

ÖPNV-Exkursion

Freiburg – Basel – Mulhouse

im Mai 2015



Das Programm

Mittwoch, 27.05.2015 – Freiburg

6:14 Uhr	Abfahrt Wuppertal mit dem ICE
10:02 Uhr	Ankunft Freiburg Hbf
12:00 Uhr	Besuch der Freiburger Verkehrs AG (VAG), gemeinsames Mittagessen in der Kantine, Präsentation der VAG und des Stadtbahn-Ausbauprogramms.
14:30 Uhr	Baustellenbesichtigung „Stadtbahn Messe“ (1. Bauabschnitt vor der Inbetriebnahme, 2. Bauabschnitt mitten in der Bauphase)
ab 16 Uhr	Zeit zur freien Verfügung Übernachtung im Hostel StayInn

Donnerstag, 28.05.2015 – Basel

9:15 Uhr	Abfahrt Freiburg mit dem RE
10:25 Uhr	Ankunft Basel
11:00 Uhr	Besuch der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) Präsentation der BVB und Vorstellung Projekt „Tram 8“: neue grenzüberschreitende Straßenbahnstrecke nach Weil am Rhein (Ausführung, Organisation, Finanzierung, Fahrgastnachfrage...) Fahrt mit dem Sonderwagen nach Weil am Rhein
ab 15 Uhr	Zeit zur freien Verfügung und individuelle Rückfahrt nach Freiburg

Freitag, 29.05.2015 – Mulhouse

9:15 Uhr	Abfahrt Freiburg mit dem RE
10:11 Uhr	Ankunft Mulhouse Besichtigung von Verkehrsanlagen in der Innenstadt
12:00 Uhr	Besuch des Französischen Eisenbahnmuseums
14:34 Uhr	Abfahrt Mulhouse
15:29 Uhr	Ankunft Freiburg
17:56 Uhr	Abfahrt Freiburg mit dem ICE
21:41 Uhr	Ankunft Wuppertal

Exkursionsleitung

Dr.-Ing. Christoph Groneck; Dr.-Ing. Volker Albrecht

Teilnehmer

Anna-Theresa Blaas, Florian Buschfeld, Thomas Chudzik, Markus Katschinski,
Katharina Kotulla, Christin Mathea, Julian Niedworok, Marcel Pesch,
Felix Raffelsiefen, Siavash Saljooghian, Patrick Schmiegel, Dominik Schmitt,
Matti Strohschein, Dominik Tillmann, Benjamin Uhlendorf, Xinli Yang



Referenten

ANDREAS HILDEBRANDT, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, VAG Freiburg

MARKO SCHILLINGER, Abteilung Planung und Neubau, VAG Freiburg

HOLGER SPRENGER, Abteilung Planung und Neubau, VAG Freiburg

CLAUDIA DEMEL, Leiterin Public Affairs, Basler Verkehrs-Betriebe

ANDREAS LANG, Betriebsexperte, Basler Verkehrs-Betriebe

MARTIN HÄFLIGER, Leiter Angebotsplanung, Basler Verkehrs-Betriebe

Mittwoch, 27. Mai

Freiburg

Noch wenige Tage zuvor mussten wir wegen des Lokführerstreiks bangen, ob unsere Exkursion überhaupt stattfinden konnte. Aber ein kurzfristig angesetztes Schlichtungsverfahren machte es möglich, dass wir pünktlich um 6:14 Uhr die Reise vom (derzeit nicht so schönen) Wuppertaler Hauptbahnhof mit dem ICE 101 in den (immer recht schönen) Breisgau beginnen konnten. Nachdem in Solingen und Köln (fast!) alle Exkursionsteilnehmer eingesammelt worden waren, begann die knapp dreieinhalbstündige Fahrt nach Freiburg, welche reibungslos verlief. Eine frühe Ankunft gegen 10:00 Uhr erlaubte uns noch vor dem eigentlichen ersten Programmpunkt einen kleinen, netten Rundgang durch die Innenstadt. Das Wetter dazu war optimal, wie auch auf der gesamten Exkursion.



Der Freiburger Hauptbahnhof bei unserer Ankunft

Angeführt von den offensichtlich im Nebenberuf als Fremdenführer arbeitenden Hilfskräften des Lehrstuhls entdeckte man schnell die interessanten Ecken der 220.000-Einwohner Stadt: Das Freiburger Münster, die Freiburger Bächle, das Martinstor oder auch der Bertoldsbrunnen – der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt im Freiburg mit täglich 1.000 Straßenbahnüberquerungen – wurden allesamt schnell ausgemacht.

Ein wenig erschöpft von der Anreise und den bereits jetzt gesammelten Impressionen nahmen wir anschließend die Einladung zum Mittagessen in die Betriebskantine der Freiburger Verkehrs AG (VAG) dankend an. Nach der wohlthuenden Stärkung ging es mit dem ersten richtigen Programmpunkt unserer

Exkursion los. In einer interessanten und kurzweiligen Präsentation stellte uns Andreas Hildebrandt, der bei der VAG für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist, die städtische Mobilität und den öffentlichen Nahverkehr in Freiburg vor. Die anfänglichen erheblichen technischen Schwierigkeiten konnten dabei durch unsere studentische Ingenieurskunst bewältigt werden.



Straßenbahn-Linie 2, davor ein Bächle

Die VAG ist ein zu den Stadtwerken Freiburg gehörendes Unternehmen, das pro Jahr 76 Millionen Einsteiger im Stadtgebiet verzeichnet. Der öffentliche Verkehr wird dabei zu großen Teilen mit der Straßenbahn betrieben. Diese feierte im Jahr 1901 ihre Geburtsstunde in Freiburg. Das Freiburger Schienennetz beträgt zurzeit 32,3 km und soll sogar „in der Schwerachse der Bebauung“ weiter ausgebaut werden, so dass in Zukunft 80% des Stadtgebietes Freiburgs mit der Straßenbahn erschlossen sein werden.

Doch nicht nur die Straßenbahn zeigt sich in Freiburg allgegenwärtig, auch das Fahrrad spielt eine entscheidende Rolle. Mit einem kurzen historischen Abriss versuchte Herr Hildebrandt uns zu erklären, warum der Verkehr in Freiburg heute so strukturiert ist. So herrschte bis 1972 noch ein sehr hoher Motorisierungsgrad in der Innenstadt Freiburgs. Dies änderte sich im Jahr 1973 durch die Einführung einer flächendeckenden Fußgängerzone, wodurch der Innenstadtbereich nur noch durch die Straßen-

ÖPNV – Exkursion Mai 2015

bahn (bis heute fahren auch keine Busse in die Innenstadt direkt hinein) oder das Rad erreichbar wurde. Nach der Einführung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt Freiburg im Jahr 1989 wurde das Radfahren in Freiburg systematisch gestärkt. Dies geschah nicht nur durch direkte Maßnahmen wie den Bau attraktiver Fahrradwege, sondern auch auf Grund eines ganzheitlichen Ansatzes durch indirekte Maßnahmen wie beispielsweise die Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten oder das Errichten von breiten Bündelungsstraßen zur Umfahrung von Wohngebieten. Dies hat zur Folge, dass in diesen Gebieten nur noch langsamer Anwohnerverkehr vorliegt.

Herr Hildebrandt stellte die Entwicklung der Fahrgastzahlen dar und brachte dies in Zusammenhang mit der Entwicklung des Defizits bei der VAG. Es gelang nämlich in dem Zeitraum von 1980 bis heute, die Fahrgastzahlen von ca. 29 Mio. Fähr Gästen pro Jahr auf rund 75 Mio. zu steigern und dabei das Defizit gleichzeitig zu senken. Zwei große Erfolgsfaktoren waren ausschlaggebend: die Einführung der sogenannten Freiburger Umweltkarte (1984) und die Einführung der Regio-Karte (1991). Dabei handelt es sich um Abonnement-Tickets, welche dazu berechtigen, das gesamte Freiburger Stadtgebiet bzw. bei der Regio-Karte das gesamte Tarifgebiet des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg zu nutzen. Interessant ist, dass bei diesen Abonnement-Tickets kein Preisstufensystem existiert, sondern ein flächendeckender Einheitstarif.

Nach dieser Präsentation ging es mit den Straßenbahn-Linien 3 und 5 zur Haltestelle Robert-Koch-Straße. Dort begann unsere Baustellenbesichtigung der Neubaustrecke „Stadtbahn Messe, Bauabschnitt 1“. Unter Anleitung der Herren Marko Schillinger und Holger Sprenger liefen wir den gesamten ersten Bauabschnitt bis zur Haltestelle Technische Fakultät ab.

Insgesamt beträgt die Länge der Neubaustrecke 2,8 km, davon allein 1,9 km Rasengleis. Der erste Spatenstich erfolgte im Juni 2013, die Fertigstellung des von uns besichtigten ersten Bauabschnitts ist für Dezember 2015 angesetzt, die Fertigstellung der gesamten Strecke für Dezember 2017. Die Kosten belaufen sich auf ca. 38 Millionen Euro.



Auf der Baustelle

Während der Führung wurden uns spannende Einblicke in die Entstehung einer Straßenbahnstrecke gewährt. Vor allem waren die vielfältigen Probleme, die bei der Einrichtung und Durchführung einer solchen Baustelle auftreten (beispielsweise Stichwort Feuerwehrzufahrten), ein Gesprächsthema. Auch das Thema Bürgerakzeptanz z.B. bei Sperren von wichtigen Kreuzungen und den damit verbundenen Behinderungen für den Verkehr sowie die konkrete Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen wurde mit den beiden Referenten diskutiert. Es stellte sich die Frage, wie vollkommen die Barrierefreiheit sein muss, oder ob nicht doch die letzte Kante zumutbar wäre – zumal sie für einen Sehbehinderten sogar hilfreich wäre.

Doch es wurden natürlich nicht nur die Probleme besprochen, sondern auch Chancen und Potenziale einer solchen Neubaustrecke. Durch die komplette Planung und Umgestaltung der Straßenzüge von Grundstückskante zu Grundstückskante ergeben sich auch in städtebaulicher Hinsicht Möglichkeiten, Straßen und Quartiere nach modernen Maßstäben zu gestalten.

Unsere spannende Baustellenbesichtigung endete gegen 17 Uhr, so dass wir bei bestem Freiburger Wetter genug Zeit hatten, den Tag gemütlich in der Freiburger Altstadt ausklingen zu lassen und die gewonnenen Eindrücke des Tages zu verarbeiten. Dank der Tagedickets konnte auch das Straßenbahn-Netz noch weiter erkundet werden.

Donnerstag, 28. Mai

Basel

Am nächsten Tag ging es früh um 9:15 Uhr mit dem Regionalexpress nach Basel Badischer Bahnhof, einem deutschen Bahnhof auf Schweizer Territorium, das heißt: Wer hier den Bahnhof verlässt, der kann vom Zoll kontrolliert werden. Wir stiegen aber bloß um und fuhren mit einer S-Bahn weiter endgültig in die Schweiz hinein, zum Bahnhof Basel SBB.

Dort angekommen wurden wir in der Eingangshalle von einer Mitarbeiterin der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) Frau Claudia Demel (Leiterin Public Affairs) in Empfang genommen. Nachdem Frau Demel großzügigerweise Tagestickets zur Nutzung des Baseler Nahverkehrs verteilt hatte, stand die erste Fahrt mit einer Straßenbahn in Basel auf dem Programm. Mit der Tramlinie 10 ging es zum Depot Dreispitz. Dort wurden uns in einem Vortrag von Frau Demel die Basler Verkehrsbetriebe vorgestellt und nebenbei bekamen wir sogar noch Verpflegung aufgetischt.

Basel liegt im Dreiländer-Eck Schweiz / Deutschland / Frankreich und hat auf einer kompakten Fläche von rund 23 Quadratkilometern fast 180.000 Einwohner. Die Basler Verkehrsbetriebe gibt es seit 120 Jahren. 1885 wurde die erste elektrische Straßenbahn eingeführt, und ab dem Jahr 1930 kamen die ersten Buslinien hinzu. Heute sind bei der BVB 44 lange und 17 kurze Tram-Fahrzeuge unterwegs. Einige Strecken können nur mit kurzen Trams befahren werden. Alle Trams fahren in einem 7,5 Minuten Takt.

Von der neuen Fahrzeugreihe Bombardier Flexity sind die ersten Wagen seit November 2014 im Betrieb. Für die Wahl des Fahrzeug-Designs wurde die Bevölkerung einbezogen. Allerdings bleibt das Design von außen auch bei der neuen Fahrzeug-Flotte grün, wie es dem Grundmuster der BVB entspricht. Geplant ist, bis zum Ende 2017 alle 61 neuen Fahrzeuge der Flexity-Flotte in Betrieb zu nehmen. Eine Tram der Flexity-Flotte ist 2,30 m breit, 3,70 m hoch und 42,90 m lang. Die kürzeren Fahrzeuge haben eine Länge von 31,60 m. Damit stehen in den langen Fahrzeugen 61 Sitz- und 174 Stehplätze zur Verfügung.

Neben der neuen Fahrzeugflotte wurde Ende 2014 die Erweiterung der Linie 8 in Betrieb genommen und damit eine Verbindung über die Grenze nach Weil am Rhein in Deutschland geschaffen. Das Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke hat die Prognosen weit übertroffen und liegt in der Woche bei rund 70 %. Freitagnachmittags und am Wochenende sind die Bahnen oft überfüllt, da viele Schweizer gern und günstig in Deutschland einkaufen wollen. Sehr problematisch für den Betriebsablauf sind die gelegentlich durchgeführten Zollkontrollen, für die die Straßenbahn angehalten wird, so dass es dann auf dieser Linie zu großen Verspätungen kommt.

Nach dem Vortrag sind wir vom Depot Dreispitz mit einer exklusiv für uns bereitgestellten historischen Straßenbahn (Duewag-Wagen von 1970, siehe auch Gruppenbild auf S. 3) die Strecke der Li-



Bombardier Flexity auf der Wettsteinbrücke über den Rhein

ÖPNV – Exkursion Mai 2015

nie 8 bis zur Endstation in Weil am Rhein gefahren. Die Bahn, die nur noch wenige Tage im Einsatz ist, bevor sie nach Belgrad ausgeliefert wird, wurde eigens für uns bereitgestellt. Frau Demel und Herr Lang, ebenfalls Mitarbeiter der BVB, begleiteten uns auf dieser Fahrt und gaben uns viele Informationen, insbesondere zum Projekt der Tram 8.



Blick aus der Fahrerkabine auf die Grenzstation

Insgesamt wurden bei diesem Projekt 104 Millionen Franken investiert: 43 Mio. vom Schweizer Staat, 39 Mio. von der Stadt Basel und den BVB, weitere 22 Mio. von deutscher Seite. Die gesamte Neubaustrecke hat eine Länge von 2,6 km und davon liegen 1,6 km auf deutscher Seite. Am Grenzübergang ist die Haltestelle bewusst so angelegt, dass die erste Tür des Fahrzeuges auf Schweizer Gebiet liegt, was aufgrund der Zollbedingungen unbedingt erforderlich war. Auch insgesamt brachte das Projekt eine Vielzahl besonderer Herausforderungen mit sich, da es sich um eine grenzübergreifende Maßnahme handelt und daher Rechtsvorschriften und Anforderungen beider Länder berücksichtigt werden mussten, unter anderem hinsichtlich der Fahrzeugausrüstung. In Deutschland sind zum Beispiel Rücklichter vorgeschrieben und in der Schweiz nicht. In Weil am Rhein angekommen stiegen wir erst einmal aus und bekamen etwas Zeit für ein paar Selfies vor der Tram. Aber auch herkömmliche Fotos wurden reichlich geschossen.

Anschließend ging es wieder zurück nach Basel, wo wir zur Mittagszeit in der Zentrale der BVB eintrafen. Dort angekommen wurden wir vom Leiter der Angebotsplanung, Herrn Martin Häfliger, begrüßt. In seinem Vortrag mit dem Titel „Die BVB auf dem Weg zum tri-

nationalen ÖPNV-Anbieter“ präsentierte er uns grenzübergreifende Projekte, die in den nächsten Jahren geplant sind.

Zurzeit werden von den BVB neben der Straßenbahnlinie auch vier Buslinien betrieben, die grenzübergreifend im Einsatz sind – zwei davon nach Deutschland und zwei nach Frankreich. Für die Zukunft ist geplant, die Straßenbahnlinie 3 nach Saint Louis in Frankreich zu erweitern. Der Betrieb soll im Dezember 2017 aufgenommen werden. Die Nachfrage nach Frankreich wird allerdings, nicht zuletzt aufgrund der sprachlichen Grenze, verhaltener eingeschätzt als die nach Deutschland.

Interessant war auch die Diskussion über die inzwischen aufgegebene Planung einer innerstädtischen Neubaustrecke. Hier scheiterte das Projekt am Widerstand der Bevölkerung, die in dieser Erweiterung des Straßenbahnnetzes keinen Nutzen erkennen konnte. Es gelang bei der Planung nicht, die potenzielle Neubaustrecke sinnvoll in das Linienkonzept einzubinden, so dass die Bürgerproteste durchaus berechtigt waren.

Nach dem sehr informativen Programm bei den Basler Verkehrs-Betrieben konnte jeder noch auf eigene Faust die Stadt erkunden. Das Shopping-Vergnügen dürfte sich dabei aufgrund des aktuell sehr starken Franken (Kurs zum Euro fast 1:1) allerdings in Grenzen gehalten haben. Einige fanden bei ihrem Spaziergang noch die Münsterfähre – eine von vier Rollfähren in Basel, die an einem über den Fluss gespannten Stahlseil hängen und mit der Fußgänger den Rhein überqueren können. Andere machten sich rasch wieder auf den Weg nach Deutschland, um noch die Möglichkeiten unserer Baden-Württemberg-Tickets auszukosten und einen Ausflug auf die Höhen des Schwarzwaldes zu unternehmen.



Das Basler Münster mit Fähre

Freitag, 29. Mai

Mulhouse

Nächster Tag, nächstes Land. Nach dem mehr oder weniger ausgiebigen Frühstück in der Bäckerei auf halbem Weg zum Bahnhof machten wir uns auf den Weg ins französische Mulhouse. Dazu mussten wir aber erst einmal in Müllheim umsteigen und den recht kurz geratenen Dieseltriebwagen weiter nach Frankreich nehmen. Spätere Recherchen ergaben, dass es sich um einen 28 m langen Alstom Coradia handelt. Nur wenige Züge am Tag verbinden Deutschland und Frankreich an dieser Stelle.

In Mulhouse angekommen positionierten wir uns dann am Bahnhofsvorplatz und Christoph Groneck gab uns einen Überblick über die Strukturen des öffentlichen Verkehrs der Stadt. Mulhouse hat etwa 200.000 Einwohner, wenn man die Stadtgrenzen nicht ganz so eng auslegt, wie es die französische Statistik normalerweise tut. Erst seit 2006 gibt es ein Straßenbahnnetz, das 2010 auch in die Region hinein erweitert wurde. Das Netz umfasst derzeit eine Streckenlänge von 16 km. Finanziert wurde der Bau der Stadtbahn durch den *Versement transport*, eine Steuer zur Finanzierung des ÖPNV, die die Kommunen in Frankreich von den Arbeitgebern erheben.

Während uns Christoph Groneck weitere Details erläuterte, spazierten wir entlang der Gleise durch die Innenstadt. Die Fußgängerzonen in Mulhouse wurden erst nach dem Bau der Stadtbahn eingerichtet, was die städtebauliche Integration erleichterte. Wegen der engen Gassen in der Altstadt wurde die Trasse ein wenig um den Stadtkern herumgeführt. Auffällig im Straßenbild (bzw. eben nicht besonders auffällig!) waren die schlanken Oberleitungsmasten. Die Trasse ist nur an wenigen Stellen durch Zäune oder Absperrungen abgegrenzt. Deshalb fährt die Straßen-

bahn letztlich auch nur langsam durch die Innenstadt. Als Fahrzeugtyp kommt in Mulhouse das Modell Citadis von Alstom zum Einsatz. Das Design in sehr knalligem Gelb sticht ins Auge. Auf der „Tram-Train“-Strecke, die außerhalb der Stadt auf Eisenbahn-Infrastruktur geführt wird, verkehrt das Modell Avanto von Siemens. Dass die Straßenbahn



Christoph Groneck erklärt das Netz



Nicht zu übersehen: Die Straßenbahn in Mulhouse

ÖPNV – Exkursion Mai 2015

in Mulhouse auf vielen Ansichtskarten zu finden ist, teilweise sogar als Hauptmotiv, zeigt die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für eine Stadt und dass der ÖPNV sogar selbst zur Attraktion werden kann. Aber das wissen wir als Wuppertaler ja nur allzu gut.

Wie inzwischen schon in vielen europäischen Großstädten gibt es auch in Mulhouse ein umfassendes Radleihsystem mit 40 über das Stadtgebiet verteilten Stationen, an denen man das Fahrrad nehmen

oder zurückstellen kann. Viele Stationen befinden sich direkt an den Haltestellen der Straßenbahn. Die Nutzung ist in der ersten halben Stunde gratis, ansonsten sind 1 € pro Stunde oder 5 € pro Tag fällig.

Im Anschluss an den Stadtrundgang stiegen wir endlich selbst in eine Straßenbahn. Der Innenraum der Bahn war sehr gefällig. Durch die eingehängten Mittelmodule ergaben sich großräumige Flächen ohne Radkästen. Nach ein paar Stationen erreichten wir unser nächstes Ziel, das französische Eisenbahnmuseum. Dies ist laut Wikipedia das größte Eisenbahnmuseum Europas, vielleicht sogar der Welt. Diese gewaltigen Dimensionen bestätigte unser erster Eindruck nicht unbedingt, aber viel zu schauen gab es dort auf jeden Fall. Beim Rundgang erschließt sich chronologisch die französische Eisenbahngeschichte. In großen Hallen konnten wir viele Waggons und Lokomotiven aus allen Epochen bestaunen.



Innenraum des Alstom Citadis



Das farbenfrohe Portal des Eisenbahnmuseums



Das Rathaus - oder Hôtel de ville, wie der Franzose sagt

Nach dem Museumsbesuch blieb nur noch wenig Zeit für das Privatvergnügen. Dennoch schafften es die Sportlichen unter uns noch ein Foto vom zentralen *Place de la Réunion* mit Kathedrale und Rathaus zu machen. Am Nachmittag fuhrten wir zunächst zurück nach Freiburg, wieder mit Umstieg in Müllheim. Gut zwei Stunden blieben schließlich für einen letzten Stadtrundgang in Freiburg, bevor es dann am frühen Abend mit dem ICE Richtung Heimat ging. Die Fahrt verlief reibungslos. Um ein wenig zu übertreiben: 60 Stunden Exkursion waren vorbei und wir haben so viel gesehen und erfahren, wie manche es in 60 Tagen nicht schaffen.