

Aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung am 10. Dezember 2015

TOP 8

Aus- und Neubau Rheintalbahn

hier: Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirats

Wortmeldung: **Fraktionsvorsitzender Friebis**

Heute gehe es um die Kombination des Schienenausbaus Rheintalbahn mit dem 6-spurigen Ausbau der BAB A5, so **Fraktionsvorsitzender Friebis**. Hier gelte es einige grundsätzliche Dinge aus Sicht der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu sagen. Man habe bereits bislang mit großer Mehrheit in der Fraktion einen 6-spurigen Ausbau der BAB A5 abgelehnt, und werde dies auch zukünftig tun. Vielmehr trete man für eine bestmögliche Verlagerung sowohl des Güterverkehrs als auch des Autoverkehrs auf Schiene und ÖPNV ein. Gerade deshalb wolle man den milliarden schweren Ausbau der Rheintalbahn und baue in der gesamten Region für viel Geld den ÖPNV aus. Ein Beispiel hierfür sei im Süden der Region die Breisgau S-Bahn 2020. Überall schaue man, den Leuten den Umstieg auf den ÖPNV, der viel umweltfreundlicher sei, zu ermöglichen. Auch im Hinblick auf die Klimaverhandlungen in Paris müsse man sagen, dass in Deutschland der Verkehrsbereich immer noch einer der Hauptverursacher des Klimagases CO₂ sei. Hier habe man noch keine Reduzierung geschafft. Ganz im Gegenteil würden die Ausstöße von PKW und LKW zunehmen. Wenn man die Infrastruktur für den Straßenverkehr weiter ausbaue, sei dies eher kontraproduktiv. Alleine schon aus finanzieller Sicht könne man sich den Ausbau der Schiene und einen großzügigen Ausbau der Straße nicht leisten. Die vorhandenen Gelder würden kaum ausreichen, um den Bestand des Straßennetzes zu erhalten. Deshalb könne ein Neubau der viel Geld koste, nur dort stattfinden, wo dies unumgänglich sei. Dies treffe für den 6-spurigen Ausbau der BAB A5 zwischen Offenburg und Freiburg nach Auffassung seiner Fraktion nicht zu. Eigentlich sehe dies auch der geltende Bundesverkehrswegeplan so, der allenfalls den Abschnitt zwischen Freiburg und Teningen als vordringlichen Bedarf sehe. Alle weiteren sieben Abschnitte seien lediglich im weiteren Bedarf vorgesehen. Im Umkehrschluss werde die verkehrliche Bedeutung als relativ gering angesehen. Auch wenn man die neue Priorisierung des Landes für den neuen Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie Bundesautobahn ansehe, habe es der 6-spurige Ausbau der BAB A5 nicht auf die vorderen Plätze geschafft. Unter 43 Projekten sei der Abschnitt Teningen – Freiburg erst auf Platz 18 zu finden, die übrigen sieben Abschnitte auf den Plätzen zwischen 25 und 39. Angesichts der bislang und wohl auch künftig zur Verfügung stehenden Bundesmittel bedeute dies „Null Aussicht auf Finanzierung“. Deshalb führe man hier eher eine Phantomdiskussion. Der 6-spurige Ausbau sei nicht zwingend notwendig. Die Probleme würden überwiegend zu Peak-Zeiten, Unfällen und bei den vielen Baustellen entstehen. Für Unfälle und Staus seien unterschiedliche, vor allem teilweise sehr hohe Geschwindigkeiten verantwortlich. Trotzdem gebe es auf der gesamten Strecke kein Tempolimit. Die erste Maßnahme, um den Problemen entgegenzuwirken müsse sein, auf der gesamten Strecke ein Tempolimit von 120 einzuführen. Bevor dies nicht gemacht werde, schließe sich für seine Fraktion ein Ausbau von vorneherein aus. Weitere Dinge würden allgemeine verkehrs- und wirtschaftspolitische Probleme, wie beispielsweise die Lagerhaltung der Industrie auf der Straße, betreffen. Dies führe zu einem unnötigen LKW-Verkehrsaufkommen. Auch bei der Ausfahrt zum Europapark gebe es immer wieder Staus und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Eine Entzerrung wäre hier sicherlich möglich, wenn man eine ernsthafte Verbesserung des ÖPNV-Anschlusses vornehmen würde. Wenn sich die politischen Mehrheiten und das notwendige Geld für einen gleichzeitigen Ausbau von Bundesautobahn und Rheintalbahn fänden, mache es natürlich Sinn, dies in einem gemeinsamen Planungsverfahren zu machen. Natürlich gäbe dies Synergie-Effekte und würde auch zu einer besseren Abstimmung führen. Da man den 6-spurigen Ausbau jedoch nicht für zwingend erforderlich halte, könne man den entsprechenden Beschlussanträgen nicht zustimmen. Man werde deshalb mit großer Mehrheit gegen die Beschlussvorschläge zu Ziff. 1.1, 1.2 und 1.4 stimmen. Dem Beschlussvorschlag Ziff. 1.3 könne man zustimmen, da es natürlich viel besser sei, wenn eine regionale Behörde, die wisse was vor Ort laufe, so ein Verfahren durchziehe als ein Eisenbahn-Bundesamt,

das weit weg und vornehmlich die Kostenfrage und rein technische Parameter im Auge habe. Bei der Ziff. 1.5 werde man sich der Stimme enthalten.