

# Schrille Töne für die Mitteltieflage

Bürgerinitiative „Igel“ fordert besseren Lärmschutz bei der Bahnplanung / Mehr als 1000 Demonstranten auf dem Augustinerplatz

VON UNSERER MITARBEITERIN  
BEATE BEULE

74 Millionen Euro. Diese Kosten müssten die Deutsche Bahn AG und der Bund zusätzlich aufbringen, wenn sie im Bereich Freiburg den geplanten Ausbau der Rheintalbahn so realisierten, wie es die Bürgerinitiative „Igel“ fordert. Dadurch sollen sich die Lärmbelastungen für die betroffenen Anwohner deutlich verringern. Am Samstagnachmittag versammelten sich rund 1000 bis 1500 Demonstranten aus der ganzen Region zu einer Kundgebung auf dem Augustinerplatz (siehe auch „Aus Land und Region“, Seite 4).

Bei den Plänen für das dritte und vierte Gleis hat die Deutsche Bahn AG etliche Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner vorgesehen. Allerdings nicht genug, sagen sowohl die betroffenen Bürger als auch ein Gutachten des Freiburger Ingenieurbüros Krebs und Kiefer. Es wurde im vergangenen Jahr im Auftrag der Stadt Freiburg und einiger Umlandgemeinden erstellt. Die darin vorgeschlagene Alternativplanung sieht eine so genannte Mitteltieflage vor. Die Trasse soll demnach nicht komplett im Boden verschwinden, wie dies etwa die Bürgerinitiative im Markgräflerland für den dortigen Streckenabschnitt fordert. Denn das wäre rund um Freiburg aus geologischen Gründen mit extrem hohen Kosten verbunden.

Doch auch bei der von Krebs und Kiefer vorgeschlagenen Variante verlief die Trasse wesentlich tiefer als bislang vorgesehen: Am Tunisee würden zwei Meter Höhe eingespart, an der Mooswaldstraße drei Meter und an der Breisacher Bahn sogar 4,5 Meter.

## „Polsterwände“ sollen besseren Lärmschutz bringen

Nach den derzeitigen Plänen befänden sich die Gleise zum Teil bis zu acht Metern oberhalb des Geländes. Außerdem sieht das Gutachten höhere und längere Schallschutzwände vor – und am Lehener Berge so genannte „Polsterwände“, die den Lärm wesentlich besser absorbieren als die herkömmlichen Konstruktionen.

Kritisch bleibt der Bereich rund um Hochdorf – vor allem für die Hochhäuser. Insgesamt sollen die Anwohner durch die Veränderungen jedoch wesentlich weniger Lärm abbekommen. „Die Mehrkosten müssen bei einem solchen Jahrhundertbauwerk drin sein“, forderte Igel-



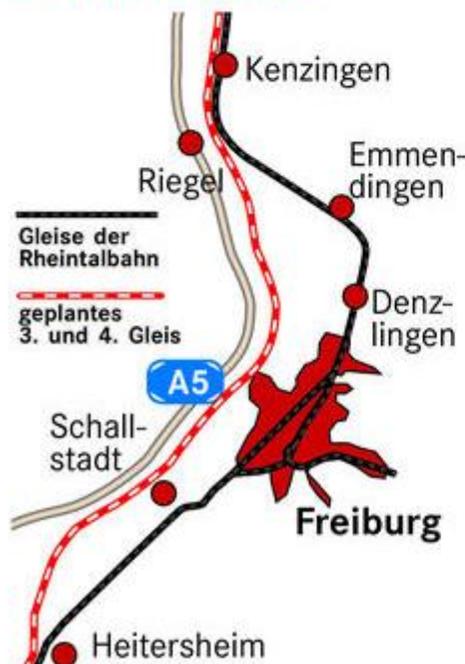
Mitglieder von sieben Initiativen trafen sich zum Protest gegen die Bahnpläne am Augustinerplatz.

FOTO: KUNZ

Sprecher Adalbert Häge bei der Kundgebung am Samstagnachmittag. Er ist überzeugt davon, dass es den Bürgerinitiativen entlang des Rheins tatsächlich gelingen wird, ihre Änderungswünsche durchzusetzen (siehe auch Interview, Seite 26). Zusagen von offizieller Seite gibt es jedoch noch nicht. Auch bei der Kundgebung am Samstag äußerte sich Staatssekretär Gundolf Fleischer nicht konkret dazu, ob die Landesregierung bereit dazu wäre, für die Mehrkosten finanziell aufzukommen.

Im Bereich Freiburg sind die Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn noch nicht so weit fortgeschritten wie in vielen anderen Streckenabschnitten. Das liegt aber nicht am Lärm, sondern an einem neuen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu „Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebieten“, die nach einer Richtlinie der Europäischen Union besonders geschützt werden müssen. Die neue Trasse der Rheintalbahn führt im Mooswald knapp an einem solchen Gebiet vorbei.

## Rheintalbahn



Wegen des Urteils müsse nun ein neues Gutachten erstellt werden, erklärt Dieter Kowohl vom Regierungspräsidium Freiburg. Deshalb wird das Genehmigungsverfahren nicht wie geplant bereits jetzt, sondern erst im kommenden Frühjahr in die so genannte Offenlage gehen. Dann haben die Betroffenen vier Wochen lang Zeit, ihre Einwendungen gegen die Planungen vorzubringen.

In den übrigen Planabschnitten außerhalb Freiburgs gibt es inzwischen mehr als 25000 Beschwerden gegen die Pläne der Bahn. Nach einem Erörterungstermin wird das Regierungspräsidium eine abschließende Stellungnahme formulieren. „Igel“ hofft, dass es sich hierbei den Forderungen der Bürgerinitiative anschließen wird. Das stehe jedoch im Moment noch in den Sternen, sagt Kowohl. Und: Die letztendliche Entscheidung fällt sowieso nicht in Freiburg: Welche Planvariante schließlich durchgesetzt wird, entscheidet das Eisenbahnbundesamt in Bonn.