

STADTBAHN ZÄHRINGEN

Anschluss nach Norden

Technik.....Seite 2



Beteiligung.....Seite 2



Liniennetz.....Seite 3



Infrastruktur.....Seite 4



■ Die Weichen nach Norden sind gestellt – Am 15. März geht die Stadtbahn Zähringen in Betrieb

Stadtbahn fährt jetzt fast bis nach Gundelfingen

Bislang war das Freiburger Stadtbahnnetz 36,4 Kilometer lang. Mit dem 15. März 2014 ist diese Zahl hinfallen, denn an diesem Tag eröffnet die VAG die neue Stadtbahnlinie Zähringen, die das Streckennetz um 1,8 Kilometer bis Gundelfingen verlängert. Damit wird Realität, was die Stadt und die Gemeinden der Region vor genau zehn Jahren vertraglich vereinbart haben. Die Stadtbahnverlängerung Zähringen verbessert die ÖPNV-Erschließung der nördlichen Stadtteile und die gesamte städtebauliche Situation am nördlichen Stadteingang. Das 24,5 Millionen Euro teure Projekt wurde zu 80 Prozent von Land und Bund bezuschusst, den Rest teilten sich die VAG, der ZRF und die Stadt Freiburg.

2500 Anwohner und 6000 Arbeitsplätze erschlossen

Der neue Streckenabschnitt beginnt an der bisherigen Endhaltestelle Reutebachgasse und verläuft über die Zähringer Straße und die Gundelfinger Straße bis zur Gemarkungsgrenze Gundelfingen, wo sie in einer Wendeschleife endet.

Über insgesamt vier neue, rollstuhlgerechte Haltestellen (siehe Plan) erschließt die Strecke rund 2500 Einwohner, 6000 Arbeitsplätze sowie das Einkaufszentrum an der Gundelfinger Straße und den südlichen Bereich des Industriegebiets Gundelfingen.

Neben der Endhaltestelle entstand außerdem ein großer Park+Ride-Platz für 335 Autos, der Pendlern den Umstieg in den öffentlichen Nahverkehr erleichtert. Die Endhaltestelle ist zugleich eine Drehscheibe im Busnetz mit

zahlreichen Anschlüssen an städtische und regionale Buslinien (siehe Seite 3). Und Radfahrer finden überdachte Radparkplätze und ein Dutzend verschließbare Fahrradboxen für die besonders sichere Unterbringung. Auch an die Fußgänger ist gedacht: Eine Treppe verbindet die Hans-Bunte-Straße mit der P+R-Anlage, sodass die Stadtbahnhaltestelle aus dem Industriegebiet Nord gut zu erreichen ist.

Mehr Platz für Radler und Fußgänger

Mit dem Bau der Stadtbahnlinie wurde auch der Straßenraum von Zähringer und Gundelfinger Straße neu aufgeteilt. Die bisherige Haltestelle Reutebachgasse rückte nach Norden zum Platz der Zähringer und verbindet nun das Stadtteilzentrum besser mit dem Nahverkehr, was vor allem Ältere und Gehbehinderte freuen wird. Das Ortszentrum bietet jetzt mehr Platz für Fußgänger als vorher, und die Tempo-30-Regelung trägt zur Verkehrsberuhigung bei. Erst nördlich der Bahnunterquerung ist wieder Tempo 50 erlaubt. Für Radler gibt



Von der Endhaltestelle ist es nur noch ein Katzensprung nach Gundelfingen

es jetzt erstmals eine ordentliche Verkehrsführung, die sicheres und zügiges Radeln ermöglicht (s. S. 4.)

Mit der Stadtbahnstrecke bis zur Gemarkungsgrenze Gundelfingen ist eine weiterer Baustein des Gesamtprojekts „Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile“ realisiert. Der erste Baustein war die Neugestaltung der Habsburgerstraße, die 2010 eröffnet wurde. Der nächste Schritt könnte frühestens ab 2018 die Verbindung mit der Breisgau-S-Bahn sein, die am nordöstlichen Rand Gundelfingens eine Haltestelle erhalten soll. Voraussetzung hierfür ist, dass die Gemeinde Gun-

delfingen und der Zweckverband Regio Freiburg (ZRF) die Strecke von der Endhaltestelle bis dorthin verlängern.

Verkehrsberuhigung für Zähringen

Letzter Akt des Gesamtprojekts wäre die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der südlichen Zähringer Straße. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau der B31: Erst wenn der bisher nur stadteinwärts führende Ast der B31 zwei stadtauswärtsführende Fahrspuren erhält und damit der Verkehr in beiden Richtungen möglich ist, kann ein Großteil der täglich 40 000 Fahrzeuge Zähringen umfahren. Platz für die zusätzlichen Fahrspuren gibt es auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Nord. Die von Zähringen stadtauswärts führenden Fahrspuren der Isfahanallee könnten dann zurückgebaut werden. Ein Bebauungsplan und der Antrag auf Bundesförderung sollen bis 2016 stehen. Vor 2020 ist jedoch nicht mit dem Start des rund 30 Millionen Euro teuren Projekts zu rechnen.



ZUM GELEIT

Liebe Leserinnen und Leser,

die Verlängerung der Stadtbahn Zähringen bis zur Gemarkungsgrenze Freiburg – Gundelfingen ist ein in mehrfacher Hinsicht besonderes Projekt.

Für den Stadtteil Zähringen bedeutet die Weiterführung ein Gewinn an Wohn- und Lebensqualität sowie eine Stärkung des Stadtteilzentrums. Und zum



ersten Mal in ihrer über einhundertjährigen Geschichte fährt die Stadtbahn über die Stadtgrenze hinaus – ein Zeichen dafür, wie sehr Stadtbahnen in das integrierte Nahverkehrssystem eingebunden und damit Bausteine einer guten regionalen Zusammenarbeit sind.

An dieser Stelle gilt ein herzliches Dankeschön allen, die dieses Projekt möglich gemacht haben, allen voran den Bürgerinnen und Bürgern für ihre Mitwirkung bei der Planung und für die Geduld in der Bauphase, sowie der Bundes- und der Landesregierung und dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), die den größten Teil der Kosten tragen.

Auf den folgenden vier Seiten hat die Amtsblatt-Redaktion für Sie alle wichtigen Informationen rund um die neue Zähringer Linie zusammengestellt.

Dieter Salomon
Oberbürgermeister

■ Brückenbau in Volksfestatmosphäre

Zweieinhalb Jahre Bauzeit und vier Stunden Hochspannung

Über zweieinhalb Jahre dauerten die Bauarbeiten an der Stadtbahn Zähringen, aber das Wochenende vom 22. und 23. September 2012 wird den Ingenieuren und Technikern noch lange in Erinnerung bleiben. Innerhalb von vier Stunden wurde das neue Stadtbahn-Brückenbauwerk in den Bahndamm der Güterbahnlinie geschoben, die für dieses Wochenende gesperrt war.

Bei der spektakulären Aktion bewegten Hydraulikpressen den 3000 Tonnen schweren und 17 Meter langen Betonrahmen, der zuvor neben der Bahnlinie errichtet worden war. Millimetergenau und mit einer Geschwindigkeit von sieben Metern pro Stunde rückten sie das Schwerkraft an seinen Platz. Hunderte von Schaulustigen applaudierten, und nach drei Tagen konnte die Gleislücke wieder geschlossen und die Sperrung der Bahnlinie aufgehoben werden. Das neue Brückenbauwerk, das neben der bisherigen Unterführung entstand, schafft Platz für die Stadtbahn und auch für Radler und Fußgänger.

In den 32 Monaten Bauzeit nach dem ersten Spatenstich am 26. Juli 2011 geschah aber noch viel mehr. Zunächst erstreckten sich die Arbeiten auf den Untergrund, denn fast alle Kanäle und Versorgungsleitungen waren zu erneuern und neu zu sortieren. Deshalb waren neben der VAG und dem Garten- und Tiefbauamt, die das ganze Projekt koordinierten, auch die Deutsche Bahn, die Badenova, die Abwasser Freiburg GmbH und die Telekom mit im Boot. Auch das „Freimachen“ des Baufeldes, die Räumung der Kleingartenanlage Vordermatte an der Gemarkungsgrenze und der Abbruch mehrerer Gebäude gehörten zu den ersten Arbeiten.

Erst dann konnten im Februar 2012 die Gleis- und Straßenbauarbeiten beginnen, in deren Verlauf zunächst der Nordabschnitt zwischen Güterbahn und Wendeschleife mit dem großen P+R-Platz fertiggestellt wurde. Im Jahr 2013 folgten dann die Arbeiten im südlichen Teil zwischen Güterbahn und Isfahanallee. Hier mussten die Arbeiten im öffentlichen Straßen-

raum mit privaten Bauprojekten koordiniert werden.

Besonders aufwendig waren die insgesamt vier Ingenieurbauwerke. Neben der Eisenbahnunterführung waren dies die neue Brücke über den Dorfbach, eine Stützwand an der Haltestelle Berggasse und der Brückensteg zu den westlich der Gundelfinger Straße liegenden Einkaufszentren. Die Dorfbachbrücke musste erneuert werden, weil das alte Bauwerk statisch und von den Abmessungen her nicht geeignet war, die Stadtbahnlinie aufzunehmen. Im Rahmen eines kleinen Festes wurde im vergangenen November die restaurierte Figur des Brückenheiligen Nepomuk angebracht und geweiht. Für den Betrieb der Stadtbahn war außerdem der Bau zweier Gleichrichterwerke sowie eines Gebäudes mit Sozialräumen für das VAG-Personal auf dem P+R-Platz erforderlich.

Letzter Akt der Bauarbeiten war die Montage der Fahrleitungen und der Signalanlagen sowie die Elektroverkabelung. Im Februar 2014 konnte die VAG dann den Probebetrieb aufnehmen und die Schaffner auf der neuen Strecke schulen.

Zum Abschluss pflanzte die VAG noch 180 Bäume, und die Stadt legte einige kleinere Grünflächen an. Außerdem wird der Dorfbach auf einer Länge von 230 Metern renaturiert; beim P+R-Platz ist das schon passiert, unterhalb der Dorfbachbrücke beginnen die Arbeiten demnächst.

TECHNIKFAKTEN

500 Tonnen Stahl

Streckenlänge:	1800 m
Haltestellen:	4
Schienen:	7200 m
Schienenstahl:	500 t
Fahrleitungen:	6400 m
Leitungsmasten:	79
Bodenaushub:	30000 m ³
Schüttmaterial:	33000 m ³
Asphalt:	13000 t
Beton:	1200 m ³
Pflaster:	11000 m ²
Baumpflanzungen:	180



Der Einschub des neuen Brückenteils (oben) geriet im September 2012 zum Spektakel. Die neue Durchfahrt schafft viel Platz für die Stadtbahn sowie einen Fuß- und Radweg.

■ Bürgerbeteiligung mit EU-Unterstützung

Planung unter vielen Blickwinkeln

Wohl nie zuvor ist in Freiburg ein Verkehrsprojekt unter so ausführlicher Beteiligung der Bürgerschaft geplant worden. Möglich wurde dies durch das EU-Projekt „GenderAlp!“, an dem die Stadt Freiburg ab 2005 teilgenommen hat. Dabei haben die Fachleute systematisch die Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit berücksichtigt. Mit Erfolg: Die Verlängerung der Stadtbahn stieß im Stadtteil auf breite Akzeptanz – und der Gemeinderat beschloss, dieses Projekt mit oberster Priorität anzugehen.

Jeder Mensch sieht seine Umgebung mit eigenen Augen – und entsprechend unterschiedlich sind die Bedürfnisse. All diese versuchen die planenden Fachleute in den Büros der Stadtverwaltung und der Verkehrs AG natürlich zu berücksichtigen – doch erst das Wissen der „Experten vor Ort“ macht die Planung rund. Wo sind die Geheimwege, die Kinder gerne benutzen? Wo sind die Hindernisse für Rollstühle oder Rollatoren? Wo machen die Älteren gerne mal eine

Pause? Welche Zufahrt ist unübersichtlich und daher gefährlich? Wo kommen die Kunden von Bäckerei und Blumenladen her?

Um diesen „Wissensschatz“ zu bergen, hat die Stadtverwaltung in Zähringen alle Register gezogen. Zwischen Oktober 2005 und

November 2006 fanden mehrere Workshops mit der Bevölkerung, diverse Stadtteilrundgänge mit unterschiedlichen Gruppen (Männer, Frauen, Kinder, Jugendliche, Ältere, Behinderte) und Arbeitsgespräche mit Geschäftsleuten statt. Außerdem gab es begleitende,

interdisziplinär besetzte Gremien. Letztlich konnten sich alle, die sich beteiligen wollten, aktiv in den Planungsprozess einbringen – manchen genügte dafür die einmalige Teilnahme an einer Informationsveranstaltung, andere rangen bis zuletzt um Details der Planung.

Und was ist unter dem Strich rausgekommen? Grundlegende Veränderungen hat es nicht gegeben; doch zwei Dinge haben sich auf jeden Fall gelohnt: Für die Planer war es das gute Gefühl, wirklich alle Aspekte berücksichtigt zu haben. Eine Überraschung im Sinne von „hätten wir das mal vorher gewusst“ wird es in Zähringen eher nicht geben. Und zum Zweiten hat „GenderAlp!“ zu hoher Akzeptanz im Stadtteil geführt, die selbst in den heißesten Bauphasen mit massiven Verkehrseinschränkungen nicht dauerhaft gelitten hat. Und das Beste von allem: Mitte März 2014 rollt die Bahn – das hätte zum Abschluss des Beteiligungsprozesses vor rund sieben Jahren kaum jemand geglaubt.



Möglichst viele Bevölkerungsgruppen sollten in Zähringen als „Experten vor Ort“ mitplanen. Hier ein Foto vom Stadtteilrundgang der Menschen mit Behinderung im Oktober 2005. (Foto: S. Bootz)

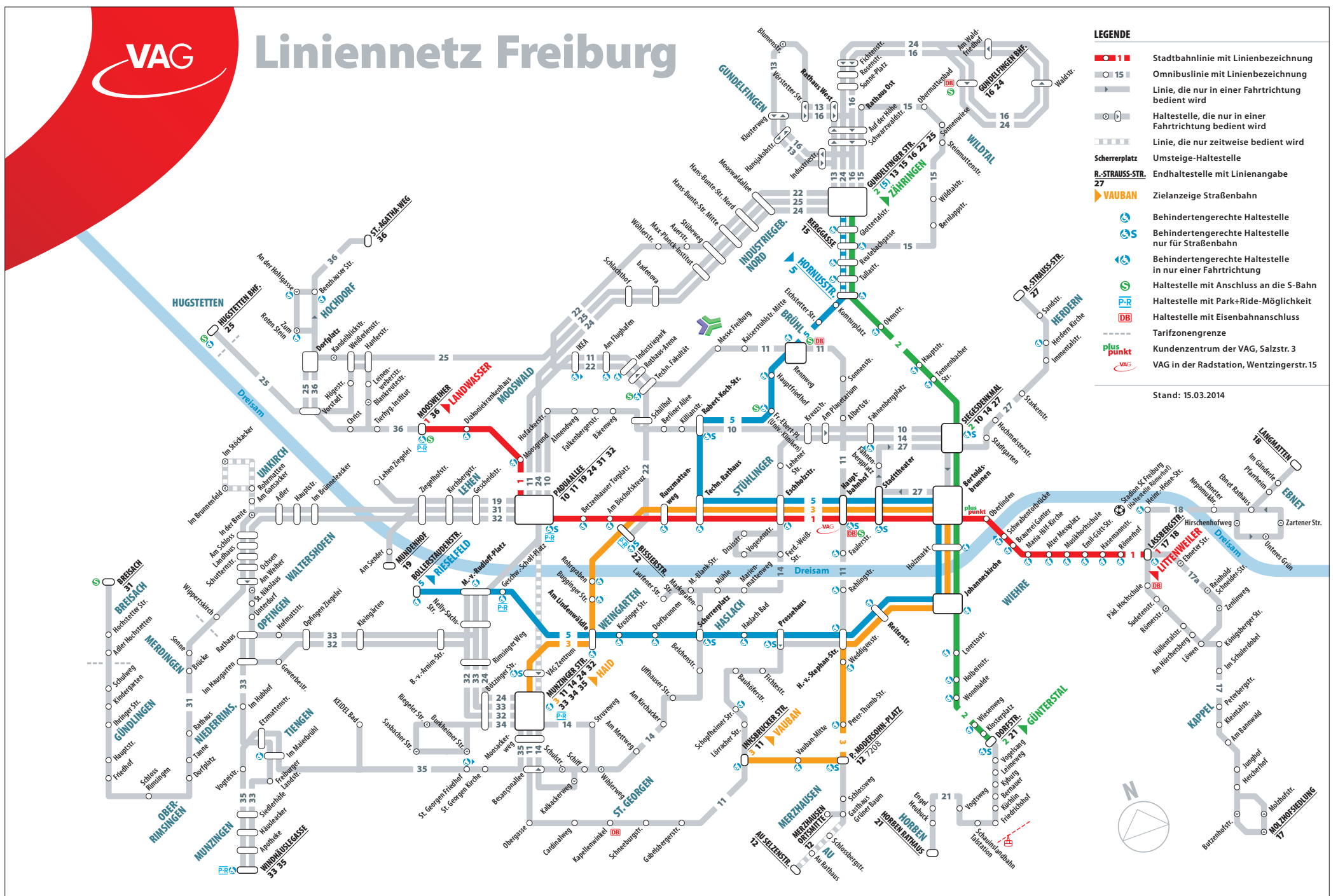
FINANZIERUNG

Kosten und Zeit – alles nach Plan

Die Stadtbahnverlängerung Zähringen wurde nicht nur vor der geplanten Frist, sondern auch innerhalb des vorgesehenen Kostenrahmens fertiggestellt. Die Investitionen für das gesamte Projekt einschließlich des Park-and-Ride-Platzes belaufen sich auf 24,5 Millionen Euro netto. Bau- und Kostenträger ist die Freiburger Verkehrs AG (VAG).

80 Prozent der förderfähigen Kosten kommen als Zuschuss nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von Bund und Land (siehe Seite 4). Förderfähig sind, vereinfacht gesprochen, alle unmittelbar durch den Stadtbahnbau verursachten Kosten. Nicht förderfähig waren Teile des Straßenumbaus, der Rad- und Gehwege und Fahrradabstellplätze.

Da diese Stadtbahnverlängerung innerhalb des Konzepts „Breisgau-S-Bahn 2020“ als „regional bedeutsam“ eingestuft ist, finanziert der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) einen Teil der nicht durch Bundes- oder Landeszuschüsse getragenen Kosten. Der Eigenanteil der Freiburger Verkehrs AG beträgt knapp 5,4 Millionen Euro.



Stand: 15.03.2014

■ Direktanschluss zum Hauptbahnhof – Busverbindungen in die Regio neu geordnet

Außer der 2 fährt in Spitzenzeiten auch die Linie 5 nach Zähringen

Doppelt hält besser: Mit Eröffnung der Stadtbahnverlängerung fährt nicht nur die Linie 2 nach Zähringen, sondern in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags auch die Linie 5. Das ist besonders für Bahnpendler interessant, da Zähringen damit Direktanschluss an den Hauptbahnhof erhält.

Im Wesentlichen bleibt mit der Eröffnung des neuen Streckenabschnitts das Bus- und Stadtbahnnetz weitgehend unverändert. Alle vier Stadtbahnlinien werden tagsüber wie gewohnt im 7,5-Minuten-Takt fahren. Bei den Linien 1 und 3 ergeben sich keinerlei Änderungen. Für die Stadtbahnlinie 2 aus Günterstal ist jetzt folglich nicht mehr an der bisherigen Endhaltestelle Reutebachgasse Schluss, sondern erst an der Wendeschleife „Gundelfinger Straße“. Eine längere Strecke legt jetzt auch zeitweise die Linie 5 aus dem Rieselfeld zurück. Während sie bislang in der Hornusstraße wendete, geht es nun in den Spitzenzeiten weiter bis zur Endhaltestelle in Zähringen. Dort gibt es also tagsüber je nach Tageszeit

„Mooswaldallee“, sondern an der neuen Stadtbahnwendeschleife „Gundelfinger Straße“. Dadurch wird Linie 23 hinfallig, die bisher zwischen Mooswaldallee und Hornusstraße verkehrte.

Auch bei den Bussen der Linien 15 und 16, die Gundelfingen und das Wildtal andienen, ergeben sich Änderungen. So endet die Linie 16 an der Gundelfinger Straße. Die Linie 15 bietet Umsteigemöglichkeiten auf die Stadtbahn sowohl an der Berggasse als auch an der Gundelfinger Straße.

Die Omnibuslinie 27 wird noch bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn Messe über den Bertoldsbrunnen geführt.

Drehscheibe für das regionale Busnetz

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Zähringen gelten in der Region auch neue Bus- und Bahnfahrpläne. Für die Verbindungen ins Freiburger Umland gibt es dabei erhebliche Veränderungen – und eine neue Drehscheibe für den Busverkehr an der Endhaltestelle Gundelfinger Straße.

Die Südbadenbus (SBG) nutzt die Inbetriebnahme der Stadtbahn, um ihren Fahrplan für die Region nördlich von Freiburg grundsätzlich neu zu ordnen. So erhalten viele Linien neue Routen. Und am Bahnhof in Denzlingen entsteht – zunächst provisorisch – ein kleiner Busbahnhof, der den Umstieg vom Zug zum



Die „Gundelfinger Straße“ ist eigentlich keine Endhaltestelle, sondern eine große Umsteigestelle: vom Auto oder Rad auf die Bahn, vom Bus zur Bahn, von Bus zu Bus oder von der Bahn in den Bus – ganz nach Belieben und Fahrtziel.

Neue Endhaltestelle für die VAG-Busse

Da viele der Freiburger Omnibuslinien auf die Stadtbahnstrecken ausgerichtet sind, ergeben sich auch Änderungen im Busverkehr. Betroffen sind dabei die Buslinien 22, 24 und 25. Diese enden nicht mehr wie bisher an der Haltestelle



Clevere lassen Auto oder Rad an der Gundelfinger Straße stehen und fahren bequem per Bahn in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof.

Bus oder von Bus zu Bus erleichtert.

Auch die Firma Binninger aus Vörstetten, die die 200er-Linien im RVF betreibt (Anbindung von Vörstetten, Reute, Nimburg), ordnet zu diesem Zeitpunkt die Linien neu. Prinzipiell gibt es künftig bessere Verbindungen und mehr Fahrten. Allerdings ist in der Regel der Umstieg an der Gundelfinger Straße auf die VAG-Stadtbahn erforderlich, während es vorher (wenn auch mit weniger Fahrten) direkt zum Zentralen Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof Freiburg ging. Zusätzlich zu den Buslinien

der VAG (siehe oben) verkehren folgende regionale Buslinien ab der Haltestelle Gundelfinger Straße:

- Linie 200: „Schnellbus“ Freiburg ZOB – Gundelfinger Straße – Vörstetten (eine Fahrt Mo – Fr)
- Linie 201: Gundelfinger Straße – Vörstetten – Reute – Nimburg (Mo – Fr in der Regel stündlich, mit Zusatzfahrten in der Hauptverkehrszeit)
- Linie 200.1: Freiburg ZOB – Gundelfinger Straße – Wasser – Emmendingen (einzelne Fahrten zur Hauptverkehrszeit und abends)

- Linie 7206.1: Freiburg ZOB – Gundelfinger Straße – Waldkirch – Bleibach (eine Fahrt)
- Linie 7209.1: Freiburg ZOB – Gundelfinger Straße – Denzlingen (einzelne Fahrten morgens/abends)
- Linie 7203 (neu): Freiburg ZOB – Gundelfinger Straße – Denzlingen Heidach – Denzlingen Bahnhof (Mo – Fr einzelne Fahrten zur Hauptverkehrszeit, samstags und sonntags stündliches Angebot)

Fahrplaninformationen im Internet unter:
 • www.vag-freiburg.de
 • www.rvf.de
 • www.suedbadenbus.de

P+R UND B+R

Umsteigen leicht gemacht

Was führt am besten in die Stadt – Auto, Rad oder Bahn? Alle, die aus dem nördlichen Umland nach Freiburg pendeln, können aus dem „oder“ jetzt getrost ein „und“ machen: Der große Auto- und Fahrradparkplatz an der Endhaltestelle macht den bequemen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln möglich.



In den Fahrradboxen lassen sich auch hochwertige Drahtesel sicher parken.

Mit dem Auto in die Stadt fahren ist toll – theoretisch. In der Praxis nerven Staus und Warteschlangen an den Parkhäusern. Außerdem schädigen die Sonne und Abgase die Gesundheit der Stadtbewohner. Das alles entfällt beim Radfahren. Doch nicht alle mögen das morgendliche Konditionstraining samt Umziehen am Arbeitsplatz, wenn Freiburgs Wetter doch mal wieder nicht so wie in Italien ist. Clevere und Bequeme lassen ihr Auto oder Fahrrad deswegen schon am Stadtrand stehen und steigen in die Stadtbahn um.

Damit das so einfach wie möglich klappt, gibt es an der Endhaltestelle „Gundelfinger Straße“ einen großen Auto- und Fahrradparkplatz. Hier finden 335 Autos und Dutzende Fahrräder einen kostenlosen Stellplatz dicht am Gleis. Für Rollstuhlfahrer gibt es vier eigene Plätze, auch Car-Sharing-Parkplätze sind vorgesehen. Und nicht nur Frauen wird freuen, dass es dank guter Beleuchtung keine Angst-Ecken gibt.

Die Fahrradparkplätze sind überdacht – so wie insgesamt 100 der 150 Stellplätze entlang der neuen Strecke. Wer mit einem hochwertigen Drahtesel unterwegs ist, kann – monatlich, halbjährlich oder jährlich – eine der zwölf Fahrradboxen mieten, die perfekten Wetter- und Diebstahlschutz bieten. Infos zur Vermietung gibt es per E-Mail an: fahrradboxen@stadt.freiburg.de.

Neue Verkehrsführung in Zähringens Mitte

Alles neu für alle

Zwar heißt das Projekt „Stadt-bahnverlängerung Zähringen“, doch de facto hat der Stadtbahnbau im Herzen Zähringens Auswirkungen für alle Verkehrsarten und -teilnehmer. Neben den Stadtbahn-Reisenden profitieren auch Radfahrer und Fußgänger erheblich von dem Umbau. Die zuvor stellenweise katastrophalen Verhältnisse gehören der Vergangenheit an.

Anders als früher hat jetzt nicht mehr der Durchgangsverkehr oberste Priorität. Während er vor dem Umbau bis zu 60 Prozent des Verkehrs im Zähringer Ortskern ausmachte, soll ein Großteil künftig die leistungsfähige Umgehungsstraße nutzen. Das ist in jedem Fall schneller, denn in Zähringen gilt bis zur Güterbahnbrücke aus Lärmschutzgründen durchgängig Tempo 30. Außerdem ist die Fahrbahn an vielen Stellen so schmal, dass Radfahrer nicht mit ausreichendem Abstand überholt werden können. Daher gilt für den Autoverkehr der klare Tipp: Wer von Norden kommend Richtung Innenstadt fährt oder in umgekehrter Richtung nach Gundelfingen will, fährt am besten über die B 3, die auf diesem Streckenabschnitt Isfahanallee heißt.

Wer mit dem Rad unterwegs ist, wird erfreut feststellen, dass jetzt endlich eine entspannte Fahrt durch Zähringen möglich ist. Weil aber nicht überall genug Platz für eine einheitliche Lösung für den Radverkehr war, wechseln sich verschiedene Formen der Wege-

führung ab. So gibt es teilweise separate Radwege (Zähringer Straße bis Kirchhofweg), Schutzstreifen (Johannesgasse bis zur Bernlappstraße) oder Radstreifen (Gundelfinger Straße stadteinwärts). Dazu kommen Streckenabschnitte, wo der Platz für einen separaten Radstreifen oder Radweg nicht gereicht hat. Hier fahren die Radler – wie in Tempo-30-Zonen üblich – im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn mit.

Die engste Stelle findet sich zwischen Bernlappstraße und Berggasse. Hier war zum Teil nicht mal genügend Platz für einen eigenen Gleiskörper, sodass sich Stadtbahn, Autos und Radfahrer die Fahrbahn teilen müssen. Eine Verbreiterung des Straßenraumes wäre nur mit dem Abriss weiterer Häuser möglich gewesen. Aber auch so läuft es verblüffend reibungslos – und für Radler ist es ohnehin am sichersten, wenn sie im direkten Blickfeld der Autofahrer unterwegs sind.

Um zu verhindern, dass Radler von überbreiten oder schlecht geparkten Autos behindert werden, sind die parallel zur Straße angelegten Parkplätze meist extra breit. Dadurch ragen auch Lieferfahrzeuge nicht in die Fahrbahn, und Radler werden nicht durch unvorsichtig geöffnete Türen gefährdet.

Ab der Güterbahnbrücke haben die Radfahrer stadtauswärts dann die Wahl: Entweder fahren sie weiter gemeinsam mit den Autos auf der gut ausgebauten Straße – oder sie benutzen den zum Radeln freigegebenen Gehweg mit.



Kaum wiederzuerkennen ist die Zähringer Straße, wie diese Vergleichsaufnahmen vor Baubeginn und nach der Fertigstellung zeigen. Endlich gibt es für alle Verkehrsarten ausreichend Platz. (Foto oben: A. Schödel)

Eine kleine Besonderheit gibt es noch für alle, die vom P+R-Platz an der Wendeschleife auf kürzestem Weg Richtung Industriegebiet Nord fahren wollen. Ausnahmsweise ist das Radfahren auch auf der linken Seite über die Brücke der

B 3 erlaubt. Wegen entgegenkommender Radler, Fußgänger und an Einmündungen ist aber höchste Vorsicht und der möglichst rasche Wechsel auf die „richtige“ rechte Seite empfohlen.

Unterm Strich haben es die Fachleute im Garten- und Tiefbauamt geschafft, unter räumlich teils sehr schwierigen Rahmenbedingungen gute Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu finden. Lob gibt es dafür sogar vom sonst eher kritisch eingestellten ADFC. Auf seiner Freiburger Internetseite schreibt der Fahrradclub: „Die katastrophale Situation des Radwegs in Zähringen hat sich im Zuge der Umbaumaßnahmen bezüglich der Stadtbahnerweiterung nach Gundelfingen stark verbessert.“ Lediglich die Schutzstreifen sieht der ADFC wegen des Abstands zu parkenden Kfz skeptisch.

Ganz zuletzt seien die genannt, die uneingeschränkt vom Umbau profitieren: Fußgänger und Stadtbahnnutzer. Erstmals gibt es in Zähringens Ortsmitte fast überall ausreichend breite und bestens begehbare Wege. Da ist es fast schon schade, dass die nächste Stadtbahnhaltestelle jetzt so schnell erreicht ist...



Neues Leben in Zähringens Mitte: Vom Bau der Stadtbahn profitiert der ganze Stadtteil.

Über 200 Millionen Euro Investitionen bis 2020 – Bis zu 80 Prozent Zuschüsse

Volle Kraft voraus beim Stadtbahnbau

Freiburg dreht ein großes Rad: Die Stadtbahnverlängerung Zähringen ist nur eines von mehreren Stadtbahn-Großprojekten, die derzeit im Bau sind oder deren Bau demnächst beginnt. Bis 2020 wird das Freiburger Liniennetz deutlich anders aussehen als heute.

Im Sommer 2012 hat der Freiburger Gemeinderat mit großer Mehrheit ein ehrgeiziges Stadtbahn-Ausbauprogramm beschlossen. Insgesamt 224 Millionen Euro sollen bis 2020 in Neubaustrecken (110 Mio. Euro), die Sanierung bestehender Strecken (38 Mio.), Fahrzeuge (57 Mio.), eine neue Abstellhalle (8 Mio.) und Betriebs- und Geschäftsausstattung (11 Mio.) fließen. Abzüglich der erwarteten Zuschüsse von 91 Millionen verbleibt bei der VAG ein Eigenanteil von 133 Millionen, der längerfristig über Kredite finanziert werden muss.

Um die VAG nicht zu stark zu belasten, beschloss der Gemeinderat

damals im Grundsatz, in den sechs Haushaltsjahren von 2015 bis 2020 insgesamt 24,5 Millionen als Verlustabdeckung bereitzustellen. Für Oberbürgermeister Dieter Salomon eine Entscheidung mit Weitsicht: „Mit dieser Strategie holt die Stadt Fördermittel von über 90 Millionen Euro nach Freiburg.“ Klar sei aber auch, dass nur gebaut wird, wenn Förderbescheide vorliegen.

Das ist bei der Stadtbahn Messe der Fall: Seit vergangener Sommer sind die Arbeiten im Gange; derzeit steht der Neubau der Breisacher Brücke auf dem Programm. Ende 2015 soll der erste Bauabschnitt der neuen Linie 4 bis zur Technischen Fakultät in Betrieb gehen. 2017, so der Plan, wird die Gesamtstrecke fertig.

Bis dahin sollte auch der Neubau der Linie über Kronen- und Werthmannstraße sowie Rotteck- und Friedrichring bis zum Siegesdenkmal weit fortgeschritten sein. Leitungsverlegungen als erste Vorarbeiten sind bereits im Gange. Ende 2018 sollen die ersten Bahnen bis zum Siegesdenkmal rollen.

Das letzte größere Neubauvorhaben ist die Stadtbahn durch die Waldkircher Straße, die das neue Stadtquartier auf dem Gelände des Güterbahnhofs anschließt und gleichzeitig die sanierungsbedürftige Route durch die Komturstraße ersetzen soll.

Allen Projekten gemeinsam ist, dass sie noch nach dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschusst werden.

Dieses Bund-Länder-Programm fördert Verkehrsprojekte mit bis zu 80 Prozent. Ende 2018 läuft es aber aus, und ein Nachfolger ist noch nicht in Sicht.

Neue Linie 4 führt zur Messe

Das künftige Liniennetz könnte wie folgt aussehen: Bei den heutigen Linien 1 und 3 wird es wohl keine Änderungen geben. Die Rieselfeld-Linie 5 soll in Zukunft nach der „Heinrich-von-Stephan-Straße“ über die Kronen- und Werthmannstraße zum Stadttheater und Siegesdenkmal führen. Wendepunkt für die 5 wäre dann wohl gehabt die Hornusstraße.

Ganz neu im Netz gibt es die Linie 4, die von Zähringen über Bertoldsbrunnen und Technisches Rathaus zur Messe führen soll. Ebenfalls den Schwenk über Hauptbahnhof und Technisches Rathaus macht die Linie 2, die von Günterstal kommend an der Hornusstraße endet.



Der Ausbau des Stadtbahnnetzes hat auch in den kommenden Jahren Vorrang.

IMPRESSUM

Stadt Freiburg im Breisgau
Presse- und Öffentlichkeitsreferat
Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg
www.freiburg.de/amtsblatt

Redaktion Amtsblatt:
Gerd Süßbier, Eberhard Heusel,
Alexander Sancho-Rauschel
Telefon: 2 01-13 40, -1341, -1345
Telefax: 2 01-13 99, E-Mail:
amtsblatt@stadt.freiburg.de

Fotos (soweit nicht anders gekennzeichnet): Albert J. Schmidt

Verantwortlich für den Inhalt:
Walter Preker

Verlag: Freiburger Stadtkurier
Verlagsgesellschaft mbH,
79098 Freiburg, Tel. 20 71 90

Herstellung: Freiburger Druck
GmbH & Co. KG, 79115 Freiburg
Datum: März 2014

Freiburg 
IM BREISGAU
AMTSBLATT