

Lokale Agenda der Stadt Kenzingen
Arbeitskreis Stadtentwicklung
79341 Kenzingen
Sprecher:
Prof. Dr. Klaus Kümmerer
Martin-Luther-Str. 1
79341 Kenzingen

Kenzingen, 28.06.2006

An das
Regierungspräsidium Freiburg
Referat 15
Basler Hof
Kaiser-Joseph-Str. 167

79098 Freiburg

**ABS/NBS Karlsruhe-Basel;
Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim - Herbolzheim
hier: Öffentliche Auslegung der Planunterlagen –
Einwendung zum Planfeststellungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Arbeitskreis Stadtentwicklung in der Lokalen Agenda der Stadt Kenzingen hat sich u.a. zum Ziel gesetzt, die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern, den Charakter der Altstadt zu erhalten und das Lebendige Miteinander zu fördern.

Von den Planunterlagen der DB ProjektBau zur Planfeststellung für die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel („3. und 4. Gleis“), Abschnitt 7.4, Ettenheim – Herbolzheim hat der Arbeitskreis Kenntnis erhalten.

Der Planfeststellungsabschnitt 7.4 liegt zwar außerhalb des Gebiets der Stadt Kenzingen. Jedoch werden in diesem Planungsabschnitt **Zwangspunkte** gesetzt, die eine Planung im Planfeststellungsabschnitt 8.0 zur Folge haben, die die Weiterentwicklung der Stadt Kenzingen und die Lebensqualität ihrer Bürger massiv beeinträchtigen und die eine Verwirklichung der von der Bürgerinitiative Bürgerprotest Bahn Kenzingen/Herbolzheim geforderten Varianten wie der Herrenknecht – Variante, der autobahnnahen Trasse als auch der von der Anliegergemeinde Kenzingen, zusammen mit der Stadt Herbolzheim und der BI vorgelegten Variante des Planungsbüros Krebs + Kiefer vorgeschlagenen Birkenwaldtrasse, unmöglich machen. Diese Varianten sind bezüglich aller Schutzgüter der Antragsvariante im PfA 7.4 in allen Belangen überlegen.

Gerügt wird daher die **Abschnittsbildung**, d.h. das Abschnittsende von 7.4 mitten in der Stadt Herbolzheim. Bei der Abschnittsbildung darf es sich nicht - und dieser Anschein wird hier erweckt - um eine politische Entscheidung handeln, auch nicht um eine Entscheidung nach Zweckmäßigkeitgesichtspunkten, sondern um eine Rechtsentscheidung, die der Abwägungskontrolle unterliegt.

Die Abschnittsbildung im PfA 7.4 mit mittelbaren Folgewirkungen auf die Stadt Kenzingen und im PfA 8.0 mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Stadt Kenzingen und ihre Bürger

erschwert den Rechtsschutz und kann so nicht akzeptiert werden, weil die Bürger Kenzingens gezwungen werden, zweimal Einwendungen zu erheben. Es entsteht der Eindruck, dass von Seiten der Planer auf diese Weise versucht werden soll, die Einwohner Kenzingens von einem Einspruch abzuhalten und sie mit einer evtl. Planfeststellung in 7.4 vor irreversible Tatsachen und Folgewirkungen für den PfA 8.0 zu stellen. Die Abschnitte 7.4 und 8.0 hätten zu einem Abschnitt zusammengefasst, zumindest aber zeitgleich offen gelegt werden müssen. Da dies nicht erfolgt ist, werden insoweit Verfahrensfehler gerügt, die den Rechtsschutz verkürzen.

Die **gesundheitliche Gefährdung** durch den Dauerlärm mit nicht akzeptablen Spitzenwerten – bei den vorgesehenen bis zu 8 Meter hohen Überwerfungsbauwerken nördlich und südlich von Kenzingen ist ein Schallschutz gar nicht geplant – und durch weit über den EU-Werten liegende Feinstaubimmissionen, die Beeinträchtigung und **Zerstörung der Lebensqualität** der hier wohnenden, lernenden und arbeitenden Menschen, die Verschandelung unserer Stadt durch Schallschutzwände, die weitere Zerschneidung der Landschaft – all dies sind für den Arbeitskreis unzumutbare Bedingungen, gegen die wir schärfsten Protest anmelden.

Die 6-gleisige Trasse mitten durch die Stadt Kenzingen, die aus der Planung im Abschnitt 8.0 zwangsläufig resultiert, **beeinträchtigt massiv die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Kenzingen in wirtschaftlicher und stadtplanerischer Hinsicht.**

Ein Bauwerk wie dieses hat nach den bisherigen Erfahrungen Bestand für Jahrhunderte und nicht nur für eine Wahlperiode. Seine volle Belastung der Bürger Kenzingen und Herbolzheims wird erst erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des NEAT-Projekts deutlich werden. Insofern sind auch alle Prognosen fehlerhaft, die das Ausbaustadium nach NEAT nicht berücksichtigen. Auch hier erheben wir Widerspruch.

Fehler und Unterlassungen zum jetzigen Zeitpunkt haben somit Auswirkungen auf viele Generationen der von dem Bauwerk Betroffenen. Deshalb sind Politik und der Staat in der Pflicht, die Bahn zu beauftragen – und die erforderlichen Gelder bereitzustellen – das Bauwerk menschen- und umweltgerecht zu gestalten, so dass wir und unsere Kinder und Kindeskinde keinen Schaden erleiden. Verglichen mit den Mehrkosten der Schnellbahntrasse Bonn – Frankfurt oder den Mehrkosten des Hauptstadtbahnhofs in Berlin oder gar den Kosten für Stuttgart 21 stellen die rund 40 Mio. € Mehrkosten für die Birkenwaldtrasse kein ernst zu nehmendes Hindernis dar. Wir befürchten, dass diese Trasse wohl teuer gerechnet wurde, um sie ablehnen zu können.

Wir fordern, dass das Schutzgut Mensch bei sämtlichen Abwägungen an erster Stelle steht.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Klaus Kümmerer