

Bürgerverein Zähringen, Wildtalstr. 64, 79108 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
Postfach
79083 Freiburg

Tel.: 0761 – 29 083 700

E-Mail: buergerverein.zaehringen@web.de

Internet: www.zaehringen.de

1.Vorsitzender: Bernd Beßler

2.Vorsitzender: Andreas Laufer

Gläubiger-Id: DE65BVZ00000212005

Freiburg, den 26.11.2020

--

**Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Reutebachgasse/Freiburg
im Zuge der Bahnstrecke 4000 Mannheim Basel**

Hier:

**Einleitung des Anhörungsverfahrens durch das Regierungspräsidium Freiburg und
Auslegung der Planunterlagen zur Einsichtnahme vom 14.10.2020 – 13.11.2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bürgerverein Zähringen versteht sich als Vertretung des Stadtteils Zähringen und seiner Bürger gegenüber der Stadt Freiburg und sonstigen Institutionen wie z.B. der Deutschen Bundesbahn.

Als solcher erheben wir hiermit gegen die Planungen der Deutschen Bundesbahn (DB) vertreten durch die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, 79137 Karlsruhe.

Einwendungen.

Begründung:

Bauvorhaben der DB

Die DB beabsichtigt die vorhandene EÜ über der Reutebachgasse zu entfernen und durch einen kompletten Neubau zu ersetzen.

Der Neubau ist derzeit für das Jahr 2023 vorgesehen, bei einer Bauzeit von rd. 10,5 Monaten.

Während der Bauzeit wird die EÜ für den gesamten Verkehr, auch für Fußgänger, gesperrt, ebenso Teilstücke der westlich angrenzenden Straßen „Reutebachgasse“ und „Wildtalstraße“, mit einer Gesamtfläche von 853 m².

Für die Umleitung des Verkehrs und der Baustellenzufahrt wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, das im Wesentlichen vorsieht, den gesamten Verkehr über den Kirchweg mittels einer Ampelregelung zu führen.

1. Bau der neuen Bahnüberführung

Die vorhandene Bahnüberführung wurde nach unserer Kenntnis im Jahr 1945, nach der Sprengung Ende des II. Weltkriegs mit der heutigen – schmalen – Durchfahrtsbreite neu aufgebaut. Damals allerdings „nur“ als Zufahrt zu den dahinter liegenden landwirtschaftlichen Flächen.

Eine Aufweitung der Bahnüberführung im Zuge der Bebauung der Wiesen östlich der Bahnstrecke erfolgte nicht. Der gesamte Verkehr, einschließlich des Bring- & Holverkehrs der Kindergartenkinder zum Kindergarten St. Blasius sowie der Kinder zur Emil-Gött-Schule muss daher diese schmale Bahnüberführung passieren; ebenso die Kunden der Geschäfte im Zähringer Zentrum (Zähringer Platz).

Auch bei der jetzigen Neuplanung der Bahnüberführung ist die vorhandene Wohnbebauung mit rd. 2.000 Einwohnern nicht berücksichtigt und auch nicht der gefährliche Weg der Kindergartenkinder und Schüler.

Die Neuplanung sieht folgenden Straßenquerschnitt vor:

Schrammbord Nordseite	0,50 m	
Fahrbahn Reutebachgasse	4,00 m	←
<u>Gehweg Südseite</u>	<u>1,50 m</u>	
zusammen	6,00 m	

Die DB hat im Zuge der Planungen vier Varianten zum Brückenneubau untersuchen lassen; diese sehen Stützweiten von 6,00 m (Variante 2) bis 12,20 m (Variante 1) vor. D.h. auch eine Brücke mit einer Stützweite von 12,20 m ist an dieser Stelle möglich. Die Kosten dieser Varianten sind im Erläuterungsbericht leider nicht angegeben; nur dass die Variante 2 mit einer Stützweite von 6 m und einer Bauzeit von 10,5 Monaten die kostengünstigste Variante ist.

Diese neue Bahnüberführung soll mit nur minimalen Änderungen an der Stelle der jetzigen Brücke errichtet werden. Damit ändert sich an der sehr schlechten Verkehrsführung nichts! Es bleibt bei der erheblichen Unübersichtlichkeit bei der Passage der Bahnüberführungen aus allen Richtungen.

Da der Verkehr aus der westlichen Reutebachgasse als abknickende Vorfahrt in die Wildtalstraße geführt wird, ist der Verkehr aus der östlichen Reutebachgasse nach der Passage der Bahnüberführung bei der Einfahrt in die Reutebachgasse bzw. Wildtalstr. wartepflichtig und erkennt den Verkehr auf der Vorfahrtsstraße nur auf dem letzten Meter bzw. in der letzten Minute.

Da die Bahnüberführung auch von zahlreichen Fußgängern auf dem Weg zur nächstgelegenen Straßenbahnhaltestelle „Reutebachgasse“ sowie den Kindergarten- und Schulkindern genutzt wird, sollte auch der Gehweg deutlich verbreitert werden.

Die Gelegenheit des Neubaus der Bahnüberführung sollte, ja muss, daher unbedingt für eine Verbesserung der Situation genutzt werden.

Hierzu schlagen wir dringend vor, dass die Bahnüberführung **mindestens** auf folgenden Straßenquerschnitt ausgelegt wird:

Schrammbord Nordseite	0,50 m	
Fahrbahn Reutebachgasse	6,00 m	← ←
<u>Gehweg Südseite</u>	<u>2,00 m</u>	
Zusammen	8,50 m	

Diese Breite müsste technisch möglich sein, da die von der Bahn geprüfte Variante 1 eine Stützweite von 12,20 m vorsieht.

Auch sollte die Brücke ausschließlich nach Süden aufgeweitet werden um speziell für den durchgehenden Verkehr auf der Reutebachgasse eine deutliche Verbesserung der Sichtverhältnisse zu erreichen.

2. Verkehrskonzept

Es ist vorgesehen, dass die Reutebachgasse während der gesamten Bauzeit von 10 ½ Monaten komplett, auch für Fußgänger, gesperrt wird.

Weiter soll der Einmündungsbereich des Burgdorfer Wegs und der Wildtalstr., einschließlich der Wildtalstr. bis zur Hofeinfahrt des Anwesen Wildtalstr. 8 (Pfarrhaus) ebenfalls gesperrt und für die Baustelleneinrichtung und als Baustellenlager genutzt werden, insgesamt 853 m².

Das westlich der Bahn gelegene Teilstück der Reutebachgasse wird somit zur Sackgasse; der Burgdorfer Weg wird über einen temporären Weg an diese Sackgasse angebunden. D.h. der Kindergarten & das Gemeindehaus St. Blasius sowie der Friedhof (Aussegnungshalle) sind nur über diese Straßenverbindung erreichbar.

Die Zufahrt zur Baustelle soll primär über die neue „Sackgasse Reutebachgasse“ erfolgen; d.h. Abfuhr des Materials der abgebrochenen Überführung, Widerlager und Stützmauern sowie die Materialzufuhr für die neue Überführung; hilfsweise soll die Abfuhr / Zufuhr über die Bernlapstraße und Wildtalstr. erfolgen.

Da der Kirchweg, derzeit als **Spielstraße** ausgewiesen, bei einer Sperrung der Reutebachgasse im Zuge der Bahnüberführung die einzige Verbindung von den Wohngebieten im Bereich der östlichen Reutebachgasse / Fillibachstr. zum „restlichen“ Zähringen ist, ist der Kirchweg, ampelgeregelt, in Verbindung mit der Pochgasse als Umleitungsstrecke ausgewiesen.

Des Weiteren ist für Fußgänger explizit (Seite 33 des Erläuterungsberichts) angegeben, dass auch diese die Pochgasse und damit den Kirchweg als Umleitung benutzen sollen. Der Kirchweg ist allerdings sehr schmal und unübersichtlich; es sind keine Gehwege vorhanden; nur Regenrinnen neben der Fahrbahn.

Das bedeutet daher, dass für die Kinder aus dem Bereich östl. Reutebachgasse / Fillibachstr., die den Kindergarten St. Blasius oder die Emil-Gött-Schule besuchen, für die gesamte Bauzeit von 10 ½ Monaten folgender neuer Schulweg maßgebend ist:

- Kirchweg (ampelgeregelter Autoverkehr; keine Gehwege)
- Pochgasse
- Querung Wildtalstraße
- Ochsenegasse
- Brombeerweg (eingezäunter schmaler Fußweg)
- westliche Reutebachgasse

Wir regen daher dringend an, vom Burgdorfer Weg über die Bahnstrecke zum Röt buckweg eine Behelfsbrücke, nur für Fußgänger, zu erstellen.

Auch beim Fahrradverkehr stellt sich die Frage, wie dieser während der Bauzeit sinnvoll abgewickelt werden kann. Die Wildtalstr. ist mit dem Burgdorfer Weg eine der Hauptzüge aus dem Norden (Denzlingen / Gundelfingen) in die Innenstadt.

Der Fahrradverkehr (von Norden gesehen) müsste ggf. auf folgende Umleitung verwiesen werden:

- Wildtalstraße
- Bernlappstraße
- Zähringer Straße
- westliche Reutebachgasse
- Burgdorfer Weg

da die angedachte Umleitung über den Kirchweg (Ampelregelung), Röt buckweg, Sonnhalde, Rotackerstraße zur Händelstraße aufgrund der Steigungen nur für sportliche Fahrer eine Alternative darstellt.

Zur angedachten Ampelregelung weisen wir darauf hin, dass diese ggf. in ihren jeweiligen „Grünphasen“ nicht nur den Pkw- und Lieferverkehr berücksichtigen muss, sondern auch den Fahrradverkehr (Lastenfahräder & Fahräder mit Anhängern) und speziell den Fußgängerverkehr mit / durch Kindern und älteren Personen. Wenn Fahrradfahrer und / oder Fußgänger den schmalen Kirchweg benutzen, kann kein Fahrzeug gleichzeitig den Kirchweg befahren. Es muss daher von langen Rotphasen für den jeweiligen Gegenverkehr gerechnet werden und damit mit entsprechendem Rückstau, speziell in der Pochgasse, die die einzige Zufahrt zu den Wohngebieten nördlich der Altbachschlucht ist.

Weiter weisen wir darauf hin, dass richtigerweise für das erste Teilstück des Röt buckwegs (ab Reutebachgasse) eine temporäre Zufahrt (östliche Reutebachgasse linksabbiegen) vorgesehen ist; jedoch soll dieses Teilstück für die Bauzeit im Gegenverkehr befahren werden

Dieses Teilstück ist als Einbahnstraße, bergwärts, ausgewiesen; dies sollte nicht geändert werden.

Auch stellt sich für uns die Frage, ob dieses Konzept - für Notfälle - ausreichend mit der Feuerwehr und den Rettungsdiensten abgesprochen ist.

Abschließend fassen wir unser Einwendungen wie folgt zusammen:

1. Neubau der Bahnüberführung

- **kein** Neubau auf der Basis der vorgeschlagenen Variante 2

stattdessen

- Neubau mit einem Straßenquerschnitt von mindestens 8,50 m

2. Verkehrskonzept

- Überprüfung des Verkehrskonzepts, speziell im Hinblick auf eine realistische Ampelregelung im Kirchweg
- Bau einer Behelfsbrücke für Fußgänger über die Bahnstrecke vom Burgdorfer Weg zum Rätebauchweg.

Auch bitten wir den Bürgerverein im weiteren Planungsprozess / den weiteren Planungsschritten regelmäßig zu beteiligen.

mit freundlichem Gruß

Beßler,
Vorsitzender