

Anlage 5-1

Untersuchte Maßnahmen im ÖPNV

Inhalt

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Stadtbahn St. Georgen | 1 |
| 1.1 | Ausgangslage | 1 |
| 1.2 | Bewertung | 5 |
| 1.3 | Empfehlung | 8 |
| 2 | Stadtbahn-Lückenschluss Berliner Allee | 10 |
| 2.1 | Ausgangslage | 10 |
| 2.2 | Bewertung | 11 |
| 2.3 | Empfehlung | 12 |
| 3 | Verbesserte Bus-Erschließung von Hanggebieten | 13 |
| 3.1 | Herdern und Zähringen | 13 |
| 3.2 | Wiehre | 15 |
| 3.3 | Littenweiler | 16 |

1 Stadtbahn St. Georgen

1.1 Ausgangslage

Siedlungsstruktur

Inklusive der neuen Flächen im FNP (ca. 1.500 Einwohner) leben rund 10.500 Einwohner in den nördlich der Rheintalbahn gelegenen Teilen des Stadtteils St. Georgen. Nach dem Bau der Stadtbahnverlängerungen nach Zähringen und Littenweiler ist St. Georgen (ohne Vauban) das einwohnerstärkste zusammenhängende Siedlungsgebiet der Stadt Freiburg ohne Stadtbahnanschluss.

St. Georgen ist über weite Teile sehr dörflich strukturiert. Der Einwohner-schwerpunkt liegt in der westlichen Hälfte des Siedlungsgebiets nördlich der Rheintalbahn (ca. 7.500 Einwohner westlich „Am Mettweg“). In diesem Bereich liegen auch die meisten der neuen Wohnbauflächen des FNP. In der östlichen Hälfte überwiegt eine Wohnbebauung mit geringer Dichte.

Verkehrsangebot

Das ÖPNV-Angebot von St. Georgen änderte sich insbesondere in den letzten Jahren häufig. Traditionell gab es eine direkte Busverbindung an die Johanneskirche bzw. später direkt in das Stadtzentrum. Mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes in den Südwesten Freiburgs wurde diese Direktverbindung durch andere Angebote ersetzt.

Die wichtigste Linie für St. Georgen ist die Buslinie 11, die St. Georgen im Süden auf der „Andreas-Hofer-Straße“ durchquert und attraktive Verbindungen innerhalb des Stadtteils ermöglicht. Über die nördliche Ortsdurchfahrt, die „Basler Landstraße“, führen in jeweils unterschiedlichen Teilabschnitten die Linien 14 und 35 sowie einige Regionalbuslinien.

Die letzte große Fahrplanänderung war die Inbetriebnahme der Stadtbahn „Vauban“. Dadurch erfuhr St. Georgen neben dem bereits bestehenden Stadtbahnanschluss im Bereich der Munzinger Straße einen weiteren Anschluss an das Stadtbahnnetz. Die Vauban-Linie erschließt rund 6.000 von heute rund 14.500 Einwohnern des Stadtteils. Neben dem neuen Stadtteil „Vauban“ liegen Teile der Gebiete „Bifänge“ und „Bozener Straße“ im Einzugsbereich der Endhaltestelle „Innsbrucker Straße“.

Diese Maßnahme wurde von einer Abstimmung der Linie 11 auf die Stadtbahn „Vauban“ und der Reduzierung der Direktverbindungen in die Stadtmitte begleitet. Die verbliebenen Fahrten der Omnibuslinie 11 (regelmäßiger 30-min-Betrieb) erbringen St. Georgen aber insofern eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, als dass sie eine direkte Andienung an den Hauptbahnhof ermöglichen. Außerdem besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 5 Richtung Haslach / Rieselfeld oder Bertoldsbrunnen / Hornusstraße. Verdichtet wurde im Zuge der Netzänderung „Stadtbahn Haslach“ das An-

gebot auf der Linie 14 im Norden St. Georgens. Mit den Linien 11 und 14 werden rund 20 Minuten in die Innenstadt benötigt. Dies ist die längste Fahrzeit für die Erschließung eines Stadtteils der Kernstadt.

Am südlichen Rand des Siedlungsgebietes von St. Georgen liegt der heutige DB-Haltepunkt an der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel. Dieser Haltepunkt wird von ausgewählten Regionalzügen der Relation (Basel-) Müllheim – Freiburg (-Offenburg) bedient. Es besteht heute ein nicht streng vertaktetes Angebot mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten und größeren Lücken außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Die Größe der Ortschaft erfordert die Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt. Weitere Angebotsverbesserungen sind mit einer Buserschließung allerdings nur noch bedingt machbar.

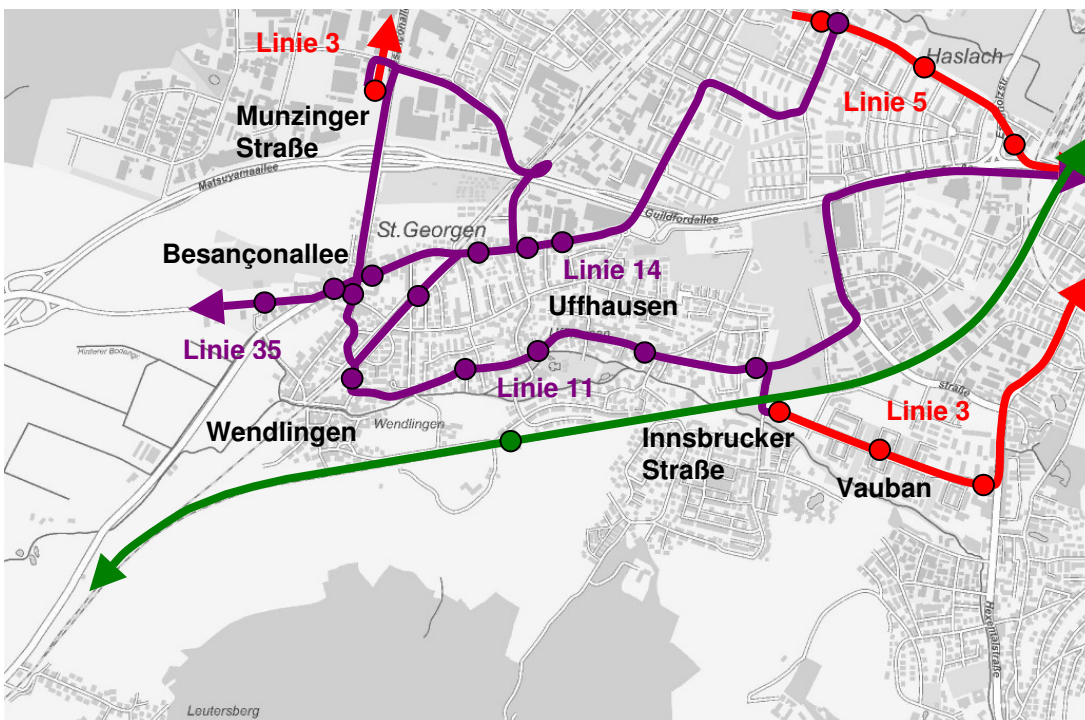


Abbildung 1: heutiges ÖPNV-Angebot in St. Georgen

Bisheriger Stand der Stadtbahnplanung

Aufgrund der Lage und der Größe des Stadtteils wird eine Anbindung St. Georgens an das Stadtbahnnetz als angemessen betrachtet. Eine Stadtbahn nach und durch St. Georgen wird schon seit längerem diskutiert, innerhalb der Stadtverwaltung zumindest seit Mitte der 80er, intensiver und öffentlich Anfang der 90er Jahre sowie bei der Erarbeitung des Stadtteilrahmenplanes 1998 bis 2000, der aber nicht zu Ende geführt wurde.

Nach bisherigen Plänen wird die Stadtbahn in zwei Ausbaustufen aufgeteilt:

1. Verlängerung Endstation „Munzinger Straße“ - Friedhof St. Georgen (mit P&R-Platz).
2. Verbindung Endstation „Innsbrucker Straße“ - St. Georgen Kirche.

Nach der Verlagerung des Güterverkehrs auf das 3./4. Gleis der Rheintalbahn soll der heutige DB-Haltepunkt Freiburg St. Georgen an die Wendeschleife der Stadtbahn „Vauban“ verlegt werden. Auf der heutigen Güterbahnstrecke soll ein neuer Haltepunkt etwa in Höhe „Hartkirchweg“ gebaut werden. An diesen beiden Haltepunkten kann die zu untersuchende Stadtbahn durch St. Georgen hindurch Verknüpfungspunkte zum Regionalverkehr erhalten.

Die Stadtbahn St. Georgen ist Bestandteil des weiteren Bedarfs der Stadtbahn-Projekte. In Bebauungsplänen wurden bislang aber keine Trassen freigehalten (außer an der Wendeschleife der Stadtbahn Vauban).

Ziel ist es nun, verschiedene Trassenvarianten zu untersuchen, zu bewerten und so die Grundlagen für weitere Schritte, insbesondere die Trassenfreihaltung, zu schaffen.

Die untersuchten Trassenvarianten sind in **Bild -1-** dargestellt und werden im Folgenden kurz beschrieben.

Beschreibung 1. Ausbaustufe:

Die 1. Ausbaustufe erschließt mit einer Neubaustrecke von ca. 1,3 km den Bereich westlich der Güterbahn (mit den neuen FNP-Flächen ca. 3.000 Einwohner). Beim Parkplatz des Friedhofes könnten eine Umsteigeanlage zu den Buslinien in Richtung Tuniberg und Schallstadt sowie ein neuer P&R-Platz angelegt werden.

Mit der bereits bestehenden Trasse „Vauban“ sowie der geplanten 1. Ausbaustufe werden ca. 9.000 von zukünftig rund 16.500 Einwohnern mit der Stadtbahn erschlossen.

Für die Bewertung der 1. Ausbaustufe wurde die Plantrasse in zwei Abschnitte aufgeteilt. Eine erste Strecke (Abschnitt A) führt von der „Munzinger Straße“ bis zur Kirche St. Georg nördlich der „Basler Landstraße“. Abschnitt

B verläuft von der Kirche über die „Basler Landstraße“ und „Tiengener Straße“ zum Friedhof. Als Alternative zu Abschnitt B wurde eine Trasse C über die „Basler Landstraße“ zur „Langgasse“ untersucht.

Beschreibung 2. Ausbaustufe

Die 2. Ausbaustufe durchquert den Stadtteil als Verlängerung der Stadtbahn „Vauban“ zur Kirche St. Georg und bindet das übrige Siedlungsgebiet an. Für den FNP 2020 wurden die dort dargestellten Trassen (1+2, siehe unten) als die realistischste Streckenführung für den 2. Bauabschnitt ausgewählt. Darüber hinaus sind weitere Varianten (3-5) denkbar.

Trasse 1 (FNP-Trasse): Weiterführung der Stadtbahn Vauban entlang der heutigen Buslinie 11 über die „Andreas-Hofer-Str.“ und die „Obergasse“.

Trasse 2 (FNP-Trasse): Weiterführung der Stadtbahn Vauban über den östlichen Siedlungsrand und den „Hartkirchweg“.

Trasse 3: Weiterführung der Stadtbahn Vauban zunächst durch die „Andreas-Hofer-Straße“. Über den „Cardinalweg“ wird auf den „Hartkirchweg“ gewechselt.

Trasse 4: Neubau eines Abzweigs von der Stadtbahn Haslach am „Pressehaus“. Fortsetzung der Trasse über die „Basler Straße“ und „Guildfordallee“ bis zur Straße „Am Mettweg“, dann wie Trasse 2.

Trasse 5: Reduzierung der Trasse auf eine Stichstrecke St. Georgen Kirche - Schönbergschule über den „Hartkirchweg“.

1.2 Bewertung

Der Trassenwahl liegen im Wesentlichen folgende Überlegungen zugrunde:

- Die Bebauung ist im westlichen Teil St. Georgens verdichtet. Hier liegt der Schwerpunkt einer Stadtbahnerschließung.
- St. Georgen weist fast vollständig enge Straßenquerschnitte auf. Eigene Gleiskörper sind daher im bebauten Gebiet nahezu nicht möglich. Diese Streckenabschnitte wären dementsprechend nach den heutigen Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) überwiegend nicht förderfähig.
- St. Georgen liegt am Rande der Kernstadt. Es sollte mit der Stadtbahn eine vergleichbare Qualität (v. a. konkurrenzfähige Reisezeit gegenüber dem Pkw) wie für bestehende Strecken (z. B. Rieselfeld, Zähringen, Landwasser) erzielt werden.
- St. Georgen wird heute über zwei Buslinien erschlossen, nördlich über die „Basler Landstraße“ und südlich über die „Andreas-Hofer-Straße.“ Eine Stadtbahnstrecke sollte möglichst das gesamte Siedlungsgebiet erschließen, ohne dass ein zusätzlicher Busverkehr notwendig ist.
- St. Georgen besitzt kein starkes Stadtteilzentrum, die Auswirkungen eines Stadtbahnbaus in den engen Straßen (z. B. eingeschränkter Zugang für Fußgänger und Pkw) könnten das Stadtteilzentrum während der Bauzeit beeinträchtigen

Aspekte des Trassenvergleichs (siehe Tabelle)

Länge der Neubaustrecke: Streckenlänge ohne 1. Ausbaustufe

Fahrgastpotential: Das Fahrgastpotential wird hinsichtlich der Qualität (Attraktivität der Fahrmöglichkeiten in die Innenstadt, innerhalb des Stadtteils und tangential im Stadtgebiet) und der Quantität (Zahl der Einwohner, die im Einzugsbereich der Stadtbahn wohnen, Ziele innerhalb des Einzugsbereichs) bewertet. Hier wird zunächst untersucht, welche Aufgaben die Stadtbahnstrecke übernehmen kann. Das Siedlungsgebiet und die Lage des Stadtteils legen nahe, neben der Attraktivität der Anbindung an die Stadtmitte auch Verbindungen innerhalb der Ortschaft und tangentielle Verbindungen zu bewerten.

Abschließend wird bewertet, ob zusätzliche Potentiale aus Zubringerverkehren (Regionalbusse, P&R) zu erwarten sind.

Betriebliche Aspekte: Hier wird vereinfacht untersucht, wie die neue Trasse in das bestehende Streckennetz integriert werden kann und in welchem Maße eine Stadtbahnlinie heutige Buslinien ersetzen kann.

Herausforderungen beim Trassenbau: Hier wird die Trasse vor dem Hintergrund der besonderen städtebaulichen Situation bewertet. Aspekte sind kostenintensive Bauwerke wie Brücken, die Länge des Abschnitts ohne eigenen Bahnkörper und die Schwierigkeit der Integration in das städtebauliche Umfeld.

Übersicht Trassenbewertung

Die Bewertung wird durch die Zeichen „+“, „o“ und „-“ dargestellt. „+“ **gibt dabei immer eine positive Tendenz an**, d.h. ein „+“ bei Erschließungslücken bedeutet z. B., dass es keine Erschließungslücken gibt.

| | 1. Ausbaustufe | | | 2. Ausbaustufe | | | | |
|--|----------------|--------|--------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| | A | B | C | Trasse 1 | Trasse 2 | Trasse 3 | Trasse 4 | Trasse 5 |
| Länge der Neubaustrecke | 0,7 km | 0,5 km | 0,5 km | 2,4 km | 2,4 km | 2,1 km | 2,9 km | 0,7 km |
| Potential (ohne 1. Ausbaustufe) | | | | | | | | |
| Anbindung an die Innenstadt | o | - | o | o | o | o | + | o |
| Verbindungen innerhalb St. Georgens | - | - | - | + | + | + | o | - |
| Tangentiale Verbindungen | + | - | - | o | o | o | - | - |
| Quellverkehr Einwohner | 3.000 | - | 500 | 5.500 | 5.500 | 6.000 | 9.000 | 3.500 |
| davon aus neuen FNP-Flächen | 1.200 | - | -* | 1.000 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Verhältnis Einwohner / km Neubaustrecke | 4.300 | - | 1.000 | 2.300 | 2.300 | 2.900 | 3.100 | 5.000 |
| Erschließungslücken | - | - | o | o | - | - | - | - |
| Zielverkehr | | | | | | | | |
| Stadtteilzentrum | - | - | - | + | + | + | + | - |
| Gewerbeflächen | - | - | - | - | o | - | + | - |
| weiterführende Schulen | - | - | - | + | o | + | o | o |
| Freizeiteinrichtungen | - | - | - | o | + | o | + | - |
| Bus-Zubringer sinnvoll | - | o b) | - | o b) | o b) | o b) | + c) | - |
| P+R attraktiv | - | - | - | - | - | - | + | - |
| Betrieb | | | | | | | | |
| Einbindung in das Stadtbahnnetz | + | + | + | + | + | + | - | + |
| Reduzierung des heutigen Busnetzes | - | - | - | o | + | + | o | - |
| Herausforderungen beim Trassenbau | | | | | | | | |
| Strecke ohne eigenen Bahnkörper | 0,0 km | 0,5 km | 0,4 km | 1,8 km | 1,3 km | 1,6 km | 1,3 km | 0,7 km |
| Städtebaulich sensible Bereiche | o | o | o | - | + | - | + | + |
| Eingriffe in Stadtteilzentrum notwendig | - | - | - | - | o | - | o | + |
| Aufwand für Kunstbauwerke | o | + | + | - | - | - | o | o |
| Reisezeitvergleich [min] | | | | | | | | |
| Bestand: | | | | | | | | |
| Linie 3+11 Altstadt - Uffhausen | 21 | - | - | 16 | 17 | 16 | 11 | - |
| Linie 3+11 Altstadt - Cardinalweg | 24 | - | - | 19 | 18 | 19 | 12 | 20 |
| Linie 3+35 Altstadt - Kirche St. Georg | 23 | 18 | - | 21 | 20 | 21 | 14 | 18 |
| Linie 7240 Hbf - Kirche St. Georg | 13 | 18 | - | 21 | 20 | 21 | 14 | 18 |

a) bessere Anbindung "Hofacker"

b) Linie 35

c) Linie 35, Linie 241 (Mengen), Linie 7240 (Schallstadt)

Abbildung 2: Matrix der Trassenbewertung

Potenziale des 1. Bauabschnitts

- Der 1. Bauabschnitt erschließt bei einer Führung der Stadtbahn bis zur Kirche St. Georg mit einer Streckenlänge von 0,7 km den westlichen Einwohnerschwerpunkt St. Georgens.
- Es kann fast auf gesamter Länge ein förderfähiger eigener Gleiskörper hergestellt werden.
- Der 1. Bauabschnitt kann mit der Verlängerung der bestehenden Linie zur „Munzinger Straße“ betrieblich einfach in das Netz integriert werden
- Bei einer Weiterführung zum Friedhof ist nur ein kurzer Trassenabschnitt im Altortbereich erforderlich.

Nachteile des 1. Bauabschnitts

- Der Knoten „Guildfordallee“ - „Besançonallee“ muss mit einer neuen Brücke gequert werden.
- Eine Weiterführung von der Kirche St. Georgen zum Friedhof erschließt kaum zusätzliches Potenzial.
- Die geplante P&R-Anlage am Friedhof bietet gegenüber dem vorhandenen Parkplatz an der Munzinger Straße keine Reisezeitvorteile. Dasselbe gilt für eine Abbindung der Linien 35 und 7240 am Friedhof.

Potenziale des 2. Bauabschnitts:

- Die langgezogene Siedlungsstruktur begünstigt eine Stadtbahnerschließung.
- Die Nähe zu vorhandenen Stadtbahnstrecken ermöglicht eine betriebliche Einbindung der Strecke in das Stadtbahnnetz durch Linienverlängerung.

Nachteile des 2. Bauabschnitts:

- Für ein Potential von 7.500 Einwohnern wird eine Streckenlänge von 2,0 bis 2,5 Kilometern benötigt.
- Alle Varianten weisen Trassen von gut einem Kilometer auf, die nach dem heutigen GVFG nicht förderfähig wären. Vor allem im Bereich der Andreas-Hofer-Straße wäre ein hoher Aufwand in sehr dörflicher Umgebung bei vergleichsweise geringem Fahrgastpotenzial notwendig.

- Alle untersuchten Trassen müssen den Altortbereich um die Kirche St. Georg durchqueren, um eine Verknüpfung zur 1. Ausbaustufe zu ermöglichen.
- Alle Trassen erfordern die Unterquerung der „Güterbahn“, eine Verlängerung der Stadtbahn „Vauban“ zusätzlich die Querung der „Rheintalbahn“.
- Bei allen Varianten gibt es kleinere Erschließungslücken (z.B. Alt-Wendlingen oder die Umgebung der Basler Landstraße).
- Die heutige Philosophie des Stadtbahnbaus, kurze Fahrzeiten und schnelle Verbindungen bis an den Rand der Kernstadt anzubieten, kann mit den meisten Trassen nicht verfolgt werden.

1.3 Empfehlung

Die Umsetzung des 1. Bauabschnitts sollte vorrangig erfolgen und in das Maßnahmenprogramm 2020 übernommen werden. Mit dem 1. Bauabschnitt kann der westliche verdichtete Teil des Stadtteils mit den Entwicklungsflächen „Innere Elben“ und „Hofacker“ erschlossen werden. Innerhalb eines Radius von 300 m wird das Gebiet westlich der Güterbahn weitgehend erschlossen, in einem erweiterten Radius von 500 m liegt das angrenzende Siedlungsgebiet bis etwa auf die Höhe der „Schönbergschule“.

Einen wesentlichen Kostenfaktor stellt der Knoten „Guildfordallee / Matsuyamaallee“ dar, der nach derzeitigem Planungsstand ein neues Brückenbauwerk erfordert. Die übrige Trasse kann mit vergleichsweise geringem Aufwand hergestellt werden.

Die größte Bedeutung kommt einer zentralen Haltestelle im Bereich der Kirche St. Georg zu, auf eine Verlängerung zum Friedhof kann verzichtet werden. Für den Umstieg in das Busnetz sollte weiterhin die vorhandene Anlage an der „Munzinger Straße“ genutzt werden. Auf den P&R-Platz St. Georgen sollte zugunsten des Ausbaus des vorhandenen P&R-Platzes „Haid“ verzichtet werden.

Bei der näheren Planung ist zu entscheiden, ob eine provisorische Stumpfendhaltestelle östlich der Kirche St. Georg mit entsprechenden betrieblichen Einschränkungen möglich ist. Als Option für eine Wendeschleife wird anstelle der Trasse zum Friedhof eine Verlängerung entlang der „Basler Landstraße“ zur „Langgasse“ vorgeschlagen. Diese Verlängerung ermöglicht eine zusätzliche Erschließung des südwestlichen Stadtteils mit dem alten Ortskern Wendlingens und dem Neubaugebiet „Hofacker“.

Im 2. Bauabschnitt stellt die dörfliche Siedlungsstruktur St. Georgens den Stadtbahnbau vor große Herausforderungen, weist aber einen vergleichsweise geringen Nutzen auf. Von den untersuchten Trassen kann keine auf

der Ebene des VEP abschließend empfohlen werden. Der 2. Bauabschnitt sollte daher nicht in das Maßnahmenprogramm 2020 übernommen werden.

Die Herstellung eines Anschlusses an die Stadtbahn „Vauban“ ermöglicht den betrieblichen Vorteil der Verlängerung einer bereits bestehenden Linie und eine Erschließung des gesamten Stadtteils vergleichbar der heutigen Linie 11. Eine weitere Anbindung St. Georgens an die Stadtbahn sollte jedoch möglichst eine deutliche Verkürzung der Reisezeit zur Innenstadt ermöglichen. Insbesondere für den einwohnerstarken westlichen Teil des Stadtteils bedeuten die untersuchten Streckenführungen eine eher geringere Erschließungswirkung bei vergleichbar langen Reisezeiten gegenüber einer direkten Busverbindung über die „Andreas-Hofer-“, „Wiesental-“ und „Basler Straße“.

Eine alternativ untersuchte direkte Stadtbahnverbindung über den „Hartkirchweg“ zur „Guildfordallee“ und weiter zur Stadtbahn Haslach am „Pressehaus“ würde für den Einwohnerschwerpunkt des Stadtteils eine schnelle Verbindung in die Innenstadt herstellen. Die Bedienung von Uffhausen und die Stadtteilverbindung in das Quartier Vauban erfordert jedoch eine ergänzende Buslinie. Eine Direktverbindung müsste außerdem als neue Linie in das Liniennetz integriert werden.

Eine Trassenentscheidung erfordert weitere Untersuchungen ggf. mit der Erarbeitung weiterer Trassen. Die im FNP dargestellten Trassen sowie eine Trasse von der Straße „Am Mettweg“ zum „Pressehaus“ sollten als potenzielle Stadtbahntrassen freigehalten werden.

2 Stadtbahn-Lückenschluss Berliner Allee

2.1 Ausgangslage

Die „Berliner Allee“ wird zukünftig in ihrem nördlichen und südlichen Abschnitt von Stadtbahnlinien befahren. Die Stadtbahn „Weingarten“ verläuft seit 1994 südlich des „Wolfgang-Hoffmann-Platzes“ östlich der Berliner Allee. Mit der Stadtbahn „Messe“ wird eine weitere Strecke über die Berliner Allee nördlich der „Breisacher Straße“ geführt. Auf einer Länge von nur rund 700 Metern verläuft entlang der Berliner Allee keine Stadtbahntrasse. Es wird daher untersucht, ob ein Lückenschluss zwischen dem „Wolfgang-Hoffmann-Platz“ und der „Breisacher Straße“ im Rahmen des weiteren Ausbauprogramms sinnvoll wäre.

Lage im Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz ist in erster Linie radial auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Durch die starke Siedlungsentwicklung nach Westen und deren Stadtbahnerschließung entsteht jedoch eine zunehmend gitterförmige Netzstruktur, die auch tangentielle Verbindungen ermöglicht. Der Lückenschluss liegt nicht auf einer der Radialen des Netzes, sondern wäre eine Erweiterung dieses Gitters und somit eine Grundlage für tangentielle Verbindungen.

Eine Verbindung zwischen der Strecke durch die „Breisacher Straße“ und der Trasse in der „Wannerstraße“ besteht über die „Fehrenbachallee“ ca. 700 m östlich der „Berliner Allee“.

In rund 300 m Entfernung soll die heutige Güterbahntrasse als tangentielle S-Bahn-Verbindung zwischen Gundelfingen und St. Georgen ausgebaut werden. Damit wären tangentielle Verbindungen zwischen St. Georgen, Haslach, dem Runzmattenweg und der Neuen Messe, sowie weiter in das Industriegebiet Nord auf dem bestehenden Schienennetz – wenn auch mit einem Umweg über den Hauptbahnhof – möglich.

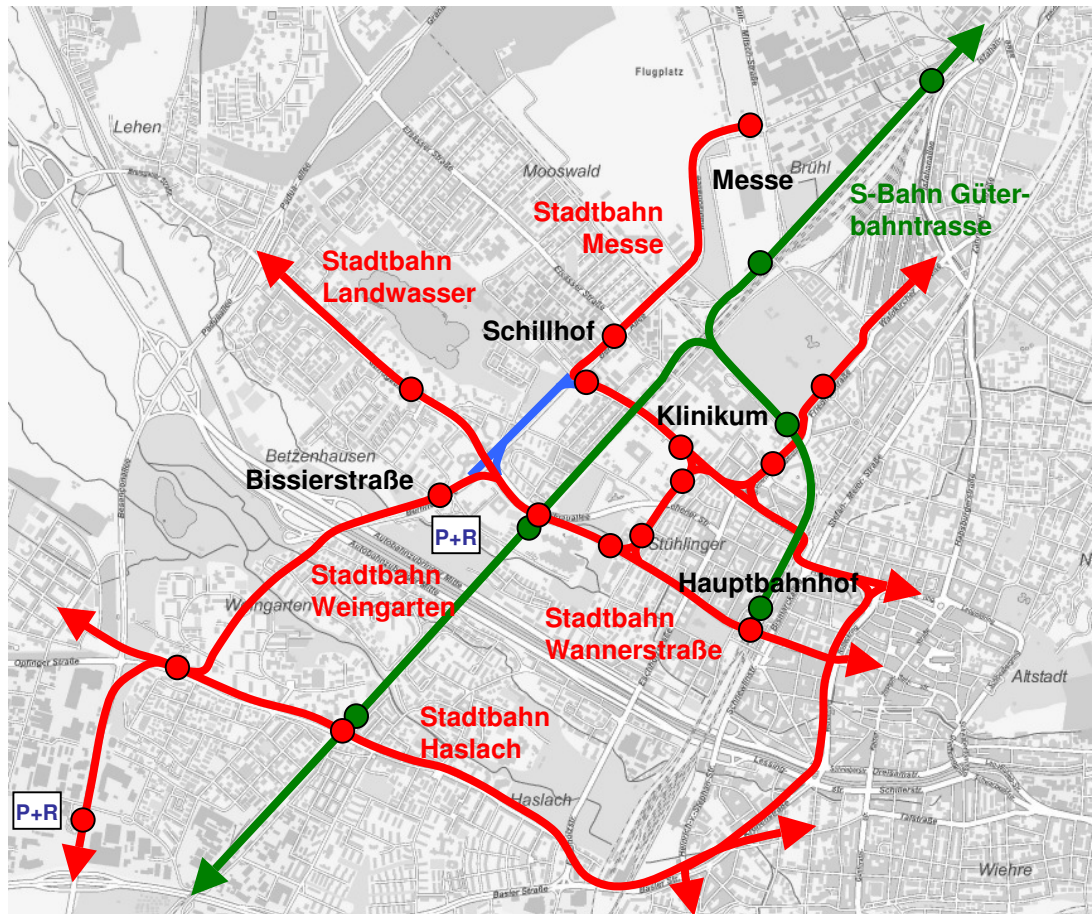


Abbildung 3: Lage der Trasse Berliner Allee im Schienennetz

2.2 Bewertung

Vorteile

- Direkte Verbindung zwischen der Endhaltestelle Neue Messe und dem „VAG-Zentrum“
- Einrichtung von tangentialen Linien zwischen „Haid“ und „Bissierstraße“ (P&R) und dem südlichen Industriegebiet Nord (Berufsverkehr, Veranstaltungen im Messegelände)
- Umfangreiche Netzverbindungen: Weingarten – Innenstadt über „Breisacher Straße“ oder Messe – Innenstadt über „Wannerstraße“.

Nachteile

- keine zusätzliche Erschließung durch die Trasse.
- Nach dem heutigen Linienkonzept zusätzliche Linie notwendig.
- Parallelverkehr mit geplanter S-Bahn auf der Gütertrasse.

- Am kreuzungsfreien Abzweig „Wolfgang-Hoffmann-Platz“, kann die neue Trasse nicht mit der Strecke aus Landwasser verknüpft werden, auch ein Umstieg ist hier nicht möglich.
- Endpunkt der Trasse an der Messe. Zum Erreichen weiterer Ziele im Industriegebiet Nord muss umgestiegen werden.

Abwägung

Das Potenzial der Strecke liegt in der direkten Verbindung aus dem Bereich „Weingarten, Haid, St. Georgen mit mehreren P&R-Plätzen und dem Betriebshof West zur Messe und der „Breisacher Straße“. Der Lückenschluss ermöglicht außerdem eine flexiblere Netzgestaltung nördlich der Dreisam und Ausweichmöglichkeiten im Störfall.

Mit den geplanten Liniennetzen für S-Bahn und Stadtbahn sowie unter Berücksichtigung der eingeschränkten Verknüpfung am „Wolfgang-Hoffmann-Platz“ ist der verkehrliche Nutzen des Lückenschlusses jedoch eher gering.

Die Strecke selbst erschließt kaum zusätzliches Potenzial. Die Einbindung der Strecke in das Liniennetz erfordert die Einführung einer neuen Linie, für die voraussichtlich nur zu bestimmten Zeiten eine Nachfrage besteht (Berufsverkehr, Veranstaltungsverkehr). Eine Tangentiallinie entlang der Berliner Allee in Richtung St. Georgen verläuft zudem über weite Strecken parallel zur geplanten S-Bahn auf der Güterbahntrasse

Für Sonderverkehre wie Betriebsfahrten zwischen Betriebshof West und Stadtbahn Messe oder Sonderfahrten zur Messe wird die vorhandene Streckenverknüpfung über die „Fehrenbachallee“ als ausreichend betrachtet.

2.3 Empfehlung

Für den Lückenschluss „Berliner Allee“ wird bis 2020 kein vordringlicher Bedarf gesehen, die Strecke sollte daher nicht in das Maßnahmenprogramm des VEP übernommen werden.

Vor dem Ziel eines Ausbaus des ÖPNV-Angebots auf tangentialen Verbindungen wird der Lückenschluss langfristig als sinnvoll erachtet. Ein Bau der Strecke kommt insbesondere bei einer Verdichtung oder Nutzungsänderung im Gewerbe- und Industriegebiet Nord in Frage, die auch eine Weiterführung der Stadtbahn „Messe“ und damit die Herstellung umsteigefreier Verbindungen in das Gewerbe- und Industriegebiet Nord ermöglicht.

Eine Stadtbahntrasse sollte daher freigehalten werden.

3 Verbesserte Bus-Erschließung von Hanggebieten

In der Analyse wurden einige Hanggebiete als Erschließungslücken ermittelt. Seit 2004 bedient ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) die Hanggebiete in Littenweiler. Ein vergleichbares Angebot in Herdern und Zähringen wurde 2003 mangels Nachfrage eingestellt.

Im folgenden wird die Ausweitung des ÖPNV-Angebots in die Hanggebiete der Stadtteile Herdern, Zähringen, Littenweiler und Wiehre (Lorettoberg) untersucht. Gegenstand der Untersuchung ist die Einrichtung eines fahrplanmäßigen Busverkehrs als ÖPNV-Qualitätsstandard der Stadtteilerschließung außerhalb des Stadtbahnnetzes. Merkmal eines fahrplanmäßigen Busverkehrs ist das Angebot regelmäßiger Fahrten ohne Voranmeldung. Aufgrund der z.T. engen Straßenräume müssen ggf. auch kleinere Fahrzeuge wie Midi- / Kleinbusse oder Großraumtaxen eingesetzt werden, die aber eine entsprechende Erweiterung des Fuhrparks voraussetzen.

Die Einrichtung einer bedarfsorientierten Bedienung in Gebieten ohne Fahrgastpotenzial für eine Stadtbahn- oder Buserschließung wird darüber hinaus grundsätzlich als sinnvoll erachtet.

3.1 Herdern und Zähringen

In den Gebieten östlich der Rheintalbahn und nördlich der Okenstraße leben rund 5.000 Einwohner. Die nächstgelegenen Haltestellen sind die „Okenstraße“ in der Habsburgerstraße und die Endhaltestelle der Linie 27 „Richard-Strauß-Straße“ für den Bereich „Herdern Nord“. Für den östlichen Teil Zähringens gibt es außer dem S-Bahnhof und der benachbarten Haltestelle „Bernlappstraße“ keine ÖPNV-Erschließung. Bis 2003 erfolgte eine Bedienung der Hanggebiete mit einem Anruf-Sammel-Taxi, eine frühere Verlängerung der damaligen Buslinie 14 im Bereich Okenstraße /Händlerstraße wurde ebenfalls mangels Nachfrage aufgegeben.

Schwierigkeiten bei der Erschließung dieser Bereiche sind die geringe Dichte der Bebauung und die Topographie des Geländes.

Die Hanggebiete in Herdern und Zähringen sind das größte Siedlungsgebiet der Stadt ohne ÖPNV. Trotz der genannten Schwierigkeiten, der geringen Nachfrage bisheriger Versuche sowie selbst unter der Annahme eines geringen ÖPNV-Anteils am Modal Split ist eine gewisse Nachfrage zu erwarten. Diese Nachfrage ist zwar möglicherweise nicht rentabel bedienbar, rechtfertigt aber aus verkehrspolitischer Sicht die Einführung eines regelmäßigen Angebotes zumindest für das Gebiet zwischen der „Reutebachgasse“ und der „Richard-Wagner-Straße“.

Es wird deshalb eine ca. 5 km lange Klein- / Midibus- Linie vorgeschlagen, die aus dem östlichen Zähringen (Pochgasse) über das Stadtteilzentrum

Zähringen, die Hanggebiete und das Stadtteilzentrum Herdern zur Stadtbahn in der „Habsburgerstraße“ (Haltestelle „Hauptstraße“) führt.

Diese Linie sollte im Tagesverkehr Montag bis Samstag alle 30 Minuten verkehren. Mit dieser Bedienung können die wichtigsten Aufgaben einer ÖPNV-Erschließung der Hanggebiete – Ausbildungs- und Berufsverkehr sowie Versorgungsverkehr – erfüllt werden, indem die Stadtteilzentren direkt und die Innenstadt mit einem Umstieg auf die Stadtbahn erreicht werden.

Abends und an Sonntagen wird eine vereinfachte Bedienung als Verlängerung der Linie 27 nach Zähringen (Endhaltestelle im Stadtteilzentrum) vorgeschlagen. Die Linie 27 sollte zu diesen Zeiten ebenfalls mit Klein- oder Midibussen betrieben werden. Mit dieser Verlängerung kann für den zentralen Bereich der Hanggebiete zwischen „Reutebachgasse“ und „Richard-Wagner-Straße“ mit ca. 2.500 Einwohnern auch eine Anbindung in der Schwachverkehrszeit angeboten werden. Eine Quartierserschließung mit Bussen im Bereich der „Pochgasse“ wird zur Schwachverkehrszeit aufgrund des eher geringen Potenzials als nicht notwendig erachtet.

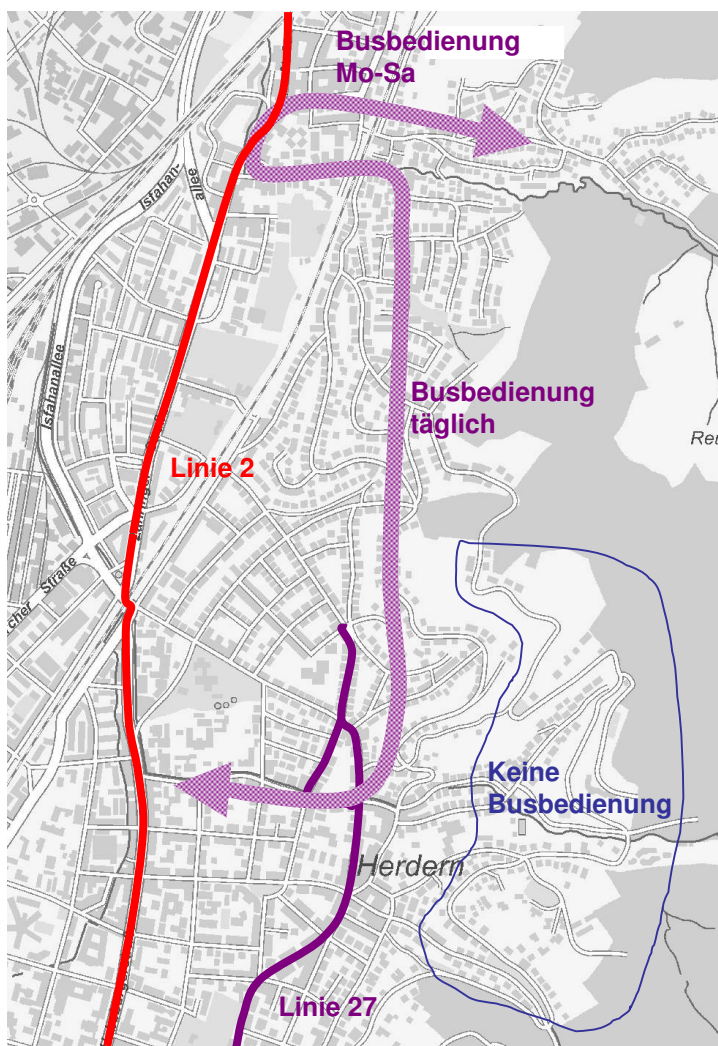


Abbildung 4:

Buserschließung der
Hanggebiete in Herdern
und Zähringen

Schwieriger ist eine Anbindung der Bereiche „Immental“ und „Jägerhäusle“. Eine Erschließung der eher verdichteten Bereiche im östlichen Ortskern von Herdern ist mit der vorhandenen Linie 27 zu großen Teilen gegeben. Für die höher gelegenen Bereiche wäre die Einrichtung einer weiteren Linie erforderlich, um diese Gebiete möglichst attraktiv zu erschließen.

Das an die Topographie angepasste Straßennetz erfordert eine umständliche Linienführung bei vergleichsweise geringem Fahrgastpotenzial. Die Einrichtung einer Buslinie kann daher nicht empfohlen werden.

3.2 Wiehre

Im Stadtteil Wiehre wurde der Bereich östlich des Lorettobergs als Erschließungslücke ermittelt. Es wurden mögliche Bedienungen der Tallage südlich der Lorettostraße sowie der Hanggebiete untersucht.

Die Linie 27 als Quartierslinie für die Wiehre erschließt diesen Bereich nördlich mit den Haltestellen „Mercystraße“ und „Lorettostraße“. Südöstlich der Bebauung in der Tallage befindet sich die Haltestelle „Holbeinstraße“ der Stadtbahnlinie 2.

Zur verbesserten Erschließung der Tallage wird eine geringfügige Ausweitung des Linienwegs der Linie 27 über die „Mercystraße“ und „Silberbachstraße“ mit zusätzlichen Haltestellen im Bereich des „Lorettokrankenhauses“ und der Silberbachstraße vorgeschlagen. Dies wäre allerdings aufgrund der engen Fahrbahnen nur mit Kleinbussen – die allerdings bei der heutigen Gesamtkonzeption der Linie nicht ausreichen – oder bei einer weitreichenden Aufhebung der Parkmöglichkeiten in den betroffenen Straßen möglich.

Eine Erschließung des Lorettobergs („Kreuzkopfstraße“, „Stephanienstraße“) gestaltet sich noch schwieriger. Die Bedienung der Hanggebiete mit der Linie 27 erfordert beträchtliche Umwege und kann nicht empfohlen werden. Eine neue Linie könnte eine optimale Erschließung des Gebiets erzielen, ist aber aufgrund des eher geringen Fahrgastpotenzials nicht zu empfehlen.

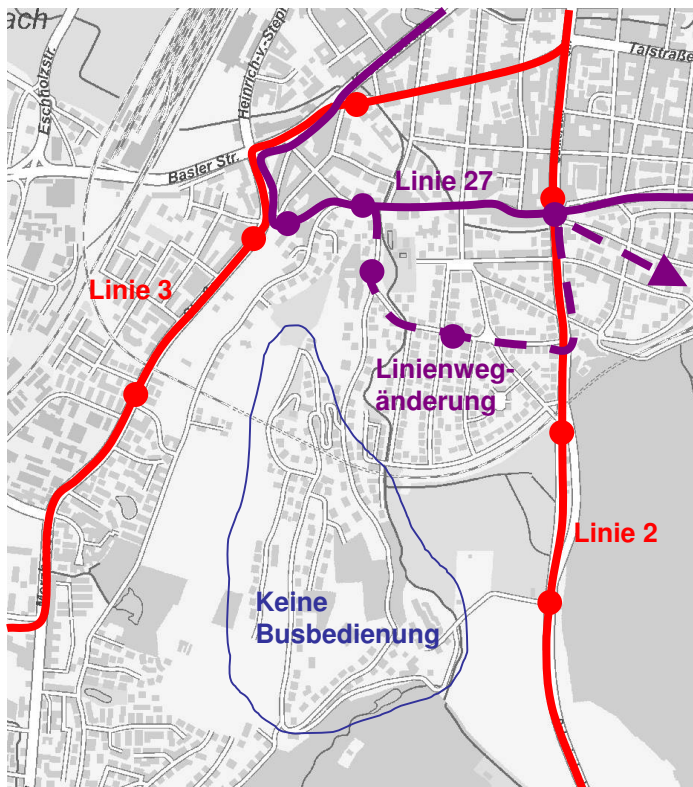


Abbildung 5: Erschließung der Wiehre östlich des Lorettobergs

3.3 Littenweiler

Mit der Stadtbahn Littenweiler wird das Busnetz im Osten der Stadt neu organisiert. Als Alternative zum Anruf-Sammel-Taxi wurde eine Buslinienführung über die Hanggebiete untersucht.

Die zukünftige Buslinienführung muss mehrere Aufgaben erfüllen: die Anbindung der Ortschaft Kappel an die Stadtbahn und das Stadtteilzentrum „Littenweiler“ sowie die Quartierserschließung innerhalb des Stadtteils.

Eine Verlagerung des Busverkehrs aus der Alemannenstraße in die Straßen der Hanggebiete ermöglicht keine optimale Erschließung dieser Bereiche und verschlechtert die Anbindung des Stadtteilzentrums.

Für die Hanglagen in Littenweiler wird daher die Fortführung des Anruf-Sammel-Taxi-Betriebs als sinnvoll und angemessen betrachtet.