

Raimund Raab  
Dipl.-Ing. Landschafts-Architektur  
Grabenstraße 17  
96164 Kemmern

Kemmern, 2. Juni 2014

An den  
Rat der Gemeinde Kemmern

96164 Kemmen

### **Bahnübergang Kemmern**

**ICE-Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 23/24 Hallstadt-Zapfendorf  
Erörterung der Einwendungen ab 04.06.2014**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
Sehr geehrte Gemeinderätinnen, sehr geehrte Gemeinderäte,

im vergangenen Herbst schrieb ich eine private Einwendung gegen die Schließung des Bahnüberganges Kemmern und für eine Überbrückung für Fußgänger und Radfahrer, sowie gegen eine Erschließung für den Kraftverkehr.

Soweit man hört, neigen Sie derzeit dazu eine Wirtschafts-Brücke bzw. -Unterführung zu beauftragen, die für Schwerlastverkehr geeignet ist.

Da in dieser Woche die Anhörungen zu den Einwänden stattfinden und Sie deshalb aktuell wieder mit der Angelegenheit befasst sind, und ich in privaten Gesprächen fast ausschließlich Zustimmung für meine Argumente erfahre, erlaube ich mir Ihnen einige Überlegungen mitzuteilen.

Eine Investition in eine Wirtschaftsbrücke sollte auch nach ihrer Wirtschaftlichkeit beurteilt werden. Beim zu erschließenden Gebiet geht es um Flächen von rund 35 ha Grün- und Ackerland östlich der BAB 73 und zirka 26 ha westlich der Autobahn, also insgesamt rund 0,6 km<sup>2</sup>. Von dieser geringen Fläche wird nicht einmal mehr die Hälfte bewirtschaftet.

Es stellen sich folgende Fragen:

Welche jährliche Wirtschaftsleistung wird auf diesem Gebiet erzielt?

Wieviele Einkünfte an Steuergeldern gehen davon im Jahresschnitt an die Gemeinde, bzw. überhaupt an die öffentliche Hand?

Die wichtigste Frage für mich:

**Um wieviel wird der Ertrag reduziert, wenn das Gebiet über die vorhandene Erschließung bewirtschaftet wird?**

Die bestehenden Querungen für Kraftfahrzeuge befinden sich in einer Entfernung von zwei bis drei Minuten (Im Süden die Brücke des "Berliner Rings" in einer Entfernung von



2,2 km). Das Gebiet ist über diese Strecke durchgehend mit asphaltierten Wegen erschlossen.

Wir reden bei einer Fahrgeschwindigkeit eines Schleppers von 20 km/h und einem Umweg von fünf Kilometern über einen zusätzlichen Zeitaufwand von zehn Minuten auf der einen Seite, auf der anderen Seite um einen jährlichen Unterhaltsaufwand von rund 60.000 Euro. Dies für eine Brücke, der Unterhalt für eine Unterführung dürfte deutlich höher liegen.

Bitte setzt den Ertrag der Wirtschaftsflächen in Relation mit den Bau- und Unterhaltskosten der Brücke/der Unterführung. Im zu erschließende Gebiet wird kaum Landwirtschaft betrieben. Die Böden an der Hängerspitze sind arm und waren schon Grenzertragsböden, als Nahrungsmittel noch teuer waren.

Zum Vergleich: In München im Innenbereich, von der Bahnunterführung Wotanstraße in Laim bis zur Unterführung Offenbachstraße in Pasing, also in einem Gebiet des täglichen Verkehrsinfarktes ist eine Distanz ohne Möglichkeit die Gleise zu queren von 2,8 Kilometern. Warum leistet sich die Stadt München keine Querung in diesem Bereich?

Soweit die wirtschaftlichen Erwägungen. Für alle anderen Nutzungen bringt eine Überfahrt für Kraftfahrzeuge eher Nachteile, oder? An die Hängerspitze wollen fast nur Fußgänger und Radfahrer. Der Naturgenuss durch das offene Wagenfenster ist bei einigen Kemmern beliebt, auch Hunde werden gerne mit dem Zweieinhalb-Tonner über Feldwege ausgeführt. Ich habe da nichts dagegen, aber für diese Mitbürger gibt es bereits ein weitläufiges Wegenetz. Für alle anderen Nutzer, wie Freizeitsportler, Erholungssuchende, Wanderer, Naturliebhaber, Radfahrer ist diese Art der Nutzung eher lästig.

### **Eine Zufahrt für Kraftfahrzeuge entwertet das Naherholungsgebiet.**

Auch für die derzeitige Hauptnutzung der Eigner, nämlich der Brennholzlagerung bringt eine weitere Zufahrt ein höheres Risiko des Holzdiebstahls, denn mehrere Ausfahrten bedeuten für Diebe mehrere Fluchtwege und ein geringeres Risiko erappt zu werden.

Ich hoffe, ich kann mit diesen Gedanken Eure Diskussion anregen.

Mit freundlichen Grüßen

Raimund Raab

Anlage: Meine Einwendung vom 25.10.2013



Raimund Raab  
Dipl.-Ing. Landschafts-Architektur  
Grabenstraße 17  
96164 Kemmern

Kemmern, 25. Oktober 2013

Regierung von Oberfranken  
Sachgebiet 21  
Ludwigstraße 20  
95444 Bayreuth

## **Einwendungen**

### **gegen die Schließung des Bahnüberganges Kemmern**

zu: Planfeststellung gemäß § 18 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 3 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit-Schiene-Nr. 8“ Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg-Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 23/24, Hallstadt-Zapfendorf, Bau-km 2,408 bis Bau-km 15,100;

hier: Planänderungsverfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich bringe folgende Einwände gegen die geplante Verlegung des Bahnüberganges Kemmern (bei km 6,428) nach Norden (Strecken-km 7280) vor:

1. Die Verlegung des bestehenden Bahnüberganges schneidet uns Bürger der Gemeinde Kemmern als Fußgänger von unseren östlich der Bahnlinie liegenden Naherholungsgebieten ab. Der traditionelle Fußweg nach Laubend und Merkendorf geht über diesen Bahnübergang und der Fußweg nach Gundelsheim. Zwar ist die geplante Verlegung von der Entfernung her gering, nämlich nur 827 m, doch ist die neu hinzukommende Wegstrecke für Erholungssuchende äußerst unattraktiv, denn sie führt entlang und zwischen Bundesstraße Autobahn und Bahngleisen hindurch.

Mit dem jetzigen Bahnübergang bei km 6,4 werden die drei Verkehrswege (B4, Bahnlinie, A73) auf einer Strecke von 200 Metern gequert, also annähernd auf gleicher Höhe. Dies ist eine Strecke, der auch von Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, und von Familien mit Kleinkindern in Kauf genommen wird. Mit dem Durchschreiten der Autobahnunterführung beginnt jetzt der Naturgenuss und die Erholung.

Nach der Planung ist in Zukunft eine Strecke von zirka 1,5 km entlang der Bundesstraße und Bahnlinie zurückzulegen, um an diese Stelle zu gelangen, die als Beginn einer Naherholung anzusehen ist. Für Hin- und Rückweg kommen also mehr als drei Kilometer Wegstrecke für den Spaziergänger aus Kemmern dazu. Für den Sonntags-Nachmittags-Spaziergang ist das zu weit.

Das Gebiet direkt östlich der A73 ist mit Bach und Gräben entlang des Weges, mit extensiv genutzten Wiesen, vielen Brachflächen mit Hecken und Gehölzaufwuchs kleinteilig strukturiert und dadurch landschaftlich sehr reizvoll, eine Augenweide für



den Menschen und reich an Vögeln, Schmetterlingen und anderen Kleintieren, z. B. Molchen in den Gräben direkt am Weg und aus diesem Grund ideal gerade für den ortsnahen Spaziergang. Die Erreichbarkeit dieses ortsnahen Erholungsraumes wird durch das Verlegen des Überganges auch um diese geringe Distanz sehr erschwert.

Der mögliche Weg zur geplanten Bahnquerung über den Kemmerner Sandweg nach Breitengüßbach und die dortigen Straßen Kemmerner Weg und Westring ist für Fußgänger keine vertretbare Alternative, insbesondere nicht bei Zielen südlich von Kemmern. Hierzu ist noch zu sagen, dass auf der Ostseite der Bahnlinie gut ausgebauten Wege nach Gundelsheim und Hallstadt vorhanden sind, mit einer Unterführung der A73 im Egart vor dem Bösengraben und einer Überbrückung durch den Motschenweg nach Gundelsheim. Dieser ganze Wegebereich wird nach Süden erst wieder über die Brücke der B4/Berliner Ring in Hallstadt zugänglich. Dies ist vom bestehenden Bahnübergang eine Entfernung von 2,6 Kilometern, allerdings wieder nur über die stark befahrene Bundesstraße zu erreichen.

### **Durch die jetzige Planung werden Fußgänger ausgegrenzt.**

2. An der Stelle, an der nach jetzigem Planungsstand eine Überführung der Bahnlinie mit einem Wirtschaftsweg geplant ist, hat diese fast keine Funktion, da keinen Einzugsbereich. Nur 990 Meter nördlich der geplanten Bahnüberbrückung quert die Kreisstraße BA16 die Gleisanlagen. Für den motorisierten Verkehr ist dies nur ein geringer Mehrweg, nämlich 2,3 Straßen-Kilometer im Vergleich zur geplanten Überbrückung und 3,6 km Mehrweg im Vergleich zur bestehenden Querung. Mit einem Kraftfahrzeug sind diese 3,6 km Mehrweg ein geringerer Aufwand, als die 1,5 km Mehrweg für einen Fußgänger. Die Gebiete östlich der Bahnlinie sind von der BA16 aus über die Güßbacher Ortsstraßen Erlein und Klingenstrasse gut erschlossen.

Für Fußgänger aus Breitengüßbach ist die geplante Querung nicht attraktiv, denn zirka 820 Meter nördlich der geplanten Brücke gibt es in Breitengüßbach zentral im Ort eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer. Die Breitengüßbacher Bürger werden weiter diese Unterführung benutzen. Es ist nicht anzunehmen, dass Breitengüßbacher Spaziergänger zwischen Bundesstraße und Bahnlinie zur der geplanten Überbrückung gehen werden.

Für die Erschließung eines Naherholungsgebietes sind der landschaftliche Reiz und die Erholungsqualität Kriterien, für den Bau eines Wirtschaftsweges sollte auch dessen Wirtschaftlichkeit ein Kriterium sein. Ein guter Teil der ehemals landwirtschaftlichen Flächen östlich der Bahnlinie liegt seit längerem brach oder wird anderweit genutzt. Die häufigste Nutzung ist die der Brennholzlagerung, eine Nutzungsform, die weit weniger Verkehr erfordert, als eine landwirtschaftliche Nutzung.

Ich beantrage meinen Einwendungen stattzugeben und einen neuen Bahnübergang in der Nähe des noch bestehenden zu schaffen. Für den Fall, dass eine Lösung mit Treppen gebaut wird, so sollten diese so beschaffen sein, dass auch Menschen mit Gehhilfen und Rollstuhlfahrer diesen benutzen können.

Mit freundlichen Grüßen

Raimund Raab

