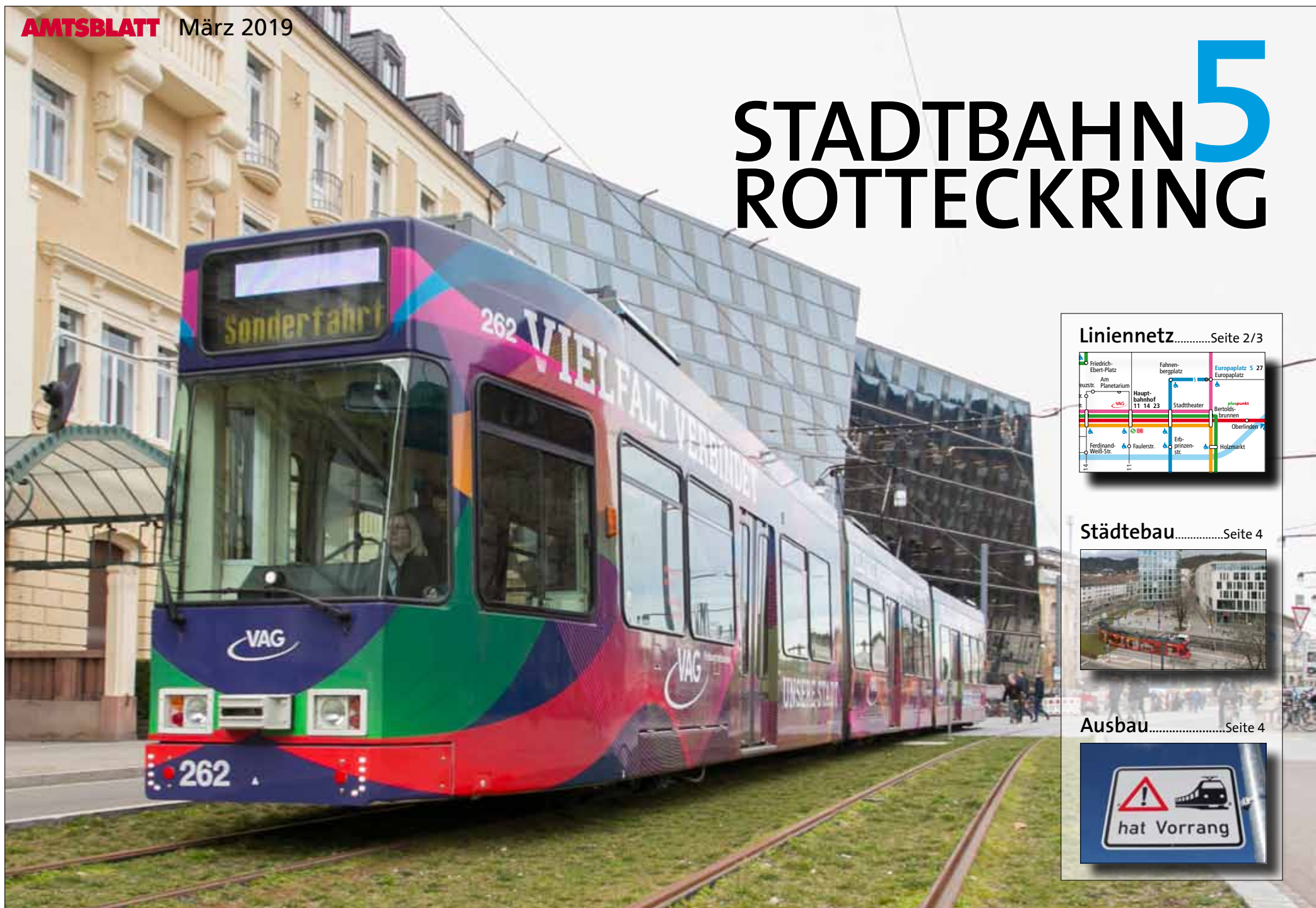


STADTBAHN 5 ROTTECKRING



Liniennetz.....Seite 2/3

Städtebau.....Seite 4

Ausbau.....Seite 4

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

wir haben Grund zu feiern. Denn am Samstag, dem 16. März, eröffnen Stadt und VAG die neue Stadtbahnlinie über den Rotteckring, die an diesem Tag ihren regulären Betrieb aufnimmt. Aber zu feiern gibt es sehr viel mehr. Denn abgeschlossen ist mit dem Bau der Stadtbahnstrecke auch ein jahrzehntelanger Prozess der Innenstadterweiterung. Die ehemals vierspurige Straße über den Rotteckring wurde durch hochwertige Plätze und fußgängerfreundliche Boulevards ersetzt und die



räumliche Trennung zwischen der Altstadt und dem Bahnhofsbereich aufgehoben. Mit der Stadtbahnlinie entsteht eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, die viele zentrale Einrichtungen erschließt und vor allem den Bertoldsbrunnen als Hauptumsteigepunkt entlastet. An dieser Stelle sage ich allen ein herzliches Dankeschön, die an diesem Prozess mitgewirkt haben – dem Gemeinderat, den Planerinnen und Fachleuten in der Verwaltung und auch der Bürgerschaft für ihre Geduld bei den langjährigen Bauarbeiten. Zudem geht ein besonderer Dank an unsere VAG und all ihre Mitarbeitenden für ihren großen Einsatz. Und nicht zuletzt danke ich der Bundes- und der Landesregierung, die den größten Kostenanteil der Neubaustrecke getragen haben. Auf den folgenden Seiten hat die Amtsblattredaktion die wichtigsten Informationen zu der neuen Strecke und dem neuen Liniennetzplan zusammengestellt.

Martin W. W. Horn
Oberbürgermeister

■ Am 16. März geht die Stadtbahnlinie über den Rotteckring in Betrieb – Freie Fahrt im VAG-Netz

Mit der Umgestaltung des Rings nimmt die neue Linie Fahrt auf

Freiburg wächst und das Stadtbahnnetz wächst mit. Am Wochenende eröffnen Stadt und die Freiburger Verkehrs AG (VAG) die neue Stadtbahnstrecke zwischen der Heinrich-von-Stephan-Straße und dem Europaplatz am Siegesdenkmal. Die 1,9 Kilometer lange Strecke führt über die Kronenstraße und die neue Kronenbrücke, die Werthmannstraße und den Rotteckring über Fahnenbergplatz und Friedrichring bis zum Europaplatz. Über fünf barrierefreie Haltestellen werden nun wichtige Einrichtungen wie die Angell-Schulen und das Rotteck-Gymnasium, die Universitätsbibliothek, die Mensa, die Volkshochschule und das Uni-Rektorat erschlossen.

Über die Neubaugleise rollt künftig die „blaue“ Linie 5 aus Haslach und Rieselfeld, die nun nicht mehr über den Bertoldsbrunnen, sondern über den neuen zentralen Umsteigepunkt am Theater Freiburg fährt. Erstmals treffen dort jetzt alle Stadtbahnlinien aufeinander. Damit löst dieser Umsteigepunkt den Bertoldsbrunnen als Hauptknotenpunkt ab, der an seine Leistungsgrenze gestoßen ist. Dadurch sind nun auch engere Taktzeiten auf allen Strecken möglich, und bei Betriebsstörungen gibt es im Innenstadtbereich eine Ausweichstrecke. Radikal verändert hat sich auch die Szenerie rund um das Siegesdenkmal. Durch die neue Stadtbahn konnte die kurvenreiche Verkehrsführung vor der Karlskaserne radikal vereinfacht werden und zugleich ein großzügiger Platz an der nördlichen Kaiser-Joseph-Straße entstehen. Und nicht zuletzt ist die Stadtbahnlinie ein Schlüssel für die – ansonsten nicht finanzierbare – Umgestaltung der Werthmannstraße und des Rotteckrings. Die ehemals hier befindliche

mittelalterliche Stadtbefestigung wurde in den 50er- und 60er-Jahren mit einer vierspurigen Straße überbaut. Mit dem Ausbau der Straßenzüge am Bahnhof wurde es möglich, den Altstadttring bis zum Bahnhof zu erweitern und damit den alten Ringabschnitt des Rotteckrings für Fußgänger, Radler und den Anliegerverkehr zu reservieren. Das Gesicht der Stadt hat sich hier mit großzügigen Plätzen, Fußgängerboulevards und Grünbereichen komplett gewandelt. Die Gesamtkosten des Projekts liegen bei 66 Millionen Euro, davon 11 Millionen für die Umgestaltung der Plätze. Der Bau der Stadtbahnlinie einschließlich des Neubaus der Kronenbrücke kostete rund 55 Millionen Euro. 85 Prozent der zuzuschussfähigen Kosten übernehmen Bund und Land.



Begegnungsverkehr: Wo sich früher auf vier Fahrspuren der Autoverkehr wälzte, haben heute Bahnen, Radler und Fußgänger das Sagen.

Samstag, 16. März: Freiburg feiert die neue Linie

Der Samstag, 16. März, ist ein besonderer Tag für Freiburg, denn dann nimmt die neue Stadtbahnlinie über den Rotteckring ihren regulären Betrieb auf. Damit enden nicht nur vier Jahre Bauzeit, sondern auch viele Jahrzehnte mit Planungen und Arbeiten an dem Großprojekt „Erweiterung der Innenstadt“. Grund genug also, am Samstag zu feiern. Die VAG hat für diesen Tag ein umfangreiches Programm auf die Beine gestellt. Vom Philharmonischen Orchester des Theaters über Balkanbeat bis hin zu Hardrock wird für Jung und Alt etwas geboten. Alle Freiburgerinnen und Freiburger sind eingeladen, mitzufeiern. Auf sie warten ein buntes Veranstaltungsprogramm, Mitmachaktionen am Boulevard und freie Fahrt im VAG-Netz.

- Programm**
- 11.00 Uhr – **Platz der Alten Synagoge**
Musikalischer Auftakt mit dem Musikverein der VAG und dem Philharmonischen Orchester
 - 11.20 Uhr – Begrüßung: OB Martin Horn und VAG-Vorstände Stephan Bartosch und Oliver Benz
 - 11.50 Uhr – Gesprächsrunde mit der Landesministerin für Finanzen, Edith Sitzmann, und dem Landesminister für Verkehr, Winfried Hermann
 - 12.15 Uhr – Streckeneröffnung
 - 13.05 Uhr – Musikverein der VAG
 - 13.50 Uhr – Angelschulen: Schüler rocken mit Zirkus und Band
 - 14.30 Uhr – Femmes Vocales
 - 15.00 Uhr – Circus Harlekin
 - 15.45 Uhr – Polizeimusik Freiburg
 - 16.25 Uhr – Schwere(s)Los! e. V.
 - 17.00 Uhr – Heim und Flucht Orchester
 - 17.40 Uhr – Alle Register
 - 18.05 Uhr – Südufer-Chor
 - 18.30 Uhr – The Skaletons
 - 19.20 Uhr – Otto Normal
 - **Boulevard am Rotteckring**
13.30 Uhr – Performance der VHS
14.20 Uhr – Musik der VHS
14.50 Uhr – Weltgeschichten
15.20 Uhr – Musik der VHS
 - **Europaplatz**
13.00 Uhr – Tanja Blackwood
13.35 Uhr – Leon Stone
14.15 Uhr – Generation Gap
15.15 Uhr – Voodoo Conference
16.15 Uhr – The Moondogs
17.15 Uhr – Bigamie
 - **und sonst...**
12.30–18 Uhr Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen, Freifahrt im gesamten VAG-Netz und freier Eintritt im Archäologischen Museum im Colombischlössle.
Außerdem gibt es viele Aktionen und teilweise bis 21 Uhr verlängerte Öffnungszeiten der Innenstadthändler in Zusammenarbeit mit „z'Friburg in der Stadt“ und „Herzschlag“.

Mit der Inbetriebnahme tritt auch der Jahresfahrplan 2019 in Kraft

Zahlreiche Änderungen bei Bus- und Bahnlinien



Ein noch ungewohnter Anblick: Eine Stadtbahn fährt über die neue Kronenbrücke und biegt in die Werthmannstraße ein.

Mit der feierlichen Eröffnung des neuen Streckenabschnitts tritt am 16. März auch der neue Jahresfahrplan 2019 in Kraft. Er bringt auch der neuen Stadtbahnstrecke Taktveränderungen auf einzelnen Linien und eine verbesserte Anbindung des Industriegebiets Nord mit sich. Hier die wichtigsten Änderungen im Überblick:

Stadtbahnen: Linie 1 unverändert; alles neu auf der Linie 5

Die wichtigste Nachricht für alle, die im Westen oder Osten der Stadt

wohnen: Die Stadtbahnlinie 1 von Landwasser nach Littenweiler bleibt unverändert.

Die größte Veränderung gibt es bei der Stadtbahnlinie 5. Sie fährt jetzt vom Rieselfeld kommend zunächst wie bisher alle 7,5 Minuten durch Haslach. Nach der Haltestelle Heinrich-von-Stephan-Straße bleibt sie in der Kronenstraße und fährt über Kronenbrücke, Werthmannstraße, Rotteckring und Fahnenbergplatz zum neuen Endhaltestelle Europaplatz (ehemals Siegesdenkmal). Von dort geht die Fahrt auf der selben Strecke zurück

DREHSCHIEBE IM WESTEN

Haltestelle „Am Lindenwäldle“

Die Haltestelle „Am Lindenwäldle“ spielt im neuen VAG-Netz eine noch wichtigere Rolle. Schon bislang nutzten viele Fahrgäste aus dem Rieselfeld, die in Richtung Gewerbeschulen oder zum Hauptbahnhof unterwegs waren, diesen Umsteigepunkt, um sich den lästigen Umweg durch die Innenstadt zu sparen. Künftig ist dieser Umstieg bei diesen Fahrtzielen Pflicht, denn die neu geknüpfte Linie 5 fährt nicht mehr zum Hauptbahnhof, sondern durch den Rotteckring zum Europaplatz und auf demselben Weg retour.



Barrierefrei: Der Umstieg „Am Lindenwäldle“ gelingt problemlos.

Damit der Haltepunkt Lindenwäldle seiner gewachsenen Bedeutung gerecht wird, hat ihn die VAG in den vergangenen Monaten aufwendig umgebaut und dabei rund 300.000 Euro investiert. Die Bahnsteige wurden auf 3,50 Meter verbreitert und komplett barrierefrei umgestaltet, außerdem wurde die Bahnsteigkante über die gesamte Länge auf 24 Zentimeter erhöht. Auch Personen mit großen Elektrollstühlen oder Eltern mit Kinderwagen können somit gut manövrieren und ohne fremde Hilfe in die Bahnen einsteigen. Blinde und sehbehinderte Menschen profitieren außerdem von taktilen Streifen. Und sollte ein kurze Wartezeit erforderlich sein, lässt sich diese wettergeschützt in den neuen Fahrgastunterständen verbringen.

Richtung Rieselfeld. Wichtige, barrierefreie Umsteigemöglichkeiten entlang der Linie 5 gibt es an den Haltestellen Stadttheater und Europaplatz sowie Am Lindenwäldle. Hier besteht die Möglichkeit – wie bislang schon von vielen Fahrgästen der Linie 5 praktiziert –, auf die Stadtbahnlinie 3 umzusteigen, um auf kürzestem Weg zum Beispiel Richtung Hauptbahnhof zu gelangen. Damit der Umstieg auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ganz bequem möglich ist, hat die VAG diese Haltestelle in den vergangenen Wochen komplett umgebaut (siehe unten).

Von Süden kommend gibt es eine wichtige Änderung: Die Stadtbahnlinie 2 fährt von Günterstal kommend ab dem Bertoldsbrunnen künftig nicht mehr weiter in Richtung Zähringen, sondern über den Hauptbahnhof, das Rathaus im Stühlinger, und den Hauptfriedhof bis zur Hornusstraße. Die Abfahrtszeiten sind leicht zu merken, da im Tagesverkehr ein 10-Minuten-Takt geboten wird. Gleiche Strecke, aber dichter Takt gilt für die Stadtbahnlinie 3 vom Vauban in die Haid. Hier wird der 7,5-Minuten-Takt im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr auf einen 6-Minuten-Takt verdichtet.

Mehr Bahnen gibt es wegen der großen Nachfrage künftig auch auf der Stadtbahnlinie 4, die von Zähringen zur Messe führt. Sie wird im Tagesverkehr von einem 10-Minuten-Takt auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet; der Linienvorlauf bleibt unverändert. Im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr fährt alle 6 Minuten eine Bahn.

In den Frühspitzen fährt die Linie 1 alle 4 Minuten, die Stadtbahnlinien 3, 4 und 5 fahren in dieser Zeit alle 6 Minuten.

Busnetz neu geknüpft: Bessere Anbindung für den Mooswald

Spürbare Veränderungen bringt der neue Fahrplan im Mooswald und im Industriegebiet Nord.

Der Fahrweg der Buslinie 10 führt künftig nicht mehr durch das IG Nord, sondern von der Paduaallee durch die Elsässer Straße zur Bissierstraße. Die Buslinie 36 fährt im 15-Minuten-Takt zwischen Hochdorf und der Haltestelle Moosweiher. Jedes zweite Fahrzeug fährt dann – zeitlich versetzt zur Linie 10 – ebenfalls durch die Elsässer Straße zur Bissierstraße. Auf diese Weise gibt es zwischen den Haltestellen Hofackerstraße und Elsässer Straße im Tagesverkehr einen 15-Minuten-Takt.

Die Verbindung ins IG Nord erfolgt vom 16. März an durch die neue Buslinie 22. Diese startet an der Haltestelle Bissierstraße und fährt alle 15 Minuten – und damit deutlich häufiger als die bisherige Linie 10 – durch das IG Nord zur Endhaltestelle Gundelfinger Straße.

Änderungen gibt es auch bei den Buslinien 24 und 27. Neu hinzu kommt die Linie 23. Die Linie 24 (Munzinger Straße – Gundelfingen Bahnhof) wird künftig im Tagesverkehr durchgängig angeboten. Von Herdern kommend endet die Linie 27 künftig am neuen Europaplatz. Dort besteht dann mit den Linien 4 und 5 Anschluss an das Stadtbahnnetz. Neu hinzu kommt die Linie 23, die als Pendellinie für das IG Nord konzipiert ist. Drei Fahrten am Morgen und weitere drei am späten Nachmittag starten am Hauptbahnhof, fahren durch das IG Nord und enden an der Haltestelle Gundelfinger Straße.

Entsprechend der Änderung im Tagesnetz fährt die Stadtbahnlinie 5 künftig auch im Nachtverkehr an den Wochenenden zwischen Rieselfeld und Europaplatz. Außerdem freut sich die VAG, dass die Gemeinde Münsental wieder von den nächtlichen Anschlussstaxen angesteuert wird.

Fahrplanauskunft im Internet unter www.vag-freiburg.de

Interview mit Maximilian Grasser, dem leitenden Fahrplaner der VAG

Das neue Liniennetz entlastet den Bertoldsbrunnen

Das Bus- und Bahnnetz der Freiburger VAG umfasst etwa 210 Kilometer, auf denen jährlich mehr als 81 Millionen Menschen unterwegs sind. Die Verbindungen und die Taktzeiten auf die Bedürfnisse der Fahrgäste einzustellen, ist Aufgabe von Maximilian Grasser (30), der bei der Freiburger Verkehrs AG (VAG) die Fahrplanabteilung leitet. Der gelernte Verkehrsgeograf arbeitet seit fünf Jahren bei dem städtischen Verkehrsunternehmen. Wir befragten ihn zum neuen Liniennetz, das mit der Rottecklinie wieder ein bisschen größer geworden ist.

Amtsblatt: Herr Grasser, woher wissen Sie eigentlich, wie viele Fahrgäste auf welchen Strecken unterwegs sind und wohin sie wollen?

Grasser: Um das zu beantworten, haben wir mehrere Möglichkeiten. Zum einen verfügen viele Fahrzeuge über automatische Zählsysteme mit

Lichtschranken, sodass wir ein recht genaues Bild der Fahrgastzahlen haben. Zweitens befragen wir im Abstand einiger Jahre eine repräsentative Zahl unserer Fahrgäste nach ihren Start- und Zielpunkten. Und drittens sind wir in engem Kontakt mit Firmen, Schulen sowie unserem Fahrabteil, die uns Anregungen unterbreiten und Mängel nennen. Aus alledem gewinnen wir ein ziemlich genaues Bild von den Bedürfnissen unserer Kunden. Basis der Planung sind zunächst die Stadtbahnlinien, an die dann die Buslinien angepasst werden.

Die neue Linie 5 fährt künftig nicht mehr über den Bertoldsbrunnen, sondern über das Theater. Bringt das eine Entlastung für den Bertoldsbrunnen?

Definitiv! Heute haben wir dort 1250 Fahrten pro Tag, künftig werden es 250 weniger sein. Der Bertoldsbrunnen hatte zuletzt seine

Leistungsgrenze eigentlich schon überschritten.

Erstmals in der Geschichte Freiburgs fährt eine Linie nicht mehr über den Bertoldsbrunnen. Noch vor wenigen Jahren hätte das zu Protesten geführt, weil damit die Stadtmitte nicht mehr erreicht wird. Und heute?

Das ist kein Thema mehr, denn inzwischen haben wir die Innenstadt städtebaulich erweitert und mit dem Platz der Alten Synagoge ein neues Zentrum geschaffen. Das Theater bildet heute unseren neuen Hauptknotenpunkt, der gegenüber dem Bertoldsbrunnen viele Vorteile hat: Es gibt hier niveaugleiche Bahnsteige, die eine leichte Zufahrt für Rollstuhlfahrer erlauben, und unser Fahrpersonal muss keine Rampen mehr ausklappen. Außerdem ist die Innenstadt mit der neuen Linienführung nun schneller zu erreichen als bislang über die Johanniskirche.



Maximilian Grasser weiß, wohin die VAG-Fahrgäste wollen. (Foto: G. Süssbier)

In den Abendstunden haben die Bahnen am Bertoldsbrunnen immer aufeinander gewartet. Bleibt das so?

Unsere Rendezvous-Anschlüsse bleiben erhalten, und die Linie 5 ist am Theater an die Fahrzeiten der anderen Bahnen eingebunden. Das erleichtert den Umstieg in den Abendstunden.

Die Linie 5 endet jetzt am Europaplatz. Warum fährt sie nicht weiter durch die Habsburgerstraße bis zur Hornusstraße?

Weil wir am Europaplatz mehr Fläche für längere Bahnsteige haben, können wir auf der Linie 4 in der Habsburgerstraße größere, nämlich 42 statt 32 Meter lange Fahrzeuge einsetzen. Wenn wir außerdem noch die Taktfolge verstärken, bleibt die Kapazität dort unverändert. Eine zusätzliche Fortsetzung der Linie 5 auf diesem Streckenabschnitt ist aktuell somit nicht erforderlich.

Schaut man sich das Liniennetz an, ist die Ost-West-Verbindung gut, die Nord-Süd-Verbindung aber nur mit Umsteigen möglich.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass das Bedürfnis nach einer Ost-West-Verbindung viel ausgeprägter ist, als nach einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung. Dennoch bieten wir mit der neuen Buslinie 24 auch eine durchgehende Verbindung zwischen der Haid und dem Industriegebiet Nord an. Enge Taktzeiten fahren wir hier jetzt den ganzen Tag, unter anderem, weil die Arbeitszeiten immer flexibler werden.

Gibt es aus der Sicht des Fahrplaners noch sinnvolle Ergänzungen des Liniennetzes?

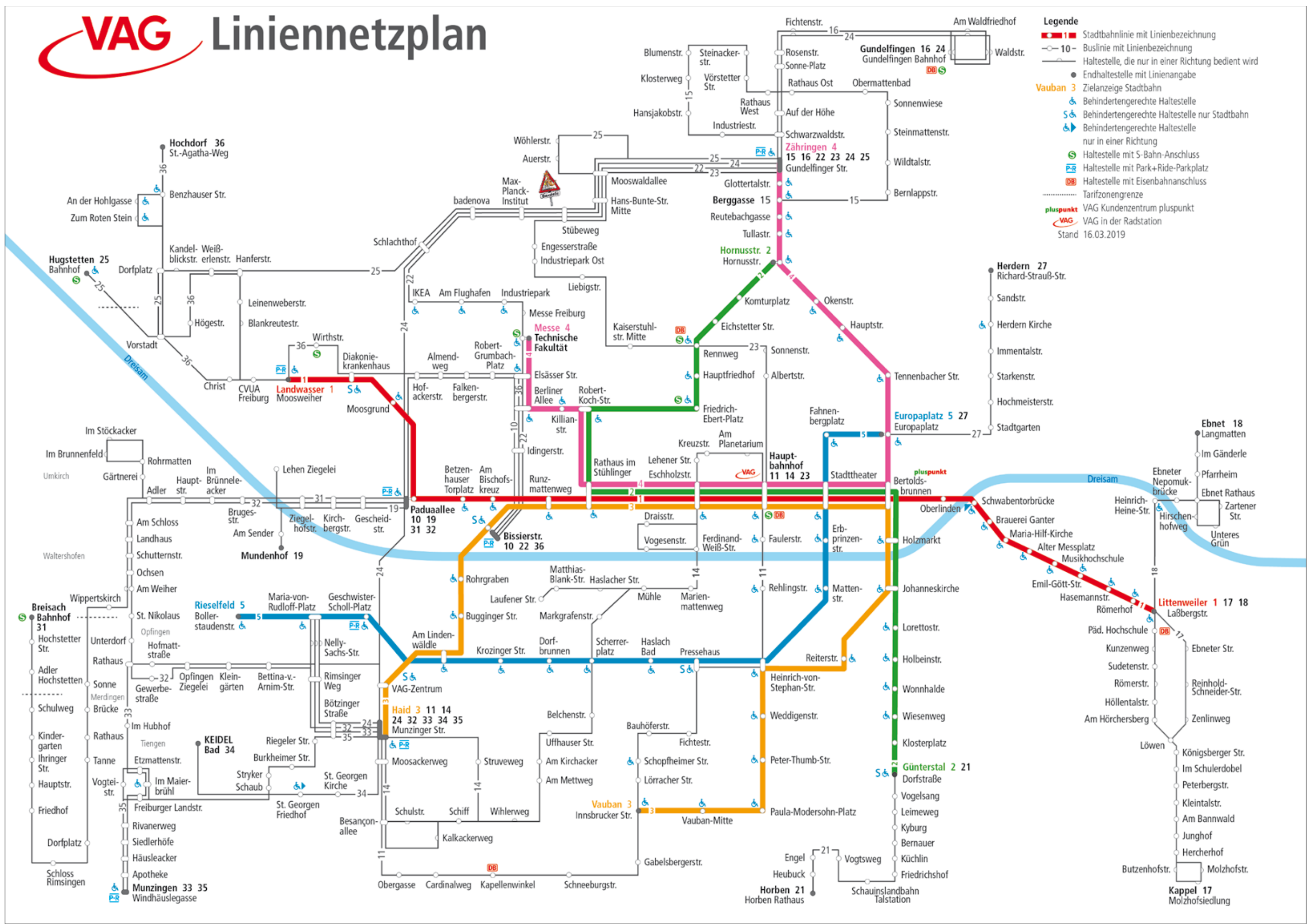
Neben der schon beschlossenen Verlängerung der Meselinie und der geplanten Diätenbachlinie wäre aus meiner Sicht eine Verbindung zwischen dem Fahnenbergplatz

und dem Friedrich-Ebert-Platz, also durch die Unterführung am Bahnhof, sinnvoll. Damit hätten wir unabhängig von der Stadtbahnbrücke eine weitere Bahnhofsanbindung und eine schnelle Verbindung zur Messe. Aber im Grundsatz hat Freiburg jetzt ein gutes Liniennetz, und die stetig steigenden Fahrgastzahlen unterstützen das.

Und was macht ein Fahrplaner, wenn der neue Fahrplan steht?

Immer wieder müssen wir Buslinien oder Haltestellen wegen Baustellen verlegen oder Fahrpläne bei Großereignissen wie zum Beispiel dem Freiburg-Marathon oder dem Rosenmontagsumzug umstellen. Außerdem müssen wir gelegentlich Taktzeiten nachjustieren. Auch unter dem Jahr gibt es immer viel zu tun.

Herr Grasser, haben Sie vielen Dank für das Gespräch.



■ Die Stadtbahnlinie verändert das Antlitz der Innenstadt

Auf neuen Wegen durch die Innenstadt

Mit dem Umbau von Kronenstraße, Werthmannstraße, dem Platz der Alten Synagoge sowie dem Rotteck- und dem Friedrichring ist in den vergangenen Jahren eine städtebaulich komplett neue Struktur entstanden. Der ehemals vierspürige „Rotteck-/Werderring“ wurde durch eine urbane, fußgänger- und radlerfreundliche Zone ersetzt.

1 Erste Voraussetzung dieses Prozesses war der Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße, die den Verkehr von Süden nicht mehr Richtung Kronenbrücke und Innenstadt, sondern zum Bahnhof und den Dreisamferstraßen führt. Damit konnten in der Kronenstraße zwei Spuren entfallen und durch Stadtbahngleise ersetzt werden. Hierdurch wird sich die Zahl der Pkw von täglich 30 000 auf etwa 20 000 verringern. Eine Haltestelle an der Mattenstrasse erschließt die dort liegenden Schulen.

2 Mit dem Beschluss, die Stadtbahn über den Rotteckring zu legen, waren die Tage der Kronenbrücke gezählt. Denn das 60er-Jahre-Bauwerk wäre den Belastungen einer Stadtbahn so nicht gewachsen gewesen. Der Neubau orientiert sich mit der Lichtöffnung am Vorgängerbau, ersetzt die kreisförmige Verkehrsführung jedoch durch eine gerade Verkehrsführung. Dadurch werden die Verkehrsbeziehungen übersichtlicher, und vor allem für Radler gibt es nun mehr Platz. Bei den Planungen wurde der künftige Stadttunnel bereits berücksichtigt, sodass die Tunnelröhren neben den Brückenwiderlagern Platz finden.

3 Wie die Kronenstraße wurde auch die Werthmannstraße um je eine Fahrspur abgespeckt. Jetzt fließt hier nur noch Anliegerverkehr. In der Straßennitte verlaufen nun die Stadtbahngleise. Eine „dynamische“ Haltestelle mit ampegelicherer Straßenquerung erschließt einen großen Bereich der südlichen Innenstadt. Die ehemals vom Verkehr geprägte Kreuzung an der Unibibliothek, der „Platz der Universität“, hat heute eine hohe Aufenthaltsqualität und schafft eine Campussituation.

4 Als neue Stadtmitte und zentraler Umsteigepunkt aller Stadtbahnlinien präsentiert sich jetzt die Kreuzung Rotteckring/Bertoldstraße. Der zwischen Stadttheater, Kollegengebäude und UB gelegene Platz der Alten Synagoge ist heute ein kommunikativer Ort und erinnert zugleich an das Schicksal der ehemaligen Synagoge, die hier im November 1938 in Flammen aufging. Ein Brunnen veranschau-

licht den Grundriss der zerstörten Synagoge.

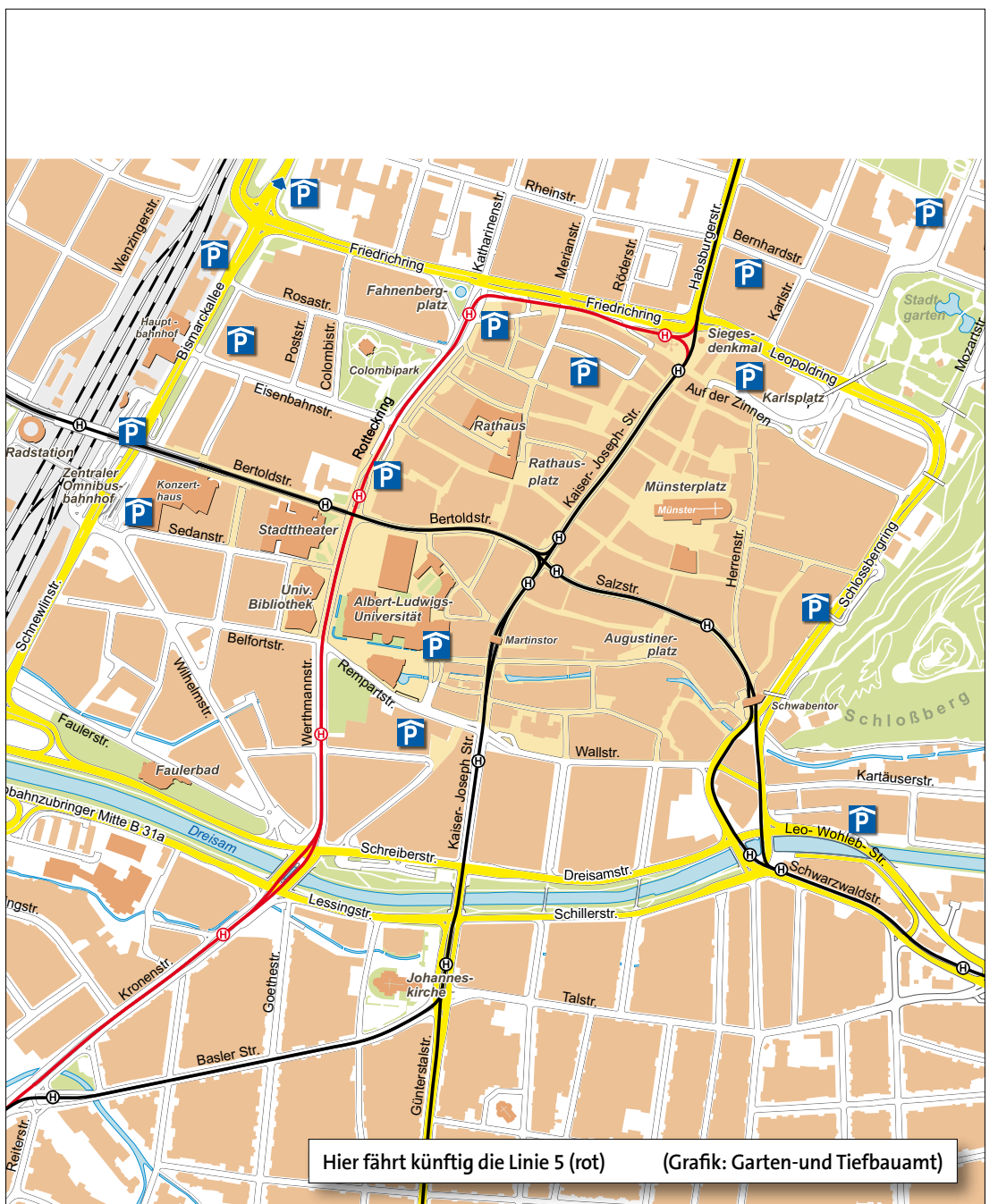
5 Bäume, Sitzgelegenheiten, ein Bächle und hochwertige Pflaster kennzeichnen heute den Rotteckring – anstatt fahrender

oder parkender Kraftfahrzeuge. Aus der ehemaligen Hauptverkehrsstraße ist ein attraktiver Boulevard zwischen der Innenstadt und dem Colombipark geworden. Der ebenfalls früher verkehrsumspülte Fahnenbergplatz wurde ein

prägender Eingang zur Innenstadt. Eine neue Haltestelle bindet das benachbarte Institutsviertel an die Stadtbahn an.

6 Den Abschluss der Rottecklinie bildet der Europaplatz mit dem

Siegesdenkmal. Das langjährige Kreuzungskuriosum mit komplizierter Verkehrsführung ist einem übersichtlichen Platz gewichen. Ein Pavillon bietet Platz für wartende Fahrgäste, die Beschäftigten der VAG sowie für ein Imbiss.



■ Der Ausbau des Stadtbahn-Streckennetzes geht weiter

Nächste Station: Messe und Stadion

Mit der Eröffnung der Stadtbahn Rotteckring ist der Ausbau des Freiburger Stadtbahnnetzes nicht beendet. Der nächste neue Streckenabschnitt steht schon in den Startlöchern: Bis 2020 wird die Stadtbahn Messe bis zur Sick-Arena verlängert. An der Hermann-Mitsch-Straße gibt es eine Wendeschleife mit großem Park-und-Ride-Platz. Außerdem erhält das neue Fußballstadion eine eigene Haltestelle, damit wie bislang ein Großteil der Fußballfans mit der Bahn zum Spiel kommen kann.

2020 beginnt dann auch der lang geplante Bau der Stadtbahn Waldkircher Straße, der die bisherige Route durch die Komturstraße bis 2022 ersetzen wird. Diese Variante ist zwar rund eine Million teurer als die Sanierung der Bestandsstrecke, bietet dafür aber eine bessere Erschließung des Güterbahnhofs. Dort



Die Stadtbahn ist das öffentliche Verkehrsmittel Nummer eins.

wohnen schon bald 3800 Menschen, weitere 4000 werden ihren Arbeitsplatz dort haben. Außerdem ist dann die Umgestaltung der Waldkircher Straße möglich, wo es bessere Radwege und zwei neue Kreisverkehre

geben wird, die an den Einmündungen von Rennweg und Kaiserstuhlstraße sowie Neunlindenstraße den Verkehrsablauf vereinfachen.

Noch nicht konkret geplant, seit dem Bürgerentscheid aber abseh-

bar ist die Stadtbahn in den Stadtteil Dietenbach. Nach dem derzeitigen Stand erfolgt der Anschluss als Verlängerung der Rieselfeld-Linie. Mit größeren Fahrzeugen und dichteren Taktfolgen kann das zusätzliche Fahrgastaufkommen gut bewältigt werden, sagt die Freiburger Verkehrs AG. Der Bau des neuen Stadtteils soll frühestens 2025 beginnen; einen Zeitplan für den Stadtbahnanschluss gibt es noch nicht.

Noch ferner am Horizont ist schließlich die Verbindung vom Fahnenbergplatz zur Robert-Koch-Straße als letzter Teil des Gesamtprojekts Vauban – Rotteckring – Messe. Mit diesem Lückenschluss wäre eine zweite Anbindung des Hauptbahnhofs möglich, was aus Sicht der VAG eine sinnvolle Ergänzung des Netzes darstellt.

(siehe Interview Seite 3)

IMPRESSUM

AMTSBLATT

Stadt Freiburg im Breisgau
 Pressereferat
 Rathausplatz, 79098 Freiburg
 www.freiburg.de/amtsblatt

Redaktion Amtsblatt:
 Gerd Süßbier, Eberhard Heusel,
 Maren Göttke
 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:
 Jens Dierolf

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

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

Datum: März 2019

Freiburg 
 I M B R E I S G A U