

4 STADTBAHN ZUR MESSE



Liniennetz.....Seite 2/3



Städtebau.....Seite 4



Ausbau.....Seite 4



AMTSBLATT
Dezember 2015

■ Am 11. Dezember geht der erste Bauabschnitt der Stadtbahn Messe bis zur Technischen Fakultät in Betrieb

Stadtbahnanschluss für Anwohner, Beschäftigte und Messebesucher

Die Stadt Freiburg wächst, und mit ihr das Nahverkehrsnetz. Am Freitag kommender Woche, dem 11. Dezember, geht ein weiteres Teilstück des Liniennetzes in Betrieb: die Messelinie zwischen Robert-Koch-Straße und der Technischen Fakultät am Flugplatz. Das noch fehlende etwa 1 Kilometer lange Reststück bis zur Hermann-Mitsch-Straße mit der Haltestelle für das geplante SC-Stadion und der Wendeschleife neben den Messehallen soll bis Ende 2018 folgen. Mit dem 11. Dezember tritt auch der neue VAG-Liniennetzplan in Kraft, der im Stadtbahn- und Busverkehr weitgehende Änderungen mit sich bringt (siehe Seite 2).

Die neue Linie trägt die Nummer 4 und schließt damit die Lücke, die bislang in der Liniennummerierung von 1 bis 5 bestand. Die Bahn verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt und trägt die Schmuckfarbe Magenta. Zwischen dem Bertoldsbrunnen und der Technischen Fakultät braucht sie 13 Minuten Fahrzeit. Weil die Wendeschleife noch fehlt, wechselt die Bahn bei der vorläufigen Endhaltestelle „Technische Fakultät“ mit einer

der neuen Strecke – hinzu kommen noch einmal 1600 Studierende an der Technischen Fakultät.

Vor allem aber für die Messe Freiburg und die Rothausarena läutet die Messelinie eine neue Ära ein. Denn für die jährlich 80 000 Besucherinnen und Besucher der Messen und der Konzerte bietet sich nun ein Stadtbahnanschluss in fußläufiger Entfernung, sodass auf das Auto in Zukunft verzichtet werden kann. Und mit dem neuen Stadion des SC Freiburg am Wolfsbuck kommen perspektivisch etwa 20-mal im Jahr weitere 10 000 bis 20 000 Fahrgäste pro Heimspiel hinzu.

Die neue Trasse zweigt an der Haltestelle „Robert-Koch-Straße“ vom bestehenden Stadtbahnnetz

Alles neu ab der Robert-Koch-Straße

ab und führt durch die Breisacher Straße und die Berliner Allee bis zur vorläufigen Endhaltestelle „Technische Fakultät“. In der Breisacher Straße verläuft die Stadtbahn in Mittellage. Auf Höhe des Klinikboulevards mit der großen Ringskulptur liegt die Haltestelle „Killianstraße“, durch die sich die Erreichbarkeit des Klinikums für Besucher wie auch die vielen tausend Angestellten deutlich verbessert. Westlich der Haltestelle entstand eine ampelgeregelte Kreuzung, die sowohl für die Killianstraße als auch für den heutigen Klinik-Parkplatz die Zu- und Ab-

fahrt in alle Richtungen ermöglicht.

Unmittelbar vor dem „Gässle“ der Westarkaden folgt dann die Haltestelle „Berliner Allee“, die das im Bau befindliche Verwaltungszentrum der Universität, das Hotel „Stadt Freiburg“ und die Sportanlagen in der Ensisher Straße mit dem Eisstadion erschließt. Die Trasse biegt dann in die Berliner Allee ab. Auch hier fährt sie in Mittellage bis zur Haltestelle „Elsässer Straße“, die als kombinierte Bus- und Stadtbahnhaltestelle angelegt ist. Dort kann der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln auf kurzem Weg erfolgen. Von dort geht es unter der Breisacher Bahn hindurch bis zur Haltestelle „Technische Fakultät“.

Stadtbahnanschluss für 4000 Anwohner und 6000 Arbeitsplätze

Weiche vom Hin- auf das Rückgleis. Die 1,5 Kilometer lange Strecke erschließt jetzt nicht nur Wohnquartiere mit rund 4000 Menschen, sondern noch mehr Arbeitsplätze. Im Universitätsklinikum, dem Solar Info Center, dem Fraunhofer-Institut ISE sowie in der Technischen Fakultät arbeiten insgesamt rund 6000 Personen im Einzugsbereich



Hier geht's weiter: Vor der Technischen Fakultät, wo jetzt die Gleise enden, soll bis zum Jahr 2018 die Strecke bis zu den Messehallen an der Hermann-Mitsch-Straße (im Hintergrund) verlängert werden. (Foto: A. J. Schmidt)

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

nirgendwo hat sich Freiburg in den letzten Jahren so stark verändert wie im Westen: Was vor Jahren mit dem Bau der Technischen



Fakultät und der neuen Messe begann, hat mit den Wohn- und Geschäftsvierteln entlang der Berliner Allee eine konsequente Fortsetzung gefunden. Jetzt erhalten diese Quartiere und

vor allem auch der Stadtteil Mooswald Anschluss an das Stadtbahnnetz mit der neuen Linie 4.

Die Bedeutung dieses Stadtbahnprojekts lässt sich mit einer einzigen Zahl beschreiben: 10 000 – so viele Menschen wohnen und arbeiten im Einzugsbereich um die vier neuen Haltestellen. Dazu kommen noch rund 1600 Studierende an der Technischen Fakultät – Tendenz steigend.

An dieser Stelle gilt ein herzliches Dankeschön allen, die dieses Projekt möglich gemacht haben, allen voran den Bürgerinnen und Bürgern für ihre Geduld in der Bauphase sowie der Bundes- und der Landesregierung, 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 Messelinie zusammengestellt.

Dieter Salomon
Oberbürgermeister

Mit der Inbetriebnahme tritt der Jahresfahrplan 2016 in Kraft

Zahlreiche Änderungen bei Bus- und Bahnlinien

Mit der Eröffnung der Stadtbahn Messe bis zur Technischen Fakultät am 11. Dezember tritt zeitgleich der Jahresfahrplan 2016 der Freiburger Verkehrs AG (VAG) in Kraft. Wichtigste Änderungen – neben der neuen Linie natürlich – sind der dichtere Stadtbahnakt an Sonntagen und einige Neuerungen im Bus-Liniennetz.

im 10-Minuten-Takt, weil im Abschnitt „Bertoldsbrunnen“ – „Hornusstraße“ künftig 2 Linien parallel unterwegs sind (2 und 4), besteht hier tagsüber künftig alle 5 Minuten eine Fahrtmöglichkeit.

Die übrigen Stadtbahnlinien 1, 3 und 5 bleiben sowohl in der Streckenführung als auch im Takt unverändert. Das bedeutet: Tagsüber fährt alle sechs Minuten eine Stadtbahn der Linie 1 von Littenweiler nach Landwasser und zurück. Auf der 3, die vom Vauban in die Haid fährt, sowie auf der 5, die vom Rieselfeld kommend über den Bertoldsbrunnen und den Hauptfriedhof zur Hornusstraße und in Spitzenzeiten weiter bis nach Zähringen führt, bleibt es beim bisherigen 7,5-Minuten-Takt.

Neu ist allerdings bei allen Linien, dass an Sonntagen in der Zeit von 13 bis 19.30 Uhr alle 10 Minuten eine Bahn fährt. Bisher war das nur alle 15 Minuten der Fall. Die VAG reagiert damit auf eine verstärkte Nachfrage im sonntäglichen Freizeitverkehr.

Mit dem Fahrplanwechsel kommt es zu deutlichen Verbesserungen bei der Anbindung des Industriegebiets Nord. Allerdings werden die Fahrtrouten der Buslinien 10 und 25 in den nächsten Monaten noch von den Bauarbeiten in der Hans-Bunte-Straße beeinflusst.

So fährt die Linie 10 von der Paduaallee kommend zunächst den bisherigen Weg bis zur Haltestelle „Falkenbergstraße“ und biegt dort Richtung Westbad ab. In der Ensisheimer Straße gibt es die neue Haltestelle „Türkheimer Straße“. Die Linie 10 biegt dann Richtung Norden in die Berliner Allee ab. Bei der „Elsässer Straße“ besteht eine direkte Umsteigemöglichkeit in die Stadtbahnlinie 4. Bus und Stadtbahn nutzen hier die gleichen Bahnsteige. Auf Höhe der Messe biegt die Linie 10

in die Hermann-Mitsch-Straße ab und fährt über die Lembergallee weiter in die Tullastraße. Während der Bauarbeiten in der Hans-Bunte-Straße, die noch einige Monate dauern werden, fährt der Bus dann durch die Zinkmattenstraße bis zur Endstation „Gundelfinger Straße“.

Von den Straßensanierungen ebenfalls betroffen ist die Omnibuslinie 25. Diese fährt von Hochdorf kommend ab der Lembergallee über die Tullastraße und weiter über die Robert-Bunsen-Straße zur Endstelle „Gundelfinger Straße“. Mit der neuen Linienführung für den 10er- und 25er-Bus können die bisherigen Omnibuslinien 22 und 24 entfallen.

Die Buslinie 36, die aus Hochdorf kommend bisher an der Stadtbahnhaltestelle „Moosweier“ endete, wird im neuen Fahrplan bis zur Bissierstraße verlängert. Der Fahrweg ab Landwasser führt durch die Elsässer Straße und die Berliner Allee. Sie hat damit direkte Verknüpfungspunkte zu drei Stadtbahnlinien: Zur Linie 1 an der Haltestelle „Moosweier“, zur Linie 4 an der Haltestelle „Elsässer Straße“ und zur Linie 3 an der „Bissierstraße“.

Änderungen ergeben sich auch für die Omnibuslinie 11, die am Hauptbahnhof startet und von der „Munzinger Straße“ über die Westrandstraßen bis zur „Paduaallee“ verlängert wird. Dabei werden einige Fahrten auch durch den Stadtteil Rieselfeld geführt. Diese Linie wird im Tagesverkehr alle 15 Minuten fahren.

Hauptbahnhof startet und von der „Munzinger Straße“ über die Westrandstraßen bis zur „Paduaallee“ verlängert wird. Dabei werden einige Fahrten auch durch den Stadtteil Rieselfeld geführt. Diese Linie wird im Tagesverkehr alle 15 Minuten fahren.

Busnetz neu geknüpft

Die Linie 27 wird bis zur Eröffnung der Stadtbahn Rotteckring ab dem Siegesdenkmal künftig über den Friedrichring und die Bismarckallee zum Hauptbahnhof geführt, fährt also nicht mehr durch die Kaiser-Joseph-Straße.

Fahrgäste, die von der Munzinger Straße kommend Richtung Eugen-Keidel-Bad wollen, fahren vom 11. Dezember an mit der Buslinie 34. Die Linie 35 wird im neuen Konzept im Gewerbegebiet Haid die Haltestellen „Bötzingenstraße“, „Riegeler Straße“, „Burkheimer Straße“ und „Sasbacher Straße“ andienen. Dann geht es weiter nach Tiengen und Munzingen. Die bisherige Linie 35E gibt es künftig nicht mehr.

Kurskorrekturen gibt es bei den Buslinien 15 und 16 in Gundelfingen. In Absprache mit der Gemeindefahrt die Linie 15 künftig von der „Gundelfinger Straße“ kommend durch das Gewerbegebiet über Blumenstraße und Vörsstetter Straße zur Ortsmitte (auf dem Rückweg über Steinackerstraße und Blumenstraße) und von dort weiter nach Wildtal. Endhaltestelle ist die Haltestelle „Berggasse“.

Die Linie 16 fährt durch die Alte Bundesstraße zur Ortsmitte und biegt an der Fichtenstraße Richtung „Gundelfinger Bahnhof“, „Waldstraße“ und „Am Waldfriedhof“ ab. Einmal in der Stunde fährt diese Linie ab „Rathaus West“ über die „Vörsstetter Straße“. An Sonntagen verkehrt die Linie 16 nicht. Stattdessen wird dann die Linie 15 nicht durch das Gewerbegebiet, sondern bis zum Rathaus auf dem Weg der Linie 16 fahren, um von dort aus den Weg weiter nach Wildtal fortzusetzen. Ab Wildtal erfolgt dann die Andienung über Steinackerstraße und Blumenstraße und das Gewerbegebiet zur Haltestelle „Gundelfinger Straße“. Die bisherige Linie 13 entfällt.

Bei den Linien 17 und 17a in Littenweiler kommt es zu einer Angleichung der Linienwege. So wird die Linie 17a künftig entgegengesetzt zum heutigen Fahrweg – also von der Lassbergstraße kommend zuerst durch die Alemannenstraße – verkehren.

Im Nachtverkehr, der in den Nächten auf Samstag und auf Sonntag sowie in einigen Feiertagsnächten angeboten wird, wird die neue Stadtbahn Messe eingebunden. Das bisherige Linientaxi N40 wird mangels Nachfrage eingestellt.

„Safer Traffic“ ohne Linientaxi N40

Im Nachtverkehr, der in den Nächten auf Samstag und auf Sonntag sowie in einigen Feiertagsnächten angeboten wird, wird die neue Stadtbahn Messe eingebunden. Das bisherige Linientaxi N40 wird mangels Nachfrage eingestellt.

Fahrplankunft im Internet unter www.vag-freiburg.de

FINANZIERUNG

Stadt, Land, Bund und VAG

Die Gesamtkosten des Projekts liegen bei 38 Millionen Euro. 85 Prozent der zuwendungs-fähigen Kosten übernehmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Bund und Land – zusammen sind das rund 27 Millionen Euro. Die restlichen 11 Millionen Euro zahlen die VAG und die Stadt Freiburg.

Liniennetz Freiburg



Stand: 11.12.2015



Noch ein ungewohnter Anblick: Eine Stadtbahn in der Breisacher Straße.

Mit der neuen Messebahn stellt die VAG eine fünfte Linie auf Gleis und schließt die bisherige Nummernlücke zwischen 3 und 5. Als Nummer 4 verkehrt die Stadtbahn Messe zwischen den Endhaltestellen in Zähringen und an der Technischen Fakultät. Von der „Gundelfinger Straße“ geht es über den Bertoldsbrunnen und das Technische Rathaus bis zur Robert-Koch-Straße. Von dort geht es links ab auf die Neubaustrecke mit den Haltestellen „Kilianstraße“, „Berliner Allee“, „Elsässer Straße“ und

Neue Linie 4 führt zur Messe, Linie 2 nur noch bis Hornusstraße

„Technische Fakultät“. Die Linie 4 fährt tagsüber alle 10 Minuten und ist mit der Schmelzfarbe Magenta leicht von den anderen Linien zu unterscheiden.

Auf eine wichtige Änderung müssen sich die Fahrgäste auf der grünen Linie 2 einstellen. Ab dem Fahrplanwechsel ist aus Günterstal kommend bereits an der Hornusstraße Schluss. Wer weiter nach Zähringen will, muss auf die 4 oder in Spitzenzeiten auch die 5 umsteigen. Wie bisher fährt die 2

Interview mit Bernhard Barth von der VAG-Verkehrsplanung

„Wir suchen immer die beste Lösung für unsere Fahrgäste“

Rund 210.000 Fahrgäste befördert die VAG täglich auf 210 Kilometern Bus- und Bahnstrecken. Woher weiß der städtische Verkehrsbetrieb, wann von wo nach wo will? Diese Frage stellen wir dem VAG-Verkehrsplaner Bernhard Barth. Der 59-Jährige verfügt über große Erfahrung im öffentlichen Nahverkehr und hat das Geschäft von der Pike auf gelernt. Seit 1978 arbeitet er bei der VAG, zunächst als Fahrer, später bei den Fahrplänen.



Bernhard Barth

Amtsblatt: Herr Barth, woher wissen Sie, wohin die Fahrgäste der VAG wollen?
Barth: Zunächst schauen wir, wie viele Menschen sich in den Fahrzeugen befinden. Früher mussten wir hierfür Vor-Ort-Kontrollen machen, heute sind die Türen von etwa zwei

Dritteln unserer Busse und Bahnen mit Lichtschranken ausgestattet und zählen die Aus- und Einsteige. Daraus können wir tagesaktuell die Auslastung der Fahrzeuge ermitteln. Und dann machen wir alle paar Jahre eine große Fahrgastbefragung, bei der wir nach dem Woher und Wohin sowie den Umsteigepunkten fragen. Daraus ergibt sich ein ziemlich genaues Bild, wie viele Menschen zu welcher Uhrzeit von wo nach wo wollen. Die nächste Befragung ist für kommendes Jahr geplant.

Im nächsten Fahrplan wird beispielsweise die Linie 2 von Günterstal kommend nur noch bis zur Hornusstraße und nicht mehr nach Gundelfingen fahren. Warum?
Statt der Linie 2 fährt künftig die neue Linie 4 über Bertoldsbrunnen nach Gundelfingen. Der Grund ist einfach, dass zwischen Günterstal und Bertoldsbrunnen unser fahrgastschwächster Abschnitt liegt. Es ist sinnvoller, die stark frequentierte Achse Technisches Rathaus – Bertoldsbrunnen bis zum Norden zu verlängern statt die weniger ausgelastete von Süden. Dann sind weniger Umstiege erforderlich. Außerdem verkehrt die Linie 2 schon jetzt an Wochenenden nur bis zum Siegesdenkmal und kehrt dann nach Günterstal zurück.

Gibt es auch technischen Aspekte, die bei der Fahrplangestaltung eine Rolle spielen?
Natürlich. Dort wo beispielsweise an den Endhaltestellen keine Wagenschleifen sind, müssen wir gewissermaßen rückwärts fahren. Dafür benötigen wir Zweirichtungsfahrzeuge mit Fahrerständen vorne und hinten. Solche Züge müssen wir auf den Linien 2 und 4 einsetzen. Außerdem gibt es Haltestellen, die für unsere neuen Urbos-Züge zu kurz sind, etwa die Haltestelle Siegesdenkmal. Außerdem muss ich darauf achten, dass die weniger nicht behindertengerechten Fahrzeuge, die wir gelegentlich einsetzen müssen, nicht direkt hintereinander fahren. Gehbehinderte müssten dann zu lange auf ein Niederflurfahrzeug warten.

Änderungen am Fahrplan und beim Verkehrsnetz sorgen manchmal für Ärger bei den Fahrgästen. Was tun Sie dagegen?
Wir suchen beim Fahrplan immer die bestmögliche Lösung für die Mehrheit. Aber das schließt nicht aus, dass es auch Verlierer gibt. Die Messelie führt zum Beispiel zu großen Veränderungen beim Busnetz im Industriegebiet Nord. Überflüssige Linien wie die Buslinie 22 haben wir eingestellt. Die zwei verbleibenden Busse im Industriegebiet binden jetzt aber durch neue Verkehrsführung mehr Betriebe als vorher an und fahren außerdem durchgehend alle 20 Minuten. Die Verbindung ins Industriegebiet ist also besser als je zuvor. Außerdem planen wir ja nicht einfach drauflos. Jede Änderung der Fahrpläne und Linien

besprechen wir vorher mit Bürgervertretern, Betriebsleitungen und Personalvertretungen vor Ort.
Schon bei der Eröffnung der Haslachener Linie warnte die VAG vor einer Überlastung des Bertoldsbrunnens. Jetzt kommt noch eine weitere Linie hinzu. Ihre Einschätzung?
Mehr geht am Bertoldsbrunnen dann definitiv nicht! Die Kapazität ist total ausgereizt, und ich bin froh, dass durch die Gleisanierung wenigstens nicht mehr so viele Betriebsstörungen auftreten wie zuvor. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Linie 5 aus Haslach ab 2018 über die neue Rottecklinie und das Stadttheater geführt und nicht mehr über den Bertoldsbrunnen.

Wissen Sie denn schon, wie nach der Eröffnung der Rottecklinie das Liniennetz aussehen wird?
Das ist noch ein Tüfteln. Vielleicht führen wir die Stadtbahn 2 von Günterstal künftig über das Technische Rathaus zur Hornusstraße, weil wir dann eine Strecke mit zwei gleich frequentierten Ästen hätten. Das erleichtert die Planung der Taktfolge.
Was macht ein Fahrplaner, wenn die Planung abgeschlossen ist?
Die Füße können wir jetzt leider nicht hochlegen. Denn nun kommt die Advents- und Weihnachtszeit mit Sonderverkehren, dann die Faschenszeit mit Sperrungen, und dann warten Großbaustellen auf uns. Im kommenden Jahr wird die Linie 1 wegen Bauarbeiten in der Sundgaullee für sieben Wochen unterbrochen und durch Busverkehr ersetzt. Da gibt es viel zu tun.

Herr Barth, wir danken für das Gespräch.

■ Nirgendwo hat sich Freiburg in den letzten Jahren mehr verändert als im Westen

Die Stadtbahn als Motor der Veränderung

Stellen Sie sich vor, Sie waren zuletzt vor fünf Jahren im Freiburger Westen, vielleicht bei einem Eishockeyspiel der Wölfe. Wenn Sie jetzt wiederkommen, wozu es in sportlicher Hinsicht nach dem Aufstieg in die zweithöchste Spielklasse reichlich Grund gibt, werden Sie die Umgebung kaum wiedererkennen – entlang der Berliner Allee und zum Teil auch in der Breisacher Straße hat sich das Stadtbild völlig verändert.

Immerhin: Der Besuch in der Franz-Siegel-Halle beginnt ohne Parkplatzsuche: Mit den neu gebauten Westarkaden ist ein großes Parkhaus entstanden, das bis Mitternacht und damit weit nach Spielschluss geöffnet hat. Dort, wo bis Ende der 1980er-Jahre die Holzgroßhandlung Brielmann ihr Zuhause hatte, hat der Freiburger Projektentwickler Unmüßig nach zahlreichen gescheiterten Anläufen ab 2011 ein großes Einkaufszentrum mit 7500 Quadratmetern Einzelhandelsfläche, 280 Zwei- bis Fünfstückerwohnungen sowie ein 3000 Quadratmeter großes Parkhaus errichtet. Aktuell entsteht an der Ecke Berliner Allee/ Breisacher Straße noch ein 13-geschossiger Turm, in den nach der Fertigstellung die gesamte Klinikverwaltung mit 450 Mitarbeitern einziehen wird.

Apropos Universität: Mit dem Masterplan Universitätsklinikum investiert das Land Baden-



Nicht wiederzuerkennen: Auf der Westseite der Berliner Allee ist kein Stein auf dem anderen geblieben.

Württemberg innerhalb von 25 Jahren rund 400 Millionen Euro im Freiburger Westen. Die Umstrukturierung auf dem Klinikgelände mit Um- und Neubauten betrifft auch die Breisacher Straße. Dort sind bereits mehrere neue Gebäude entstanden, weitere folgen. Ohnehin ist die Klinik mit 10 600 Mitarbeite-

rinnen und Mitarbeitern und den Angehörigen und Freunden der jährlich 856 000 Patientinnen und Patienten wahrscheinlich die Einrichtung, die von der neuen Stadtbahnlinie am meisten profitiert.

Doch zurück zur Berliner Allee. Hier sind die Änderungen im Straßenbild besonders augenfällig – und hängen unmittelbar mit dem Stadtbahnbau zusammen. Schließlich waren die Einfachtbauten aus den 1950er-Jahren nicht nur stark renovierungsbedürftig, sondern schlicht auch der Stadtbahntrasse im Weg. Stattdessen hat die Freiburger Stadtbahn hier 141 neue, geförderte Mietwohnungen errichtet. Auf dem dahinter liegenden Areal, auf dem früher die Firma Hüttinger Elektrotechnik ansässig war, wächst noch immer das Quartier Sternenhof mit am Ende 140 Eigentumswohnungen und acht Reihenhäusern. Für den fünften und letzten Bauabschnitt mit 61 größtenteils studentischen Wohnungen war Ende November Spatenstich.

Schon etwas länger stehen die neuen Häuser auf dem ehemaligen Fuhrparkgelände an der Berliner Allee Ecke Elsässer Straße. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht seit 2013 das neue Laborgebäude des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme (ISE), das mit rund 1200 Mitarbeitern das größte Solarforschungsinstitut Europas und zugleich der größte Arbeitgeber an der neuen Stadtbahnstrecke ist – nach der Uniklinik. Im 10-Millionen-Euro-Neubau

arbeiten auf einer Laborfläche von 2400 m² Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an Beschichtungen, Mikrostrukturen sowie an Anwendungen für die Wärme- und Stromgewinnung aus Sonnenenergie, Solarthermie und Photovoltaik.

Von der vorläufigen Endhaltestelle „Technische Fakultät“ ist es nur noch ein Katzensprung zum Wissenschaftszentrum am Flughafen. Rund 1600 Studierende und 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben an der 1995 gegründeten 11. Fakultät der Universität ihren Arbeitsplatz. Zur Technischen Fakultät gehören das Institut für Mikrosystemtechnik (IMTEK) und das Institut für Informatik (IIF). Ein drittes Institut für Nachhaltige Technische Systeme (INATECH) befindet sich derzeit im Aufbau. Auch der Campus befindet sich permanent im Wachstum; aktuell entsteht neben dem Gebäude 104 das neue Gebäude für das Freiburger Zentrum für interaktive Werkstoffe und bioinspirierte Technologien (FIT). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich bereits seit 2003 das Solar Info Center, das Kompetenzzentrum für energieoptimiertes Planen, Bauen und Wirtschaften mit Fachleuten aus den Branchen Architektur, Haustechnik, Energieberatung, Ingenieurwesen, Recht, Finanzierung, Marketing und Weiterbildung.

Nicht zu vergessen natürlich der Stadtteil Mooswald, der westlich der Güterbahnlinie beginnt und damit einen Großteil der neuen Strecke flankiert. Die Stadtbahn

wird sicherlich weiter zum Aufschwung im Stadtteil beitragen, der sich in den letzten Jahren immer stärker Richtung Innenstadt entwickelt hat. Rund 1000 Einwohner hat der Stadtbezirk Mooswald-Ost in den letzten zehn Jahren hinzugewonnen; im westlichen Mooswald liegt der Zugewinn bei gut 200 Einwohnern. Und weil der Zuwachs besonders stark in der Altersgruppe unter 30 ist (allein in Mooswald-Ost ein Plus von etwa 800 Personen), hat sich der Stadtteil gleichzeitig verjüngt.

Die Stadtbahn hat also bereits vor ihrer Eröffnung vielfältige positive Auswirkungen, die sich mit der Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts noch steigern werden. Denn dann erhalten auch das Industriegebiet Nord, das geplante Fußballstadion am Wolfsbuck sowie die namensgebende Messe Freiburg direkten Anschluss an die neue Stadtbahnlinie. Nur unseren Eishockeyfans interessiert das wenig; er steigt schon an der Haltestelle „Berliner Allee“ aus.

VERKEHRSWEGE

Endlich gute Radwege

Mit der Stadtbahn hat sich auch der gesamte Straßenraum in der Breisacher Straße und in der Berliner Allee verändert. Während die Auswirkungen für den Autoverkehr relativ gering sind, weil im wesentlichen alle Fahrspuren und Abbiegemöglichkeiten so sind wie vor Beginn des Umbaus, gibt es für Fußgänger und Radfahrer deutliche Verbesserungen.

Entlang der Breisacher Straße gab es zuvor nur schlecht ausgebaute Radwege. Jetzt gibt es durchgängig in beiden Fahrrichtungen Radstreifen auf der Straße, die ein sicheres und zügiges Vorankommen ermöglichen. Noch größer ist der Fortschritt entlang der Berliner Allee: Hier gab es zwischen Breisacher und Elsässer Straße bislang nur die Autostraße; Radfahren war somit nur ein Fall für Unerschrockene. Im Zuge des Umbaus wurden separate, großzügige Radwege neben den Fahr-



Sicher Radeln auf den neuen Radstreifen in der Breisacher Straße.

bahnen angelegt. Lediglich an der Kreuzung zur Elsässer Straße geht es etwas enger zu, weil hier einfach nicht mehr Platz war.

Entlang der Berliner Allee nach Süden ist die Situation für Radfahrer noch nicht perfekt; eine Verlängerung des Radweges ist aber geplant.

■ Über 200 Millionen Euro Investitionen bis 2020 – Bis zu 85 Prozent Zuschüsse

Nächste Station Rotteckring

Beim Ausbau des Stadtbahnnetzes bleibt Freiburg weiter am Drücker. Die Großprojekte Messelinie, deren zweiter Bauabschnitt 2018 fertig sein soll, und die Umgestaltung des Innenstadtrings von der Kronenbrücke bis zum Siegesdenkmal sorgen dafür, dass das Freiburger Liniennetz bis 2020 deutlich anders aussehen wird 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 ver-

bleibt 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.

Mit der Eröffnung des ersten Bauabschnitts der Stadtbahn Messe bis zur Technischen Fakultät ist ein Großprojekt jetzt wenigstens zum Teil abgeschlossen; 2018, so der Plan, wird die Gesamtstrecke fertig. Bis dahin sollte auch der Neubau



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

der Linie über Kronen- und Werthmannstraße sowie Rotteck- und Friedrighring bis zum Siegesdenkmal abgeschlossen sein. Vor wenigen Tagen wurde mit der Werthmannstraße bis zum Platz der Universität der erste größere Teil der Umgestaltung fertiggestellt.

Zwar dauert es noch bis 2018, bis hier die ersten Bahnen Richtung Siegesdenkmal rollen, aber immerhin lässt sich jetzt erahnen, wie der umgestaltete Ring dereinst aussehen wird.

Allen Projekten gemeinsam ist, dass sie noch nach dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschusst werden. Dieses Bund-Länder-Programm fördert Verkehrsprojekte mit bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Darüber hinaus geplant ist die Stadtbahn durch die Waldkircher Straße, die das neue Stadtquartier auf dem Gelände des Güterbahnhofs erschließt und gleichzeitig die bestehende Route durch die Komturstraße ersetzen soll. Und sicherlich wird dereinst auch eine Bahn in den neuen Stadtteil Dietenbach rollen.

TECHNIKFAKTEN

450 Tonnen Stahl

Streckenlänge:	1550 m
Schienen:	6200 m
Schienenstahl:	450 t
Haltestellen:	4
Fahrleitungen:	3100 m
Ingenieurbauwerke:	2 Brücken
Rasengleis:	7400 m ²

IMPRESSUM

AMTSBLATT

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

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

Fotos: 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: Dezember 2015

Freiburg 
IM BREISGAU