

„Ausbau der Eisenbahnstrecke (Personenbahn) in Zähringen“

Zwei Überschriften dazu:

**a) Deutschlandtakt - die Zukunft des Schienenverkehrs -
sagen das Bundesverkehrsministerium und die DB**

**b) Sanierung und Modernisierung der bestehenden Strecke reicht aus;
sagen die betroffenen Bürgervereine und die BI „gute Gleise“**

Zunächst zwei generelle Erläuterungen:

Die Rheintalbahn der Bundesbahn gabelt sich im Bahnhof Gundelfingen in die Personenbahn und die Güterbahn.

Die Personenbahn führt von Gundelfingen über Zähringen und Herdern zum Hauptbahnhof. Die Güterbahn führt an Zähringen vorbei, zum alten Güterbahnhof, und wird dann im Ortsteil Leutersberg der Gemeinde Schallstadt wieder mit der Personenbahn zusammengeführt.

Beide Strecken sind komplett überlastet. Deshalb soll in den nächsten Jahren eine neue Güterbahn entlang der Autobahn gebaut werden.

Die „alte“ Güterbahn“ soll erhalten werden; zum einen als Ausweichstrecke für die neue Güterbahn, falls dort Störungen auftreten und zum Anderen als Entwicklungstrecke für den ÖPNV in FR und die Region.

Gleichzeitig soll die gesamte Rheintalbahn - in FR die Personenbahn - in das Konzept des „Deutschlandtaktes“ eingebunden werden. D.h. dass dort dann Fernzüge mit Geschwindigkeiten von 200 – 250 km/h mindestens im Halbstundentakt zwischen definierten Bahnhöfen verkehren können. Hierzu wurde ein deutschlandweiter Modellfahrplan erarbeitet.

Dieser Fahrplan sieht für die Rheintalbahn zwischen Basel – Karlsruhe stündlich drei IC-Verbindungen im 20 Minuten-Takt vor.

Diesen Taktungen müssen sich alle anderen Verbindungen anpassen; d.h. alle Regionalzüge und auch die S-Bahnen.

Dabei gibt es für die Oberrheinstrecke allerdings folgende Besonderheit zu beachten:

➔ Diese Strecke ist eine Strecke **ohne** Taktverknüpfungen zu andern Fernverbindungen; der Fahrplan der Oberrheinstrecke hat keine Auswirkungen auf andere Takte des Fernverkehrs; einzige Bedingung: die IC müssen taktgerecht in KA ankommen

Somit gilt: wenn unterwegs langsamer gefahren wird, als die Regelgeschwindigkeit vorgibt, hat das nur Auswirkungen im Start- bzw. Zielbahnhof Badischer Bahnhof in Basel:

a) Züge aus KA kommen später an

b) Züge nach KA müssen früher abfahren, damit die Taktzeiten in KA erreicht werden

Die Baumaßnahmen in der Freiburger Bucht mit rd. 45 Bau-Km sind dabei in folgende Bauabschnitte eingeteilt und sollen insgesamt eine Fahrzeitverkürzung von 5 Minuten ermöglichen:

Teningen – Denzlingen	14,7 km
Gundelfingen – Freiburg	11,3 km, also auch Zähringen
Freiburg - Ehrenkirchen	8,7 km
Ehrenkirchen - Bad Krozingen	5,1 km
Eschbach – Buggingen	4,6 km

Derzeit ist in der Breisgauer Bucht eine Regelgeschwindigkeit von 200 km/h vorgesehen statt bisher 160 km/h. Aus dieser Regelgeschwindigkeit ergeben sich auch die Lärmschutzanforderungen nach der 16. Bundesimmissionschutz-VO; nicht nach den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten.

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen auf der gesamten Oberrheinstrecke sind folgende Fahrzeitverkürzungen

FR – Basel	12 Minuten	} kürzer als derzeit
FR - KA	11 Minuten	
FR – OG	4 Minuten	
KA – Basel	30 Minuten	

Wird auf die Baumaßnahmen zur Fahrzeitverkürzung in der Breisgauer Bucht verzichtet und die bisherige Regelgeschwindigkeit beibehalten, ergibt sich für die Gesamtstrecke von KA nach Basel trotzdem noch eine Fahrzeitverkürzung von **25 Minuten**

Zur Erreichung der Zielgeschwindigkeiten 250 km/h bzw. 200 km/h und zur Fahrzeitverkürzung sind zahlreiche Baumaßnahmen erforderlich. Viele dieser Maßnahmen sind entweder bereits gebaut (z.B. KA – Rastatt / Haltingen – Basel), planfestgestellt (z.B. Rastatt – OG) oder im Planfeststellungsverfahren (z.B. OG – Teningen).

Die Fahrzeitverkürzungen auf diesen genannten Strecken sind unabhängig von den Maßnahmen in der Breisgauer Bucht.

Für den Bereich der Breisgauer Bucht soll nun das Planfeststellungsverfahren begonnen werden; dabei ist für Freiburg ein Termin im März diesen Jahres für die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ in Form eines Info-Marktes vorgesehen.

Neben den positiven Baumaßnahmen, z.B. barrierefreie Bahnsteige und Bahnhöfe sind allerdings auch **deutlich negative Baumaßnahmen** vorgesehen:

a) Verbreiterung der Gleisabstände um ca. 50 cm um die erhöhten Luftverwirbelungen im Begegnungsverkehr der IC abzufangen

b) → Lärmschutzwände ←

und zwar ganz überwiegend mit einer Höhe von 6 m!

Auswirkungen in Zähringen:

a) Geschwindigkeit:

Bei der angestrebten Regelgeschwindigkeit der IC von 200 km/h beträgt die Bremsstrecke rd. 2 km. D.h. die Züge nach Süden, zum HBF, beginnen erst auf Höhe der Hinterkirchstr. mit dem Bremsen; der Haltepunkt Zähringen wird noch mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h passiert und zwar in beide Richtungen, da die Züge nach Norden ab der Hinterkirchstr. die 200 km/h erreicht haben sollen.

b) Lärmschutzwände

ab der Gemarkungsgrenze Gufi / FR bis zum HBF sind folgende Lärmschutzwände vorgesehen:

	<u>insgesamt</u>	<u>davon in Zähringen</u>	
östlich der Gleise:	3.239 m	1.182 m am Stück ; 6 m Höhe 230 m am Stück; 5 m Höhe	1.412 m
westlich der Gleise:	3.091 m	1.068 m am Stück; 6 m Höhe 96 m am Stück; 4 m Höhe 188 m am Stück; 3 m Höhe	1.352 m

Stellen Sie sich vor, wie Zähringen aussieht, wenn die Lärmschutzwände mit insgesamt rd. 1,4 km Länge rechts & links der Gleise und mit diesen Höhen aufgestellt sind.

Dann haben wir wirklich eine Trennung von Zähringen:

-- östlich der Bahn // -- westlich der Bahn

Bauzeiten / Schienenersatzverkehre

Derzeit ist angedacht, dass nach dem Bau der Güterbahn-Neubaustrecke entlang der Autobahn ab 2032 mit dem Ausbau der Personenbahn begonnen werden soll, die Inbetriebnahme ist für 2038 angedacht.

Die Zeitvorstellungen der DB sind erfahrungsgemäß nicht ganz realistisch; aber trotzdem der Ausbau wird kommen.

Die DB untersucht derzeit 5 Varianten für Umleitungsverkehre bzw. Schienenersatzverkehre. Bei der Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen für den vorhandenen ÖPNV (eingleisige Personenbahn während der Bauzeit) errechnet die DB eine Bauzeit von mehr als 10 Jahren. Bei der Variante mit der kürzesten Bauzeit (Vollsperrung der Personenbahn) wären über rd. 6 Jahre Schienenersatzverkehr nötig. Auch der Betrieb der Elztalbahn wäre eingestellt.

Ziele des Bürgervereins

Die Bürgervereine entlang der Ausbaustrecke haben sich zusammengesetzt und sind mit der BI „gute Gleise“ der Auffassung, dass der Ausbau der Personenbahn zwar grundsätzlich zu begrüßen ist; nicht jedoch das Ausbauziel 200 km/h.

Die derzeitig gefahrene Geschwindigkeit mit 160 km/h reicht als Zielgröße aus.

Damit entfallen zahlreiche kostenintensive und langandauernde Baumahmen, wie z.B. die durchgängige Verbreiterung der Gleisabstände um mindestens 0,50 m und vermutlich der Bau des Batzenbergtunnels. Auch gehen wir davon aus, dass dann die Lärmschutzwände deutlich kleiner ausfallen werden. Auch könnten damit die Bauzeiten drastisch vermindert werden.

Während speziell von der Gemeinde Schallstadt bereits massiv gegen diese Planungen der DB vorgegangen wird, dort wurde bereits ein RA-Büro mit der Erarbeitung von Einsprüchen beauftragt; hat die Stadt FR sich bisher weitestgehend zurückgehalten.

Nur durch Zufall haben die BV von der anstehenden Sanierung und Modernisierung der Personenbahn erfahren. Ein förmliche Information oder gar Beteiligung der BV hat bis heute nicht stattgefunden.

Was können wir also tun:

Wir, die Bürgervereine, werden massiv auf die Information und Beteiligung durch die Stadt drängen und dabei fordern, dass sich auch die Stadt baldmöglichst zur Problematik äußert und ihre Position, speziell zur angestrebten Regelgeschwindigkeit, definiert.

Weiter werden wir anregen, dass die Stadt die Federführung für eine „kommunale Allianz Freiburger Bucht“ übernimmt. Ziel sollte dabei sein, dass alle Kommunen von Kenzingen – Buggingen sich auf ein gemeinsames Vorgehen und gemeinsame Ziele einigen. Ggf. kann dann auch gemeinsam ein Gegengutachten zu den Plänen der DB beauftragt werden; dessen Kosten dann gemeinsam von beteiligten Kommunen getragen wird. Die DB beruft sich bei ihren Planungen auf den vom Bundestag beschlossenen Bundesverkehrswegeplan. D.h. ggf. muss über den Bundestag erreicht werden, dass für die Freiburger Bucht, wie bei der Neubaustrecke der Güterbahn im Bereich Markgräfler Land, eine Ausnahme beschlossen wird.

als Bürger: sprechen Sie die Gemeinderäte an und ...
wir haben Bundestagswahl:

ihre Kandidaten für den BT bzw. nach Wahl die neuen BT-Abgeordneten