

**Ausarbeitung zur Podiumsdiskussion des VCD zur Landtagswahl 2011  
„Verkehr am Oberrhein - Zwischen europäischer Achse und Modell für den  
Regionalverkehr“  
am 15.3.2011, um 19 Uhr, im Kurhaus Bad Krozingen**

- Des VCD notwendiges Engagement in der Verkehrspolitik ist eingebettet in die umfassendere Problemstellung, die die Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm bearbeiten:
  - \* Lärm macht krank (Internationaler Bahnlärm-Kongress Boppard 2010; Schienenlärm-Symposien der Uni Freiburg mit dem Regionalverband Südlicher Oberrhein 2007 und 2009); aber es geht auch um
  - \* aber es geht nicht nur um lärmgeplagte Anwohner, sondern um alle Anlieger, also auch um Landwirtschaft, Gesundheitseinrichtungen und Gewerbebetriebe sowie um Landschaftsschutz und Tourismus; und es geht nicht nur um Lärm sondern auch um Erschütterungen (Körperschall)! Zum Beispiel ist im Markgräflerland die teilgedeckelte Tieflage unverzichtbar
    - > für die Landwirtschaft zur Begrenzung des Bodenverbrauchs, zur Sicherung der landwirtschaftlichen Infrastruktur (Netz der Beregnungsanlagen), zur Vermeidung von Schattenwurf, Kälteseen und Nässestaus am Hochdamm plus Lärmschutzwand,
    - > für den Gesundheitssektor: Land, Kommunen und Private Träger haben grosse Summen in den Ausbau der Gesundheitszentren Bad Bellingen und Bad Krozingen investiert, die jetzt nicht durch einen unzeitgemässen Bahnbau zunichte gemacht werden dürfen,
    - > für Tourismus und Landschaftsschutz: die landschaftstypischen Sichtachsen zwischen Vogesen, Kaiserstuhl und Schwarzwald dürfen nicht durch einen Hochdamm verstellt werden.
    - > Die Behauptung, nach Streichung des Schienenbonus von 5 dB(A) seien Neubaulinien in Deutschland nicht mehr möglich, wird durch moderne Technik längst als Scheinargument und Zweckpropaganda entlarvt: ein aus Schweizer lärm-sanierten und/oder deutschen Neubau-Waggons gebildeter Güterzug ist nicht lauter als der ICE 3; allein das inzwischen weit fortgeschrittene Lärmsanierungsprogramm der SBB bringt eine Lärmreduktion um 12 bis 14 dB(A). Auf der Schnellverbindung von den Berliner Stadtzentren zum Internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg bei Schönefeld werden ja wohl ausschliesslich leise Personenzüge verkehren.
    - > Das von der Bahn immer wieder vorgetragene Argument, ihr seien die Hände gebunden, sie dürfe nur in der bekannten menschenverachtenden und umweltschädlichen Weise und ohne das Risiko einer Rüge des Bundesrechnungshofes planen, übersieht immer noch geflissentlich, dass diese Planung längst nicht mehr dem Stand der Technik entspricht und die unnötigen, weil zum grössten Teil vermeidbaren Folgen für Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner entstehenden Kosten entschädigungslos auf die Anwohner und deren Krankenkassen überwältzt werden!

**Frage:** Was sollte aus Ihrer Sicht Vorrang haben: der rasche Ausbau der Rheintalbahn oder der Straßen in der Region?

**Antwort:**

Allein schon im Interesse des ländlichen Raums und der grossen Flächengemeinden in den Landkreisen am Südlichen Oberrhein kann es kein „Entweder-Oder“ sondern nur ein „Sowohl-Als auch“ geben! Gemeinden wie Hartheim und Münstertal oder die Bergorte von Schliengen oder die Hexentalgemeinden haben nichts vom Ausbau der Rheintalbahn, wenn die Zuführung durch Linienbusse oder PKW auf guten Strassen nicht perfekt ist! Da ist noch viel zu tun (vorbildlich Neuenburg nach Wiederöffnung der Strecke Müllheim-Neuenburg, schwach Müllheim mit dem veralteten, störanfälligen Ringlinien-Konzept, dort und am Bhf Heitersheim braucht es leistungsfähige Stichlinien (z.B. nach Ballrechten-Dottingen und Sulzburg wie schon erfolgreich nach Grissheim).

Oder: was nutzt die Elektrifizierung und Beschleunigung der Münstertalbahn, wenn das Areal am Endbahnhof nach den stümperhaften Plänen der Gemeinde nicht für den ÖPNV-gerechten Ausbau der Infrastruktur genutzt wird (ausreichend breiter Bus-Bahnsteig, Haltebuchten für die Linienbusse, Park&Ride-Plätze am Bahnsteig, Stellplätze und Boxen für Zweiräder, Sicherheit für Fahrschüler etc.)?

**Frage:** Werden Sie sich für eine deutliche Erhöhung der jährlichen Mittel für den Ausbau der Rheintalbahn stark machen, sodass z.B. rascher der Katzenbergtunnel angeschlossen und der fertig geplante Rastatter Tunnel gebaut werden können?

**Antwort:**

Für den längst planfestgestellten Rastatter Tunnel ein unbedingtes JA! - Zum Katzenbergtunnel geht die Frage an der Entwicklung vorbei: Der Tunnel ist fertig, der Innenausbau weit fortgeschritten; die Anschlüsse an die Bestandsstrecke sind im Bau; DB Netz selbst drückt auf's Tempo, ich glaube kaum, das man das noch beschleunigen kann! – Höchst bedauerlich, dass DB Netz die Anbindung nicht nach dem Stand der Technik baut: plangleiche Weichen statt kreuzungsfreier Über- besser Unterwerfung schränken mutwillig die Kapazität der Strecken ein!

**Frage:** Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen dem Einsatz großer Bundes- und Landesmittel für "Stuttgart 21" und dem schleppenden Ausbau der Rheintalbahn?

**Antwort:**

Nein!

An der Rheintalbahn wird seit drei Jahrzehnten geplant und gebaut! Der Bund hat - übrigens unabhängig von den Farben der verschiedenen Regierungen - in höchst fahrlässiger Weise sowohl seine nationalen Ziele (Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene) als auch seine internationalen Verpflichtungen (z.B. Vertrag von Lugano über die Zulaufstrecken zu den Schweizer Basistunneln) und neuerdings auch das von der EU (wohlgemerkt mit seiner Zustimmung!) beschlossene Konzept der transeuropäischen Güter-Korridore vernachlässigt. Das geschah völlig unabhängig vom jüngeren Stuttgarter Projekt (das die Kombination des Ausbaus der überregionalen und regionalen Verkehrsinfrastruktur mit einer städtebaulichen Sanierung versucht).

Für den künftig zügigen Ausbau der Rheintalbahn kann und müssen Bahn und Bund ganz einfache Voraussetzungen schaffen:

- Abschaffung des Schienenbonus, vorab als Pilotprojekt für die Rheinalbahn (verbunden mit emissionsabhängigen Trassenpreisen);
- Verzicht auf die menschenverachtende und umweltfeindliche Antragstrasse und Übernahme der höchst konstruktiven Alternativtrasse der Bürgerinitiativen und Kommunen: EUROPATRASSE BADEN 21, die nach Feststellung der DB AG realisierbar und betriebstauglich ist!
- Bereitstellung der relativ geringen Zusatzmittel für die Alternativtrasse: ein (unfairer) Vergleich der Kostenschätzungen für die Antragstrasse im Jahr 1998 und für die Alternativtrasse im Jahr 2008 kommt auf ein Mehr von ca. 1 Mrd. €; die sind doch in einer voraussichtlichen Bauzeit von zehn Jahren, also in Jahresraten von 100 Mio. € leicht zu finanzieren; zumal wenn man bedenkt, dass der Steuerzahler der Bahn eine auf viele, viele Jahrzehnte hochrentable Hochleistungsstrecke schenkt!

Nur dadurch können alle die Verzögerungen vermieden werden, die bei Genehmigung der bisherigen Antragstrasse durch eine Unzahl von Klagen durch alle Instanzen und Aktionen bürgerlichen Ungehorsams unvermeidlich wären: Wyhl lässt grüssen!

**Frage:** Der VCD fordert ein verbindliches Betriebskonzept vor dem Abschluss der Planungen der Rheintalbahnen. Dieses sollte die mind. stündliche ICE-Anbindung Offenburgs und Freiburgs sowie die verlässliche Führung der Güterzüge über eine autobahn-parallele Strecke beinhalten. Wird Ihre Partei in der neuen Landesregierung die DB AG hier "festnageln"?

**Antwort:**

Ja! Das steht auf Antrag meines Ortsverbandes so im Wahlprogramm der FDP!

Zum ICE-Takt: der jetzige zweistündliche Doppeltakt Zürich/Bern-Berlin/Hamburg plus Basel-Köln-Dortmund sollte bei intelligenter Fahrplanung im Knoten Mannheim zu einem Halbstundentakt optimiert werden.

Aber das ist nur die halbe Miete: die Verknüpfung der Schiene mit dem ÖPNV in der Fläche ist genauso wichtig!

**Frage:** Für welche kurzfristigen Maßnahmen werden Sie sich stark machen, damit auch schon vor einer Fertigstellung des 3. und 4. Gleises im Rheintal der ÖPNV auf der Strecke ausgebaut werden kann und nicht durch den Zuwachs des internationalen Güterverkehrs weiter unter die Räder gerät?

**Antwort:**

Die Rheintalbahn gehört zu den höchst belasteten Strecken, Kapazitätsreserven sind - trotz Einsatz moderner Leit- und Signaltechnik - kaum noch vorhanden; die Kapazität kann kurzfristig nur durch Ertüchtigung der einst mutwillig zurückgebauten Infrastruktur und durch die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels erweitert werden; Beispiele:

- Bhf Bad Krozingen: Wiederaufbau des zweiten Überholgleises in Süd-Nord-Richtung, damit die Freiburger Züge der Münstertalbahnen auch dann aus- und einfahren können, wenn das erste Überhol- bzw. Wartegleis durch einen Güterzug belegt ist (zur Zeit ist nur über dieses Wartegleis Gleis 12 ins Münstertal erreichbar);

- Modernisierung und „Verschlankung“ der Weichen im Bahnhof Müllheim, damit Güterzüge schneller auf die Überholgleise ausweichen können (jetzt sind das Langsamfahrstellen);
- im ehemaligen Bahnhof, heute Haltepunkt Buggingen ist noch genügend Platz für den (Wieder-) Aufbau von Überholgleisen in beiden Richtungen.

Die wenigen noch vorhandenen Trassen-Reserven müssen intelligent genutzt werden; Beispiel: der - prinzipiell richtige Plan - einer Anbindung Freiburgs an das französische TGV-Netz via Müllheim-Mulhouse ist nach Inbetriebnahme des 3. und 4. Gleises unproblematisch; die vorzeitige Inbetriebnahme aber würde zulasten des SPNV gehen! Vorrang muss die endliche Ertüchtigung der Strecke Müllheim-Mulhouse für den schnellen Regionalverkehr haben (mit dann auch exzellenten Anschlüssen an den TGV! Im übrigen muss die Deutsche Bahn AG ihre mehrfach gegebene Zusage einlösen, nicht nur die ICE sondern auch alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu leiten (und dazu auch attraktive Trassenpreise festzusetzen!), damit die Bestandsstrecke vollständig dem SPNV zur Verfügung steht (also ab spätestens 2013 Stundentakt für die Eilzüge/RE Basel-Offenburg und zusätzlich Stunden- bzw. in Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt für die Regionalbahnen/RB Basel-Freiburg). Also: Lärmschutz **und** Optimierung des SPNV!

**Frage:** Wie sollte möglichst bald - also schon vor dem Bau des 3. und 4. Gleises - ein optimaler Lärmschutz an der Rheintalbahn verwirklicht werden?

**Antwort:**

1. Durch unverzügliche Nachrüstung der Strecke:
  - Einbau von Dämpfern zwischen Schiene und Schwelle (der z.B. beim Austausch der Holz- gegen Betonschwellen in den Bahnhöfen Schallstadt, Bad Krozingen, Müllheim, Auggen versäumt wurde; seitdem ist der Lärm dort lauter);
  - Lärmsanierung der Brücken in bebauten Lagen (ein besonders krasses Beispiel: Neumagen-Brücke im Kurpark Bad Krozingen).
2. als kurzfristige und befristete Massnahme: Zulassungsbeschränkung für Güterzüge auf lärmsanierte Schweizer Waggons und lärmarme Neubauwaggons der anderen EVU (europarechtlich nur schwer durchzusetzen, aber man muss es versuchen!); auf mittlere und lange Sicht hilft nur die ordnungspolitisch und europarechtlich einwandfreie und von der Koalition im Bund zugesagte Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise! Die Personenzüge sowohl des Fern- als auch des Regionalverkehrs (ICE und Doppelstockwagen) sind bis auf wenige und kurzfristig zu beseitigende Ausnahmen (sog. n-Wagen/ Silberlinge) leise.

Dieses Konzept setzt also konsequent auf **aktiven Lärmschutz!**

Passiver Lärmschutz wie der Bau von Lärmschutzwänden (die eh Landschaft und Ortsbild verschandeln und obendrein zu Graffiti-Vandalismus wie z.B. in Schallstadt und Norsingen einladen) und der Einbau von Schallschutzfenstern - gegebenenfalls kombiniert mit Klimaanlage - (die man nur als Käfighaltung für Menschen bezeichnen kann und die bestenfalls nur Wohnungen, nicht aber Erholungsgärten, Terrassen, Balkone vor Lärm schützen) sind nur als Zwischenlösungen akzeptabel.

## **Anhänge**

## **I. Relevante Auszüge aus Landtagswahlprogramm 2011 (=Regierungsprogramm 2011-16)**

### **Lärmschutz – Lebensqualität erhalten**

Lärm belastet die Bürger direkt und schränkt die Lebensqualität ein.

Verkehrslärm auf Straße, Schiene und von Flugzeugen soll möglichst am Ort des Entstehens vermieden werden. Streckenplanung und Umrüstung auf lärmarme Technik stehen daher vor sekundären Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden und – fenstern.

Wir werden:

- die Lärmsanierung in den von übermäßiger Lärmbelastung betroffenen Gebieten der Städte und Gemeinden weiterhin landespolitisch vorrangig behandeln. Dabei gilt „aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz“;
- durch besseren Lärmschutz mehr Lebensqualität für Anwohner sowie eine höhere Akzeptanz für den dringend notwendigen Ausbau unserer Straßen- und Schienenwege erreichen. Wir wollen Lärm an der Quelle bekämpfen und setzen uns daher auf Bundesebene dafür ein, bei Eisenbahn-Neubaustrecken den Schienenbonus zu streichen. Weiterhin setzen wir uns für lärm differenzierte Trassenpreise ein, um Anreize zu schaffen, insbesondere alte Güterzüge technisch nachzurüsten und leiser zu machen.

(Seite 103)

### **Wettbewerb sichert Mobilität**

Der große Investitionsbedarf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zeigt, dass in der Finanzierung des Verkehrs neue Wege gegangen werden müssen. Ziel muss es sein, für alle Verkehrsträger eine stabile und verlässliche Finanzierungsgrundlage zu schaffen, die weit weniger abhängig von der Entwicklung der öffentlichen Haushalte ist als heute. Dazu braucht es einen gerechten und nachvollziehbaren Wettbewerbsrahmen.

Wir werden:

- die externen Kosten jedem Verkehrsträger verursachergerecht zuweisen. Damit wird Kostenwahrheit erreicht, die zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und zu einer Verlagerung des Verkehrs führen wird.
- seit langem die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur auf eine andere Grundlage stellen und setzen uns deshalb für die Einführung einer Nutzerfinanzierung durch eine Pkw-Maut ein, die die konjunkturanfällige Steuerfinanzierung weitestgehend ersetzt. Es darf dabei nicht zu einer Zusatzbelastung für die Bürgerinnen und Bürger kommen. Langfristig streben wir einen von öffentlichen Haushalten unabhängigen, geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße an.
- trotz der schwierigen Haushaltsslage eine langfristig stabile Finanzierung des öffentlichen Verkehrs anstreben. Die dem Land Baden- Württemberg zufließenden Regionalisierungsmittel müssen künftig vollständig und ausschließlich für Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV eingesetzt werden.
- das Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden bedarfsgerecht weiterentwickeln, um bestmöglich auf konkrete Bedürfnisse der Kommunen eingehen zu können.

- einen fairen, intermodalen Wettbewerb zu harmonisierten Bedingungen zwischen etablierten und neuen Marktteilnehmern im Verkehr. Die Gefahr missbräuchlicher Marktmacht ist durch effektive Regulierung und Kostentransparenz zu bändigen.
  - darauf hinwirken, dass bei EU-weiten Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen im Wettbewerb die erwarteten Leistungen zwar eindeutig spezifiziert werden, die Umsetzung in marktfähige Produkte jedoch der unternehmerischen Kreativität des Anbieters überlassen bleibt.
  - einen fairen Angebotswettbewerb im ÖPNV im ländlichen Raum durchsetzen, um dem Bürger attraktive Alternativen zum eigenen Pkw aufzuzeigen. Um Rechtssicherheit für die Genehmigungsbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu schaffen, werden wir uns auf Bundesebene für eine rasche Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes nach europarechtlichen Vorgaben einsetzen.
- (Seite 107-108)

### **Die Zukunft des Strassenverkehrs**

Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Straßennetz ist für Baden-Württemberg als wirtschaftsstarke Region und Transitland im Herzen Europas essentiell wichtig. Um im Wettbewerb der Standorte Schritt halten zu können, müssen Lücken im Netz rasch geschlossen und das vorhandene Netz in seiner Substanz nachhaltig erhalten und bedarfsorientiert ausgebaut werden. In der Vergangenheit hat unser Land zu wenig von Investitionen des Bundes in das Fernstraßennetz profitiert. Ein wichtiges Anliegen ist die Sicherheit im Straßenverkehr. Auch wenn die Zahl der Unfälle mit Personenschaden kontinuierlich zurückgeht, bleibt politischer Handlungsbedarf.

Wir werden:

- uns dafür einsetzen, dass der Bund einen „Ausbau Südwest“ in seinen Investitionsplanungen für die nächsten Jahre verankert und sich mehr als in der Vergangenheit seiner Infrastrukturverantwortung für Baden-Württemberg stellt. Nur so können dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen zeitnah realisiert werden.
- die bislang als verkehrsträgerübergreifende Finanzierungsgesellschaft für Straße, Schiene und Wasserstraße gestaltete VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft) zu einer Bundesfernstraßengesellschaft weiterentwickeln. Dieser Gesellschaft werden Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb sowie Finanzierung der für den Fernverkehr relevanten Bundesautobahnen und Bundesstraßen übertragen.
- das Angebot an LKW-Parkplätzen an den Fernverkehrsstraßen verbessern. Dazu gehören mehr Stellplätze, ausreichende Aus- und Einfädelspuren und Telematiklösungen, um die Lkw-Fahrer über freie Stellplätze zu informieren.
- die Mittel für den Landesstraßenbau anhaltend auf ein höheres Niveau steigern. Damit können zukünftig vermehrt notwendige Ortsumfahrungen zügig verwirklicht werden. Bedarfsgerechte Erhaltung und Unterhaltung der Landesstraßen sind, auch aus Rücksicht auf nachfolgende Generationen vorrangig zu finanzieren.
- vor einem Ausbau der Straßeninfrastruktur immer die Überlegung stellen, ob durch Einsatz moderner Telematiklösungen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur nicht so weit verbessert werden kann, dass ein Ausbau gar nicht erst notwendig wird.
- Verkehrswege und Verkehrsgeschehen so gestalten und steuern, dass Unfälle und

Behinderungen weiter zurückgehen und – wo immer möglich – vermieden oder gemildert werden.

(Seite 109-110)

### **Die Zukunft des Schienenverkehrs**

Die Infrastruktur des Schienenverkehrs erweist sich in Baden-Württemberg zunehmend als wachstumslimitierender Engpass. Sowohl aus Sicht des Personenverkehrs als auch des Güterverkehrs sind Aus- und Neubauten von Strecken dringend geboten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger sicherzustellen.

Wir werden:

- die Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart durch Umgestaltung des alten Kopfbahnhofs in einen modernen Durchgangsbahnhof sowie den Neubau der Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen und Ulm realisieren. Das Votum für Stuttgart 21 und für die Neubaustrecke nach Ulm ist die wichtigste verkehrspolitische Weichenstellung seit Gründung unseres Landes. Bahn und Bund werden allein im Rahmen dieses Projektes bis zum Jahr 2020 über 4,5 Milliarden Euro in Baden-Württembergs Schieneninfrastruktur investieren. Durch die Umwandlung des alten Kopfbahnhofs in einen modernen, unterirdischen Durchgangsbahnhof kann Stuttgart besser in das europäische Schienennetz der Zukunft einbezogen werden. Die Magistralen Paris-Budapest und Amsterdam-Sizilien werden dann nicht mehr durch einen unzeitgemäßen Kopfbahnhof in unserer Landeshauptstadt unterbrochen, sondern Stuttgart und das ganze Land rücken durch kürzere Reisezeiten näher an zentrale Wirtschaftsräume in Nord, Süd, Ost und West. Auch der gesamte Regionalverkehr wird leistungsfähiger und bequemer: Durch die neue Anbindung des Flughafens Stuttgart rücken Innenstadt, Flughafen und Messegelände näher zusammen. Aus dem ganzen Land werden der Ballungsraum Stuttgart und der Flughafen schneller und bequemer zu erreichen sein. Aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit vieler Regionen durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird ein dauerhafter Wertschöpfungszuwachs von landesweit rund 500 Millionen Euro pro Jahr prognostiziert. Um eine bestmögliche Betriebsqualität für den neuen Bahnknoten Stuttgart zu erreichen, werden wir auf eine sorgfältige Prüfung der Empfehlungen des Schlichterspruchs achten. Sollte sich dabei die Notwendigkeit von Nachbesserungen erweisen, werden wir uns für eine Realisierung einsetzen.
- den menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn zur transeuropäischen Magistrale Rotterdam - Genua nach der von Bürgerinitiativen und Gemeinden entwickelten und von der Deutschen Bahn als realisierbar und betriebstauglich anerkannten Alternativplanung „Europatrasse BADEN 21“ (Bau des Rastatter Tunnels, Tunnel-Lösung für die Stadt Offenburg, Bündelung der Linienführung von BAB 5 und Neubaustrecke südlich von Offenburg bis zur Einmündung in die Westumfahrung Freiburg, Trassenabsenkung mit Teilabdeckung von Freiburg bis zum Nordportal des Mengener Tunnels, Trassenabsenkung mit Teilabdeckung vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen, gedeckelte Tieferlegung im Ortsteil Haltingen der Stadt Weil am Rhein; Schutz auch der Anlieger bestehender Bahnstrecken vor Schienenlärm) vorantreiben.
- die weiteren Zulaufstrecken zu den neuen alpenquerenden Schienenstrecken (Gäubahn, Südbahn) in der Schweiz zügig ausbauen.
- durch den Ausbau der Strecke von Appenweier nach Kehl/Straßburg und die Wiederinbetriebnahme der Verbindung Müllheim-Mulhouse verbesserte Nah- und Fernverkehrs-

verbindungen nach Frankreich schaffen und Freiburg an das französische TGV-Netz anschließen.

- eine rasche Realisierung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit Anbindung ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim anstreben. Die Fernverkehrs-anbindung des Knotens Mannheim und damit des Rhein-Neckar-Raumes muss beim Ausbau des stark überlasteten Korridors erhalten bleiben und langfristig gesichert werden.
- den Verdichtungsraum Reutlingen-Tübingen und das Oberzentrum Heilbronn besser mit dem Fernverkehrsnetz verknüpfen.
- die Elektrifizierungsoffensive vorantreiben, um den Anteil der elektrischen Traktion im Personen- und Güterverkehr weiter steigern zu können und damit die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen und die Emissionen weiter zu verringern.
- das Vorhaben der Bundesregierung, in Zukunft Buslinienfernverkehr zuzulassen, positiv begleiten, um attraktive Fernverbindungen zu ermöglichen. Die Regionen Baden-Württembergs, die in den vergangenen Jahren ihre Fernverkehrshalte der Bahn verloren haben, werden von dieser Neuregelung besonders profitieren.

(Seite 111-112)

### **Weiterentwicklung des ÖPNV**

Als Teil der Daseinsvorsorge und Garantie individueller Mobilität ist der öffentliche Personennahverkehrs eine zentrale Gestaltungsaufgabe der Landespolitik. Baden-Württemberg verfügt flächendeckend über ein hervorragendes Nahverkehrssystem, das bedarfsgerecht weiterentwickelt werden muss.

Wir werden:

- Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit als Qualitätsmerkmale des ÖPNV systematisch verbessern und stabilisieren sowie die Angebote bedarfsgerechter, effizienter und kostengünstiger gestalten, um zusätzliche Kundenpotentiale zu erschließen.
- die Tarife im öffentlichen Verkehr auf allen Ebenen durch einheitliche Preissysteme und gemeinsame Angebote aller Anbieter vereinfachen und transparenter zu gestalten, sowie elektronische Abrechnungssysteme (eTicketing) landesweit kompatibel einführen.
- Zusammenschlüsse von Verkehrsverbänden zu größeren Einheiten (wie in Ostwürttemberg, Franken und Neckar-Alb-Donau geschehen) weiterhin positiv begleiten.
- grenzüberschreitende Verkehrskooperationen noch stärker fördern. Dies gilt insbesondere auch für den Ausbau internationaler Kooperationen mit der Schweiz und Frankreich in den entsprechenden Regionen.
- die Intensivierung der Maßnahmen für barrierefreien Zugang und Nutzung des ÖPNV, damit in ihrer Mobilität eingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern die gleichberechtigte Teilhabe am mobilen Leben möglich wird.
- das erfolgreiche Karlsruher Modell der Regionalstadtbahnen auch in anderen Oberzentren wie z. B. Reutlingen/ Tübingen zur Verbesserung des regionalen Nahverkehrs einführen.
- im ländlichen Raum im Hinblick auf die demographische Entwicklung und die knappen Finanzmittel verstärkt neue Formen des ÖPNV einrichten. Dazu müssen flexible Bedarfsverkehre (z. B. Rufbus) weiter fortentwickelt und - soweit erforderlich - die rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. im Konzessions- oder Abgeltungsrecht) entsprechend weiterentwickelt und angepasst werden;
- lokale Bürgerbusverkehre als urliberale Aktivitäten von Bürgern für Bürger ausbauen und z.B. mittels der landesseitigen Fahrzeugförderung unterstützen.

(Seite 114)



## **Güterverkehr**

Güterverkehr ist das Rückgrat der produzierenden arbeitsteiligen Wirtschaft. Als Folge der weiter fortschreitenden Globalisierung werden die durchschnittlichen Transportweiten und auch das Volumen des Güterverkehrs weiter zunehmen.

Wir werden:

- eine Entlastung der Straßen durch eine vermehrte Nutzung von Schiff und Bahn erreichen. Dazu muss bei der Planung zukünftiger Gewerbeansiedlungen eine gute Verknüpfung mit Schienenverkehr und Binnenschifffahrt verstärkt berücksichtigt werden.
- das Netz der Terminals für den bimodalen bzw. trimodalen kombinierten Verkehr weiterentwickeln und den Ausbau von Güterverteilzentren in Randlagen für den Umschlag von Fernverkehr (Straße, Schiene, Wasser) auf Verteilerfahrzeuge engagiert vorantreiben.
- im Hinblick auf die bisherigen Modellversuche mit sogenannten „Gigalinern“ die externen Kosten, die eine Zulassung insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Abnutzung unserer Verkehrsinfrastruktur verursachen würden, genau analysieren.

(Seite 115)

## **Umweltgerechte und nachhaltige Mobilität**

Das Spannungsfeld zwischen der wirtschaftlich und gesellschaftlich sehr hohen Bedeutung des Verkehrs und den teilweise erheblichen Umweltwirkungen auf der anderen Seite wird von der Landespolitik schon seit Jahrzehnten sehr ernst genommen. Grundlegendes Ziel einer modernen Verkehrspolitik muss die möglichst umweltverträgliche Sicherung gesellschaftlich notwendiger Mobilität sein.

Wir werden:

- die Bildung von Fahrgemeinschaften durch die verstärkte Einrichtung von Zustiege-Parkanlagen sowie durch die vorrangige Benutzung von Parkplätzen auf Werksgeländen fördern und Anreize schaffen, um MIV-Nutzer speziell im Berufs- und Ausbildungs-pendler zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Dazu ist auch ein weiterer Ausbau von Park & Ride-Anlagen zu fördern.
- die kombinierten Angebote von ÖPNV-Betrieben und Car-Sharing-Anbietern fortentwickeln und z. B. durch die Bereitstellung besonderer Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge vorantreiben.
- den Radverkehr als ökologische und gesunde Alternative zum Autoverkehr stärken und zunehmend auf die Bedürfnisse von Berufspendlern ausrichten. Wir setzen zudem auf ein landesweites Radwegekonzept, welches auch die großen Chancen des Radtourismus berücksichtigt. Zu diesem Zweck wollen wir auch den konstruktiven Dialog im Landesbündnis ProRad fortsetzen und vertiefen.
- zur Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke den Rückbau alter Straßenzüge im Umfeld neu trassierter Straßen sowie die Renaturierung nicht mehr betriebsnotwendiger Verkehrsflächen aller anderen Verkehrsträger.
- Anreize für den Ersatz fossiler Kraftstoffe durch regenerative Energieträger im Verkehrsbereich verstärken sowie eine Verringerung der Abgas- und Lärmbelastung im Straßenverkehr durch Einsatz moderner Fahrzeug- und Informationstechnik begünstigen.
- keine kleinräumigen Fahrverbote zur Feinstaubreduzierung unterstützen. Stattdessen sind großflächige Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaubbelastung zu befürworten.

Daher wollen wir die LKW-Maut zu einer schadstoff-, orts- und zeitabhängigen Maut weiterentwickeln, die auch die Feinstaubbelastung berücksichtigt.

- Dieselfahrzeuge mit moderner Technologie (z. B. Partikelfilter, Harnstoffeinspritzung, Bluetec) fördern und Anreize zur Gewichtsreduktion bei neuen PKW schaffen.
- die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger bei der Mineralölsteuer und der CO<sub>2</sub>-Reduktion betreiben. Die Einführung einer Besteuerung von Flugbetriebsstoffen und die Verpflichtung zur CO<sub>2</sub>-Minderung sind weltweit, mindestens aber europaweit geboten.
- die elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg „efa-bw“ zu einer Mobilitätsauskunft, die auch alternative Mobilitätsdienste (z. B. Mietfahrräder) integriert, weiterentwickeln.

(Seite 116-117)

## **II. Beschlüsse des FDP-Ortsverbandes Bad Krozingen (vom Kreisverband Breisgau-Hochschwarzwald bzw. Bezirksverband Südbaden übernommen):**

### **FDP Bad Krozingen: Die Landesregierung muss ihren Streit zur Finanzierung von Stuttgart 21 umgehend zugunsten des ÖPNV klären! (Beschluss der Mitgliederversammlung am 25.7.2007):**

Die FDP Bad Krozingen fordert die Landtagsfraktion und die Minister der FDP auf, die - bis Ende 2006 vorbildliche - Position der Landesregierung zum Öffentlichen Personen-nahverkehr (ÖPNV) zu klären und für einen bedarfsgerechten ÖPNV auch und vor allem im seit den zum 10. Juni 2007 verordneten Fahrplankürzungen benachteiligten Südbaden zu sorgen.

#### **Begründung:**

Nach den massiven Fahrplankürzungen, die die Landesregierung zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2007 verfügt hatte, drohen nach teilweisen widersprüchlichen Erklärungen der Minister Stratthaus und Rech (beide CDU) weitere Eingriffe in den ÖPNV. Weit verbreitete Befürchtungen, dass die umstrittene Rieseninvestition in den Umbau des Hbf Stuttgart vom Kopf- zum unterirdischen Durchgangsbahnhof zulasten des ÖPNV in Baden-Württemberg finanziert werden könnte, fand noch am Tag der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Land, DB und Stadt und Region Stuttgart (19. Juli 2007) in einer Erklärung von Finanzminister Stratthaus ihre umgehende Bestätigung. Laut Stratthaus werden die Regionalisierungsmittel des Bundes verstärkt für Stuttgart 21 ausgegeben, denn das Projekt habe „absolute Priorität“. Dies widerspricht den verbindlichen Erklärungen der Vertreter des Landes auf der Fahrplankonferenz am 7. Februar 2007 in Freiburg, dass die zum 10. Juni 2007 vom Land verfüigten Fahrplankürzungen einmalig und auf einen Schlag so umfangreich seien, um weitere Kürzungen auszuschliessen.

Schon die Weitergabe der Kürzungen der sog. Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV überweist, war ein Hinweis darauf, dass die Landesregierung den ÖPNV nicht als eigenständige Aufgabe des Landes anerkennen will. Wir fordern dagegen die Pflicht des Landes ein, alle Regionen mit einem bedarfsgerechten Nahverkehrsangebot zu versorgen. Diese Pflicht hat zumindest Innenminister Rech noch nicht ganz vergessen, wenn er gegen Stratthaus betont: „Der öffentliche Personennahverkehr wird landesweit weiter ausgebaut, wir schalten keinen Gang zurück.“ Aber auch Rech räumt ein, dass das Land 685 Millionen € Regionalisierungsmittel des Bundes für Stuttgart 21 einsetzen will. Im Streit um die Fahrplankürzungen hörte man aus Stuttgart, dass die Sanierung des Landeshaushalts Vorrang habe; für Stuttgart 21 scheint das nicht zu gelten.

Statt weiterer Kürzungen braucht's die Rücknahme der vor allem die Berufspendler hart treffenden Kürzungen, die Bedienung der für viele Stunden verwaisten Stationen mit dichtem Takt, die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge für die chronisch überfüllten Züge!

**FDP Bad Krozingen : Was der Region Stuttgart recht ist, muss der Region Südbaden billig sein!  
(Beschluss der Mitgliederversammlung am 25.7.2007)**

Mit Erstaunen und Befremden nimmt die FDP Bad Krozingen zur Kenntnis, dass die Landesregierung mit der Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Bahn zu Stuttgart 21 und zum vorgezogenen Bau der (anerkanntermassen dringend notwendigen) Schnellstrecke Wendlingen-Ulm in eklatanter Weise gegen ihre eigenen, noch vor wenigen Monaten gegen die Übernahme der - gemessen an den Kosten für Stuttgart 21 geringfügigen - Kürzungen des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln für den Personennahverkehr rücksichtslos durchgesetzten, Haushaltsgrundsätze und die Eckwerte im Nachtragshaushalt 2007/2008 verstösst. Indem die Landesregierung den vorzeitigen Bau der Schnellstrecke mit fast 1 Mrd € mitfinanziert, mischt sie sich in eine ureigene Aufgabe des Bundes ein, dem allein Unterhalt und Ausbau des Eisenbahnnetzes obliegt. Dieses Verhalten ist umso erstaunlicher, als der Ministerpräsident als Co-Vorsitzender der Bund-Länder-Kommission zur Föderalismusreform an der strikten Entflechtung der Aufgaben des Bundes und der Länder mitarbeiten soll.

Mit dieser - von den Landesministern der FDP mitgetragenen - Wendung entsteht auch für die alternative Bürger-Trasse für das 3. und 4. Gleis eine neue Lage. Die Deutsche Bahn widersetzt sich bislang einer menschen- und umweltverträglichen Trasse (Tunnel in Offenburg, Tieflage im Markgräflerland) aus Kostengründen; nur bei Übernahme der Mehrkosten (von derzeit ca. 1 Mrd €) durch den Bund ist Mehdorn zur Neuplanung dieser Jahrhundertinvestition europäischen Ausmasses bereit. Da die Landesregierung das Prinzip der in der Föderalismusreform angestrebten strikten Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern mit der Finanzierungsvereinbarung zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm unterlaufen hat, sich aber andererseits bislang kaum erkennbar und vor allem wirksam für die südbadischen Belange bei der Planung des 3. und 4. Gleises eingesetzt hat, ist sie nun umso mehr in der Pflicht.

Deshalb fordert die FDP Bad Krozingen:

Sollten Deutsche Bahn und Bund tatsächlich an ihrer menschen- und umwelt-unverträglichen Position festhalten, ist das Land gefordert: und muss dann die Mehrkosten für die Bürgertrasse übernehmen. Was der Region Stuttgart Region recht ist, muss für Südbaden billig sein“

**Forderungen der FDP Bad Krozingen zur Optimierung des Nahverkehrs (Beschluss der Mitgliederversammlung am 31.12.2008):**

Für das Mittelzentrum Bad Krozingen-Staufen einschliesslich Ehrenkirchen und Münstertal sind gute Verkehrsverbindungen, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs in Richtung Freiburg, Basel und ins benachbarte Elsass von grosser Bedeutung.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat in unserer Region in den letzten Jahrzehnten durch grundlegende volkswirtschaftliche Veränderungen und umweltbewusstes Verhalten der Bürger an Attraktivität gewonnen, sodass er inzwischen - angesichts begrenzter Streckenkapazität auf der Rheintalbahn - Opfer des eigenen Erfolges zu werden droht: mangelnde Pünktlichkeit (etwa durch Signal- und Weichenstörungen sowie Lokausfälle) und chronische Überfüllung der Züge sind dafür inzwischen alltägliche Indizien, insbesondere seit den massiven Fahrplankürzungen zum 10. Juni 2007. Aktuelle Abhilfe und nachhaltige Planung sind geboten.

## 1. Kurzfristige Optimierung

Landesregierung und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) werden nachdrücklich aufgefordert, in Verhandlungen mit DB-Regio und gegebenenfalls durch Bereitstellung zusätzlicher Mittel folgendes sicherzustellen;

- um das Platzangebot dem gestiegenen Bedarf anzupassen, werden alle RE-Züge der Relation Freiburg-Basel-Freiburg auf mindestens fünf, besser sechs Doppelstockwagen verlängert;
- zur Verbesserung der Pünktlichkeit, Verkürzung der Zwischenhalte, Erhöhung der Sicherheit und als Vorkehrung gegen Vandalismus in den Zügen werden alle Züge der Rheintalbahn (wie auf der Schwarzwaldbahn bereits geschehen) wieder mit Zugbegleitern besetzt, die auch zum Verkauf von Fahrkarten autorisiert sind;
- grundlegende Voraussetzung für optimale Pünktlichkeit auf dieser bis zur Kapazitätsgrenze ausgelasteten Strecke ist die sorgfältige Pflege sowohl des rollenden Materials als auch der Infrastruktur und insbesondere der Signaltechnik.

Die beteiligten Tochterunternehmen der DB AG werden nachdrücklich zur unverzüglichen Abhilfe aufgefordert; NVBW wird um Prüfung der Frage gebeten, ob in der Häufung der Betriebsstörungen eine massive Verletzung des Verkehrsvertrages zwischen Land und DB liegt, die durch Kürzung der vertraglich festgelegten Zahlungen an DB-Regio beantwortet werden kann.

## 2. Mittelfristige Verbesserungen

Die Reaktivierung der Strecke 703 Müllheim - Mulhouse bringt die Region der Verwirklichung der S-Bahn Frick/Laufenburg - Basel - **Flughafen** - Mulhouse - Müllheim - Freiburg - Emmendingen einen grossen Schritt näher. Die für 2009 vorgesehene Installation moderner Sicherheits- und Signaltechnik zwischen Neuenburg und Bantzenheim und die nachfolgende Ertüchtigung der gesamten Strecke erlaubt schon Zwischenschritte. Dazu fordern wir:

- die Durchbindung der Regionalbahn Emmendingen – Müllheim bis Neuenburg zum sog. Kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2009; die zur Zeit langen Standzeiten in Müllheim zeigen, dass die Wiederanschliessung Neuenburgs an die Schiene weder zusätzliche Zugskompositionen noch zusätzliches Personal benötigt;
- die Erweiterung des saisonalen „Eventverkehrs Müllheim – Mulhouse“ (die Züge schleichen im Sommer und in der Adventszeit über die marode Strecke) zu einem regulären Stundentakt an allen Tagen auf der ertüchtigten Strecke mit zusätzlichen Haltestellen im Elsass spätestens zum Fahrplanwechsel 2009/2010;
- Vertagung des Projektes TGV Mulhouse – Freiburg bis zur Inbetriebnahme des 3. und 4. Gleises zugunsten einer zügigen Optimierung des SPNV. "Ein noch engeres Zusammenwachsen am Oberrhein" (so der Oberrheinrat) erreicht man nie und nimmer mit einem Fernverkehrszug ohne Halt in der Region, sondern nur durch einen dichten Fahrplan in der Region! Freiburgs Anbindung an den TGV ist durch Angebotsverbesserungen im SPNV via Basel SBB, Mülhausen und Strassburg besser zu erreichen und obendrein von grösserem Nutzen.

## 3. Langfristige Optimierung der Rheintalbahn via Katzenbergtunnel und 3./4. Gleis nicht nur zur Aufnahme zusätzlichen Güterverkehrs sondern vor allem auch zur Erweiterung des SPNV-Angebots

Die aktuellen Pläne zur Anbindung der Rheintalbahn an den Katzenbergtunnel entsprechen nicht dem Stand der Technik, sondern schränken die potentielle Kapazität der Strecke massiv ein und verhindern damit die optimale Nutzung der Strecke durch

Güterzüge, Personenfern- und Personennahverkehr. Durch den EU-weit vorgegebenen Vorrang internationaler Güterzüge und der relativ dichten Belegung mit Personenfernzügen drohen die Pläne zum weiteren Ausbau des SPNV (im Taktverkehr stündliche Eilzüge und halbstündliche Regionalbahnen zwischen Basel und Freiburg) erneut ins Hintertreffen zu geraten.

Deshalb fordert die FDP Bad Krozingen im Gleichklang mit dem vom Landkreis Lörrach und vom Regionalverband Hochrhein/Bodensee veranlassten Gutachten<sup>1</sup> die niveaufreie Ausgestaltung des nördlichen und des südlichen Knotens zum Katzenbergtunnel (Überwerfungsbauwerke zum kreuzungsfreien Wechsel zwischen den Trassen), sodass Güterzüge und ICE ohne Kreuzung der Nachbargleise in den Katzenbergtunnel ein- und ausfahren können. Notfalls muss DB Netz eine Planänderung zur Planfeststellung im Abschnitt 9.1 beantragen. Auch der (Wieder-) Aufbau ausreichender Überhol- und Wartegleise in beiden Richtungen ist für die optimale Nutzung der Strecke und vor allem im Interesse des SPNV unverzichtbar.

### **Forderungen der FDP Bad Krozingen zum 3./4. Gleis der Rheintalbahn (Beschluss der Mitgliederversammlung am 3.12.2008):**

1. Die FDP Bad Krozingen anerkennt - nach dem ökologisch und ökonomisch richtigen Grundsatz „Personen und Güter von der Strasse auf die Schiene!“ - ausdrücklich die Notwendigkeit des Ausbaus der Strecke Karlsruhe-Basel als Teil der europäischen Nord-Süd-Magistrale und damit auch die Notwendigkeit des 3. und 4. Gleises zwischen Offenburg und Weil. Zugleich setzt sie sich mit allem Nachdruck nicht nur für eine menschen- und umweltgerechte Planung der neuen Trasse ein, sondern - im Interesse der Anlieger der bestehenden Strecke - auch für die generelle Lärmreduktion nach dem aktuellen Stand der Bahntechnik.
2. Die Gemarkung Bad Krozingen ist bereits heute durch Verkehrslärm sehr stark belastet, insbesondere durch die BAB 5, die B 3 und die bestehende, bis zur Kapazitätsgrenze genutzte, Rheintalbahn. Zusätzlicher und extrem starker Verkehrslärm durch die geplante Güterverkehrstrasse ist weder der Einwohnerschaft noch den Gästen der zahlreichen Kliniken, Kureinrichtungen und Hotels zuzumuten. Auch der grosszügige Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Flächen durch einen Bahnbau in Hochlage kann ebenso wenig akzeptiert werden wie die Zerschneidung unserer in Jahrtausenden entwickelten und gewachsenen Natur- und Erholungslandschaft durch einen Bahnbau in Hochlage mit (nur begrenzt wirksamen) meterhohen Schallschutzwänden.
3. Deshalb muss die Planung der neuen Trasse alle Erkenntnisse sowohl der modernen Lärmwirkungs- und Gesundheitsforschung als auch der weiterentwickelten Bahntechnik genau beachten und alle Möglichkeiten der Lärmminderung (vor allem durch teilweise gedeckelte Tieflage; durch lärmarme Gleise; durch lärmarme Waggons) zu nutzen. Es gilt der Grundsatz: aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz!
4. Die Antragstrasse der DB AG wird all diesen Kriterien nicht gerecht: sie verlärmst Landschaft, Wohngebiete, Kliniken, Kureinrichtungen und Hotels; sie gefährdet die Existenzgrundlagen des wichtigsten Wirtschaftsfaktors unserer Stadt, des Kur-, Pflege- und Touristik-Sektors mit über 3.000 Arbeitsplätzen; sie zerstört wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen; sie zerstört in der

---

<sup>1</sup> Büro Ernst Basler + Partner, Zürich: „Betriebs- und Fahrplankonzept Oberrhein-Hochrhein-Bodenseespanne und Verknüpfung mit den angrenzenden S-Bahn-Systemen“

Rheinebene die Sichtverbindungen zwischen Vogesen, Kaiserstuhl und Schwarzwald; sie entwertet zahllose Immobilien; sie schränkt die weiteren Entwicklungschancen der Stadt Bad Krozingen und ihrer Teilorte dramatisch ein.

5. In konstruktiver Weise haben Kommunen und Bürgerinitiativen machbare und finanzierbare Alternativen ausarbeiten lassen, die auch vom Regionalverband Südlicher Oberrhein getragen werden. Deren relativ geringfügigen Mehrkosten sind angesichts der zu erwartenden Belegung der künftigen Hochleistungsstrecke und angesichts der daraus resultierenden hohen wirtschaftlichen Erträge zu vernachlässigen.

6. Aus all diesen Gründen verlangt die FDP Stadt Bad Krozingen, dass im weiteren Planfeststellungsverfahren die von der DB AG vorgelegten Pläne (Antragstrasse) durch die Bürgertrasse ersetzt werden, weil nur so nahezu alle Probleme in zufriedenstellender Weise gelöst werden können. Die FDP Bad Krozingen fordert die Landesregierung nachdrücklich auf, sich diese Bürgertrasse zueigen zu machen und beim geplanten Bahngipfel energisch zu vertreten.