
Ausbau des 3. + 4. Gleises der Rheintalbahn

Anlass der Planung

Bundesverkehrswegeplan 1992: Europäisches Schienenschnellverkehrsnetz
Vordringlicher Bedarf: Offenburg-Freiburg-Müllheim

September 1993

Einleitung des Raumordnungsverfahrens durch das RP Freiburg

26.04.1994

Im Raumordnungsverfahren wurden 3 Varianten behandelt:

- Bündelungsvariante parallel zu den bestehenden Gleisen (VT I)
- Umfahrungsvariante entlang der A5 mit Stich nach Freiburg (wurde ausgeschieden)
- Variante mit Haltepunkt Autobahn

Die Bauverwaltung schlug im Mai 1991 die Variante Güterverkehrsumfahrung vor (VT II) obwohl die Variante VT II teurer ist, wurde sie im Raumordnungsverfahren ausgewählt.

Folgende Vorteile führten zur VT II:

- Günstige Entwicklungsmöglichkeiten für den regionalen ÖPNV
- 7,5 km kürzere Trasse
- Entlastung der Stadt von hohen Schienengüterverkehrsbelastungen
- Vermeidung von sehr hohen zusätzlichen Lärmbelastungen im dicht besiedelten Bereich
- höhere Konsensfähigkeit und damit höhere Realisierbarkeit
- unabhängig vom Bahnbetrieb

Forderung der Stadt in 1994: Flächeninanspruchnahme und Lärmbeeinträchtigung zu optimieren.

Befürwortung des Ausbaus durch alle damals und heute

Raumordnungsbeschluss:

- gemeinsamer Trassenvorschlag (VT II) von Stadt und Region

06.09.1996, internationale Verpflichtung zum Ausbau

NEAT-Abkommen

- Vertrag von Lugano, staatliche Verpflichtung gegenüber der Schweiz

2002

Stadt hat sich bereits sehr früh mit Planungen befasst

Einberufung stadinterne Arbeitsgruppe 3. + 4. Gleis Rheintalbahn (Federführung GuT)

- beteiligt sind alle betroffenen Ämter und betroffenen Ortschaften, RP
- bisher 25 Sitzungen

Forderungen durch GR-Drucksache an die Planung der Bahn

- Lärmschutz für Wohn-, Gewerbe-, aber auch Freizeitgebiete (Mundenhof, Tunisee)
- Schutz vor Baulärm (Konzept)
- Schutz vor Baustellenverkehr (Konzept)
- Minimierung der Flächeninanspruchnahme
- Nachweis des Erschütterungsschutzes
- Schutz vor Elektromog

gemeinsames Handeln als Region: politische AG Rheintalbahn der Region

unter Vorsitz des LR Glaeser

- regionale Verständigung und Abgleich

z.B. Thema Bypass, vehementer Widerstand aller regionalen Repräsentanten (auch RP) gegen Verlagerung von Güterverkehr von französischer auf die deutsche Seite.

2003

politische Forderungen:

- Festlegung von umfangreichen Ersatzaufforstungen
- Ermittlung der geplanten Güterzugzahlen (Prognosehorizont verlängern)
- Einschränkungen im Betriebskonzept der Bahn (Nachfahrverbot für laute Züge)

Forderung die Planunterlagen offen zu legen

2004

Planungsstopp bei der Bahn, keine gesicherten Finanzen

2005

Wiederaufnahme der Planung in der 2. Jahreshälfte

kommunale und regionale Resolutionen zum Schienenbonus

2006

erneute Forderung der Stadt zur Offenlage der Pläne

- ⇒ Zusage der Bahn zu Informationsveranstaltungen
- ⇒ Veranstaltung am 19.07. und 26.07.

Nach wie vor fehlt noch die Zusage zur frühzeitigen Offenlage aller Planunterlagen.