Beteiligte an der Planung und werden jeden Planungsfortgang aufmerksam und kundig begleiten. Und die Deutsche Bahn hat sich verpflichtet, die Vorgaben aus der Bundestagsentscheidung sorgfältig umzusetzen.

XIII. Unser Dank für diese großartige Entwicklung

soll nun auch seinen Ausdruck finden in einem Oberrheinischen Ökumenischen Dank-Gottesdienst unter dem Thema:

„Gott sei Dank – Der Mensch geht vor!“

am Freitag, 14. Oktober 2016 – 18 Uhr
in der Heilig-Kreuz-Kirche in Offenburg

Ökumenischer Dank-Gottesdienst:

„Gott sei Dank – Der Mensch geht vor!“

Die Geschichte geht weiter (Fortsetzung durch Karl Bäuerle)

XIV. Die BI nach dem Tunnelbeschluss vom 28. Januar 2016

Regionales Projektbegleitgremium Tunnel Offenburg

Für die Planung und Umsetzung der vom Bundestag beschlossenen Alternativen zur ehemaligen Bahnplanung im Bereich Offenburg-Riegel – nämlich dem Offenburger Güterzugtunnel und der anschließenden autobahnparallelen Trasse - wurden nun für die einzelnen Abschnitte regionale Begleitgremien gebildet.

Ihnen ist der zentrale **Projektförderkreis** zur Umsetzung von „Baden 21“ vorgestellt.

Für den Planfeststellungsabschnitt 7.1 wurde das „**regionale Projektbegleitgremium (rPBG)** Tunnel Offenburg“ gebildet. Geleitet wird es von Frau Oberbürgermeisterin Edith Schreiner, seit 2018 (OB-Neuwahlen) vom Baubürgermeister Oliver Martini. Teilnehmer sind Vertreter der Stadt Offenburg, von Bahn, Landratsamt Ortenaukreis, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Regionalverband Südlicher Oberrhein, Regierungspräsidium und Vorstandsmitglieder der Bürgerinitiative Bahntrasse sowie IG Bohr. Mit dabei sind auch Vertreter der betroffenen Gemeinden Schutterwald, Hohberg und Appenweier. Allerdings verabschiedete sich das Verkehrsministerium relativ schnell aus dem Gremium.

Aufgabe des rPBG ist die fachliche Begleitung der Planung unter Beteiligung der regionalen Projektpartner. Neben der kritischen Überprüfung aller Planungsschritte soll über die Bürgervertretungen auch der intensive Austausch mit der Region und die Einbeziehung der Menschen vor Ort sichergestellt werden, bei allen Planungskonkretisierungen soll eine hohe Transparenz für die Bevölkerung hergestellt werden. Das rPBG wird ca. ½ jährlich tagen. Ein riesiger Fortschritt gegenüber alten Planungsgewohnheiten. Die Betroffenen in der Region und im Land sind auch Beteiligte an der Planung und werden jeden Planungsfortgang aufmerksam und kundig begleiten. Und die Deutsche Bahn hat sich verpflichtet, die Vorgaben aus der Bundestagsentscheidung sorgfältig umzusetzen.

Die Planungen der Bahn sehen vor, dass das Projekt Offenburger Tunnel bis zum Jahr 2035 fertiggestellt sein wird. Die BI Bahntrasse wird darauf achten, dass jede unnötige Zeitverzögerung unterbleibt und so diese ambitionierte Zeitperspektive für den Tunnel bestehen bleiben kann.

BI-Mitgliederversammlung am 30. April 2018

Themen aus BI-Sitzungen sowie regionalen Projekt-Begleit-Gremien waren u. A. :

- Wie können die **Binzburghöfe bei Niederschopfheim**, deren Betriebe durch die vorgesehenen Baustelleneinrichtung sowie die geplante Querspanne existenziell betroffen sind, entsprechend entschädigt werden? Der BI-Vorstand trifft sich mehrfach mit Hofvertretern und vermittelt Kontakte zu erfahrenen Büros, die auch schon im Süden erfolgreich Ausgleichsmaßnahmen für die dortigen Bauern erstritten hatten. Als natürlichen Verbündeten sollen sich die Höfe die Gemeindeverwaltung Hohberg, in deren Einzugsbereich sie liegen, sichern. Außerdem schlugen wir zur Finanzierung der Rechtsanwaltskosten die Schaffung eines gemeinsamen Fonds mit Gemeinde, Bauernverband und Eigenbeteiligung vor.
  Der andere Zweig unserer Bemühungen bestand darin, die Bahn zu weiteren Gesprächen mit den Binzburghöfen zu motivieren und einen rechtzeitigen Ausgleich der Interessen anzustreben.

- **Nördliche Gemeinden**.

  Im Zuge der Planungen verschob sich der nördliche Bauabschnitt bis fast Appenweier. Erst nach und nach wurde den nördlichen Gemeinden ihre direkte Betroffenheit durch den Tunnelbau bewusst. Zur Veranschaulichung veranstaltete die BI 2 malige Fahrrad-Erkundungstouren entlang der nördlichen Neubaustrecke. An verschiedenen Punkten wurden die baulichen Veränderungen, der Verlauf der 4 Zufahrtströge und der beiden Tunneltrassen, die Brückenneubauten sowie die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen erklärt.

e

09. August 2021
Rad-erkundung

Stopp auf der Staufenbergbrücke

Windschläger Anglersee

- Für **Appenweier** war die Lage des geplanten Versickerungsbeckens sehr kritisch, da man eine Verseuchung des naheliegenden Tiefbrunnens befürchtete.
  Unsere Vermittlungen mit Bahnplanern und dem Rathaus Appenweier (Bürgermeister Manuel Tabor) erliefen nicht erfolgreich. Schließlich rieten wir dem Bürgermeister, sich rechtzeitig mittels „Gegengutachten“ gegenüber der Bahn abzusichern. Hierfür verwiesen wir auf ein entsprechendes Gutachterbüro, das im Süden ebenfalls schon erfolgreich aktiv war. Eine Auseinandersetzung erst in der Planfeststellungsphase würde sonst möglicherweise zu einer vermeidbaren Verzögerung des Bauprojektes führen. Appenweier ließ sich auf unsere Bemühungen nicht ein. Damit waren unsere Bemühungen hinfällig.

- **Windschläg/Bohlsbach**
  Auch hier waren sich die Ortschaftsräte mit ihrem Ortsvorsteher, Ludwig Gütle, nicht so recht über die Betroffenheit im Klaren. Das änderte sich nach den Raderkundungstouren. Besprechungen mit OV Gütle und dem Angelverein brachten die Wünsche Windschlägs zu Tage: Den Anglersee in das Ausgleichsprogramm aufzunehmen und eine erwünschte Vertiefung vorzunehmen, den Durbach hochwassertauglich zu machen und eine vereinfachte Führung des Schülerradwegs durchzusetzen. Des Weiteren wurden Befürchtungen wegen des LKW-Verkehrs auf der B3 während der Bauphase geäußert, zumal in Zeitnähe auch die neue Klinik gebaut werden soll. Diese Anliegen vermittelten wir der Bahn, die sich schließlich mit dem Ortschaftsrat in Verbindung setzte, aber die Hoffnungen bezüglich Anglersee entschwinden ließ. Die Stadt, für den Radweg zuständig, verwies auf die jetzt bessere Sicherheit der Radfahrer. Mit der verkehrlichen Entlastung befasst sich die Bahn jedoch intensiv.

24. Mai 2022

Abschluss der zwischenzeitlichen **Lärmsanierung** (Lärmschutzwand) an der Offenburger Bestandstrecke.

Farbliche Verblendung soll für ein versöhnlicheres Aussehen sorgen. Eidechsen erhalten neue Refugien

In 2023 soll der Bau einer vierten LSW beim Schwimmbad sowie eine kurze Verlängerung im Süden wie im Osten erfolgen.

14. Juli 2022

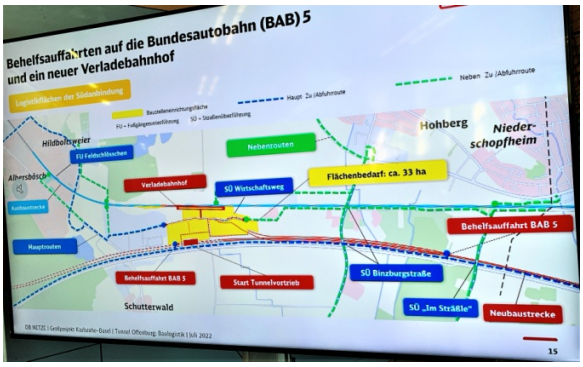
Die DB veranstaltet, Corona bedingt, eine **digitale Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Um interessierten Bürgern ein Forum für Diskussionen und Fragen zu bieten, öffnete die BI in dieser Zeit ein analoges „Bürgerbüro“ (Jergerheim Hildboltsweier) mit ausgehängten Ansichts-Plänen.

Im 2. Quartal 2022 wurde die Tunnelplanung soweit fertiggestellt, dass sie noch im Sommer zur Überprüfung an das Eisenbahnbundesamt eingereicht werden konnte.

Mit fortschreitender Planungsfestigkeit und wieder mit analogen Möglichkeiten organisierte die Bahn am 19. und 21. Juni 2022 zwei Bürgerinfo-Veranstaltungen, um über den aktuellen Planungsstand zu informieren. In einer animierten Zeitreise konnte der gesamte Bauabschnitt durchfahren werden.

Da sich in der die Tunnelplanung im großen Ganzen die Vereinbarungen wiederspiegelten, waren Stadt Offenburg und BI sich einig, dass jetzt das Augenmerk insbesondere auf die Bauphase gelegt werden muss. Hierbei hat die Bahn schon einen entscheidenden Schritt getan, indem sie den Materialtransport hauptsächlich per Schiene im Süden (bauzeitbedingter Verladebahnhof) erledigen will und unvermeidliche LKW-Transporte nicht durch Ortschaften zu lenken, sondern schnell über die Landstraße bzw. Autobahn abzuführen.



Folien bei den DB-Bürgerinfoveranstaltungen in Bohlsbach und Niederschopfheim

Schon früh drängte die BI darauf, dass die Bahn das Aushubmaterial in großen Teilen als Rohstoffe vermarkten solle, statt es wie üblich lediglich als Abfall zu behandeln. Als BI brachten wir zudem eine regionale ressourcenschonende Verwertung des Aushubmaterials in die Sitzungen mit ein. In langen Diskussionen wurde zwar darauf verwiesen, dass wegen der überregionalen Ausschreibungspflicht nahezu keine Möglichkeiten bestünden, regionale Interessenten zu bevorzugen. Doch inzwischen geht die Bahn mehr und mehr dazu über, das Verwertungskonzept sinnvoll zu überarbeiten, was der Regionalität und der Vermeidung lange Fahrten zu gute kommen soll.

Zeitliche Streckung soll die Anzahl der LKW-Fahrten pro Tag beschränken ebenso wie Alternativrouten. Die inzwischen beabsichtigte Eigenverwertung des Aushubmaterials gibt den Planern zusätzliche Möglichkeiten, Einfluss auf Abnehmer zu nehmen und gleichzeitig Geld einzufahren, statt „Abfall“ teuer entsorgen zu müssen.

Bemühungen der BI zur Entlastung der Anwohnern von Bohlsbach und Windschläg, auch im Norden - ähnlich wie im Süden - einen Schienenverladebahnhof einzurichten, beschied die Bahn trotz mehrerer Anläufe und Diskussion über jedes Güterbahnhofgleis negativ. Es seien effektiv keine Gleise mehr frei, weil vermietet oder selbst gebraucht. Für stillgelegte Gleise oder abmontierte Weichen wurden jeweils Gründe vorgetragen, deren Schlüssigkeit von außen praktisch nicht nachprüfbar sind.

Stand Dez 2022