

Das Volumen verdoppelt

Die Ertüchtigung des Regenrückhaltebeckens Dietenbach ist abgeschlossen

Umkirch. Die Freude über den Abschluss des Großprojektes konnte man Umkirchs Bürgermeister **Walter Laub**, Vorsitzender des Entwässerungsverbandes Moos, und seinem Gottenheimer Bürgermeistertkollegen **Christian Riesterer** ansehen. Nach rund zwei Jahren Bauarbeiten und über zehn Jahren Planung wurde das „Jahrhundertbauwerk“ in einem kleinen Festakt, am Dienstag, 23. Juli, offiziell seiner Bestimmung übergeben.



Die beiden Vorsitzenden des Entwässerungsverbandes Moos, **Walter Laub** (links) und **Christian Riesterer**, zeigten sich sehr zufrieden mit dem gelungenen Werk. Eine provisorische Holzbrücke überquert derzeit noch die Schneise, die die Trasse für das künftige dritte und vierte Gleis der Bahn bildet.

Fotos: ats

An der Feier nahm von der Deutschen Bahn (DB) auch **Bernd Dassler**, technischer Betriebsleiter für den Streckenabschnitt 8, teil, denn nach dem Ausbau wird das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn zwischen der A5 und dem Rückhaltebecken verlaufen. Die DB übernahm deshalb die Gesamtkosten für die Bohrpfahlwand und das Provisorium zu 100 Prozent, für die Dammsanierung und das Kombinationsbauwerk zu 30,3 Prozent. Insgesamt mussten von Bahn, Land und Entwässerungsverband Moos sechs Millionen Euro geschultert werden. Über eine Million Euro blieb beim Verband hängen, wie **Walter Laub** berichtete.

Mit der Sanierung habe die Bahn wichtige Vorbereitungen für den Ausbau der Rheintalbahn getroffen, so **Bernd Dassler**. Der 17 Kilometer

lange Abschnitt von Freiburg bis Schallstadt gehört zu der rund 182 Kilometer langen Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, eine der am stärksten befahrenen Routen Europas. Nordwestlich von Freiburg solle die zweigleisige Güterstrecke zur Umfahrung der Freiburger Bucht, an der A 5 entlang und zwischen dem Hochwasserrückhaltebecken und der Autobahn verlaufen. „Gemeinsam mit dem Entwässerungsverband Moos haben wir die Grundlagen für die kommenden Arbeiten geschaffen, denn die Gleise benötigen viel Platz“, sagte **Dassler**. Der bisherige Dammfuß hätte zu nah an die Autobahn gereicht, so dass für Gleisanlagen und Lärmschutzwände zu wenig Platz gewe-

sen wäre. Daher hätten sich schon in der Planungsphase der Moosverband und die Bahn zusammengesetzt, um den Damm so zu anzulegen, dass Platz für die Bahnanlagen und den Lärmschutz bleibe. Statt eines ins Gelände auslaufenden Dammfußes habe man eine tief in den Erdboden reichende Bohrpfahlwand aus Beton gebaut, die dem Druck eines Jahrhunderthochwassers standhalte. Die Gleise mit Oberleitung sollen an dieser Stelle auf der Ostseite direkt neben der A5 am Damm des Rückhaltebeckens vorbeiführen.

Im doppelten Sinne könne man von einem Jahrhundertbauwerk sprechen, angesichts der Größe der Anlage und weil es vor einem Jahrhunderthochwasser schütze, beton-

te **Laub**. Die Ertüchtigung des Regenrückhaltebeckens mit einer Verdoppelung des Volumens auf 660.000 Kubikmeter Fassungsvermögen sowie die Kooperation des Verbandes mit der Bahn sei „ein positives Beispiel dafür, dass die öffentliche Hand Großprojekte stemmen und dabei den Kostenrahmen einhalten“ könne. Als Team aus Politik, Planern und Bauunternehmern sollte man „nach Stuttgart oder Berlin gehen und uns dort um den Tiefbahnhof oder den Flughafen kümmern“, schickelte **Laub**.

Dass man im Mooswaldgebiet in einem sensiblen FFH-Gebiet bauen musste, habe es mit sich gebracht, dass man in Freiburg genau hingeschaut habe. **Weiter auf Seite 3**