

Sehr geehrter Herr Hoffmann,
Sehr geehrte Frau Höpfner-Toussaint,
Meine Damen und Herren, Liebe MUT-Mitglieder,

Herr Dr. Diehl hat vor zwei Tagen das zentrale Problem dieses Verfahrens auf einen Satz gebracht:

Eine besondere Situation erfordert eine besondere Lösung!

Die besondere Situation der Gütertrasse durch das Markgräflerland ist durch zwei Punkte gekennzeichnet

- einerseits das in der Kombination aus Landschaft, Tourismus, Bäderzentrum mit Kurbetrieb, Kliniken und intensiver Landwirtschaft in Deutschland einmalige Markgräflerland
- und zweitens das in Deutschland ebenso einmalige Projekt einer bahnhofsreifen reinen Güterbahnlinie für den internationalen Transitverkehr mit über 600 Zügen am Tag

Beides passt so, wie die Bahn es plant, nicht zusammen!

Die Oberrheinebene, in der das Markgräflerland liegt, ist deshalb so einzigartig als Landschaft, weil sie in mehreren hundert Kilometer Umkreis die einzige wirklich große Ebene ist. **Das weiß die Bahn.** Gerade deshalb will sie ja hier ihre Hauptschlagader für den europäischen Güterverkehr installieren. Aber das wissen auch wir, die wir hier leben und diese Landschaft, den freien Blick und die Berge am Horizont auf beiden Seiten schätzen. Und das wissen auch Millionen Deutsche, die Jahr für Jahr diese Landschaft auf ihrem Weg in den Süden durchqueren und die spüren: Südbaden, Markgräflerland: Das ist Urlaub und das ist Lebensqualität.

Dieses Bild unserer Landschaft ist eingeprägt in viele Köpfe in unserem Land.

Es soll keiner sagen, diese Landschaft sei nicht schützenswert, weil sie intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Originäre Naturlandschaften gibt es in Deutschland praktisch nicht mehr. Jede Landschaft hier ist Kulturlandschaft, auch der Schwarzwald mit seinem Wechsel aus Wäldern und Wiesen,

Ebenso das Markgräflerland mit seinen Feldern.

Und nun kommt die Bahn und will in dieses Bild einen hässlichen Schnitt machen. Mit einem so nie da gewesenen Vorhaben, nämlich einer Eisenbahnstrecke, die erstmals nicht – wie dies seit dem Bau der badischen Staatsbahn vor über 150 Jahren der Fall war – Menschen befördert und damit auch der Region dient, sondern einer Eisenbahnstrecke die ausschließlich im gesamteuropäischen Interesse internationalen Gütertransitverkehr befördern soll.

Eine Eisenbahntrasse ohne Bahnhöfe – wer hat das schon gesehen? Eine Eisenbahntrasse mit einer Maximalbelastung von über 600 Güterzügen am Tag, die unweigerlich auch ausgeschöpft werden wird, weil die wirtschaftlichen Zwänge es erfordern werden.

Diese Planung zerschneidet das Markgräflerland dreifach.

Die Trasse selbst zerschneidet die Region horizontal, indem sie Wege und Leitungen unterbricht.

Der Bahndamm mit den darauf aufgesetzten Schallschutzwänden zerschneidet die Landschaft vertikal, indem er die Sicht nimmt.

Und drittens zerschneidet der Eisenbahnbetrieb auf der Trasse eine bisher ruhige Gegend mit einem ohrenbetäubenden Lärmteppich.

Eine kilometerlang optische Sperre zerstört all das, was man im Naturschutzrecht als **Blickbeziehung** bezeichnet und was den rechtlichen Schutzwert des Landschaftsbildes ausmacht.

Und die akustische Sperre zerstört jegliche Aufenthaltsqualität in dieser Landschaft.

Wir wollen nicht, dass dieses Landschaftsbild zerstört wird!

Nicht nur das Landschaftsbild, auch die besondere Landwirtschaft unserer Region ist in den Köpfen der Menschen in Deutschland verankert. Landwirtschaft ist eigentlich dafür gar nicht der richtige Begriff. Die hochwertigen Sonderkulturen von Gemüse und Obst sind in der Sache Gartenbau.

Mit anderen Worten:

Das Markgräflerland ist einer der größten, fruchtbarsten und sicherlich der wärmste Garten in Deutschland.

Auch durch diesen großen Garten soll der Schnitt gehen, den die Bahn plant. Die Folgen haben wir heute eindringlich aufgezeigt: Äcker gehen verloren, der Garten wird geteilt, die Sonne weicht dem Schatten der Schallschutzwände und fruchtbare Böden verwandeln sich in kalte und nasse Löcher.

Auch das wollen wir nicht!

Und nicht zuletzt gibt es in diesem Garten Markgräflerland auch Menschen. Sie leben hier, sie arbeiten hier und sie empfangen Gäste: 2,5 Millionen pro Jahr. Alle – Einwohner wie Gäste und die Patienten in den Kliniken – werden massiv leiden unter Lärm, Erschütterungen und Dreck von der Bahn. Die Gäste werden ausbleiben. Die Patienten werden fliehen. Und die hier wohnen, verlieren ihre Arbeit und büßen ihre Gesundheit ein, entnervt vom ununterbrochenen Lärm der Güterzüge.

Auch das wollen wir nicht!

Und – meine Damen und Herren – unser Wille kann Wirklichkeit werden: Mit der Bürgertrasse.

Denn mit der Bürgertrasse verschwindet der vertikale Schnitt durch das Markgräflerland komplett in der Tieflage. Der horizontale Schnitt wird durch die Landschaftsbrücken abgemildert und der Lärmteppich wird deutlich kleiner. Gerhard Kaiser hat das heute morgen sehr anschaulich dargelegt.

Wenn man also abwägt zwischen den beiden Alternativtrassen – und die Abwägung ist der Kern der rechtlichen Entscheidung im Planfeststellungsverfahren – dann ergeben sich auf der sachlichen Ebene bei allen wichtigen Kriterien klare Vorteile für die Bürgertrasse:

- deutlich weniger Lärm in der Landschaft und in den Siedlungen
- deutlich weniger Beeinträchtigung der Siedlungen durch Erschütterungen, aber auch durch Feinstaub und Elektrosmog, die in der Tieflage gefangen bleiben,
- nur noch ein marginaler Resteingriff in das Landschaftsbild
- Erhalt vernetzter Biotopstrukturen und oberirdische Führung der Wasserläufe durch die Landschaftsbrücken
- Erhalt des spezifischen Markgräfler Kleinklimas für Menschen und Landwirtschaft
- Weniger Flächenverbrauch und Zerschneidung von landwirtschaftlichen Wegen und Leitungen
- Erhalt von wesentlich mehr hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen wegen geringerer Anforderungen an den Ausgleich.
- Und nicht zuletzt Erhalt des wirtschaftlichen Wertes unserer Region auf der Grundlage des Tourismus.

Nach sachlichen Kriterien gibt es keine Zweifel

– da lassen wir uns auch von der Humbugtabelle der Bahn von heute morgen nicht blenden und ich bin mir sicher, das sehen auch Sie so, Herr Hoffmann und Frau Höpfner-Toussaint –

nach sachlichen Kriterien ist die Bürgertrasse die eindeutig bessere Lösung.

Die Bürgertrasse ist eben die besondere Lösung, die wir für unsere besondere Situation brauchen!

Nun hat die Abwägung auch noch eine andere Seite:

die Kosten.

Kein Zweifel, der Bau der Bürgertrasse wird Geld kosten, mehr Geld als der Bau der Antragstrasse der Bahn. Wie viel mehr, spielt hier im Moment keine Rolle, denn es geht mir zunächst um's Prinzip.

Wie viel ist die Abmilderung der Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt an Mehrkosten wert?

Und was sind eigentlich die Mehrkosten?

Ich will versuchen, es ökonomisch zu beantworten, auch wenn ich mich als Jurist damit auf schwieriges Terrain begeben:

Der Wert einer Sache hängt davon ab, wie der Markt sie bewertet. Am Markt steigt der Preis für alles, was knapp ist. Und genau die Dinge, die die Bahn zerstören will und die die Bürgertrasse sichert, werden in Deutschland immer knapper:

- Wir bauen in Deutschland immer mehr Böden zu, vor allem die fruchtbaren Böden im Altsiedelland.
- Wir haben in Deutschland immer weniger ruhige Regionen, in denen Menschen sich erholen und neue Kraft tanken können.
- Und wir haben immer weniger Menschen in Deutschland, vielleicht auch deshalb, weil wir immer weniger lebenswerte Umgebung haben, die dazu angetan ist, Kinder großzuziehen.

Im Markgräflerland gibt es all das noch, was in Deutschland knapp wird: Wir haben noch freie Landschaft, die ein ruhiges Wohnen und gesundes Leben ermöglicht. Und wir verzeichnen als eine der letzten Regionen Deutschlands noch einen konstanten Bevölkerungszuwachs, weil die

Menschen hier leben wollen und aus der ganzen Republik zu uns ziehen. Gerade im nationalen Vergleich sind es also knappe und damit sehr wertvolle Güter, in die die Bahn bei uns eingreifen will. Entsprechend hoch müssen wir sie in der Abwägung gewichten gerade bei einem Projekt, das mit nationalen Interessen begründet wird.

Deshalb:

Wenn es um die Mehrkosten einer Trasse geht, dann dürfen in der Abwägung eben nicht nur die Baukosten bewertet werden. Es sind auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen zu betrachten, die sich aus dem Eingriff in die Schutzgüter ergeben. Das sind:

- die Auswirkungen des Eingriffs in die Gesundheit der Bewohner des Markgräflerlandes und seiner Gäste,
- die Auswirkungen des Eingriffs in die Immobilienwerte der Region, die gerade ihren hohen Wohn- und Lebenswert widerspiegeln,
- die Auswirkungen des Eingriffs in die Landwirtschaft,
- und die Auswirkungen des Eingriffs in den Tourismus als der Boombranche unserer Region.

Und wenn wir **diese volkswirtschaftlichen Kosten** den Baukosten gegenüberstellen, dann ist die Bürgertrasse nicht nur die bessere, sondern auch die billigere Variante!

Und dann gibt es kein einziges Argument mehr, das gegen diese besondere Lösung spricht, die wir verdient haben!

Die Baukosten kann dieses Land auch aufbringen. Denn Deutschland ist nach wie vor ein reiches Land. 160 Millionen Euro – um einmal eine Zahl zu nennen, die immer wieder kursiert, ohne dass ich ihre Richtigkeit beurteilen kann – sind für den Einzelnen eine enorme Summe. Wenn wir uns aber anschauen, mit welchen Milliardenbeträgen die Politik in den vergangenen Monaten unsere unfähigen und korrupten Banker gestützt hat, dann haben die Bürger in diesem Land wenigstens einen Bruchteil davon verdient. Denn es sind unsere Steuergelder, wie wir wenigstens zum Teil wieder haben wollen.

Und nochmals:

Deutschland ist reich nicht nur an Geld, sondern reich vor allem auch an Sachwerten. Weltweit investieren Fonds bei uns in Immobilien, weil sie um die Qualität und die Beständigkeit deutscher Bauwerke wissen. Denn gerade der hohe technische Anspruch, der seit Jahrzehnten das Wirtschaften in Deutschland prägt, hat uns in doppelter Hinsicht den Wohlstand und Reichtum beschert, den wir haben:

Erstens weil wir langlebige Produkte und Bauwerke lange nutzen können und damit unsere Lebensqualität steigern. Nachhaltiges Wirtschaften zahlt sich eben aus.

Zweitens weil unser hoher technischer Anspruch an uns selbst uns Deutschen weltweit in vielen Branchen eine Führungsposition und über den hohen Export und Tauschwert der hier produzierten Waren unseren Wohlstand sichert.

Wir können es uns gar nicht leisten, Billiglösungen zu basteln, weil sie nicht nur uns selbst im eigenen Land schaden, sondern weltweit dem Ansehen der deutschen Wirtschaft.

Die Bundesrepublik Deutschland kann und muss sich deshalb das Geld für den Bau der Bürgertrasse leisten!

Und weil wir auf der sachlichen und auf der Kostenseite argumentativ gut bestückt sind, bin ich überzeugt, dass wir durchaus auch Chancen hätten, unser Projekt Bürgertrasse rechtlich durchzusetzen.

Unser Risiko vor Gericht wären nicht etwa Mängel in der Argumentation.

Unser Risiko wären die Richter.

Wenn wir an solche geraten, die seit 20 Jahren immer nur abschreiben, was die Richter vor ihnen auch schon so gemacht haben, sieht es schlecht aus. Wenn wir aber an Richter einer neuen Generation geraten,

- die bereit sind, unsere Verfassung und den Gesundheitsschutz des Art. 2 GG ernst zu nehmen
- die bereit sind, neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur Lärmwirkung und zu den gesundheitlichen Folgen des Lärms zu verstehen
- die bereit sind, sich mit den Besonderheiten der Landschaft, Landwirtschaft und Volkswirtschaft des Markgräflerlandes auseinanderzusetzen
- und die bereit sind, das Europarecht endlich ernst zu nehmen und anzuwenden

dann haben wir gute Chancen, auch rechtlich zu obsiegen.

Einschub Eckardt Hien

Und wenn es auf dem politischen Weg nicht funktioniert, dann werden wir den Weg vor die Gerichte auch wählen.

Der einfachere Weg allerdings ist der politische und deshalb, Herr Hoffmann und Frau Höpfner-Toussaint, gehen wir ihn mit und werden Sie bei Ihrer Arbeit in den kommenden Monaten voll unterstützen, damit Sie den politischen Entscheidungsträgern nahe legen, was wir wollen und wie wir es begründen.

Wir freuen uns auch, dass die Gemeinden den Weg mit uns gehen, und dass die Bürgermeister des Markgräflerlandes durch ihre dauerhafte Präsenz in diesem Erörterungstermin unterstrichen haben, wie wichtig Ihnen dieses Projekt ist. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Ich habe es auch schon erlebt, dass Bürgermeister bei Erörterungsterminen um Atomkraftwerke auf ihrer eigenen Gemarkung ein Grußwort sprechen und dann verschwinden und die Arbeit den Rechtsanwälten allein überlassen. Vielen Dank an Sie für Ihre dauernde Präsenz und die Unterstützung für das Projekt Bürgertrasse!

Vielen Dank auch an Herrn Seibert für seine Arbeit für dieses Projekt.

Vermisst habe ich in unserer Runde allerdings einen, der selbst ein großes Interesse an der Bürgertrasse haben müsste, der es bis heute aber nicht verstanden hat, welch unverschämtes Glück er hat, dass nicht er die Trasse in seiner Stadt hat.

Vermisst habe ich die Stadt Freiburg und ihren Oberbürgermeister, die am allermeisten davon profitieren, dass die Güterbahntrasse über das Umland geführt wird und nicht durch die Großstadt.

Der Herr Oberbürgermeister soll sich endlich mit voller Kraft für die Tieflage von Riegel bis Buggingen einsetzen und er soll seine politischen Kontakte zum Land dafür nutzen.

Und der Herr Oberbürgermeister soll sich in seiner Stadt nicht zu sicher fühlen:

Ich will kurz 15 Jahre zurückblenden, meine Damen und Herren, in das Raumordnungsverfahren. Diskutiert wurde damals die sogenannte VT 1 durch Freiburg und die VT 2 um die Stadt herum. Im Ergebnis wurde die VT 1 durch Freiburg abgelehnt und die VT 2 durch die freie Landschaft bevorzugt. Das war eine raumordnungsrechtlich falsche und rein politisch begründete Entscheidung. Zum Beweis für diese These zitiere ich einen

Vermerk aus den Raumordnungsakten über ein Gespräch zwischen der Raumordnungsbehörde und Vertretern der Bahn kurz vor Abschluss des Verfahrens:

„Unter den verschiedenen Gesichtspunkten werden übereinstimmend die denkbaren Ideallösungen diskutiert und festgestellt: VT II ist die politisch bevorzugte Lösung. Aus raumordnerischer Sicht ist VT I die bessere Lösung, da sie eng gebündelt verläuft und VT II unvergleichbar nachteiligere Auswirkungen auf die nicht bewohnte Umwelt hat.“

Im Raumordnungsbeschluss hat man dann eine fadenscheinige Argumentation aufgebaut, um die VT 2 zu begründen. Angeblich sei sie besser für das Nahverkehrskonzept und eine Anbindung des damals noch viel größer geplanten Rieselfeldes per Nahverkehr an den Gewerbepark mit den damals noch viel zahlreicher geplanten Arbeitsplätzen. Hinter den Kulissen dürften ganz andere Gründe eine Rolle gespielt haben. Gemerkt hat das damals immerhin einer, nämlich Bürgermeister Ehret aus Heitersheim. Aber seine Briefe sind ungehört in den Raumordnungsakten verhallt.

Um eines deutlich klarzustellen: Es geht heute nicht mehr darum, die VT 1 durchzusetzen. Wenn aber die Politik damals die VT 2 durchgesetzt hat, obwohl sie die raumordnerisch schlechtere Lösung war, dann muss die Politik heute zumindest dafür sorgen, dass alles Mögliche getan wird, um die VT 2 wenigstens einigermaßen raumordnungsverträglich zu machen.

Nur eine Mensch und Umwelt maximal schonende VT 2 kann sich raumordnerisch gegenüber der VT 1 behaupten. Und das geht nur mit einer Tieflage der VT 2.

Herr Hoffmann, Frau Höpfner-Toussaint,

Wir könnten also, das habe ich aufgezeigt, die Bürgertrasse mitsamt Mehrkosten rechtlich durchsetzen

Wir können die Bürgertrasse aber auch von der Politik verlangen. Die Politik muss - weil sie im Raumordnungsverfahren dem Freiburger Umland die Lasten der Güterumfahrung aufgebürdet hat - diese Lasten nun zu mindern. Dafür muss sie auch mehr Geld investieren.

Doch eines will ich klarstellen: Das Markgräflerland hält nicht nur die Hand auf und bittet um Geschenke.

Das Markgräflerland gibt auch etwas:

Wir geben Boden und wir dulden verbleibende Beeinträchtigungen zugunsten eines Projektes, von dem wir selbst nichts haben, ein Projekt das Deutschland insgesamt nutzt, aber uns nur Ärger macht.

Wir wollen diesem Land aber auch weiterhin geben, was es schon bisher von uns bekommt:

Erholung, Gesundheit und gesunde Lebensmittel.

Und für das, was wir geben, können wir auch etwas verlangen, nämlich die Finanzierung der Bürgertrasse.

Herr Hoffmann, Frau Höpfner-Toussaint,

ich rufe Ihnen nochmals zu:

MUT zu neuen Wegen,

MUT zu besonderen Lösungen für besondere Probleme,

MUT für Deutschland

und

Deutschland für MUT und das Markgräflerland!