

Stadt Freiburg im Breisgau, Oberbürgermeister  
Postfach, D-79095 Freiburg

1.
  - a) Fraktionsgemeinschaft  
Eine Stadt für alle
  - b) SPD / Kulturliste
  - c) CDU-Fraktion
  - d) JUPI-Fraktion
  - e) FDP / Bürger für Freiburg
  - f) FL-Stadträte

**- per E-Mail in PDF -**

Oberbürgermeister

Adresse: Rathausplatz 2 - 4  
D-79098 Freiburg i. Br.  
Telefon: 0761 / 201 - 1063  
Telefax: 0761 / 201 - 1099  
Internet: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de)  
E-Mail: [ob-buero@stadt.freiburg.de](mailto:ob-buero@stadt.freiburg.de)

Freiburg, 25. Mai 2020

**Einzelanfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen  
h i e r :  
Stadtbahnausbau**

Sehr geehrte Frau Stadträtin,  
sehr geehrter Herr Stadtrat,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 19.05.2020. Die von der Arbeitsgemeinschaft Freiburger Bürgervereine (AFB) mit Schreiben vom 05.05.2020 vorgestellte Idee die Dietenbachlinie über Lehen mit der Linie 1 an der Paduaallee zu verknüpfen und das Stadtbahnnetz nach Norden zu erweitern, ist interessant und durchaus visionär.

Das Engagement der AFB für eine Zukunftsvision für das Freiburger Stadtbahnnetz ist beeindruckend und verdient Respekt.

Einigkeit zwischen AFB, Stadtverwaltung und VAG besteht darin, dass die bereits planerisch festgelegten Stadtbahnprojekte Stadtbahn Littenweiler und die Stadtbahn Messe 2. BA zeitnah realisiert werden sollen. In der aktuell vorliegenden Drucksache G-20/044 „Stadtbahnausbau 2030 - Rahmenzeitplan für die Stadtbahnprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ ...“ wird dies dementsprechend dem Gemeinderat als Beschluss vorgeschlagen.

Weiter besteht Einigkeit darüber, dass der Klimawandel eine zügige Verkehrswende vom MIV zum ÖPNV erfordert. Ich werde deshalb mit hoher Priorität den Ausbau des Stadtbahnnetzes weiter vorantreiben und mich dafür einsetzen das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in unserer Stadt zu erweitern. Neue Ideen und Denkanstöße sind der Verwaltung und mir dabei willkommen.

In mehreren persönlichen Gesprächen habe ich mich seit der OB-Wahl intensiv mit der nun von der AFB aufgegriffenen Ringschlussvariante auseinandergesetzt. Verschiedenen Verkehrsexperten haben mir die fachliche Kompetenz dieser Überlegung bestätigt.

Ich schätze daher den Vorschlag sehr. Um noch einmal die Vorteile einer solchen Lösung genauer abzuwägen, habe ich eine erneute wohlwollende Prüfung der Ringschlussvariante durch VAG und Verwaltung veranlasst.

Das Ergebnis dieses Abwägungsprozesses und die Beantwortung Ihrer Fragen durch VAG und Stadtverwaltung sind diesem Schreiben als Anlage beigefügt.

Im Ergebnis sehe ich derzeit aufgrund der durch die Corona-Pandemie knapperen Haushaltsmittel keinen Kosten / Nutzen-Vorteil für eine Ringschlussvariante. Ich bin überzeugt, dass die Verwaltung mit dem Stadtbahnausbau 2030 - Programm die richtigen Prioritäten für den weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes vorschlägt.

Wie Herr Bürgermeister Prof. Haag am 13.05.2020 im Bau-/Umlegungs-/ Stadtentwicklungsausschuss erläuterte, wird die Ringschlussvariante - ebenso wie weitere Trassenvorschläge - im Prozess zum Flächennutzungsplan 2040 erneut aufgegriffen werden.

Freundliche Grüße

Martin W. W. Horn

### **Anlage**

2.

Nachricht hiervon - **per E-Mail in PDF** -

an die Geschäftsstellen der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen,  
Fraktionsgemeinschaften, Gruppierung und Einzelstadtrat

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Martin W. W. Horn

**Stellungnahme der VAG und Verwaltung zur Einzelanfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen  
h i e r :  
Stadtbahnausbau vom 19.05.2020**

**1. Welche Vor- und Nachteile hat die in Planung befindliche Variante der Verwaltung?**

Eine Andienung des neuen Stadtteils Dietenbach durch eine Verlängerung der Stadtbahn Rieselfeld ist aus Sicht der Verwaltung und der VAG die gesamtplanerisch beste sowie zugleich kostengünstigste Variante. Sie verbindet zugleich die beiden Stadtteile Dietenbach und Rieselfeld miteinander und geht auf Untersuchungen des Jahres 2014/15 zurück (Anlage 2 zur Drs. G-15/028).

Durch die in der Planung befindliche Variante wird der zukünftige Stadtteil durch drei Haltestellen gut angedient und die Fußwege zum ÖPNV sind in der Regel vergleichsweise kurz.

Der Mundenhof wird für Besucher\_innen, die mit der Stadtbahn anreisen, über die zukünftige Endhaltestelle deutlich besser fußläufig angebunden.

Über die zukünftige Endhaltestelle ist eine direkte und schnelle Busverbindung nach Lehen und in das Umland möglich.

Die Kapazität auf der Linie 5 kann - im Gegensatz zur Linie 1 - durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und durch eine Erhöhung des Takts auf das zur Andienung des Stadtteils Dietenbach erforderliche Maß erhöht werden.

Darüber hinaus kann bei Bedarf durch eine geänderte Linienführung der Stadtbahnlinie 5 über Weingarten statt bisher über Haslach die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof zusätzlich verkürzt werden.

Die Linienführung über das Rieselfeld bis Dietenbach ist für die Fahrgäste einfach zu verstehen und entspricht der bisherigen Stadtbahnnetzlogik in Freiburg.

Der Lückenschluss zwischen dem neuen Stadtteil Dietenbach und der Haltestelle Paduaallee ist durch die von der Stadtverwaltung geplanten Vorhaltetrasse in der Planung befindlichen Variante der Verwaltung perspektivisch zu einem späteren Zeitpunkt uneingeschränkt möglich.

Über die möglichen Stadtbahn-Erschließungsvarianten für den neuen Stadtteil ist erstmals bereits mit der Drucksache G-15/028 (Anlage 2, S. 44 ff.) berichtet worden. Dort ist dargestellt, dass die Stadtbahn-Erschließung aus der Rieselfeld-Linie weiterentwickelt werden soll. Auf dieser Grundlage hat der Gemeinderat dann 2017 den städtebaulichen Wettbewerb ausgelobt (Drucksache G-17/022, S.

62). In der Bauleitplanung des Stadtteils Rieselfeld ist bereits eine Vorhaltetrasse entlang des Bollerstaudenwegs vorgesehen.

Die sich aus dem Städtebauwettbewerb ergebende Trassierung ist – wegen der Durchschneidung des Langmattenwäldchens – mit dem Regierungspräsidium naturschutzfachlich abgestimmt und planerisch mit den erforderlichen Umweltgutachten voruntersucht. Es ist erforderlich, die Trasse bis zur vorgesehenen Endhaltestelle an der Straße zum Tiergehege durchzubauen. Andernfalls lägen große Bereiche des 1. Bauabschnitts außerhalb eines 300m-Einzugsradius der Stadtbahn, der wichtig ist, um bereits im 1. Bauabschnitt die Bewohner\_innen zur Nutzung der Stadtbahn als Alternative zum Pkw zu motivieren und den Stellplatzschlüssel zu senken. Ohne eine solche Anbindung ist bereits das Erreichen eines Stellplatzschlüssels von 0,7 kaum möglich, eine weitere Absenkung auf 0,5, die die PG Dietenbach anstrebt – unrealistisch.

Die Planung der Stadtbahntrasse über den Bollerstaudenweg kann aufgrund der umfangreichen Voruntersuchungen und der Topografie parallel zur Bauleitplanung für den 1. Bauabschnitt des neuen Stadtteil entwickelt und in die Flächennutzungsplanänderung integriert werden. Der „Ringschluss“ müsste erst noch die logistischen Probleme des Erdaushubzwischenlagers, das er durchschneidet, lösen und die umweltrechtlichen Vorprüfungen für mehrere Brückenbauwerke durchlaufen (was im Ergebnis machbar sein sollte, weil die Dreisam ja bereits mehrfach überbrückt wird, aber zeitaufwändig ist).

Der Rahmenplan für den neuen Stadtteil Dietenbach enthält im 1. und 5. Bauabschnitt einen Korridor, auf dem die Stadtbahn geführt werden kann, die angrenzende Bebauung reagiert darauf, die Wegeführungen sind als machbar überprüft. Allerdings würde die städtebauliche Qualität insbesondere des 5. Bauabschnitts durch den Ringschluss nicht aufgewertet, sondern durch die Zäsur der Rampe deutlich beeinträchtigt. Die Planung für die Verlegung der Hochspannungsleitungen berücksichtigt einen Korridor für die Stadtbahnquerung.

Der Ringschluss ist schließlich nicht erforderlich, um den neuen Stadtteil durch die Stadtbahn zu erschließen. Dies leistet bereits die Anbindung aus dem Rieselfeld. Eine anteilige Finanzierung aus der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist daher nicht zulässig, sie müsste aus dem städtischen Haushalt erfolgen.

Insgesamt folgt daraus, dass die Bauleitplanung des neuen Stadtteils Dietenbach die Linienführung vom Bollerstaudenweg bis zur Straße am Tiergehege beinhalten muss, um den neuen Stadtteil entsprechend den Zielen des Mobilitätskonzepts zu erschließen.

Ein Ringschluss entsprechend der interfraktionellen Anfrage soll im Zuge der kommenden Flächennutzungsplanänderung auf seine planerische und wirtschaftliche Machbarkeit untersucht werden.

## **2. Welche Vor- und Nachteile hat die vorgeschlagene Variante der AFB?**

Kurz- bis mittelfristiger Bedarf eines zusätzlichen Betriebshofs mit einem sinnvollen Stadtbahnanschluss:

Der Vorschlag eines weiteren Betriebshofs wird auch von Seiten der Stadtverwaltung und der VAG als sinnvoll angesehen und wurde bereits in der mittel- bis langfristigen internen Planung berücksichtigt.

Aus Sicht der VAG wäre ein Betriebshof im Norden von Freiburg (idealerweise im Bereich des Industriegebiets Nord) zur Kapazitätsausweitung sowie für kurze Einsatzfahrten in den nördlichen Bereich von Vorteil.

Die Erweiterung des Stadtbahnnetzes um die Stadtbahnverlängerung Littenweiler, Stadtbahn Dietenbach sowie Stadtbahn Messe 2. BA und die damit verbundenen zusätzlichen Stadtbahnfahrzeuge erfordern derzeit noch keinen zusätzlichen Betriebshof. Dieser wird perspektivisch erst mit einem weiteren, deutlich über das Jahr 2030 hinausgehenden Stadtbahnausbau erforderlich. Dennoch sollten idealerweise bei möglicherweise freiwerdenden Flächen im Industriegebiet Nord Vorhalteflächen für einen weiteren Betriebshof langfristig gesichert werden.

### Umplanung und Änderung der Trassenführung Stadtbahn Dietenbach

Der Vorschlag der AFB sieht vor, den Abzweig vom zentralen Platz in Dietenbach nach Westen gänzlich entfallen zu lassen. Aus Sicht der Stadtverwaltung und der VAG hat dies den Nachteil, dass der neue Stadtteil Dietenbach nur noch durch zwei statt wie bisher geplant durch drei Haltestellen angedient wird. Die wegfalende dritte Haltestelle im nördlichen Dietenbach – welcher zugleich auch der erste BA sein wird – bedingt längere Fußwege zur Stadtbahn für die dort ansässigen Bewohner\*innen, was zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV führt. Das Ziel eines deutlich reduzierten Pkw-Stellplatzschlüssels ist für den 1. Bauabschnitt dann nicht mehr zu erreichen, mit der Folge einer entsprechenden Vorprägung für die weiteren Bauabschnitte. Gleichzeitig verlängert sich der Fußweg für Besucher\_innen des Mundenhofs, die mit der Stadtbahn anreisen. Der Wegfall der dritten Haltestelle liegt in der Notwendigkeit einer Brückenrampe über die B31 sowie die Dreisam begründet, welche nach ersten Berechnungen rund 330 Meter lang sein müsste.

Das im Anschluss zur Brückenrampe erforderliche rund 340 Meter lange Brückenbauwerk zur Anbindung von Dietenbach an die Stadtbahnlinie 1 und dem damit verbunden sogenannten Ringschluss im Bereich der bestehenden Haltestelle Paduaallee, ist mit sehr hohen Kosten verbunden, die den erforderlichen Kosten-Nutzen-Faktor in Frage stellen und somit die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes gefährden könnten. Während der Anschluss vom Bollerstaudenweg bereits planerisch voruntersucht ist, fehlen derartige Untersuchungen sowohl für die erforderlichen kleinen Brückenbauwerke Dietenbach und Mühlenbach, als auch für die Rampe und die Brücken über Autobahnzubringer und Dreisam sowie die Verlagerung des Umspannwerks.

Aus fahrplanerischer Sicht hat die Einbindung der Stadtbahn Dietenbach an die bestehende Stadtbahnlinie 1 mehrere Nachteile für die Fahrgäste:

- Die Stadtbahnlinie 1 stößt bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze trotz eines sehr dichten Takts; eine weitere Takterhöhung ist nur bedingt möglich und es sind deutliche Kapazitätsengpässe zu befürchten.
- Darüber hinaus erschwert die Splittung der Stadtbahnlinie 1 im Bereich der Haltestelle Paduaallee in die beiden Richtungen Dietenbach und Landwasser die Übersicht und Verständlichkeit für die Fahrgäste.

- Im Weiteren führt die Splittung ab der Haltestelle Paduaallee jeweils zu einer Verschlechterung der Taktung und somit der Attraktivität auf den weiterführenden Linienästen.

### Erweiterung des Stadtbahnnetzes um die Stadtbahn Elsässer Straße

Die von der AFB vorgeschlagene Netzerweiterung um die Stadtbahn Elsässer Straße wird auch von Seiten der Stadtverwaltung und der VAG als sinnvolle Ergänzung bewertet und wurde bereits in der langfristigen internen Planung berücksichtigt.

Durch die Stadtbahn Elsässer Straße wäre eine direkte Verbindung von Landwasser über den Stadtteil Mooswald in Richtung Messe und Innenstadt möglich und könnte zur Entlastung der jetzigen Stadtbahnlinie 1 genutzt werden.

Durch einen späteren, zusammenfassenden Rahmenantrag (Stadtbahn Elsässer Straße und Stadtbahn Dietenbach 2. BA (Ringschluss) könnte ggf. ein verbesserter Nutzen-Kosten-Faktor im Rahmen einer Bundesförderung erreicht werden.

### Finanzielle Situation, geplante Novellierung des GVFG

Die Novellierung des GVFG sichert die Zuschussfähigkeit der dargelegten und auch zukünftigen Stadtbahnprojekte ab, was Stadtverwaltung und VAG begrüßen.

Die Förderfähigkeit und die Förderhöhe hängt jedoch maßgeblich von bestimmten Schwellenwerten und einer Nutzen-Kosten-Betrachtung ab. Dabei werden neben der Einwohner\_innenzahl und der neuen verkehrlichen Beziehung auch die gesamte Andienungssituation im Verhältnis zu den entstehenden Kosten berücksichtigt.

Die Kosten der von Seiten der Stadtverwaltung und der VAG favorisierten Variante wird aktuell auf rund 20 Millionen Euro geschätzt.

Die seitens der AFB vorgeschlagene Lösung des sogenannten Ringschlusses wird – ohne die Stadtbahn Elsässer Straße und ohne den entfallenen westlichen Ast Dietenbach – bereits allein auf rund 50-55 Millionen Euro geschätzt.

Aufgrund der hohen Kosten und der eingeschränkten verkehrlichen Nutzung auf dem belasteten Linienast der Stadtbahnlinie 1 ist damit zu rechnen, dass nur ein ungünstiger Nutzen-Kosten-Faktor erreicht wird, der eine Zuwendung seitens des Fördergebers deutlich mindert bzw. ausschließen wird.

Eine Finanzierung des städtischen Eigenanteils aus der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist nicht möglich (s. o.).

