

# Stadtbahn Haslach

## Jetzt Direktanschluss zum Bertoldsbrunnen

Erstmals seit über vierzig Jahren verkehrt seit Samstag, dem 20. März 2004, wieder eine Stadtbahn zwischen dem Stadtteil Haslach und der Innenstadt. Die alte Linie 5, die bis 1961 durch die Haslacher Straße und Eschholzstraße Richtung Innenstadt klingelte, wurde damals wegen der engen, teils eingleisigen Verkehrsführung durch Busse ersetzt. Damit ist es nun vorbei. Die neue Linie 5, deren erstes Teilstück zwischen Lindenwäldle und Pressehaus bereits im Oktober 2002 in Betrieb ging, ist jetzt komplett fertig gestellt und verbindet das Rieselfeld, Haslach und die Unterwiesle mit dem Bertoldsbrunnen.



**Seit 20. März 2004 verkehrt die neue Linie 5 zwischen Rieselfeld und Innenstadt**

Die insgesamt vier Kilometer lange und 30 Millionen teure Gleisstrecke bildet einen wichtigen Baustein des umweltfreundlichen und stadtverträglichen Nahverkehrssystems der Stadt Freiburg. Sie erschließt die Wohnungen von rund 30.000 Menschen und 8.000 Arbeitsplätze. In diesen Erschließungsbereichen wird der Privat-Pkw künftig nun häufiger stehen bleiben, weil ein Gutteil der Anwohner bei der Wahl des Verkehrsmittels der Stadtbahn den Vorzug geben wird. Seit dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats von 1972, das Stadtbahnnetz in Freiburg auszubauen, zeigt sich, dass ein bequemes und gut ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Verbindung mit attraktiven Tarifen geeignet ist, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt auszubremsen. So stieg die Zahl der Fahrgäste bei der VAG seit 1984 von damals 29 Millionen auf heute 65 Millionen pro Jahr. Und im Gegenzug sank der Anteil der Pkw-Fahrten im Binnenverkehr von 38 auf 29 Prozent. Mit einem Anteil von über 70 Prozent umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Rad, Busse und Bahnen) hat Freiburg unter den deutschen Großstädten heute eine Spitzenstellung. Die Haslacher Linie wird dazu beitragen, dass dies so bleibt.

Auf den folgenden Seiten des Amtsblatts informieren wir Sie über die Planungsgeschichte und den Bauverlauf der Haslacher Linie sowie den Neuzuschnitt des VAG-Netzes.



**In der östlichen Basler Straße fährt die Stadtbahn (hier auf Höhe der Kirchstraße) auf einem eigenen Gleiskörper. Die Benutzung der früheren Durchgangsstraße ist jetzt nur noch Radfahrern und Anliegern vorbehalten (Foto: R. Buhl)**

## Streckenführung

### „Richtungsstreit“ im Rat und in der Bürgerschaft

Als in der Neujahrsnacht 1962 die Glocken der Haslacher Kirche das neue Jahr begrüßten, wurde gleichzeitig auch das Ende der „blauen“ Straßenbahnlinie 5 eingeläutet. Damit endete die Anbindung Haslachs an das Straßenbahnnetz.

Die Gründe für die Einstellung waren damals die schwierige, teilweise eingleisige Linienführung, die schlechten Gleisanlagen

und die zu geringe Kapazität. Zudem war der 5er ein „Torso“, der nicht ins Streckennetz passte. Von nun an eroberten Busse den Stadtteil: ab 1962 zunächst die Buslinien „H“ und „B“, später und bis zur Eröffnung der neuen Stadtbahn die Buslinien 13 und 14.

Die ersten Planungen für eine neue Stadtbahn Haslach gehen zurück in die frühen achtziger Jahre, als über eine ent-

sprechende Linie durch die Basler Straße nachgedacht wurde. Die Diskussionen um die Streckenführung einer neuen Stadtbahn Haslach zogen sich mit vielen politischen Debatten und großem bürgerschaftlichem Engagement von 1997 bis ins Jahr 2000. Strittig war vor allem, ob die Trasse ab dem Basler Tor durch die östliche Basler Straße Richtung Bertoldsbrunnen oder über den Werdering zum Stadttheater gebaut werden sollte. Dabei spielte auch die Frage eine Rolle, ob der Bertoldsbrunnen noch weitere Stadtbahnlinien verkraften könne und ob die Führung über „Stadttheater“ nicht zu zentrumsfern sei. Außerdem gab es die Befürchtung, dass diese Variante den Planungsspielraum für die künftige Gestaltung des Rotteck-/Werderings möglicherweise einschränke.

Nach einem Gemeinderatsbeschluss zugunsten der Trasse durch die Basler Straße gab es ein Bürgerbegehren, das am 25. Juli 1999 zu einem Bürgerentscheid führte. Dabei sprachen sich 68,4 Prozent für die Trasse über den Rotteck-/Werdering aus. Rechtlich blieb der Bürgerentscheid jedoch Auswirkungen, da mit einer Wahlbeteiligung von nur 22 Prozent das notwendige Quorum von 30 Prozent der Wahlberechtigten deutlich verfehlt wurde. Folglich sah sich auch der Gemeinderat nicht an das Bürgervotum gebunden und beschloss am 27. Juli 1999 erneut mit 27 zu 22 Stimmen die Trassenführung durch die Basler Straße.



**Stadtbahn am „Scheideweg“: Hinter dem Basler Tor zweigt die Stadtbahn in die östliche Basler Straße ab (Foto: R. Buhl)**

## Grußwort zur Eröffnung

### Liebe Leserinnen und Leser,

mit der Eröffnung des letzten Teilstücks der Stadtbahn Haslach zwischen Pressehaus und Johanneskirche wird das bisher größte und aufwendigste Stadtbahn-Projekt der jüngeren Stadtgeschichte fertig

gestellt. Über vierzig Jahre nach dem Ende der damaligen Straßenbahn nach Haslach ist dieser traditionsreiche Stadtteil wieder an das Schienennetz der Verkehrs-AG angeschlossen, und mit ihm auch das Rieselfeld, ein Teil des Stadtteils St. Georgen sowie die Unter- und Mittelwiesle.

Über kein Stadtbahnprojekt ist so engagiert debattiert worden wie über die Stadtbahn Haslach: Nicht das Ob, sondern das Wie – nämlich die Linienführung – war Gegenstand mehrerer Gemeinderatsentscheidungen, vieler Bürgergespräche und sogar eines Bürgerentscheids. Dieser Streit ist endgültig zugunsten der Stadtbahn in die Basler Straße entschieden. Die Diskussion hat aber auch gezeigt, mit welcher Leidenschaft die Freiburgerinnen und Freiburger bei der Sache sind, wenn es um „ihre“ Stadtbahn geht.

Ich danke herzlich der Verkehrs AG und dem Tiefbauamt für die gute Zusammenarbeit bei Planung und Bau der Stadtbahn Haslach, und ich danke dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), unter dessen Trägerschaft diese regional bedeutsame Strecke entstanden und auch regional finanziert worden ist. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bleibt auch weiterhin ein Schwerpunkt der Stadtpolitik und in der Region.

Jetzt heißt es: Freie Fahrt für die Stadtbahn Haslach!

Dieter Salomon, Oberbürgermeister

Planung

# Gut geplant und viel gespart

Nach der Stadtbahn Landwasser (1985), der „Kliniklinie“ (1987), der Stadtbahn Weingarten (1994) und der Stadtbahn Rieselfeld (1997) ist die Stadtbahn Haslach die fünfte neue Stadtbahntrasse der Stadt Freiburg, die innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte in Betrieb geht. 30 000 Einwohner und 8000 Arbeitsplätze wird die neue Strecke mit ihren sieben Haltestellen erreichen und damit den öffentlichen Nahverkehr in Freiburg noch ein Stück attraktiver machen.

Die Trassenführung zwischen den Haltestellen „Am Lindenwäldle“ im Westen und „Johanneskirche“ im Osten, an denen die Verknüpfung mit dem vorhandenen Stadtbahnnetz erfolgt, war bereits 1981 Bestandteil des Generalverkehrsplans und des Flächennutzungsplans der Stadt Freiburg. Diese frühe Trassenfestlegung hat sich sehr positiv ausgewirkt, weil in der



**Alle Haltestellen der neuen Linie, wie hier an der Heinrich-von-Stephan-Straße, sind behindertengerecht ausgebaut und ermöglichen einen ebenerdigen Einstieg**  
(Foto: R. Buhl)

Basler Straße westlich und östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße die Flächen für die Stadtbahn vorzeitig gesichert werden konnten, ohne das Projekt mit hohen Entschädigungsaufwendungen zu belasten.

Um einen attraktiven Stadtbahnbetrieb zu gewährleisten und um in den Genuss von Landes- und Bundesfördermitteln zu kommen (das waren auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – kurz GVFG – immerhin 85 Prozent der Baukosten), mussten die Gleise weitgehend auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden. Die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer durften nicht verschlechtert werden und auch der Kfz-Verkehr musste aufrechterhalten werden. Außerdem galt es, sparsam mit den Flächen umzugehen, Eingriffe in private Grundstücksflächen zu minimieren und die Bahnstrecke gut in das Stadtbild einzupassen. Mit der Planung hatte der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) das Tiefbauamt beauftragt.

## Trassenführung und Haltestellen

Die Trassenführung der Stadtbahn verläuft im Zentrum der Bebauung und folgt der Verkehrsnachfrage. Von der Stadtbahn Weingarten zweigt die Trasse im Westen an der Haltestelle „Am Lindenwäldle“ ab und führt entlang der Opfinger Straße und der Carl-Kistner-Straße in die Ortsmitte des Stadtteils Haslach und weiter bis zur Eschholzstraße. Nach der Querung schwenkt sie ab in die Straße Am Radacker und fährt dann im Zuge der Basler Straße bis zur Johanneskirche, wo sie an die vorhandene Linie in der Günterstalstraße anschließt. Folgende Haltestellen sind behindertengerecht mit niveaugleichem Einstieg, mit Blindenleitstreifen,

Fahrgastunterständen, Sitzgelegenheiten, Fahrgastinformationssystem und Bike-and-Ride-Anlagen ausgestattet: Am Lindenwäldle, Krozinger Straße, Haslach Dorfbrunnen, Scherrerplatz, Haslach Bad, Pressehaus, Heinrich-von-Stephan-Straße, Reiterstraße und Johanneskirche.

Im Bereich von Weingarten liegt die Stadtbahn als grüner Gleiskörper in nördlicher Seitenlage vor den Grünflächen der Bebauung. Um Eingriffe in die privaten Grundstücke möglichst gering zu halten, wurde die Fahrbahn der Opfinger Straße um rund 2 Meter reduziert.

## Neue Ortsmitte für Haslach

Ein Planungsschwerpunkt war die Integration der Stadtbahn in die Ortsmitte Haslach, dem Geschäftszentrum des Stadtteils. Oberstes Gebot war, die Existenzfähigkeit der Geschäfte zu erhalten. Deshalb musste die Erreichbarkeit mit dem Kraftfahrzeug gewährleistet sein und eine möglichst hohe Zahl von Parkplätzen geschaffen werden. Gleichzeitig sollte aber auch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des optischen Erscheinungsbildes erreicht werden. Die Lösung gelang durch zwei Haltestellen zur guten Stadtbahn-Erreichbarkeit, Beschränkung auf Anliegerverkehr, Tempo-20-Zone, einheitliche Pflasterung für Fußgängerflächen und Parkflächen, Baumpflanzungen und Gliederung des Straßenquerschnitts durch Granitpflasterbänder. Wichtig war, dass der Zuschussgeber in dem kurzen Abschnitt zwischen den Haltestellen einem niveaugleichen Ausbau ohne Bordsteinabgrenzung des Gleiskörpers zustimmte.

In der östlichen Carl-Kistner-Straße kehrt die Stadtbahntrasse aus der Mittel-lage wieder in die nördliche Seitenlage zurück und liegt als „grüner Teppich“ vor dem neu gestalteten Kirchplatz und der Kleingartenanlage. Weil der Parkplatz des Hallenbades durch flächensparende Senkrechtparkstände längs der Carl-Kistner-Straße ersetzt wurde, konnte die Liegewiese des Bades vollständig erhalten bleiben.

## Kunstgriff spart Millionen

Am Radacker wurde mit der Haltestelle „Pressehaus“ zunächst eine Umsteigehaltestelle zur Buslinie 26 geschaffen. Mit dem geplanten Haltepunkt der Höllentalbahn kann später dann auch in die Breisgau-S-Bahn in Richtung Hauptbahnhof oder Kirchzarten und Schwarzwald umgestiegen werden.

Der verkehrstechnisch, gestalterisch und finanziell wirksamste Kunstgriff ist den



**Im Bereich der Bahnbrücken teilen sich Stadtbahn und Kraftverkehr ampelregelt den Straßenraum. Dadurch konnte auf eine teure Erweiterung der Bogenbrücke verzichtet werden**  
(Foto: R. Buhl)



**Insgesamt sieben neue Haltestellen hat die vier Kilometer lange neue Stadtbahnlinie. Aufwendig umgestaltet wurde im Zuge des Baus auch die Ortsmitte von Haslach**  
(Plan und Foto: Tiefbauamt)

Planern des Tiefbauamtes aber in dem Abschnitt der Basler Straße zwischen den Bahnbrücken gelungen. In dem 230 Meter langen Straßenabschnitt liegen die Gleise in den Kfz-Fahrs Spuren und die Stadtbahn wird per Ampel durch diesen Abschnitt geführt, wenn wegen der Nachbarkreuzungen ohnehin Zeitlücken im Kfz-Zustrom entstehen. Ein Gutachten bestätigte, dass die Fahrzeiten für Stadtbahn und Kfz nur um sechs bis zehn Sekunden höher sind als bei der ursprünglich im GVFG-Antrag vorgesehenen Lösung mit einem besonderen Bahnkörper in Seitenlage, wobei die Bogenbrücken hätten erneuert und verbreitert werden müssen. Allein dies sparte Kosten in Höhe von 10 Millionen Euro. Dies überzeugte auch die Zuwendungsgeber in Bund und Land, die für diesen Abschnitt die Zuwendungsfähigkeit für den so genannten „dynamischen Gleiskörper“ genehmigten.

Östlich der Bahnbrücken bis zur Kronenstraße war im Generalverkehrsplan und im Flächennutzungsplan schon frühzeitig die Fläche für die Bahntrasse und die Haltestelle freigehalten worden. Der eigene Gleiskörper gewährleistet auch bei Rückstau an der Kreuzung Heinrich-von-Stephan-Straße / Merzhauser Straße einen ungehinderten Stadtbahnbetrieb.



Neue Abbiegespuren sichern auch für den Kfz-Verkehr die Leistungsfähigkeit der Kreuzung. Die Weichen für die Gleise in Richtung Merzhauser Straße sind hier bereits eingebaut, sodass mit dem Anschluss der Stadtbahn Vauban (vorgesehen für 2006) keine Betriebsbehinderungen der Stadtbahn Haslach entstehen.

## Basler Straße nur für Anlieger

Der Gemeinderat hatte nach Überprüfung und Abwägung gegenüber einer Alternativtrasse über Rotteckring, Friedrich zum Siegesdenkmal im Juli 1999 entschieden, dass der Anschluss der Stadtbahn Haslach an die Innenstadt über die östliche Basler Straße erfolgt. Bereits damals stand fest, dass der enge Verkehrsraum mit einer Breite von nur 15 Metern besondere Verkehrsregelungen erfordert, zumal der Zuschussgeber keine Ausnahme von der Forderung nach einem 12 Zentimeter erhöhten Bahnkörper in Aussicht stellte.

Um so mehr haben die Planer in diesem Bereich hohen Wert auf eine attraktive Gestaltung gelegt. So sind die jetzt auf beiden Seiten 1,50 Meter breiten Gehwege mit hellem Granitvorsatz gepflastert und mit abgesenktem Bordstein gegen die jeweils nur noch 2,95 Meter breiten Fahrbahnen abgegrenzt. Natursteinpflasterreihen sorgen neben der optischen Auflockerung für eine Quergliederung des Straßenraumes, die gleichzeitig auch geschwindigkeitsdämpfend wirkt. Außerdem ist die Basler Straße jetzt als Fahrradstraße ausgewiesen und nur noch für den Anliegerverkehr zugelassen, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer trotz der beengten Verhältnisse zu gewährleisten.

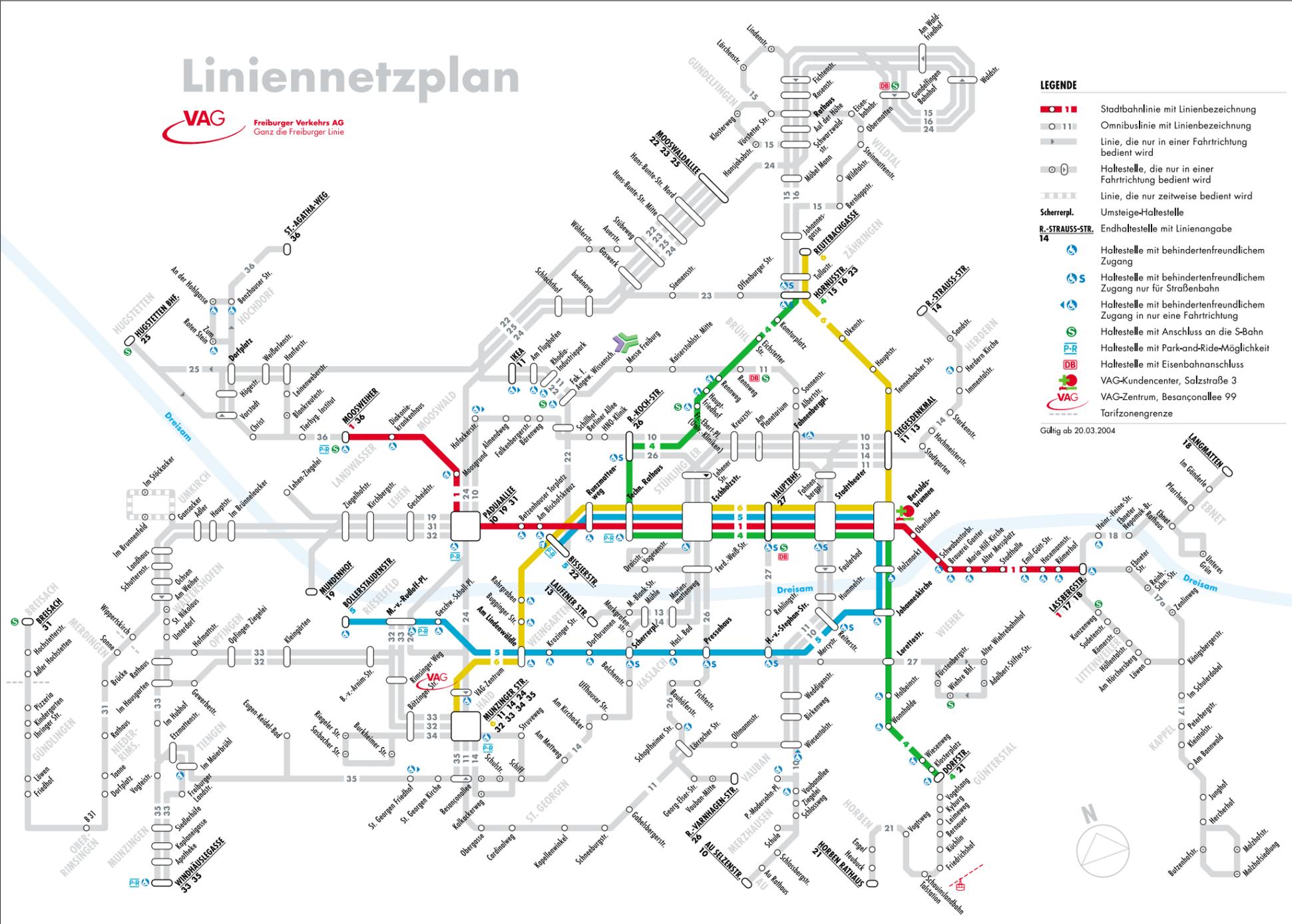
## Finanzierung

Die gute Nachricht vorweg: Bei der Stadtbahn Haslach kommt es zu keiner Kostenüberschreitung. Im Gegenteil! Dank der sorgfältigen Planung, Kalkulation, Ausschreibung und Bauausführung ist es gelungen, unter den 1995 veranschlagten Kosten in Höhe von 55 Millionen Euro zu bleiben. Insgesamt schlägt diese Stadtbahninvestition nach derzeitigem Planungsstand mit rund 30 Millionen Euro zu Buche.

Der neue Streckenabschnitt ist Teil des Projektes „Stadtbahn in die südwestlichen Stadtteile“, das beim Bundesverkehrsministerium angemeldet ist. 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.

Die Stadtbahn Haslach ist als so genanntes regional bedeutsames Schienenprojekt eingestuft. Als solches werden der Eigenanteil in Höhe von 15 Prozent der Investitionskosten sowie die etwa gleich hohen Planungskosten durch den „Zweckverband Regio-Nahverkehr-Freiburg“ (ZRF) finanziert, in dem die Stadt Freiburg sowie die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen zusammengeschlossen sind. An den Kosten des ZRF wiederum ist bei diesem Projekt die Stadt Freiburg zu 80 Prozent beteiligt. Die restlichen 20 Prozent steuern die beiden Landkreise bei – gewissermaßen als Gegenleistung für die Beteiligung der Stadt an regionalen ÖPNV-Projekten der Breisgau-S-Bahn 2005.

# Linienetzplan



- LEGENDE**
- Stadtbahnlinie mit Linienbezeichnung
  - Omnibuslinie mit Linienbezeichnung
  - Linie, die nur in einer Fahrtrichtung bedient wird
  - Haltestelle, die nur in einer Fahrtrichtung bedient wird
  - Haltestelle, die nur zeitweise bedient wird
  - Scherrerpl. Umsteige-Haltestelle
  - R-STRAUSS-STR. 14 Endhaltestelle mit Linienangabe
  - ♿ Haltestelle mit behindertenfreundlichem Zugang
  - ♿ S Haltestelle mit behindertenfreundlichem Zugang nur für Straßenbahn
  - ♿ Haltestelle mit behindertenfreundlichem Zugang in nur eine Fahrtrichtung
  - S Haltestelle mit Anschluss an die S-Bahn
  - P-R Haltestelle mit Park-and-Ride-Möglichkeit
  - DB Haltestelle mit Eisenbahnanschluss
  - VAG-Kundencenter, Salzstraße 3
  - VAG-Zentrum, Besençonallee 99
  - Tarifzonenengrenze
- Gültig ab 20.03.2004

## Bus- und Bahnnetz neu geknüpft

### Achten Sie auf Ihre Linie!

Mit dem Start der Stadtbahn Haslach am 20. März tritt auch der neue Sommerfahrplan der VAG in Kraft. Durch die Einführung der neuen Linie 5 kommt es im gesamten Liniennetz zu einigen Veränderungen. Ganz neu ist beispielsweise der „Wiehre-Shuttle“, der als Buslinie 27 den Wiehre-Bahnhof und die Lorettostraße mit dem Hauptbahnhof verbindet. Im folgenden listen wir die wichtigsten Details des neuen Liniennetzes auf.

#### Linie 5: Rieselfeld - Bissierstraße

Die neue Haslacher Bahn trägt so wie schon vor 40 Jahren die blaue Liniennummer 5. Vom Rieselfeld kommend führt sie durch Haslach und die Unterwiehre zum Bertoldsbrunnen, der für die Haslacher noch nie zuvor so schnell zu erreichen war. Aber auch die Johanneskirche mit dem dortigen Behördenzentrum ist jetzt sehr viel besser angebunden. Das gleiche gilt für die Ziele der Buslinien 10 (Richtung Merzhausen) und 11 (Richtung St. Georgen), die mit nur einem Umstieg an der neuen Haltestelle „Reiterstraße“ zu erreichen sind. Im Tagesverkehr endet die Linie 5 nach einer Fahrt über die Stühlinger Brücke an der Endhaltestelle „Bissierstraße“; abends ist schon am Bertoldsbrunnen „Schluss“.

Genau wie Haslach und die Unterwiehre profitiert das Rieselfeld von der neuen Linie 5, da tagsüber nun durchgehend ein 7,5-Minuten-Takt geboten wird und abends alle 15 bzw. 30 Minuten eine Bahn fährt. „Am Lindenwäldle“ ist außerdem ohne größere Wartezeiten in beide Richtungen (Hauptbahnhof und Gewerbegebiet Haid) der direkte Umstieg in die Linie 6 sichergestellt.

Die Straßenbahnfrequenz zwischen Johanneskirche und Bertoldsbrunnen wird durch die zusätzliche Linie praktisch verdoppelt.

An der neuen Haltestelle „Heinrich-von-Stephan-Straße“ besteht außerdem Anschluss an die Buslinie 27 sowie zu den regionalen Busverbindungen der SüdbadenBus GmbH.

Die bisherige Stadtbahnlinie 7 sowie die Buslinie 12 entfallen, da sie durch die neue Stadtbahnlinie 5 ersetzt werden.

#### Linie 6: Haid - Reutebachgasse

Die für Pendler so angenehme direkte Stadtbahnverbindung vom regionalen Schienen- und Busverkehr am Hauptbahnhof zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Haid bleibt erhalten, wird aber ab sofort von der gelben Linie 6 übernommen. Diese verkehrt künftig im kurzen 7,5-Minuten-Takt zwischen den Endhaltestellen „Reutebachgasse“ in Zähringen und dem Gewerbegebiet „Haid“, das jetzt auch statt „Munzinger Straße“ als Fahrtziel angezeigt wird.

#### Buslinie 10 auf neuem Weg

Mit der Einführung der Linie 27 verkehrt die Buslinie 10 künftig nicht mehr über den Bertoldsbrunnen, sondern fährt von Merzhausen/Au kommend ab der Haltestelle „Weddigenstraße“ über die Kronenstraße zum Stadttheater und Siegesdenkmal. Von dort geht's auf dem bekannten Weg weiter in Richtung Paduaallee. An der neuen Stadtbahnhaltestelle „Reiterstraße“ gibt es eine Umsteigemöglichkeit in die neue Stadtbahnlinie 5; alle weiteren Stadtbahnverbindungen werden an der zentralen Umsteigehaltestelle „Stadttheater“ erreicht.

#### Buslinie 27: der Wiehre-Shuttle

Der Wiehre-Shuttle-Bus wird als Linie 27 fester Bestandteil des Liniennetzes. Sie

beginnt am Wiehrebahnhof und führt über die Türkenlouis- und Lorettostraße zur Heinrich-von-Stephan-Straße und weiter bis zum Hauptbahnhof. In umgekehrter Richtung geht es vom Hauptbahnhof über die Heinrich-von-Stephan-Straße, Lorettostraße und Urachstraße wieder zurück. An der Haltestelle „Lorettostraße“ gibt es in beiden Fahrtrichtungen direkten Anschluss an die Stadtbahnlinie 4. Außerdem wurde der Fahrplan so getaktet, dass die InterCity-Verbindungen nach Norden erreicht werden.

Auch die Fahrgäste der bisherigen Buslinie 14 aus St. Georgen/Am Kirchacker profitieren von den Änderungen: Sie haben ab sofort tagsüber an der Haltestelle „Scherrerplatz“ in Haslach Anschluss an die Linie 5.



Bislang fuhr die Stadtbahn Haslach als Linie 7 bis zum „Pressehaus“. Ab 20. März trägt sie die blaue 5 und fährt weiter durch die Innenstadt und bis zur Bissierstraße (Foto: R. Buhl)

## Stadtbahn-Ausbau

### So geht es weiter

Auch nach Inbetriebnahme der Stadtbahn Haslach geht der Ausbau des Freiburger Stadtbahnnetzes zügig voran. Bereits seit vergangener Herbst wird die Bahntrasse in den Stadtteil Vauban gebaut; 2006 geht diese Linie in Betrieb. Die Streckenführung der Vauban-Bahn durch die östliche Basler Straße zum Bertoldsbrunnen wird allerdings nur wenige Jahre Bestand haben, denn im zweiten Bauabschnitt führt die Stadtbahntrasse über den Werder-, Rotteck- und Friedriching zum Siegesdenkmal. 2007 – so sieht es der im Juli 2003 vom Gemeinderat beschlossene Zeitplan vor – soll hier mit dem Ausbau begonnen werden. Er sorgt für die dringend benötigte Entlastung des

Knotenpunkts am Bertoldsbrunnen. Voraussetzung hierfür ist allerdings der vierspurige Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße, der die Bahnhofsachse als leistungsfähige innerstädtische Nord-Süd-Verbindung vervollständigt. Die Verlagerung des Verkehrs auf diese Achse ermöglicht es, den Werder- und Rotteckring zu einem großzügigen Stadtboulevard mit attraktiven Stadtplätzen und einer Fußgängerzone im zentrale Abschnitt zwischen Werthmannplatz und Rathausgasse umzugestalten.

Die „vordringliche Bedarfsplanung“ enthält derzeit noch fünf weitere Großprojekte: Bereits 2006 soll die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis zum Kapp-

ler Knoten in Angriff genommen werden, wo ab 2008 die Linie 1 ihre Endhaltestelle hat. Die Verlängerung der Stadtbahn nach Zähringen bis zum Anschluss Hans-Bunte-Straße ist zwischen 2007 und 2010 vorgesehen. Von 2010 bis 2013 soll die Stadtbahnlinie nach Gundelfingen realisiert werden. Spätestens 2008 steht auch die Erneuerung der maroden Gleise in der Habsburger Straße an, und im selben Jahr soll der Spatenstich für die Stadtbahn zur neuen Messe erfolgen. Voraussetzung für die Realisierung all dieser Projekte ist jedoch, dass sich die Finanzierung auch weiterhin größtenteils auf Bundes- und Landeszuschüsse stützen kann.

Bauablauf

# Trassenbau in drei Etappen

Kurz vor dem Jahrtausendwechsel, genau am 17. Dezember 1999, war es auf der Höhe des Haslacher Bades soweit: Mit dem ersten Spatenstich gab der damalige Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt den Startschuss für den Neubau der Stadtbahn Haslach.

Den Bau der vier Kilometer langen Trasse hatten die Planer in drei Bauabschnitte unterteilt. Bevor jedoch mit den Tief-, Straßen- und Gleisbauarbeiten begonnen werden konnte, mussten in allen Bauabschnitten zunächst die Ver- und Entsorgungsleitungen neu geordnet werden. Zahlreiche Kanäle sowie viele Kilometer Gas-, Wasser-, Strom- und Telekommunikationsleitungen wurden auf diese Weise im Untergrund entlang der neuen Bahnlinie verlegt.

## Start in Weingarten und in Haslach

Richtig los ging es im Westen an der bestehenden Stadtbahnhaltestelle „Am Lindenwäldle“. Bautechnisch besonders anspruchsvoll in diesem bis zur heutigen Haltestelle „Pressehaus“ reichenden ersten Bauabschnitt war die Verbreiterung der Güterbahnbrücke in der Opfinger Straße. Hier sägten die Spezialisten zunächst Stück für



**Auch im Maschinenzeitalter noch unersetzbar: die menschliche Muskelkraft (Foto: R. Buhl)**

Stück rund sechs Meter der bestehenden Brücke ab. Anschließend verbreiterten sie die Brücke um knapp 15 Meter, um den nötigen Platz für den Geh- und Radweg sowie die Stadtbahn zu schaffen. Auch die Haltestelle für die geplante Verknüpfung mit der auf der Güterbahnstrecke vorgesehenen Breisgau-S-Bahn ist bereits berücksichtigt. Hier gelang ein kleines Meisterstück: fünf Spannbetonfertigteile mit je 15,50 Meter Länge, 2,80 Meter Breite und 30 Tonnen Gewicht wurden an dieser Stelle millimetergenau eingepasst - und das bei laufendem Betrieb sowohl auf der Güterbahnstrecke als auch auf der Brücke selbst!

Sehr anspruchsvoll war auch die komplette Umgestaltung der Ortsmitte Haslach zwischen Dorfbrunnen und Scherrerplatz. Hier bestand die Schwierigkeit vor allem darin, in jeder Bauphase die Erreichbarkeit der Geschäfte zu gewährleisten. Bemerkenswert war die große Geduld, mit der die Haslacher die Bauarbeiten begleiteten. Um sie über den Bauablauf zu informieren, gab es bereits im Vorfeld Informationsveranstaltungen und während des Baus ein Informationsbüro am Scherrerplatz. Auch im Internet konnten sich die Bürgerinnen und Bürger jederzeit aktuell über den Baufortschritt informieren.

Anfang 2002 konnten die Bauarbeiten im 1. Bauabschnitt abgeschlossen werden. Am 12. Oktober 2002 erfolgte die Teilinbetriebnahme der Stadtbahn, die als Linie 7 zwischen der Munzinger Straße und dem Pressehaus verkehrte. Dort bestand direkter Anschluss mit der Buslinie 12 in die Innenstadt.

## Nadelöhr Bahnbrücken

Die Arbeiten im 2. Bauabschnitt zwischen den Haltestellen „Pressehaus“ und „Reiterstraße“ dauerten von April 2001 bis November 2002. Bautechnisch besonders schwierig war hier der Einbau einer Grundwasser-Abdichtung im Bereich der Hauptbahnbrücke. In einem speziell entwickelten Verfahren wurde der gesamte Verkehrsraum auf rund 135 Meter Länge und 17 bis 25 Meter Breite durch überlappende Beto-



**Im Bereich der Bahnbrücken in der Basler Straße mussten Betonmatten eingebaut werden, um die Straße gegen das Grundwasser abzudichten. Die aufwendigen Arbeiten machten im Sommer 2002 eine sechswöchige Vollsperrung dieser Hauptverkehrsstraße erforderlich (Foto: Tiefbauamt)**

nitmatten gegen das Grundwasser abgedichtet. Um ein übermäßiges Ansteigen des Grundwasserspiegels zu verhindern wurden in diesem Bereich zusätzlich Sickerleitungen eingebaut.

Die besondere Schwierigkeit für das Baustellenmanagement bestand darin, dass der gesamte Einbau der Matten bei trockener Witterung erfolgen musste. Da überdies aus technischen Gründen die Bildung einzelner Bauabschnitte nicht möglich war, musste die täglich von 40000 Fahrzeugen benutzte Hauptverkehrsstraße im Sommer 2002 für sechs Wochen voll gesperrt werden. Dank eines vom Tiefbauamt entwickelten weiträumigen und umfangreich beschilderten Umleitungskonzeptes sowie intensiver Öffentlichkeitsarbeit konnte das von vielen befürchtete Chaos jedoch vermieden werden. Dazu hat sicherlich auch die von der VAG zur Entlastung zusätzlich eingerichtete Stadtbahnlinie beigetragen.

## Zielgerade Unterwiewre

Auch bei den Arbeiten im 3. Bauabschnitt in der östlichen Basler Straße zwischen den Haltestellen „Reiterstraße“ und „Johanneskirche“ stellte die Erreichbarkeit für die Anwohner aufgrund des engen Verkehrsraums eine besondere Herausforderung dar. Bautechnisch hervorzuheben ist der komplette Neubau der Brücke über den Hölderlebach sowie der Anschluss an die bestehende Stadtbahnlinie 4 in der Günterstalstraße. Dabei wurden die Gleise bis zur Kaiserbrücke ausgewechselt, was auch eine Querung der stark befahrenen B 31 erforderlich machte. Im Zuge dieser Gleisbauarbeiten hat das Tiefbauamt die Kaiserbrücke saniert und die VAG ihre Gleisanlage in der südlichen Kaiser-Joseph-Straße erneuert. Die Gleisbauarbeiten in diesem Abschnitt wurden in Rekordzeit absolviert, so dass die Linie 4 nur für fünf Wochen im April

und Mai 2003 unterbrochen und durch einen Bus ersetzt werden musste.

Dass die Stadtbahn Haslach trotz aller Schwierigkeiten termingerecht fertiggestellt werden konnte, ist der engen Zusammenarbeit zwischen VAG und Tiefbauamt zu verdanken. Im Auftrag der VAG war das Tiefbauamt für den Tief-, Straßen- und Ingenieurbau sowie das Verkehrsmanagement zuständig. Für die Gleisbauarbeiten, den Fahrleitungs- und sämtliche elektrische Gewerke zeichnete die VAG verantwortlich. Und dafür, dass entlang der Strecke alles schön grün und blüht, sorgte schließlich das Amt für „Stadtgrün und Friedhöfe“.

Die Gesamtbilanz des Stadtbahnbaus ist beeindruckend: Neben sieben neuen und zwei komplett umgebauten Haltestellen stehen dort mehr als 1000 Tonnen Schienen sowie etwa 45 Kilometer verlegte Leerrohre. Insgesamt wurden rund 90000 Quadratmeter öffentliche Verkehrsfläche umgebaut oder erneuert.



**Die Güterbahnbrücke zwischen Haslach und Weingarten wurde erst abgesägt und dann um 15 Meter verbreitert, um Platz für die Stadtbahn zu schaffen. Hier ist auch ein Umsteigepunkt zu der auf der Güterbahntrasse geplanten Breisgau-S-Bahn vorgesehen (Foto: Tiefbauamt)**

## Stadt und Umland

# Öffentlicher Nahverkehr ist eine regionale Aufgabe

Die Stadt Freiburg im Breisgau bildet das Oberzentrum für eine Region, in der rund 600000 Menschen leben. Täglich strömen zirka 55000 Pendler nach Freiburg, im Gegenzug fahren etwa 15000 Freiburgerinnen und Freiburger zu ihren Arbeitsplätzen in der Region, beispielsweise nach Emmendingen, Kirchzarten, Breisach, Bad Krozingen oder Müllheim. Hinzu kommen zahlreiche Schülerinnen und Schüler aus dem Umland, die weiterführende Schulen in Freiburg besuchen, sowie die vielen Ausflügler aus der näheren und fernen Umgebung.

Die genannten Zahlen zeigen deutlich, dass Verkehrsprobleme nicht an Stadt- oder Landkreisgrenzen Halt machen. Vielmehr erfordern die engen Verflechtungen in unserer Region eine gemeinsame Verkehrsplanung, insbesondere auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Bereits vor 10 Jahren, am 31. August 1994, haben sich daher die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie die Stadt Freiburg zum Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) zusammengeschlossen, um gemeinsam das Angebot im ÖPNV in Stadt und Region auszubauen. Grundlage hierfür bildet das „Integrierte Regionale Nahver-

kehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005“ aus dem Jahr 1997. Das Rückgrat dieses Systems ist ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz. Von den in dichter Taktfolge angefahrenen Bahnhöfen aus sorgt der Regionalbus für die Erschließung des Hinterlandes. Innerhalb der Stadtgrenzen übernimmt die Stadtbahn die Funktion, welche die S-Bahn in der Region erfüllt. Sie trägt die Hauptlast der ÖPNV-Erschließung und wird durch ein dichtes Stadtbusnetz ergänzt.

Die Verknüpfung und Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel gewährleistet für die Bürgerinnen und Bürger ein attraktives Angebot, um schnell und bequem von ihrem Wohnort zu ihrer Ausbildungs- oder Arbeitsstätte, zum Einkaufen oder zu den zahlreichen Freizeiteinrichtungen des gesamten Nahverkehrsraumes zu gelangen.

Bestandteil dieses Systems sind – wie beschrieben – auch die „regional bedeutsamen“ Stadtbahnstrecken, die wegen ihrer Lage innerhalb des Gesamtnetzes, wegen der Ziele, die durch sie erschlossen werden, und wegen der zahlreichen Verknüpfungspunkte mit dem S-Bahn- oder Regionalbusnetz über eine hohe Bedeutung für die gesamte Region verfügen.

Die Stadtbahn Haslach ist die erste dieser regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken, die realisiert werden konnte.

Gleichzeitig ist sie neben der Breisacher Bahn und der Elztalbahn eine der drei Pilotstrecken der Breisgau-S-Bahn 2005. Weitere regional bedeutsame Strecken sind die Stadtbahnverlängerungen nach Littenweiler, Zähringen und Gundelfingen. Als Bestandteil der Zwischenstufe der Breisgau-S-Bahn 2005 werden sie in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt.

## AMTSBLATT

**Herausgeberin:**  
Stadt Freiburg im Breisgau  
**Redaktion:**  
Gerd Süßbier, Petra Zinthäfer,  
Eberhard Heusel  
Presse- und Informationsamt  
Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg  
Telefon: 201-1340, -1341, -1345  
Telefax: 201-1399  
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de  
**Verantwortlich:** Walter Preker,  
Presse- und Informationsamt  
**Verlag:**  
Freiburger Stadtkurier  
Verlagsgesellschaft mbH  
Bismarckallee 8, 79098 Freiburg  
**Herstellung:**  
Freiburger Druck GmbH & Co. KG  
**Verteilung:** Haushaltsdeckend. Die aktuelle Ausgabe liegt außerdem an den Pforten der Rathäuser und in den Ortsverwaltungen aus.  
**Auflage:** 104000 Exemplare