26./27. Mai 2020

**Stadtbahnausbau (Drucksache G-20/044)**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrte Damen und Herren!

Ich habe den Eindruck, dass die Stadtverwaltung und die VAG die Intention des Positionspapiers der Arbeitsgemeinschaft Freiburger Bürgervereine (AFB) zum Stadtbahnausbau missverstehen. Es geht der AFB sicherlich nicht darum, die städtische Vorrangplanung infrage zu stellen. Die Überlegungen der AFB sind doch perspektivisch angelegt. Man möchte momentan nur verhindern, dass beim Bau des Stadtteils Dietenbach Fakten geschaffen werden, die einen solchen Ringschluss später verunmöglichen oder doch zumindest erschweren. Genau darauf zielen die Aussagen des Positionspapiers ab. Insofern ist es auf jeden Fall wert, dass man sich ernsthaft mit diesem Papier beschäftigt.

Wenn der Stadtteil Dietenbach gebaut wird, dann erscheint es mir - losgelöst von den Gedanken des Papiers der AFB - äußerst sinnvoll, die westlichen Stadtteile direkt an das Industriegebiet Nord anzubinden, da in den westlichen Stadtteilen sicher viele Arbeitnehmer dieses Industriegebiets wohnen oder wohnen werden. Denkbar wäre für mich eine direkte Anbindung entlang der Granada-, Lemberg- und Mooswaldallee, also entlang des Mooswaldes. Dadurch könnte man beispielsweise auch das SC-Stadion von Norden her an den ÖPNV anschließen, was zu einer Entzerrung der Zuschauerströme führen würde. Man könnte allerdings auch den von der AFB angedachten Schwenk über die Elsässerstraße bis zur Berliner Allee machen und dort an die Messelinie anbinden, um den Stadtteil Mooswald an das Liniennetz anzuschließen. Und von der Endhaltestelle Messe könnte die Bahn dann weiter über die Engesser- und Zinkmattenstraße geführt werden. Um mal weiterzuspinnen: Man könnte beide Varianten ausführen und sie ebenfalls als Ringschluss zusammenführen. Der Gedankenspiele sind also - außer den finanziellen - keine Grenzen gesetzt. Aber was nach Herrn Simms mit einem massiven Stadtbahnausbau in kurzer Zeit in Straßburg oder Mulhouse möglich war, sollte doch auch in Freiburg möglich sein, wenn beim Bund die Förder-Weichen entsprechend gestellt werden.

[Hinweis: Grünen-Stadtrat Simms berichtete, dass in relativ wenigen Jahren in Straßburg 50 km und in Mulhouse 16 km Straßenbahngleise verlegt wurden]

Der Ringschluss wird durch die Vorstände der VAG abgelehnt. Ihre Argumentation: Die Linie 1 von Landwasser kommend führe bereits heute im 6-Minuten-Takt, in der Frühspitze im 2- bis 3-Minuten-Takt. Bei ca. 7.000 Einwohnern in Landwasser, 2.500 in Lehen und 15.000 in Betzenhausen-Bischofslinde, die alle potentielle Fahrgäste sind, sei die Linie 1 - völlig korrekt festgestellt – bereits heute überlastet und verkrafte keine weitere Fahrgastzunahme von potentiell 15.000 Dietenbach-Fahrgästen. Aber anders gefragt: für die Linie 3 mit 10.000 bzw. 11.000 potentiellen Fahrgästen aus Rieselfeld und Weingarten stellen die 15.000 möglichen zusätzlichen Fahrgäste aus Dietenbach kein Problem dar? Diese Argumentation ist für mich selbst dann nicht nachvollziehbar, wenn die Linie 5 höher getaktet wird, und ein Teil der Rieselfeld- und Dietenbach-Fahrgäste durch Haslach mit seinen 14.000 Einwohnern geführt wird. Da wäre meines Erachtens erstmal zu prüfen, ob nicht eine noch höhere Taktung der Linie 5 beispielsweise einen Kollaps der Kreuzung Heinrich-von-Stephan-Straße, Basler Straße und Merzhauser Straße bedeuten würde, die in den Hauptverkehrszeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze kommt.

Aber entscheidend ist doch, dass der Ringschluss ja eben nicht über die Sundgauallee, die Strecke der Linie 1 erfolgen soll, wie ich anfangs ausgeführt habe. Es gibt dann nur einen Kontakt zur Linie 1 bei der Haltestelle Paduaallee. Und das müsste doch technisch leistbar sein.

Interessant ist auch der Vorschlag der Initiative „Pro Seilbahn Dietenbach“, die die dritte Dimension im öffentlichen Nahverkehr für Freiburg erschließen will. Seilbahnen gelten wegen ihrer minimalistischen Infrastrukturbauten und ihres geringen betrieblichen Energiebedarfs als sehr umweltfreundlich. Für die eigentliche Strecke braucht man im Wesentlichen nur punktuell zu setzende Masten, hat also kaum Flächenversiegelung. Man sollte daher auch dieses Fortbewegungsmittel im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau berücksichtigen und durch eine Machbarkeitsstudie auf seine Umsetzbarkeit prüfen.

[Bei allen Überlegungen zum Ausbau der Stadtbahn sollte man darüber aber nicht vergessen, die B3-Umfahrung Zähringens endlich in Angriff zu nehmen. Die Auswärtsspur der Isfahanallee ist für die verkehrliche Entlastung der drei nördlichen Stadtteile Brühl-Beurbarung, Herdern und vor allem Zähringen zwingend notwendig.]