

REDE ZUM 3. UND 4. GLEIS DER RHEINTALBAHN



Zum Thema „3. und 4. Gleis der Rheintalbahn“ (Drucksache G-19/244) hat unsere Stadträtin Gerlinde Schrempp (FL), die sich auch in der Bürgerinitiative IGEL engagiert und sich seit vielen Jahren zusammen mit den Anliegergemeinden mit den Planungen der Deutschen Bahn auseinandersetzt, am 10. Dezember 2019 im Gemeinderat folgende Rede gehalten:

*Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
meine Damen und Herren,*

das Planungsverfahren der DB AG im Abschnitt 8.2., das umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Freiburg, nimmt Fahrt auf. Ich danke dem Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung, namentlich Herrn Staible, Frau Saier und Herrn Springer für eine sehr gute, weil vorausschauende Beschlussvorlage. Das erläutere ich später.

Das 3./4. Güterbahngleis wird die Hauptachse des Güterverkehrs von Rotterdam nach Genua sein und es beschäftigt die Region von Karlsruhe bis Basel seit über 20 Jahren. Die bis heute andauernde Verzögerung ist weder Schuld der betroffenen Gremien noch die der Bürgerinitiativen, sondern ausschließlich die der Bahnplaner. Nach dem Projektbeirat 2012 glaubten alle Beteiligten, dass es nun vorangehen könnte.

Die Region war befriedet und die BI's konnten sich – zunächst – zurücklehnen. Doch weit gefehlt! Die Bahn ließ sich neue Spiele einfallen. Plötzlich waren aus 400 bis 500 täglich verkehrenden Güterzügen deutlich weniger geworden und somit wäre laut Bahnplaner weniger Schallschutz nötig. Dass die Züge aber

erheblich länger wurden, und damit die Lärmbelastung gleich blieb, forderte wieder die gesamte Region heraus. Und wieder standen alle betroffenen Gremien (Kommunen, RP, Landratsämter, RVSO und BIs) zusammen. Übrigens ein ziemlich einmaliger Vorgang in der Bundesrepublik.

„Die bis heute andauernde Verzögerung ist weder Schuld der betroffenen Gremien noch die der Bürgerinitiativen, sondern ausschließlich die der Bahnplaner.“

Im Jahr 2016 wurde dann unter Federführung des Regierungspräsidiums ein Kompromiss erarbeitet, zu dem sich alle Akteure bekennen konnten. Wir hatten den Schienenbonus von 5 dBA gekippt, eine Maßnahme, von der ganz Deutschland profitiert, wir haben erheblich höhere Lärmschutzbauwerke entlang der Strecke durchgesetzt und es wird keinen passiven Schallschutz geben. Also könnten wir jetzt alle zufrieden sein?

Aufgrund der sich mehrfach ändernden Planungen der DB, die immer auf eine Verschlechterung des Schallschutzes hinausliefen, aufgrund der Tatsache, dass wir bis heute keine Planunterlagen einsehen können, besteht nach wie vor Anlass zur Vorsicht.



Stadträtin Gerlinde Schrempp (FL)

Und genau aus diesem Grund bin ich der Verwaltung für diese Beschlussvorlage sehr dankbar. Wenn das Anhörungsverfahren für unseren Planabschnitt beginnt, hat die Stadt nur vier Wochen Zeit, sich in die Planunterlagen einzuarbeiten (das sind mindestens 25 Ordner) und in weiteren zwei Wochen können Einwendungen gegen die DB-Planungen formuliert werden.

Dieser Zeitraum ist so knapp, dass es dann keinen Raum für Gemeinderatsentscheidungen geben kann. Die Bürgerinitiativen sind gewappnet, im gegebenen Fall wieder einen Einwendungssturm auf die Beine zu stellen, sie

wollen das nicht, aber wenn nötig, wird es passieren.

Im HFA habe ich auf ein Problem in Hochdorf aufmerksam gemacht. Aufgrund der Bahnplanung wird die Unterführung der Seestraße/Bebelstraße unter der Autobahn aufgrund der Höhenlage der Bahntrasse nur noch für PKWs nutzbar sein. Das geht gar nicht! Erstens hat die Stadt Freiburg im Eingemeindungsvertrag 1973/74 zugesagt, dass die künftige „Industriezone“, heute Gewerbegebiet Hochdorf, einen direkten Autobahnanschluss Freiburg-Nord erhalten wird. Das ist bis heute nicht geschehen, immer mit Hinblick, besser gesagt Ausrede, auf die zu bauende Güterbahntrasse. Im Gewerbegebiet Hochdorf sind mehr als 20 sehr große Speditionen ansässig.

Diese Schwerlastkraftwagen donnern heute schon über die Hochdorfer Ortsstraßen, auch über die Elsässer Straße, um ins Gewerbegebiet zu kommen, weil viele dieser LKWs schon in der jetzigen Unterführungen steckengeblieben sind, weil sie zu hoch waren. Versuchte alternative Verkehrsführungen haben leider bisher nicht zum gewünschten Erfolg geführt. Da muss sich die Stadt etwas einfallen lassen. Ohne 3./4. Gleis wären es ungefähr 150 bis 250 Meter gewesen, um den direkten Anschluss an die A5 zu erreichen. Ganz klar, dass die Bahn auch hier in der Pflicht ist, und deshalb muss die Anbindung in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden. Ich denke, die Verwaltung kann auf die Unterstützung des gesamten Gemeinderates bauen.

