

Stadtbahn Vauban

Die Bauarbeiten haben begonnen

Mit einem ersten Spatenstich brachte Oberbürgermeister Dieter Salomon sowie Vertreter des Bundes, des Landes und der VAG am 9. Oktober 2003 den Bau der Stadtbahnlinie Vauban auf den Weg. Die zweieinhalb Kilometer lange Neubaustrecke soll ab dem Jahr 2006 den Stadtteil Vauban und die Unterwiehre mit der Innenstadt verbinden. Insgesamt erschließt die Linie 15 000 Einwohner und 6000 Arbeitsplätze und macht den Weg in die Innenstadt schneller, bequemer und – wenn der Pkw künftig in der Garage bleibt – auch umweltfreundlicher. Bis es soweit ist, rollen im Vauban und in der Merzhauser Straße aber zunächst die Lastwagen und Bagger. Wann und wo welche Arbeiten laufen und wie die neue Stadtbahnlinie einmal aussehen wird, erfahren Sie auf den folgenden Amtsblatt-Seiten.



Im Jahr 2006 ist es soweit: Dann verbindet die Stadtbahnlinie 3 „Vauban“ das Neubaviertel mit der Innenstadt (Foto: R. Buhl)

Stadtbahnanschluss für Vauban

Verkehrskonzept und Städtebau gehen Hand in Hand

Nach dem Abzug des französischen Militärs im Jahr 1992 rückte die ehemalige Vauban-Kaserne ins Blickfeld der Stadtplaner. Die militärische Nutzung hatte das 38 Hektar große Gelände fast 60 Jahre lang der Innenstadtentwicklung entzogen. Jetzt bot sich die Chance, in nur drei Kilometer Entfernung zum Stadtzentrum Wohnraum für 5000 Menschen zu errichten – Wohnraum, der in der wachsenden Stadt Freiburg dringend gebraucht wurde und wird. Zusammen mit der Teilbebauung des Rieselfeldes entstehen somit zwei wegen ihrer hohen sozialen und ökologischen Standards bundesweit beachtete Stadtteile. Seit dem Herbst 1993 läuft die Erschließung und Bauvorbereitung im Vauban, in deren Rahmen in insgesamt drei Bauabschnitten bis zum Jahr 2006 2000 Wohneinheiten

Entstanden ist ein Stadtteil, in dem Kfz-Stellplätze auf den Grundstücken meist nicht erlaubt sind. Parken kann man stattdessen in Sammelgaragen am Stadtteilrand. Auch Haushalte ohne eigenes Fahrzeug müssen einen Stellplatz nachweisen, dessen Bau jedoch zeitlich ausgesetzt ist. Fast 50 Prozent der Haushalte in den so genannten stellplatzfreien Gebieten haben kein Auto, womit dem öffentlichen Nahverkehr natürlich eine besondere Bedeutung zukommt.

Vauban braucht die Stadtbahn

Klar war für die Planer von vornherein, dass das Vauban durch eine Stadtbahn erschlossen werden muss. Die hierfür erforderlichen Flächen wurden im Bebauungsplan freigehalten und im November 1998

Breisgau-S-Bahn geplant, wenn nach dem Bau der neuen Güterbahngleise an der Autobahn ausreichende Kapazitäten auf der Hauptstrecke nach Basel zur Verfügung stehen.

Bauvorbereitungen seit Juli 2003

Am 28. Juli 2003 haben VAG und Tiefbauamt mit den ersten Bauarbeiten für die Stadtbahn Vauban begonnen. Das Baufeld auf der Westseite der Merzhauser Straße zwischen der Wiesentalstraße und der Vaubanallee wurde freigemacht und hergerichtet. Nach Abschluss dieser Arbeiten begann die badenova mit der Neuverlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen. Die eigentlichen Gleisbauarbeiten beginnen im Frühjahr 2004 in der Merzhauser Straße und in der Vaubanallee.

Gesamtkosten bei 30 Millionen Euro

Die Gesamtkosten für die Stadtbahn Vauban sind auf 30,6 Millionen Euro veranschlagt. Diese Kosten verteilen sich auf mehrere Schultern. Zu den Baukosten (ohne Baunebenkosten) gewährt der Bund 60 Prozent Förderung und das Land Baden-Württemberg finanziert aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes weitere 25 Prozent der zuwendungsfähigen Aufwendungen. Übrig bleibt ein zu finanzierender Eigenanteil von 15 Prozent sowie die Baunebenkosten, die zum Beispiel für Planung, Gutachten oder Vorfinanzierungen anfallen.

Für den Streckenabschnitt zwischen der Wendeschleife auf dem Vaubangelände und der Einmündung der Wiesentalstraße in die Merzhauser Straße werden der Eigenanteil und die Baunebenkosten vollständig aus dem Treuhandkonto der „Entwicklungsmaßnahme Vauban“ getragen. Diese Mittel stammen aus den Grundstückverkäufen des Vaubanareals über die auch die gesamte Infrastruktur des Viertels bezahlt wird. Die Restkosten für die Strecke zwischen Wiesental- und Basler Straße trägt zu 70 Prozent die VAG. Die restlichen 30 Prozent gehen wiederum zu Lasten des Treuhandkontos der Entwicklungsmaßnahme.

AMTSBLATT

Herausgeberin: Stadt Freiburg im Breisgau, Presse- und Informationsamt
Verantwortlich: Walter Preker
Redaktion: Gerd Süßbier
 Telefon 07 61/201-1340, Fax -1399
Verlag: Freiburger Stadtkurier GmbH Verlagsgesellschaft
Herstellung: Freiburger Druckhaus GmbH & Co KG
Stand: Oktober 2003

Bauablauf

Wann wird wo gearbeitet?

Der Neubau der Stadtbahn Vauban erfolgt in zwei Abschnitten. Der 1. Bauabschnitt umfasst die Strecke von der Wendeschleife im Vauban-Areal bis zur Kreuzung Merzhauserstraße / Wiesentalstraße. Bereits im August 2003 haben auf der Westseite der Merzhauser Straße zwischen Wiesentalstraße und Vaubanallee die ersten Bauarbeiten, wie das Freimachen und Herrichten des Baufeldes, begonnen. Seit September werden in diesem Abschnitt die Gas-, Strom- und Wasserleitungen sowie Kanäle neu verlegt, was nicht ohne Folgen für den Kraftverkehr bleibt. Obwohl der Zweirichtungsverkehr in der Merzhauser Straße aufrecht erhalten werden kann, ist hier trotz aller Bemühungen weiterhin mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen, wie Badenova, Freiburger Verkehrs AG (VAG) und Tiefbauamt bereits frühzeitig angekündigt haben. Die Bauarbeiten werden in diesem Bereich voraussichtlich noch bis Frühjahr 2004 dauern. Erst wenn alle Leitungen und Kanäle an ihrem neuen Platz liegen können ab Frühjahr 2004 die Straßen- und Gleisbauarbeiten beginnen, die dann voraussichtlich bis Anfang 2005 dauern werden.

Der 2. Bauabschnitt reicht von der Wiesentalstraße bis zur Basler Straße. In diesem Bereich laufen die Arbeiten an den Ver-

und Entsorgungsleitungen im Jahr 2004. Daran anschließen werden sich ab Anfang 2005 die Tief-, Straßen- und Gleisbauarbeiten. In dieser Bauphase ist aus technischen Gründen kein dauernder Zweirichtungsverkehr in der Merzhauser Straße zwischen Lorettostraße und Wiesentalstraße möglich. Das heißt, hier steht entweder nur eine ampelgesteuerte Fahrbahn für beide Fahrrichtungen zur Verfügung oder für eine Fahrtrichtung wird zeitweise eine Umleitung eingerichtet.

Grollende Autofahrer aber sollten sich vor Augen führen, dass die Stadtbahn ab 2006 eine starke Entlastung für den innerstädtischen Verkehr bringen wird. Davon wird nicht nur die Anwohnerschaft, sondern auch derjenige Kraftverkehr profitieren, der nicht auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen kann.

Die reine Bauzeit der Vaubanstrecke mit einer Länge von 2,5 Kilometern beträgt etwa zweieinhalb Jahre. Die Bauarbeiten erfolgen in enger Zusammenarbeit zwischen VAG und Tiefbauamt, wobei das Tiefbauamt für den Tief-, Straßen- und Ingenieurbau sowie das Verkehrsmanagement während der Bauzeit zuständig ist. Projektleitung sowie Gleisbauarbeiten, Fahrleitungs- und die elektrische Verklebung liegen in den Händen der VAG.

Termine

Stadtbahn Vauban:

Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan	September 2001
Offenlagebeschluss	April 2002
Erneute Offenlage	Januar 2003
Satzungsbeschluss	März 2003
Ausschreibung der Bauleistungen	Sommer 2003
Baubeginn	Oktober 2003
Inbetriebnahme	2006

Ausbau des Freiburger Stadtbahnnetzes:

Bereits fertiggestellt:	
Linie 1 nach Landwasser	1985
Linie 4 „Kliniklinie“	1987
Linie 5 nach Weingarten u. Gewerbegebiet Haid	1994
Linie 6 ins Rieselfeld	1997
Linie 7 nach Haslach, Teilinbetriebnahme	2002
Behindertengerechter Ausbau Stadtbahn Hansjakobstraße	2003
Im Bau:	
Stadtbahn Haslach	Inbetriebnahme 4/2004
Stadtbahn Vauban	Inbetriebnahme 2006
Geplant im „vordringlichen Bedarf“:	
Stadtbahnverlängerung Littenweiler	Ausbau 2006-2008
Stadtbahn Rotteckring (2. BA Stadtbahn Vauban)	Ausbau 2007 bis 2011
Stadtbahnverlängerung Zähringer	Ausbau 2007 bis 2010
Stadtbahn Habsburgerstraße	Beginn 2008, Vorziehen wird geprüft
Stadtbahn Gundelfingen	Beginn 2010
Stadtbahn Neue Messe über Berliner Allee	Beginn Ende 2008
Weitere Projekte:	
Stadtbahn St. Georgen, Stadtbahn Zähringer Straße, Stadtbahn Waldkircher Straße, Stadtbahn Hochdorf	

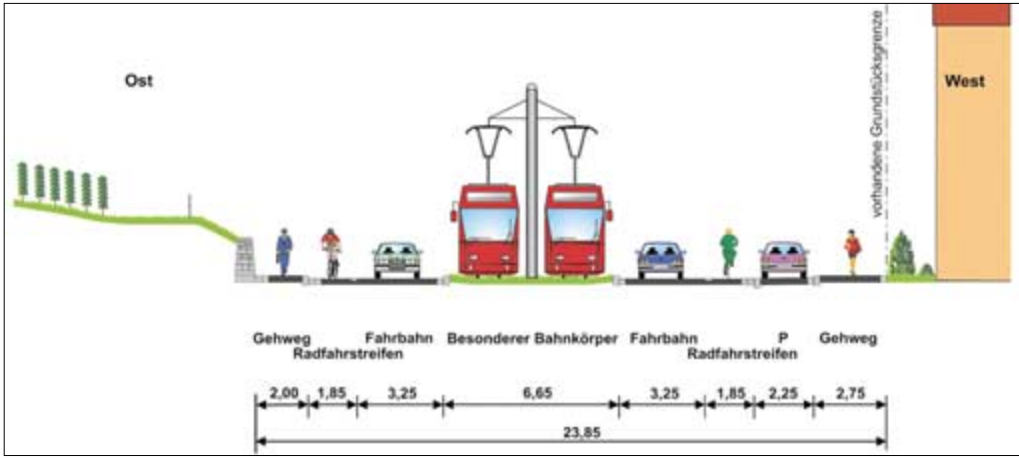


Künftige Fahrgäste packten beim ersten Spatenstich Anfang Oktober mit an. Die kinder- und familienfreundliche Siedlung Vauban wurde unter anderem für ihr Verkehrskonzept mehrfach ausgezeichnet; zum Beispiel auf der Weltsiedlungskonferenz Habitat II und durch das Life-Programm der Europäischen Union (Foto: R. Buhl)

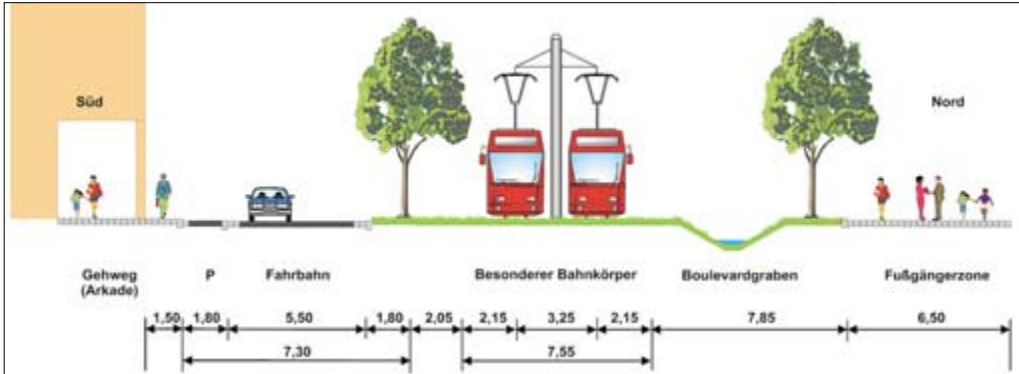
sowie gewerbliche genutzte Gebäude errichtet werden.

Die Bautätigkeit begann auf dem Vauban-Areal im Jahr 1998. Nach nunmehr fünf Jahren ist das Gelände größtenteils bebaut und es leben hier rund 3000 Menschen. Die Planungsvorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs, der 1994 stattfand, formulierten folgende Ziele: Mischung von Wohnen und Arbeiten, Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel, Erhalt der vorhandenen Biotope, Nahwärmeversorgung und Niedrigenergiebauweise. Auch die Stadtbahnerschließung war ein vorrangiges Planungsziel. Als erste Preisträger aus dem Wettbewerb gingen die Architekten Kohlhoff & Kohlhoff, die Landschaftsarchitekten Lutz und Partner sowie der Verkehrsplaner Hans Billinger hervor.

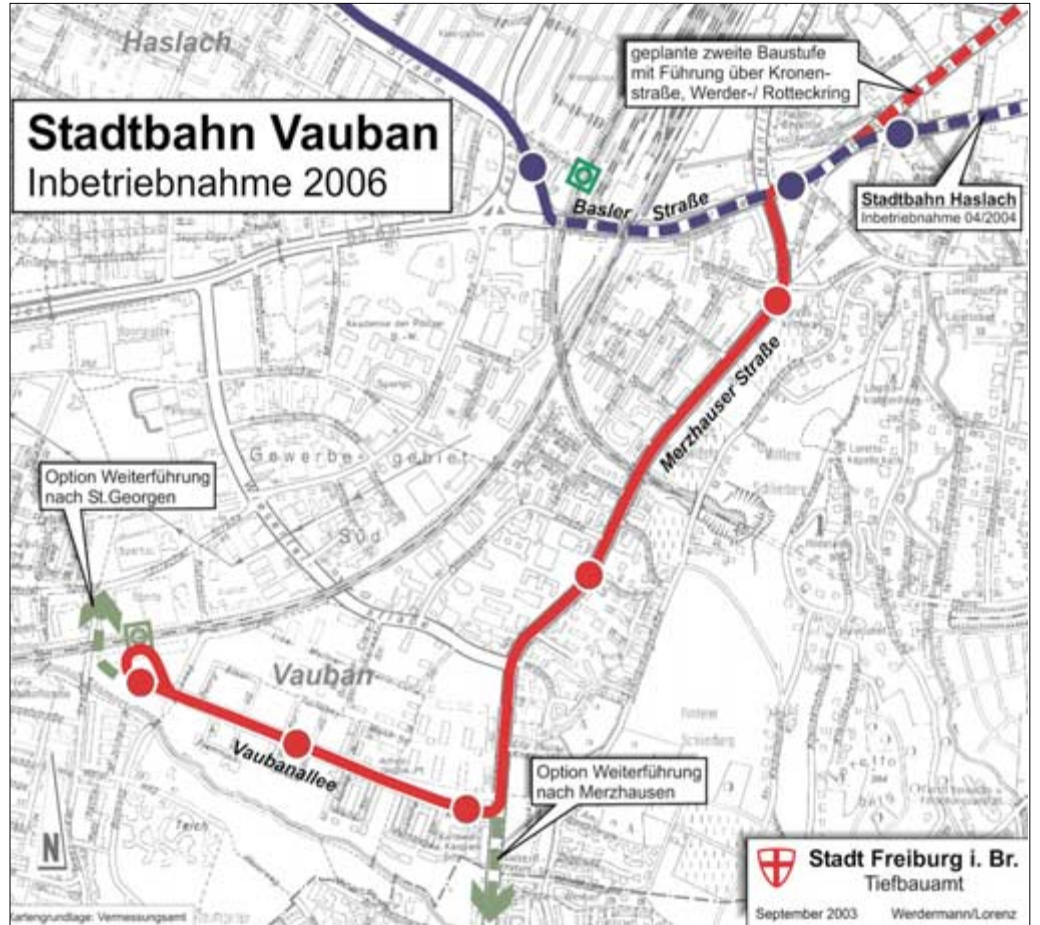
beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung mit der Weiterentwicklung der Stadtbahnplanung. Zwei Jahre später wurde das Projekt dann in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft und im September 2001 fiel der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Stadtbahn Vauban“. In einem engen Zeitplan haben Tiefbauamt und VAG die Genehmigungsplanung und die Baureifeplanung vorangetrieben, so dass das Stadtviertel nach dem aktuellen Zeitplan bis zum Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Jahre 2006 planmäßig an das Stadtbahnnetz angeschlossen sein wird. Bis dahin müssen die Vaubanbewohnerinnen und -bewohner noch die Buslinien 10, 11 und 26 benutzen oder die Regionalbusse der SBG. Für die weitere Zukunft ist außerdem ein Haltepunkt an der



Trassenquerschnitt in der Merzhauser Straße zwischen Loretto- und Admiral-Spee-Straße (Grafik: Stadt Freiburg, Tiefbauamt)



Trassenquerschnitt in der Vaubanallee zwischen Kurt-Tucholsky- und Georg-Elser-Straße (Grafik: Stadt Freiburg, Tiefbauamt)



Auf zweieinhalb Kilometer Länge und über fünf Haltestellen erschließt die Linie 1500 Einwohner und 6000 Arbeitsplätze (Grafik: Stadt Freiburg, Tiefbauamt)

Trasse zwischen Baslerstraße und Vauban

Am 25. März 2003 beschloss der Gemeinderat die Satzung des Bebauungsplans „Stadtbahn Vauban“. Dieser sieht eine Trassenführung vor, die an der Haltestelle der Stadtbahn Haslach vor dem Victoria-Haus von der Basler Straße nach Süden in die Merzhauser Straße abzweigt. Die Trasse folgt diesem Straßenzug bis zur Einfahrt in den Stadtteil Vauban, biegt am Paula-Modersohn-Platz nach Westen ab, durchquert den Stadtteil entlang der Vaubanallee und endet mit einer Wendeschleife kurz vor der Rheintalbahn.

Diese Planung enthält auch die Möglichkeiten, die Stadtbahn nach Merzhausen weiterzuführen und eine Verbindung nach St. Georgen zu schaffen. Außerdem kann nahe der Wendeschleife, im Bereich der Innsbruckerstraße, ein Haltepunkt der Breisgau-S-Bahn entstehen. Nicht zuletzt laufen schon jetzt die Planungen für eine neue Entlastungstrasse der Vaubanaline, die in

der zweiten Baustufe über die Kronenstraße und den Rotteck-/Werderring in die Innenstadt geführt wird. Nur in der ersten Ausbaustufe fahren die Stadtbahnen über die Trasse der Stadtbahn Haslach zum Bertoldsbrunnen.

Hier befinden sich die Haltestellen

Nach der Haltestelle beim Victoriahaus in der Basler Straße sind folgende neuen Haltestellen (die Namen sind noch vorläufig) vorgesehen:

- „Weddigenstraße“ (Merzhauser Straße südlich der Lorettostraße)
- „Peter-Thumb-Straße“ (Merzhauser Straße südlich der Oltmannsstraße)
- „Paula-Modersohn-Platz“ (nach der Einfahrt in den Stadtteil Vauban)
- „Vauban Mitte“ (in der Vaubanallee)
- „Innsbrucker Straße“ (in der Wendeschleife vor der Rheintalbahn)

Querschnitte der Stadtbahntrassen

Auf der zweieinhalb Kilometer langen Strecke zwischen Basler Straße und der Wendeschleife haben die Planer folgende Trassenführungen gewählt, die der Gemeinderat im Bebauungsplanverfahren gutgeheißen und beschlossen hat:

Basler Straße bis Lorettostraße: Hier verläuft die Stadtbahn auf einem Rasenbahnkörper in Mittellage mit beiderseits zwei Fahrstreifen sowie Radwegen.

Lorettostraße bis Höllentalbahn: Rasenbahnkörper in Mittellage und für beide Fahrrichtungen jeweils eine Kfz-Spur und Radfahrstreifen. Die Grundstücksgrenzen an der westseitigen Wohnbebauung werden beibehalten. Der zusätzliche Flächenbedarf für die Stadtbahn wird auf der Ostseite am Schlierbergfuß gewonnen. Hier

sind zirka 1,50 Meter hohe Stützmauern vorgesehen, die zum ökologischen Ausgleich und aus ästhetischen Gründen als „Trockenmauern“ ausgebildet werden (s. Grafik).

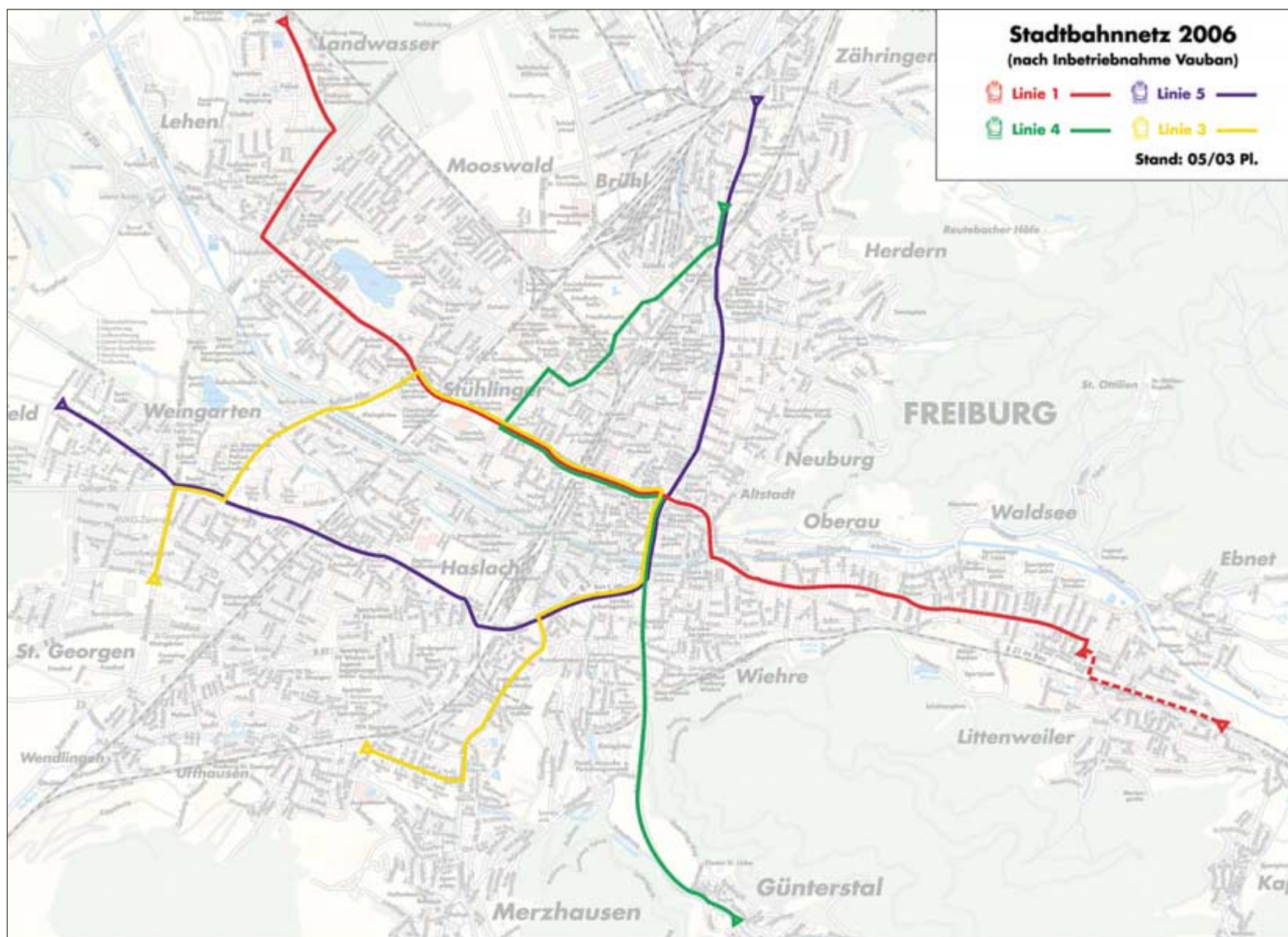
Höllentalbahn bis Oltmannsstraße: Damit die Höllentalbahnbrücke erhalten werden kann und die Eingriffe in private Flächen gering bleiben, wurde hier eine Lösung gefunden, bei der die Stadtbahngleise auf den Kfz-Fahrs Spuren verlaufen. Durch eine „intelligente“ Ampelanlage können beider Verkehrsarten bedarfsgerecht gesteuert werden. Auch hier sind beiderseits Fuß- und Radwege vorgesehen.

Oltmannsstraße bis Paula-Modersohn-Platz: Rasenbahnkörper in Mittellage mit beidseitig einem Kfz-Fahrstreifen plus Abbiegespur in den Knotenpunkten sowie Gehwegen und Radfahrstreifen.

Paula-Modersohn-Platz: Die Haltestelle am Paula-Modersohn-Platz passt sich in die vorhandene Platzanlage ein. Integriert wird hier eine Bushaltestelle und Wendemöglichkeit, die ein direktes Umsteigen zwischen der Buslinie nach Merzhausen und der Stadtbahn auf kurzem Wege ermöglicht („Wange-an-Wange-Prinzip“).

Vaubanallee: In der Vaubanallee wird die Stadtbahn in dem freigehaltenen Geländestreifen in nördlicher Seitenlage zwischen Boulevardgraben und Erschließungsstraße geführt. Auch hier wird ein Rasenbahnkörper angelegt, der nicht nur gut aussieht, sondern auch die Fahrgeräusche der Stadtbahnen dämpft. (s. Grafik)

Wendeschleife: Die Wendeschleife westlich der Astrid-Lindgren-Straße mit ihrer Haltestellenanlage wird, wie im Bebauungsplan vorgesehen, intensiv begrünt.



Linienkonzeption

Netz neu geknüpft

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahn Vauban werden nicht nur die Stadtteile Unterwihre und Vauban neu erschlossen, sondern auch das bisherige Netz der Freiburger Stadtbahnlinien neu „geknüpft“. Die Stadtbahn Vauban führt als „Linie 3“ durch die Vaubanallee zur Merzhauser Straße und von dort zur Basler Straße, wo die neue Linie in die Haslacher Linie einmündet, die am 3. April 2004 eröffnet wird. Auf den schon bestehenden Gleisen führt der Weg der Linie 3 weiter über Johanneskirche, Bertoldsbrunnen, Bissierstraße und weiter bis zur Endhaltestelle Munzinger Straße. Die Haslacher Stadtbahnlinie, die zur Zeit auf der Teilstrecke noch die Nummer 7 trägt, soll dann als Nummer 5 vom Rieselfeld durch Haslach zum Bertoldsbrunnen und weiter nach Zähringen verkehren. Die bisherige Rieselfeldlinie 6 entfällt und wird durch die Nummern 5 und 3 ersetzt (siehe Liniennetzplan).

Nach der geplanten Unterbrechung des Rotteck-/Werderrings und seiner Umgestaltung wird nach Beschluss des Gemeinderats als zweite Ausbaustufe eine weitere Gleisstrasse über Kronenstraße, Werder-, Rotteck- und Friedraching gebaut, über die die Stadtbahn Vauban dann parallel zur bisherigen Innenstadterschließung geführt wird. Der wichtigste Effekt für das Stadtbahnnetz: Die Situation am jetzt schon stark belasteten Umsteigepunkt Bertoldsbrunnen wird sich nicht weiter verschärfen.