

# Der Physiker als Volkstribun

**Bürgerprotest par excellence: Roland Diehl und die gut neun Jahre alte Geschichte von MUT und der Planung der Rheintalbahn**

**SÜDLICHER BREISGAU.** Unten wollten sie die Bahn immer haben. Runter muss auch, wer sich in die Schaltzentrale des Bürgerprotestes begeben will. „Folgen Sie mir in die Katakomben“, sagt Roland Diehl und öffnet in seinem Einfamilienhäuschen in Bremgarten die Tür zu einer steilen Kellertreppe. Unten ein dämmrigemütlicher Büroraum. Eine Sitzzecke, ein Schreibtisch, Regale. „Nicht alles, was juristisch rechtens ist, ist auch richtig“, steht in großen Lettern auf einem schlichten Papierbogen an der Wand. Was vor allem auffällt, sind die Steine – Mineralien in allen Formen und Farben. „Eines meiner Interessen“, sagt Diehl. Viel Zeit für dieses Hobby hat er in den vergangenen Jahren nicht gefunden. Doch nicht nur seine Steckenpferde ließ er kürzertreten. Opfer bringen musste auch die Familie.

## **BEDROHUNG FÜR DIE REGION**

Vor gut neun Jahren fragte der damalige Hartheimer Bürgermeister Martin Singler Roland Diehl, ob er sich der Sache annehmen könnte. Die Sache – das waren die Pläne der Deutschen Bahn AG zum Ausbau der Rheintalbahn. Das dritte und vierte Gleis. Ein Begriff, mittlerweile mit der Region fast so eng verbunden wie Gutedel und Hebel-Gedichte. Um die Jahrtausendwende herum wurde den Bürgermeistern im Südlichen Breisgau und im Markgräflerland immer klarer, dass das, was die DB da vorhatte, ihre Gemeinden schwer belasten könnte: die Verlärmung einer Region, die auf Touristen und Kurgäste angewiesen ist; die Zerschneidung einer Landschaft, die als deutsche Toskana gepriesen wird; die Beeinträchtigung von Böden und Kleinklima in einem der hochwertigsten Agrarräume Deutschlands. Und den Kommunalpolitikern schwante auch: Wer mit der Bahn die Klängen kreuzen will, ist mit einem Florett vielleicht nicht so gut bedient. Besser wäre ein Vorschlaghammer.

Am 4. Februar 2003 wurde in der Möhlinhalle in Hausen eine Bürgerinitiative gegründet, deren reichlich schwerfälliger Name sich zu einer prägnanten Buchstabenfolge raffen ließ: Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland – kurz: MUT. Roland Diehl wurde Vorsitzender des Vereins, der nach kurzer Zeit schon 1000 Mitglieder zählen konnte. Und es wurden monatlich mehr.

## **BLOCKIERTE HALLEN**

Neun Jahre später sieht sich die MUT weitgehend am Ziel angekommen: Alles schaut danach aus, dass das dritte und vierte Gleis als Bürgertrasse gebaut wird. Nicht auf einem von Lärmschutzwänden flankierten Damm, sondern unten – in einem Trog versenkt im Boden. Nicht verhindert hat man das Großprojekt – was auch nie die Absicht der Kritiker war – sondern Alternativen entwickelt, die sich



**Roland Diehl weiß auf der Klaviatur des Bürgerprotestes zu spielen.**

FOTOS: MARKUS DÖNNER/PRIVAT



**Ein Bild aus den Anfängen: Diehl begrüßt 2003 das 1000. MUT-Mitglied.**

letztlich als allgemein akzeptierte Lösung durchgesetzt haben. Kann sich eine Bürgergesellschaft mehr wünschen?

„Am Ende sind einige Dominosteine in die richtige Richtung gefallen“, sagt Roland Diehl. Der 67-Jährige ist intelligent genug, um zu wissen, dass bei einer so komplexen Debatte höchst unterschiedliche Kräfte wirken – und Strippen in alle erdenklichen Richtungen gezogen werden. Recht schnell stellte sich indes heraus, dass Diehl in dem über weite Strecken kaum zu durchschauenden Spiel zwischen Bahn, Behörden, Kommunal-, Landes- und Bundespolitik nicht nur glänzend mitzuspielen verstand, sondern nach und nach selbst immer mehr Fäden in die Hand bekam.

Diehl ist ein glänzender Rhetoriker mit einem trockenen Humor, der mitunter recht gallig daherkommen kann. Er hat die Gabe, komplexe Sachverhalte zu durchdringen und zuzuspitzen. Der pensionierte Physiker, der sich am Fraunhofer Institut in Freiburg mit Halbleitertechnik befasste, weiß nicht nur, was ein Logarithmus ist, sondern kann ihn auch begriffsstutzigen Politikern und Journalis-

ten erklären – was in der alles andere als trivialen Lärmschutzdiskussion seine Vorteile hat. Diehl genoss es durchaus, da und dort kräftig auf die Polemik-Pauke zu hauen. Freilich wusste er auch, wann es angebracht war, wieder leisere Töne anzuschlagen.

Ihn als bescheiden zu bezeichnen, wäre vielleicht etwas zuviel des Guten, doch Roland Diehl ist keiner, der zwanghaft die persönliche Profilierung sucht. „Ich“ hört man selten, „Wir“ umso öfter. Kein Stilmittel, kein Pluralis Majestatis ist das bei ihm, sondern aufrichtige Überzeugung. Geschafft haben es die MUTigen, weil sie Viele waren. Und weil die Vielen entschlossen und einig waren.

Wohl zu keinem Zeitpunkt zeigt sich das so deutlich wie im Sommer 2009, als sich der Konflikt zwischen Bahn und Region zuspitzt, und die MUTigen mit Traktoren und Transparenten Hallen in Hausen und Seefeldern blockieren, um die Erörterung der DB-Pläne zu verhindern. Auf Krawall ist man nie aus gewesen. „Wir hatten alle Hände voll damit zu tun, die Chaoten von uns fernzuhalten“, erinnert sich Diehl. Nun aber sieht die MUT den Zeitpunkt gekommen von der Keule nicht zur reden, sondern sie auch auszupacken. „Diese Erörterungstermine waren eine reine Showveranstaltung der Bahn. Uns war klar: Wenn wir die blockieren, haben

wir die Chance, die Sache auf die Ebene zu bekommen, wo sie hingehört: in die Politik.“ Nach Stuttgart, nach Berlin.

## **HOFFEN AUF PROJEKTBEIRAT**

Die Rechnung geht auf: Mit dem sogenannten Projektbeirat wird im Herbst 2009 ein völlig neues Gremium geschaffen, in dem Region, Land, Bund, Bahn und Bürgerinitiativen um eine gemeinsame Lösung ringen sollen. Letztere hatten inzwischen weiter an Gewicht gewonnen. Zwischen Offenburg und Basel hatten sich unter „missionarischer Begleitung der MUT“ (Diehl) weitere Initiativen gebildet und mit dem Etikett IG Bohr unter einer Art Dachverband zusammengeschlossen – mit Diehl und Adalbert Häge an der Spitze.

Doch der Start des Projektbeirats gerät zum Rohrkreierer: Ende Januar 2010 ergeht trotz heftiger Proteste der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 9.2 bei Haltingen. Die DB im Verein mit dem Eisenbahnbundesamt scheint den Projektbeirat zu ignorieren – wütende Stimmen werden laut, die vermeintliche Alibi-Veranstaltung abzublasen. Diehl, um kämpferische Töne sonst selten verlegen, tritt in dieser Situation auf die Bremse und mahnt mit anderen Verantwortlichen aus dem Lager der Bürgerinitiativen zum Verbleib im Projektbeirat.

Und dann beginnen die Dominosteine zu fallen: Von Offenburg bis Basel hat die Region sechs Kernforderungen ausgearbeitet, die bei der künftigen Planung berücksichtigt werden sollen: Baden 21. Politiker aller Couleur und Bahn-Bosse geben sich am Oberrhein die Klinke in die Hand, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Die Landesregierung erklärt sich solidarisch mit Baden 21 – bis hin zu dem Versprechen ein Projekt maßgeblich mitzufinanzieren, das eigentlich komplett in der Obhut des Bundes liegt. Und irgendwann muss es auch den Verantwortlichen bei der Bahn gedämmert sein, dass eine anhaltende Verzögerung des Jahrhundertprojekts durch den Widerstand der Südbadener teurer kommen könnte, als auf deren Forderungen einzugehen.

Und dann ist da noch Stuttgart 21. Diehl zeigt Sympathien für den Protest der Schwaben – viele andere MUTige hingegen bleiben auf Distanz. Alle aber wissen: Ohne den Kampf gegen den unterirdischen Bahnhof wäre Baden 21 nicht dort, wo es heute ist. Ein Fiasko wie in der Landeshauptstadt konnten sich Politik und Bahn kein zweites Mal erlauben.

Ganz abgeschlossen ist das Kapitel Rheintalbahn für Diehl indes nicht. Etliche Details bei der Planung der Bürgertrasse sind noch offen. „Ich kenne die Bahn. Denen muss man weiter auf die Finger schauen.“ Sein Mitstreiter bei der IG Bohr, Adalbert Häge, hat einen Schlussstrich gezogen, Roland Diehl aber will noch „so zwei, drei Jährchen“ weitermachen. Beinahe erleichtert klingt es – dass seine Mineraliensammlung noch ein wenig warten muss. Aber Steine haben ja Geduld.

Alexander Huber

**Info:** Die MUT trifft sich am heute, Freitag, 30. März, 19 Uhr zu einer Hauptversammlung in der Möhlinhalle in Hausen.