

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

Kenzingen, 16. November 2006

An das
Regierungspräsidium Freiburg
Referat 15
Basler Hof
Kaiser-Joseph-Str. 167
79098 Freiburg

**ABS/NBS Karlsruhe-Basel;
Planfeststellungsabschnitt 8.0 Herbolzheim - Riegel
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. Im Juni 2006 hat der Arbeitskreis bereits zum PfA 7.4 eine mittelbare Einwendung erhoben, worauf hiermit verwiesen wird. Die dort aufgelisteten und aufgeführten Rügen und Forderungen gelten uneingeschränkt auch für diese unmittelbare Einwendung.

Unabhängig davon, dass aus den vorgelegten Unterlagen häufig die Basis der Berechnungen nicht hervorgeht (z.B. beim Schallschutz: Verbesserung gegenüber jetzigem Zustand oder Verbesserung gegenüber dem Zustand nach den sowieso unabhängig vom 3. und 4. Gleis durchzuführenden umgesetzten Schallschutzmaßnahmen) und damit die vorgelegte Planung nicht beurteilen lässt, stellen wir fest, dass die 6-gleisige Trasse mitten durch die Stadt Kenzingen, die aus der Planung im Abschnitt 8.0 resultiert, massiv die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt in sozialer, wirtschaftlicher und stadtplanerischer Hinsicht beeinträchtigen. Dies ergibt sich insbesondere aus folgenden Punkten:

1. Die von der DB ProjektBau geplanten Überwerfungsbauwerke, für die keine durchgehenden Schallschutzwände vorgesehen sind, bergen ein hohes Gefahrenpotential und beeinträchtigen die Weiterentwicklung der Stadt Kenzingen.
 - Das Gefahrenpotential für Anwohner, Bürger und Fahrgäste, darunter eine Vielzahl von Schülern, steigt enorm durch die Verwirklichung der vorgelegten Trassenplanung. Der Entflechtungsverkehr zwischen den Überwerfungsbauwerken mit einer stark zunehmenden Zahl an Gefahrguttransporten, längeren Zügen und kürzeren Zugfolgen bedeutet ein dramatisch steigendes Unfallrisiko für die Bürger und wartende Fahrgäste. Dies wird alleine schon dadurch verständlich, dass im Zusammenhang der Überwerfungsbauwerke 20 Weichen vorgesehen sind, über die die Entflechtung stattfindet. Für Reisende, Berufspendler und Schüler, welche sich zu

den Hauptverkehrszeiten in großer Zahl auf den Bahnsteigen aufhalten, bedeutet dieses größere Unfallrisiko durch Gefahrstoffe eine nicht zu verantwortende Gefahr. Anstatt eines Unfallrisikos von derzeit 1/100 Jahren ist nach dem Bau der Trasse in der beantragten Form mit einem Unfallrisiko von größer als 1/10 Jahre auszugehen. Im Falle der bekannten Alternativtrassen würde dieses zusätzliche Gefahrenpotential in wesentlich weniger stark besiedelte Gebiete verlagert und damit in seinen Auswirkungen drastisch verringert werden.

- Die gesundheitliche Gefährdung der Anwohner durch die Erschütterungen, den Dauerlärm mit nicht akzeptablen Spitzenwerten und durch die weit über den EU-Werten liegende Feinstaubemissionen und -immissionen kann nicht hingenommen werden. Ein Drittel der Güterzüge fährt über das nördliche Überwerfungsbauwerk. Entlang dieser Überwerfungsbauwerke sind keine Lärmschutzwände vorgesehen. Es droht die Beeinträchtigung der Gesundheit und die Zerstörung des Wohnumfeldes der hier wohnenden, lernenden und arbeitenden Menschen. Die Aussagen der Lärmkarten entsprechen unserer Ansicht nach auf keinen Fall den tatsächlich zu erwartenden Lärmbelastungen, zumal die Berechnung dieser Werte den nicht mehr gerechtfertigten Schienenbonus und eine überhöhte Gewichtung des BÜG in Abzug bringt und fälschlicherweise von Durchschnittswerten und nicht von den Spitzenwerten ausgeht. Diese führen in ihrer zeitlichen Häufigkeit zu einer erheblichen Dauerbelastung. Die Lärmkarten berücksichtigen nur die Grenze, aber der eine bestimmtes Lärmniveau im Durchschnitt unterschritten wird. Es finden sich keine Aussage dazu, ob z.B. infolge der Geländeformation (Vorbergzone, die Schall reflektiert) mit einem erneuten Ansteigen des Lärmegels über die Grenzwerte zu rechnen ist. Daher sind die vorgelegten Unterlagen also auch an diesem Punkt unvollständig und nicht beurteilbar. Daher ist die vorgelegte Planung nicht zuletzt aus Gründen des Verfahrensrechts nicht genehmigungsfähig.
2. Die Planung der DB-Bau stellt den Schutz von Flora und Fauna nachweislich über den Schutz der Anwohner. Im Erläuterungsbericht Band 1 S.66 steht unter Vergleich der Varianten- und Trassenwahl: *„Die Betrachtung der einzelnen Varianten führt zu dem Ergebnis, dass die Variante 3 – Trassenbündelung mit der Rtb sowohl aus Sicht des Umfeldes wie auch aus betrieblicher Sicht die günstigste Lösung darstellt: Die Auswirkungen auf die Umwelt sind am geringsten durch die geringste Zerschneidungswirkung sowie die geringste Auswirkung auf wertvolle Böden und sehr wertvolle Oberflächengewässer. Das Wohnumfeld ist hingegen stärker betroffen als bei den anderen Varianten.“* Daher ist die vorgelegte Planung abzulehnen.
 3. In der Raumordnerischen Beurteilung mit Umweltverträglichkeitsprüfung vom Dezember 1994 wird festgestellt: *„Im Bereich der Vorschlagstrasse II ist zwischen der Neubautrasse entlang der Autobahn und der bestehenden Rheintalbahn zu unterscheiden. Die Umlenkung der Güterzüge von der Rheintaltrasse zur Neubautrasse hin hat eine Entlastung der vorher hoch belasteten Siedlungsflächen entlang der Rheintalbahn zur Folge. Es werden hier im Bereich der höchsten Eingriffserheblichkeit rd. 10.300 Menschen entlastet.“* Diese raumordnerische Beurteilung wurde im Jahr 2004 durch das Regierungspräsidium fortgeschrieben. Wir beanstanden, dass man sich 1994 also für einen Trassenverlauf entschieden hat, der zwar die Freiburger Belange berücksichtigt die Belange der Bewohner von Kenzingen und Herbolzheim (knapp 20.000 Menschen) aber nicht beachtet. *Insgesamt werden also durch die vorgelegte Planung mehr Menschen belastet als notwendig, weshalb die vorgelegte Planung in diesem Punkt als fehlerhaft anzusehen und abzulehnen ist.*

4. Wir bemängeln, dass man, obwohl sich die damaligen Plandaten als unzutreffend herausgestellt haben, bis heute auf einer Trassenführung beharrt, deren volle Belastung für den Bürger erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der europäischen Güterverkehrstrasse deutlich werden wird. (s. dazu u.a. Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Bahn AG, Dr. Mehdorn vom Herbst 2006).
5. Durch die im Zusammenhang mit dem Ausbau geplante autogerechte Unterführung im Bahnhofsbereich wird die Stadtentwicklung nachhaltig negativ beeinflusst. Mit dem Bau der Umgehungsstraße war unter großen Anstrengungen die Grundlage dafür gelegt worden, Verkehr aus der Innenstadt herauszubringen. Ein PKW-Tunnel leitet ihn wieder in die Stadt hinein und zwar genau durch die insbesondere von Kindern, älteren Menschen und Bahnbenutzern stark frequentierten Eisenbahnstraße der Innenstadt. Historisch betrachtet verläuft die Durchgangsstraße in Nord-Süd-Richtung, und da Kenzingen mit seinem historischen Stadtbild (dem ältesten im Landkreis Emmendingen) wirbt, darf dieser Eindruck nicht zerstört werden. Dieses Stadtbild stellt für den Tourismus, aber auch für Kenzingen als Wohnort und damit die Gesamtstadt eines der wesentlichen Entwicklungspotentiale der Stadt in der Zukunft dar. Auch ist eine durch den Autoverkehr in der Unterführung erhebliche Belästigung und Gefährdung der Bahnbenutzer (Fußgänger) zu erwarten. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann diese Unterführung nur mit nahezu 90 Grad-Kurven an beiden Enden realisiert werden, was eine zu vermeidende, unübersichtliche Verkehrssituation mit hohem Gefahrenpotential darstellt. Dies zeigt u.a. die jetzt schon bestehende Situation der Fußgänger/Radfahrerunterführung!
6. Wir beanstanden auch die überhohen Brücken Breitenfeldstraße und L 105. Kämen die bekannten Alternativtrassen zum Tragen, bräuchten die beiden Brücken weder verbreitert noch erhöht ausgebildet werden. *Der Grundsatz der sparsamen Verwendung von Finanzmitteln ist nach den jetzt vorgelegten Plänen mit Überwerfungsbauwerken nicht beachtet.* Diese Mittel wären für die Alternativtrassen besser, d.h. zum Vorteil von Menschen, Stadt und eingesetzt.

Fehler und Versäumnisse zum jetzigen Zeitpunkt haben Auswirkungen auf viele Generationen der von dem Bauwerk Betroffenen. Daher muss das Schutzgut Mensch bei sämtlichen Abwägungen an erster Stelle stehen. Nur eine Trasse, die die Städte Kenzingen und Herbolzheim und ihre Einwohner nicht unzumutbar belastet und den Städten ihre Entwicklungsmöglichkeiten belässt, ist eindeutig vorzugswürdig und nur solche eine Trasse drängt sich auf. Nur eine solche Trasse genügt den Kriterien der Nachhaltigkeit, die ja letztlich der Grund für den Ausbau der Trasse ist. Daher kann die vorgelegte Trasse nicht realisiert werden, vielmehr ist eine Autobahn nahe Trasse zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Klaus Kümmerer

für den Arbeitskreis Stadtentwicklung

in der Lokalen Agenda der Stadt Kenzingen