

.....
(Vorname, Name)

..... . 2009
(Tag) (Monat)

.....
(Straße, Hausnummer)

.....
(Postleitzahl, Ort)

und

.....
(Vorname, Name des Ehe-/Lebenspartner/-in)

.....
(Vorname, Name der Kinder und sonstiger Familienmitglieder)

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 15
Kaiser-Joseph-Straße 167
79098 Freiburg

Stadt Freiburg
Garten- und Tiefbauamt
Fehrenbachallee12
79106 Freiburg

**Aus- bzw. Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe - Basel
Planfeststellungsbereich PfA 8.2, Freiburg - Schallstadt
Strecke 4280, km 195,889 - 212,875**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Planfeststellung für den Abschnitt 8.1, **Freiburg - Schallstadt** (Strecke 4280, km 195,889 – 212,875) erhebe ich/wir Einwendungen mit nachfolgender Begründung:

In diesem Streckenabschnitt sieht die Planung der DB AG vor, die Neubaustrecke als Güterzugstrecke parallel zur A5 zu führen - dies wird als grundsätzlich richtige Bündelung der Lärmverursacher begrüßt! Ziel dieser Streckenführung war der Erhalt der Anbindung des Hauptbahnhofs Freiburg an das ICE-Netz und die Entlastung der Innenstadt vom Transitgüterverkehr. Diesen Vorteil haben damit auch die Kommunen Gundelfingen, Freiburg, St. Georgen, Schallstadt und Ebringen, die auf eine möglich rasche Realisierung der Ausbaumaßnahme drängen.

Die **Entlastung der genannten Kommunen und der Kernstadt von Freiburg** müssen die westlichen Freiburger Stadtteile March, Umkirch, Landwasser, Lehen und Tiengen sowie die Orte Nimburg, Holzhausen, Benzhausen und Umkirch **mit mehr oder weniger erheblichen neuen Belastungen bezahlen**. Insgesamt sind dies mehrere zehntausend Einwohner. Nach der DB-Planung verläuft die Trasse auf Höhe der Autobahn, wodurch mit den Schallschutzwänden ein bis zu 8 m hohes, festungsartiges Bauwerk auf 8 km Länge quer durch die Landschaft schneidet. Insbesondere die Freiburger Ortsteile Landwasser, Lehen und Hochdorf sind davon betroffen. Zum heute schon sehr hohen Dauerlärm der A5 käme der noch höhere Nachtlärm der Güterzüge hinzu. Eine Stadterweiterung im Westen ist dann für Freiburg nicht mehr möglich.

Verständlicherweise fordert die Bevölkerung bei dieser Anhäufungen einen wesentlich besseren Lärmschutz, als ihn die Bahn auf der Basis der 16. BimSchV vorsieht. Deshalb gaben die betroffenen Gemeinden Ende 2006 gemeinsam eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, mit dem Ziel, deutliche Verbesserungen gegenüber der DB-Planung zu erreichen.

Da eine Lärminderung durch Trassenverlagerung ausscheidet, ist eine Gradientenabsenkung der Trasse in Mittellage in Kombination mit Galerien, künstlichen Einschnitten und gekröpften Schallschutzwänden die Lösung für weite Abschnitte. Tieflagen scheiden wegen der hydrogeologischen Verhältnisse in der Freiburger Bucht aus. Für die Gemarkung Freiburg ist eine deutliche Verbesserung durch Absenkung der Trasse um bis zu 4,5 m möglich. Dadurch reduziert sich die extreme Hochlage der Bahnplanung (Autobahnniveau) um ca. die Hälfte. Auch Gestaltungsfragen sind wegen der exponierten Lage der Trasse dort einzubringen. Genauere Untersuchungen sind erforderlich, um noch vorhandene weitere Absenkungspotenziale voll auszuschöpfen. Für die Verbesserung des Schallschutzes werden zusätzliche technische Maßnahmen an den vorgesehenen Schallschutzanlagen vorgeschlagen.

In der Gesamtbewertung ergibt sich durch die vorgeschlagenen Änderungen eine deutliche Verbesserung für die von der Bahn verursachte Lärmbelastigung, der Wegfall aller passiven Maßnahmen und eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. Die Zusatzaufwendungen bewegen sich in einem realistischen und machbaren Kostenrahmen.

Meine/Unsere **direkte Betroffenheit** durch die vorliegende Bahnplanung im PFA 8.2 liegt grundsätzlich auch darin begründet, dass ich **finanziell als Steuerbürger** für eine in der Region mehrheitlich als falsch erkannte Trassenplanung **zur Kasse gebeten werde**.

Mit dem von IG BOHR vorgelegten Konzept **BADEN 21** gibt es ein **nachhaltig menschen- und umweltfreundliches Planungskonzept**, das ich/wir als Gesamtlösung für die Neu- und Ausbaustrecke mittrage und auch mit meinen Steuergeldern mitzufinanzieren bereit bin.

Die **kurzsichtigen Billigstlösungen der DB AG** in allen Teilabschnitten sprechen einer menschenverträglichen, langfristigen Betrachtungsweise Hohn und **können unter gesamtökologischen Gesichtspunkten nicht akzeptiert werden**.

Statt einer anzustrebenden nachhaltigen Akzeptanz bei so vielen betroffenen Bürgern und Gemeinden führen die Planung der DB AG zu zusätzlichen Belastungen für diese Menschen in ihrem Wohn- und Lebensumfeld, von zusätzlichem Lärm über erzwungene Käfighaltung bis hin zu erheblichen Beeinträchtigungen für künftige städtebaulichen Entwicklungen.

Nur die geforderte **Trassenalternative** berücksichtigt im gebotenen Maß auch für die **Menschen am Oberrhein den im Grundgesetz verbrieften Schutz** ihrer Gesundheit, ihres Eigentums, ihrer sozialen und geistigen Entwicklung und der lebenswerten Gestaltung ihres Wohnens und ihrer Wohnumgebung. **Mögliche Mehrkosten sind für das langfristige Wohl der Gemeinschaft und der einzelnen Menschen mehr als gerechtfertigt!**

Mit freundlichen Grüßen

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

(Unterschriften aller in der Absenderadresse genannten Personen)