

DIE TRASSENPLANER

Hans-Georg Herffs und Ralph Uhle entscheiden über Freiburgs Gleisnetz

Freiburgs Gleisbau kommt nicht zur Ruhe: Wenige Monate ist der etwa 21 Millionen Euro teure Umbau der Habsburger Straße jetzt fertiggestellt, schon ist die nächste Großachse dran: Seit Ende März wird das Schienennetz auf der Schwarzwaldstraße für etwa 5,4 Millionen Euro neu gestaltet. Und die Pläne für die Erweiterung der Schienen in Richtung Gundelfingen, Kappel, Messe und über den Rotteckring liegen bereits seit 1994 in der Schublade. Großen Anteil an der Dauerbeschäftigung auf den Straßen haben Hans-Georg Herffs, Abteilungsleiter Verkehrsplanung beim Garten- und Tiefbauamt (GuT), und Ralph Uhle, Leiter im Unternehmensbereich Planung und Neubau bei der Freiburger Verkehrs AG (VAG). Sie sind Freiburgs Trassenplaner.

Wie entsteht eigentlich ein neues Gleis? Was klingt, wie eine Frage aus der Sendung mit der Maus, ist angesichts der Vollbeschäftigung, die an Freiburgs Schienen herrscht, eine berechnete Frage. Und eine, die nicht leicht zu beantworten ist.

„**Die Planung beginnt** grob so, dass man eine weiße Lücke auf dem Stadtplan erschließen möchte“, erklärt GuT-



GuT-Mann Herffs: „Es ist ein gutes Gefühl, fertige Strecken zu erfahren.“



Baulöwen am Werk: Wo die Trassenplaner arbeiten, wächst ein neues Netz.

Mann Herffs. Wenn der Gemeinderat beschließt, dass das Netz an einer bestimmten Stelle ausgebaut werden soll, tritt der Bau-Ingenieur auf den Plan. „Wir vom GuT sind von den ersten Konzepten bis hin zum Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens in der Verantwortung“, erklärt er. Ist dann das Baurecht für eine Strecke erteilt, übergibt das GuT an die VAG. „Die weißen Ecken sind natürlich längst bekannt“, weiß auch Herffs, „bereits in den Neunzigern lag eine relativ konkrete Linienführung zugrunde.“

Wer einen Blick auf die 1994 vom Gemeinderat veröffentlichte Drucksache zum geplanten Freiburger Verkehrsnetz wirft, begegnet vielem, was heute noch Gültigkeit besitzt. Sowohl die noch lange nicht gebaute Rottecklinie als auch die Trassenführungen nach Gundelfingen, durch Littenweiler und zur Messe sind dort bereits visionär vorgezeichnet. Erst zwei Jahre später trat der GuT-Abteilungsleiter sein Amt an – und die Fertigstellung all dieser Linien wird ihn auch noch über Jahre hinweg beschäftigen.

Herffs Kampf um die Baugenehmigung ist einer an vielen Fronten. „Wir müssen sichern, dass der Straßenverkehr fließen kann, müssen die Anliegen von Fußgängern, Anwohnern und Gewerbetreibenden unter einen Hut bekommen und darauf achten, dass alles möglichst behindertengerecht ausgebaut wird“, gibt er einen Einblick in ein paar Hauptschauplätze.

Aber auch ungeahnte Tücken können dem Trassenplaner einen Strich durchs Gleisnetz machen, so etwa die Umwelt: Die „braun gefleckte Beißschrecke“, die in Italien als Schädling gilt, könnte an der Messe noch zum Problem werden. Derzeit wird im GuT befürchtet, dass Exemplare dieser hier unter Artenschutz stehenden Art dort auftauchen, was das Genehmigungsverfahren durchaus verkomplizieren würde. Man denke nur an die toten Fledermäuse, die einst die Windräder am Roskopf kräftig ins Schwanken brachten.

Dagegen sind Dinge wie die Verlegung von Gasleitungen oder Kanälen für Herffs Standard. Und der kann

ganz schön teuer werden: „Bei der Planung zur Schwarzwaldstraße sind wir auf die Haupttelefonleitung zwischen Rheinebene und Schwarzwald gestoßen – wenn wir keine bauliche Lösung gefunden hätten, hätte die Verlegung von ein paar hundert Metern schon mal eine Million Euro kosten können.“

Ist die Genehmigung endlich erteilt, ist Ralph Uhle dran. „Von der Kanalverlegung bis zum Verkehrsschild liegt alles in unserer Hand“, erklärt der VAG-Bereichsleiter. Dafür ist zunächst einmal eine detaillierte Ausführungsplanung vonnöten. Hierfür wird ein Katalog von Leistungsinhalten erstellt, der die gesamte Maßnahme von der kleinsten Schwellenschraube bis hin zum Hochbauwerk für Betriebsgebäude auflistet. Beim Umbau der Habsburgerstraße umfasste dieser Katalog etwa 700 Einzelpositionen allein im Tiefbau. Und auch die Ausschreibung der Arbeiten ist eine Herkulesaufgabe. Weil die Projekte, die Uhle betreut, „immer über fünf Millionen Euro liegen, sind wir vom Gesetzgeber dazu gezwungen sie europaweit auszuschreiben“.

Nach einer Menge Bürokratie – um die 80 Leitz-Ordner werden im Rahmen eines Großprojekts mit Inhalt gefüllt – erfolgt schließlich der erste Spatenstich. Für den Ingenieur beginnt jetzt

aber erst die richtige Arbeit: Unter der Erde müssen Leitungen zugeordnet und gegebenenfalls verlegt oder gar gekappt werden, oberhalb muss während der Arbeiten gewährleistet sein, dass Anwohner an ihre Häuser kommen und etwa der Bäcker jeden Morgen seine Mehllieferung per Laster erhalten kann. Hat GuT-Mann Herffs die Beißschrecke „besiegt“, erwartet VAG-Mann Uhle auf dem Weg zur Messe ein ganz anderes Problem: „Dort werden nach Untersuchungen des Kampfmittelräumdienstes vermutlich sechs Blindgänger aus dem

Sechs Blindgänger auf dem Weg zur Messe

Zweiten Weltkrieg auf uns warten, die möglicherweise entschärft werden müssen.“ Noch schlummern die Bomben unter den Straßen, wenn aber aufgerissen wird, kann dies wieder die partielle Räumung von Stadtteilen zur Folge haben – und alles nur für die Tram.

„Manche Maßnahmen haben es in sich, man weiß nie genau, was einen unter einem 50 Jahre alten Gleis erwarten kann, und manche Dinge erfordern schnelle Reaktionen“, berichtet Uhle, der bei schwierigen Abschnitten selbst viel Zeit auf den Baustellen verbringt, „kommt einmal ein Bagger an die Oberleitung, verursacht das schnell einen Kurzschluss,



VAG-Mann Uhle: „Entgleisungen ja, Personenschäden noch nie.“

nicht weggeräumte Pflastersteine auf im Umbau befindlichen Strecken haben schon zu Entgleisungen geführt – aber alles ohne menschlichen Schaden oder größere Verletzungen, darauf bin ich stolz.“

Stolz sind sowohl Herffs als auch Uhle, wenn sie eines Tages die Strecke, deren Planung und Bau sie durchgeführt haben, befahren dürfen. „Das ist eine sehr große Befriedigung, vor allem, wenn kaum Einsprüche vonseiten der Bevölkerung gekommen sind, weil die Bürger merken, dass wir etwas verbessern und das am Ende auch so empfinden“, sagt Herffs. Vielleicht hätten die Stuttgarter bei der Planung und beim Bau ihres neuen Bahnhofs ja ihn und Uhle mit der Planung und Durchführung beauftragen sollen?

Felix Holm



Fotos: © Felix Holm

Auf dünnem Gleis: Seit Mitte März kämpft sich die Tram über die aufgerissene Schwarzwaldstraße.