„Die Stadtbahn in den Westen“
Eine Artikel-Serie zur Entstehung der Linie 1
Bürgerblättle März bis Oktober 1980

Die Stadtbahn in den Westen

(Das Bürgerblättle veröffentlicht in den nächsten Nummern Auszüge aus der Broschüre „Stadtbahn nach Landwasser“. Beiträge zur Verkehrsplanung der Stadt Freiburg i. Br., die von der Verkehrs-Entwurfs-Abteilung des Tiefbauamtes herausgegeben wurden, um die Leser über das Stadtbahnobjekt zu informieren.)

Erschließung der westlichen Stadtteile durch die Stadtbahn.

1. Allgemeines

Wie viele andere deutsche Städte auch, war die Stadt Freiburg in den vergangenen 3 Jahrzehnten darum bemüht, die Folgen des 2. Weltkrieges in einer geradezu hektischen Wiederaufbauphase zu beseitigen. Es galt in dieser Zeit nicht nur, so schnell wie möglich die Wunden der Kriegszerstörung zu beseitigen, sondern auch den rapid steigenden Neubedarf an Wohnungen und Industriegelände zu decken. So entstanden auch in Freiburg völlig neue Stadtteile (Landwasser, Weingarten), bzw. es erfolgte die Umwandlung kleiner dörflicher Stadtteile in städtische Zentren (Bischofslinde, Betzenhausen). Das Besondere in Freiburg ist die durch die topographische Situation bedingte einseitige Entwicklung der Stadt in Richtung Westen, wenn man von der relativ geringen Bautätigkeit im Norden und Osten der Stadt absieht. Heute wohnen mehr als die Hälfte aller Einwohner westlich der Hauptbahnlinie Basel—Mannheim.

Es war eine politische Entscheidung, zunächst die akute Wohnungsnot zu lindern. Zum Funktionieren eines Stadtteiles gehört aber mehr als nur die Anhäufung von Wohnungen. Im Zeitalter der extrem hohen Mobilität gehört neben Sozialeinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Kirchen, Einkaufszentren, vor allem eine befriedigende innere Verkehrserschließung und Anbindung an die Gesamtstadt sowohl für den Individualverkehr als auch durch den öffentlichen Personennahverkehr (Bus, Straßenbahn) zur Attraktivität einer Stadt.

Nur vor dem Hintergrund des forcierten Wohnungsbaus ist zu verstehen, daß nach Fertigstellung der neuen Stadtteile Freiburgs diese wichtigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zum Teil noch nicht verwirklicht werden konnten. Durch die starke Neubautätigkeit in den westlichen Stadtteilen hat sich eine Einwohnerumverteilung ergeben, die das attraktive Nahverkehrsmittel Straßenbahn nicht nachvollzogen hat. Die vorhandenen Hauptlinien der Straßenbahn erschließen im wesentlichen die Stadtteile östlich der Bundesbahnlinie Mannheim—Basel, während westlich dieser Linie 1977 mehr als die Hälfte der Freiburger Bevölkerung wohnt. Die Einwohnerzahl entwickelte sich hier von ca. 31000 im Jahr 1950 über 50 000 im Jahr 1960 auf knapp 89 000 im Jahr 1977.

Die Stadtbahn in den Westen

1. Fortsetzung

2. Bisherige Entwicklung

Die Geschichte der Stadtbahn zur Erschließung der westlichen Stadtteile beginnt wörtlich genommen allerdings schon wesentlich früher: Bei den Eingemeindungsverhandlungen zwischen der Stadt und der Gemeinde Betzenhausen im Herbst 1907 wurde bereits die Erweiterung „der elektrischen Bahn“ nach Betzenhausen gefordert. Die Stadtverwaltung schätzte damals den Investitionsaufwand auf ca. 200 000,— Mark, wie einer entsprechenden Druckvorlage des Stadtrates an den Bürgerausschuß aus dem Jahr 1907 zu entnehmen ist.

Es muß gleich am Anfang festgestellt werden, daß es bei der Erschließung der westlichen Stadtteile **nicht** nur um Landwasser geht (es wird deshalb von Kritikern oft die notwendige Größenordnung des Verkehrsmittels in Frage gestellt und z. B. die Buserschließung für ausreichend gehalten). Vielmehr geht es um die Erschließung der westlichen Stadtteile zwischen Dreisam und Breisacher Bahnlinie:

Landwasser, Lehen, Betzenhausen, Bischofslinde, Behördenzentrum, Berufsschulzentrum und westlicher Stühlinger.

Die Erschließung dieser Neubaugebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt zur Zeit nur unbefriedigend über Buslinien, die vom Individualverkehr insbesondere in der Spitzenverkehrsstunde erheblich behindert werden. Als Nadelöhr erweist sich hier täglich die Unterführung an der Hauptbahnlinie.

Ender der 50er Jahre wurden konkrete Überlegungen angestellt, diese Gebiete mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel zu erschließen. Für eine Stadt der Größenordnung von Freiburg (ca. 180 000 E.) ist die Entscheidung, welches Transportmittel das richtige ist, besonders schwer. Erfahrungsgemäß ist ein Straßenbahnsystem erst bei Großstädten ab 200 000 Einwohnern einem reinen Bussystem überlegen. Da aber die Stadt Freiburg bereits ein — wenn auch stark reduziertes — Straßenbahnnetz aufweist und da in den 60er Jahren die Entscheidung für die Beibehaltung eines Strab-Bus-Systems gefallen ist und entsprechende Investitionen getätigt wurden, wurde in den darauf folgenden Jahren mehrfach im Gemeinderat entschieden, dieses Netz auch auf die westlichen Stadtteile auszudehnen. Diese Entscheidung war vor allem deshalb richtig, weil in Freiburg die Struktur der Beschäftigten (starker Anteil des tertiären Sektors und der Verteilung der Arbeitsplätze) einen gebündelten innenstadtbezogenen Berufsverkehr bedingen. Z. B. sind in einem Umkreis von rund 1 km um den Bertoldsbrunnen ca. 60 Prozent sämtlicher Arbeitsplätze und 30 Prozent aller Einwohner Freiburgs zu finden.

Nachdem die wichtige Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels getroffen war, galt es noch, das künftige Straßenbahnnetz zur Erschließung der westlichen Stadtteile zu konzipieren. Wie in den folgenden Abschnitten gezeigt, mußte zunächst die ökonomischste Linienführung gefunden und anschließend die Finanzierbarkeit diskutiert werden.

Die Stadtbahn in den Westen

2. Fortsetzung

3. Linienführung

Um ein öffentliches Nahverkehrsmittel möglichst wirtschaftlich betreiben zu können, ist eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte im Einzugsbereich der Haltestellen anzustreben. Dieser Einzugsbereich wird angenommen mit zumutbaren Fußwegen zur Haltestelle von 500 bis 600 m (siehe Anlage 2). Eine Überlagerung der Einwohnerdichte und der Arbeitsplatzdichte (siehe Anlage 4) zeigt anschaulich die Attraktivität möglicher Linien und der bestehenden historischen Linien im Altstadtbereich.
Für die Erschließung der westlichen Stadtteile standen 2 Varianten zur Wahl, die in den vergangenen Jahren diskutiert wurden:
1. Die geradlinige Verbindung in der Verlängerung der Bertoldstraße über die Hauptbahnlinie hinweg mit Einmündung in die Sundgauallee in Höhe der Berliner Allee, Fortsetzung zur Westrandstraße nach Landwasser und Anbindung an den Friedrich-Ebert-Platz in Höhe der Fehrenbachallee.

2. Die Mitbenutzung der Bundesbahnstrecke Breisach—Freiburg im Abschnitt Landwasser—Freiburg-Hbf.

Diese zweite Variante zielte vor allem auf Investitionseinsparung beim Gleiskörper ab. Ein Blick auf die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte zeigt aber, daß das Einzugsgebiet — abgesehen von dem Stadtteil Landwasser — außerordentlich gering ist, d. h. diese Variante nutzt lediglich einem Teil der Einwohner von Landwasser, löst aber nicht die Verkehrsprobleme der anderen westlichen Stadtteile.
Die vom Gemeinderat beschlossene Variante durchfährt zum überwiegenden Teil die Schwerlinie der vorhandenen bzw. in Planung befindlichen Bebauung.

Dieser Effekt ist Ergebnis einer auf den öffentlichen Nahverkehr abgestimmten Flächennutzungsplanung. Die aus dem Flächennutzungsplanentwurf entwickelten Bebauungspläne zwischen der Fehrenbachallee und Lehen zeigen eindeutig dieses Wechselspiel zwischen Flächennutzungsplanung und Generalverkehrsplanung.
Im einzelnen ist folgende Linienführung mit 13 Haltestellen vorgesehen (siehe Anlage 1):
Beginnend am Rotteckring wird im Hauptbahnhofsbereich die alte Linienführung der Straßenbahn verlassen. In Verlängerung der Bertoldstraße werden die Bahngleise gequert. Die Fortsetzung erfolgt im Zuge der Wannerstraße. Sowohl östlich als auch westlich der Eschholzstraße werden die Einmündungen für sämtlichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und nur dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Zwischen Tellstraße und Eschholzstraße ist eine Haltestelle vorgesehen. Nach signalgeregelter ebenerdiger Überquerung der Fehrenbachallee verläuft die Stadtbahn entlang dem geplanten Berufsschulzentrum, überquert die Güterbahn, tangiert das geplante Behördenzentrum in Seitenlage, der im Bau befindlichen Sundgauallee, überquert mit einer Brücke die Berliner Allee und schwenkt anschließend in den bereits bereitgestellten eigenen Gleiskörper in Mittellage der Sundgauallee ein.

Eine Anschlußstrecke, die parallel zur Berliner Allee führt, erhält eine Betriebswendeschleife und Haltestelle in Höhe der Polizeidirektion; eine spätere Fortsetzung in Richtung Weingarten ist möglich und in Bebauungsplänen sichergestellt.

Nach Überquerung der in Tieflage geplanten Westrandstraße schwenkt die Stadtbahn in Richtung Norden ab, wird parallel zur Westrandstraße geführt und tangiert die Elsässer Straße. Nach Überquerung der beiden Zufahrten des Stadtteiles Landwasser ist eine Wendeschleife mit Haltestelle auf dem Parkplatz am Moosweiher vorgesehen.

An der Fehrenbachallee ist eine Gleisverzweigung vorgesehen, die über die Fehrenbachallee — Breisacher Straße — Hohenzollernstraße zum Friedrich-Ebert-Platz führt. Diese Verbindung ersetzt die wegfallende Verbindung Hauptbahnhof — Friedrich-Ebert-Platz.

So werden mit den neuen Stadtbahnlinien zwischen Bertoldsbrunnen und Landwasser bzw. Friedrich-Ebert-Platz ca. 55 000 Einwohner und ca. 47 000 Arbeitsplätze erfaßt. Im einzelnen sind dies:

Innenstadtbereich: ca. 24000 Arbeitsplätze und ca. 10000 Studienplätze.

Hauptbahnhof: ca. 16000 Einpendler

Universitätskliniken: ca. 5000 Arbeitsplätze und ca. 2100 Betten

Gewerbeschulzentrum: ca. 5000 Schüler

Behördenzentrum Bischofslinde-Ost: ca. 5000 Arbeitsplätze

Studentensiedlung: ca. 1200 Studenten

Betzenhausen, Bischofslinde, Lehen: ca. 18500 Einwohner

Landwasser: ca. 10000 Einwohner.

Durch diese Neubaustrecke von ca. 7 km Länge wird das Gesamtstraßenbahnnetz von 14,5 auf 20,3 km Länge verlängert. Während das heutige Straßenbahnnetz insgesamt ca. 68 000 Einwohner und 61 000 Arbeitsplätze erfaßt, wird die Gesamtstrecke mit Neubaustrecke ca. 111 000 Einwohner und ca. 80 000 Arbeitsplätze erfassen, das sind ca. 60 % der Gesamtbevölkerung und 69 % der Gesamtarbeitsplätze. Eine prognostizierte Querschnittsbelastung der Strecke nach Landwasser ergibt in Höhe des Hauptbahnhofes 34 400 Fahrgäste, die direkt durch die Straßenbahn erfaßt sind, rechnet man Zubringerbuslinien hinzu, ergeben sich 53 000 Fahrgäste in Höhe des Hauptbahnhofes. Das macht eine Zugfolge von 3 Minuten pro Richtung in der Spitzenstunde erforderlich.

Die Stadtbahn in den Westen

3. Fortsetzung

4. Entscheidungen des Gemeinderates seit 1969

Während die Entscheidung über die Linienführung wegen der klaren Fakten eindeutig gefällt werden konnte, hat es über die Höhenlage der Stadtbahn im Bereich des Hauptbahnhofes/Stühlinger Kirchplatz zahlreiche Varianten und kontroverse Diskussionen gegeben. Da hier nicht nur technische Argumente gewertet werden mußten, sondern vor allem finanzielle Probleme anstanden, war die Entscheidung besonders schwierig. Für den unproblematischen Teil zwischen Fehrenbachallee und Lehen mit Brücke über die Berliner Allee beauftragte der Gemeinderat am 2.6.1970 ohne Gegenstimme das Tiefbauamt, die baureife Planung dem Zuschußgeber vorzulegen (sogenannter RE-Entwurf) und Zuschüsse zu beantragen.

Anhand der Gemeinderatsbeschlüsse seit 1969 kann die Chronologie der Stadtbahn aufgezeigt werden:

In seiner Sitzung am 20.5.1969 billigst der Gemeinderat das von Prof. Schaechterle und dem Ing.-Büro Kocks erarbeitete Gutachten zum GVP. Am 25.11.1969 wurde beschlossen, die Stadtbahn in Hochlage über die Bismarckallee und den Hauptbahnhof zu führen und anschließend die Eschholzstraße zu unterqueren. Nach einer Besichtigungsfahrt des Bauausschusses nach Köln wurde diese „Brückenlösung" umgeplant in eine Hochlage, die nicht nur die Bismarckallee, den Hauptbahnhof und die Wenzingerstraße, sondern auch die Eschholzstraße überquert. Diese sogenannte „Stelzenlösung" wurde vom Gemeinderat am 29.6.1971 beschlossen.

Diese Lösung wurde unter den Bürgern des Stadtteiles Stühlinger lebhaft diskutiert und kritisiert. Es wurde deshalb erneut eine Ortsbesichtigung durch den Gemeinderat durchgeführt. Im Juni 1972 besuchte der gesamte Gemeinderat eine in Betrieb befindliche Stadtbahn/U-Bahn in Hochlage in Nürnberg. Unter dem Eindruck dieser Besichtigung beschließt der Gemeinderat am 8.5.1973 in Abweichung von den Beschlüssen vom 25.11.1969 und 29.6.1971, die Stadtbahn zwischen Rotteckring und Eschholzstraße in einer Tieflage zu führen (Tunnellänge ca. 1000 m). Diese sogenannte „Große Lösung" hat in Ost-West-Richtung folgenden Verlauf: Unmittelbar westlich der Universitätsstraße beginnt eine offene Rampe, die in der Höhe der Brunnengasse in eine Tunnelstrecke übergeht. Diese 1000 m lange Tunnelstrecke weist 3 unterirdische Haltestellen am Theater, am Hauptbahnhof und unter der Eschholzstraße auf. Aus Kostengründen wurde auf das in anderen Städten übliche Fußgängerzwischengeschoß verzichtet. Durch diese Lösung verkürzen sich außerdem die Höhenunterschiede zwischen Gelände und Haltestelle, die mit Treppen bzw. Rolltreppen zu überwinden sind, um ca. 3,50 m, Voraussetzung für eine solche Lösung ist die Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs im unmittelbaren Haltestellenbereich.
Nach Unterquerung der Eschholzstraße und der Stürtzelstraße erreicht die Stadtbahn östlich der Fehrenbachallee Geländeniveau.

Diese „Große Lösung" mit einem Kostenaufwand von ca. 118,5 Mio. DM berücksichtigte weitgehend sämtliche Forderungen der Stühlinger Bevölkerung. Zunehmende Kritik wurde allerdings gegen die Rampe vor der Universitätskirche laut, obwohl die topographischen Verhältnisse hier eine Rampenlänge von nur 80 m erlauben. Der stärkste Widerstand wurde vom Landesdenkmalamt gegen diese Rampe vorgebracht.

Auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses vom 8.5.1973 wurde eine Ingenieurbüro mit der baureifen Planung des Abschnittes zwischen Universitätsstraße und Gaußstraße durch die Freiburger Verkehrs-AG. beauftragt.

Die Stadtbahn in den Westen

4. Fortsetzung

Die in der Zwischenzeit mit Bund und Land geführten Zuschußverhandlungen spitzten sich zusehends zu. Während das Bundesverkehrsministerium zunächst an der Zuschußwürdigkeit des Gesamtprojektes überhaupt starke Bedenken vorbrachte, forderte das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg eine Kostensenkung von 118,5 Mio. DM auf 90 Mio. DM (Besprechung mit Vertretern des BMV, WM, RP und den Fraktionsvorsitzenden des Gemeinderates am 30.10.1975 in Freiburg).

Mit dieser Summe läßt sich die sogenannte „Kleine Lösung" finanzieren: Verzicht auf Unterquerung des Rotteckringes und der Eschholzstraße. Die Rampen liegen bei dieser Lösung in der Bertoldstraße (Länge = 140 m) und im Stühlinger Kirchplatz.

Im Hinblick auf die geforderte Kostenreduzierung wurde das Konzept der Stadtbahn insgesamt neu überdacht und die Frage aufgeworfen, ob für die Stadt Freiburg mittel- und langfristig eine Untertunnelung der gesamten Innenstadt sinnvoll, wirtschaftlich vertretbar und finanzierbar ist.

Mit der Innenstadtsperrung hat sich gezeigt, daß die Fußgängerzone und der Straßenbahnbetrieb einander nicht ausschließen, sondern im Gegenteil sich ergänzen. Die Überlegungen führten dazu, statt eines möglicherweise Jahrzehnte bestehenden Torsos ein für die Freiburger Verhältnisse angemessenes System einer gut funktionierenden Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper (Stadtbahn) zu wählen und den Hauptbahnhof mit einer Brücke zu überqueren.

Ein Weiterbau der Tunnellösung würde zudem die fertiggestellte Strecke auf Jahre hinaus blockieren und den mit der Lösung verfolgten Zweck einer besseren Erschließung des Westens durch den öffentlichen Nahverkehr erneut in Frage stellen. Die Unterquerung des Bahnhofes bedingt in der Bertoldstraße einen rd. 140 m langen Einschnitt, der bereits am Theater beginnt. Die Erschließung der angrenzenden Gebäude mit zahlreichen Geschäften und Betrieben würde erschwert und in Teilbereichen nahezu unmöglich gemacht. Eine Aktivierung dieser Geschäftsstraße wäre nicht mehr möglich.

Am 6. 4. 1976 stimmt der Gemeinderat der „Brückenlösung" zu, die statt einer Unterquerung des Hauptbahnhofes die Überbrückung der Bismarckallee, der DB-Gleise und der Wenzingerstraße vorsieht. Die Kosten sind auf ca. 71,5 Mio. DM geschätzt.

Am 19. 10. 1976 wurden der Bebauungsplan „Stadtbahn Wannerstraße" und am 2. 11. 1976 der Bebauungsplan „Stadtbahn Bertoldstraße" vom Gemeinderat als Satzung beschlossen. Damit ist die Diskussion über die Linienführung im Hauptbahnhofsbereich abgeschlossen.

5. Rechtsverfahren

Zum Bau einer neuen Straßenbahnlinie (Stadtbahn) sind folgende rechtliche Voraussetzungen zu schaffen:

1. Bebauungspläne nach dem Bundesbaugesetz (BBauG)
2. Ergänzendes Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
3. Genehmigungsverfahren für den Linienbetrieb nach dem PBefG
4. Technische (betriebliche) Genehmigung gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

6. Zuschüsse

Der Bau neuer Straßenbahnlinien wird nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom März 1971 dann bezuschußt, wenn er zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beiträgt. Der Bund übernimmt 60% der zuwendungsfähigen Kosten, das Land zahlt Komplementärzuschüsse in Höhe von 25%. Der Bundeszuschuß wird finanziert über einen zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer.

Vor Gewähren der Zuschüsse von Bund und Land ist ein Verfahren notwendig, um das Projekt in das mittelfristig ausgelegte ÖPNV-Programm des Bundes aufnehmen zu lassen.

Diese Verfahren war im Fall der Stadtbahn Freiburg besonders schwierig. Nach langwierigen Verhandlungen und Intervention von Bundestagsabgeordneten ist diese entscheidende Hürde am 10. 2. 1976 genommen.

Um „Investitionsruinen" zu vermeiden, werden von Bund und Land Zuschüsse nur dann ausgezahlt, wenn diese o. g. Rechtsverfahren für funktionsfähige Abschnitte abgeschlossen sind.

Die Stadtbahn in den Westen

5. Fortsetzung

7. Folgemaßnahmen

Mit dem Bau der Stadtbahn wird nicht nur die Erschließung der westlichen Stadtteile wesentlich verbessert. Insbesondere im Abschnitt zwischen Rotteckring und Fehrenbachallee ergibt sich die Chance, die direkte Umgebung der Stadtbahn zu verbessern. Es ist -wie im rechtskräftigen Bebauungsplan „Bertoldstraße" ausgewiesen- vorgesehen, die Bertoldstraße zwischen Rotteckring und Bismarckallee zu einem Fußgängerbereich umzugestalten, befahrbar nur für Lieferverkehr, vergleichbar mit der Kaiser-Joseph-Straße am Martinstor.
Die Brücke über den Hauptbahnhof bietet die seit mehr als 50 Jahren angestrebte „Anknüpfung" des Stühlingers an die Innenstadt durch beidseitig zur Stadtbahn geführte 4 m breite Fußwege über den Hauptbahnhof. Diese Fußwege stellen sozusagen die Fortsetzung der geplanten Fußgängerzone Bertoldstraße in den Stühlinger dar.
Langfristig lassen die in Höhe des Rotteckringes eben geführte Stadtbahn und die Brücke über den Hauptbahnhof städtebauliche Lösungen zu, die weitgehend die Vorteile einer durchgehenden Untertunnelung auszugleichen. Es bestehen z. B. die Möglichkeiten, die Hauptverkehrsstraßen Rotteckring am Theater und Bismarckallee am Hauptbahnhof abzusenken und mit einer Fußgängerebene abzudekken. Als vorbildliches Beispiel ist hier die Lösung am Karlsruher Schloß zu sehen.
Die notwendige umfangreiche Baustelleneinrichtung auf dem Stühlinger Kirchplatz bietet die Chance einer Neugestaltung und damit einer Verbesserung der einzigen zentralen öffentlichen Einrichtung des Stadtteiles Stühlinger unter Einbeziehung der Klarastraße in die Grünanlage. Die Unterbringung einer unterirdischen Quartiersgarage - eventuell gefördert nach dem Zuschußprogramm der Landesregierung zur Stadtteilsanierung für 14 Städte Baden-Württembergs kann ohne zusätzliche Belastung durch Baustellen die Möglichkeit schaffen, das Problem des ruhenden Verkehrs im Stühlinger zu lindern.
Die Anordnung der ebenerdigen Haltestelle zwischen Tellstraße und Eschholzstraße macht erforderlich, daß die Wannerstraße in diesem Bereich für Kraftfahrzeuge gesperrt und als Fußgängerzone umgestaltet wird. Der für den Stadtteil positive Effekt ist eine Abnahme der Verkehrsbelastung in der Wannerstraße um 50%, da der nicht quartiersorientierte Fremdverkehr ausbleiben wird. Gleichermaßen ist denkbar, die Engelbergerstraße im Einmündungsbereich östlich der Eschholzstraße ebenfalls für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren und als Fußgängerzone auszuweisen.

Die Stadtbahn in den Westen

6. Fortsetzung
(Die in diesem Teil genannten Daten beziehen sich auf die ursprüngliche Planung. Die Redaktion).

8. Bauablauf
Der Baubeginn ist abhängig vom Abschluß der Rechtsverfahren, vom Bewilligungsbescheid des Zuschußgebers und der Zustimmung von Gemeinderat und Aufsichtsrat der Freiburger Verkehrs-AG (VAG).

Der Bauablauf ist abhängig von der Höhe der Eigenmittel der VAG und der Zuschüsse von Bund und Land und .von der personellen Kapazität des Tiefbauamtes, das im Auftrag der VAG für die Bauausführung der Brückenbauwerke verantwortlich ist.

1. Bauabschnitt: Fehrenbachallee - Berliner Allee, Bauzeit: 1977 bis Anfang 1979.

2. Bauabschnitt: Fehrenbachallee - Rotteckring, Bauzeit: 1979 bis 1980. Damit kann der Stadtbahnbetrieb bis zur Wendeschleife Polizeidirektion aufgenommen werden.

3. Bauabschnitt: Fehrenbachallee - Friedrich-Ebert-Platz, Bauzeit: 1980/81. Damit Anschluß an die vorhandene Linie nördlich Friedrich-Ebert-Platz.

4. Bauabschnitt: Berliner Allee - Landwasser, Bauzeit: 1981 bis 1982.

9. Inbetriebnahme:
Mit der Fertigstellung der Trasse voraussichtlich im Jahr 1982 ist für die Fahrgäste aus Landwasser zum Bertoldsbrunnen die Fahrzeit von heute 22 Minuten im Busbetrieb auf 13 Minuten im Stadtbahnbetrieb reduziert. Die Gesamtstrecke Landwasser - Stadtmitte - Littenweiler ist durchgehend befahrbar. Über die Stadtbahn rücken Littenweiler und Landwasser zusammen.