



Pressemitteilung

Rechtliche Stellungnahme der des MUT-Landes zur Bürgertrassenuntersuchung der Bahn

MARKGRÄFLERLAND / SCHALLSTADT. Die Deutsche Bahn (DB) AG gerät nicht nur politisch unter immer stärkeren Druck, ihre bisherige Trassenplanung zu modifizieren, auch rechtlich bewegen sich die Bahnplaner auf einem dünnen Eis. Zu diesem Schluss kommen die 6 Bürgermeister der kommunalen Allianz im nördlichen Markgräflerland, das Landratsamt Breisgau Hochschwarzwald, der Regionalverband Südlicher Oberrhein sowie die Bürgerinitiative MUT nach Auswertung einer Stellungnahme zum Vergleich der Deutschen Bahn AG zwischen der Antragstrasse und der Bürgertrasse, die namhafte Juristen für die Region erarbeitet haben. „Falls die Planungen der Bahn nicht auf dem Wege einer politischen Lösung im Sinne der Bürgertrasse geändert werden, sehen wir gute Chancen, diese Lösung zu Fall zu bringen“, betonen Bürgermeister Jörg Czybulka, Koordinator der Kommunalen Allianz sowie Roland Diehl, Vorsitzender der Bürgerinitiative Mensch- und Umwelt schonende DB-Trasse (MUT).

Anlass der Stellungnahme ist die Auffassung der DB im Erörterungstermin zum laufenden Planfeststellungsverfahren im Streckenabschnitt zwischen Schallstadt-Mengen und Buggingen-Seefeld. In diesem zwölf Kilometer langen Abschnitt fordern die Gemeinden zusammen mit der MUT den Bau der Trasse in einer teilgedeckelten Tieflage (Bürgertrasse). Diesen Vorschlag lehnte die DB beim Erörterungstermin nach Abwägung der Vor- und Nachteile mit der von der Bahn favorisierten Lösung ab mit der Begründung, dass die Bürgertrasse angeblich technische Risiken berge und darüber hinaus teurer sei. Darüber hinaus könnten die Vorteile der Bürgertrasse, was den Lärm und den Landschaftsschutz betrifft, die Nachteile nicht aufwiegen.

Dieser Bewertung treten nun die Gemeinden des Nördlichen Markgräflerlandes von Schallstadt-Mengen, über Bad Krozingen, Hartheim, Eschbach, Heitersheim bis Buggingen sowie der Regionalverband Südlicher Oberrhein und der Landkreis Breisgau Hochschwarzwald mit der Stellungnahme entgegen. „Die Bewertung der beiden Trassen ist methodisch und inhaltlich fehlerhaft“, heißt es darin. Sie sei ergebnisorientiert von den Interessen der DB geleitet, an der Antragstrasse festzuhalten. Insgesamt vier Punkte führen die Rechtsanwälte Professor Reinhard Sparwasser, Dr. Thomas Burmeister, Alexander Simon,

Dr. Reinhard Härtel und Till Banasch an, warum der Vergleich der beiden Trassen durch die DB nicht haltbar ist. So hätte die Bahn bei der Untersuchung der beiden Trassenvarianten zahlreiche entscheidungsrelevante Belange zulasten der Bürgertrasse unzutreffend zugeordnet, unsachgerecht aufgespaltet und in der Abwägung falsch gewichtet. So habe die Bahn mehrfach die gleichen Belange zu ihrem Vorteil doppelt gewichtet, in dem sie die aufwändigere Bauweise der Bürgertrasse gleichzeitig unter technischen Gesichtspunkten als sachlichen Nachteil und zusätzlich als Kostennachteil aufführt. Dieses Vorgehen sei nicht korrekt. Stattdessen hätte die Abwägung vorgenommen werden müssen zwischen den auf der einen Seite niedrigen Investitionskosten als dem einzigen Vorteil der Antragstrasse und den betroffenen Schutzgütern Mensch und Landschaft auf der einen Seite, bei denen die Bürgertrasse klar besser abschneidet.

Nach Auffassung der Juristen unterschätzt die DB außerdem die Defizite der Antragstrasse beim Lärm im Verhältnis zum Vorteil der Bürgertrasse, weil die DB zum einen von einer fehlerhaften Prognose der Zugzahlen ausgeht und nicht das Prognosegutachten des Landes berücksichtigt. Zum anderen verkenne die Bahn die Schutzpflicht des Paragraphen 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen gilt. Aus diesem Paragraphen lasse sich die Nichtanwendbarkeit des Schienenbonus ableiten, dessen Geltung sich aufgrund der Erkenntnisse der modernen Lärmwirkungsforschung ohnehin grundsätzlich anzweifeln lasse. Eine fehlerhafte Abwägung gibt es nach Ansicht der Juristen auch bei der Bewertung der Auswirkungen auf die Landschaft. Sowohl beim Landschaftsbild als auch beim Flächenverbrauch habe die DB die Vorzüge der Bürgertrasse unterbewertet. Gleiches gelte auch für die Auswirkungen auf die Immobilienwerte, die Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinden und regionale Wirtschaft, den Tourismus sowie die herausragende Bedeutung Bad Krozingens als größtes süddeutsches Gesundheitszentrum. „Die Bürgertrasse drängt sich deshalb als die bessere Variante rechtlich zwingend auf“, lautet daher das Fazit der Stellungnahme.