

**Technische Universität Wien**

Exkursionsbericht

# Stadtverkehrskonzepte am Oberrhein

FOKUS Freiburg: Städtebau, Öffentlicher Verkehr und Vauban



verfasst von

Michaela Leitgöb 1025800

Ben Lode 1025108

im Rahmen der Lehrveranstaltung

Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion (231.043)

Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung (066 440)

S 2014

unter Betreuung von

Günter Emberger

Tadej Brezina

Fachbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
der Technischen Universität Wien

Wien, 31.05.2014

## Inhaltsverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Einleitung .....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>2. Städtebau und Stadtplanung .....</b>               | <b>4</b>  |
| 2.1 Aktuelle Ziele und Maßnahmen der Stadtplanung .....  | 4         |
| 2.1.1 Märkte- und Zentrenkonzept .....                   | 4         |
| 2.2 Verkehr .....  | 5         |
| 2.2.1 Daten zum Verkehr .....                            | 5         |
| 2.2.2 Schwerpunkte der Verkehrsplanung in Freiburg ..... | 7         |
| <b>3. Stadtentwicklungsgebiet Vauban.....</b>            | <b>10</b> |
| 3.1 Allgemeines .....                                    | 10        |
| 3.2 Planungsablauf .....                                 | 11        |
| 3.3 Konzeption .....                                     | 11        |
| <b>4. Öffentlicher Verkehr .....</b>                     | <b>16</b> |
| 4.1 Geschichte der Freiburger Straßenbahn.....           | 16        |
| 4.2 Aktuelle Planungen und Netzerweiterungen .....       | 17        |
| <b>5. Resümee.....</b>                                   | <b>19</b> |
| <b>6. Verzeichnisse.....</b>                             | <b>20</b> |
| 6.1 Quellenverzeichnis.....                              | 20        |
| 6.2 Abbildungsverzeichnis .....                          | 21        |

## 1. Einleitung

Die Exkursion des Seminars zur Verkehrsplanung führte die Studenten vom 11. bis 16. Mai 2014 in die Städte Basel, Mulhouse, Freiburg, Strasbourg und Karlsruhe. Im Rahmen dieser Arbeit wird der Fokus „Freiburg: Städtebau, Öffentlicher Verkehr und Vauban“ behandelt. Dabei stehen die Erkenntnisse aus Gesprächen und Präsentationen vor Ort im Vordergrund, die durch Sekundärquellen ergänzt werden.

Die Stadt Freiburg wurde am 3. Tag der Exkursion besichtigt, dabei wurden das Garten- und Tiefbauamt, die Freiburger Verkehrs-AG sowie der Stadtteil Vauban besucht.

Freiburg hat aktuell bei einer Fläche von 153 km<sup>2</sup> rund 218.000 Einwohner, die Bevölkerungszahl ist somit in etwa mit Linz (rund 192.000 Einwohner) vergleichbar. Das Stadtgebiet gliedert sich in 42 Stadtbezirke. Da Freiburg auf eine lange Tradition der Umweltpolitik (erster „Grüner“ Bürgermeister Deutschlands) zurückblicken kann wird Freiburg auch als Umweltstadt Deutschlands bezeichnet (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

## 2. Städtebau und Stadtplanung

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die aktuellen Herausforderungen der Stadtplanung in Freiburg. Anschließend werden die Schwerpunkte im Themenbereich Verkehrsplanung dargestellt.

### 2.1 Aktuelle Ziele und Maßnahmen der Stadtplanung

Gegenwärtig setzt sich die Stadt Freiburg folgende Ziele im Bereich der Stadtentwicklung:

- Verminderung des (motorisierten) Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung („Stadt der kurzen Wege“, Verhinderung von Zersiedelung);
- Stärkung des Umweltverbundes unter gleichzeitiger Reduktion des motorisierten Individualverkehrs;
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 90% („Klimaneutrale Stadt“);

(Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2008, S. 7f; Öko-Institut e.V., 2011, S. 13f).

Die Umsetzung dieser Ziele soll einerseits durch übergeordnete Planungen, wie dem Flächennutzungsplan 2020 und dem Verkehrsentwicklungsplan 2020, und andererseits durch Fachpläne in den Bereichen Lärm, Luftreinhaltung, Ausbauprogramme für Stadtbahn und Radverkehr und diversen weiteren Konzepten (z.B. Märkte- und Zentrenkonzept) erreicht werden (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

#### 2.1.1 Märkte- und Zentrenkonzept

(vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2010)

Das Märkte- und Zentrenkonzept der Stadt Freiburg wurde im Jahr 1992 eingeführt und soll die Abwanderung des Einzelhandels in periphere Lagen verhindern und somit die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung sicherstellen. Einhergehend damit sollen die Stadtteilzentren durch ein gestärktes Einzelhandelsangebot attraktiviert und gemäß dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ entwickelt werden.

Die Ziele des Märkte- und Zentrenkonzeptes sind:

- Dezentrale Stadtentwicklung „Stadt der kurzen Wege“,
- Sicherung und Stärkung der Grundversorgung in den Stadtteilzentren,
- Reduzierung des motorisierten Einkaufsverkehrs,
- Verbesserung der Attraktivität der Zentren durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Förderung von Bauernmärkten in den Stadtteilzentren,
- Erhalt der Funktion der Stadt Freiburg mit der Freiburger Innenstadt als oberzentraler Versorgungsbereich für die Region,
- Dämpfung der Miet- und Bodenpreisentwicklung im Einzelhandel, Reduzierung von Verdrängungseffekten in den gewerblich genutzten Gebieten.

Das Herzstück des Märkte- und Zentrenkonzeptes ist die Freiburger Sortimentenliste. Diese legt zentrenrelevante und nicht-zentrenrelevante Produkte verbindlich fest. Zentrenrelevanter Einzelhandel ist in gewerblichen Gebieten ausnahmslos verboten.

Eine weitere Besonderheit ist die Verpflichtung zur Erstellung von Auswirkungsuntersuchungen für Einzelhandelsvorhaben (Neubau, Erweiterung, Umverteilung im Sortiment), wenn eine städtebauliche Auswirkung auf das Stadtteilzentrum oder die Innenstadt zu erwarten ist.

Umgesetzt wird das Märkte- und Zentrenkonzept überwiegend über die Bebauungspläne, welche die Sonderbauflächen für großflächigen zentrenrelevanten bzw. nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel (ab 800m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) enthalten.

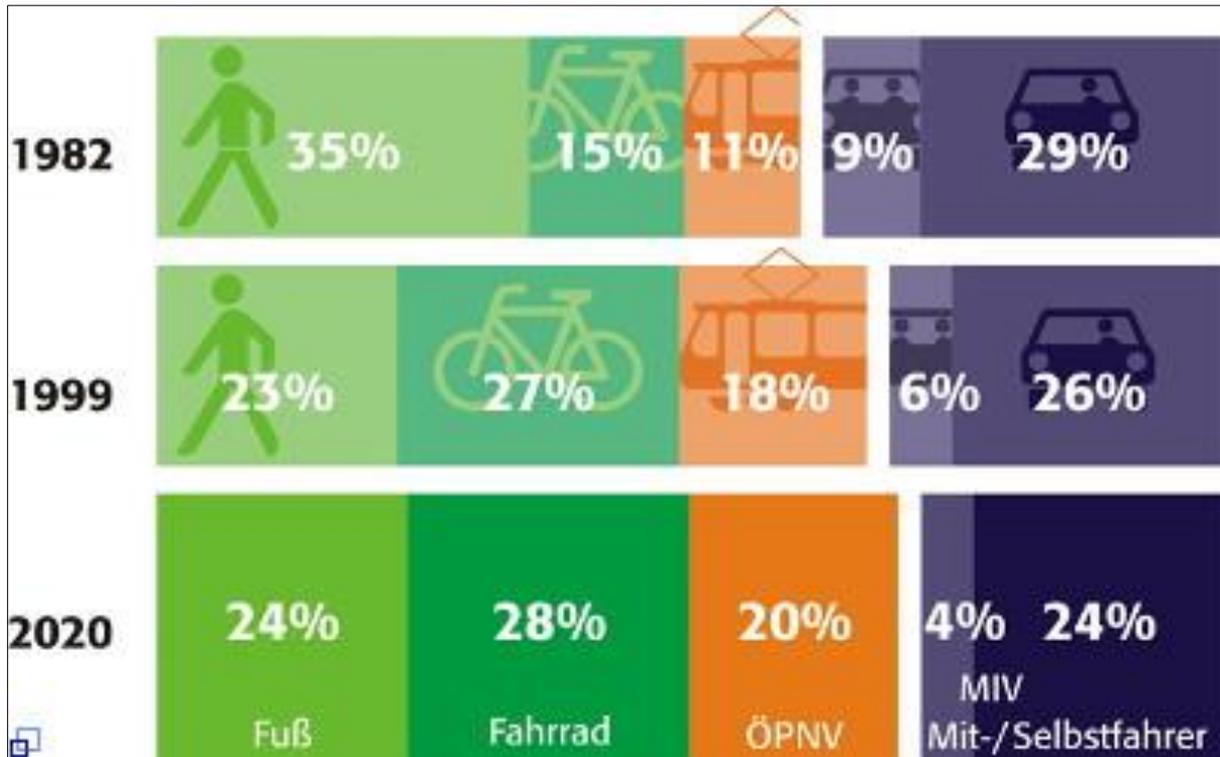
## 2.2 Verkehr

### 2.2.1 Daten zum Verkehr

Die jüngsten, verfügbaren Zahlen zum Modal Split in Freiburg stammen aus dem Jahr 1999 und werden in Abbildung 1 den Daten aus dem Jahr 1982 sowie der Zielsetzung für das Jahr 2020 gegenüber gestellt. In diesem Zeitraum ist der Anteil des Fußverkehrs deutlich zurückgegangen und lag im Jahr 1999 auf 23%. Der Radverkehr nahm in diesem Zeitraum jedoch stark zu und konnte auf 27% anwachsen. Insgesamt konnte der Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs um 6% zunehmen.

Ob die Maßnahmen und Ziele der letzten Jahre der Stadt- und Verkehrsplanung in Freiburg tatsächlich Erfolg hatten, kann durch eine aktuelle Erhebung des Modal Split überprüft werden. Darüber hinaus wäre dies als Planungsgrundlage für zukünftige Entscheidungen der Stadt notwendig.

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Freiburg 1982, 1999 und 2020

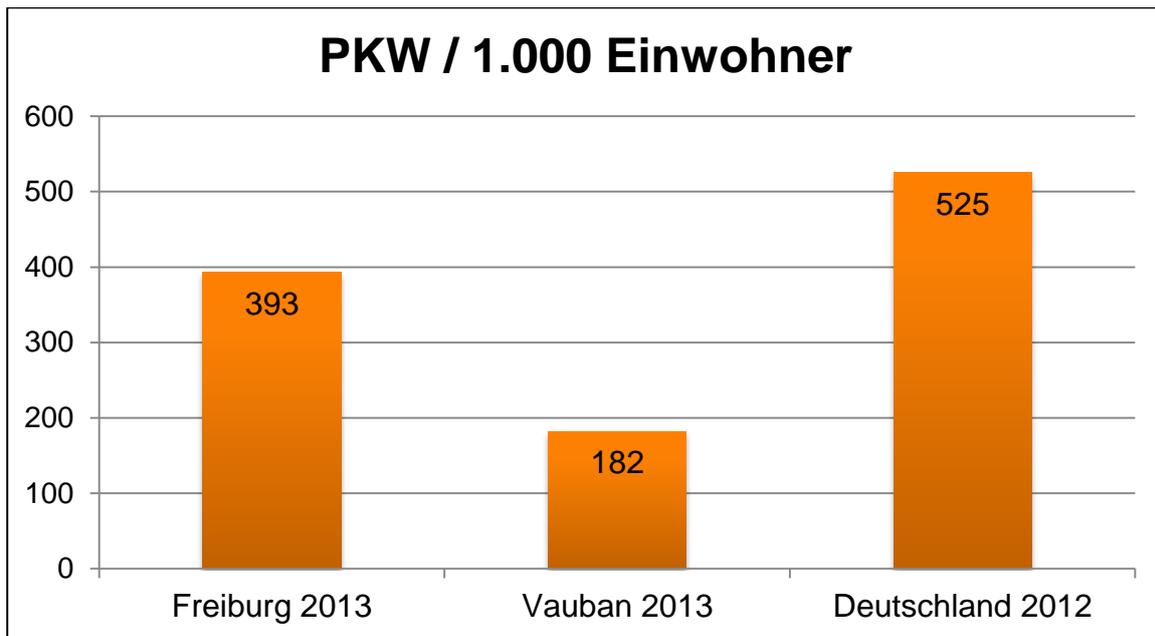


Quelle: Stadt Freiburg, 2014a.

Vergleicht man die PKW-Dichte (PKW pro 1000 Einwohner) der Stadt Freiburg mit dem deutschlandweiten Wert liegt diese mit unter 400 PKW pro 1000 Einwohner unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 525 PKW pro 1000 Einwohner. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass die PKW-Dichte in ländlichen Gebieten tendenziell höher ist und daher der direkte Vergleich eines deutschlandweiten Wertes mit dem von Freiburg nur bedingt möglich ist (siehe Abbildung 2).

Einen Sonderfall stellt der Stadtteil Vauban dar (siehe auch Kapitel 3). In diesem Gebiet liegt die PKW-Dichte, aufgrund des besonderen städtebaulichen Konzeptes, bei lediglich 182 PKW pro 1000 Einwohner.

Abbildung 2: PKW-Dichte der Stadt Freiburg im Vergleich



Quelle: Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014.

## 2.2.2 Schwerpunkte der Verkehrsplanung in Freiburg

Die Verkehrsplanung der Stadt Freiburg baut auf den fünf Säulen ÖPNV-Ausbau, Förderung Radverkehr, Förderung Fußgängerverkehr, Verkehrsberuhigung und Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

### Radverkehr

Da rund 90% der Stadtbewohner Freiburgs in einem Umkreis von 5km um das Stadtzentrum leben besteht im Bereich Radverkehr ein hohes Potential, welches durch Förderung genutzt werden soll. Darüber hinaus sind derzeit rund 80% der Straßen im Stadtgebiet Tempo 30 Bereiche, wodurch die Attraktivität des Rades zusätzlich gesteigert wird.

Die Grundsätze der Radverkehrsplanung der Stadt Freiburg sind:

- geringe Wartezeiten durch kreuzungsfreie Lösungen, grüne Wellen oder Vorfahrtsregelungen für Radfahrer und
- Auslegung der Breite und Führung von Radverkehrsanlagen auf große Radverkehrsmengen.

(Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

Die Planungsphilosophie beruht dabei auf einer angebotsorientierten und nicht nachfrageorientierten Planung. Die Planungen werden also an den Zielen der Stadtplanung (Stärkung des Umweltverbundes), und nicht an der Nachfrage der Verkehrsteilnehmer, orientiert. Dies hat zur Folge, dass die Radverkehrsinfrastruktur zu Lasten der Flächen des motorisierten Verkehrs ausgebaut wird, wodurch tatsächlich eine Reduktion im MIV und somit eine Stärkung des Umweltverbundes erreicht werden kann.

Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur:

- Umbau von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (Verringerung der Fahrspuren des motorisierten Verkehrs zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs);
- Optimierung von Kreuzungssituationen durch die Errichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Aufstellung vor der Kfz-Haltelinie, auch Bike-Box) und der Anbringung von „Trixi“-Spiegeln (zur Entschärfung des „Toten Winkels“ beim LKW);
- Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrern durch den Umbau von getrennten Radwegen zu Radfahrstreifen (Führung mit dem motorisierten Verkehr);
- Optimierung von Lichtsignalanlagen für den Fahrradverkehr;
- Errichtung von „Kap-Haltstellen“;
- Prioritäre Führung des Radverkehrs an den Haupttrouten unter anderem durch Fahrradstraßen (aktuell neun Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 2,4 km);
- Bevorrangung des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr an ausgewählten Kreuzungen;
- Öffnung möglichst aller Einbahnstraßen für den Radverkehr;

(Stadt Oldenburg, 2010, S. 32f)

Aufgrund des großen Anteils an Radverkehr in Freiburg besteht, vor allem im Bereich der Innenstadt eine große Nachfrage nach Radabstellanlagen. Derzeit stehen in der Innenstadt rund 5.000 und in der Fahrradstation am Hauptbahnhof rund 1.000 Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung, welche jedoch nicht ausreichend sind (Stadt Oldenburg, 2010, S. 32). Ein großes Problem besteht mit dauerhaft abgestellten bzw. nicht mehr genutzten Fahrrädern, welche aufgrund der gesetzlichen Lage nicht entfernt werden dürfen und somit die Abstellanlagen

langfristig blockieren. Eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen könnte die Festlegung von maximalen Abstell dauern zulassen und somit die Situation entspannen (z.B. Basel: maximale Abstelldauer von einer Woche). Die große Nachfrage nach öffentlichen Abstellanlagen könnte jedoch auch durch eine Stellplatzverordnung für Fahrräder im privaten Bereich entlastet werden. Gegenwärtig befindet sich das Baugesetz des Bundeslandes Baden-Württemberg in Überarbeitung, im Zuge dieser soll die gesetzliche Handhabe für das Vorschreiben von privaten Abstellanlagen ermöglicht werden (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

### **Fußverkehr**

Eine weitere Säule der Freiburger Verkehrspolitik stellt die Förderung des Fußverkehrs dar. In diesem Bereich wird der Schwerpunkt vor allem auf die attraktive Gestaltung der Innenstadt gelegt. Die Freiburger Innenstadt ist überwiegend als Fußgängerzone gestaltet, durch die die Straßenbahn verkehrt. Durchzugsrouten für Radfahrer werden möglichst nicht durch die Fußgängerzonen gelegt. Es wird außerdem großer Wert auf die Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt um eine möglichst hohe Attraktivität für die Fußgeher zu erreichen (z.B. „Bächle“) (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

### **Motorisierter Verkehr**

Die beiden letzten Säulen der Verkehrspolitik sind Verkehrsberuhigung sowie Bündelung des MIV. In diesem Bereich verfolgt die Stadt Freiburg das Ziel den Verkehr an kleineren Straßen durch Tempo 30, Festlegung von Spielstraßen und Umgestaltungen möglichst zu beruhigen und so Wohngebiete zu entlasten. Im Bereich von Geschäftsstraßen wird auf Grund der regelmäßigen Querungen durch Fußgänger sogar Tempo 20 verordnet.

Einen Problembereich stellen die durchs Stadtgebiet verlaufenden Bundesstraßen dar. Aufgrund der gesetzlichen Lage hat die Stadtpolitik an diesen kaum Möglichkeiten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umzusetzen. Um das Stadtgebiet von Freiburg trotzdem möglichst von motorisiertem Verkehr zu befreien befindet sich derzeit das Projekt „Stadttunnel“ in Planung, welches die Durchzugsstraße untertunnelt und so die oberflächlichen Emissionen des motorisierten Verkehrs vermindern soll (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2014).

### 3. Stadtentwicklungsgebiet Vauban

Im folgenden Kapitel wird das Stadtentwicklungsgebiet Vauban als außergewöhnliches Quartier der Stadt Freiburg erläutert. Anschließend an eine allgemeine Darstellung des Projektes werden der Planungsablauf sowie das Konzept darlegt.

#### 3.1 Allgemeines

Der Stadtteil Vauban in Freiburg befindet sich auf dem Gelände einer ehemaligen französischen Kaserne, die bis 1992 als solche genutzt wurde. Nach deren Räumung wurde auf Grund der vorteilhaften Lage im Stadtgebiet (rund 3 km vom Zentrum entfernt), der Druck nach der Entwicklung eines Wohnviertels groß und die Errichtung eines neuen Stadtteiles geplant.

Abbildung 3: Blick ins Quartier



Das Gebiet umfasst eine Fläche von 41ha auf der sich 2.000 Wohnungen und 5.000 Einwohner befinden. Gegenwärtig können 600 Arbeitsplätze verzeichnet werden.

Das im Zeitraum von 1993 bis 2006 entstandene Quartier

- besitzt einen hohen Wohnwert (Grünräume, begrenzte Gebäudehöhen, fußläufige Erreichbarkeiten etc.),
- ist autoarm,
- weist energiesparende Bauweisen auf,
- wurde überwiegend in Baugruppenmodellen bebaut und
- unter Einbeziehung der Bürger (Forum Vauban) entwickelt.

(Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008)

### 3.2 Planungsablauf

(vgl. Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2014)

Im Jahr 1994 wurde von der Stadt Freiburg ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Areal ausgeschrieben. Bereits im Vorfeld wurden die Freiburger Niedrigenergie-Bauweise, eine Baumschutzsatzung (Erhalt aller Bäume mit einem Stammdurchmesser >25cm), die Versorgung durch Blockheizkraftwerke und eine hohe Wohndichte als Vorgaben festgesetzt.

Nach Abschluss der Planungen konnte im Jahr 1997 der Bebauungsplan erstellt werden. Dieser basiert auf dem Konzept der lernenden Planung, was bedeutet, dass die Erfahrungen der Umsetzung der ersten Projekte in die weitere Entwicklung einfließen sollen. Der Bebauungsplan wurde bis zur Fertigstellung des Projektes mehrmals abgeändert.

Mit dem Bau konnte im Jahr 1998 begonnen werden. Im Jahr 2006 wurde das Quartier durch den Anschluss an die Straßenbahn fertiggestellt.

Eine Besonderheit im Planungsablauf stellt die Einbindung der Bevölkerung dar. Diese fand über den Verein *Forum Vauban* (gegründet 1994) statt, welcher sich für die Umsetzung eines ökologischen Stadtteiles einsetzte und potentiellen Bewohnern die Möglichkeit zur Beteiligung bot. Vor allem die Umsetzung des autoreduzierten Verkehrskonzeptes geht auf den Einsatz des *Forum Vaubans* zurück.

### 3.3 Konzeption

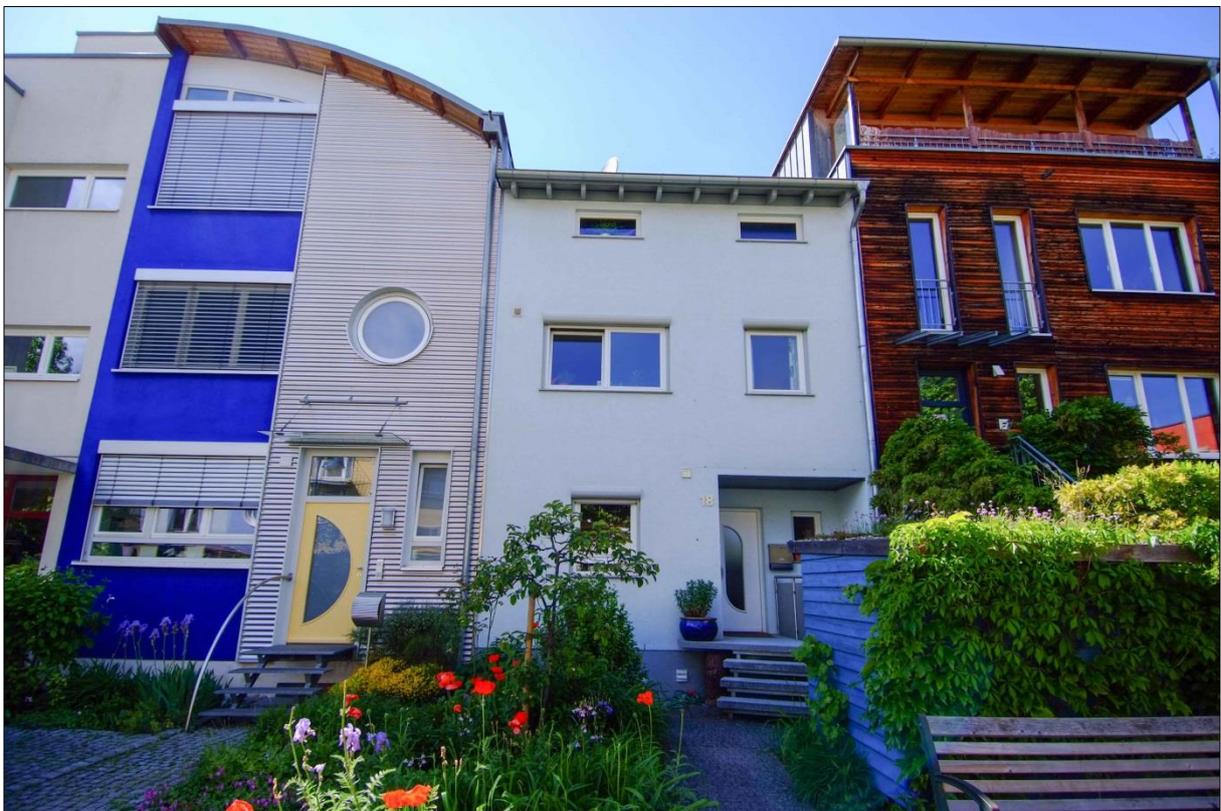
Bereits einleitend wurde das Konzept, das hinter dem Quartier Vauban steht, grob dargestellt. Im folgenden Kapitel werden die Bereiche Städtebau und Wohnformen, Energie, Verkehrskonzept und Verkehrsberuhigung detaillierter dargestellt.

## Städtebau und Wohnformen

Das städtebauliche Konzept des Quartiers geht von der gründerzeitlichen Blockrandbebauung aus, lockert diese aber zu einzelnen Zeilen auf. Die Gebäudehöhen wurden mit 13m begrenzt und gleichzeitig ein Abstand von Hauskante zu Hauskante von 19m vorgeschrieben, wodurch hochwertige Straßenräume entstehen. Im Inneren der einzelnen Baufelder ist der Abstand zwischen den Gebäuden mit 20m festgelegt, welche für private Gärten zu Verfügung stehen. Mit einer durchschnittlichen Geschosßflächenzahl von 1,4 zählt das Viertel zu den am dichtesten bebauten Gebieten Freiburgs (Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008).

Die einzelnen Grundstücke wurden zu 70% an private Bauherren vergeben, wodurch die Entwicklung von großstrukturierten Siedlungen mit einheitlicher Gestaltung verhindert wurde. Die privaten Bauherren waren überwiegend in Baugruppen organisiert. Diese Art der Bebauung bietet aufgrund der vielfältigen Architektur eine besondere Qualität (siehe Abbildung 4) (Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008).

Abbildung 4: Architektur im Quartier Vauban



## **Energie**

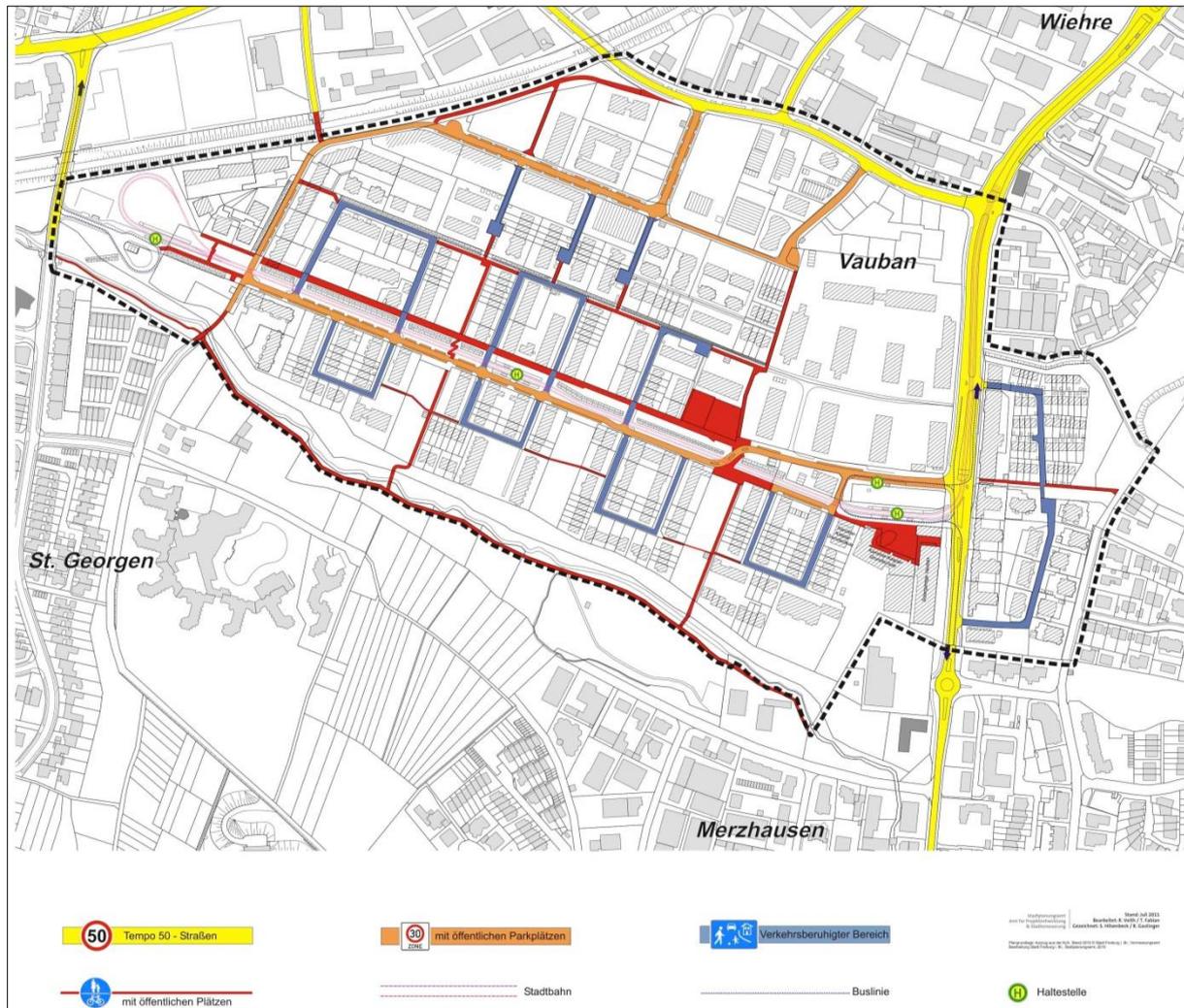
Für das gesamte Gebiet wurde die Freiburger Niedrigenergiebauweise vorgeschrieben. Diese entspricht einer Energiekennzahl von maximal 65 kWh/m<sup>2</sup>a. Darüber hinaus wurden Gebäude in verbesserter Niedrigenergiebauweise (55 kWh/m<sup>2</sup>a) und insgesamt 277 Wohneinheiten als Passivhäuser (15 kWh/m<sup>2</sup>a) errichtet. Zur Energieversorgung wurden an vielen Gebäuden Photovoltaik und Solaranlagen installiert. Die Wärmeversorgung des Quartiers erfolgt über ein Blockheizkraftwerk, das mit Hackschnitzeln betrieben wird (Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008).

## **Verkehrskonzept**

Das Verkehrskonzept des Stadtteils Vauban ist nicht gänzlich autofrei sondern autoreduziert. Das bedeutet die Verkehrsführung wird schrittweise abgestuft. Die umliegenden Straßen sind Tempo 50 Straßen, die Haupteerschließungsstraßen innerhalb des Quartiers, an denen sich auch die bewirtschafteten Besucherparkplätze befinden, sind Tempo 30 Straßen. Die nächste Stufe stellen die beruhigten Wohnstraßen, in denen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist und sich keine Parkplätze befinden, dar. Ergänzt wird die Erschließung durch ein feinmaschiges Netz an Geh- und Radwegen (siehe Abbildung 5) (Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008).

Die Erschließung des Gebietes ist durch einen hochrangigen Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleistet. Zu Beginn der Entwicklungen des Quartiers waren bereits zwei städtische und eine regionale Buslinie vorhanden und der Anschluss an die Straßenbahn geplant. Seit 2006 führt die Straßenbahnlinie 3 (Vauban – Haid) entlang der Vaubanallee durchs Quartier (3 Haltestellen) (Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008).

Abbildung 5: Verkehrskonzept Quartier Vauban



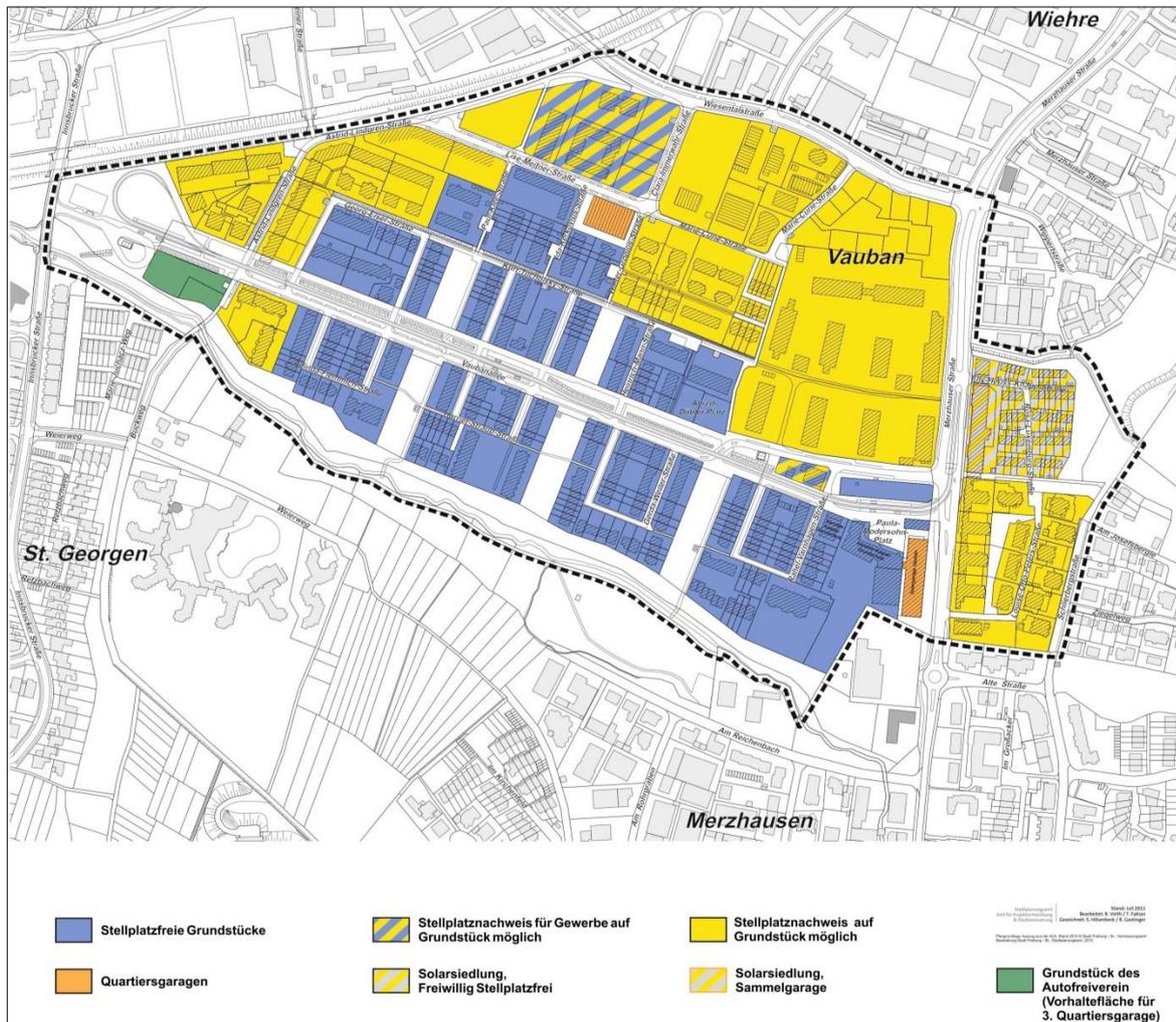
Quelle: Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt, 2008.

## Verkehrsberuhigung

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes eines autoreduzierten Stadtteiles ist nur unter Berücksichtigung der Organisation der Stellplätze möglich. Sämtliche Grundstücke, die in Abbildung 6 blau dargestellt sind, sind stellplatzfreie Grundstücke. Dies bedeutet, dass alle Bewohner die ein Auto besitzen sich gleichzeitig einen Stellplatz in einer der beiden Sammelgaragen (orange dargestellt) kaufen müssen, es besteht also kein Zwang zur gänzlichen Autofreiheit. Für Besucher stehen im Quartier rund 200 Parkplätze zur Verfügung.

Durch die Konzentration der Stellplätze in Sammelgaragen (Haltestelle ist näher als Parkplatz) und der gleichzeitigen hochrangigen ÖV Versorgung wird ein großer Anreiz zur Benützung des ÖV geschaffen.

Abbildung 6: Verkehrsberuhigung Quartier Vauban



## Aktuelle Entwicklungen

Aufgrund der hohen Wohnqualität im Quartier Vauban wird dieses immer beliebter und gehört mittlerweile zu den teuersten Vierteln der Stadt (ca. 13 €/m<sup>2</sup> Kaltmiete).

Weitere Probleme bestehen aktuell im Bereich der Stellplätze. Die Besucherparkplätze im Quartier sind werktags nur bis 19 Uhr kostenpflichtig, was dazu führt, dass Bewohner ihre PKW in diesem Bereich abstellen um einen Parkplatz im Nahbereich der Wohnung zu haben. Darüber hinaus besitzen manche Bewohner der autofreien Grundstücke „heimlich“ einen PKW, den sie in den umliegenden Vierteln abstellen und somit dort den Parkplatzdruck erhöhen.

## 4. Öffentlicher Verkehr

Das Kapitel widmet sich nach einer kurzen verkehrsgeschichtlichen Betrachtung der Freiburger Straßenbahn den aktuellen und zukünftigen Planungen zum Öffentlichen Verkehr bis 2020.

### 4.1 Geschichte der Freiburger Straßenbahn

Das Angebot des städtischen, öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird durch die Freiburger Verkehrs-AG (VAG) realisiert. Über die Beteiligungsholding Stadtwerke Freiburg GmbH ist die VAG neben anderen städtischen Betrieben im Besitz der Stadt Freiburg (Stadt Freiburg, 2014b). Diese Konstruktion ermöglicht die Direktvergabe der Leistungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) an den städtischen Verkehrsbetrieb ohne europaweit ausschreiben zu müssen.

Die Straßenbahn hat in Freiburg eine mittlerweile 113jährige Geschichte, am 14. Oktober 1901 wurde das Grundnetz aus zwei Linien eröffnet. Zentraler Knotenpunkt war schon damals die Haltestelle Bertoldsbrunnen, die bis heute von allen Linien gekreuzt wird.

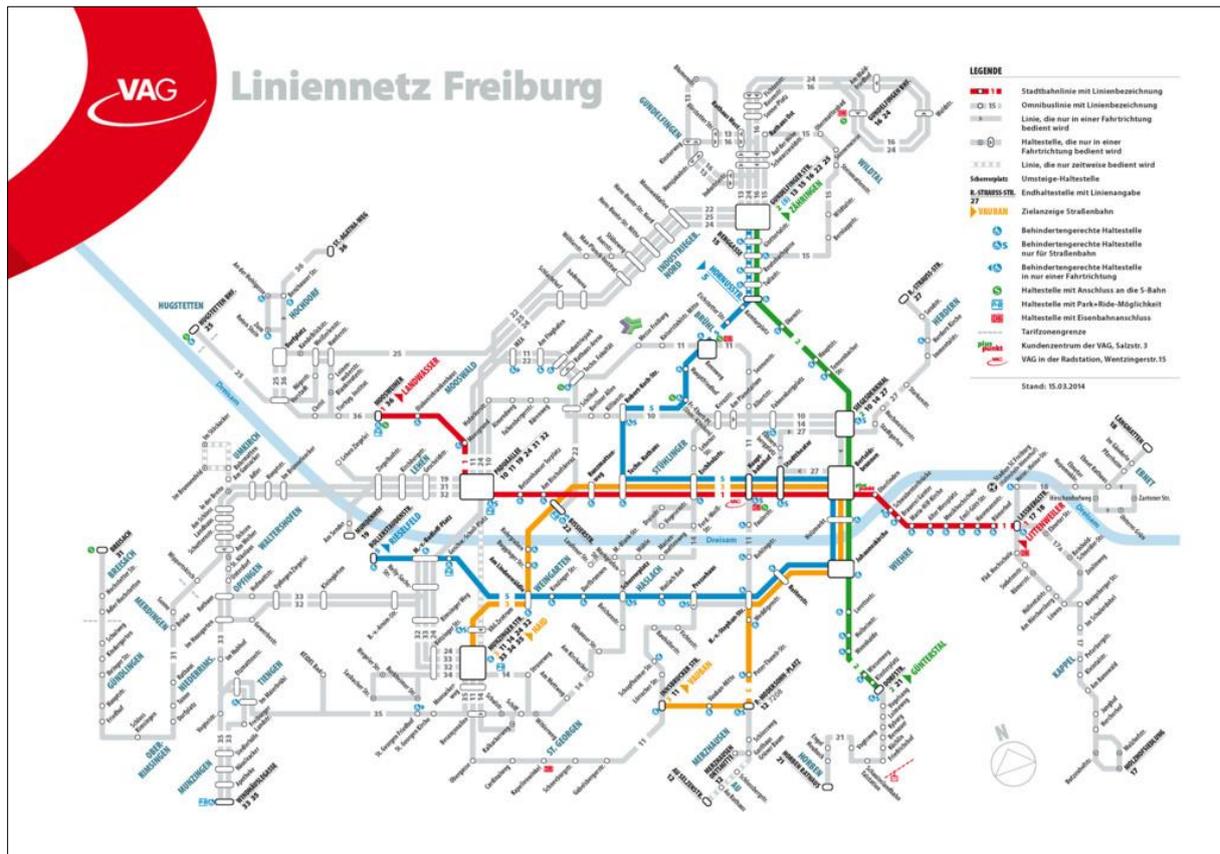
Trotz immer wieder diskutierter Planungen, die Straßenbahn komplett durch Oberleitungs- oder Diesel-Busse abzulösen, konnte sich das Netz durch die Zeit der autogerechten Stadtplanung der 1960er Jahre retten. Ein Grundsatzbeschluss des Freiburger Gemeinderats im Jahr 1972 stellte die Weichen für die Netz-Erweiterung des fortan als Stadtbahn bezeichneten Verkehrsmittels.

„Stadtbahn“ wurde und wird im deutschsprachigen ÖV-Raum sehr unterschiedlich definiert. Während man im Ruhrgebiet die Straßenbahn als neue Stadtbahn in den Untergrund verbannte (vgl. Bochum-Gelsenkirchen, Dortmund, Essen), wird in Freiburg darunter eine moderne und schnelle Form der Straßenbahn verstanden, die hauptsächlich unabhängige und besondere Bahnkörper nutzt und durch die konsequente Bevorrangung an LSA eine vergleichsweise hohe Reisegeschwindigkeit erzielen kann. Freiburg fokussierte sich zusätzlich auf einen hohen Grad der städtebaulichen Integration durch begrünte Gleisanlagen und eine ansprechende Gestaltung der Infrastruktur.

Das Jahr 1984 markiert, parallel zu den weiteren Ausbauplanungen der Stadtbahn, einen elementaren Wendepunkt des ÖV in Freiburg. Der Gemeinderat beschloss – gegen den Willen der Freiburger Verkehrs-AG und entgegen des Rats von Experten

– die Einführung der „Umweltschutzkarte“ nach dem Vorbild von Basel (Regio-Verkehrsverbund Freiburg, 2001), um die bestehenden Tarifstrukturen aufzubrechen. Ab Oktober 1984 konnten die Freiburger das neue Angebot nutzen. Die Freiburger Verkehrs-AG zählte im Jahr 1985 rund 33,8 Mio. Fahrgäste (4,8 Mio. mehr als 1984), sodass die durch die Preissenkung erwarteten Verluste überkompensiert werden konnten.

Abbildung 7: Netzplan Freiburg (Stand: 15.03.2014)



Quelle: Freiburger Verkehrs-AG, 2014a.

Das Freiburger Straßenbahnnetz wurde seit Mitte der 1980er Jahre – mit den Projekten der Stadtentwicklung Schritt haltend – beständig erweitert. Hervorzuheben ist dabei die Erschließung des autoarmen Stadtviertels Vauban im Jahr 2006 sowie die am 15. März 2014 eröffnete Strecke der Linie 2 in die nördlich an Freiburg angrenzende Gemeinde Gundelfingen.

#### 4.2 Aktuelle Planungen und Netzerweiterungen

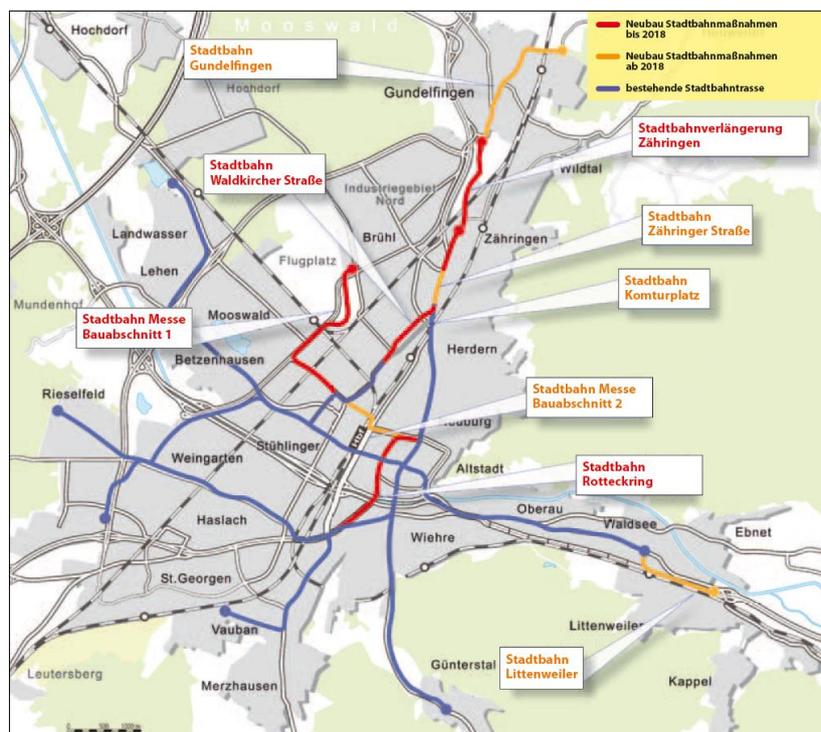
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden zwei Neubaustrecken (NBS) für die Freiburger Straßenbahn projektiert und geplant, zum einen die NBS zur Messe Freiburg und

zum anderen die NBS Rotteckring. Beide Strecken sollen bis 2018 in Betrieb genommen werden.

Die NBS Freiburger Messe soll mit rund 2,8 km Länge das Messegelände erschließen. Aktuelle Planungen gehen von 38 Mio. EUR Kosten aus (Stadt Freiburg, 2014c). Offen ist derzeit die Frage, ob ein möglicher Stadion-Neubau für einen Freiburger Bundesliga-Fußballverein im Projektgebiet realisiert wird. Das hätte wiederum direkte Auswirkungen auf Ausführung und Dimensionierung der Strecke.

Das Projekt Rotteckring, eine zweite Nord-Süd-Querung westlich der Zentralhaltestelle Bertoldsbrunnen, beinhaltet neben der Straßenbahn auch eine grundlegende Umgestaltung des gesamten Straßenraumes. Für das Gesamtprojekt wird mit Kosten von rund 55 Mio. EUR kalkuliert (Stadt Freiburg, 2014d).

Abbildung 8: Darstellung der Netzerweiterungen in Freiburg



Quelle: Freiburger Verkehrs-AG, 2014b.

Für den Zeitraum nach 2018 werden derzeit drei weitere Projekte avisiert, die Erweiterung der Stadtbahn in die Nachbargemeinden Littenweiler und Gündelfingen sowie der 2. Bauabschnitt der Stadtbahn Messe (vgl. Abbildung 8).

Neben dem Ausbau des Netzes strebt die VAG die Modernisierung des Rollmaterials an. Dazu erfolgte 2013 eine Ausschreibung über zwölf Niederflurstraßenbahnen, für die im März 2014 der Zuschlag an die Firma CAF erteilt wurde. CAF liefert ab 2015

zwölf siebenteilige Urbos 3 nach Freiburg. Zum Zeitpunkt des Vor-Ort-Besuchs in der Betriebswerkstatt auf dem VAG-Betriebshof West waren CAF-Techniker bereits mit der Installation einer Unterflur-Radsatzdrehbank zu Gange.

## 5. Resümee

Es erscheint fast so, als hätte man in Freiburg die aktuellen stadt- und verkehrsplanerischen Notwendigkeiten erkannt und in dauerhafte, planerische Grundsätze gegossen. Ohne Zweifel, die Erkenntnis zur integrierten Stadt- und Verkehrsplanung ist ein großer Schritt. Allerdings nahm diese Entwicklung vor rund drei Jahrzehnten ihren Anfang und setzte sich erst nach und nach durch. Freiburg zeigt mit dieser nachhaltigen Stadtentwicklung vor allem eines, dass sie nachweislich erfolgreich sein kann.

Die Freiburger Verkehrs-AG zeigt sehr beeindruckend, dass Öffentlicher Nahverkehr effizient und nur im geringen Maß ein Verlustgeschäft sein muss, denn das Unternehmen arbeitet mit einem Kostendeckungsgrad von 86%.

Mittlerweile werden durch die Stadt Projekte in Angriff genommen, die die Verkehrsbauwerke der autozentrierten 1960er Jahre verschwinden lassen. Die Umgestaltung des Rotteckrings (als Teil der damals realisierten Altstadt-Umfahrung) drängt den motorisierten Individualverkehr ein Stück mehr aus der Innenstadt hinaus und schafft den notwendigen Platz für Fußgänger, Radfahrer und Stadtbahn, also jenen Fortbewegungsformen, die Lebensqualität und urbanes Leben ermöglichen und erhalten.

Positiv hervorzuheben ist in Zusammenhang mit den stadt- und verkehrsplanerischen Zielen in Freiburg der politisch geprägte Ansatz der Angebotsplanung, in dem man sich die Frage stellt, „Wohin wollen wir?“. Die Antwort lässt sich an der Stadtentwicklung der letzten 20 Jahre ablesen.

## 6. Verzeichnisse

### 6.1 Quellenverzeichnis

Öko-Institut e.V. (2011): *Freiburg 2050 – Auf dem Weg zur Klimaneutralität*. im Auftrag der Stadt Freiburg. Freiburg.

Regio-Verkehrsverbund Freiburg (2001): Jubiläumsbroschüre 20 Jahre RegioKarte. Freiburg: <http://www.rvf.de/PDF/RVF-Jubilaeumsbroschuere.pdf> (19.05.2014)

Stadt Freiburg (2014a): *Die Freiburger Verkehrskonzeption*. Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231648.html> (28.05.2014).

Stadt Freiburg (2014b): Die Stadtwerke Freiburg GmbH. Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/206472.html> (19.05.2014)

Stadt Freiburg (2014c): Das Projekt Stadtbahn Messe. Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/502355.html> (19.05.2014)

Stadt Freiburg (2014d): Umgestaltung Rotteckring. Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231769.html> (19.05.2014)

Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt (2008): *Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020, Stadt Freiburg im Breisgau, Endbericht Mai 2008*. Freiburg.

Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt (2014): *Integrierte Verkehrsplanung in der Stadt Freiburg*. Vortrag von Florian Schneider am 14.05.2014. Freiburg.

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt (2008): *Freiburg im Breisgau – Quartier Vauban*. Ausstellungsplakate. Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208764.html> (28.05.2014).

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt (2010): *Märkte- und Zentrenkonzept*. Freiburg.

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt (2014): *Quartier Vauban*. <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208732.html> Freiburg: (28.05.2014).

Stadt Oldenburg (2010): *Rundfahrt – Exkursionsführer zur Radverkehrsförderung in Deutschland 2010*. Oldenburg.

## 6.2 Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: Modal Split der Stadt Freiburg 1982, 1999 und 2020 ..... | 6  |
| Abbildung 2: PKW-Dichte der Stadt Freiburg im Vergleich.....          | 7  |
| Abbildung 3: Blick ins Quartier.....                                  | 10 |
| Abbildung 4: Architektur im Quartier Vauban.....                      | 12 |
| Abbildung 5: Verkehrskonzept Quartier Vauban.....                     | 14 |
| Abbildung 6: Verkehrsberuhigung Quartier Vauban .....                 | 15 |
| Abbildung 7: Netzplan Freiburg (Stand: 15.03.2014).....               | 17 |
| Abbildung 8: Darstellung der Netzerweiterungen in Freiburg .....      | 18 |