



Umgestaltung der Habsburgerstraße



Neue Perspektiven: So sieht das Fahrpersonal der VAG die neue Habsburgerstraße. Das „Grün“ im Rasengleis lässt aber wohl noch bis zum Frühjahr auf sich warten. (Foto: R. Buhl)

Großes Eröffnungsfest in der Habsburgerstraße am 13. November

Schlussakkord nach 831 Tagen

Genau 831 Tage nach Baubeginn wird am kommenden Wochenende die komplett neu gestaltete Habsburgerstraße wieder eröffnet. Damit geht eines der größten Bauprojekte der Freiburger Nachkriegsgeschichte fristgerecht zu Ende. Grund genug für ein Straßenfest im doppelten Sinne: Am 13. November wird nicht nur auf der Straße, sondern die Straße selbst gefeiert. Die Freiburger Verkehrs AG als Bauherrin spendiert dazu einen Tag lang freie Fahrt im gesamten Netz der VAG. Außerdem tritt tags darauf der neue Fahrplan 2010 / 2011 in Kraft.

Was sich in den vergangenen zweieinviertel Jahren in der Straße alles getan hat und welche Verbesserungen die Straße nicht nur von „Hauskante“, sondern auch im Untergrund erfahren hat, stellen wir auf den folgenden beiden Amtsblatt-Sonderseiten dar.

Weitere Informationen der „IG Habsburgerstraße“ zur Straße und zum Eröffnungsfest finden sich in der Beilage „Habs fertig!“, die dieser Ausgabe beiliegt.

Schluss mit Konjunktiv und Futur I und II: In der Habsburgerstraße rollt der Verkehr wieder. Autos und Radler sind bereits seit vergangem Wochenende unterwegs – und auch die Stadtbahn hat die runderneuerte Strecke – auf Probefahrten – schon unter die Räder genommen. Ab dem kommenden Wochenende ist sie wieder im Regelbetrieb unterwegs.

Die Umgestaltung der Habsburgerstraße auf der vollen Länge von 1,6 Kilometern war ein Projekt der Superlative: Niemals zuvor musste eine bestehende Stadtbahnlinie für so lange Zeit außer Betrieb genommen werden. Auch eine komplette Neugestaltung des Straßenraums von Hauskante zu Hauskante hatte es in dieser Form noch nie gegeben. Im Ergebnis zeigt sich heute eine Straße, deren Aussehen sich komplett verändert hat. Und auch technisch ist jetzt – sowohl über als auch unter der Erde – alles auf dem neuesten Stand. Im folgenden zeichnen wir kurz nach, was sich in den vergangenen knapp zweieinhalb Jahren in der Straße getan hat und was heute anders ist.

Neue Leitungen für Gas, Wasser und Strom

Bevor die Gleis- und Straßenbauer anrückten, machten sich ab August 2008 erstmal die Leitungsspezialisten der Badenova ans Werk. 900 Meter Wasser- sowie 400 Meter Gasleitungen und über 6 Kilometer Stromkabel haben sie unter Straße, Gleisen und Gehwegen neu verlegt. Allein 1,5 Millionen Euro hat die Badenova hierfür in die Hand genommen. Auf der Straße war davon kaum etwas zu spüren, schließlich konnte der Verkehr während der rund sechsmonatigen

Bauzeit noch weitgehend ungehindert fließen. Lediglich die Anwohner hatten jeweils für ein paar Tage eine Baustelle vor der Haustür.

Parkplätze in der Straßenmitte

Die nächste Bauphase brachte ab Februar 2009 zunächst eine überraschende Verbesserung für Anwohner und Gewerbetreibende. Mit Beginn der Erneuerung des über 100 Jahre alten Abwasserkanals musste nämlich der Stadtbahnbetrieb eingestellt werden, sodass der frei werdende Platz wenigstens zeitweise als Parkraum genutzt werden konnte. Das war aber gewissermaßen nur die Ruhe vor dem Sturm. Im September 2009 rückten die Tief-, Gleis- und Straßenbauer an und ließen in drei Bauabschnitten keinen Stein auf dem anderen. Das machte dann ab November 2009 auch die Umleitung des stadteinwärts fließenden Verkehrs erforderlich. Stadtauswärts konnte dank der ausgetüftelten Baustellenplanung des Garten- und Tiefbauamtes der Verkehr aber durchgängig aufrecht erhalten werden.

Harte Zeit für die Gewerbetreibenden

Damit waren auch die Geschäfte, Büros und Praxen der rund 150 Gewerbetreibenden entlang der Habsburgerstraße immer erreichbar. Für die war es dennoch eine harte Zeit, die mit teils erheblichen Umsatzeinbußen verbunden war. Um das Schlimmste zu verhindern hatte der Gemeinderat im Vorfeld ein Marketingkonzept beschlossen, das mithelfen sollte, die Gewerbetreibenden in der Bauzeit zu unterstützen – nicht durch einen Ausgleich für Mindereinnahmen, aber durch finanzielle Unter-

stützung von Marketingaktionen. Durch diesen Anschlag gründete sich die „Interessengemeinschaft Habsburgerstraße“, der es fortan mit Unterstützung der Stadt gelang, sich mit vielfältigsten Aktionen bei der Kundenschaft ins Gedächtnis zu bringen. Ein Arbeitsergebnis der „IG“ liegt auch dieser Amtsblatt-Ausgabe bei: Eine 16-seitige Sonderpublikation mit dem schönen Titel „Habs fertig!“.

Alles neu auf 1,6 Kilometern

Wer dieser Tage seit langer Zeit zum ersten Mal wieder in die Habsburgerstraße kommt, wird sie kaum wiedererkennen: In der Straßenmitte rollt – zumeist auf einem eigenen Gleiskörper – die Stadtbahn. Dass es begründet ist, wird man wohl erst im Frühjahr sehen – erst dann zeigt sich die endgültige Optik. Rechts und links der Gleise verlaufen die Fahrbahnen und eigene Radstreifen. Die Radler zählen damit zu den Hauptprofiteuren der Umgestaltung. Eigentlich kann die Habsburgerstraße erst jetzt uneingeschränkt als Radroute empfohlen werden – bislang galt eher der Tipp, auf eine der weniger befahrenen Seitenstraßen auszuweichen. Fast schon Boulevardcharakter haben die neuen, schick gepflasterten Gehsteige, die eine ganz neue Aufenthaltsqualität bieten.

Die durchschnittlich etwa 24000 Autofahrer pro Tag werden mit Freude registrieren, dass die Verkehrsabläufe jetzt deutlich besser strukturiert sind. Gerade an den Einmündungen von Hauptstraße und Rennweg gibt es jetzt keinen Zweifel mehr, wer eigentlich wo fahren soll. Auch die klare Trennung der verschiedenen Verkehrswege kommt einer stressfreien Fahrt entgegen.

Stadtbahnstrecke auf der Höhe der Zeit

Nach der Umgestaltung entspricht nun auch die Stadtbahnstrecke mit den drei Haltestellen „Okenstraße“, „Hauptstraße“ und „Tennenbacherstraße“ den fahrgast- und behinderungsfreundlichen Standards der Freiburger Verkehrs AG (VAG): Die Bahnsteighöhe von 24 Zentimetern erlaubt in der Regel einen fast niveaugleichen Einstieg in die Stadtbahnen. Noppenplatten im Boden dienen als Orientierungshilfe für Sehbehinderte. Und mit einer Breite von 2,5 bis 3 Metern bieten sie – im Gegensatz zu den alten Haltestellen – genügend sichere Aufstell- und Wartefläche für die Fahrgäste. Auch die Informationssysteme an den Haltestellen entsprechen mit den elektronischen Abfahrtszeitanzeigen jetzt dem Stand der Technik.

Gleich zwei der drei Haltestellen in der Habsburgerstraße weisen Besonderheiten auf: An der Haltestelle „Okenstraße“ sind drei Haltestellenhäuschen mit Solardächern ausgestattet, die jeweils eine Strommenge erzeugen, die ungefähr dem Verbrauch eines Ein-Personen-Haushaltes entspricht. Die Haltestelle „Hauptstraße“ befindet sich in einem Bereich, in dem der zur Verfügung stehende Straßenraum keinen Platz für einen eigenen Gleiskörper ermöglichte. Hier teilen sich die Stadtbahn und der restliche Verkehr die Fläche. Um an der Haltestelle „Hauptstraße“ ein sicheres Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, wird der Autoverkehr per Ampelschaltung angehalten.

Gründe genug also, sich selbst ein Bild vor Ort zu machen. Herzlich willkommen in der neuen, alten Habsburgerstraße!

4.8.2008

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

2.2.2009

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

21.9.2009

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

30.11.2009

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

13.11.2010

Großes Eröffnungsfest
mit Inbetriebnahme
der Stadtbahn

Linie 2 fährt wieder bis Zähringen – Neuer Fahrplan gilt ab 14. November – Anruf-Sammeltaxi in der Wiehre

Fahrplanwechsel zur Wiedereröffnung

Frühstart für den neuen Fahrplan: Wegen der Wiedereröffnung der Stadtbahn in der Habsburgerstraße tritt der VAG-Jahresfahrplan 2011 bereits am Sonntag, den 14. November in Kraft. Im folgenden geben wir einen Überblick über die wichtigsten Änderungen.

Nach 21-monatiger Pause kann die Stadtbahnlinie 2 auf dem Nordast zwischen Bertoldsbrunnen und Zähringen am 13. November wieder ihren Betrieb entlang der Habsburgerstraße aufnehmen. Die Linie 2 wird dann tagsüber im üblichen Stadtbahntakt – also alle 7,5 Minuten – fahren.

Dank an die Anwohner in Herdern

Die Schienenersatzverkehre der Omnibuslinien 28 und 29 werden im Laufe des Samstags (13. November) nach der Eröffnung der Stadtbahnneubaustrecke eingestellt. Für die Anwohnerinnen und Anwohner der Straßen in Herdern, die von den Gelenkbussen benutzt werden mussten, endet damit eine kleine Leidenszeit. Um so glücklicher ist die VAG für das Verständnis der Anwohner, für das sie sich ausdrücklich bedankt.

Erfreulich ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass es in der Bauzeit zu keinerlei bemerkenswerten Unfällen oder gar Personenschäden beim Ersatzbusverkehr kam.

Linie 5 ganztägig bis zur Hornusstraße

Die Stadtbahnlinie 5 fährt – wie vor Beginn der Bauarbeiten – bis zur Hornusstraße. Neu ist allerdings, dass sie das ganztägig, also bis zum Betriebschluss, tut. Bisher war nach 21 Uhr die Endhaltestelle an der „Eichstetter Straße“. Durch die Verlängerung der Linie sind nun die nördlichen Stadtteile und sowie Gundelfingen mit der Stadtbahnlinie 5 aus Richtung Uniklinik / Hauptfriedhof im Abendverkehr sowie an Wochenenden besser erreichbar.



Moderne Zeiten: An der neuen Haltestelle „Okenstraße“ wird künftig Strom produziert. (Foto: R. Buhl)

Die Omnibuslinie 11, die vom Hauptbahnhof kommend die Messe Freiburg an das Nahverkehrsnetz anbindet, wird mit dem Fahrplanwechsel über die bisherige Endhaltestelle IKEA hinaus bis zur Stadtbahnwendeschleife Paduaallee verlängert. Dadurch werden die Ortsteile Betzenhausen, Mooswald und die gesamten Tuniberggemeinden besser an die Messe Freiburg angeschlossen. Erste Probeläufe während der Bademesse und der Herbstmesse wurden erfreulich gut genutzt.

Anruf-Sammel-Taxi löst Linie 27 in der Wiehre ab

Die Omnibuslinie 27 in der Mittel- und Unterwiehre wurde 2003 im Vorfeld des Stadtbahnbaus Haslach eingerichtet. Aufgrund geringer Nachfrage

war für 2005 die Einstellung des Linienverkehrs vorgesehen. Das wurde wegen der Bauarbeiten für die Stadtbahn Vauban und durch die Herausnahme der Omnibuslinie 10 aus der Lorettostraße sowie der abzusehenden Bebauung des Geländes am alten Wiehrebahnhof zurückgestellt.

Von September 2009 bis März 2010 gab es auf der Linie 27 umfangreiche Zählungen, bei denen im Durchschnitt nur drei bis sechs Fahrgäste registriert wurden. Die Auslastung der Linie in diesem Bereich liegt durchschnittlich bei unter 6 Prozent. Zum Vergleich: Auf dem nördlichen Linienast Siegesdenkmal – Herdern sind es durchschnittlich 24 Prozent.

Ursache für die geringe Auslastung ist vermutlich die recht gute Anbindung der Mittelwiehre durch die Stadt-

bahnlinien 1 und 2 mit den Haltestellen Johanneskirche, Lorettostraße, Schwabentorbrücke, Brauerei Ganter und Maria-Hilf-Kirche sowie die Erschließung durch die Höllentalbahn.

Doch die Linie 27 wird nicht ersatzlos gestrichen: Abgelöst wird sie von einem Anrufsammeltaxi („AST“). Vorteile bietet das AST vor allem für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, denn das AST beinhaltet einen Haustürtransport und bietet somit für ältere Bewohnerinnen und Bewohner einen zusätzlichen Komfort. Das AST verkehrt künftig bedarfsorientiert montags bis freitags zwischen 7.30 und 18.30 Uhr und samstags zwischen 8.50 und 17 Uhr im Stundentakt. Hierbei kann auf Voranmeldung unter der telefonnummer 451 1451 eine Fahrt in Richtung ZO

(Haltestelle alter Messplatz) und auch in Richtung Lorettostraße bestellt werden. Der Komfortzuschlag wurde – nicht zuletzt auf Bitten des Bürgervereins Mittel-Unterwiehre – von ursprünglich zwei auf einen Euro reduziert.

Mehr Mobilität für Freiburg durch AST

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2020 bekam der Nahverkehr durchgehend positive Bewertungen mit Ausnahme der Anbindung von Hanggebieten. Die VAG trägt dieser Bewertung Rechnung und richtet mit dem Fahrplanwechsel verschiedene neue AST-Verkehre ein: Neben den bestehenden Systemen in Littenweiler und Merzhausen sowie in der Wiehre werden künftig auch die Gebiete Lorettoberg, Bifänge, Oberau mit der Kartäuserstraße, Herdern und Zähringen angefahren.

Weitere Änderungen im Busverkehr

Als letzter Ortsteil von Freiburg erhält Kappel mit dem Fahrplanwechsel nun auch am Sonntagvormittag einen 30-Minuten-Takt.

Die Omnibuslinie 33 verkehrt im Abendverkehr nun auch nach 21 Uhr nicht nur zur Umsteigehaltestelle Maria-von-Rudloff-Platz im Rieselfeld, sondern auch zur Munzinger Straße. Aus Richtung Tuniberg kommend wird die Munzinger Straße künftig ohne Stopp im Rieselfeld direkt angefahren; auf dem Rückweg erfolgt die Bedienung des Maria-von-Rudloff-Platzes, sodass sich für Fahrgäste aus Richtung Innenstadt beim Umsteigevorgang keine Veränderungen ergeben.

Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit auf der Omnibuslinie 32 im Abendverkehr fahren die Busse künftig direkt über die Schutternstraße bis St. Nikolaus. Dadurch wird die Anschlussgewährung an der Paduaallee ohne den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs gesichert.

Bisherige Zuschussregelungen gelten nur noch bis 2018

Stadtbahnausbau geht zügig weiter

Freiburg macht Tempo beim Stadtbahnausbau: Der weit-sichtige, vor über 40 Jahren von den Stadtmüthern und -vätern gefasste Entschluss, die Straßenbahn aus- statt abzubauen, wird seither konsequent umgesetzt. Landwasser (1984), Weingarten und Haid (1994), Rieselfeld (1997), Haslach (2004) und Vauban (2006) heißen die Meilensteine dieser Entscheidung, denen jetzt mit der Umgestaltung der Habsburgerstraße ein weiterer hinzugefügt wurde.

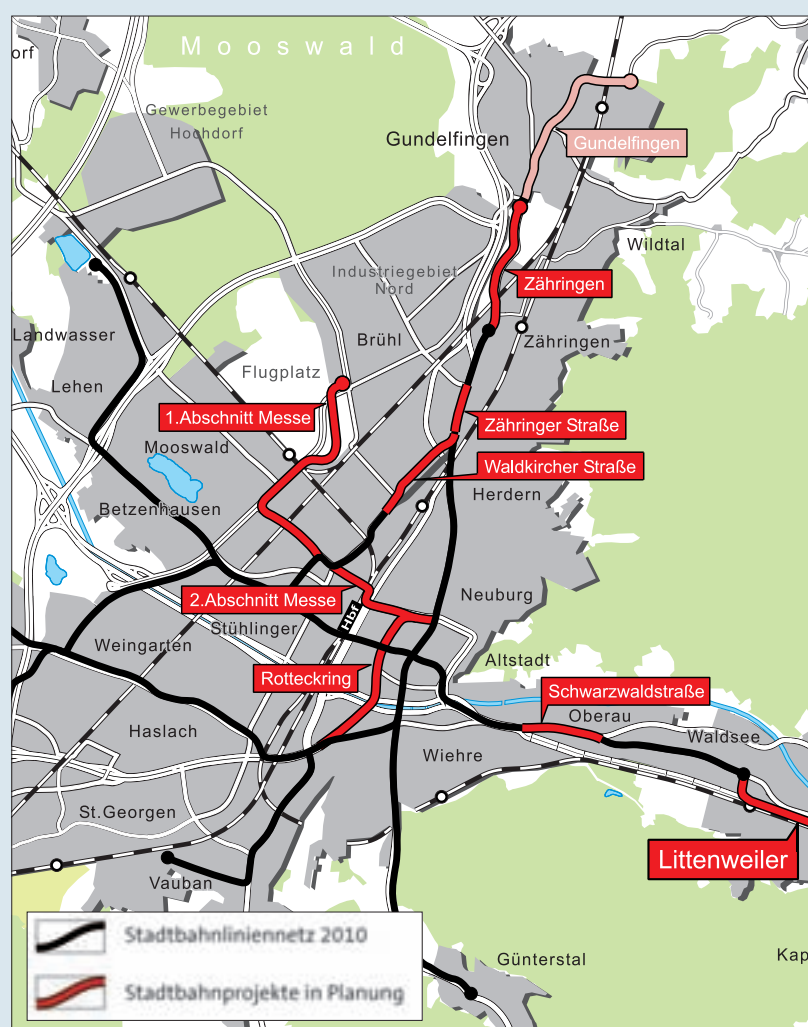
Erstmals musste hierfür eine bestehende Stadtbahnlinie für fast zwei Jahre außer Betrieb genommen werden. Ein ähnliches Projekt, allerdings in wesentlich kleinerem Umfang, war 2007 die Sanierung der Günterstalstraße, für die eine fünfmonatige Einstellung des Stadtbahnbetriebs notwendig war. Und die nächste Bestandssanierung steht schon vor der Tür: Im kommenden Jahr wird die Schwarzwaldstraße erneuert – auch hier muss die Stadtbahn zeitweise durch Busse ersetzt werden.

Nach derzeitigem Zeitplan startet Ende 2011 auch das nächste Neubauprojekt: Die Verlängerung der Zähringer Linie bis zur Gemarkungsgrenze nach Gundelfingen. Etwa ein Jahr später soll der Spatenstich für die Messelinie erfolgen, deren erster Bauabschnitt von der Robert-Koch-Straße bis zur Messe führt. Für 2013

ist mit dem Neubau der Kronenbrücke der Baubeginn der neuen Linie über Wertmannstraße und Rotteckring zum Siegesdenkmal vorgesehen.

Weiter auf der städtischen und regionalen Agenda: Die Verlängerungen der Stadtbahnen nach Gundelfingen und Littenweiler bis zum Kappeler Knoten sowie die neue Strecke durch die Waldkircher Straße, die das neue Viertel auf dem ehemaligen Güterbahngelände anschließt und die stark sanierungsbedürftige Trasse durch die Komturstraße ersetzt. Des weiteren steht die Sanierung und Umgestaltung der Stadtbahn in der Zähringer Straße und der Lückenschluss zwischen der Breisacher Straße und dem Fahnenbergplatz (Anschluss an die Rottecklinie) noch auf dem Programm.

Das hohe Tempo beim Stadtbahnausbau, das der Gemeinderat stets mit großen Mehrheiten oder gar einstimmigen Beschlüssen unterstützt, ist nicht nur aus verkehrlichen, sondern auch aus finanziellen Gründen sinnvoll: 2018 läuft die bisherige Zuschussregelung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus. Über die möglichen Nachfolgeprogramme ist derzeit noch nicht endgültig entschieden. Momentan werden noch bis zu 85 Prozent der förderfähigen Baukosten von Bund und Land getragen. Günstigere Förderbedingungen, so viel steht fest, wird es so bald nicht wieder geben.



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

Die Umgestaltung der Habsburgerstraße hat insgesamt rund 21,5 Millionen Euro gekostet. Rund ein Viertel davon sind fast unsichtbar im Untergrund „verschwunden“: 1,5 Millionen Euro hat die Badenova für die Verlegungen von neuen Gas-, Wasser- und Stromleitungen ausgegeben. 4,5 Millionen Euro hat die Abwasser Freiburg GmbH aufgewendet, um den 100 Jahre alten Abwasserkanal zu erneuern.

Die Erneuerung der Stadtbahntrasse einschließlich der Haltestellen, Geh- und Radwege schlägt mit rund 15,7 Millionen zu Buche. 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 den Stadtbahnbau bei der VAG Kosten in Höhe von rund 5,8 Millionen Euro. Die nicht zuschussfähigen Bestandteile der Umgestaltung des Straßenraums in Höhe von rund 0,7 Millionen Euro trägt die Stadt Freiburg.

125 Millionen bis 2018

Für das ab 2011 geplante Stadtbahnprogramm (Schwarzwaldstraße, Zähringen, Messe, Rotteckring, Gundelfingen, Littenweiler und Waldkircher Straße) 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.