

Stadtbahn Freiburg im Breisgau - Erfahrungsbericht -

Prof. Dr. Martin Haag

Bürgermeister für Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
der Stadt Freiburg im Breisgau

I. Freiburg – Einführung





I. Stadtbahn Freiburg – Ein Rückblick

Historischer Betriebsbeginn 1901



einzelne Streckenstilllegungen 1961



Quelle: Birmester, J. (1968). Zum Betriebsbeginn mit Bus und Bahn



I. Verkehrsentwicklung - Rückblick

- **1950er Jahre**
Wiederaufbau nach Kriegsende auf altem Stadtgrundriss
- **1960er Jahre**
Einwohnerwachstum, Anstieg Pkw-Besitz, Ausbau Straßennetz

- **1970er Jahre**
Entscheidung zu Erhalt der Straßenbahn, Fußgängerzone
- **1980er Jahre**
Eröffnung neuer Stadtbahnstrecken, Einführung Umweltschutzkarte
- **1990er Jahre**
integrierte Verkehrs- und Stadtplanung, Rieselfeld / Vauban, autofreie Wohngebiete, regionaler ÖPNV-Ausbau
- **2000er Jahre**
intensiver Ausbau Stadtbahnstrecken, Ausbau Radverkehr
- **seit 2010**
Mobilitätsmanagement, E-Mobilität, Lärmreduktionsplan, Luftreinhalteplan, Rad-Vorrang-Routen, Carsharing-(Mobi)-Stationen



I. Stadtbahn Freiburg – Entwicklung

Ausbau zum modernen Stadtbahnnetz seit 1983

- 44 km Streckennetz (Meterspur)
- 72 Stadtbahnwagen
- 7,5 – min Takt in Hauptverkehrszeit
- eigener Gleiskörper, LSA-Bevorrechtigung
- Rückgrat des städtischen ÖV:
83 % der Fahrgäste

Stadtbusse

- 135 km Busliniennetz
- 62 Busse
- im städtischen ÖPNV:
17 % der Fahrgäste



I. Stadtbahn Freiburg - Entwicklung



I. Stadtbahn Freiburg - Impressionen



I. Stadtbahn Freiburg – Impressionen Stadtmitte



I. Stadtbahn Freiburg – Impressionen Salzstraße



I. Stadtbahn Freiburg – Impressionen Rad-/Fußverkehr



II. Barrierefreiheit Stadtbahn - Bus



Stadtbahnnetz Freiburg:

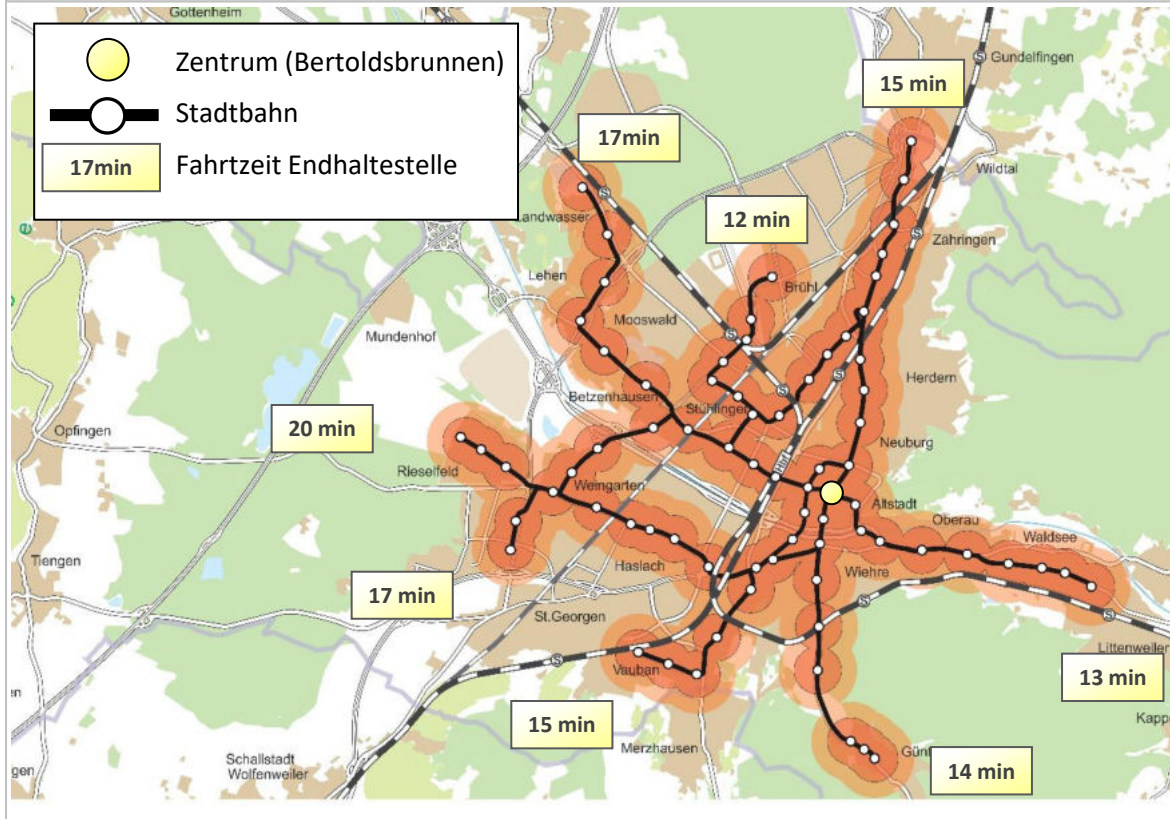
- Ca. 80 Haltestellen, fast alle barrierefrei
- Hohe Qualität, da alle Haltestellen seit dem erstem Neubau (1985) im Grundsatz barrierefrei gebaut wurden
- Abstimmung Fahrzeug Haltestelle optimal

Busnetz:

- 350 Haltestellen, davon ca. 40 mit Sonderbord und 60 mit erhöhtem Bordstein
- Ausbau erfolgt nach Prioritätenliste
- keine optimale Qualität für Fahrgäste



II. Stadtbahn Freiburg – Aktuelles Netz



aktuelles Stadtbahnnetz

- **Struktur**
dichte Haltestellenfolge (300 bis 500m)
mittlere Reisegeschw. (16 – 21 km/h)
dichte Taktfolge (5 bis 7,5-min-Takt)
- **Abdeckungsgrad**
80 % der Einwohner_innen mit sehr gutem (300m-Radius) oder gutem (500m-Radius) Zugang zum Stadtbahnssystem
- **Hohe Qualität**
Überwiegend eigener Gleiskörper oder Vorrangschaltung außerhalb der Innenstadt
Barrierefreiheit durchgängig

II. Im Verbund – regionaler ÖPNV

Regionaler Schienenverkehr

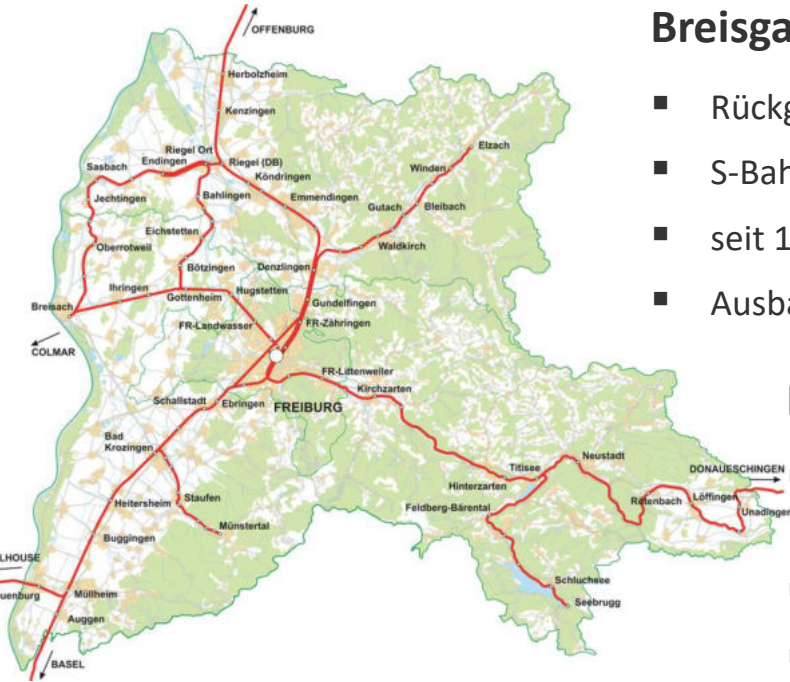
Breisgau-S-Bahn

- Rückgrat des ÖV in der Region
- S-Bahn-Qualität (30-min-Takt)
- seit 1997 Streckenverbesserungen
- Ausbauprogramm



Regionaler Busverkehr

- Abgestimmte Planung mit Schienenverkehr
- Zubringerfunktion Schiene
- Freizeitangebote

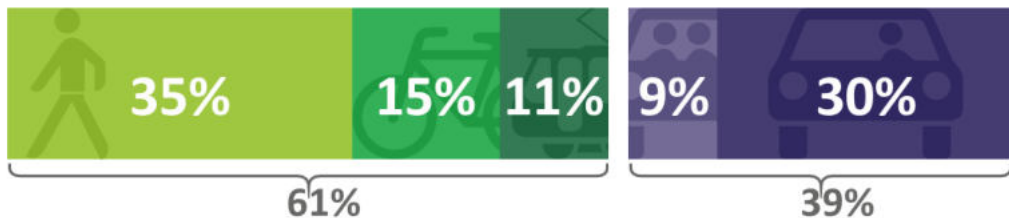


II. Mobilität in Freiburg - Veränderungen

Verkehrsmittelwahl der Freiburger Wohnbevölkerung im Binnenverkehr (%-Anteile)

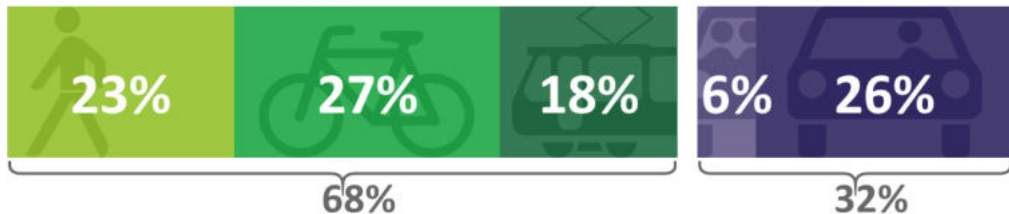
1982

183'000 Ew.



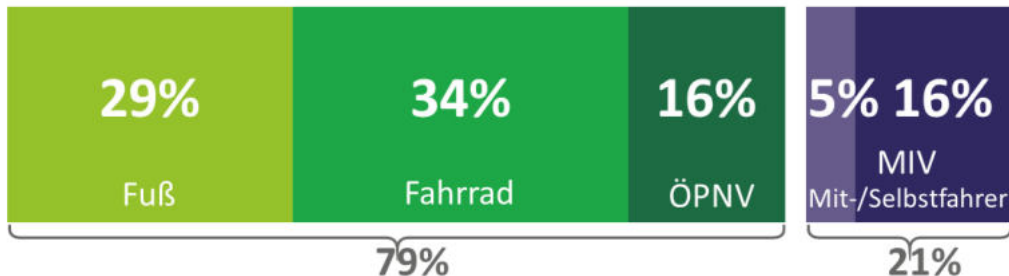
1999

196'000 Ew.

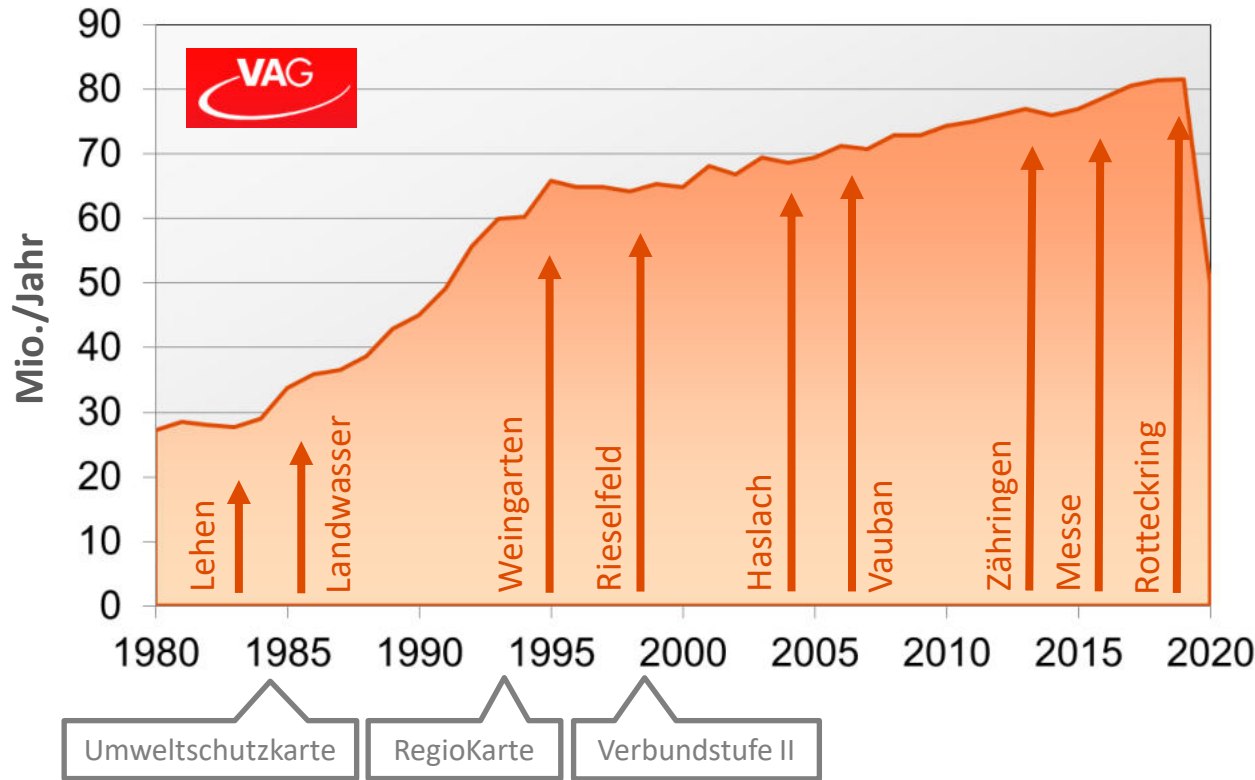


2016

227'000 Ew.



II. Fahrgastzahlen der Freiburger Verkehrs AG



Freiburger Verkehrs AG

- Entwicklung Fahrgastzahlen 1980 – 2020
- Fahrgastzahlen (2019) 82 Mio.
- Kostendeckung (2019) 79%
- Defizit (2019) 20,1 Mio. €

III. Die Zukunft: Planungsansätze

- **Verminderung**
des Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
„Stadt der kurzen Wege“
Stadtbahn als Motor der Stadtentwicklung
- **Verlagerung**
des Autoverkehrs zu umweltfreundlichen Verkehrsarten
Stadtbahn als Motor der Verkehrsentwicklung
und der „Verkehrswende“
- **Abwicklung/Gestaltung**
des notwendigen und nicht verlagerbaren Autoverkehrs



III. Die Zukunft: Stadt der kurzen Wege



Intakte Nahversorgung

Gute Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr



Voraussetzungen für die Stadt der kurzen Wege



Kompakte Siedlungsstrukturen:
Dichte + Urbanität - mit hoher Freiraumqualität

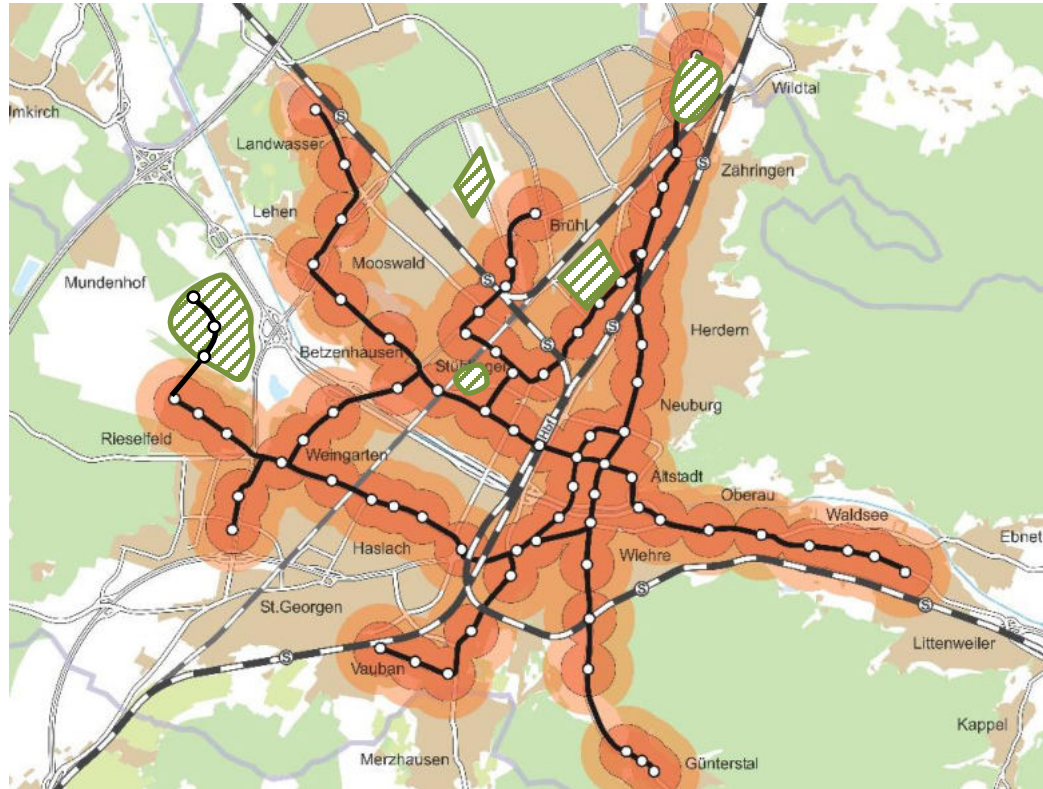


Abstimmung
Siedlungsentwicklung/ ÖPNV

Straßenräume mit
Aufenthaltsqualität



III. Die Zukunft: Stadtbahn und Stadtentwicklung



Stadtbahn als Rückgrat der Stadtentwicklung

- Neuer Stadtteil Dietenbach
- Quartier Kleinescholz
- Quartier Zähringen Nord
- GüterbahnhofAreal
- Neues Stadion für den SC Freiburg

III. Beispiel: Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung: Rieselfeld



Rieselfeld

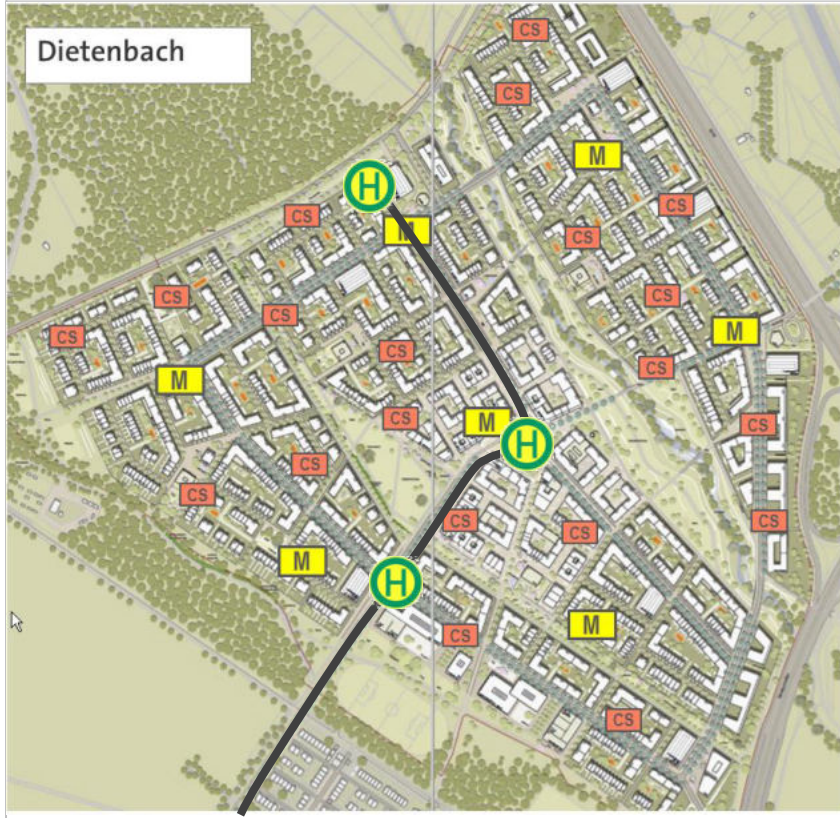
- Entwicklung 1993 -2006
- Stadtbahn schon bei Anfang der Besiedlung in Betrieb
- Straßen komplett Tempo 30
- ergänzend eigenständige Fuß- und Radwege

III. Neuer Stadtteil Dietenbach

- **Ein Stadtteil mit Charakter, urban und bunt**
Bezahlbares Wohnen
Klimaneutralität
- Grün und dem menschlichen Maßstab verpflichtet
- Mit einer eigenen starken eigenen Mitte versehen
- Mit Vierteln, in denen soziale Mischung entsteht
- Mit attraktiven und sehr vielfältigen Freiräumen
- Mit attraktiven Lagen und Grundstücken!
- Ein barrierefreier Stadtteil!



III. Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung: Dietenbach



Erschließung

- Stadtbahn-Verlängerung der Linie Rieselfeld
- Radanbindung (FR1, sowie Rieselfeld, Lehen)
- alle Straßen Tempo 30

Mobilitätskonzept

- private Stellplätze in Quartiersgaragen
- Pkw-Stellplätze: 0,5 (Zielwert)
- Rad-Stellplätze: 2,5 / Wohneinheit
- Carsharing: Zielgröße 100 Fahrzeuge
 - **M** 5 bis 10 Mobilpunkte
 - **CS** 20 wohnortnahe kleine Stationen
- Leihräder – Lastenräder

III. Stadtbahn Rotteckring – Platz der Alten Synagoge



Platz der Alten
Synagoge - 2012

- neue Fußgängerzone
- Verlagerung Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsachsen
- neue Stadtbahnlinie
- hochwertige Gestaltung



Platz der Alten
Synagoge - 2018

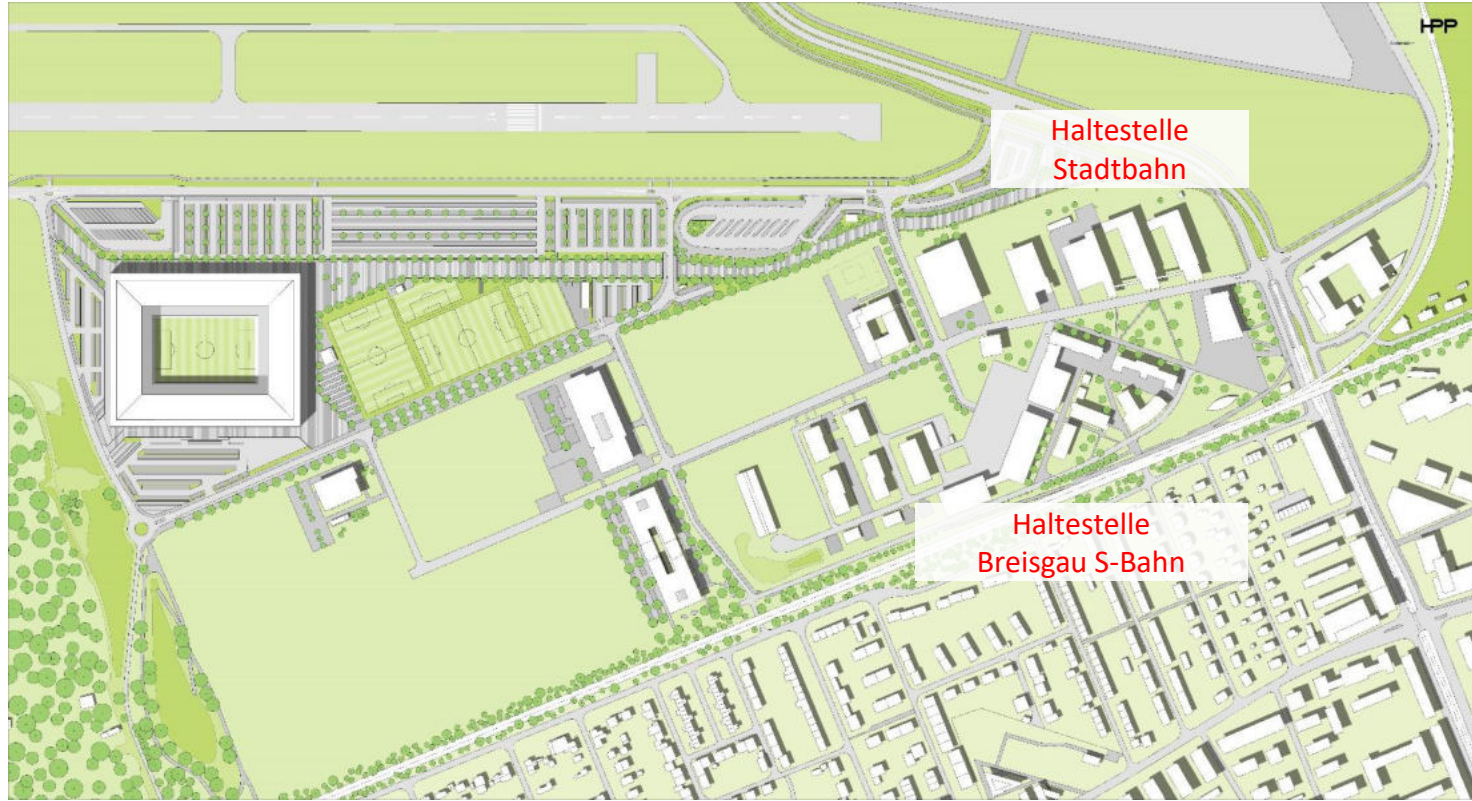
III. StadtbahnRotteckring



III. Beispiel: Stadion SC Freiburg



III. Beispiel: Stadion SC Freiburg



IV. Fazit

- Die Stadtbahn ist das urbane Verkehrsmittel
Nutzbar für alle Menschen in allen Lebenslagen
Leistungsfähig - Zuverlässig - Komfortabel - Schnell
Basis für einen attraktiven ÖPNV
- Die Stadtbahn ist das Rückgrat der Stadtentwicklung
Integriert sich in die Stadträume
Formt städtebauliche Strukturen
Wertet Quartiere und Lagen auf
Macht Standorte attraktiv für Investitionen
- Stadtbahn – Die Grundlage für die Mobilität der Zukunft!



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Prof. Dr.-Ing. Martin Haag
Bürgermeister für
Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.

Telefon: 0761-201-4000
Fax: 0761-201-4099
Mail: dezV@stadt.freiburg.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



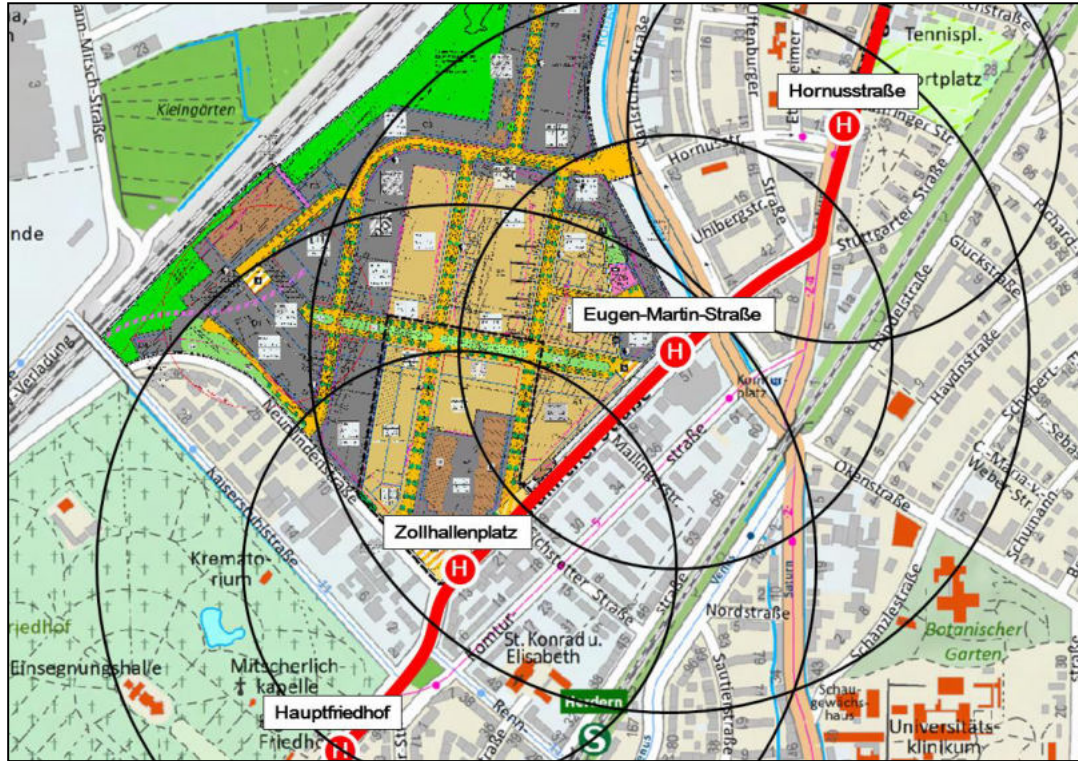
III. Beispiel: Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung: Vauban



Vauban

- 1992 Stadt erwirbt Gelände
- 1994 Städtebaulicher Wettbewerb
Stadtbahn = Rückgrat des Stadtteils
- 1994 Bürgerbeteiligung, autofreies Wohnen
- 1997 Entwicklung des „Autofrei-Konzepts“
- 1999 Bebauung beginnt
- 2006 Stadtbahn-Anschluss
- 2010 letzte Grundstücke werden bebaut

III. Güterbahnhof - Stadtbahn Waldkircher Straße



Stadtbahn Waldkircher Straße

- Erschließung des in Auf siedelung befindlichen Güterbahnhofareals (4.000 Arbeitsplätze, 3.800 Einwohner_innen)
- alte Trasse hatte Sanierungsbedarf
- barrierefreier und zeitgerechter Ausbau auf der neuen Trasse

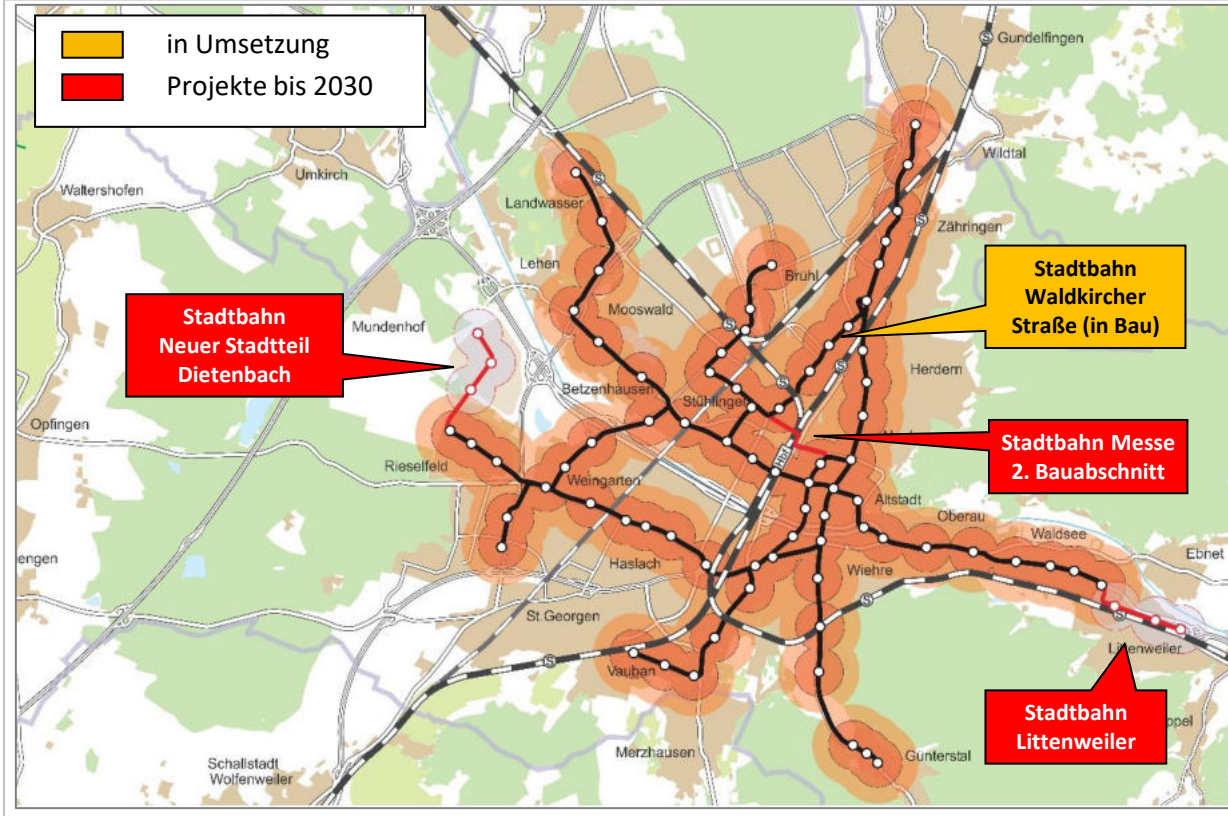
III. Güterbahnhof - Stadtbahn Waldkircher Straße (Inbetriebnahme 2023)



Planungsprinzip

- Stadtbahn mit eigenem Gleiskörper als Rasengleis
- Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen mit 2,00 m Breite
- Gehweg mit 2,00 bis 2,50 m Breite, gesicherte Querungen (LSA bzw. Zebrastreifen)
- ein Kfz-Fahrstreifen/Richtung, plus Abbiege-Fahrstreifen
- Baumreihen auf beiden Seiten

III. Die Zukunft: Aktuelle Projekte



Stadtbahn- Ausbauprogramm 2030

(Stand 2020)