

# Haslach

## Die Stadtbahn kehrt zurück

Als in der Neujahrsnacht beim Wechsel von 1961 auf 1962 die Glocken der Haslacher Kirche erklangen, war auch das Ende der „blauen“ Straßenbahnlinie 5 eingeläutet. Die recht verwinkelt geführte Linie, die über Siegesdenkmal und Hauptbahnhof nach Haslach führte, wurde eingestellt. Damit endete eine Anbindung an das Straßenbahnnetz, die am 1. Oktober 1912 erstmals den Stadtteil erreicht hatte und seit 10. April 1925 an der Haltestelle „Haslach Schule“ endete. Als Begründung für die Einstellung wurden damals genannt: die schwierige, teilweise eingleisige Linienführung, die schlechten Gleisanlagen und die zu geringe Kapazität. Zudem erschien die 5er als „Torso“, der nicht ins Streckennetz passte. Von nun an eroberten Busse den Stadtteil.

Heute, 41 Jahre später, kehrt der Schienenverkehr in Form einer modernen Stadtbahn zurück nach Haslach. Geplant und gebaut von der VAG und dem Tiefbauamt, ist die neue Linie alles andere als ein „Torso“. Sie ist vielmehr Teil eines ausgeklügelten Stadtbahnnetzes, das sich im kommenden Jahr-

### Erstes Teilstück der neuen Linie geht am 12. Oktober in Betrieb

zehnt noch erheblich weiter verzweigen wird. Die Stadtbahn Haslach ist darüber hinaus Teil des regionalen „Verkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005“. Im Bereich der Brücke über die Güterbahn und bei der Unterfahrung der Höllentalbahn wird die Stadtbahn mit dem S-Bahn-Netz verknüpft.

Haslach und seine Straßenbahn – das ist wie eine alte Liebschaft. Über die Jahre hinweg ist die Liebe nicht gerostet. Im Gegenteil. Die rege Beteiligung am „Schnupperbetrieb“, der im Frühsommer angeboten wurde, zeugte davon, dass die Haslemer die Stadtbahn freudig erwarten. Zunächst heißt die Linie noch „7“. Doch mit der Volleröffnung ist sie dann wieder die „blaue 5“. Stadtbahnbau in bestehenden Quartieren ermöglicht immer auch eine qualitative städtebauliche Verbesserung. Die Ortsmitte des alten „Dorfes“ Haslach ist durch den Bau der Stadtbahn zweifellos aufgewertet worden. Hierzu kann man den Einwohnern ebenso gratulieren wie zur neuen Anbindung an das Stadtbahnnetz – auch wenn diese endgültig erst im Frühjahr 2004 mit der Gesamtfertigstellung erfolgt.

Derweil wird der Ausbau des Stadtbahnnetzes in Freiburg weiter vorangetrieben. Erst im März dieses Jahres hat der Gemeinderat ein ehrgeiziges Programm beschlossen, wonach bis zum Jahr 2011 rund 190 Millionen Euro in neue Linien investiert werden. Dieser Beschluss zeigt, dass Verwaltung und Gemeinderat dem öffentlichen Nahverkehr eine große Bedeutung für die Zukunft Freiburgs beimessen. Auf diesen beiden Sonderseiten der StadtNachrichten dokumentieren wir, welche Rolle die neue Stadtbahnlinie im öffentlichen Personennahverkehr Freiburgs spielen wird.



In der nächsten Woche ist es soweit!

(Foto: A. Killian)

### Aufwändige Planung – komplizierte Technik

#### Tiefbauamt und VAG teilten sich die Planungs- und Bauarbeiten

Genau 600 Tonnen Schienen und 17 Kilometer Leerrohre wurden für den 1. Bauabschnitt der Stadtbahn Haslach seit dem Baubeginn am 17. Dezember 1999 verbaut. Allein die Pläne für die gesamte Baustrecke füllen einen guten Regalmeter in der Planungsabteilung der Freiburger Verkehrs AG (VAG) und im Tiefbauamt der Stadt Freiburg.

Es ist viel Arbeit, bis eine Stadtbahn endlich eröffnet werden kann. Liegen die Schienen in ihrem Gleisbett und ist die Oberleitung gespannt, kann man von alledem kaum noch etwas erkennen.

Für neue Stadtbahntrassen werden zunächst im Tiefbauamt verschiedene mögliche Führungen erarbeitet. Fährt die Bahn in Mittellage oder liegen die Schienen seitlich der Straße? Wie kann der restliche Verkehrsraum sinnvoll aufgeteilt werden, damit auch Autos, Fußgänger und Radfahrer zu ihrem Recht kommen. Wie kann die Strecke gestalterisch ansprechend in den Straßenraum integriert werden? Wo werden Haltestellen angelegt. All diese Entwurfsplanungen laufen im Tiefbauamt. Wo

nötig, müssen Bebauungspläne geändert oder auf den Weg gebracht werden.

Dem Gemeinderat obliegt es schließlich, über die tatsächliche Trassenführung zu entscheiden. Damit wechselt die Bauherrschaft und die Verantwortlichkeit für die Ausführungsplanung zur VAG. Beim Bau der Stadtbahn Haslach wurde die Bauleitungen aufgeteilt: Was den Gleisbau und die Fahrleitung betrifft, ist die VAG zuständig. Die Bauleitung für den Tief- und Straßenbau obliegt dem Tiefbauamt.

Das erste Teilstück der Stadtbahn Haslach zwischen „Am Lindenwäldle“ und „Pressehaus“ ist 2,4 Kilometer lang. Bevor die eigentlichen Arbeiten für die Stadtbahn begannen, erfolgten einige Arbeiten an den unterirdisch verlaufenden Leitungen. Danach wurde das komplette Baufeld freigegeben und die eigentlichen Arbeiten konnten starten.

Kreuzungen und Brücken sind kritische Punkte bei so einem Neubauvorhaben. Im ersten Bauabschnitt fährt die Stadtbahn über fünf Kreuzungen. Durch den zusätzlichen Schienenverkehr müssen die Ampel-

anlagen an den Kreuzungen ebenfalls umgebaut werden.

Zentrale Bedeutung haben die fünf neuen Haltestellen. Diese werden bei einer Neubaustrecke natürlich auf dem aktuellsten Stand der Technik geplant. Die Bahnsteige ermöglichen mit einer Höhe von 24 Zentimetern über dem Schienenkopf den beinahe niveaugleichen Einstieg in die Niederflurwagen. Das neue Informationsmedium der „Dynamischen Fahrgastinformation“ – also jene Anzeigetafeln, die die exakte Abfahrtszeit des nächsten Fahrzeugs angeben – bieten einen zusätzlichen Service für die Kunden der VAG.

Um einen zügigen Bauablauf zu gewährleisten, wurden die Gleise im VAG-Zentrum bereits vormontiert. Wie große Leitern lagen die Stahlstränge durchnummeriert im Betriebshof. Hier erhielten sie zugleich auch die Ummantelung mit dem bei der VAG entwickelten Schienenisolierungssystem. Diese Isolierung dämmt den Körperschall: Die Stadtbahn fährt dadurch leiser und sie gibt auch weniger Erschütterungen in die Umgebung ab. Außerdem werden auf diese Weise Streuströme isoliert, die ansonsten zu verstärkter Korrosion am Metall führen würden.

Auf etwa 1800 Meter sind die Gleise im bewährten „Rasenbahnkörper“ verlegt. Lediglich im Ortszentrum Haslach, an den Kreuzungen und in Haltestellenbereichen laufen die Schienen in einer Asphaltdecke. Zusammengekommen beträgt der asphaltierte Teil etwa 600 Meter.

Da die Straßenbahn mit Strom fährt, benötigt sie auch Oberleitungen und die dazugehörigen Einspeisepunkte. Die Fahrleitung an der Stadtbahn Haslach besteht in der Regel aus einer so genannten „Hochkette“. Im Ortszentrum Haslach wurde die etwas weniger aufwändige „Flachkette“ eingebaut. In der Stützmauer im Bereich des Blochackerwegs sowie im Bereich der Haltestelle „Pressehaus“ wurden zwei Unterwerke gebaut, von denen aus die Fahrleitung mit 750 Volt Gleichstrom versorgt wird.

Jede Streckenführung hat Punkte, die besondere Herausforderungen an Planer und Ingenieure stellen. Beim ersten Bauabschnitt war dies zum Beispiel die Stütz-



Letzte Arbeiten an der – vorläufigen – Endhaltestelle „Pressehaus“

(Foto: R. Buhl)

mauer, die im Bereich des Blochackerwegs eingebaut werden musste.

Besonders spektakulär und bis auf den Millimeter geplant waren die Arbeiten an der Brücke, die in der Opfinger Straße über die Trasse der Güterbahn führt.

Um den Auto- und Fahrradverkehr ebenso aufnehmen zu können wie Fußgänger und die neue Stadtbahn, war es notwendig, die alte Brücke zu verbreitern. Dabei wurde gleichzeitig die Infrastruktur geschaffen, um an dieser Stelle einen künftigen Umsteigepunkt von S-Bahn und Stadtbahn zu ermöglichen.

„Scheibchenweise“ wurde der nördliche

Teil der Güterbahnbrücke abgetragen. Bei den „Scheibchen“ handelte es sich um 17 bis 20 Tonnen schwere Brückensegmente, die von einem 200-Tonnen-Autokran herausgehoben wurden.

Im nächsten Schritt wurden die Auflagerbänke der vorhandenen Widerlager abgebrochen und erneuert. Danach wurden 22 jeweils zwölf Meter lange Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 90 Zentimetern in den Untergrund gesetzt. Diese dienen als Gründung für die notwendige Verbreiterung der Brücke. Die vorgefertigten neuen Brückenteile wurden dann angeliefert und passgenau montiert.

### Fest zur Eröffnung

#### 12. Oktober: Freie Fahrt im ganzen VAG-Netz

Am 12. Oktober steigt im Ortszentrum Haslachs vom 10 bis 17 Uhr die Eröffnungsfeier des ersten Teilstücks der Stadtbahnlinie. Bei Musik, Bewirtung und vielen Informationsangeboten wird zwischen Dorfbrunnen und Scherrerplatz die Rückkehr der Straßenbahn nach Haslach kräftig gefeiert. Gegen 10 Uhr begrüßt VAG-Vorstand Rolf-Michael Kretschmer die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Ehrengäste. Danach sprechen Oberbürgermeister Dieter Salomon und der Vorsitzende des Lokalvereins Freiburg-Haslach e.V., Andreas Huck. Der Oberbürgermeister begibt sich dann zur Jungfernfahrt und gibt die Strecke frei.

Übrigens im doppelten Sinn des Wortes, denn an diesem Samstag, 12. Oktober, gilt Freifahrt im ganzen Netz der Freiburger Verkehrs AG.

Der Musikverein Haslach, die Band „Mr. Kings Delight“ sowie eine mobile Jazzformation bieten musikalische Unterhaltung für jeden Geschmack.

Die Bewirtung erfolgt durch den Lokalverein zu familienverträglichen „nostalgischen“ Preisen.

An der Endhaltestelle „Pressehaus“ steht zudem die Kaffee-Straßenbahn der Freunde der Freiburger Straßenbahn bereit. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen.



Besonders schwierig gestaltete sich der Brückenschlag über die Güterbahnstrecke zwischen Haslach und Weingarten. Hier soll später auch ein Umsteigepunkt zur Breisgau-S-Bahn entstehen (Foto: VAG)



## Von Haslach jetzt schneller und bequemer in die Innenstadt

Mit der Stadtbahn erhält Haslach ein vollkommen neues Linienkonzept. Wo die schnelle, leistungsstarke Stadtbahn fährt, machen parallel verlaufende Buslinien keinen Sinn. Da mit dem ersten fertiggestellten Abschnitt der Stadtbahn Haslach die Innenstadt noch nicht direkt erreicht werden kann, bietet die Freiburger Verkehrs AG (VAG) nun bis zur Gesamtinbetriebnahme der Linie im Frühjahr 2004 eine Kombination aus Bus- und Stadtbahnverkehren an. Dabei gilt: An den Umsteigehaltestellen sollen direkte Anschlüsse ein rasches Weiterkommen in allen Fahrtrichtungen von und nach Haslach gewährleisten.

Die Änderungen im Linienkonzept beginnen mit der Teileröffnung am 12. Oktober 2002. Am selben Tag tritt auch der Winterfahrplan 2002/2003 in Kraft.

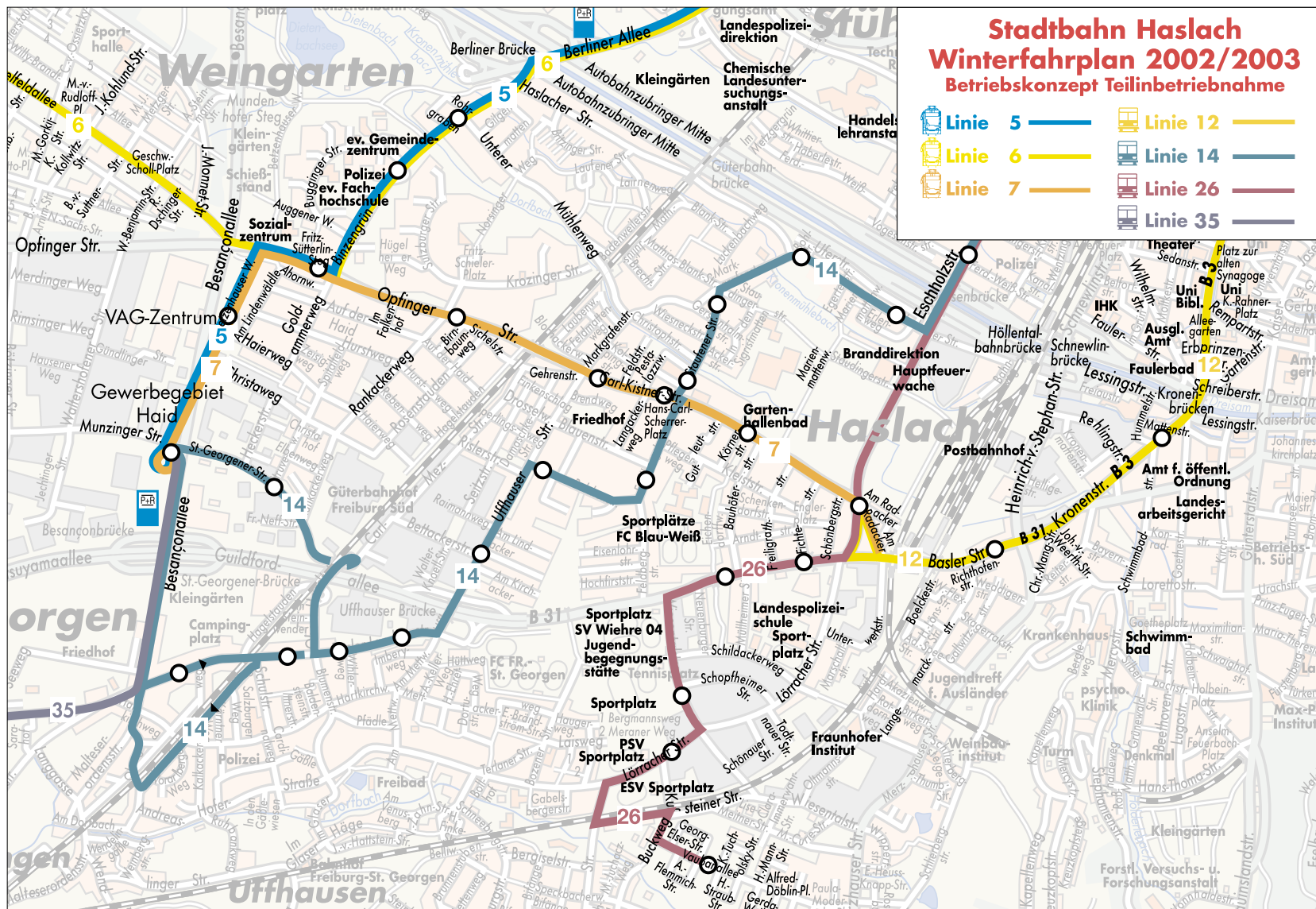
Die Stadtbahn Haslach erhält zunächst die Liniennummer 7. Sie verkehrt zwischen der Endhaltestelle Munzinger Straße und der vorläufigen Endhaltestelle Pressehaus. Nach der kompletten Fertigstellung erhält die Linie voraussichtlich die traditionelle Haslacher Nummer „5“.

Wer von Haslach aus die Innenstadt erreichen will, der hat verschiedene Möglichkeiten. Das speziell auf die Bedürfnisse der Haslacher zugeschnittene Betriebskonzept sieht vor, dass jede aus Richtung Haslach kommende Stadtbahnlinie 7 an der Haltestelle „Am Lindenwäldle“ grundsätzlich einen direkten Anschluss zur Linie 6 erhält. Damit ist die Weiterfahrt mit der Linie 6 in Richtung Binzengrün-Hauptbahnhof-Bertoldsbrunnen möglich.

Geboten wird aber nicht nur eine direkte Fahrmöglichkeit in Richtung Innenstadt. Am selben Bahnsteig kann unmittelbar auch die Fahrt mit der Stadtbahnlinie 6 in Richtung Rieselfeld aufgenommen werden.

Gleiches gilt selbstverständlich auch in der Gegenrichtung. Mit jeder ab der Innenstadthaltestelle Bertoldsbrunnen startenden Stadtbahnlinie 6 erhält man automatisch an der Haltestelle „Am Lindenwäldle“ eine Umsteigemöglichkeit in Richtung Haslach und „Pressehaus“.

Die Innenstadt kann man von Haslach aus zukünftig auch mit einer Kombination



Ab kommendem Wochenende verbindet die Haslacher Linie (7) die Basler Straße mit dem Gewerbegebiet Haid. Die Karte zeigt die verschiedenen Verbindungen mit anderen Bus- und Bahnlinien

Stadtbahn/Bus erreichen. Dazu dient die Omnibuslinie 12, die mit der Teileröffnung einen neuen Zuschnitt erhält. Sie verkehrt zwischen der Stadtbahndaltestelle Pressehaus über die dann bereits fertiggestellte Basler Straße, die Kronenstraße zum Stadttheater und weiter bis zum Siegesdenkmal.

Auch hier gilt: Die Taktfolge der Omnibuslinie 12 ist mit der Taktfolge auf der Stadtbahnlinie 7 abgestimmt. Fahrgäste, die mit der Linie 7 am Pressehaus ankommen, finden einen Bus der neuen Omnibuslinie 12 in Richtung Stadtmittte zur unmittelbaren Weiterfahrt vor.

Das Gleiche gilt natürlich auch in umge-

kehrter Fahrtrichtung: Alle „12er“ aus Richtung Stadtmittte erhalten eine direkte Verbindung auf die neue Stadtbahnlinie 7.

Als dritte Fahrmöglichkeit steht selbstverständlich nach wie vor die Omnibuslinie 14 ab Scherrerplatz in Richtung Eschholzstraße zur Verfügung. Außerdem bleibt die Buslinie 26 bestehen, deren Taktfolgen ver-

bessert werden. Mit ihr kommt man von der Haltestelle „Pressehaus“ wie gewohnt zur Eschholzstraße und zu den Kliniken.

Die Freiburger Verkehrs AG freut sich mit allen Bürgerinnen und Bürgern, dass nunmehr mit der Teilbetriebnahme des ersten Abschnitts wiederum eine Straßenbahnverbindung für Haslach vorhanden ist.

## Anschluss an die Breisgau-S-Bahn

### Höllentalbahn-Haltestelle am Pressehaus geplant

Die Zukunft des regionalen Personenverkehrs liegt auf der Schiene. Seit Jahren im Aufbau ist die Breisgau-S-Bahn 2005, ein S-Bahnnetz der Kreise Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald und der Stadt Freiburg, das sich zwischen dem Hochschwarzwald, Emmendingen, dem Kaiserstuhl und dem Markgräflerland erstreckt und insgesamt über 200 Schienenkilometer umfasst. Sobald das geplante 3. und 4. Bahngleis entlang der Bundesautobahn verwirklicht ist, steht auch die bislang stark befahrene DB-Güterbahnstrecke zwischen St. Georgen und Zähringen für den S-Bahn-Verkehr zur Verfügung.

Auch die Stadtbahn Haslach ist Teil des integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn und wird an zwei Stellen mit dem Schienennetz verbunden: Der erste Verknüpfungspunkt befindet sich an der Güterbahnlinie zwischen Weingarten und Haslach. Hier wurde beim Bau der Stadtbahn bereits eine Fläche für eine Umsteigehaltestelle zur künftigen S-Bahn vorgesehen. Die Inbetriebnahme dieses Umsteigepunktes ist allerdings eng an den

Ausbau der Rheinstalstrecke um das 3. und 4. Gleis gebunden und kann erst nach Fertigstellung um das Jahr 2012 verwirklicht werden.

Der zweite Verknüpfungspunkt liegt an der Höllentalbahn auf Höhe der Haltestelle „Pressehaus“. Nach der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnlinie wird hier – zwischen Hauptbahnhof und Wiehre – ein weiterer Haltepunkt entstehen.

Träger des rund 400 Millionen Euro teuren Breisgau-S-Bahn-Projektes ist der Zweckverband Regio-Nahverkehr-Freiburg (ZRF), der von den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und der Stadt Freiburg gebildet wird. Der ZRF hat die VAG und das Tiefbauamt der Stadt Freiburg mit der Planung und dem Bau der Stadtbahn Haslach beauftragt. Die VAG als Bauherr ist dabei für die kostenmäßige Abwicklung sowie für den Gleisbau und die Fahrleitungsanlage zuständig. In Händen des Tiefbauamtes liegt der Tief- und Straßenbau, die Ingenieurbauwerke, die Lichtsignalanlagen und das Verkehrsmanagement während der Bauzeit.

## Die nächsten Bauschritte

### Ab 2004 fährt die Stadtbahn bis zum Siegesdenkmal

Der schwierigste Bauabschnitt, nämlich die Unterquerung der Bahnbrücken in der Basler Straße zwischen den Haltestellen „Pressehaus“ und „Reiterstraße“ (Bauabschnitt 2), wird bis zum Jahresende 2002 abgeschlossen sein. Die Basler Straße, auf der es in den letzten Monaten wegen Teil- und Vollsperrung zu Verkehrsbehinderungen gekommen ist, steht dann für den Verkehr wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Eine Teilbetrieb-

nahme der Stadtbahn ist in diesem Abschnitt nicht möglich, weil im Bereich des Victoria-Hauses ein Anschluss an das Buslinienetz schwierig ist.

Bereits jetzt haben die Gleisbauer eine Abzweigung für die künftige Stadtbahnlinie ins Vauban-Gelände verlegt. Nach der bisherigen Planung soll mit dem Bau dieser Strecke im Jahr 2004 begonnen werden. Dann ist der Gleisanschluss in das bestehende Netz schon fertig und weitere Ver-

kehrsbehinderungen und Bauarbeiten in der Basler Straße entfallen.

Im Bereich des 3. Bauabschnitts zwischen den Haltestellen „Reiterstraße“ und „Johanneskirche“ verlegt die badenova noch bis bis Anfang 2003 Leitungen und Kanäle, vor allem im Bereich der Günterstalstraße. Mit diesen Arbeiten ist die Neuordnung der Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich des 3. Bauabschnitts abgeschlossen.

Im Januar 2003 werden dann die Tief-, Straßen- und Gleisbauarbeiten in der östlichen Basler Straße und der Günterstalstraße beginnen. In diesem Bauabschnitt wird auch die Hölderlebachbrücke auf Höhe der Waldorfschule erneuert. In der Basler Straße zwischen Kronen- und Günterstalstraße ist nur Anliegerverkehr möglich, allerdings über wechselnde Zufahrten.

Wenn in der Günterstalstraße die neuen Gleise an die Günterstallinie angeschlossen werden, muss der Stadtbahnbetrieb auf der Linie 4 für rund fünf Wochen unterbrochen werden. Ersatzweise verkehren in dieser Zeit Busse zwischen Günterstal und Siegesdenkmal. Während dieser Bahnbetriebspause sanieren das Tiefbauamt und die VAG die Gleise in der südlichen Kaiser-Joseph-Straße sowie die Kaiserbrücke. Freiburgs älteste Dreisambrücke benötigt nämlich dringend einen neuen Schutzanstrich und einen neuen Straßenbelag. Um diese Arbeiten durchführen zu können, muss während der Bauzeit jeweils eine Fahrspur des Kfz-Verkehrs gesperrt werden, wobei die Zufahrt von Süden immer offen bleibt.

Die Gesamtbauarbeiten für den Neubau der Stadtbahn Haslach werden Ende 2003 abgeschlossen. Die Stadtbahn kann somit termingerecht Anfang 2004 ihren Betrieb auf der gesamten Strecke zwischen Munzinger Straße und Siegesdenkmal aufnehmen.



Für zwei Jahre endet die Stadtbahnlinie vor den Bahnbrücken am Pressehaus und wird erst ab 2004 bis zum Siegesdenkmal weiterfahren. Am Pressehaus wird auch eine Haltestelle der Höllentalbahn entstehen (Foto: R. Buhl)

## Kosten bleiben im Rahmen

Alle Anzeichen sprechen dafür, dass es beim Bau der Stadtbahn Haslach zu keiner Kostenüberschreitung kommen wird. Dies ist einer sorgfältigen Planung, Kalkulation und Bauausführung des 50-Millionen-Euro-Projektes zu danken.

Der neue Streckenabschnitt ist Teil des Projektes „Stadtbahn in die südwestlichen Stadtteile“, das beim Bundesverkehrsministerium angemeldet ist. Seitens des Verkehrsministeriums wurde im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes die Förderung von 85 Prozent der zuwendungs-fähigen Kosten zugesagt. Davon kommen 60 Prozent vom Bund und 25 Prozent vom Land Baden-Württemberg.

Die Stadtbahn Haslach ist als so genanntes regional bedeutsames Schienenprojekt eingestuft, da sie künftig im Bereich der Höllentalbahnunterquerung und der Güterbahnüberquerung Verknüpfungspunkte zur Breisgau-S-Bahn schafft. Projekte, die als „regional bedeutsam“ eingestuft sind, erhalten eine zusätzliche Finanzierung durch den „Zweckverband Regio-Nahverkehr-Freiburg“ (ZRF), in dem neben der Stadt Freiburg auch die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen beteiligt sind. Den Löwenanteil der rund 15-prozentigen Finanzierung trägt dabei freilich die Stadt Freiburg. Aber auch die Landkreise sind finanziell mit im Boot.