

Stadtbahnanschluss für den Modellstadtteil

Bahn frei für die **3**

Fünfeinhalb Jahre nach Planungsbeginn und zweieinhalb Jahre nach dem ersten Spatenstich geht am heutigen Samstag, den 29. April 2006, die Stadtbahn Vauban in Betrieb. Sie wurde nicht nur in Rekordzeit fertiggestellt, sondern kam die Öffentlichkeit am Ende mit rund 18 Millionen sogar noch wesentlich günstiger als anfangs gedacht. Entlang der zweieinhalb Kilometer langen Trasse erhalten rund 15 000 Menschen und etwa 6000 Arbeitsplätze Anschluss an das Freiburger Stadtbahnnetz.

Allein in Freiburgs grünstem Viertel leben mittlerweile 4000 Menschen, 5000 sollen es am Ende werden. Viele davon haben kein eigenes Auto; schließlich wurde das Vauban-Quartier von Beginn an als autoreduzierter Stadtteil geplant. Im Straßenbild sieht man das deutlich: Wo sich andernorts Blechkarossen aneinander reihen, beherrschen hier Bobbycars und Tretroller die Szenerie.

Das Rückgrat dieser „autoreduzierten“ Verkehrerschließung ist der Stadtbahnanschluss, der schon in den ersten Planskizzen von 1994 vorgesehen war. Die Bewohnerinnen und Bewohner des früheren Kasernengeländes können jetzt also noch leichter als bislang ihr Auto in einer der beiden Parkgaragen stehen lassen oder ganz auf ein eigenes Auto verzichten.

Mit der Inbetriebnahme der Vaubanlinie heißt es übrigens auch Umdenken für die Fahrgäste der VAG: Etliche Bahn- und Bus-

linien verkehren fortan unter anderen Nummern oder auf neuen Routen.

Auf den folgenden vier Sonderseiten des Amtsblatts informieren wir Sie über Planung und Bau der Stadtbahn Vauban, die Geschichte des Quartiers und über das neue Liniennetz der VAG.

Zum Geleit

Liebe Leserinnen und Leser,

für den Stadtteil Vauban und die ganze Stadt ist die neue Linie in mehrfacher Hinsicht von großer Bedeutung:

Noch ehe die letzten Häuser gebaut und bewohnt sind, erhält der Stadtteil Anschluss an das immer dichter werdende Freiburger Stadtbahnnetz. Gerade im Modellstadtteil mit seinem autoreduzierten Verkehrskonzept haben die Bewohnerinnen und Bewohner auf die umweltfreundliche, schnelle und komfortable Alternative zum eigenen Auto gewartet. Städtebaulich bildet die Stadtbahn die neue Mitte und wichtigste Entwicklungsachse von Vauban: Sie erreicht die Wohnquartiere, Schule, Kindergärten und die Geschäfte im Vauban.

Auch über die Grenzen von Vauban hinaus erschließt die neue Stadtbahn einen Großteil der Unterwiehre. Mit der neuen Linie ist weiterhin eine grundlegende Sanierung und attraktive Umgestaltung der Merzhauser Straße möglich geworden. Im Liniennetz der VAG stellt die Stadtbahn schließlich eine sinnvolle und verkehrspolitisch zukunftssträchtige Ergänzung dar. Damit ist die Stadtbahn Vauban ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr stets auch Schlüsselinvestitionen für die Stadtentwicklung sind.

Mit der neuen Stadtbahn ist die Infrastruktur des Stadtteils Vauban praktisch komplett. Ich danke allen, die in den letzten zehn Jahren aktiv an der Umgestaltung des früheren Kasernareals zu einem bundesweit bekannten und innovativen Modellstadtteil mitgearbeitet haben.



Dieter Salomon

Dr. Dieter Salomon
Oberbürgermeister

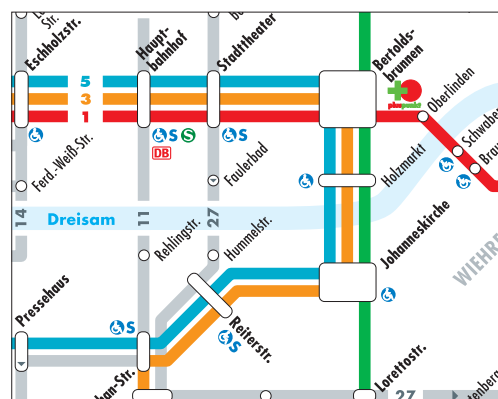


(Foto: A. Schödel)



Planvoll: Wie es gelang, beim Bau der Stadtbahn Vauban im Zeitplan zu bleiben

Seite 2



Taktvoll: Wie ab 29. April die (neuen) Freiburger Bus- und Bahnlinien verkehren

Seite 3



Hoffnungsvoll: Wie es mit dem Stadtbahnbau weitergeht, hängt vom Haushalt ab

Seite 4



Schwungvoll: Wie in 15 Jahren auf einem Kasernengelände ein Modellstadtteil entstand

Seite 4

Planung und Bau

Schlau geplant und günstig gebaut

Am 14. November 2000 beschloss der Gemeinderat, die Stadtbahn Vauban in den „Vordringlichen Bedarf“ der Stadtbahnprojekte aufzunehmen. Damit war der Weg frei für die Planung der zweieinhalb Kilometer langen Strecke.

Grundlage für die Vauban-Linie war die Entscheidung, auf dem Gelände der ehemaligen Vauban-Kaserne einen Modellstadtteil mit einem autoreduzierten Verkehrskonzept zu bauen. Wesentliche Voraussetzung war außerdem der Bau der Stadtbahn Haslach, an deren Trasse die Vauban-Bahn am Knotenpunkt Basler Straße / Merzhauser Straße anschließt.

Die Stadtbahn Vauban ist eingebunden in das integrierte regionale Nahverkehrskonzept „Breisgau-S-Bahn 2005“: An der Endhaltestelle „Innsbrucker Straße“ ist nach dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn eine Umstiegsmöglichkeit von der Stadtbahn in die Breisgau-S-Bahn (und umgekehrt) geplant. Von der Planung ebenfalls bereits berücksichtigt sind die Optionen eines späteren Abzweigs nach Merzhausen sowie eine Verlängerung der Vaubanlinie unter der Güterbahnlinie hindurch nach St. Georgen.

Stadteinwärts stellt die jetzt verwirklichte Linienführung ab der Basler Straße auf der Trasse der Stadtbahn Haslach über die Johanneskirche in die Innenstadt indes nur die erste Baustufe dar: Im Endausbau soll die Vauban-Bahn über die Kronenstraße und den Werder- / Rotteckring bis zum Siegesdenkmal beziehungsweise zur Messe Freiburg fahren.

Baubeginn im Oktober 2003

Schon bevor am 9. Oktober 2003 Oberbürgermeister Dieter Salomon und Vertreter des Bundes und des Landes mit dem ersten Spatenstich den Bau der neuen Stadtbahnlinie auf den Weg brachten, hatten Ende Juli mit dem Freimachen des Baufeldes auf der Westseite der Merzhauser Straße zwischen Wiesentalstraße und Vaubanallee und Leitungsverlegungen die ersten Vorarbeiten begonnen.

Der eigentliche Bau der Stadtbahn Vauban erfolgte in zwei Abschnitten. Der erste umfasste die Strecke von der Wendeschleife im Vaubanquartier entlang der Vaubanallee bis zum Paula-Modersohn-Platz und von dort weiter zur Kreuzung Merzhauser/Wiesentalstraße. Rechtzeitig vor Weihnachten 2004 passierte die Baustelle diesen vom Bauablauf schwierigsten Teil des ersten Bauabschnitts.

Insgesamt gesehen zählten die Arbeiten innerhalb des früheren Kasernengeländes zu den vergleichsweise leichten Aufgaben, schließlich war der Verlauf der Stadtbahntrasse entlang des „Vaubangrabens“ vorgegeben und von Anfang an geplant, sodass hier – stark vereinfacht ausgedrückt – eigentlich nur noch die Gleise verlegt wer-



Voll im Zeitplan: Dank guter Planung biegt die Stadtbahn Vauban pünktlich zum Fahrplanwechsel ins Vaubanviertel ein

(Foto: R. Buhl)

den mussten. Außerdem wurden die drei Haltestellen „Paula-Modersohn-Platz“, „Vauban-Mitte“ und „Innsbrucker Straße“ angelegt.

Der zweite Bauabschnitt reichte dann von der Wiesental- bis zur Basler Straße, wo die Stadtbahn Vauban auf die Trasse der Stadtbahn Haslach trifft. Ende 2005 war der Stadtbahnbau bis auf wenige Restarbeiten abgeschlossen, sodass im Frühjahr 2006 die ersten Probe- und Schulfahrten termingerecht beginnen konnten.

Kaum wieder zu erkennen: die Merzhauser Straße

Während der rund zweieinhalbjährigen Bauzeit hat sich vor allem die Merzhauser Straße nachhaltig verändert – wer längere Zeit nicht in Freiburg war, wird sie möglicherweise kaum wiedererkennen. Die Stadtbahn verläuft bis auf den Bereich der Höllentalbahnbrücke in Mittellage auf einem separaten, grünen Rasenbahnkörper. Neben beiden Autofahrspuren führen Radfahrstreifen entlang, sodass Radler auf der Westseite jetzt wesentlich besser und sicherer vorwärts kommen. Fußgänger können sich freuen, dass es anders als bisher

nun auch auf der Ostseite zwischen Höllentalbahnbrücke und Lorettostraße einen durchgängigen Fußweg gibt. Nicht zu vergessen schließlich die beiden neuen Stadtbahnhaltestellen „Weddigenstraße“ und „Peter-Thumb-Straße“, die die Anbindung der südlichen Unterwehre sichern.

Besonders ins Auge sticht die auf der Ostseite der Merzhauser Straße zwischen Lorettostraße und Höllentalbahnbrücke verlaufende Sandstein-Trockenmauer, die mit ihren Fugen und Hohlräumen einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum bietet (s. Stichwort). Sie grenzt die Merzhauser Straße zu den Rebhängen am Schlierberg ab und dient als Ausgleich für die beim Bau der Stadtbahntrasse unvermeidlichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Wo eine höhere Mauer erforderlich war, wurde eine mit Naturstein verkleidete Winkelstützmauer errichtet.

Kunstgriff unter der Höllentalbahnbrücke

Planungs- und bautechnisches Glanzstück des zweiten Bauabschnitts ist der Bereich der Höllentalbahnbrücke. Hier griffen die Planer auf einen Trick zurück, der schon beim Bau der Stadtbahn Haslach etliche Millionen sparte: Statt extrem aufwändig und teuer die Brücke neu zu bauen und hierfür in erheblichem Umfang Privatflächen östlich der Merzhauser Straße aufzukaufen, teilen sich Stadtbahn und Kfz-Verkehr an dieser Engstelle die Fahrbahn. Durch eine intelligente Ampelregelung wird in diesem rund 200 Meter langen „dynamischen Bereich“ der nahenden Stadtbahn Vorfahrt gewährt. Der Zeitverlust für den wartenden Kfz-Verkehr liegt nach Berechnungen der Planer dennoch bei nur wenigen Sekunden.

Planungsziel: Möglichst wenig Grunderwerb

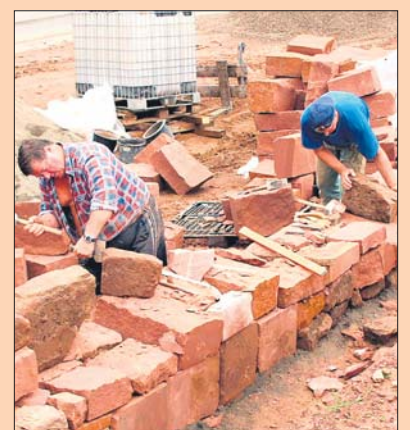
Damit sich Bund und Land über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz am Stadtbahnbau beteiligen – bei der Vauban-Bahn waren das immerhin 85 Prozent der „förderfähigen“ Kosten –, muss die Stadtbahn auf einem separaten, vom übrigen Verkehr baulich abgetrennten Gleiskörper geführt werden. Dafür braucht man Platz – und der ist an Engstellen wie der Merzhauser Straße oft nicht vorhanden oder befindet sich in privatem Besitz.

Umso höher ist es den Planern anzurechnen, dass es ihnen dennoch in einigen Bereichen gelungen ist, die Stadtbahn-

Aktuelles Stichwort

Trockenmauer. Nüchtern betrachtet ist eine Trockenmauer erst einmal nichts anderes, als eine Mauer, die ohne Mörtel aus Natursteinen errichtet wurde. Sie ist aber nicht nur hübsch anzusehen, sondern bietet eine wertvolle ökologische Nische für eine Vielzahl wärmeliebender Pflanzen- und Tierarten, beispielsweise für Eidechsen, Erdkröten, Wildbienen und Laufkäfer.

Besonders häufig sind Trockenmauern in Weinanbaugebieten, wo sie als nächtlicher Wärmespeicher das Ökosystem Wein unterstützen. In terrassierten Weinbergen hat sich die Trockenmauer wegen ihrer Wasserdurchlässigkeit überdies als stabiler erwiesen als Mauern mit Mörtel: Ist sie handwerklich gut ausgeführt, kann sie 100 Jahre und mehr überdauern.



Beim Bau einer Trockenmauer braucht's keinen Mörtel, sondern nur viel handwerkliches Geschick (Foto: U. Schüber)

trasse komplett auf öffentlichen Flächen unterzubringen. Nur entlang der Merzhauser Straße reichte die vorhandene Straßenbreite oft nicht aus, sodass hier Grunderwerb von privaten Eigentümern erforderlich war. Mit rund 6400 Quadratmetern hielt sich dieser Flächenzukauf aber in einem vergleichsweise geringen Rahmen. Auch dieser Umstand trug mit zu der günstigen Kostenentwicklung beim Bau der Stadtbahn Vauban bei.

Verkehrsbehinderungen blieben im Rahmen

Selbst bei bester Planung fällt eine Stadtbahnstrecke nicht einfach vom Himmel. Entgegen allen Befürchtungen hielten sich die Verkehrsbehinderungen während der gesamten Bauzeit dennoch in Grenzen. Offensichtlich hatten sich die Verkehrsteilnehmer – auch dank der frühzeitigen Informationen durch das Tiefbauamt – gut auf die Situation eingestellt und waren auf andere Strecken oder Verkehrsmittel umgestiegen. Selbst als der stadtauswärtige Verkehr für rund drei Monate komplett aus der Merzhauser Straße verbannt werden musste, weil der Platz im Bereich der Höllentalbahnbrücke einfach nicht für beide Fahrrichtungen ausreichte, brach der Verkehr nicht zusammen. Auf der Umleitungsstrecke über Basler, Lörracher und Wiesentalstraße waren die Ampelschaltungen vom Tiefbauamt so geschickt angepasst worden, dass es nur zu geringen Behinderungen kam.

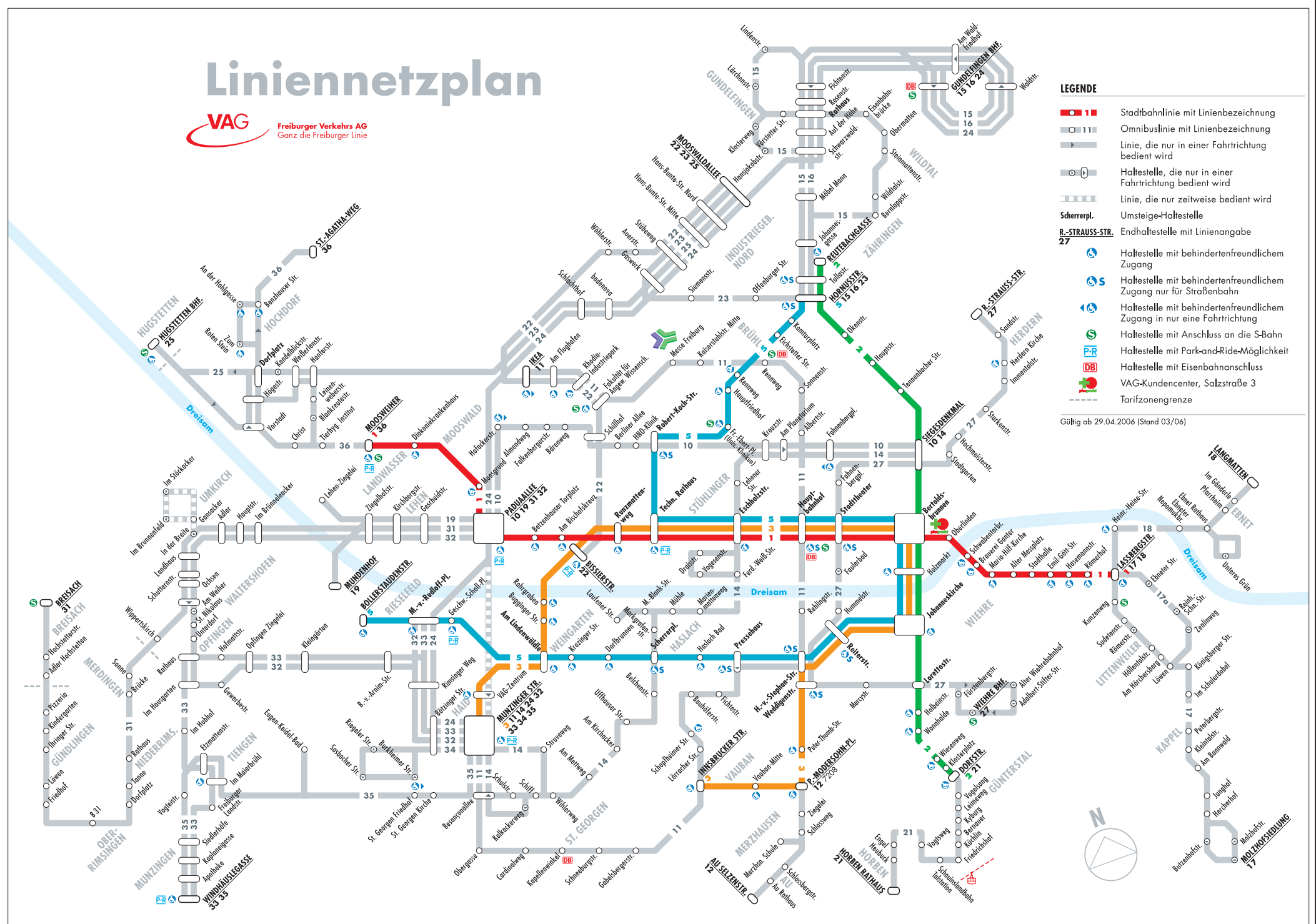
Ohnehin hat sich beim Bau der Stadtbahn Vauban gezeigt, wie gut und routiniert VAG und Tiefbauamt zusammenarbeiten. Alle Arbeiten erfolgten in enger Abstimmung, wobei das Tiefbauamt für den Tief-, Straßen- und Ingenieurbau sowie für den Bau der Lichtsignalanlagen und das Verkehrsmanagement während der Bauzeit zuständig war. Die Projektleitung sowie alle Gleisbauarbeiten, der Fahrleitungsbau und die Ausführung sämtlicher elektrotechnischer Gewerke lag in den Händen der VAG. Das gemeinsam erreichte Ergebnis überzeugt: Schlau geplant und günstig gebaut.

Technikfakten

Streckenlänge	2500 Meter
davon Rasenbahnkörper	2130 Meter
Haltestellen	5
Schienenengewicht	630 Tonnen
Weichen	6
Oberleitung	5072 Meter
Fahrleitungsmaste aus Stahl	80
Elektrokabel	25 Kilometer
Signalanlagen	16
Erdaushub	43 100 Kubikmeter
Beton für Platten und Gleisbalken	1630 Kubikmeter
Asphalt	38 050 Quadratmeter
Bordsteine	8060 Meter



Kerzengerade durchs Nadelöhr: Im Bereich der Höllentalbahnbrücke (Bildmitte) und der Tankstelle (links) war ein planerischer Kunstgriff notwendig, um teuren Grunderwerb und einen Neubau der Bogenbrücke zu vermeiden: Stadtbahn und Kraftverkehr teilen sich den Straßenraum (Foto: A. Lechler)



Bus- und Bahnnetz neu geknüpft – Neues Haltestellenkonzept am Bertoldsbrunnen

Neues im Stadtbahnnetz: Nur die 1 fährt so wie bislang

Die Stadtbahn Vauban ist keine Verlängerung einer bestehenden Linie, sondern stellt einen komplett neuen Liniennast dar, durch den das VAG-Netz eine neue – die mittlerweile siebte – Endhaltestelle bekommt – zuzüglich der Haltestelle „Hornusstraße“, an der künftig die blaue Linie 5 aus Haslach endet. Aufgabe der Liniennetzplanung war es nun, die neue Linie sinnvoll in das bestehende Netz einzufügen und die Endpunkte so miteinander zu verknüpfen, dass daraus ein schlüssiges Liniennetz entsteht.

Dabei war auch zu berücksichtigen, dass neue Stadtbahnlinien in der Regel Gebiete erschließen, die zuvor von Buslinien angebahnt waren. Jedes neue Stück Schiene hat also stets auch Auswirkungen auf das Geflecht der Buslinien.

Ebenfalls in die Liniennetzplanung eingeflossen sind Erkenntnisse über die Fahrgastströme. So hat man durch Befragungen beispielsweise festgestellt, dass immer mehr Passagiere aus dem Bereich Günterstal und der Wiehre die nördlich des Bertoldsbrunnens gelegenen Haltestellen „Siegesdenkmal“ bis „Hauptstraße“ als Endziel angeben. Diesen Wünschen entspricht die neue grüne Linie 2, die künftig zwischen Günterstal und der Zähringer Reutebachgasse verkehrt. Nicht zu vernachlässigen war schließlich der Umstand, dass der Bertoldsbrunnen als zentraler Knotenpunkt nicht übermäßig belastet wird.

Alle Aspekte zusammengenommen, entstand in monatelanger Kleinarbeit eine Neuordnung der Linien, die nach Ansicht der VAG für die Mehrzahl der Fahrgäste Verbesserungen bringt. Damit verbunden sind allerdings teils weitreichende Veränderungen, an die sich die Fahrgäste der VAG erst noch gewöhnen müssen. Im folgenden stellen wir die wichtigsten Details der Liniennetzneuordnung vor.

Stadtbahnnetz: Neue Nummern, neue Routen

Die einzige Stadtbahnlinie, die unverändert bestehen bleibt, ist die rote Linie 1 von der „Lassbergstraße“ in Littenweiler zum „Moosweiher“ in Landwasser.

Die neue grüne Linie 2 führt von Günterstal auf geradem Weg durch die Kaiser-Joseph-Straße und die Haltestelle „Siegesdenkmal“ nach Zähringen zum Endpunkt „Reutebachgasse“.

Die Stadtbahn Vauban geht als orange Linie 3 an den Start und fährt vom Vauban durch die Merzhauser und die Basler Straße zur Johanneskirche. Von dort geht es weiter über den Bertoldsbrunnen und Hauptbahnhof ins Gewerbegebiet Haid.

Die blaue Linie 5 fährt wie bislang vom Rieselfeld durch Haslach über den Bertoldsbrunnen und Hauptbahnhof zum Technischen Rathaus. Dort nimmt sie jetzt aber einen anderen Weg: Künftig geht's weiter in Richtung „Robert-Koch-Straße“ am Hauptfriedhof vorbei zur „Hornusstraße“ beziehungsweise im Abendverkehr nur bis zur Eichstetter Straße.

Zahlreiche Änderungen im Omnibusnetz

Die Linie 10 verkehrt fortan ausschließlich noch im Westast zwischen „Paduaallee“, „Elsässerstraße“ und der Endhaltestelle „Siegesdenkmal“. Im Tagesverkehr ist an der Haltestelle „Robert-Koch-Straße“ planmäßig eine Umsteigeverbindung auf die Stadtbahnlinie 5 Richtung Stadtmitte und umgekehrt vorgesehen. Der bisherige Südstast der Linie 10 wird durch die Stadtbahn Vauban sowie durch die neue Omnibuslinie 12 ersetzt.

Die Andienung von Merzhausen übernimmt die neue Linie 12 von der Haltestelle „Paula-Modersohn-Platz“ bis zur Haltestelle

„Merzhausen-Schule“. Zeitweise – insbesondere im Schüler- und Abendverkehr – führt die Linie 12 weiter bis nach Au.

Die Linie 11 bedient wie bislang die Strecke von St. Georgen bis zum „IKEA“ – allerdings auf einer neuen Route. Sie fährt künftig nicht mehr durch den Werder-/Rotteckring zum Siegesdenkmal, sondern durch die Bismarckallee zum Hauptbahnhof und von dort weiter in Richtung „Messe Freiburg“ und „IKEA“. Den St. Georgenern wird – je nach Fahrtrichtung – ein „doppelter Stadtbahnanschluss“ angeboten: Wie bisher an der „Munzinger Straße“ und jetzt neu an der „Innsbrucker Straße“, der Endstation der Vauban-Linie. Zwischen diesen beiden Haltestellen fährt tagsüber alle 15 Minuten ein Bus; jedes zweite Fahrzeug nimmt dann seinen Weg über den Hauptbahnhof durch das Gewerbegebiet Süd zu seinem Namensvetter im Norden. Abends endet die Buslinie aus fahrplantechnischen Gründen nicht an der Endhaltestelle „Munzinger Straße“, sondern bereits zwei Stationen vorher an der „Obergasse“.

Die Linie 14 endet künftig nicht mehr in Herdern – das nun durch die Linie 27 bedient wird –, sondern bereits am Siegesdenkmal. Gleichzeitig übernimmt der 14er Bus auch die Andienung der Unteren Ferdinand-Weiß-Straße / Fehrenbachallee mit den Haltestellen „Draisstraße“ und „Vogesenstraße“. An den Haltestellen „Scherrerplatz“ und „Eschholzstraße“ bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Tramlinie 5.

Die Linie 27 bleibt im Bereich der Wiehre unverändert, verkehrt künftig aber bis Herdern und wird daher jetzt mit Standardbussen bedient. Von der Haltestelle „Weddi-

genstraße“ führt die Route künftig über die Kronenstraße zum Stadttheater und weiter bis ans Siegesdenkmal. Dort übernimmt die Linie 27 im 20-Minuten-Takt – mit gezielten Verstärkungen im Schülerverkehr – die Andienung von Herdern.

Abschied nehmen heißt es von der Linie 26. Die Nachfrage zwischen „Pressehaus“



und der Eschholzstraße war in den vergangenen Monaten derart gering, dass eine Aufrechterhaltung nicht mehr lohnt.

Umdenken beim Umsteigen

Mit der Eröffnung der Stadtbahn Vauban werden auch die Haltestellen am Bertoldsbrunnen neu geordnet (siehe Grafik). Die wichtigste Nachricht vorweg: Das Gedränge vor dem „BZ-Haus“ und „Foto Stober“ in der Bertoldstraße hat endlich ein Ende, denn diese Haltestelle wird komplett aufgehoben. In der Vergangenheit war es

hier häufig zu Verzögerungen gekommen, wenn mehrere Stadtbahnen gleichzeitig in die Haltestelle einfuhren oder der Durchgang zum Rathausplatz für Passanten und den Lieferverkehr minutenlang versperrt war. Ein- und Ausstieg der Linie 1 ist fortan generell in der Salzstraße in Höhe des Modehauses „Fabel“. Die drei aus Richtung Johanneskirche kommenden Linien halten am Bertoldsbrunnen wie folgt: Die neue Linie 2 nach Zähringen hat ihre Haltestelle vor dem „Kaufhof“, allerdings deutlich näher am Bertoldsbrunnen als bislang. Die Linien 3 (Vauban) und 5 (Haslach/Rieselfeld) öffnen hingegen vor dem „dm-Markt“ ihre Schleusen. In der Gegenrichtung halten diese drei Linien alle zwischen dem Bertoldsbrunnen und dem Martinstor. Nur früh am Morgen, im Abendverkehr und an den Wochenenden hält die Linie 2 aus Zähringen kommend schon vor dem Bertoldsbrunnen, um den altbewährten direkten Anschluss aller Bahnen untereinander zu ermöglichen.

Taktvoll durch die Stadt

Mit dem Fahrplanwechsel und der Linienumstellung werden die Taktfolgen der Stadtbahnlinien und der meisten Omnibuslinien vereinheitlicht. Im Tagesverkehr – also nach der morgendlichen Frühspitze – gilt bei den Stadtbahnen der 7,5-Minuten-Takt. Auf Streckenabschnitten, die von mehreren Linien befahren werden, werden die einzelnen Fahrpläne so „verschachtelt“, dass die Fahrzeuge nicht alle zur gleichen Zeit, sondern in regelmäßigen Abständen kommen. In der Praxis heißt das, dass beispielsweise auf der Strecke zwischen „Johanneskirche“ und „Bertoldsbrunnen“ alle 2,5 Minuten eine Stadtbahn fährt.

Erst Kaserne, jetzt Modellstadtteil

Bobbycars statt Panzer

Die jüngere Geschichte des Vauban-Quartiers begann am 25. August 1992. An diesem Tag holte der Standortkommandant der französischen Streitkräfte, Colonel Bernhard Würtz, zum letzten Mal die Trikolore ein und übergab den Schlüssel der Kaserne an den damaligen Oberbürgermeister Rolf Böhme. 47 Jahre lang hatten die französischen Streitkräfte die ehemalige Wehrmacht-kaserne als Standort für ein Fernmelde- und Versorgungsregiment mit über 3000 Soldaten genutzt. Für 40 Millionen Mark erwarb die Stadt nach Abzug der Streitkräfte das rund 34 Hektar große Areal vom Bund und beschloss, eine „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ durchzuführen. Dieses im Baugesetzbuch verankerte Finanzierungs- und Entwicklungsinstrument ermöglicht es den Kommunen, Gelände zu kaufen, zu überplanen, zu erschließen und anschließend zum höheren Verkehrswert wieder zu verkaufen. Mit dem Erlös aus den Grundstücksverkäufen finanziert die Gemeinde die Infrastruktur mit Straßen, Ver- und Versorgungsleitungen, Kindergärten, Schulen und eben auch einer Stadtbahnstrecke. Sanierungsträgerin ist die Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg, die auch über das Treuhandkonto wacht. Nach bisherigem Kenntnisstand wird es gelingen, die über 90 Millionen Euro „schwere“ Entwicklungsmaßnahme mit einem kleinen Überschuss abzuschließen.

Ziel der Stadt war es, ein urbanes Wohnquartier für bis zu 5000 Menschen zu schaffen und mit vielen kleinpärzelierten Grundstücken eine große architektonische Vielfalt zu erzielen. Hierbei gelang es, auch dank der Bewohnerinitiativen „Forum Vauban“ und „SUSI“, einige der Kasernengebäude zu erhalten und für Mieter nutzbar zu machen. Auch viele der alten Alleebäume konnten stehenbleiben, sodass stellenweise kaum der Eindruck eines Neubaugebiets aufkommt.

Kennzeichnend für den ganzen Planungs- und Entwicklungsprozess war, dass immer wieder die Wünsche und Anregungen der Bewohner eingeflossen sind. Das Vauban ist deshalb nicht allein am Reißbrett entstanden, sondern Ergebnis einer „lernenden“ Planung von Architekten, Bewohnern und Investoren. Das Vauban ist ein Gemeinschaftswerk.

Nach dem Willen des Gemeinderats und der Einwohner ist mit dem Vauban auch ein modellhaftes Wohnquartier entstanden, aus dem die Pkw weitgehend verbannt sind. Das heißt: Die Autos müssen in den beiden Parkhäusern abgestellt werden und dürfen nur kurzfristig zum Aus- und Einladen vor dem Haus stehen. Wer auf ein eigenes Auto verzichtet, braucht keinen Stellplatz in den Quartiersgaragen zu erwerben, muss aber einen Stellplatznachweis über die Mitgliedschaft im Verein für autofreies Wohnen e.V. erbringen. Vorteil des autoreduzierten Quartiers: Der öffentliche Raum wird nicht wie andernorts dem Parkverkehr geopfert, sondern steht den Bewohnern, vor allem den Kindern zum Spielen zur Verfügung. Kein Wunder, dass das vielfach prämierte Vauban-Quartier heute Freiburgs Familienstadtteil Nummer 1 ist.



Wo früher Militärfahrzeuge die Szenerie beherrschten, findet man heute Freiburgs kinderreichsten Stadtteil. In gerade einmal 15 Jahren ist nach dem Abzug der französischen Truppen auf dem früheren Kasernengelände ein buntes und in vielerlei Hinsicht modellhaftes Viertel entstanden. 4000 Menschen sind mittlerweile „aufs Vauban“ gezogen – oder dort geboren worden (Fotos: R. Buhl)



Ausbau des Stadtbahnnetzes

Alles hängt vom Haushalt ab

Die anhaltend angespannte Haushalts-situation hat den hochfliegenden Erweiterungsplänen für das Stadtbahnnetz erheblich die Flügel gestutzt. Und dennoch: Auch nach Inbetriebnahme der Stadtbahn Vauban geht der Ausbau des Liniennetzes weiter.

Als nächstes ist die Sanierung und Umgestaltung der Habsburgerstraße an der Reihe. Marode Gleise zwingen die Stadtbahn hier schon seit geraumer Zeit zum Schnecken-tempo, ebenso sind der Straßenbelag sowie etliche Kanäle und Leitungen im Untergrund dringend erneuerungsbedürftig. Außerdem stammt die Gestaltung des Straßenraums noch aus den 50er-Jahren und genügt den heutigen Ansprüchen in keiner Weise mehr. Derzeit liegen die Baupläne öffentlich aus; 2008 soll es mit dem Umbau losgehen. Zweieinviertel Jahre und geschätzte 12 Millionen Euro (davon 80 Prozent als Landeszuschuss) später soll das Projekt fertig sein.

2009 könnte nach derzeitigem Planungsstand auch mit dem Bau der Messelinie begonnen werden, die neben dem Messengelände auch die 11. Fakultät der Universität, das Uniklinikum sowie die Stadtteile Mooswald, Stühlinger, Betzenhausen und Brühl-Beurbarung besser ans Stadtbahnnetz anbinden soll. Die Planungen dafür laufen auf Hochtouren, ein Zuschussantrag für diese dritte Baustufe des Bundesprojekts „Stadtbahn Vauban – Werder-/Rotteckring, Messe“ wurde bereits 2003 gestellt, sodass noch mit dem damaligen Fördersatz von 85 Prozent gerechnet werden kann. Dennoch würde an der Stadt ein Millionenbetrag hängen bleiben, dessen Finanzierung noch nicht gesichert ist.



Ebenfalls mit Hochdruck arbeiten die städtischen Planerinnen und Planer an der Verlängerung der Stadtbahn Zähringen bis an die Gemarkungsgrenze zu Gundelfingen. Eingebunden in das EU-Projekt „GenderAlp!“ erfolgt die Planung hier erstmals komplett nach „Gender-Kriterien“, das heißt die unterschiedlichen Bedürfnisse der beiden Geschlechter in allen denkbaren Lebensphasen sollen berücksichtigt werden. Die Beteiligung der Bürgerschaft bei diesem Projekt steht kurz vor dem Abschluss; wann mit dem Ausbau begonnen werden kann, steht jedoch noch in den Sternen.

Keineswegs „ad acta“ gelegt ist auch die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis zum Kappler Knoten sowie der Umbau des Rotteck-/Werderrings zum Stadtboulevard mit Bahnanschluss. Gerade hat der Gemeinderat einen Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Platzes der Alten Synagoge ausgeschrieben, und der für eine Sperrung des Innenstadtrings unabdingbarer Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße soll 2007 in Angriff genommen werden. Wann allerdings hier die ersten Bahnen rollen, ist wie bei den anderen Strecken noch nicht absehbar, denn: Alles hängt vom Haushalt ab.

Flickschusterei: In der Habsburgerstraße sind die Gleise so marode, dass es für die Straßenbahnen nur noch im Schnecken-tempo vorgeht. Hier hilft nur noch eine umfassende Sanierung, bei der auch die ganze Straße umgestaltet wird. 2008, so der Plan, soll es hier losgehen (Foto: R. Buhl)

Baukosten

Billiger als geplant

Man kennt es ja: Wenn die öffentliche Hand etwas bauen will, wird es hinterher immer teurer als vorher geplant. Immer? Keineswegs! Bei der Stadtbahn Vauban ist das Gegenteil der Fall: Dank der sorgfältigen Planung, Kalkulation, Ausschreibung und Bauausführung ist es gelungen, weit unter den ursprünglich geschätzten Kosten in Höhe von 30 Millionen Euro zu bleiben. Tatsächlich werden es insgesamt nur rund 18 Millionen sein.

Für die Planer war diese Kostenentwicklung lange nicht absehbar. Obwohl schon mit den günstigen Preisen aus dem dritten Bauabschnitt der Stadtbahn Haslach kalkuliert worden war, lagen die Angebote der Baufirmen noch weit unter diesen Ansätzen.

Der neue Streckenabschnitt ist Teil des Bundesprojekts „Stadtbahn Vauban – Werder-/Rotteckring – Messe Freiburg“. Seitens der Ministerien wurde im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes die Förderung von 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zugesagt. Davon kommen 60 Prozent vom Bund und 25 Prozent vom Land Baden-Württemberg.

Übrig bleibt ein zu finanzierender Eigenanteil von 15 Prozent sowie die Finanzierung der Baunebenkosten, die in Teilen von der VAG und der „Entwicklungsmaßnahme Vauban“ (Treuhandkonto) getragen werden. Für letzteres bedeutet das eine Entlastung um rund 2 Millionen Euro, sodass nach derzeitigem Stand zum Ende der Entwicklungsmaßnahme sogar mit einem kleinen Überschuss gerechnet wird.

AMTSBLATT

Redaktion:
Eberhard Heusel, Patrick Kunkel,
Gerd Süßbier
Presse- und Öffentlichkeitsreferat
Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg
Tel. 0761/201-1340, Fax 201-1399
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Verantwortlich: Walter Preker

Verlag und Anzeigen:
Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft mbH, Bismarckallee 8,
79098 Freiburg, Tel. 0761/207190

Herstellung:
Freiburger Druck GmbH & Co. KG

Erscheinungsweise:
zweiwöchentlich jeweils samstags

Verteilung:
Haushaltsdeckend. Die aktuelle Ausgabe liegt außerdem an den Pforten der Rathäuser und in den Ortsverwaltungen aus.
Auflage: 104000 Exemplare

Freiburg 
IM BREISGAU