

# Konzept zur ausreichenden Verkehrsbedienung in der Stadt Freiburg 2018

Stand: August 2017



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Bestehendes Freiburger Liniennetz .....</b>	<b>1</b>
1.1	Stadtbahnnetz.....	1
1.2	Omnibusnetz .....	3
1.3	Nachtverkehr - Safer Traffic.....	4
1.4	Ergänzende Fahrtangebote .....	5
<b>2</b>	<b>Bedienungsstandards.....</b>	<b>6</b>
2.1	Betriebszeiten.....	6
2.2	Direkter Anschluss .....	6
2.3	Taktfolge Stadtbahn.....	7
2.4	Taktfolge Omnibus .....	7
<b>3</b>	<b>Fahrzeuge .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Fahrplan-Information und Kundenservice .....</b>	<b>10</b>
4.1	Elektronische Fahrplanauskunft (EFA).....	10
4.2	Smartphone-Applikationen .....	10
4.3	SMS-Fahrplanservice .....	10
4.4	Persönliche Kundeninformation .....	11
4.5	Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) .....	11
4.6	Multifunktionsdisplays (MFD).....	11
4.7	Web Display Feed .....	12
<b>5</b>	<b>Weiterentwicklungen des Freiburger Liniennetzes .....</b>	<b>13</b>
5.1	Stadtbahn Messe .....	13
5.2	Stadtbahn Rotteckring .....	13
5.3	Waldkircher Straße .....	14
5.4	Erschließungslücken .....	14
<b>6</b>	<b>Integration in übergeordnete Planungen und Zielsetzungen .....</b>	<b>15</b>
6.1	Verkehrsentwicklungsplan.....	15
6.2	Regionale Einbindung.....	15
6.3	Barrierefreiheit .....	16
	<b>Anhang .....</b>	<b>18</b>

## 1 Bestehendes Freiburger Liniennetz

Das Freiburger Liniennetz bildet ein abgestimmtes, vertaktetes und auf die gemeinsamen Belange ausgerichtete Gesamtnetz aus den Verkehrsträgern Stadtbahn und Bus. Die Omnibuslinien sind zum Großteil Zubringer und Abbringer zum und vom Stadtbahnnetz

(<http://www.vag-freiburg.de/fahrplan-linien/netzplaene/liniennetzplan.html>).

### 1.1 Stadtbahnnetz

Das Freiburger Stadtbahnnetz bildet das Rückgrat des gesamten Freiburger Liniennetzes. Fünf Durchmesserlinien sorgen für eine gute Anbindung. Das Gebiet der Kernstadt wird durch die fünf Linien fast vollständig mit der Innenstadt verbunden und erschlossen. Im bestehenden Liniennetz führt die Linie 1 von Littenweiler mit der Endhaltestelle ‚Laßbergstraße‘ über ‚Bertoldsbrunnen‘, ‚Hauptbahnhof‘, ‚Rathaus im Stühlinger‘ und ‚Paduaallee‘ bis zur Endhaltestelle ‚Moosweiher‘ in Landwasser. Die Linie 2 verläuft von Günterstal mit der Endhaltestelle ‚Dorfstraße‘ über ‚Johanneskirche‘, ‚Bertoldsbrunnen‘, ‚Siegesdenkmal‘ bis zur Endhaltestelle ‚Hornusstraße‘. Die Linie 3 beginnt mit der Haltestelle ‚Innsbrucker Straße‘ im Vauban und führt über ‚Johanneskirche‘, ‚Bertoldsbrunnen‘, ‚Hauptbahnhof‘ und ‚Bissierstraße‘ bis zur Endhaltestelle ‚Munzinger Straße‘. Die Linie 4 führt über den neuen Ast der Stadtbahn Messe von der vorläufigen Endhaltestelle ‚Technische Fakultät‘ über die Haltestelle ‚Robert-Koch-Straße‘, den ‚Hauptbahnhof‘, ‚Bertoldsbrunnen‘, ‚Siegesdenkmal‘ und die ‚Hornusstraße‘ bis zur Endhaltestelle ‚Gundelfinger Straße‘. Die Linie 5 bindet das Rieselfeld an das Netz an und verläuft von der Endhaltestelle ‚Bollerstaudenstraße‘ über ‚Am Lindenwäldle‘ und ‚Pressehaus‘ zur ‚Johanneskirche‘ und von dort aus über den ‚Bertoldsbrunnen‘, ‚Rathaus im Stühlinger‘, ‚Robert-Koch-Straße‘ und ‚Hauptfriedhof‘ bis zur Endhaltestelle ‚Hornusstraße‘.

Somit ist bereits zum heutigen Zeitpunkt ein Großteil der Stadtteile an das Stadtbahnnetz angeschlossen, weitere Erschließungen sind in Planung (siehe Punkt 5).

Einen grafischen Überblick über das derzeit bestehende Liniennetz gibt die Abbildung 1 im Anhang. Das aktuelle Stadtbahnnetz entspricht dem Stand des Jahres 2016 mit der Stadtbahn Messe.

---

**Aktueller Linienverlauf der Stadtbahnen -****Umsetzung der ausreichenden Verkehrsbedienug in der Netzausbaustufe Stadtbahn Messe 2016**

Linie 1 – Littenweiler – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof Landwasser

Linie 2 – Günterstal – Johanneskirche – Bertoldsbrunnen – Hornusstraße

Linie 3 – Vauban – Johanneskirche – Bertoldsbrunnen – Haid

Linie 4 – Technische Fakultät – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Gundelfinger Straße

Linie 5 – Rieselfeld – Haslach – Johanneskirche – Bertoldsbrunnen – Hauptbahnhof – Hornusstraße

## 1.2 Omnibusnetz

Im Freiburger Liniennetz fahren zurzeit Omnibusse auf 19 Linien in die verschiedenen Stadtgebiete. Die Omnibuslinien sind zum Großteil Zubringer und Abbringer zum und vom Stadtbahnnetz. Große Durchmesserlinien sind nicht mehr vorhanden, da diese Funktion durch das dichte Stadtbahnnetz übernommen wird.

Hedern wird überwiegend durch die Linie 27 ab dem ‚Hauptbahnhof‘ erschlossen. Die südlichen Freiburger Stadtteile St. Georgen und Haslach finden Anbindung durch die Linien 11 und 14. Die Linie 11 hat wichtige Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn an der ‚Innsbrucker Straße‘, der ‚Munzinger Straße‘ und dem ‚Hauptbahnhof‘; die Linie 14 an der ‚Eschholzstraße‘, dem ‚Scherrerplatz‘ sowie an der ‚Munzinger Straße‘. Günterstal wird durch die Linie 21 ab der Endhaltestelle ‚Dorfstraße‘ (Stadtbahnlinie 2) erschlossen. Der Freiburger Osten mit den Stadtteilen Littenweiler, Kappel und Ebnet wird durch die Linien 17 und 18 ab der ‚Laßbergstraße‘ (Stadtbahnlinie 1) bedient. Den Freiburger Westen bedienen die Linie 19 nach Lehen ab der ‚Paduaallee‘ (Stadtbahnlinie 1), sowie 36 ab dem ‚Moosweiher‘ (Stadtbahnlinie 1) und 25 nach Hochdorf (Weiterführung nach Hugstetten).

Die Linie 10 stellt ab der ‚Paduaallee‘ (Stadtbahnlinie 1) die Anbindung des Industriegebietes Nord sicher und führt ab dem Verknüpfungspunkt ‚Elsässer Straße‘ (Stadtbahnlinie 4) über die Madisonallee, die Hermann-Mitsch-Straße, Lembergallee, Tullastraße und Hans-Bunte-Straße sowie Robert-Bunsen-Straße bis zur Endhaltestelle ‚Gundelfinger Straße‘ (Stadtbahnlinie 4).

Mit den Linien 31 und 32 wird der Freiburger Stadtteil Waltershofen ab der ‚Paduaallee‘ (Stadtbahnlinie 1) über Umkirch erschlossen. Ebenfalls mit der Linie 32 sind St. Nikolaus und Opfingen zu erreichen. Außerdem erschließt die Linien 33 ab dem ‚Maria-von-Rudloff-Platz‘ (Stadtbahnlinie 5) die Tuniberg-Stadtteile Opfingen, Tiengen und Munzingen. Ebenfalls nach Tiengen und Munzingen fährt die Linie 35 ab der ‚Munzinger Straße‘ (Stadtbahnlinie 3).

Mit den Linien 25, 35 und 36 werden die Industriegebiete Nord, Haid und Hochdorf erschlossen. Teilweise werden diese Omnibuslinien noch schwerpunktmäßig zu den üblichen Arbeitsbeginn- und Endzeiten verstärkt.

Außerdem stellt die Linie 24 eine schnelle Verbindung vom und ins Industriegebiet Nord her. Dabei verbindet die Linie zu den Pendlerzeiten morgens und abends die ‚Munzinger Straße‘ (Stadtbahnlinie 3), den ‚Maria-von-Rudloff-Platz‘ (Stadtbahnlinie 5), die ‚Paduaallee‘ (Stadtbahnlinie 1), die ‚Gundelfinger Straße‘ (Stadtbahnlinie 4) und den ‚Gundelfinger Bahnhof‘ mit den Arbeitsstätten im Industriegebiet Nord.

Die Linie 34 verknüpft die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 3 ‚Munzinger Straße‘ mit dem Eugen-Keidel-Bad.

Ausbrechende Verkehre in den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald existieren mit Stand Fahrplanwechsel im Dezember 2017, nach Gundelfingen (Linien 15, 16 und 24), Umkirch (Linien 31 und 32), Merdingen und Gündlingen (Linie 31), Hugstetten (Linie 25) und Horben (Linie 21).

#### **Aktueller Linienverlauf der Omnibusse -**

#### **Umsetzung der ausreichenden Verkehrsbedienung in der Netzausbaustufe Messe 2016**

Linie 10	Gundelfinger Str. – Max-Planck-Institut – IKEA – Tech. Fakultät – Elsässer Str. - Paduaallee
Linie 11	Munzinger Str. - Innsbrucker Str. - H.-v.-Stephan-Str. – Hauptbahnhof
Linie 14	Hauptbahnhof - Eschholzstraße - Scherrerplatz - Munzinger Str.
Linie 15	Gundelfinger Str. – Gewerbestr. – Rathaus - Wildtal/Obermatten - Berggasse
Linie 16	Gundelfinger Str. – Gundelfingen Bahnhof
Linie 17	Molzhofsiedlung - Am Bannwald - Löwen - Römerstraße - Laßbergstraße
Linie 18	Langmatten - Ebnet-Rathaus - Laßbergstraße
Linie 19	Paduaallee - Lehen Ziegelei - Mundenhof Wirtschaftsgebäude
Linie 21	Horben Rathaus - Schauinslandbahn-Talstation - Freiburg Kyburg - Dorfstraße
Linie 24	Munzinger Str. – (Rieselfeld) – Paduaallee – Max-Planck-Institut - Gundelfinger Str. - Gundelfingen Bhf.
Linie 25	Hugstetten Bf. - Hochdorf Dorfplatz - Hans-Bunte-Straße – Mooswaldallee – Gundelfinger Str.
Linie 27	Hauptbahnhof - Siegesdenkmal - Herdern-Kirche - Richard-Strauss-Straße
Linie 31	Paduaallee - Umkirch Adler - Waltershofen - Merdingen - Gündlingen – (Breisach Bf.)
Linie 32	Munzinger Str. - Opf. Rathaus - Waltershofen - Umkirch Adler - Paduaallee
Linie 33	Munzinger Str. - Maria-v.-Rudloff-Platz - Opfingen Rathaus - Windhäuslegasse
Linie 34	Munzinger Str. - Riegeler Straße - Burkheimer Straße – Tiengen - Munzingen
Linie 35	Munzinger Str. - St. Georgen Kirche – Eugen-Keidel-Bad
Linie 36	St.-Agatha Weg - Hochdorf Dorfplatz – Moosweiher – Elsässer Str. - Bissierstraße

**Stand: Fahrplanwechsel im Dezember 2017**

### **1.3 Nachtverkehr - Safer Traffic**

Die Freiburger Verkehrs AG bietet in den Nächten auf Samstag und Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen ein umfangreiches Nachtverkehrsangebot an. Die Stadtbahnen fahren fast rund um die Uhr. Nach der letzten regulären Tagesfahrt verkehren die vier Nachtlinien ab 1.00 Uhr bis einschließlich 4.30 Uhr im 30-Minuten-Takt ab ‚Bertoldsbrunnen‘ aus der Innenstadt.

Einige entferntere Ziele können stündlich mit Anschluss taxis erreicht werden, welche durch die Freiburger Verkehrs AG als Dienstleister für die am Safer Traffic beteiligten Umlandgemeinden koordiniert werden. Diese stehen ab bestimmten Umsteigehaltestellen bereit, jeweils im Anschluss an die Bahnen ab ‚Bertoldsbrunnen‘ zur halben Stunde.

Die Gesamtkoordination und Organisation von Nachtstadtbahnen, Anschluss taxis und den Nachtbussen in Richtung Tuniberg übernimmt dabei die VAG.

### Stadtbahnlinien im Nachtverkehr

Linie 1	Littenweiler – Bertoldsbrunnen – Landwasser
Linie 3	Haid – Bertoldsbrunnen – Vauban
Linie 4	Technische Fakultät – Bertoldsbrunnen – Gundelfinger Straße
Linie 5	Rieselfeld – Haslach – Bertoldsbrunnen

### 1.4 Ergänzende Fahrtangebote

Die Freiburger Verkehrs AG erbringt zusätzlich zu dem grundständigen Angebot ein ergänzendes Fahrtangebot. Hierzu gehören die Anruf-Sammel-Taxis (AST) sowie auch die Durchführung von Theaterfahrten.

Das AST zählt zu den flexiblen Bedienformen im ÖPNV und dient in Freiburg der Feinerschließung einzelner Quartiere. Insgesamt steht der AST-Service zurzeit für sieben Stadtteile zur Verfügung. In bestimmten Zeitfenstern kann der Fahrgast dieses Angebot nutzen. Die AST-Verkehre orientieren sich dabei jeweils am Fahrplan der Linien, zu deren Haltestellen sie fahren und bieten Anschluss an die jeweilige Abbringerlinie. Die telefonische Bestellung des Anruf-Sammel-Taxis soll 30 Minuten vor der Abfahrtszeit erfolgen. Die Abholung erfolgt direkt an der Haustüre, die Rückfahrt verläuft von festgelegten Haltestellen bis zur Haustür.

AST-Gebiete sind in den Stadtteilen Bifänge, Herdern, Littenweiler, Lorettoberg, Oberau, Wiehre und Zähringen eingerichtet.

Das Freiburger Stadttheater und die Freiburger Verkehrs AG haben im Dezember 2010 probeweise Theaterfahrten eingeführt. Da das Angebot während der Probephase auf positive Resonanz gestoßen ist, wird der sog. TheaterShuttle fortgesetzt, so dass nun, durch die Genehmigung dieser Sonderform des Linienverkehrs, regelmäßig nach den Veranstaltungen im Theater Freiburg Fahrten angeboten werden. Die Fahrten werden durch Taxen durchgeführt, wobei der Bedarf durch den Fahrgast angemeldet wird. Die Andienung erfolgt zurzeit im gesamten Netz der VAG im Freiburger Stadtgebiet.

---

## 2 Bedienungsstandards

### 2.1 Betriebszeiten

Das Freiburger Stadtbahn- und Omnibusnetz verfügt über einheitliche Betriebszeiten. An den Betriebstagen Montag bis Sonntag wird jeweils von 05.30 Uhr mit dem ersten Vollanschluss am ‚Bertoldsbrunnen‘ das Angebot begonnen. Die letzte Fahrtmöglichkeit ab Stadtmitte mit Anschlussverbindungen von den am Stadtrand liegenden Umsteigeknoten in das Umland fährt um 00.30 Uhr vom ‚Bertoldsbrunnen‘ ab. Hieran schließen sich in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen die Betriebszeiten des Nachtverkehrs Safer Traffic an. Dabei fahren die Stadtbahnen im 30-Minuten-Takt.

Bedarfs- und nachfrageorientierte Betriebszeiten gibt es in den Industriegebieten, beispielsweise auf den Linien 24 und 25. Diese Linien werden überwiegend zu Uhrzeiten nachgefragt und angeboten, zu welchen viele Erwerbstätige Dienstbeginn oder -ende haben.

Ausnahmen bei den Betriebszeiten bestehen an Heiligabend und Silvester bzw. Neujahr. An Heilig Abend wird das Fahrtenangebot im Liniennetz bis 00.30 Uhr aufrechterhalten, jedoch ändert sich hier abends die Taktfolge im Vergleich zum regulären Abendverkehr. An Silvester werden über alle Nachtstunden hinweg Fahrten durchgeführt. Bis zum Betriebsbeginn an Neujahr wird ein dichter Takt angeboten.

### 2.2 Direkter Anschluss

In Zeiten schwächerer Netzauslastung ist das Stadtbahn- und Busnetz auf den direkten Anschluss am ‚Bertoldsbrunnen‘ ausgelegt. Geringere Auslastung besteht montags bis freitags morgens von Betriebsbeginn bis etwa 06.30 Uhr und abends ab 21 Uhr bis Betriebsschluss. Der direkte Anschluss ermöglicht allen Fahrgästen ein Umsteigen in der Innenstadt am Knotenpunkt ‚Bertoldsbrunnen‘.

Am Betriebstag Samstag erfolgt der direkte Anschluss am ‚Bertoldsbrunnen‘ von Betriebsbeginn um 05.30 Uhr bis morgens um 08.30 Uhr sowie ebenfalls ab 21 Uhr bis 04.30 Uhr. Durch das im Dezember 2014 eingeführte neue Nachtverkehrskonzept fahren in der Nacht von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen die Straßenbahnen im 30-Minuten-Takt ebenfalls mit direktem Anschluss am ‚Bertoldsbrunnen‘.



## 2.3 Taktfolge Stadtbahn

An den Betriebstagen Montag bis Freitag wird von Betriebsbeginn bis 06.30 Uhr ein 15-Minuten-Takt angeboten. In der Frühspitze zwischen 06.30 Uhr und 09 Uhr verkehren die Stadtbahnlinien in Takten, die zwischen 4, 7,5 und 10 Minuten liegen.

Der Tagesverkehr beginnt um 09 Uhr und endet um 19 Uhr. Während dieser Zeiten wird an den Betriebstagen Montag bis Freitag auf der hochfrequentierten Stadtbahnlinie 1 ganzjährig ein 6-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 3 und 5 wird ein 7,5-Minuten-Takt, auf den Linien 2 und 4 ein 10-Minuten-Takt angeboten. Einige Streckenabschnitte werden parallel von mehreren Linien angedient, so dass ein noch dichterer Takt zustande kommt, etwa im Bereich der Habsburger Straße, wo sich die Linien 2 und 4 zu einem dichten 5-Minuten-Takt überlagern.

Zwischen 19 Uhr und 21 Uhr verkehrt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt; die Linien 3 und 5 verkehren im 10-Minuten-Takt. Bei den Linien 2 und 4 besteht der 10-Minuten-Takt bis 20 Uhr danach folgt ein 15-Minuten-Takt. Ab 21 Uhr folgt bei allen Linien bis nach Mitternacht um 00.30 Uhr der direkte Anschluss mit einer Taktung von 15 Minuten bis 22.30 Uhr und von 30 Minuten bis 00.30 Uhr.

An dem Betriebstag Samstag wird auf den Stadtbahnlinien 1, 3 und 5 ein 7,5-Minuten-Betrieb sowie auf den Linien 2 und 4 ein 10-Minuten-Takt angeboten. An Sonn- und Feiertagen beträgt die Taktfolge zwischen 07.30 Uhr und 13.00 Uhr 15 Minuten, im sonntäglichen Ausflugsverkehr wird nachmittags zwischen 13.00 Uhr und 19.00 Uhr auf einen dichten 10-Minuten-Takt erhöht. In den Randzeiten fahren alle Bahnen im 30-Minuten-Takt.

## 2.4 Taktfolge Omnibus

Montags bis freitags besteht im innerstädtischen Bereich, in dem einwohnerstarke Gebiete ohne unmittelbare Stadtbahnbindung erschlossen werden, wie beispielsweise auf den Linien 11 und 14, im Tagesverkehr ein 15-Minuten-Betrieb. Gezielte Verstärkungen werden stellenweise in der Hauptverkehrszeit zwischen 07 und 09 Uhr gefahren. Darüber hinaus gibt es Verstärkerfahrten, die insbesondere in der 13. Stunde von vielen Schülerinnen und Schülern nach Schulschluss genutzt werden.

Die äußeren Ortsteile der Stadt Freiburg werden überwiegend im 30-Minuten-Betrieb angefahren, mit gezielten Taktverstärkungen in den Hauptverkehrszeiten von 07 bis 09 Uhr sowie zwischen 15.30 Uhr und 18.30 Uhr.

Im Frühverkehr gilt die Taktfolge des direkten Anschlusses, woraus sich für die meisten Buslinien eine Taktung von 15 bzw. 20 Minuten ergibt. Im Abendverkehr ab 21 Uhr wird dann ein 30-Minuten-Takt angeboten.

An Samstagen beträgt die Taktfolge im Tagesverkehr im Innenstadtbereich 15-20 Minuten sowie in den zeitlichen Randlagen 20- 30 Minuten. Für die äußeren Ortsteile wird mindestens ein Stundentakt, überwiegend jedoch ein 30-Minuten-Takt angeboten.

An Sonn- und Feiertagen wird in den Früh-, Vormittags- und Abendstunden ein 30-Minuten-Takt gefahren, in den Nachmittagsstunden mit etwas höherer Nachfrage wird das Angebot wie an Samstagen gefahren, was für den Innenstadtbereich einen 15- bis 20-Minuten-Takt bedeutet. Für die äußeren Stadtteile kann sich die Taktfolge je nach Nachfrage auf 30 oder 60 Minuten erhöhen.

### 3 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge der VAG sind auf die Ansprüche der Kunden ausgerichtet. Dank moderner Niederflurtechnik und mechanischer Klapprampen können Fahrgäste im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen bequem ein- und aussteigen. Der Fuhrpark der Stadtbahnen besteht aus 71 Fahrzeugen (Stand 2. Halbjahr 2017). Durch die Neubeschaffung von insgesamt 12 modernen Niederflurfahrzeugen vom Typ Urbos bis zum Jahr 2017 kann im normalen Linieneinsatz nahezu durchgehend, mit Ausnahme von einzelnen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, Barrierefreiheit gewährleistet werden. Darüber hinaus besitzt die VAG insgesamt 65 Busse. Der Fuhrpark besteht aus 25 Solobussen und 40 Gelenkbussen (Stand 2. Halbjahr 2017); alle Omnibusse sind mit einer Absenkmechanik, dem sogenannten „Kneeling“, ausgestattet, welches den Einstieg erleichtert.

Stadtbahnen können beinahe durchgängig Haltestellen anfahren, die im Zusammenspiel mit der verwendeten Niederflurtechnik der Fahrzeuge einen reibungslosen, zügigen und komfortablen Fahrgastwechsel ermöglichen.

Mit sogenannten Kombihaltestellen wie etwa am ‚Maria-von-Rudloff-Platz‘ oder an der neugebauten Haltestelle ‚Elsässer Straße‘ wird der barrierefreie und einfache Fahrgastwechsel weiter forciert. Das Prinzip einer Kombihaltestelle beinhaltet einen verlängerten Bahnsteig an dem sowohl Straßenbahnen als auch Busse am gleichen Bahnsteig halten können.

## **4 Fahrplan-Information und Kundenservice**

Die VAG setzt das jeweilige Fahrplanangebot in diversen technischen Medien für die stationäre oder mobile Nutzung um, um den Fahrgästen eine komfortable, jederzeit verfügbare und sichere Information zum Fahrplan zu bieten. Dabei werden auch verstärkt digitale Kommunikationswege zum Kunden genutzt.

### **4.1 Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)**

Das führende System für die Kundeninformation ist die elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA). Fahrplandaten der VAG werden mit jeder Änderung, etwa durch Baustellen oder Veranstaltungen, laufend aufbereitet und aktualisiert, um sie dann anschließend auf die zentralen Server der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Stuttgart zu laden. Dort werden die Daten mit denen der anderen Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg zusammengeführt. Anschließend kann so zentral die Fahrplanberechnung bei Kundenabfragen über App oder Homepage erfolgen.

### **4.2 Smartphone-Applikationen**

Die Freiburger Verkehrs AG bietet ihren Fahrgästen die Smartphone-App jeweils für die beiden führenden Betriebssysteme Android von Google und iOS von Apple an.

Neben der Abfrage von Fahrplanauskünften können über die VAG-App auch mobile Fahrscheine erworben werden. Die sogenannten MobilTickets können nach einmaliger Anmeldung jederzeit über die VAG-App bargeldlos gekauft und digital auf das Smartphone geladen werden.

### **4.3 SMS-Fahrplanservice**

Zusätzlich zur mobilen Fahrplanabfrage mittels Smartphone und VAG-App bietet die VAG eine weitere Möglichkeit der mobilen Auskunft für alle Personen mit einem herkömmlichen Mobiltelefon an.

Aktuelle Abfahrtszeiten an einer Haltestelle können durch die Wahl einer speziellen Telefonnummer abgerufen werden. Durch die Verknüpfung mit dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem wird bei der Anfrage das aktuelle Betriebsgeschehen berücksichtigt und somit die Antwort als Echtzeitinformation ausgegeben.

#### **4.4 Persönliche Kundeninformation**

Persönliche Beratung zum Fahrplan, Preis- und Verbindungsauskünfte gibt es im Freiburger Stadtgebiet an zwei Anlaufstellen. Dem Kundenzentrum VAG Pluspunkt in der Freiburger Stadtmitte sowie im Kundenzentrum in der Radstation direkt am Hauptbahnhof. Darüber hinaus steht die Betriebsleitstelle der VAG 24 Stunden am Tag für Fragen der Fahrgäste zur Verfügung.

#### **4.5 Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI)**

Mit rund 140 DFI-Anzeigern im Netz der Freiburger Verkehrs AG werden die Kunden punktgenau an den Haltestellen über ihre Fahrtmöglichkeiten, die voraussichtliche Abfahrtszeit ihres Verkehrsmittels und mögliche Beeinträchtigungen im Liniennetz informiert. Minutenaktuelle Informationen können direkt von der Betriebsleitstelle auf die Fahrgastanzeiger übertragen werden, um so etwa bei Demonstrationen, Veranstaltungen oder Verkehrsunfällen die Kunden über mögliche Verzögerungen oder Änderungen zu informieren.

#### **4.6 Multifunktionsdisplays (MFD)**

In den Fahrzeugen der VAG befinden sich zur Kundeninformation Multifunktionsdisplays. Darauf werden umfassende Informationen über Fahrstrecke, Anschlüsse oder Fahrplanabweichungen aufgerufen. Spezielle Hinweise auf Anschlussverbindungen geben dem Fahrgast Empfehlungen zu seiner Weiterfahrt.

Zusätzlich kann über die Displays auch aktives Marketing für neue Ticketangebote oder Aktionstage rund um die VAG oder die Schauinslandbahn betrieben werden.

## 4.7 Web Display Feed

Das sogenannte Web Display Feed kombiniert dynamische Fahrgastinformation mit aktuellen Daten aus dem Internet. Diese Browser-basierende Lösung informiert die Fahrgäste über verkehrende Linien und die nächsten Abfahrten. Zusätzlich können aber auch Zusatzinformationen wie Haltestellenpläne, Wettervorhersagen, Newsticker oder Werbung mit angezeigt werden. Das Web-Display-Feed bietet, neben dem Einsatz etwa im Kundenzentrum VAG Pluspunkt, auch privaten Unternehmen die Möglichkeit ihre Kunden über das Angebot des umgebenden Freiburger Nahverkehrs zu informieren. Bisher wurden Bildschirme mit Web Display Feed im Möbelhaus Ikea sowie im Foyer der Messe Freiburg installiert. Für die Zukunft ist auch ein Web Display Feed im Konzerthaus Freiburg geplant. Mögliche weitere Partner für eine Installation wären zum Beispiel Hotels oder größere Einzelhandelsketten.

## 5 Weiterentwicklungen des Freiburger Liniennetzes

Im Freiburger Stadtbahnnetz sind nach der bereits im Jahr 2014 erfolgten Verlängerung der Stadtbahn Zähringen bis zur ‚Gundelfinger Straße‘ und der Teilinbetriebnahme der Stadtbahn Messe bis zur ‚Technischen Fakultät‘ im Dezember 2015, Ende 2018 die Inbetriebnahme der Stadtbahn Rotteckring sowie bis 2020 gemäß aktueller Beschlusslage des Gemeinderates der Endausbau der Stadtbahn Messe und der Bau der Stadtbahn in der Waldkircher Straße vorgesehen.

### 5.1 Stadtbahn Messe

Im Dezember 2015 wurde der erste Bauabschnitt der neuen Stadtbahn Messe bis zur ‚Technischen Fakultät‘ eröffnet.

Die Messelinie wird die ÖPNV-Erschließung in den Freiburger Stadtteilen Stühlinger, Brühl, Beurbarung und Mooswald positiv beeinflussen. Durch die neue Linie verbessert sich die Anbindung wichtiger Ziele wie der Messe sowie der dort gelegenen Veranstaltungshalle Sick Arena, des Universitätsklinikums, der Fakultät für angewandte Wissenschaften, der Sportstätten im Freiburger Westen, des Industriegebietes Nord aber auch des Brielmann-Areals mit den neu entstandenen West-Arkaden an das Netz der VAG.

Die neue Strecke zweigt an der Haltestelle Robert-Koch-Straße vom bestehenden Stadtbahnnetz ab und verläuft durch die Breisacher Straße und die Berliner Allee bis hin zur vorläufigen Endhaltestelle ‚Technische Fakultät‘.

Die Inbetriebnahme der Stadtbahn Messe führt zu einer Anbindung von weiten Teilen des Freiburger Westens an das bestehende Stadtbahnnetz und hat zugleich unmittelbare Auswirkungen auf mehrere Omnibuslinien im Bereich der neuen Stadtbahnlinie 4.

Die dadurch erforderlich werdende Anpassung des Liniennetzes wurde genutzt, um bestehende Omnibuslinien sinnvoll auf die neue Stadtbahnlinie anzupassen und zugleich eine bessere Andienung des Industriegebiets Nord zu erreichen.

Voraussichtlich im Jahr 2019 wird das letzte Teilstück der Stadtbahn Messe bis zur neuen Endhaltestelle ‚Messe Freiburg‘ in Betrieb genommen. Auch am Standort des geplanten neuen Fußballstadions wäre damit eine gute ÖPNV-Anbindung gewährleistet.

### 5.2 Stadtbahn Rotteckring

Die Stadtbahn Rotteckring führt nach aktuellem Planungsstand über die Kronenstraße und den Rotteckring zum Siegesdenkmal (vgl. hierzu Abbildung 2 im Anhang).

Sie erschließt ab Ende 2018 zusätzliche Bereiche der westlichen und nördlichen Innenstadt. Einrichtungen wie beispielsweise das Theater Freiburg, die Universität und südlich der Dreisam gelegene Schulen werden ebenfalls davon profitieren.

Die Stadtbahn Rotteckring ermöglicht die Nutzung einer weiteren Nord-Süd-Strecke in der Innenstadt. Dadurch entspannt sich die Situation am ‚Bertoldsbrunnen‘, da die Linieneinführung über den Platz der alten Synagoge als weiteren Umsteigeknoten den ‚Bertoldsbrunnen‘ ergänzt. Es entsteht mehr Flexibilität im Stadtbahnnetz auch im Falle von Störungen, Baustellen oder Veranstaltungen. Die neu errichteten Haltestellen werden durchgehend einen stufenlosen Einstieg ermöglichen.

### **5.3 Waldkircher Straße**

Durch die Neubebauung des alten Güterbahngeländes wird eine ÖPNV-Erschließung in diesem Bereich notwendig. Auf dem Gelände entstehen mit der Bebauung Wohneinheiten, Gewerbe- und Infrastruktureinrichtungen. Die Stadtbahnlinie wird deswegen aus der sanierungsbedürftigen Komturstraße in die Waldkircher Straße verlegt, wodurch eine gute neue und barrierefreie Stadtbahnanbindung geschaffen werden kann.

### **5.4 Erschließungslücken**

Das Stadtgebiet Freiburg ist mit dem aufgezeigten Gesamtnetz der Freiburger Verkehrs AG sehr gut erschlossen. Größere Erschließungslücken sind kaum vorhanden, lediglich in den Hangbereichen wie etwa in Zähringen, Herdern und am Lorettoberg sowie in St. Georgen. Alle vier genannten Gebiete können aus topografischen Gründen nicht mit einem Omnibussystem bedient werden, so dass Anruf-Sammel-Taxis (AST) eingesetzt werden. Die 2009 benannte Erschließungslücke im Bereich Kartäuserstraße wurde durch die „Sandfangfahrten“ zum Fahrplanwechsel seit 2013 über ein Linientaxi abgedeckt.



## 6 Integration in übergeordnete Planungen und Zielsetzungen

### 6.1 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die Inhalte des Konzepts zur ausreichenden Verkehrsbedienung stehen in Einklang mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2020 der Stadt Freiburg.

Dort hat sich die Stadt Freiburg die Förderung des Umweltverbundes und damit auch den umweltverträglichen Verkehr zur Aufgabe gemacht. Insbesondere die Stärkung des ÖPNV und im Speziellen der Ausbau des Stadtbahnnetzes wurden in dem Instrument VEP festgelegt. Um dieses Ziel erreichen zu können, wurden im VEP 2020 die Projekte Stadtbahnverlängerung Zähringen, Stadtbahn Messe und Stadtbahn Rotteckring mit „hoher Priorität“ eingestuft.

### 6.2 Regionale Einbindung

Im Jahr 1995 wurde der Grundstein für eine zukünftige regionale Aufgabe gelegt: ein optimales Gesamtnahverkehrssystem aus Schienenverkehr, Stadtbahn und Bussen sollte entwickelt werden. Ein nächster Meilenstein bestand in der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005“. Die Machbarkeitsstudie wurde 1997 durch den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) beschlossen und bildet gemeinsam mit dem integrierten regionalen Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020 den regionalen Nahverkehrsentwicklungsplan (§ 11 ÖPNVG Baden-Württemberg).

Der Stadtverkehr bietet enge Verzahnungen mit dem regionalen Schienennetz. An vielen Stellen des Liniennetzes der VAG besteht eine entsprechende Umsteigemöglichkeit. Dies ist z.B. gegeben an den Stadtbahnhaltepunkten ‚Moosweiher‘ durch die Linie 1 sowie an der Haltestelle ‚Hauptbahnhof‘ durch die Linien 1, 3, 4 und 5, an der ‚Technischen Fakultät‘ durch die neue Linie 4 sowie am ‚Friedrich-Ebert-Platz‘ und ‚Rennweg‘ durch die Linie 5.

Umsteigemöglichkeiten von Freiburger Buslinien auf den regionalen SPNV sind beispielsweise an der Haltestelle ‚Wirthstraße‘ in Landwasser, an der Haltestelle ‚Kapellenwinkel‘ in St. Georgen (Linie 11), an der Haltestelle ‚Technische Fakultät‘ (Linie 10), am ‚Bahnhof‘ in Gundelfingen (Linien 15, 16), sowie an der ‚Pädagogischen Hochschule‘ in Littenweiler (Linie 17) gegeben.

Des Weiteren stehen für aus der Region kommende Verkehrsteilnehmer einige Park & Ride Parkplätze sowie Fahrradabstellmöglichkeiten an vielen Haltestellen zur Verfügung. Dadurch wird eine multimodale Mobilität gefördert und der Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr für die Nutzer komfortabler. Im Zuge der Stadtbahnverlängerung Zähringen entstand ein neuer Park & Ride Parkplatz an der Endhaltestelle ‚Gundelfinger Straße‘ mit direktem Übergang zur Stadtbahnstrecke sowie zu den Bussen nach Gundelfingen, Wildtal und in das Umland.

Die Verzahnung zwischen dem Freiburger Liniennetz der VAG und dem regionalen ÖPNV Netz wird auch in Zukunft kontinuierlich weiterentwickelt. Gewährleistet wird die betriebliche und planerische Umsetzung durch die „Koordinierenden Verkehrsunternehmen“ im RVF in enger Abstimmung mit dem ZRF. Im Verantwortungsbereich der VAG liegen die Korridore „Stadtbereich Freiburg“ sowie „Tuniberg“ und „March“.

### **6.3 Barrierefreiheit**

Mit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Gesetzgeber die Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV deutlich erhöht.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Eine vollständige Barrierefreiheit bezieht sich entsprechend § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen auf bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie weitere gestaltete Lebensbereiche. Diese sollen für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Die Verantwortung für Bau und Unterhalt sowie die Ausrüstung von Stadtbahnhaltestellen liegt bei der VAG. Die Stadt ist zuständig für Bau und Instandhaltung der Busbuchten und Haltestellenoberflächen. Die Haltestellenausrüstung gemäß BoKraft von durch VAG genutzte Bushaltestellen liegt in der Verantwortung der VAG.

Zur Vorbereitung der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans, unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit, erarbeitet der Zweckverband Regionalverkehr aktuell in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Baulastträgern ein Konzept zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Die VAG ist daran aktiv beteiligt.

