



# Umgestaltung der Habsburgerstraße



Heute und morgen im direkten Vergleich: Links die triste Ausgangssituation, rechts die Vorschau, wie es in der Habsburgerstraße nach der Umgestaltung aussehen soll.

(Foto/Montage: GuT)

**D**ie Umgestaltung der Habsburgerstraße ist eine der größten Baumaßnahmen in der Freiburger Nachkriegsgeschichte. Die Gründe: Die Gleise sind völlig marode und zwingen die Stadtbahnen schon seit Jahren zum Schnecken tempo. Die Abwasserkanäle im Untergrund stammen noch aus Kaiser Wilhelms Zeiten. Und auch die Gestaltung des Straßenraums aus der Zeit der 50er-Jahre entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Kurzum: Eine Generalsanierung mit einer völligen Neugestaltung von „Hauskante bis Hauskante“ steht jetzt auf dem Programm. Das hat jedoch zur Folge, dass erstmals in der Geschichte Freiburgs eine bestehende Stadtbahnlinie für 21 Monate, also fast zwei Jahre, außer Betrieb genommen und durch Busse ersetzt werden muss.

Auf den folgenden Sonderseiten, informiert das AMTSBLATT über alles Wissenswerte rund um das 21,5 Millionen Euro teure Projekt zur Umgestaltung der Habsburgerstraße.

## Aus Alt mach Neu

Auf 1,6 Kilometern wird die Habsburgerstraße komplett umgekrempelt: 21 Monate fährt keine Stadtbahn, Straße bleibt durchgängig befahrbar, Umleitungen erst im Spätjahr, Wiedereröffnung im Herbst 2010

**M**it Beginn der Kanalbauarbeiten am 2. Februar und bis zum Oktober 2010 fährt keine Stadtbahn mehr zwischen Siegesdenkmal und Hornusstraße. Der Autoverkehr kann jedoch vorerst in beiden Richtungen weiter laufen; erst ab Herbst 2009 muss der stadteinwärts fahrende Verkehr über die Stefan-Meier-Straße umgeleitet werden. Ganz wichtig: Alle Geschäfte bleiben durchgängig anfahrbar. Die Kunden und Lieferanten der rund 150 Gewerbetreibenden in der Habsburgerstraße können ihren Geschäften also treu bleiben.

### Trotz engem Zeitplan bleibt die Straße befahrbar

Insgesamt sind für alle Bauarbeiten rund zweieinviertel Jahre angesetzt. Das klingt viel – und ist doch für ein Projekt dieser Größenordnung sehr wenig. Gemeinsam mit der VAG hat die Stadt eine Projektstruktur entwickelt, die die einzelnen Bauphasen optimal aufeinander abstimmt. Der so entstandene Zeitplan enthält jedenfalls kaum Puffer für Verzögerungen. „Zur Not müssen die beauftragten Firmen auch samstags arbeiten“, macht Projektleiter Franz Bühler schon im Vorfeld deutlich. Bislang hat das auch bestens funktioniert. Seit August hat die Badenova auf der kompletten Länge neue Leitungen für Gas, Wasser und Strom verlegt – und die Arbeiten pünktlich abgeschlossen. Lediglich im Bereich der Haltestellen sind noch Restarbeiten zu erledigen. „Da gehen wir erst jetzt ran, wenn die Stadtbahn nicht mehr fährt“, erklärt Karl Hilzinger von der Badenova.

Nächster Bauabschnitt ist ab 2. Februar die Erneuerung der in der Straßen-

mitte verlaufenden Abwasserkanäle und die Verlegung des Glasbachs (siehe Beitrag auf Seite 4). Neun Monate hat die mit den Arbeiten betraute Abwasser Freiburg GmbH hierfür Zeit. Im September 2009 startet dann mit den Gleis- und Straßenbauarbeiten die eigentliche Umgestaltung der Straße, die voraussichtlich ab November 2009 eine rund einjährige Umleitung des stadteinwärts fahrenden Autoverkehrs über die Stefan-Meier-Straße erforderlich macht. Der stadtauswärts fahrende Verkehr wird hingegen durchgängig über die Habsburgerstraße geführt. Die Stadtbahn wird mit dem extra auf diesen Termin verschobenen Fahrplanwechsel am 2. Februar gleich zweifach ersetzt: Den Anschluss nach Zähringen stellt die verlängerte Linie 5 sicher und zwischen Siegesdenkmal und Hornusstraße verkehrt während der Bauzeit die neue Buslinie 28 (siehe Beitrag auf Seite 3).

### Straßengestaltung mit vielen Problemen

Obwohl sich seit der letzten Umgestaltung im Jahr 1956 Einwohnerzahl und Kraftfahrzeugdichte vervielfacht haben, blieb der Straßenraum selbst unangetastet. Was damals modern und großzügig war, ist aus heutiger Sicht schlicht unzureichend und wird den Anforderungen an eine der zentralen Verkehrsachsen der Stadt nicht gerecht.

Ein Großteil des Verkehrs aus Herdern und Zähringen sowie aus dem nördlichen Umland gelangt auf dieser Route in die Innenstadt. Außerdem ist die Habsburgerstraße die zentrale Erschließungsachse für die angrenzenden Wohnviertel und das Gewerbe entlang der Straße. Die hohe Verkehrsbelastung mit durch-

schnittlich etwa 24000 Pkw pro Tag führt immer wieder zu Problemen. Weil ausweichende, überholende oder abbiegende Autos die Gleise mitbenutzen, werden Straßenbahnen blockiert oder gefährdet. Die kommen aber ohnehin nicht sonderlich schnell voran, weil die maroden Gleise schon seit Jahren maximal Tempo 30 zulassen. Gänzlich von gestern sind die Haltestellen, deren Sicherheit und Komfort gefühlte Lichtjahre vom heutigen Standard entfernt sind. Heikel ist die Verkehrssituation auch für Fahrräder. Schlechter Fahrbahnbelag und fehlende Radwege oder -streifen schrecken zu Recht viele Radlerinnen

und Radler ab, obwohl die Straße als schnelle und direkte Verbindung eigentlich sehr gut für den Radverkehr geeignet wäre. Stiefmütterlich behandelt müssen sich auch die Fußgänger fühlen, deren Wege teils recht schmal sind und nicht eben zum Verweilen einladen.

### Alles neu ab Herbst 2010

Alle diese Probleme sollen durch die umfassende Umgestaltung gelöst werden. Ab Herbst 2010 rollt die Stadtbahn in weiten Teilen auf einem eigenen, von den Auto-Fahrspuren abgetrennten und begrüntem Gleiskörper. Nur im Bereich der Haltestelle „Hauptstraße“ reicht der Platz hierfür nicht aus, sodass sich Bahnen und Autos die Straße teilen müssen. „Diesen dynamischen Gleiskörper haben wir schon seit einigen Jahren unter den Bahnbrücken in der Basler und der Merzhauser Straße. Das funktioniert dort völlig problemlos“, berichtet Ralph Uhle, der seitens der VAG für den Stadtbahnbau verantwortlich ist. Konflikte zwischen Autos und Straßenbahnen werden damit der Vergangenheit angehören.

Auch Fahrräder und Autos werden sich künftig nicht mehr in die Quere kommen. „Durch eigene Radfahrstreifen wird der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert“, ist sich Klaus Neidhart, Projektleiter „Straßenbau“ beim Garten- und Tiefbauamt, sicher. Davon profitieren auch die Fußgänger, denen künftig deutlich mehr Raum zur Verfügung steht. Nicht zuletzt werden die drei Stadtbahnhaltestellen dann endlich den heute üblichen Komfort- und Sicherheitsstandards genügen und mobilitätseingeschränkten Menschen einen barrierefreien Zustieg ermöglichen.



Flickschusterei: Der Sanierungsbedarf ist schon seit Jahren augenfällig.

(Foto: R. Buhl)

**4. 8. 2008**

Leitungsverlegungen  
Gas / Wasser / Strom  
(Dauer: 6 Monate)

**2. 2. 2009**

Stadtbahn außer Betrieb  
(bis Oktober 2010)  
Kanalbau (bis Okt. 2009)

**1. 9. 2009**

Tief-, Gleis- und  
Straßenbau  
(14 Monate bis Okt. 2010)

**1. 11. 2009**

Umleitung des Verkehrs  
stadteinwärts  
(12 Monate bis Okt. 2010)

**31. 10. 2010**

Fertigstellung:  
Inbetriebnahme Stadtbahn  
Aufhebung der Umleitung



IG Habsburgerstraße setzt sich für die Interessen der Gewerbetreibenden ein

## Hoffnung auf die Treue der Kunden

Die Umgestaltung der Habsburgerstraße weist gegenüber bisherigen Großprojekten eine Besonderheit auf: Entlang der rund 1,6 Kilometer langen Strecke haben annähernd 150 Gewerbetreibende und Freiberufler ihre Geschäftsräume. Um ihre Interessen so gut wie möglich zu wahren, hat der Gemeinderat die Ausarbeitung eines Marketingkonzepts beschlossen. Außerdem hat sich mittlerweile die Interessengemeinschaft Habsburgerstraße e.V. gegründet.

„Die Straße wird nicht gesperrt und die Läden bleiben erreichbar!“ Andreas Wölfle, zweiter Vorsitzender der „IG Habsburgerstraße“, muss nicht lange überlegen, was aus seiner Sicht die derzeit wichtigste Botschaft ist. Dass es diese Interessengemeinschaft mit bereits 50 Mitgliedern überhaupt gibt, ist für Projektleiter Franz Bühler ein gutes Zeichen: „Die Stadt kann nur effektiv helfen, wenn sie einen festen Ansprechpartner hat.“ Und umgekehrt hat die Stimme der Gewerbetreibenden viel mehr Gewicht, hat Andreas Wölfle festgestellt. „Wir haben unter anderem erreicht, dass es während der Bauzeit bessere Parkmöglichkeiten gibt. Außerdem können wir kostenlos Werbereiter aufstellen. Ein



Die Habsburgerstraße ist nicht nur eine Verkehrsachse, sondern auch eine Einkaufsmeile. Rund 150 Gewerbetreibende haben hier ihre Geschäftsräume. Von A wie Apotheke bis Z wie Zoofachhandel findet man hier jede Menge Geschäfte, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe, die während der langen Bauzeit auf die Treue ihrer Kunden angewiesen sind. (Foto: R. Buhl)

Einzelner hätte diese Anliegen sicher nicht durchsetzen können.“ Die Zusammenarbeit mit der Stadt, so Wölfle zufrieden, klappt bislang sehr gut.

Die schwierigste Zeit steht aber natürlich noch bevor. Wolfgang Schwehr von der Freiburg Touristik Wirtschaft und Messen hofft, dass die Kunden den Geschäften die Treue halten. „Die Straße bleibt durchgängig befahrbar. Es gibt also keinen Grund, seine

Einkaufsgewohnheiten zu verändern.“ Letztlich, so Schwehr, haben es die Kunden selbst in der Hand, welches Einkaufsangebot sie nach Abschluss der Bauarbeiten vorfinden.

Auch Andreas Wölfle hofft, trotz Baustelle seine Stammkunden zu behalten. Unter anderem mit Anzeigenkampagnen will er sicherstellen, dass die Geschäfte in der Habsburgerstraße nicht in Vergessenheit geraten.

### IG Habsburgerstraße e.V.

Die Mitgliedschaft kostet für Gewerbetreibende und Freiberufler pro Monat 10 Euro. Kontakt: **Andreas Viesel** (1. Vorsitzender), Habsburgerstr. 92, Tel. 24931, E-Mail: A.Viesel@licht-an.de oder **Andreas Wölfle** (2. Vorsitzender), Habsburgerstr. 121, Tel. 32404, E-Mail: info@gravierkunst-woelfle.de. Weitere Infos (ab 5. Februar) unter [www.habsburgerstrasse.de](http://www.habsburgerstrasse.de).

## Internet und Baubüro

Um die Bevölkerung möglichst umfassend und frühzeitig über das Baugeschehen zu informieren, hat die Stadt bislang zwei öffentliche Bürgerversammlungen abgehalten und in einer Veranstaltung speziell die Gewerbetreibenden informiert. Einen weiteren Informationsabend wird es voraussichtlich Ende Juli 2009 geben, bevor der Gleis- und Straßenbau beginnt. Termin und Ort werden rechtzeitig im Amtsblatt, der Tagespresse sowie im Internet bekannt gegeben.

### Alle Infos unter [www.freiburg.de/habsburger](http://www.freiburg.de/habsburger)

Umfangreiches und regelmäßig aktualisiertes Informationsmaterial gibt es auf der städtischen Internetseite unter [www.freiburg.de/habsburger](http://www.freiburg.de/habsburger). Dort gibt es beispielsweise auch detaillierte Baupläne und zahlreiche Visualisierungen, wie die Straße nach Abschluss der Umgestaltung aussehen wird.

### Baubüro in der Habsburgerstraße 98

Mit Beginn der heißen Bauphase im Herbst wird ab September 2009 in der Habsburgerstraße 98 ein Baubüro eingerichtet. Dort wird zu bestimmten Zeiten ein Ansprechpartner Auskunft zu allen Fragen rund um die Baustelle geben.



Bild oben: Die damalige Zähringer Straße an der Einmündung der heutigen Rhein- und Bernhardstraße. Die Tramlinie nach Zähringen wurde im Jahr 1906 eröffnet. In etwa aus dieser Zeit dürfte unser Bild stammen. Die historische Bausubstanz wurde im Zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört. Bild unten: 1956 erhielt die Habsburgerstraße ihre bis heute weitgehend unveränderte Gestaltung. (Fotos: Stadtarchiv)

## Von der Zähringer zur Habsburgerstraße

# Eine Straße mit Geschichte

Dass man von der Kaiser-Joseph-geradewegs in die Habsburgerstraße kommt, mag zwar einleuchtend klingen – historisch ist die Verbindung von Namen und Straße allerdings längst nicht so naheliegend. Denn ausgerechnet unter den Österreichern tat sich nicht allzu viel an der heutigen Hauptverkehrsachse im Freiburger Norden. Zähringer Straße, wie sie lange hieß, war da passender, denn etwa hier entlang führte der Weg schon unter den Stadtgründern ins ebenfalls nach ihnen benannte Nachbardorf.

Schon bald nach dem Tod des letzten Zähringers war den Freiburgern das Städtchen zu eng geworden. Nördlich der ummauerten Kernstadt wuchs daher der Stadtteil Neuburg heran: Zuerst kamen die Zisterzienser, die hier 1220 einen Wirtschaftshof erwarben, dann ließen sich die Johanniter in der Vorstadt nieder, schließlich zogen immer mehr Handwerker und Ackerbürger nach, die ihre Hofstätten und Weingärten entlang einer Hauptachse in der Verlängerung der zähringischen Marktstraße anlegten. Bis zum 1263 erstmals erwähnten Mönchstor (an der Kreuzung der heutigen Habsburgerstraße mit der Hermann-Herder- und der Johanniterstraße) erstreckte sich diese erste Freiburger Stadterweiterung.

Ihr Ende kam mit der Eroberung durch die Franzosen 1677: Für den Bau der Festungsanlage ließ Vauban die Vorstadt schleifen. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde der Bereich nördlich der Altstadt wieder besiedelt: Nach den Plänen des Kreisbaumeisters Christoph Arnold entstand hier die „Zähringer-Vorstadt“, die bereits die Entwicklungslinien für den späteren Ausbau des Institutsviertels vorgab und den Straßenverlauf

festlegte. Entlang der Habsburgerstraße, als wichtige Zufahrtsachse zur Stadt wirkungsvoll in Szene gesetzt, wuchsen repräsentative Bauten empor: Von Arnolds symmetrisch angelegten Rondellhäusern über die Ludwigskirche, die 1839 als erster eigener evangelischer Kirchenbau Freiburgs eingeweiht wurde, bis zum klassizistischen Merianhaus, das der Freiburger Wohltäter an der Stelle des barocken Christoffelstors und seines mittelalterlichen Vorgängers errichten ließ und dessen Turm noch heute die Ecke Leopoldring/Habsburgerstraße bewacht.

Mit der beginnenden Industrialisierung und dem weiteren Wachstum der Stadt wurde auch die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut: Schon bald nach seiner Einführung im Jahr 1891 kutscherte ein von Pferden gezogener Omnibus bis zum Gasthaus „Stadt Wien“ an der Kreuzung zum Rennweg. 1901 fuhr die erste Straßenbahn von hier aus über das Siegesdenkmal in Richtung Günterstal. Neun Jahre später wird auch das 1906 eingemeindete Zähringen ans Tramnetz angeschlossen. Inzwischen war die Straße auch zum Schulweg für die Schüler der neuen Oberrealschule, des späteren Kepler-Gymnasiums, geworden, gegenüber bezog der Herderverlag seinen neuen Firmensitz, am nördlichen Ende der heutigen Habsburgerstraße hatte sich eine Möbelfabrik niedergelassen. Unter den Nationalsozialisten dann wurde der südliche Teil der Zähringer gemeinsam mit der Kaiser- und Günterstalstraße in „Adolf-Hitler-Straße“ umbenannt. Beim Luftangriff am 27. November 1944 wurde große Teile des Areals zerstört, nur wenige Gebäude im Norden der Innenstadt und im Institutsviertel überstanden das Flächenbombardement. Nach Kriegsende bekam die Habsburgerstraße ihren heutigen Namen – und mit dem Ausbau 1956 auch ihre bis heute fast unverändert gebliebene Gestalt.



Linie 5 künftig bis Zähringen – Neue Buslinie 28

# Bus statt Bahn in der Habsburgerstraße



Der neue Fahrplan für Freiburgs Norden: Statt mit der 2er-Tram geht's künftig – grün gestrichelt – mit der Buslinie 28 durch die Habsburgerstraße. Nach Zähringen fährt dafür die Stadtbahn mit der blauen Nummer 5. (Plan: VAG)

Mit Beginn der Kanalerneuerung muss ab dem 2. Februar der Stadtbahnbetrieb in der Habsburgerstraße für 21 Monate eingestellt werden. Da damit zwangsläufig Änderungen im Fahrplan der VAG verbunden sind, haben die Verkehrsbetriebe eigens den Wechsel des Jahresfahrplans vom angestammten Dezembertermin auf den Februar verlegt, um den Fahrgästen einen doppelten Wechsel zu ersparen.

Die Stadtbahnlinie 2 wird zwischen Zähringen und dem Siegesdenkmal eingestellt. Freiburgs nördlichster Stadtteil mit den Haltestellen Reutebachgasse und Tullastraße behält dennoch seinen Stadtbahnanschluss, in dem die bestehende Stadtbahnlinie 5 über ihre bisherige Endhaltestelle Hornusstraße hinaus bis Zähringen verlängert wird. Für die Zähringer bedeutet das einen kleinen Umweg über die „Friedhofsachse“ und den Hauptbahnhof in die Innenstadt. Etwa drei Minuten wird die Fahrt zum Bertoldsbrunnen künftig länger dauern. Fahrgäste, die von Zähringen Richtung Hauptbahnhof oder in die westlichen Stadtteile fahren wollen, haben dagegen deutliche Zeitvorteile und sparen sich darüber hinaus noch das Umsteigen.

Aus Richtung Günterstal kommend endet die Linie 2 tagsüber an der Haltestelle „Siegesdenkmal“. Um das Umsteigen in die Busse zu erleichtern, ist der Ausstieg hier auf der linken Seite. Die Haltestelle wird entsprechend umgebaut, um auch auf der „falschen“ Seite einen nahezu niveaugleichen Ausstieg zu ermöglichen.

In umgekehrter Fahrtrichtung fährt die Linie 2 dann zunächst auf dem „falschen“ Gleis zurück Richtung Bertoldsbrunnen und wechselt erst auf Höhe der Rathausgasse wieder auf das „richtige“ Fahrgleis. Im Früh- und Abendverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen, wenn es einen direkten Anschluss an die übrigen Linien am Bertoldsbrunnen gibt, endet die

Linie 2 grundsätzlich schon hier. Wer weiter zum Siegesdenkmal möchte, kann in diesen Zeiten den neuen Bus der Linie 28 nutzen, der die Stadtbahn in der Habsburgerstraße ersetzt.

## Buslinie 28 statt Stadtbahn

Der 28er-Bus startet in der Hornusstraße und fährt über die Habsburgerstraße bis zum Siegesdenkmal (Bahnsteig 8) und auf dem selben Weg wieder zurück. Im Bereich der Hornusstraße wird für diese neue Omnibuslinie eine zusätzliche Haltestelle auf der Südseite erstellt, um den Fahrgästen den Einstieg zu erleichtern. Entlang der Habsburgerstraße gibt es Ersatzhaltestellen in Höhe der heutigen Straßenbahninseln, wobei je nach Baufortschritt mit Verschiebungen der Haltestellen zu rechnen ist.

Zu Zeiten des direkten Anschlusses fährt die Omnibuslinie 28 über das Siegesdenkmal hinaus bis zum Bertoldsbrunnen. Die Rückfahrt führt dann über den Rotteckring (mit Zusteigemöglichkeit im Bereich des Stadttheaters) und Friedrichring zum Siegesdenkmal und weiter Richtung Hornusstraße. In dieser Verkehrszeit werden darüber hinaus die Omnibuslinien 28 und 15 miteinander verknüpft. Dies bedeutet, dass Fahrgäste Richtung Zähringen, Wildtal und Gundelfingen bereits an der Haltestelle Bertoldsbrunnen in den 28er-Bus steigen können und ohne Umsteigen ihr Fahrziel erreichen können. Gleiches gilt in der umgekehrten Fahrtrichtung von Gundelfingen Richtung Innenstadt.

## Umleitung ab Herbst 2009

Ab Herbst 2009 wird die Habsburgerstraße stadteinwärts gesperrt. Genau wie der Restverkehr wird dann auch der 28er-Bus über die Stefan-Meier-Straße umgeleitet und erreicht das Siegesdenkmal über den Friedrichring. Diese Streckenführung gilt vermutlich bis zum Herbst 2010, wenn die Sanierung der Habsburgerstraße abgeschlossen ist und die neue, alte Stadtbahnlinie 2 wieder ihren Betrieb aufnimmt.

Der weitere Ausbau des Stadtbahnnetzes ist beschlossene Sache

## Zähringen, Messe und Ring

**Freiburg setzt auf die Stadtbahn:** Vor genau 40 Jahren fällten die Stadtväter und -mütter den weit-sichtigen Entschluss, die Straßenbahn nicht abzuschaffen, sondern zu einem modernen Stadtbahnnetz auszubauen. Landwasser (1984), Weingarten und Haid (1994), Rieselfeld (1997), Haslach (2004) und Vauban (2006) heißen die Meilensteine dieser Entscheidung. Dass dem schon bald weitere folgen werden, ist beschlossene Sache.

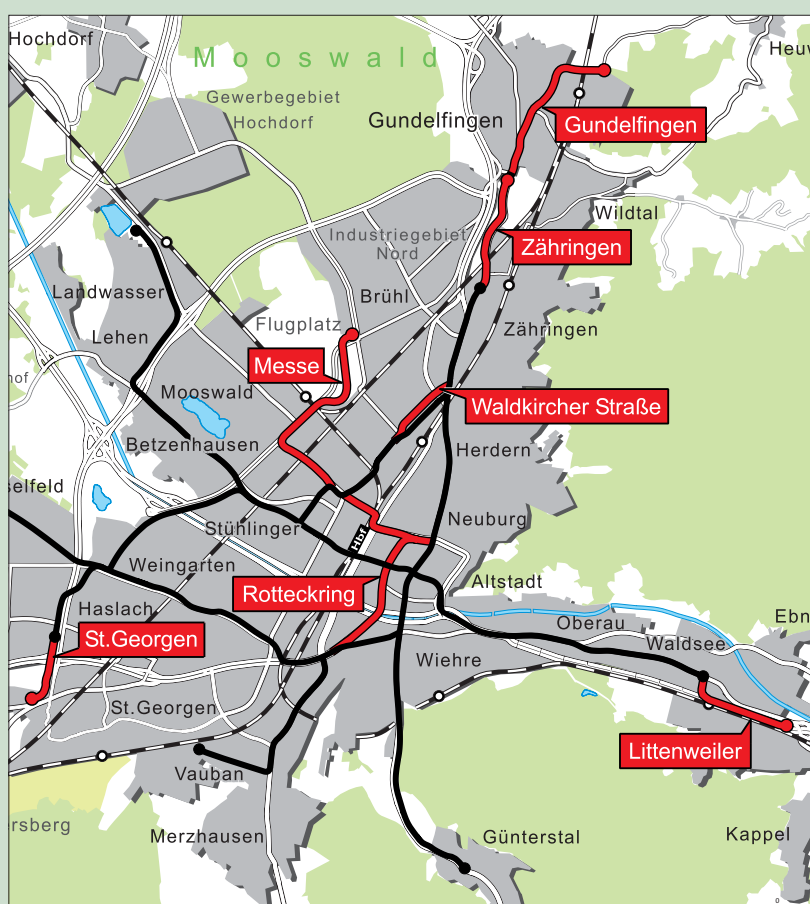
Nach Abschluss der Neubauprojekte der vergangenen Jahre stehen seit 2008 zunächst große Bestandssanierungen auf der Agenda. So wurde im vergangenen Jahr die Günterstalstraße komplett erneuert. Auch hier musste wegen der Kanalsanierung der Stadtbahnbetrieb eingestellt werden, allerdings „nur“ für fünf Monate. Dennoch war diese Baustelle ein gelungener Probelauf für die Habsburgerstraße, deren Umgestaltung bis 2010 im Mittelpunkt steht.

Im Jahr darauf gehen die Gleisbauer dann in der Schwarzwaldstraße ans Werk: Dort fahren die Stadtbahnen der Linie 1 seit kurzem nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit, weil die Gleise

erneuerungsbedürftig sind.

Diese Arbeiten sind bereits Bestandteil des großen Stadtbahnausbauprogramms, das der Gemeinderat im Oktober 2007 beschlossen hat. Sofern die Haushaltsentwicklung es zulässt, sollen nach derzeitiger Planung 2011 zeitgleich die Verlängerung der Zähringer Linie bis zur Gemarkungsgrenze nach Gundelfingen (Fertigstellung 2014) sowie die Stadtbahn über Werthmannstraße und Rotteckring (2015) in Angriff genommen werden. Bereits ein halbes Jahr später ist der Startschuss für die Messelinie (2015) geplant.

Falls das Geld nicht für alle drei Neubauprojekte reicht, soll nach dem Willen des Gemeinderats mit oberster Priorität die Zähringer Linie gebaut werden. Deren Weiterführung nach Gundelfingen ist ebenso im Ausbauprogramm enthalten wie die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis zum Kappler Knoten. Diese beiden Projekte können aber frühestens ab 2015 realisiert werden. Nicht im Programm enthalten, aber vom Verkehrsentwicklungsplan 2020 empfohlen, sind darüber hinaus die Stadtbahn nach St. Georgen und durch die Waldkircher Straße (siehe Plan). Der Ausbau, so viel ist sicher, wird also weitergehen.



Innerhalb der nächsten zehn Jahren soll das Freiburger Stadtbahnnetz weiter ausgebaut werden. Die schwarzen Linien zeigen das vorhandene Netz, rot sind die neuen Teilstrecken markiert. (Grafik: Garten und Tiefbauamt)

## Kosten und Finanzierung

Für die Umgestaltung der Habsburgerstraße sind Gesamtkosten von 21,5 Millionen Euro veranschlagt. Davon schlagen die Leitungsverlegungen (Gas, Wasser, Strom) der Badenova mit 1,3 Millionen Euro zu Buche. 4,5 Millionen Euro muss die Abwasser Freiburg GmbH aufwenden, um den Kanal zu erneuern.

Für die Erneuerung der Stadtbahntrasse einschließlich der Haltestellen, Geh- und Radwege sind rund 15,7 Millionen veranschlagt. Bund und Land beteiligen sich an diesen Kosten aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit 8,7 Millionen Euro. Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) steuert einen regionalen Mitfinanzierungsanteil für Planung und Bau in Höhe von 0,5 Millionen Euro bei.

Unterm Strich verbleiben für die VAG Kosten in Höhe von rund 5,8 Millionen Euro und für die Stadt Kosten von rund 0,7 Millionen Euro.

## 125 Millionen bis 2018

Für das ab 2010 geplante Stadtbahnprogramm (Schwarzwaldstraße, Zähringen, Messe, Rotteckring, Gundelfingen und Littenweiler) sind bis 2018 Investitionen von rund 125 Millionen Euro geplant, von denen etwa 20 Millionen die Stadt und weitere 25 Millionen die VAG zu tragen hätte.



Der Zahn der Zeit hat seine Spuren hinterlassen

## Ersatz für undichte Kanäle

**W**ährend oben der Verkehr fließt und die Menschen ihre Besorgungen machen, fließt eine Etage tiefer, unter der Habsburgerstraße, das Abwasser durch meterdicke Kanäle Richtung Norden. Seit 1892 leiten sie die häuslichen Abwässer aus der Neustadt und Herdern und sorgen für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse. Zwei dieser historischen Mischwasserkanäle, die auch das Regenwasser von Straßen und Dächern aufnehmen, verlaufen direkt unter der Habsburgerstraße: einer beginnt beim Siegesdenkmal, der andere kommt von der Burgunderstraße hinzu.

An beiden Kanälen, die aus eiförmigen Betonrohren bestehen und zu den ältesten der Stadt Freiburg zählen, hat der Zahn der Zeit seine Spuren hinterlas-

sen, wie Eckhard Hohwieler, verantwortlich für die Projektleitung bei der Badenova, erklärt. Der mittransportierte Sand hat in vielen Jahrzehnten den Stein durchgeschmirgelt, Erschütterungen des Verkehrs haben Risse und Einstürze verursacht und teilweise behindern sogar eingewachsene Wurzeln den Wasserablauf. Im schlimmsten Fall könnte ein altersschwaches Abwasserrohr sogar einbrechen und eine Überschwemmung auslösen. Außerdem kann Abwasser über undichte Stellen in den Boden gelangen und das Grundwasser belasten. Aus diesen Gründen wird die Badenova im Auftrag der Abwasser Freiburg GmbH im Zuge der Straßensanierung die Kanäle durch neue Stahlbetonrohre ersetzen. Mit einem Durchmesser zwischen einem und zwei Metern können sie bis zu 8 Kubikmeter Wasser pro Sekunde ableiten – etwa so viel wie die beiden alten Rohre zusammen.

Ein Teil der Kanalemeuerung ist schon geschafft, nämlich zwischen dem Komturplatz und der Okenstraße. Erst im vergangenen Herbst wurde der neue Kanalabschnitt unter der Bahnlinie durchgepresst. Die Hauptstrecke mit einer Gesamtlänge von 1,6 Kilometern und den Seitenanschlüssen soll bis Ende Oktober 2009 geschafft sein. Kein leichtes Unterfangen, weshalb die Badenova ab Februar gleich mit vier Bautrupps loslegen wird. Dabei müssen die einzelnen Bauabschnitte immer mit einem Kanal-Bypass versehen werden, denn die Abwasserentsorgung muss natürlich auch während der Bauarbeiten reibungslos funktionieren.

Der Kanal mündet unter dem Komturplatz in ein großes unterirdisches Sammelbecken mit zwei Kammern und einem Fassungsvermögen von 1200 Kubikmetern. Dieses Bauwerk aus den 50er-Jahren dient dazu, die Kanalisation bei Starkregen zu entlasten und die Wassermassen vorübergehend aufzufangen. Während bei trockenem Wetter die Hausabwässer in einem Rinnsal vorbeifließen, tritt der Kanal bei starken Niederschlägen über eine Überlaufkante und das Sammelbecken füllt sich. Nach dem Unwetter fließt das Wasser dann über einen Auslauf wieder zurück in die Kanalisation. Auch für den stärksten Regenguss gibt es ein Notventil: Reicht das Fassungsvermögen des Sammelbeckens nicht aus, kann überschüssiges Wasser in den Rossgässlebach austreten. Das kommt allerdings statistisch nur dreimal im Jahr vor und das ist auch gut so. Denn in diesem Fall wird der natürliche Bachlauf mit Abwasser belastet – auch wenn sich durch die Konstruktion des Sammelbeckens die größten Schmutzpartikel am Boden absetzen und nur das relativ saubere Regenwasser überläuft. Ein solches Überlaufventil ist allerdings unvermeidlich, weil keine Kanalisation auf das maximale Niederschlagsereignis ausgelegt werden kann.



Überall in der Stadt müssen nach und nach alte Abwasserrohre gegen neue ausgetauscht werden. Wie hier in der Eschholzstraße jetzt auch in der Habsburgerstraße. (Foto: Badenova)



25 Meter lang ist das Sammelbecken unter dem Komturplatz. Wenn der Abwasserkanal (rechts) überläuft, können hier bis zu 1200 Kubikmeter Abwasser „zwischenlagert“ werden. (Foto: R. Buhl)



Wenn am Rosskopf ein Gewitter niedergeht, kann aus dem „Bächle“ schnell eine reißendes Gewässer werden: der Glasbach am Vorderhaus. (Foto: Badenova)

Besserer Schutz vor Hochwasser

## Ein neues Bett für den Glasbach

**E**ntlang der Habsburgerstraße fließt, teils offen, teils unter dem Gehweg, der Glasbach. Er kommt vom Rosskopf herunter, begleitet die Hauptstraße und die Habsburgerstraße und vereinigt sich vor der Bahnunterführung mit dem Gewerbekanal. Im Zuge der Straßensanierung erhält der Glasbach auf einer Strecke von 300 Metern ein neues Bachbett. Das ist deshalb erforderlich, weil das aus den 50er-Jahren stammende Bachprofil nicht ausreicht, um ein 100-jähriges Hochwasser aufnehmen zu können. „Schafft“ das bestehende Bachbett maximal 2 Kubikmeter pro Sekunde, tritt der Bach nach der Sanierung erst ab 5 Kubikmeter über die Ufer.

Neubau ändert sich teilweise auch der Verlauf des Bachs. Unterquert er die Habsburgerstraße jetzt erst kurz hinter dem „Vorderhaus“, wird er künftig rund 100 Meter vorher unter der Straße hindurchfließen. Das Anschlussbauwerk an dem Gewerbekanal ist bereits im vergangenen Oktober beim Bachabschlag fertiggestellt worden, sodass der Kanal nicht extra trockengelegt werden muss. Das alte Bachbett im Bereich des Vorderhauses wird stillgelegt, verfüllt und die Fläche als Geh- und Radweg genutzt.

Heikel sind die Arbeiten überall dort, wo Anliegergrundstücke jederzeit erreichbar sein müssen. Besonders schwierig ist die Unterquerung der Zufahrt zur Tankstelle und dem dahinter liegenden Einkaufsmarkt, die von schweren Tanklastzügen und Lebensmitteltransportern genutzt wird. Während des gesamten Umbaus sind aufwändige Umleitungen für den Bach erforderlich, schließlich fließt das Wasser des Glasbachs auch während der Bauarbeiten weiter.

Der neue Glasbach wird ein Bett aus Stahlbeton erhalten, der in den offenen Passagen, zum Beispiel zwischen Haupt- und Schänzlestraße, durch Naturstein verkleidet und mit einem Guss-eisengeländer gesichert wird. Mit dem

Ansprechpartner bei Fragen rund um die Sanierung der Habsburgerstraße



**Leiter Gesamtprojekt**  
Franz Bühler  
(Garten- und Tiefbauamt)  
Tel. 0761/201-4530  
franz.buehler@stadt.freiburg.de



**Stellvertreter / Projektleiter Stadtbahnbau**  
Ralph Uhle  
(Freiburger Verkehrs AG)  
Tel. 0761/4511-239  
ralph.uhle@vagfr.de



**Projektleiter Straßenbau**  
Klaus Neidhart  
(Garten- und Tiefbauamt)  
Tel. 0761/201-4532  
klaus.neidhart@stadt.freiburg.de



**Projektleiter Glasbach-/Kanalbau**  
Eckhard Hohwieler  
(Abwasser Freiburg)  
Tel. 0761/279-2016  
eckhard.hohwieler@badenova.de



**Projektleiter Erdgas, Wasser und Strom**  
Karl Hilzinger  
(Badenova)  
Tel. 0761/279-2700  
karl.hilzinger@badenova.de



**Projektleiter Baustellenmarketing**  
Wolfgang Schwehr  
(FWTM)  
Tel. 0761/3881-806  
wolfgang.schwehr@fwtm.freiburg.de

**AMTSBLATT**

**Redaktion:**  
Presse- und Öffentlichkeitsreferat  
Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg  
Telefon 0761/201-1340, 1341, 1345  
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

**Verantwortlich:** Walter Preker

**Verlag:** Freiburger Stadtkurier  
Verlagsgesellschaft mbH

**Herstellung:**  
Freiburger Druck GmbH & Co. KG

**Stand:** Januar 2009

**Freiburg**  
I M B R E I S G A U