

10. Dezember 2009

"Lehnen uns nicht zurück"

SCHALLSTADT. Es war ein besonderer Besuch im Regierungspräsidium: Schallstadts Bürgermeister Jörg Czybulka übergab dort zusammen mit Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon und Vertretern der Bürgerinitiativen die Einwendungen gegen die Bahnpläne zum Ausbau des 3./4. Gleises im Abschnitt 8.2 an Regierungspräsident Julian Würtenberger. Über die Betroffenheit Mengens, die Anstrengungen mit Freiburg und die Erwartungen der Bürger hat sich BZ-Redakteurin Tanja Bury mit Jörg Czybulka unterhalten.

BZ: 348 Einzel- und 67 Sammeleinwendungen aus Schallstadt mit insgesamt 1450 Unterschriften haben Sie übergeben. Sind Sie mit den Zahlen zufrieden?

Czybulka: Die gemeinsamen Anstrengungen mit engagierten Bürgern und der Mut haben sich gelohnt. Addiert werden muss noch die unbekannt und sicherlich nicht zu unterschätzende Anzahl an Einwendungen, die direkt ans RP geschickt wurden. Auch für die Verwaltung war und ist das alles ein Kraftakt. Dafür gilt allen

Beteiligten mein Respekt und Dank. Man hat an diesem Beispiel gesehen, was Solidarität bewirken kann, wenn man an eine Sache gemeinsam, nachhaltig und auch mit Unterstützung der Politik rangeht. Ich hoffe, dass insbesondere unsere politischen Vertreter uns jetzt weiter und ergebnisorientiert unterstützen.

BZ: Eine Ihrer Kernforderungen ist die Verhinderung des von der Bahn vorgelegten Baustraßenkonzepts für den Tunnelbau bei Mengen. Was käme denn nach diesen Plänen auf Mengen zu?

Czybulka: Für den Bau des notwendigen Tunnels durch den Alemannenbuck werden – so Richtwerte – rund 900 000 Kubikmeter Masse bewegt werden müssen. Davon werden etwa 300 000 Kubikmeter bei neuen Geländemodellierungen wieder verbraucht. Die restlichen 600 000 Kubikmeter Material aber müssen weggeschafft werden. Je nach Lastwagengröße sind das 50 000 Ladungen über drei Jahre Bauzeit, das wiederum macht bei 200 Arbeitstagen 17 000 Lastwagen im Jahr, das sind bei acht Arbeitsstunden 85 Lastwagen täglich, was elf Lastwagen in der Stunde und somit etwa alle fünf Minuten einen Lastwagen bedeutet – und das über mindestens drei Jahre hinweg. Hinzugerechnet werden müssen noch sonstige Materiallieferungen und Leerfahrten. Dieser Verkehr darf nicht durch Mengen, Tiengen oder Munzingen



Bei der Übergabe der Einwendungen (von links): Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon, Regierungspräsident Julian Würtenberger, Schallstadts Bürgermeister Jörg Czybulka und Roland Diehl von Mut.

| Foto: privat

transportiert werden. Das werden wir zu verhindern wissen. Die einzige Lösung ist eine Baustraße mit Verkehrslenkung über die Bundesautobahn. Schallstadt ist von dieser Großbaustelle und auch danach mit dem fertig gestellten Tunnel sowohl infrastrukturell als auch nachhaltig auch aus Gründen der Katastrophensicherung extrem betroffen.

BZ: Schallstadt und die Stadt Freiburg arbeiten beim Bahnprotest eng zusammen. Ist es für eine Gemeinde wie Schallstadt gut, einen so großen Partner zu haben oder birgt das die Gefahr, dass Schallstadts Anliegen untergehen?

Czybulka: Anfänglich war die Gemeinde Schallstadt dem Planungsabschnitt 8.3 zugeordnet. Danach erfolgte eine Zuordnung zu 8.2 gemeinsam mit der Stadt Freiburg. Für beide Partner war klar, dass man sich in einem Boot befindet. Die Stadt Freiburg vertraut auf unsere Kompetenz mit der Bürgertrasse – Tunnelverlängerung und Tieflage – im Süden, wir vertrauen auf die Kompetenz mit einer zusätzlichen Schallschutzwand gen Schallstadt beim nördlichen Tunnelausgang. Im Laufe des Verfahrens haben Schallstadt und Freiburg die gegenseitigen Synergien bestens genutzt. Dafür vielen Dank.

BZ: Welche Hoffnungen knüpfen Sie und die Bürger an den Projektbeirat?

Czybulka: Der Projektbeirat mit seinen dazwischen geschalteten regionalen Arbeitskreisen sollte als Schnittstelle zwischen Recht und Politik agieren. Er muss erreichen, dass im Gegensatz zur ursprünglichen Maximalforderung eines Gesamttunnels zumindest die Minimalforderung der Bürgertrasse und des Schallschutzes garantiert wird.

BZ: Wie geht es jetzt weiter?

Czybulka: Das Volk und die Kommunalpolitik erwarten im Abschnitt 8.2 einen Verfahrensstop. Gleichzeitig gehen wir davon aus, dass die Politik es erreicht, dass der Schienenbonus zu einem Schienenmalus umgekehrt wird. Daran wird unter anderem die Politik in Land und Bund gemessen werden. Aber wir können uns jetzt nicht zurücklehnen. Wir müssen die Gespräche weiter aktiv und passiv begleiten, unseren Forderungen Nachdruck verleihen. Der Erörterungstermin kommt schneller, als vielleicht manchem der Beteiligten bewusst ist.

Autor: tab