Nachfolgend Anregungen, Anmerkungen Wünsche an DB und Stadtverwaltung, zusammengestellt vom Stadtteilverein Vauban:

– wichtigster Einwand/Wunsch: kein Hochgeschwindigkeitsausbau in der Freiburg/Breisgauer Bucht! Das heißt, kein Eingriff in die Landschaft, wenn ein nur minimaler Effekt erreicht wird (wenige Minuten Fahrtzeitverkürzung)! *)

Das würde u.E. viele gravierende Nachteile, die ein Umbau bzw. Ausbau für Hochgeschwindigkeiten (zwischen 200 bis 250 km/h) zur Folge hätte, vermeiden wie:

– längere Bauzeiten als bei Sanierung oder Ertüchtigung der bestehenden Strecke, u.a. jahrelange Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr,
– am Schönberghang bei FR-St. Georgen landschafts- und landwirtschaftszer-störende, klimaschädliche riesige Betonbauwerke mit negativen Auswirkungen auf Fauna und Flora zur Begradigung.

– Die ICE Fahrzeit in der Freiburger Bucht (PfA 8.5 bis 8.9) mit ca. 45 km Streckenlänge zwischen Kenzingen und Buggingen würde sich laut Vorplanung von DB InfrGO „um etwa 4 bis 5 Minuten“ reduzieren. Bei so geringer Fahrtzeitverkür-zung stellt sich uns insgesamt die Frage der Verhältnismäßigkeit auf einer Strecke mit vielen Ortschaften.
– Bei einem Verzicht auf diesen Mini-Vorteil könnten enorme Kosten (Steuermittel) eingespart werden, die geplanten Lärmschutzwände müssten weniger hoch sein. Und der in diesem Kontext zitierte ‚Deutschlandtakt‘ liegt in weiter Ferne – von einem Europatakt ganz zu schweigen.
– Durch eine weniger aufwändige Ertüchtigung der Strecke könnte auch der für Bevölkerung, Betriebe und Arbeitsplätze gravierende Nachteil einer längeren Unterbrechung der An- und Abfahrt zum/vom Hauptbahnhof Freiburg sowie einer jahrelangen Einschränkung des Nahverkehrs vermieden werden.

Noch zwei Anregungen:

– Bezüglich Baustellenplanunung plädieren wir für Variante 4 oder 5, die beim DB Termin am 06.03.2025 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Einige ICE könnten/sollten auch nach Fertigstellung des sanierten Abschnitts Breisgauer Bucht vom HBF Freiburg über Breisach und die neue Güterbahnlinie geleitet werden, damit der Nahververkehr auf der Rheintalbahn nicht immer hintenanstehen müsste.

– Der jetzige Bahnhof St. Georgen sollte möglichst trotz neuem Bahnhof an der Innsbrucker Straße erhalten bleiben, zumindest solange die Straßenbahn

nicht verlängert wordem ist. Falls das nicht machbar wäre, sollte er (ggf. provisorisch bzw. notdürftig) barrierefrei umgebaut werden.

*) Auch die **Arbeitsgemeinschaft der Freiburger Bürgervereine** spricht sich in einer Schreiben an die Stadtverwaltung und den Verkehrsausschuss gegen den Ausbau für Hochgeschwingkeiten aus:
„Zunächst betonen wir:
Die Arbeitsgemeinschaft der Freiburger Bürgervereine (AFB) und die Bürgervereine begrüßen grundsätzlich den Ausbau der Rheintalstrecke der DB generell, als auch in der Freiburger Bucht (PfA 8.6 und 8.7).
Diese Zustimmung zu den umfangreichen Planungen der DB gilt allerdings ausdrücklich nicht für die geplante Erhöhung der Regelgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h.“ …

„Wir sind der Auffassung, dass für den Bereich der Freiburger Bucht die derzeitige Regelgeschwindigkeit von 160 km/h völlig ausreichend ist und ein eventueller Zeitgewinn von 5 Minuten auf der gesamten Strecke von Teningen Buggingen in keinem Verhältnis zu den Kosten und insbesondere zum Bau der bei 200 km/h nötigen wesentlich längeren und höheren Lärmschutzwände steht.“ (aus dem Schreiben vom 25.03.2025)