

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

Nahverkehrsplan 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielsetzung	3
1.1	Einführung und Hinweise zum Verfahren	3
1.2	Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans	5
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
1.4	Organisation und Aufgabenträgerschaft im regionalen ÖPNV	7
2	Bestandsanalyse	9
2.1	Raum- und Verkehrsstruktur	9
2.1.1	Zentralörtliche Funktionen und Entwicklungsachsen	9
2.1.2	Verkehrsinfrastruktur	12
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	15
2.1.4	Arbeitsplätze und Pendlerverhalten	18
2.1.5	Schulstandorte und Schülerzahlen	19
2.1.6	Tourismus	20
2.2	Bestehendes ÖPNV-Verkehrsangebot	21
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	21
2.2.2	Stadtverkehr Freiburg	31
2.2.3	Regionalbusverkehr	38
2.2.4	Stadt- und Ortsbusverkehre	40

2.2.5	Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsangeboten	41
2.3	Folgerungen aus der Bestandsanalyse für die künftige ÖPNV-Planung	43
3	Vorgaben für das künftige Nahverkehrsangebot	47
3.1	Grundsätze	47
3.2	Zielkonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	47
3.3	Verkehrskonzept für den Stadtverkehr Freiburg	48
3.4	Verkehrskonzept für das Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	50
3.5	Verkehrskonzepte für Stadt- und Ortsverkehre	52
3.6	Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr	52
3.7	Barrierefreiheit im Nahverkehr	55
3.8	Tarifvorgaben	57
3.9	Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsträger sowie neue Mobilitätsformen und –angebote	58
3.10	Digitalisierung im ÖPNV	59
4	Linienbildung und Festlegung von Verkehrsbereichen (Linienbündel) im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	61
4.1	Linien im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)	61
4.2	Mindestbedienstandards im BREISGAU-BUS-Netz	64
4.3	Bildung von Verkehrsbereichen (Linienbündel)	65
4.4	Rechtliche Wirkung der Linienbildung und der Festlegung von Standards	66
4.5	Finanzierung des Angebots	67
4.6	Zeitplan zur Umsetzung	68
5	Strategische Umweltprüfung	69
	Verzeichnis der Anlagen	70
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	71
	Quellenangaben	72
	Abkürzungen	73

1. Rahmenbedingungen und Zielsetzung

1.1 Einführung und Hinweise zum Verfahren

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg vom 8. Juni 1995 haben die Stadt- und Landkreise in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Nahverkehrspläne (NVP) aufzustellen und diese in der Regel alle fünf Jahre bzw. bei Bedarf fortzuschreiben. Der NVP dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen für die Entwicklung des Nahverkehrsangebotes innerhalb der Laufzeit. Nach § 11 ÖPNVG können benachbarte Aufgabenträger einen gemeinsamen Nahverkehrsplan erstellen. Für die Stadt Freiburg und die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald nimmt der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) diese Aufgabe wahr (§ 2 Abs. 2 Zweckverbandssatzung).

Ziel ist, den öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen eines integrierten Gesamtsystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes gesichert und verbessert sowie den Belangen des Klima- und Umweltschutzes und der Sicherheit und Zugänglichkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird.

Gemäß § 12 ÖPNVG erfolgt die Aufstellung des Nahverkehrsplans durch Beschluss des Aufgabenträgers. Die Stadt Freiburg und die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen haben diese Aufgabe dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) übertragen. Der beschlossene Nahverkehrsplan ist dem Regierungspräsidium anzuzeigen. Das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde hat die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie vom 19.12.1996 zum „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept BREISGAU-S-BAHN 2005“ hatte der ZRF im Juni 1997 den Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) gemäß ÖPNV-Gesetz erstellt, der die langfristige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Verbandsgebiet abbildet. Im darauffolgenden Jahr wurde der erste Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum von 1998 bis 2003 erstellt. Die erste Fortschreibung erfolgte für die Jahre 2004 bis 2008. Nachdem sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF in der „Freiburger Erklärung“ im Dezember 2007 darauf verständigt

hatten, das Konzept BREISGAU-S-BAHN 2005 für den Zielhorizont 2020 weiterzuentwickeln, fiel die Entscheidung, den NVP zunächst nicht fortzuschreiben sondern die Gültigkeit zu verlängern bis die Planungen zur BREISGAU-S-BAHN 2020 hinreichend konkretisiert werden konnten. Ende 2013 verabschiedete die Verbandsversammlung des ZRF den Nahverkehrsplan für die Jahre 2014 bis 2017, der in einem bedarfsgerechten Umfang im Hinblick auf die Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN 2020 übergangsweise fortgeschrieben worden war. Im Jahr 2018 wurde dieser dann bis Ende 2020 verlängert, weil zu diesem Zeitpunkt die Ausbaumaßnahmen auf den S-Bahn-Strecken mit den entsprechenden Angebotsverbesserungen abgeschlossen sein sollten.

Mit der Umsetzung der Ausbaukonzeption auf der Ost-West-Achse zwischen dem Hochschwarzwald, Freiburg und dem Kaiserstuhl ab Dezember 2019 und der im Juni 2021 folgenden Strecke von Freiburg über Waldkirch nach Elzach sowie mit der Neuordnung der Schienenangebote im Rheintal ab Juni 2020 werden die im Schienenverkehr gesetzten Ziele des Konzepts BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu erreicht. In der Stadt Freiburg wurde das vom Gemeinderat 2013 beschlossene Stadtbahnausbauprogramm vorangetrieben und mit den Inbetriebnahmen der regional bedeutsamen Strecke „Stadtbahn Zähringen“ sowie der städtischen Projekten „Stadtbahn Messe“ und „Stadtbahn Rotteckring“ umgesetzt. Diese Schienen- und Stadtbahnstrecken bilden das verkehrliche Rückgrat im Verbandsgebiet.

Die Verbandsversammlung des ZRF hat am 19. Dezember 2018 die Verwaltung mit der Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans zum Dezember 2020 beauftragt.

Gemäß § 11 Abs. 3 des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er muss mindestens die folgenden Inhalte umfassen:

- Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens (Verkehrsprognose);
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg gibt darüber hinaus als Zielsetzung vor, dass die regionalen Leistungen des Personennahverkehrs auf der Straße auf das Grundangebot des Landes auf der Schiene auszurichten sind.

Mit dem Abschluss des Ausbaus bzw. der Elektrifizierung der Elztalbahn im Juni 2021 wird auf allen Strecken des Verbandsgebiets der vom Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bestellte Schienenverkehr mit durchweg elektrischen Zügen und erweiteretem Angebot aufgenommen sein. Dann können im Rahmen des integrierten Ansatzes im gesamten Verbandsgebiet Angebotsverbesserungen entsprechend der Philosophie „Zug und Bus aus einem Guss“ erfolgen und auf diesem Weg auch die Gemeinden abseits der Schienenstrecken von dem verbesserten Angebot auf der Schiene profitieren.

Aus den oben dargelegten Erwägungen ergibt sich, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan 2021 auch die bisher historisch gewachsenen Linienführungen und der Bedienungsumfang der Regionalbusse zu überarbeiten und neu zu definieren sind. Auf der Grundlage dieser Festlegungen im Nahverkehrsplan können dann schrittweise die Leistungen im Regionalbusverkehr durch die Aufgabenträger an die geänderten Anforderungen und Verkehrsbedürfnisse angepasst werden. Dabei sind die rechtlichen Vorgaben des Personenbeförderungs-, des Vergabe- und des europäischen Verkehrsrechts sowie die finanziellen Rahmenbedingungen der Aufgabenträger nach Abschluss der ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes Baden-Württemberg zu beachten.

1.2 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Die Gültigkeit des Nahverkehrsplans erstreckt sich auf das Gebiet der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie auf das Stadtgebiet von Freiburg. Dieser Zuschnitt entspricht dem Verbandsgebiet des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und gleichzeitig dem Verbundgebiet des Regio-Verkehrsverbunds Freiburg (RVF). Im Hinblick auf ÖPNV-Linien, welche die Grenze des Verbandsgebiets überschreiten, werden die Planungen mit den benachbarten Aufgabenträgern Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut, Schwarzwald-Baar-Kreis und Ortenaukreis abgestimmt. Der Nahverkehrsplan berücksichtigt zudem die Zielsetzungen der Landesplanung und der Regionalplanung.

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Europäische Parlament hat am 23. Oktober 2007 die bisher geltende EU-Verordnung 1191/69 aufgehoben und durch die EU-Verordnung 1370/2007 ersetzt. Mit dieser Verordnung ist die Stellung der Aufgabenträger deutlich gestärkt worden.

Grundsätzlich haben Vergaben von Verkehrsleistungen so zu erfolgen, dass sich alle in der EU ansässigen Verkehrsunternehmen um entsprechende Aufträge bewerben können. Dies erfordert, dass eine transparente, klare und diskriminierungsfreie Gewährung öffentlicher Zuschüsse und Leistungen, die beispielsweise für Verbundtarife, auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 oder im Rahmen einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 1370/2007 gewährt werden, sichergestellt ist. Dies gilt auch für Verkehre, die aufgrund der anfallenden Kosten und der erzielten Erträge (Tarifeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und gesetzliche Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr) von Unternehmen eigenwirtschaftlich ohne sonstige vertragliche öffentliche Zahlungen betrieben werden.

Das EU-Recht gilt unmittelbar. Der Bund hat deshalb das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorschriften der EU-Verordnung angepasst. In der EU-Verordnung 1370/2007 ist eine Übergangszeit von 10 Jahren für bestehende Verkehrsverträge festgelegt, die am 02. Dezember 2019 endete. Seitdem dürfen personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen und Verkehrsverträge nur noch im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 erteilt bzw. abgeschlossen werden.

Um auch künftig eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zu ermöglichen und die europarechtlichen Vorgaben zu erfüllen, ergibt sich die Notwendigkeit, im Nahverkehrsplan die vom jeweiligen Aufgabenträger gewünschten Anforderungen und Angebotsstandards im Sinne von Rahmenvorgaben zu definieren. Daran sind dann sowohl die Verkehrsunternehmen, die sich um Liniengenehmigungen bewerben wollen, als auch die Aufgabenträger gebunden.

Eine besondere rechtliche Situation besteht für das Gebiet, in dem die Freiburger Verkehrs AG (VAG) Verkehre betreibt. Dies betrifft neben dem eigentlichen Stadtgebiet von Freiburg auch Verkehre in den Gemeinden Gundelfingen, Horben und Umkirch. Hier hat die Stadt Freiburg

mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 12. Dezember 2017 eine Direktvergabe an die VAG als internen Betreiber für das gesamte Liniennetz der VAG umgesetzt.

1.4 Organisation und Aufgabenträgerschaft im regionalen ÖPNV

Die Zuständigkeit für das vielfältige Angebot von ÖPNV-Leistungen ist auf verschiedene Aufgabenträger verteilt. Der jeweilige Aufgabenträger bestimmt Art und Umfang der in seinem Zuständigkeitsbereich notwendigen Nahverkehrsleistungen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Baden-Württemberg. Für die regionalen Bus- und Straßenbahnverkehre liegt diese Funktion bei den jeweiligen Stadt- oder Landkreisen. Im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit der Aufgabenträger wurden mit wechselseitiger Zustimmung die so genannten „ausbrechenden Verkehre“, die über die Grenzen der Stadt Freiburg hinausführen, in die Direktvergabe der VAG integriert und umgekehrt die in das Stadtgebiet „einbrechenden“ Regionalbuslinien in die Zuständigkeit der beiden Landkreise gegeben.

Für die reinen innerörtlichen Verkehre oder für Verkehre zwischen den Ortsteilen einer Gemeinde (Nachbarschaftsverkehre) können Städte oder Gemeinden die Aufgabenträgerschaft übernehmen.

Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie die Stadt Freiburg haben einen Teil ihrer Aufgaben, insbesondere die Erstellung des Nahverkehrsplans, an den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) übertragen.

Neben die Aufgabenträger treten die im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen, die den öffentlichen Verkehr im Verbandsgebiet des ZRF betreiben, und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF).

Die seit dem 01. Januar 1994 bestehende Regio-Verkehrsverbund Freiburg Gesellschaft mbH (RVF) ist zuständig für die Bereiche Tarif, Einnahmenaufteilung sowie Fahrgastinformation/Marketing im Verbundraum. Im Rahmen des RVF ist auch die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und mit den Aufgabenträgern für den ÖPNV sowie mit dem ZRF organisiert. Der RVF setzt sich als Unternehmensverbund aus den regional tätigen Verkehrsunternehmen zusammen. 16 Unternehmen sind über 5 Gesellschafter

am RVF beteiligt. Drei kommunale Unternehmen aus Bad Krozingen, Breisach und Emmendingen ergänzen als assoziierte Mitglieder die Partner im Verbund.

Bereits 1991 wurde die RegioKarte eingeführt, die als einheitliche Monatskarte bei allen Verkehrsunternehmen in der Stadt Freiburg und den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald gilt. Dieses einheitliche und preiswerte Angebot hat wesentlich den Erfolg des Nahverkehrs in der Region begründet. Zum 01. August 1996 trat dann der umfassende Verbundtarif für alle Fahrscheinarten in Kraft. Mit über 100 Mio. € Umsatz im Jahr 2018 ist der ÖPNV im Verbandsgebiet des ZRF ein bedeutender regionaler Wirtschaftsfaktor.

Die Verkehrsunternehmen im RVF setzen insgesamt 372 Busse, 67 Stadtbahnen und 136 Regionalbahnen ein und erbringen damit rund 25,5 Mio. Linienkilometer pro Jahr.

Nach Berechnungen des RVF auf der Basis standardisierter Nutzungshäufigkeiten werden pro Jahr rund 123 Mio. Fahrten mit den Verkehrsmitteln des RVF unternommen. Seit Einführung der RegioKarte im Jahr 1991 hat sich die Zahl der Fahrgäste um fast 80% erhöht.

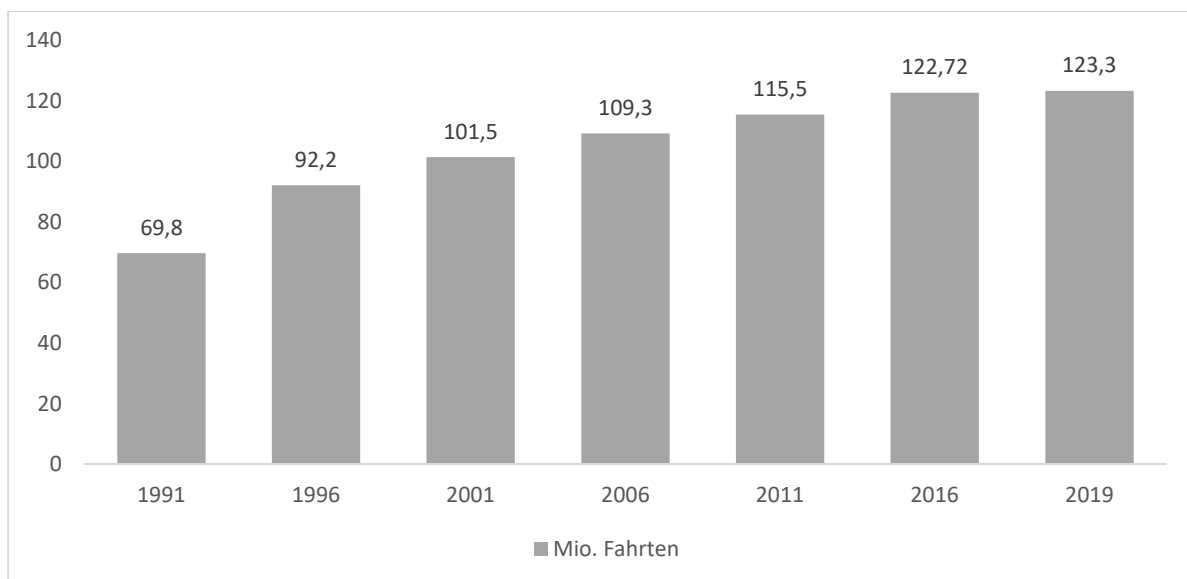


Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RVF in Mio. Fahrten

Am stärksten nachgefragt von allen RVF-Tarifen ist die RegioKarte Erwachsene, von der im Jahr 2019 insgesamt 892.359 Stück verkauft wurden. Hinzu kommen noch 481.646 verkaufte RegioKarten Schüler und die Semesterticketes. Mittlerweile nutzen über 90% aller Fahrgäste eine RegioKarte. Setzt man die Gesamtzahl der verkauften Zeitkarten in Relation zur Einwohnerzahl in der Region, ergibt sich, dass ein Anteil von rund 20% der Bevölkerung die

Zeitkartenangebote (RegioKarte und Semesterticket) nutzt. Das ist ein bundesweit sehr hoher Wert. Zusätzlich werden pro Jahr ca. 5,3 Mio. Einzelfahrscheine über alle drei Preisstufen im Verbundgebiet verkauft. Hinzu kommen noch 24h-Karten und sonstige Fahrscheine (u.a. Kombi-Tickets, KONUS-Fahrscheine und Baden-Württemberg-Tickets), so dass sich etwa 8,7 Mio. verkaufte Fahrscheine pro Jahr ergeben.

Eine stetig steigende Bedeutung hat seit einigen Jahren der Verkauf von MobilTickets. Das sind RVF-Tarife, die über die Apps von RVF und VAG per Smartphone erworben werden können. Die jährlichen Zuwachsraten liegen bei über 40%. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 225.000 Fahrscheine über das Handy erworben.

2. Bestandsanalyse

2.1 Raum- und Verkehrsstruktur

Die zwischen den Städten, Gemeinden und Teilregionen sehr unterschiedliche und ausgesprochen stark differenzierte Struktur des Verbandsgebietes stellt eine Herausforderung für die Entwicklung eines bedarfsgerechten, zukunftsorientierten Systems für den Öffentlichen Personennahverkehr dar.

Das Verbandsgebiet ist gekennzeichnet durch stark gegliederte Natur- und Landschaftsräume. In west-östlicher Richtung sind dies folgende:

- Oberrheingraben mit dem Kaiserstuhl-Tuniberg-Gebiet
- Vorbergzone einschließlich der großen von der Rheinebene ausgehenden Nebentäler der Rheinzufüsse Elz und Dreisam
- Schwarzwald

2.1.1 Zentralörtliche Funktionen und Entwicklungsachsen

Insgesamt setzt sich das Verbandsgebiet aus 74 Gemeinden und Städten in den beiden Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen und aus der Stadt Freiburg zusammen. Diese gehören nach den Raumkategorien des Landesentwicklungsplans sowohl zum Verdichtungsraum Freiburg oder zu dessen Randzone als auch zum ländlichen Raum im engeren Sinn.

Den Gemeinden werden im Rahmen des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans unterschiedliche Funktionen zugeordnet. Neben dem Oberzentrum Freiburg sind im Landesentwicklungsplan die Mittelzentren Bad Krozingen/Staufen, Breisach, Emmendingen, Müllheim, Titisee-Neustadt und Waldkirch definiert.

Unterzentren sind nach den Festsetzungen des Regionalplans Denzlingen, Elzach, Endingen, Herbolzheim/Kenzingen, Kirchzarten und Neuenburg.

Kleinzentren sind Bötzingen, Gundelfingen, Heitersheim, Hinterzarten, Lenzkirch, Löffingen, Merzhausen, Schluchsee, Teningen und Vogtsburg.

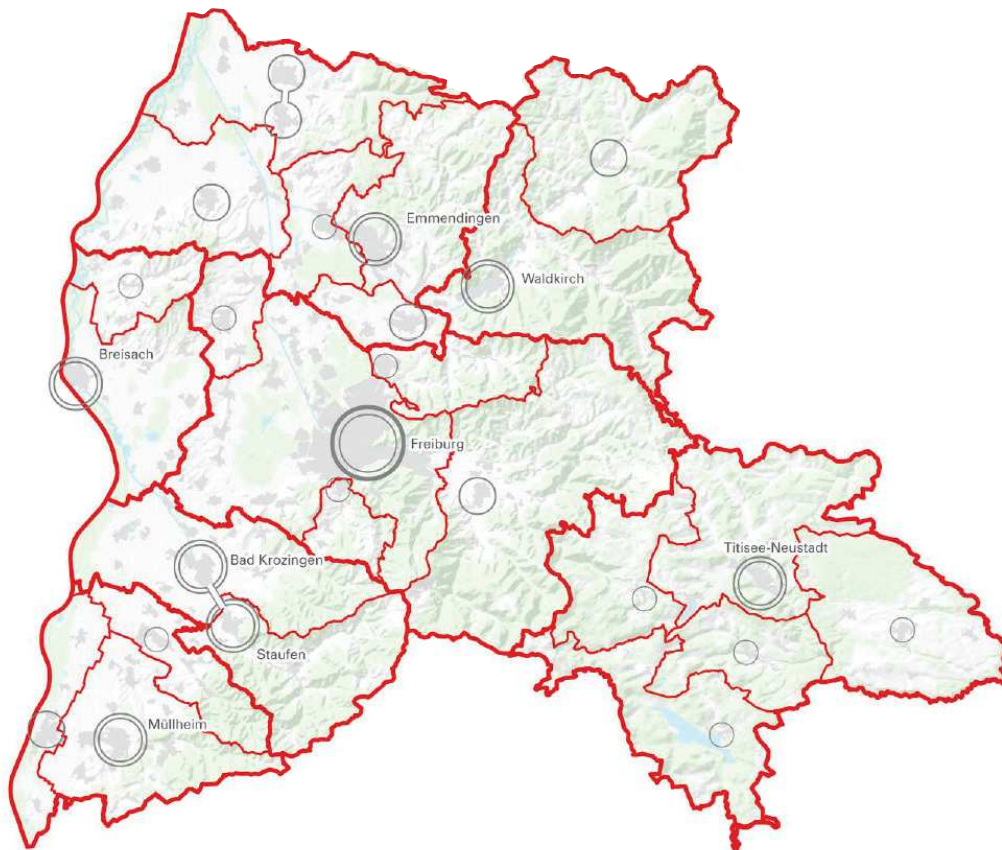


Abbildung 2: Verflechtungsbereiche der Mittel-, Unter- und Kleinzentren

Die Mittelzentren Bad Krozingen/Staufen, Breisach und Müllheim sowie Emmendingen (mit Teningen und Endingen) weisen besondere Verflechtungen mit dem Elsass auf und erfüllen teilweise Versorgungsfunktionen für die benachbarten Teilräume jenseits des Rheins. Gleiches gilt für das Unterzentrum Neuenburg am Rhein.

Die Gemeinden Bad Bellingen und Schliengen (beide Landkreis Lörrach) weisen ausgeprägte Verflechtungen mit dem Mittelzentrum Müllheim auf.

Folgende Landesentwicklungsachsen sind in der Landesentwicklungsplanung und nachfolgend im Regionalplan des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein definiert:

- Freiburg - Gundelfingen - Denzlingen - Emmendingen - Teningen - Kenzingen - Herbolzheim (- Ettenheim - Lahr - Offenburg)
- Freiburg - Gundelfingen - Denzlingen - Waldkirch - Elzach (- Haslach/Hausach/Wolfach - Freudenstadt)
- Freiburg - Kirchzarten - Hinterzarten - Titisee-Neustadt - Löffingen (- Donaueschingen)
- Freiburg - Bad Krozingen/Staufen - Heitersheim - Müllheim (- Lörrach/Weil am Rhein)
- Freiburg - Bötzingen - Breisach (- Colmar)

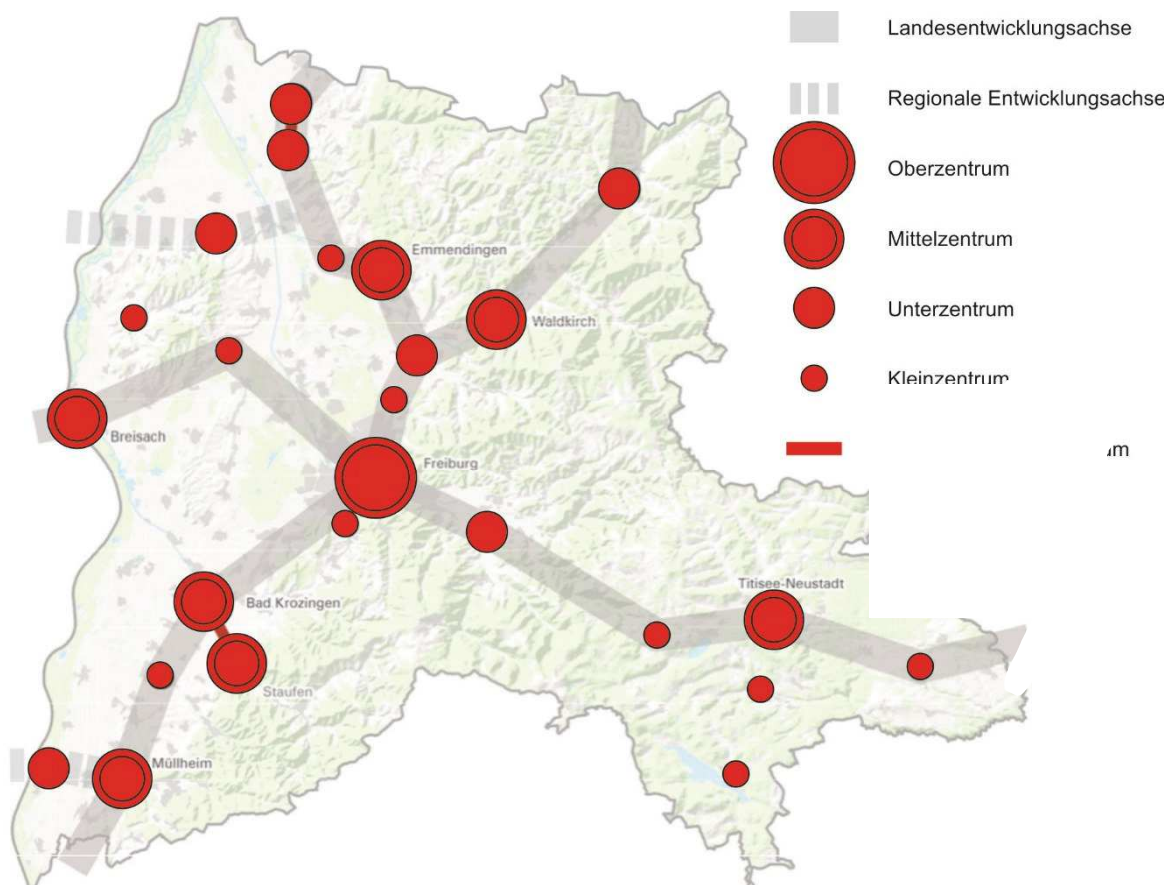


Abbildung 3: Entwicklungsachsen und Zentrale Orte im Verbandsgebiet des ZRF

In Ergänzung zu diesen Landesentwicklungsachsen definiert der Regionalplan folgende regionale Entwicklungsachsen:

- Emmendingen - Teningen - Endingen - Sasbach (- Sélestat)
- Müllheim - Neuenburg (- Mulhouse)

Die Entwicklungsachsen orientieren sich an der gewachsenen Siedlungs- und Verkehrsstruktur der Region und bieten wichtige Entwicklungspotentiale für

- den grenzübergreifenden Leistungsaustausch (insbesondere in Ost-West-Richtung über den Rhein nach Frankreich und über den Schwarzwald) und
- die innere Erschließung der Region und den Anschluss ländlicher Teilräume an die großen Verkehrsinfrastrukturen im Rheintal sowie eine integrierte Siedlungs- und Nahverkehrsplanung.

Die regionalen Entwicklungsachsen sind zudem mit den Achsen in den Nachbarräumen abgestimmt.

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Verkehrswege

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur folgt im Wesentlichen den dargestellten Entwicklungsachsen. Dabei ist die Region bisher vor allem durch die Hauptverkehrsachsen Rheintalbahn und Autobahn A 5 bestimmt. Das Verbandsgebiet ist dank der Lage an diesen wichtigen europäischen Verkehrswegen in Nord-Süd-Richtung gut zu erreichen. Ost-West-Verbindungen, z.B. über die B 31 und die B 294 bzw. die Höllentalbahn, und grenzüberschreitende Verbindungen sind dem gegenüber deutlich schlechter entwickelt.

Die starke Gliederung des Landschaftsprofils in den Seitentälern der Rheinebene und im Hochschwarzwald erschwert zusätzlich die Erschließung für den Schienen- und Straßenverkehr und damit auch für den straßengebundenen ÖPNV (z.B. Einschränkungen für den Buseinsatz, fehlende Wende- und Umfahrungsmöglichkeiten u.ä.).

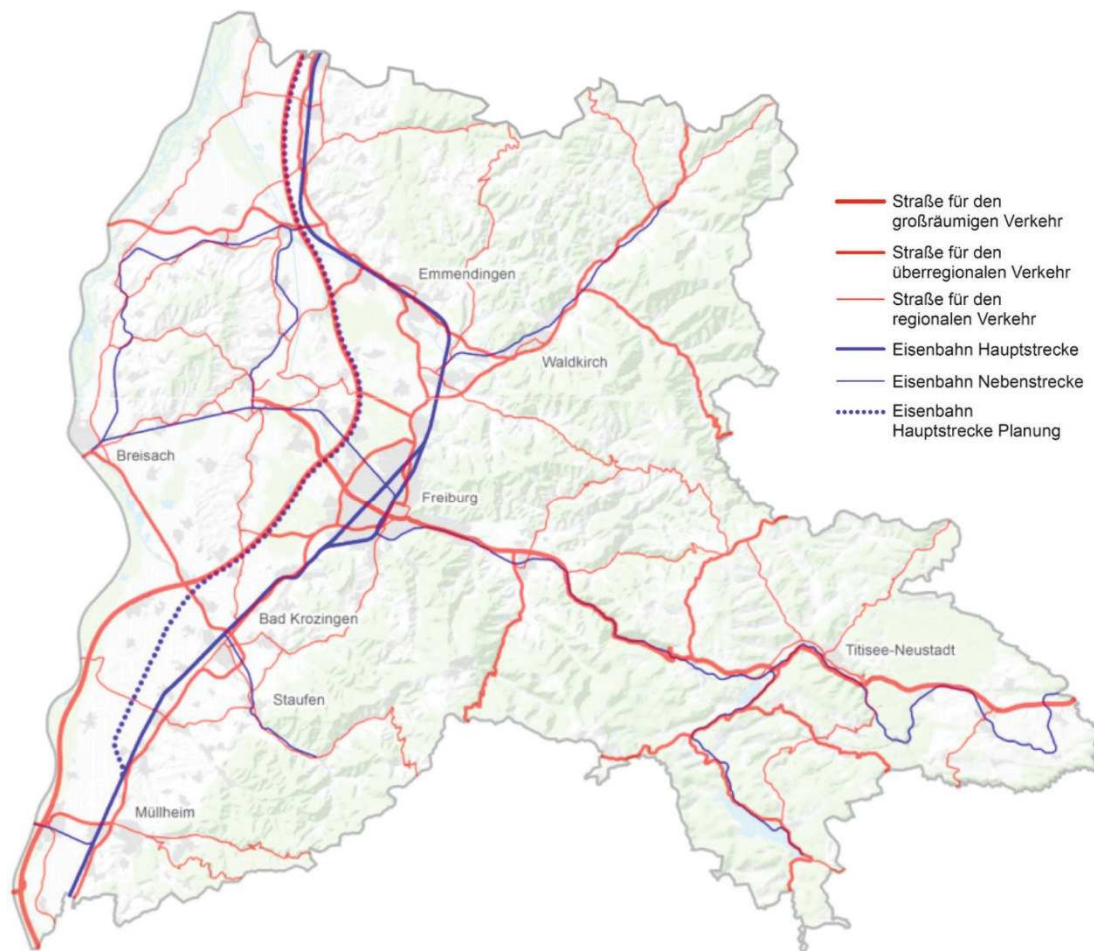


Abbildung 4: Funktionales Straßen- und Schienennetz im Verbandsgebiet des ZRF

Eisenbahnnetz

Von besonderer Bedeutung für die Verkehrserschließung der Region ist der Schienenverkehr. Im Verbandsgebiet verlaufen 9 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) genutzte Schienenstrecken mit einer Gesamtstreckenlänge von mehr als 220 km. Nicht vom Personenverkehr befahren wird derzeit die ca. 10 km lange Güterumgebungsbahn in Freiburg zwischen Gundelfingen und dem Abzw. Leutersberg/Schallstadt. Abgebaut sind die Strecken Breisach - Volgelsheim (- Colmar), Kappel-Gutachbrücke - Lenzkirch (- Bonndorf), Staufen - Sulzburg und Müllheim - Badenweiler.

Die Rheintalbahn gehört zu den am stärksten befahrenen Strecken der Deutschen Bahn. Sie ist im Bereich des Verbandsgebiets derzeit nur zweigleisig ausgebaut und nimmt neben dem Regionalverkehr vor allem nationale und internationale Fernverkehrszüge (ICE, IC, ECE, EC,

NJ und TGV) sowie eine Vielzahl an Güterzügen auf. Der Mischverkehr führt zu Angebotslücken und Abweichungen von Taktlagen beim Regionalverkehr und neigt im täglichen Ablauf zu Verspätungen, was die Qualität der Anschlusssicherung erheblich beeinträchtigt. Aus diesem Grund laufen Planungen, den Korridor zwischen Karlsruhe und Basel grundsätzlich viergleisig auszubauen. Erste Abschnitte sind bereits fertiggestellt. Diese liegen jedoch außerhalb des Verbandsgebiets, so dass sie nicht die notwendige Entlastung für den Bereich des ZRF bringen.

Seit Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans konnten im Rahmen des Projektes BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu, folgende Eisenbahnstrecken ausgebaut und – wo noch notwendig - elektrifiziert und barrierefrei gestaltet werden:

- Drei-Seen-Bahn (Titisee - Seebrugg) und Müllheim - Neuenburg (Grenze) im Jahr 2016
- Höllentalbahn West (Freiburg Hbf - Titisee) und Kaiserstuhlbahn Ost (Gottenheim – Riegel Ort) im Jahr 2018
- Höllentalbahn Ost (Neustadt - Donaueschingen), Kaiserstuhlbahn West (Breisach - Riegel-Malterdingen) im Jahr 2019
- Breisacher Bahn (Freiburg Hbf – Breisach) im Jahr 2019 bzw. 2020
- Elztalbahn (Freiburg Hbf – Elzach) im Jahr 2021

Eine zweite Ausbaustufe des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 umfasst im Bereich S-Bahn insbesondere solche Maßnahmen, die aus technischen oder betrieblichen Gründen abhängig sind vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn und daher nicht bis 2020 fertig gestellt werden konnten oder die aus finanziellen Gründen vorerst zurückgestellt werden mussten.

Bahnhöfe/Haltestellen

Im Zuge der Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN konnten bereits die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte an den Schienenstrecken in der Region barrierefrei ausgebaut werden. Den Anfang machten 1998 bzw. 2002 die sogenannten Pilotstrecken Breisacher Bahn und Elztalbahn gefolgt von der Kaiserstuhlbahn. Weitere Maßnahmen waren die Münstertalbahn (2013), sowie die weiteren Strecken im Rahmen des oben dargestellten Ausbaus.

Nur entlang der Rheintalstrecke ist die vollständige Barrierefreiheit - abgesehen von wenigen Ausnahmen, z.B. in Emmendingen - bislang nicht hergestellt. Erst mit dem Umbau der Bahnstationen im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn bzw. der Ertüchtigung der

Altstrecke in der Freiburger Bucht ist damit zu rechnen, dass diese Defizite behoben werden. Dies gilt insbesondere auch für den Hauptbahnhof in Freiburg als zentraler Verknüpfungspunkt für die Angebote des Fern- und Nahverkehrs im Verbandsgebiet. Hier besteht allerdings Konsens, dass eine barrierefreie Gestaltung vorgezogen werden soll. Eine Erschwernis bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit stellen auch unterschiedliche Vorgaben von Bund und Land zu der Bahnsteighöhe dar, was bei Bahnsteigen, die auch dem Fernverkehr dienen, zu abweichenden Bahnsteighöhen führt. Eine Übersicht über den Ausbauzustand und die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbandsgebiet enthält die Stationsdatenbank der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unter www.nvbw.de/aufgaben/stationsdatenbank/.

Haltestellenkataster Busverkehr

Bezüglich der Bushaltestellen wurde beginnend ab Mai 2015 gemeinsam mit dem RVF und mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen ein Haltestellenkataster erstellt. Dabei wurden alle 1.465 Haltestellen im Verbandsgebiet erfasst und auf bestehende oder fehlende Barrierefreiheit hin überprüft. Aufbauend auf diesen Analysen wurden die Bushaltestellen kategorisiert und daraus Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit entwickelt. Die Verkehrsunternehmen haben sich verpflichtet, die Angaben jeweils bei Bedarf zu aktualisieren, d.h. wenn sich Änderungen ergeben haben. Das Kataster kann online auf der Homepage des ZRF eingesehen werden unter www.zrf.de.

2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Das Verbandsgebiet des ZRF weist eine Fläche von 2.210 km² mit 661.204 Einwohnern (Stand 31. Dezember 2019) auf. Davon entfallen die nachfolgenden Anteile auf die drei Verbandsmitglieder:

Gebiet	Einwohner	Fläche	Bevölkerungsdichte*
		km ²	Einwohner/km ²
LK Breisgau-Hochschwarzwald	263.601	1.378	191
LK Emmendingen	166.408	679	245
Stadt Freiburg	231.195	153	1.501
Verbandsgebiet des ZRF	661.204	2.210	299*

Tabelle 1: Fläche, Einwohner und Bevölkerungsdichte je Verbandsmitglied des ZRF (Stand 31. Dezember 2019)

* Landeswert: 311 Einwohner/km²

Die Bevölkerungszahl im Verbandsgebiet hat in den letzten Jahrzehnten von 461.000 Einwohner im Jahr 1970 auf mehr als 661.000 Einwohner im Jahr 2019 kontinuierlich zugenommen. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat Prognosen erstellt, wie sich die Bevölkerung in den Städten und Gemeinden voraussichtlich entwickeln wird. Dabei ergibt sich auch für die mittelfristige Zukunft ein kontinuierliches Wachstum auf mehr als 674.000 Einwohner im Jahr 2035, was einer weiteren Steigerung von insgesamt rund 2,5% entspricht. Aus regionaler Sicht kann aber auch ein deutlich stärkeres Wachstum nicht ausgeschlossen werden, weil die Prognosen nach den Erfahrungen in den letzten Jahren regelmäßig übertroffen wurden. Dabei ergeben sich aber deutliche regionale Unterschiede. Während die Bevölkerungszunahme etwa in der Stadt Freiburg im fraglichen Zeitraum bei mehr als 4% liegen soll, geht das Statistische Landesamt für einzelne Gemeinden in ländlichen Bereichen von einer im Wesentlichen gleichbleibenden oder nur schwach steigenden Einwohnerzahl aus.

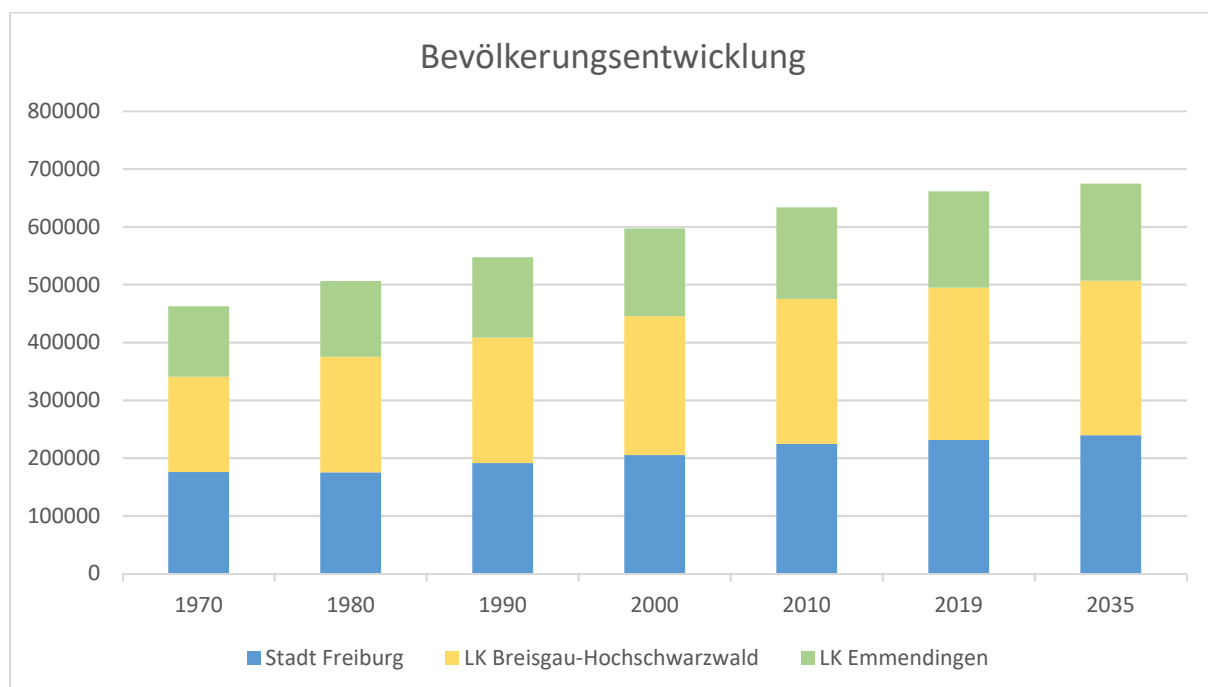


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Verbandsgebiet des ZRF

Auch wenn diese Prognosen naturgemäß mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind, zeigen sie doch für die Region nicht nur eine weitere kontinuierliche Zunahme der Gesamtbevölkerung, sondern auch einen fortschreitenden Wandel in der Bevölkerungs- und Altersstruktur.

Die Altersstruktur der Bevölkerung hat sich dabei bereits in der Vergangenheit erheblich geändert. Dieser Wandel wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen und beschleunigen. Die auf Daten des Statistischen Landesamtes basierende Prognose in der nachfolgenden Tabelle 3 zeigt, dass sich zwar der Anteil (und die absolute Zahl) der Kinder und Jugendlichen nicht wesentlich verringern wird. Allerdings wird es eine Zunahme älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen geben, vor allem von Hochbetagten.

	im Jahr	sind ... % der Bevölkerung im Alter von				Gesamt
		unter 18	18–45	45–65	über 65	
		%	%	%	%	%
LK Breisgau-Hochschwarzwald	2017	17,4	30,8	30,4	21,4	100
	2035	16,9	29,5	24,8	28,8	100
LK Emmendingen	2017	17,3	30,9	31,2	20,6	100
	2035	16,7	29,1	25,0	29,2	100
Stadt Freiburg	2017	15,9	43,4	24,4	16,3	100
	2035	15,2	42,5	21,2	21,1	100
Verbandsgebiet des ZRF	2017	16,8	35,2	28,5	19,5	100
	2035	16,3	34,0	23,6	26,1	100

Tabelle 2: Entwicklung der Altersstruktur im Verbandsgebiet des ZRF - demographischer Wandel

Der demographische Wandel ist deshalb ein zentrales gesellschaftspolitisches Thema und Handlungsfeld besonders in vielen ländlichen Teilräumen des Verbandsgebiets. Dabei kommt der Sicherung und Erreichbarkeit und einer zukunftsfähigen Gestaltung der Standorte der privaten und öffentlichen Daseinsvorsorge eine besondere Bedeutung zu. Die Versorgungsinfrastruktur gerade in ländlichen Bereichen des Verbandsgebiets unterliegt in den letzten Jahren erheblichen Änderungen. Es ist zu beobachten, dass wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsangebote zunehmend nur noch in den Mittelzentren oder an wenigen zentralen

Standorten zur Verfügung stehen. Gerade auch für junge Menschen und junge Familien kann ein gutes ÖPNV-Angebot die Attraktivität des ländlichen Raumes stärken und der zu beobachtenden zunehmenden „Überalterung“ ausserhalb der Verdichtungsräume entgegenwirken. Auch aus diesem Grund ist ein leistungsfähiger ÖPNV, der auch in der Fläche zumindest ein Grundangebot sicherstellt, eine Notwendigkeit.

2.1.4 Arbeitsplätze und Pendlerverhalten

Die wirtschaftliche Entwicklung im Verbandsgebiet insgesamt war in den Jahren 2010 bis 2018 durch eine starke Zunahme der Erwerbstätigenzahlen gekennzeichnet.

Gebiet	Erwerbstätige		Veränderung	
	2010	2018	absolut	in %
LK Breisgau-Hochschwarzwald	106.000	121.300	15.300	14,4
LK Emmendingen	67.100	76.900	9.800	14,6
Stadt Freiburg	139.700	177.200	37.500	26,8
Verbandsgebiet des ZRF	312.800	375.400	62.600	20,0

Tabelle 3: Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Verbandsgebiet des ZRF

Im Oberzentrum Freiburg hat die Zahl der Erwerbstätigen mit +37.500 absolut am stärksten zugenommen. Bezogen auf die Gesamtzahl der Beschäftigten war die Entwicklung jedoch etwas schwächer als in den umgebenden Landkreisen.

Noch stärker als die Zahl der Erwerbstätigen hat die Zahl der Pendler im Verbandsgebiet im gleichen Zeitraum zugenommen. Im Schnitt arbeiten etwa 27 % der Beschäftigten im Verbandsgebiet ausserhalb ihres jeweiligen Wohnort-Stadt- oder -Landkreises. So gehört die Stadt Freiburg z. B. nach einer Untersuchung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2019 zu den 15 stärksten Arbeitsmarktzentren des Landes.

Die Beschäftigten- und Pendlerentwicklung zeigt im Betrachtungszeitraum seit 2010 eine sehr dynamische Entwicklung, die auch in Zukunft anhalten wird und somit für das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel von erheblicher Relevanz ist. Die Region ist daher auch wirtschaftlich auf ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot angewiesen.

Einen guten Eindruck von den regionalen Verkehrsverflechtungen gibt die nachfolgende Abbildung, die aus den Daten der Verkehrserhebung 2016 für einen durchschnittlichen Werktag ermittelt wurde.

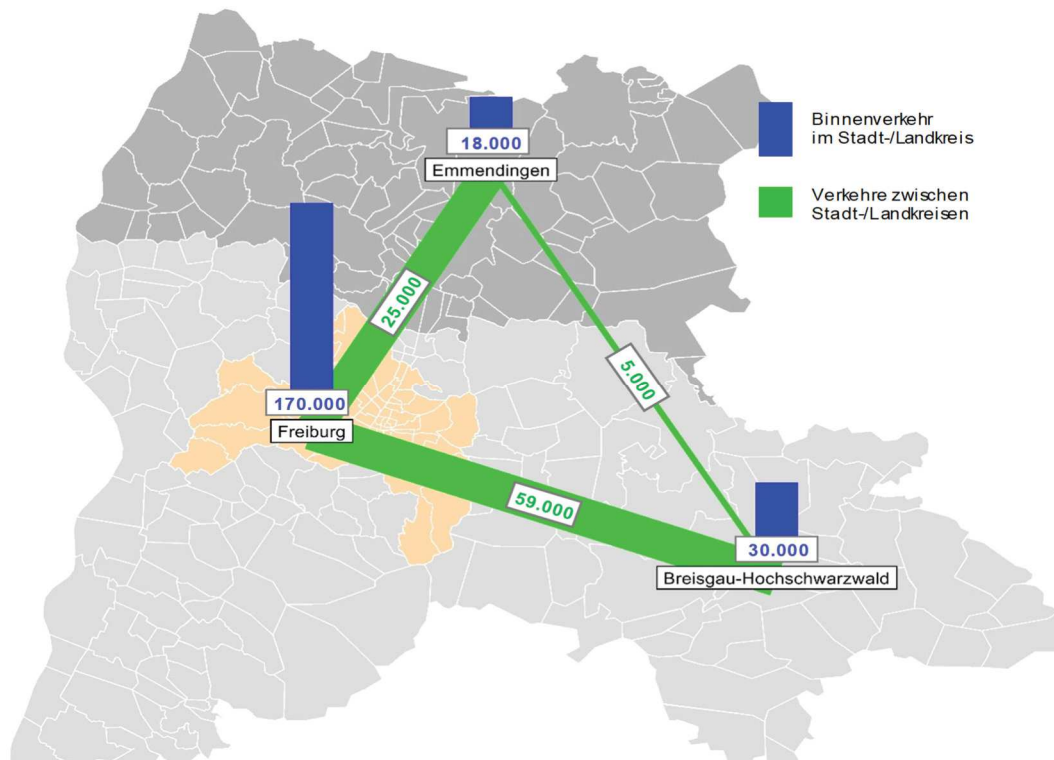


Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen im Quell-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften (Tageswert Montag – Freitag)

2.1.5 Schulstandorte und Schülerzahlen

Ein wesentlicher Teil der Fahrgäste mit rund 35% sind Schüler, Auszubildende und Studierende. Mit rund 25.000 Studentinnen und Studenten ist die Albert-Ludwigs-Universität Freiburg die mit Abstand größte Bildungseinrichtung im Verbandsgebiet. Zugleich ist sie - zusammen mit den Universitätskliniken - auch der größte Arbeitgeber mit über 17.000 Beschäftigten.

Die Entwicklung der Schulstruktur war in den letzten Jahren dadurch gekennzeichnet, dass vor allem im Bereich der weiterführenden Schulen eine zunehmende Konzentration auf eine reduzierte Anzahl von Standorten erfolgt ist. Diese Entwicklung wird weiter anhalten. Damit aber legen in diesem Bereich immer mehr Kinder und Jugendliche den Schulweg mit dem ÖPNV zurück. Dem muss auch die ÖPNV-Planung Rechnung tragen. So ist die Entwicklung der

Schülerzahlen an den einzelnen Standorten, besonders die der weiterführenden Schulen, bei der Planung eines bedarfsgerechten ÖPNV ein wichtiger Faktor. Allerdings gilt auch umgekehrt, dass bei den künftigen Schulentwicklungsplanungen der Schulträger für die Schulstandorte die Belange und Möglichkeiten des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden müssen. Es ist deshalb vermehrt erforderlich, abgestimmte Schulzeitenkonzepte (Schulbeginn, Schulende) zwischen Schulen, Schulträgern und den Aufgabenträgern im ÖPNV auch regional in den Blick zu nehmen.

Eine Übersicht zu den Schulstandorten im Verbandsgebiet bietet die nachfolgende Abbildung.

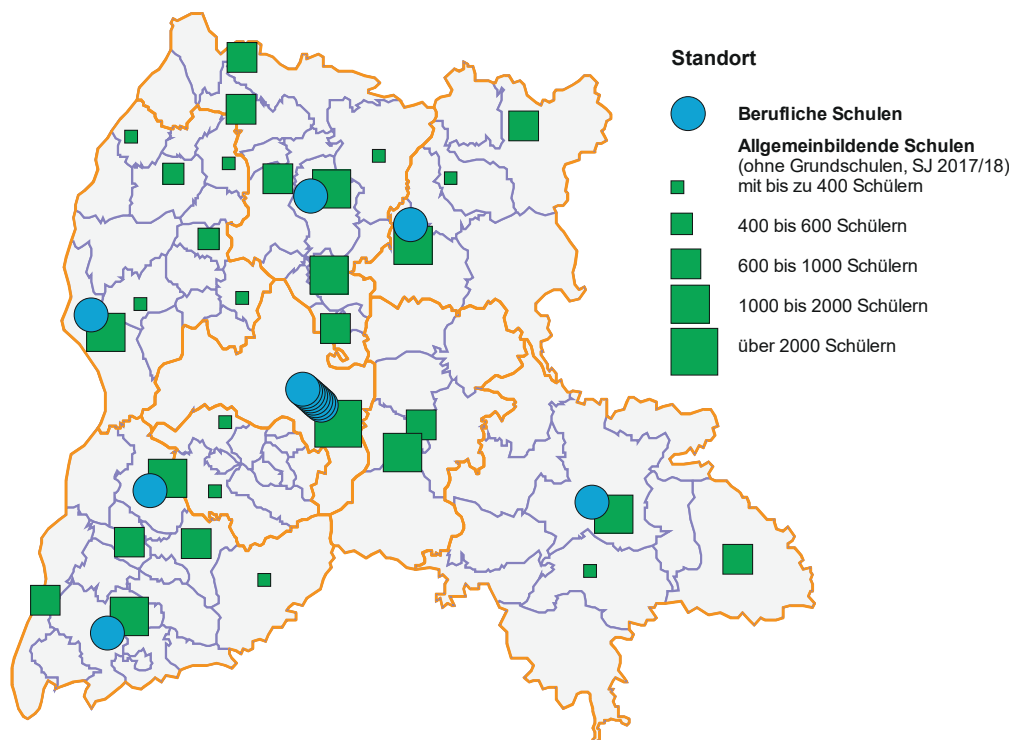


Abbildung 7: Schulstandorte im Verbandsgebiet des ZRF

2.1.6 Tourismus

Das Verbandsgebiet gehört zu den beliebtesten touristischen Zielen in der Bundesrepublik Deutschland. Insgesamt gab es im Jahr 2019 nach Angaben des Statistischen Landesamts im Verbandsgebiet rund 7,5 Mio. Übernachtungen. Davon entfielen 66% auf das Gebiet des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald, 9% auf den Landkreis Emmendingen und 25% auf die Stadt Freiburg. Bezogen auf die Einwohnerzahl liegt der Landkreis Breisgau-

Hochschwarzwald mit 18,6 Übernachtungen pro Einwohner und Jahr an der Spitze in Baden-Württemberg. In der Stadt Freiburg liegt der Wert bei 7,4 Übernachtungen pro Einwohner und Jahr und im Landkreis Emmendingen bei 4,0. Eine wichtige Rolle für den ÖPNV spielt hierbei auch das umlagefinanzierte KONUS-System. Die Gäste der teilnehmenden Gemeinden und Beherbergungsbetriebe dürfen mit ihrer Gästekarte die ÖPNV-Angebote in der Ferienregion Schwarzwald kostenfrei nutzen. Der Geltungsbereich erstreckt sich von Pforzheim bis Basel und von Karlsruhe bis Waldshut.

Neben den reinen touristischen Reisen spielen auch Kur- und Reha-Angebote sowie Geschäftsreisen eine große Rolle. Von großer Bedeutung ist auch die Naherholung. So ist beispielsweise die Fahrgastnachfrage auf der Höllentalbahn und der Drei-Seen-Bahn an Wochenenden deutlich höher als unter der Woche. Zudem besteht bereits heute ein Angebot an saisonal angebotenen ÖPNV-Leistungen, z.B. Rad- und Wanderbussen oder Skibusse im Winter

2.2 Bestehendes ÖPNV-Verkehrsangebot

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV bildet mit einer Streckenlänge von rund 220 km das Rückgrat des Angebotes im regionalen Verkehr. Über die vorhandenen 77 Stationen an den Schienenstrecken werden 39 von 75 Städten und Gemeinden direkt erschlossen. Bezieht man die Anzahl der Stationen auf die Streckenlänge ergibt sich ein durchschnittlicher Haltestellenabstand von etwa 2,9 Kilometern.

Seit Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans zum 01. Januar 2014 konnten durch den gezielten Infrastrukturausbau der Schienenstrecken im Rahmen des Konzepts BREISGAU-S-BAHN 2020 und durch die Ausschreibung und Neuvergabe der Betriebsleitungen im SPNV durch das Land Baden-Württemberg umfangreiche Verbesserungen der Infrastruktur aber auch des Angebots und damit für den Umwelt- und Klimaschutz erreicht werden:

- besseres Bedienungsangebot durch Taktausweitung, insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende sowie auch in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags,
- Bedienung aller Stationen in der Region mindestens im Stundentakt,

- Ermöglichung von zusätzlichen Direktverbindungen ohne Umsteigen durch das Kuppeln und Flügeln der Züge in Gottenheim und Titisee bzw. die Durchbindung von Zügen in Neustadt und Freiburg; dabei ist festzustellen, dass zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans das Kuppeln und Flügeln noch nicht im geplanten Umfang erfolgt (siehe Darstellung unter Ost-West-Achse),
- barrierefreier Ausbau von Stationen,
- Einsatz neuer elektrischer Fahrzeuge mit Verbesserungen bei der Barrierefreiheit und zur Erhöhung von Kapazitäten,
- Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes zur Optimierung des Betriebs und - damit einhergehend - einer Verbesserung der Ökobilanz.

Auf den Schienenstrecken im Verbandsgebiet stellt sich das Fahrplanangebot Ende 2020 wie folgt dar¹:

Strecke Offenburg - Basel (Rheintalbahn)

Das SPNV-Angebot auf der Rheintalbahn umfasst zwei Linien, die

- Regionalexpress (RE)-Linie Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Müllheim - Basel Bad Bf und die
- S-Bahn-Linie S4 Offenburg - Freiburg - Müllheim - Basel Bad Bf / Neuenburg.

Beide Linien verkehren zwischen Offenburg und Basel an allen Tagen stündlich. Eine durchgängige Taktung besteht dabei nicht. Vereinzelt kommt es zu Abweichungen der Taktzeiten, insbesondere in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag, wenn Zusatzfahrten angeboten oder die Fahrzeiten auf die Schulzeiten ausgerichtet werden.

Der Abschnitt Karlsruhe - Offenburg wird von der RE-Linie nur mit einzelnen Fahrten am Morgen, am Mittag und insbesondere über den Nachmittag hinweg bedient. Allerdings verkehrt auf diesem Abschnitt zusätzlich die RE-Linie Karlsruhe - Offenburg - Konstanz im Stundentakt mit Anschluss an die Linie S4 in Offenburg.

Im Berufsverkehr werden einzelne Züge der beiden Linien bis Basel SBB verlängert.

¹ beschrieben ist jeweils die Gesamtstrecke, auch wenn diese teilweise außerhalb des Verbandsgebietes liegt.

Bezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof in Freiburg verkehren die S-Bahnen und die Regionalexpresse montags bis freitags zwischen der 5. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn - von einzelnen Fahrten abgesehen - auf die 7. Stunde. Gleichzeitig werden an diesen Tagen in den frühen Morgenstunden zusätzliche Fahrten im Nachtverkehr angeboten.

Die Züge der S4 bedienen in der Regel alle Stationen zwischen Offenburg und Basel Badischer Bahnhof. Ausgenommen hiervon sind die Stationen Freiburg-Herdern und Freiburg-Zähringen, die von den Zügen der Elztalbahn (S-Bahn-Linie S2) zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Elzach im Halbstundetakt angefahren werden. Weitere Ausnahmen von der Haltesystematik bestehen beispielsweise bei Zusatzfahrten der S4 in den Hauptverkehrszeiten oder bei Fahrplankonflikten mit den zweimal am Tag verkehrenden EC-Zügen des Fernverkehrs.

Die S-Bahn-Linie S4 wird im Freiburger Hauptbahnhof gebrochen, das heißt die Züge fahren hier nicht nach kurzer Wartezeit direkt weiter. Auf dem Abschnitt zwischen Offenburg und Freiburg übernimmt die S4 die Zubringerfunktion zu den Fernverkehrszügen Richtung Süden. In der Gegenrichtung kann vom Fernverkehr aus Richtung Süden mit kurzer Übergangszeit auf die S4 umgestiegen werden.

Die Haltesystematik der RE-Züge wechselt stündlich. In jeder zweiten Stunde verkehren die Züge als „Sprinter“ mit Unterwegshalten nur in Lahr, Herbolzheim, Kenzingen, Riegel-Malterdingen, Emmendingen, Denzlingen, Freiburg Hbf, Bad Krozingen, Heitersheim, Müllheim und Weil am Rhein. In der anderen Stunde werden zusätzlich die Stationen Orschweier, Ringsheim, Schallstadt, Schliengen, Bad Bellingen, Efringen-Kirchen und Haltingen bedient. Dreimal am Tag in jede Richtung übernehmen RE-Züge zwischen Müllheim und Basel Bad Bf die Funktion der S-Bahn, die in diesen Stunden hier nicht fahren kann, und hält an allen Stationen. Auch im RE-Verkehr gibt es vereinzelt weitere Abweichungen von der Haltesystematik, insbesondere z.B. im Berufsverkehr.

Die RE-Züge werden im Freiburger Hauptbahnhof durchgebunden, das heißt sie haben in der Regel nur kurze Aufenthaltszeiten. Auf dem Abschnitt zwischen Freiburg und Basel Bad Bf übernehmen die RE-Züge die Abbringerfunktion von den Fernverkehrszügen aus Norden und stellen auch in der Gegenrichtung die Anschlüsse her. Durch den stündlichen Wechsel im RE-

Konzept bestehen nur alle zwei Stunden vergleichsweise kurze Übergangszeiten. Teilweise bestehen weitere Anschlussverbindungen mit Zügen der Linie S4.

Strecke Müllheim – Neuenburg – Mulhouse

Der Streckenabschnitt zwischen Müllheim und Neuenburg wird durch Züge der S-Bahn-Linie S4 im Stundentakt bedient. In der Regel pendeln diese Züge zwischen den beiden Stationen und stellen in Müllheim Übergänge von und zu den Zügen der Rheintalbahn aus bzw. in Richtung Freiburg her. Von montags bis freitags werden die Pendelzüge in den Hauptverkehrszeiten am Morgen sowie am späten Nachmittag bis bzw. ab Freiburg durchgebunden.

Bezogen auf die Abfahrtszeit in Neuenburg verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn um eine auf die 7. Stunde. In der Gegenrichtung liegt die erste Fahrt an allen Tagen in der 7. Stunde, die letzte Fahrt startet in der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es eine zusätzliche Nachtverbindung ab Freiburg, die Neuenburg am frühen Morgen in der 2. Stunde erreicht.

Ergänzt wird das S-Bahn-Angebot durch RB-/TER-Züge, die zwischen Müllheim und Mulhouse Ville im 2-Stunden-Takt pendeln und dabei die Zwischenhalte Neuenburg und Bantzenheim bedienen. In Müllheim besteht Anschluss von und auf Züge der Rheintalbahn aus bzw. in Richtung Freiburg.

Bezogen auf die Abfahrtszeit in Mulhouse Ville verkehren die Züge von montags bis freitags zwischen der 7. und der 21. Stunde und fahren jeweils nach kurzem Aufenthalt in Müllheim wieder zurück. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 9. Stunde. An allen Tagen wird der Zug auf der letzten Fahrt von Mulhouse nach Müllheim und zurück durch einen Bus ersetzt, der wegen der längeren Fahrzeit etwas früher in Mulhouse startet.

Ost-West-Achse

Die Ost-West-Achse der BREISGAU-S-BAHN 2020 umfasst die folgenden Strecken bzw. Abschnitte:

- Breisacher Bahn (Freiburg Hbf - Gottenheim - Breisach),

- Kaiserstuhlbahn Ost (Gottenheim - Riegel Ort - Endingen),
- Höllentalbahn (Freiburg Hbf - Titisee - Neustadt - Donaueschingen),
- Schwarzwaldbahn (Donaueschingen - Villingen) und
- Drei-Seen-Bahn (Titisee - Seebrugg).

Die gesamte Ost-West-Achse wird ausschließlich durch Züge der S-Bahn-Linie S1 Breisach / Endingen – Freiburg – Titisee – Seebrugg / Neustadt – Villingen bedient. Ausgenommen hiervon ist nur der Abschnitt Hüfingen - Donaueschingen - Villingen, auf dem zusätzlich Züge des Ringzugs und der RE-Linie Karlsruhe - Offenburg - Konstanz (nur Donaueschingen - Villingen) verkehren.

Zielkonzept für das Angebot auf der Ost-West-Achse

Die Züge der S1 fahren an allen Tagen zwischen Breisach / Endingen, Gottenheim, Freiburg Hbf, Titisee und Neustadt im Halbstundentakt, der am späteren Abend sowie teilweise auch am Morgen zum Stundentakt reduziert wird. Die Abschnitte Neustadt - Villingen und Titisee - Seebrugg werden durchgängig im Stundentakt bedient. Dabei werden die Züge sowohl in Gottenheim als auch in Titisee geflügelt und gekuppelt. Bezogen auf Gottenheim bedeutet dies, dass ein langer Zug aus Freiburg kommend in Gottenheim geteilt wird. Anschließend fährt ein Teil weiter nach Breisach, der andere nach Endingen. In der Gegenrichtung erfolgt die Kupplung entsprechend, das heißt ein Teil aus Endingen und ein Teil aus Breisach werden in Gottenheim verbunden und fahren dann gemeinsam weiter in Richtung Freiburg. Das gleiche System findet auch in Titisee Anwendung. Hier wird einmal pro Stunde ein Zug aus Freiburg geteilt. Danach fahren die beiden Teile weiter nach Seebrugg bzw. Neustadt. Der zweite Zug pro Stunde verkehrt durchgängig bis Villingen. Durch das Kuppeln und Flügeln entfallen Umsteigevorgänge und es werden zusätzliche Direktfahrmöglichkeiten für die Fahrgäste angeboten. Gleiches wird auch durch das Verknüpfen der früher als Einzelstrecken betriebenen Abschnitte zu einer durchgängigen S-Bahn-Linie erreicht. Hier entfallen insbesondere die Umsteigevorgänge in Freiburg Hbf und in Neustadt.

Von Montag bis Freitag werden ergänzend zu dem oben beschriebenen Konzept Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Freiburg und Kirchzarten angeboten. Diese Fahrten sind ausgerichtet auf die Lastrichtung, das heißt morgens werden vier zusätzliche Züge von Kirchzarten nach Freiburg angeboten, in der Gegenrichtung nur einer. Am Nachmittag bis zum frühen Abend pendelt der Zusatzzug sechsmal im Stundentakt

zwischen Freiburg und Kirchzarten. Allerdings werden nur in Richtung Kirchzarten alle Zwischenstationen bedient. Auf der Rückfahrt verkehren die Züge ohne Halt bis Freiburg Hbf. Eine weitere Verstärkerfahrt gibt es an Schultagen zwischen Nimburg, Gottenheim und Freiburg. Dieser Schülerzug bedient dabei nur die Zwischenhalte Eichstetten, Bötzingen und Gottenheim.

An Sonn- und Feiertagen wird das Angebot zwischen Freiburg Hbf und Titisee von etwa 8:30 Uhr bis etwa 18:30 Uhr wegen der hohen Nachfrage im Freizeitverkehr auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Zweimal pro Stunde werden die Züge nach Seebrugg weitergeführt, jeweils mit einem Zugteil nach Villingen bzw. Neustadt (Flügeln und Kuppeln). Der dritte Zug pro Stunde verkehrt bis Neustadt. Der Abschnitt Breisach / Endingen – Freiburg wird an diesen Tagen weiterhin im 30-Minuten-Takt bedient. Wegen der unterschiedlichen Taktung und weil sämtliche Fahrzeuge der Ost-West-Achse für den 20-Minuten-Takt auf der Höllentalbahn benötigt werden, wird die Durchbindung in Freiburg Hbf aufgehoben. Auf dem Westteil kommen dann S-Bahn-Fahrzeuge von der Rheintalbahn zum Einsatz.

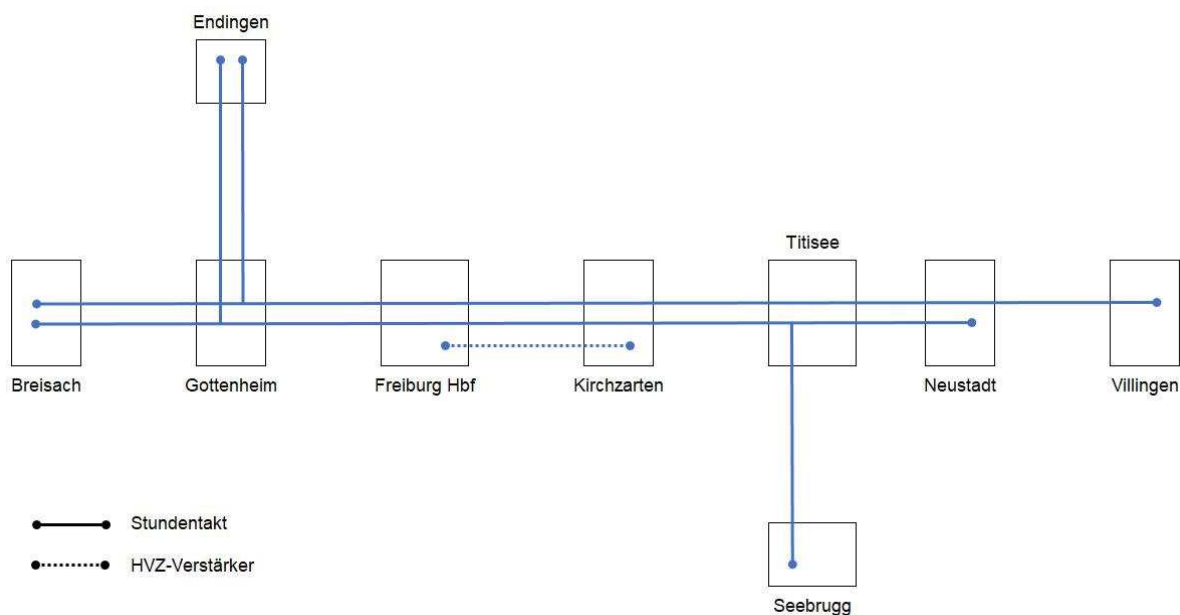


Abbildung 8: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag

Bezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof in Freiburg verkehren die S-Bahnen der Linie S1 montags bis freitags zwischen der 6. und der 21. Stunde im Halbstundentakt bzw. im Stundentakt auf den Abschnitten Neustadt - Villingen und Titisee -

Seebrugg. Anschließend bis zur 24. Stunde werden alle Abschnitte im Stundentakt bedient, wobei die Züge auf der Drei-Seen-Bahn im Abendverkehr ab der 21. Stunde durch Busse ersetzt werden. Ergänzt wird das Angebot montags bis freitags durch die oben beschriebenen Verstärkerfahrten zwischen Freiburg und Kirchzarten bzw. durch den Schülerzug Nimbura - Freiburg. An Samstagen ist das Angebot im Wesentlichen identisch, es entfallen lediglich einzelne Verdichterfahrten zum Halbstundentakt am Morgen. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb erst in der 7. Stunde und zunächst mit einem Stundentakt, der dann gegen 8:30 Uhr direkt in den 20-Minuten-Takt auf der Höllentalbahn und den 30-Minuten-Takt auf dem Westabschnitt der Ost-West-Achse übergeht. Nach Ende des 20-Minuten-Taktes entspricht das Angebot demjenigen von montags bis samstags. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden in den frühen Morgenstunden zudem zusätzliche Fahrten im Nachtverkehr angeboten.

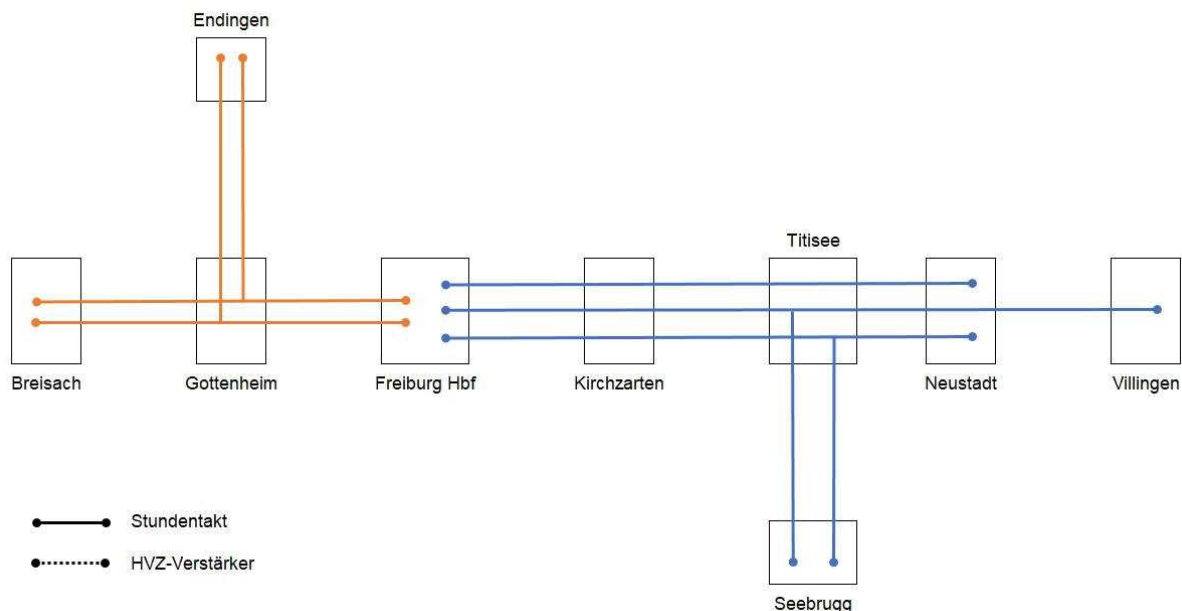


Abbildung 9: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Sonn- und Feiertage

Mit Ausnahme der Verstärkerfahrten und des Abschnittes Hüfingen Mitte - Villingen bedienen die Züge der S1 alle Stationen entlang der Strecken.

Übergangsfahrplan und Interimskonzept (ab Dezember 2020)

Unmittelbar nach Aufnahme des Betriebs auf der Ost-West-Achse nach dem oben beschriebenen Angebotskonzept - im Weiteren als Zielkonzept bezeichnet - im Dezember 2019 kam es zu massiven Problemen in der Betriebsabwicklung, die mit erheblichen Verspätungen

und zahlreichen Ausfällen von Zugfahrten verbunden waren. Der Betreiber reagierte hierauf zunächst mit einer Reduzierung der Angebotes auf Teilstrecken und einem Verzicht auf das Flügeln und Kuppeln in Gottenheim. Anfang 2020 wurden Teile der Angebotsreduzierungen zurückgenommen. Trotz der Maßnahmen verbessert sich die Betriebsqualität insgesamt nur wenig. Mitte Februar 2020 erfolgte mit Einführung des sogenannten Übergangsfahrplans eine weitere Anpassung des Betriebskonzeptes, bei dem konsequent auf das Flügeln und Kuppeln verzichtet wurde und die Züge nur einmal pro Stunde in Freiburg Hbf durchgebunden wurden.

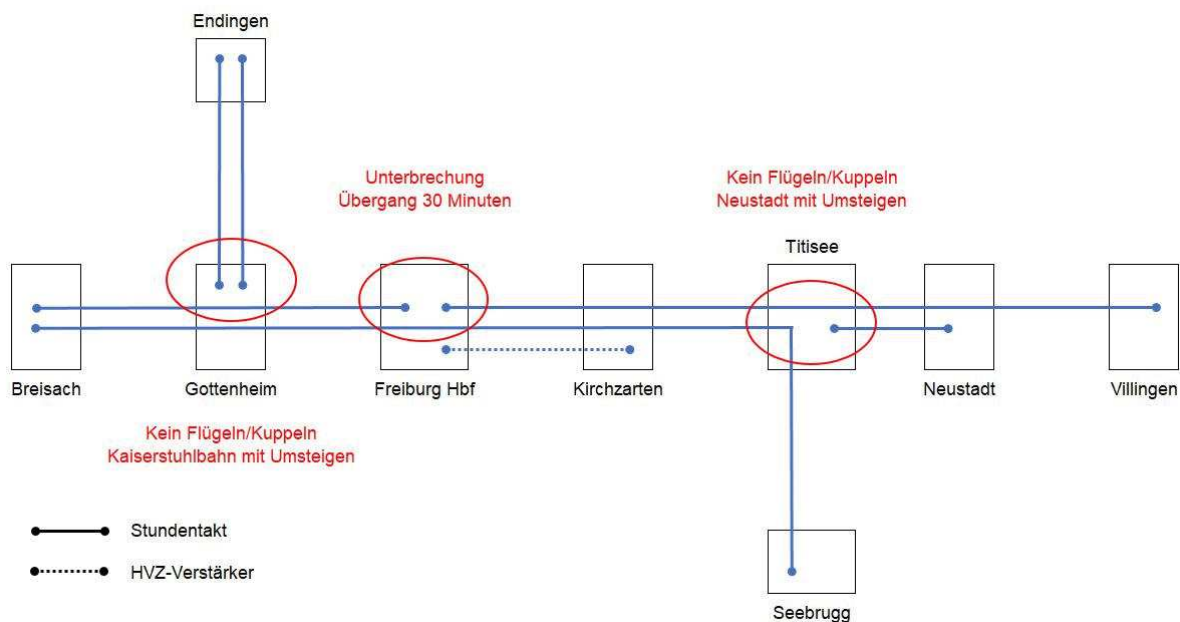


Abbildung 10: Ost-West-Achse - Übergangsfahrplan S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Februar 2020)

Mit Auslieferung von zwei weiteren Fahrzeugen für die Ost-West-Achse im Juni 2020 wurde das Flügeln und Kuppeln - beginnend in Gottenheim - schrittweise wieder eingeführt.

Parallel dazu wurde in Abstimmung zwischen dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger, dem Betreiber und dem ZRF das in Abbildung 10 dargestellte Interimskonzept entwickelt, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eingeführt wurde. An diesem Interimskonzept wurde das im folgenden dargestellte Regionalbuskonzept orientiert (Abschnitt 4 des NVP 2021).

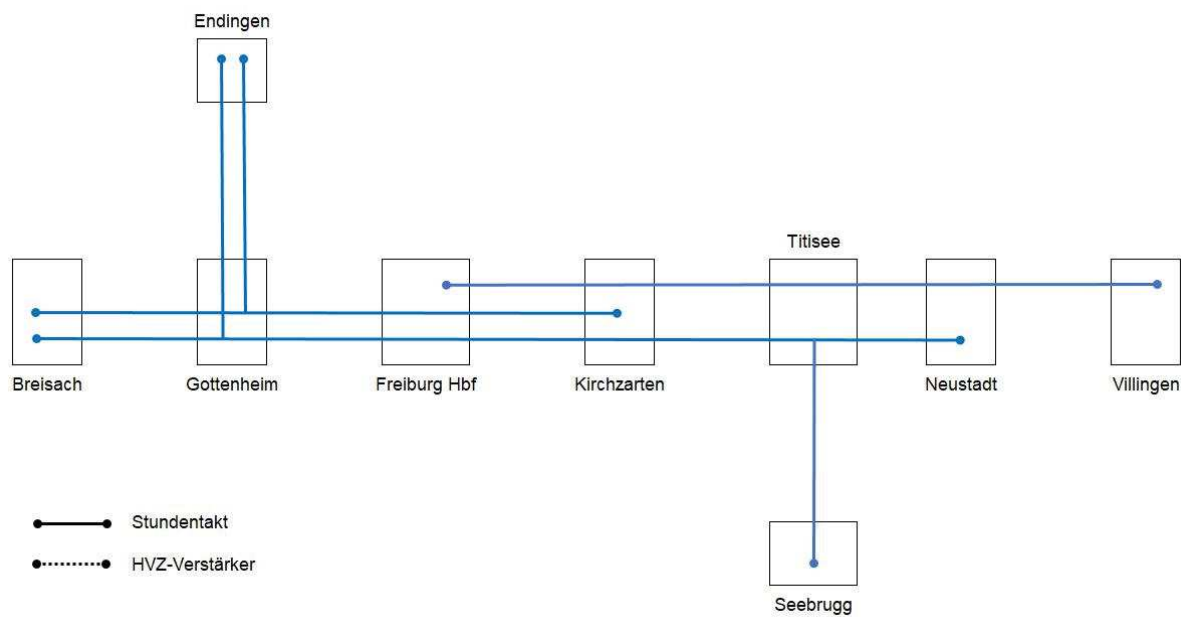


Abbildung 11: Ost-West-Achse - Interimskonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Dezember 2020)

Ziel des ZRF bleibt aber weiterhin die Umsetzung des Zielkonzepts innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans.

Strecke Freiburg – Denzlingen – Waldkirch – Bleibach – Elzach (Elztalbahn)

Die Elztalbahn zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Elzach wird durch Züge der S-Bahn-Linie S2 bedient. Dabei verkehren die Züge zwischen Freiburg und Bleibach in der Regel im Halbstundentakt, der am späten Abend auf einen Stundentakt reduziert wird. Mindestens einmal pro Stunde wird ein Zug bis Elzach verlängert. Von montags bis freitags wird das Angebot zwischen Bleibach und Elzach in der Hauptverkehrszeit am Morgen sowie verteilt über den Nachmittag und den frühen Abend durch insgesamt 6 Züge je Richtung zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Freiburg Hbf verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 22. Stunde im Halbstundentakt, anschließend bis zur 24. Stunde noch stündlich. An Samstagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde, an Sonn- und Feiertagen auf die 8. Stunde. Zudem endet der Halbstundentakt an Sonn- und Feiertagen bereits in der 20. Stunde und geht in die stündliche Bedienung über.

Die S-Bahnen der Linie S2 bedienen auf ihren Fahrten im Wesentlichen alle Unterwegshalte. Eine Ausnahme bildet die Station Gundelfingen. Hier können die Züge der Elztalbahn wegen Konflikten mit dem sehr dichten Verkehr auf der Rheintalbahn nur einmal pro Stunde halten. Dieser Umstand führt auch an den anderen Stationen zwischen Freiburg und Denzlingen zu einzelnen Abweichungen von der Haltesystematik.

Strecke Bad Krozingen – Staufen – Münstertal (Münstertalbahn)

Die Münstertalbahn von Bad Krozingen über Staufen nach Münstertal wird durch Züge der S-Bahn-Linie S3 bedient. Diese verkehren von Montag bis Samstag auf dem Abschnitt zwischen Bad Krozingen und Staufen Süd im 30-Minuten Takt, der am frühen Morgen und am Abend auf eine stündliche Bedienung reduziert wird. Mindestens einmal pro Stunde wird ein Zug bis Münstertal verlängert. Von montags bis freitags wird das Angebot zwischen Staufen Süd und Münstertal in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am späten Nachmittag zu einem Halbstundentakt verdichtet. An Sonn- und Feiertagen wird die Münstertalbahn auf gesamter Länge durchgängig im Stundentakt bedient. An diesen Tagen sowie zusätzlich am Samstag verkehrt in den frühen Morgenstunden eine zusätzliche Fahrt von Münstertal nach Bad Krozingen und zurück im Nachtverkehr.

In Bad Krozingen bestehen Anschlüsse zu den Zügen der Rheintalbahn, insbesondere in der Relation Freiburg aber auch in Richtung Süden nach Müllheim und Basel.

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Bad Krozingen verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde, an Sonn- und Feiertagen auf die 8. Stunde.

Die Züge der Linie S3 bedienen auf ihren Fahrten grundsätzlich alle Unterwegshalte. Ausnahmen bilden eine Fahrt am frühen Morgen, die zwischen Staufen Süd und Münstertal ohne Halt verkehrt, sowie die Nachtfahrt in Richtung Bad Krozingen, also entgegen der Lastrichtung, die nur in Staufen Süd und Staufen hält.

Strecke Riegel-Malterdingen – Endingen – Sasbach – Breisach (Kaiserstuhlbahn Nord-West)

Der nördliche und westliche Abschnitt der Kaiserstuhlbahn zwischen Riegel-Malterdingen, Endingen und Breisach wird durch Züge der S-Bahn-Linie S3 an allen Tagen im Stundentakt bedient. An Werktagen gibt es zusätzliche Fahrten im Berufs- und insbesondere im

Schülerverkehr, die zum Teil auf die Abschnitte Endingen - Riegel-Malterdingen und Breisach - Oberrotweil beschränkt sind. Zwischen Endingen und Riegel Ort verkehrt zusätzlich die Linie S1 im Halbstundentakt von und nach Gottenheim und weiter in Richtung Freiburg.

In Riegel-Malterdingen bestehen Anschlüsse zu den Zügen der Rheintalbahn, in Breisach zu denjenigen der Ost-West-Achse (S-Bahn-Linie S1).

Bezogen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Endingen verkehren die Züge von Montag bis Freitag zwischen der 6. und der 24. Stunde. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Betriebsbeginn auf die 7. Stunde.

Die Züge Linie S5 bedienen auf ihren Fahrten grundsätzlich alle Unterwegshalte.

2.2.2 Stadtverkehr Freiburg

Das Freiburger Liniennetz bildet ein abgestimmtes, konsequent vertaktetes und auf die Belange der gesamten Stadt ausgerichtete Gesamtnetz aus den Verkehrsträgern Stadtbahn und Bus. Die beigefügte Anlage 1 bietet eine grafische Übersicht über das aktuelle Liniennetz.

Stadtbahnnetz

Das Freiburger Stadtbahnnetz bildet das Rückgrat des gesamten Freiburger Liniennetzes. Fünf Linien sorgen für eine gute Anbindung. Das Gebiet der Kernstadt wird durch die fünf Linien fast vollständig erschlossen und mit der Innenstadt im Zentrum verbunden.

Im bestehenden Liniennetz führt die Linie 1 von Littenweiler mit der Endhaltestelle Laßbergstraße über die Haltestellen Bertoldsbrunnen, Hauptbahnhof, Rathaus im Stühlinger und Paduaallee bis zur Endhaltestelle Moosweiher in Landwasser. Die Linie 2 verläuft von Günterstal mit der Endhaltestelle Dorfstraße über die Haltestellen Johanneskirche, Bertoldsbrunnen, Rathaus im Stühlinger, Robert-Koch-Straße und Hauptfriedhof bis zur Endhaltestelle Hornusstraße. Die Linie 3 beginnt mit der Haltestelle Innsbrucker Straße im Stadtteil Vauban und führt über die Haltestellen Johanneskirche, Bertoldsbrunnen, Hauptbahnhof und Bissierstraße bis zur Endhaltestelle Munzinger Straße im Gewerbegebiet Haid. Die Linie 4 führt über den neuen Ast der Stadtbahn Messe von der vorläufigen Endhaltestelle Technische Fakultät über die Haltestellen Robert-Koch-Straße, Hauptbahnhof, Bertoldsbrunnen, Siegesdenkmal und Hornusstraße bis zur Endhaltestelle Gundelfinger Straße. Die Linie 5 bindet den Stadtteil Rieselfeld an das Netz

an und verläuft von der Endhaltestelle Bollerstaudenstraße über die Haltestellen Am Lindewaldle, Pressehaus sowie die neue Stadtbahnstrecke entlang des Rotteckrings bis zu Endhaltestelle Europaplatz.

Somit ist bereits zum heutigen Zeitpunkt ein Großteil der Stadtteile an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Weitere Erschließungen sind in Planung (siehe Kapitel 3.6).

Stadtbahnnetz

Im Freiburger Liniennetz fahren zurzeit Omnibusse auf 20 Linien in die verschiedenen Stadtgebiete. Die Omnibuslinien sind zum Großteil Zubringer und Abbringer zum und vom Stadtbahnnetz. Nur in wenigen Fällen erfüllen Omnibusse noch eine Haupteerschließungsfunktion, da diese Funktion in der Regel durch das dichte Stadtbahnnetz übernommen wird. Aktuell sind als Haupteerschließungslinien noch die Linien 10 (Mooswald), 11 (Bahnhofsachse und St. Georgen) und 14 (Stühlinger, Haslach und St. Georgen) zu betrachten. Längerfristig sind hier durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes weitere Umstellungen zu erwarten.

Außerhalb des Stadtgebietes von Freiburg betreibt die Freiburger Verkehrs AG in Absprache mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald Verkehre in den kreisangehörigen Gemeinden Gundelfingen (Linien 15, 16 und 24), Umkirch (Linien 31 und 32), Merdingen (Linie 31), March (Ortsteil Hugstetten, Linie 25), Horben (Linie 21) und den Stadtteilen Gündlingen sowie Nieder- und Oberrimsingen der Stadt Breisach (Linie 31).

Linie 10	Paduaallee - Elsässer Straße - Bissierstraße
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	Molzhoofsiedlung - 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 22	Gundelfinger Str. - Max-Planck-Institut - IKEA - Tech. Fakultät - Elsässer Str. - Bissierstraße
Linie 23	Hauptbahnhof - Rennweg - Engesser Straße - Hans-Bunte-Straße - Gundelfinger Straße
Linie 24	Munzinger Str. - (Rieselfeld) - Paduaallee - Max-Planck-Institut - Gundelfinger Str. - Gundelfingen Bf.
Linie 25	Hugstetten Bf. - Hochdorf Dorfplatz - Hans-Bunte-Straße - Mooswaldallee - Gundelfinger Str.
Linie 27	Europaplatz - 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

Tabelle 5 Linienverlauf der VAG-Stadtbuslinien - Stand Fahrplanwechsel Dezember 2019

Nachtverkehr – Safer Traffic

In der Stadt Freiburg besteht in den Nächten auf Samstag und Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen ein umfangreiches Nachtverkehrsangebot. 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 der Haltestelle Bertoldsbrunnen aus der Innen-

stadt. Die Nachtbusse N46 und N47 (Freiburg ZOB-Breisach und Freiburg ZOB-Ihringen) ergänzen den Nachtverkehr der Stadtbahnen. Einige entferntere Ziele auch in beteiligten Umlandgemeinden können stündlich mit Anschluss taxis erreicht werden.

Die VAG ist mit der Gesamtkoordination und Organisation von Nachtstadtbahnen, Anschlusstaxen und Nachbussen in Richtung Tuniberg beauftragt.

Multimodale und flexible Angebote

Die Angebote im städtischen Linienverkehr werden durch weitere Fahrtangebote ergänzt. Hierzu gehören die Anruf-Sammel-Taxis (AST) zur Feinerschließung einzelner Quartiere. Insgesamt steht der AST-Service zurzeit für sieben Stadtteile, die nicht unmittelbar von einer Stadtbahn- oder Stadtbuslinie erschlossen sind, und in bestimmten Zeitfenstern - meist von montags bis samstags zwischen 7:45 Uhr und 23:00 Uhr - zur Verfügung. Die AST-Verkehre orientieren sich dabei jeweils am Fahrplan der Linien, zu deren Haltestellen sie fahren und bieten Anschluss an die jeweilige Abbringerlinie. 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.

Im Mai 2019 wurde das Mobilitätsangebot im städtischen Netz um einen zusätzlichen Baustein, das „Freiburger Fahrradverleihsystem Frelö“, erweitert. Die VAG ist mit der Organisation und der Vermarktung des Fahrradverleihsystems beauftragt. Mit aktuell 57 Verleihstationen (Stand 1. Quartal 2020), die gut mit den ÖPNV-Haltestellen verknüpft sind, wird bereits ein Großteil der Freiburger Kernstadt abgedeckt.

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 an der Haltestelle 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 von der Haltestelle 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 23 und 25. Diese Linien werden überwiegend zu Uhrzeiten nachgefragt und angeboten, zu welchen viele Erwerbstätige Dienstbeginn oder -ende haben.

Direkter Anschluss

In Zeiten schwächerer Netzauslastung ist das Stadtbahn- und Busnetz auf den direkten Anschluss an der Haltestelle Bertoldsbrunnen ausgelegt. Geringere Auslastung besteht montags bis freitags morgens von Betriebsbeginn bis etwa 06:30 Uhr und abends ab 21:00 Uhr bis Betriebsschluss. Der direkte Anschluss ermöglicht allen Fahrgästen ein Umsteigen in der Innenstadt an den Knotenpunkten Bertoldsbrunnen bzw. Stadttheater.

Am Betriebstag Samstag erfolgt der direkte Anschluss der Linien 1, 2, 3 und 4 an der Haltestelle Bertoldsbrunnen und der Linie 5 am Stadttheater von Betriebsbeginn um 05:30 Uhr bis morgens um 08:30 Uhr sowie ebenfalls ab 21:00 Uhr bis 04:30 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen wird der direkte Anschluss der Linien 1, 2, 3 und 4 an der Haltestelle Bertoldsbrunnen und der Linie 5 am Stadttheater von Betriebsbeginn um 06:00 Uhr bis morgens um 08:30 Uhr sowie ab 21:00 Uhr bis Betriebsschluss angeboten.

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 08:00 Uhr verkehren die Stadtbahnlinien in Takten, die zwischen 4, 6, und 10 Minuten liegen.

Der Tagesverkehr beginnt um 08:00 Uhr und endet um 20:00 Uhr. Während dieser Zeiten wird an den Betriebstagen Montag bis Freitag auf der hochfrequentierten Stadtbahnlinie 1 ganzzählig ein 6-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 3, 4 und 5 wird ein 7,5-Minuten-Takt, auf der Linie 2 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 Achse Bertoldsbrunnen – Rathaus im Stühlinger, auf dem sich die Linien 1, 2, 3 und 4 überlagern.

Zwischen 20:00 Uhr und 21:00 Uhr verkehrt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt; die Linien 3, 4 und 5 verkehren im 10-Minuten-Takt. Bei der Linie 2 besteht der 10-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr danach folgt ein 15-Minuten-Takt. Ab 21:00 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, 4 und 5 ein 7,5-Minuten-Betrieb sowie auf der Linie 2 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.

Taktfolge Omnibus

Montags bis freitags besteht im innerstädtischen Bereich, in dem einwohnerstarke Gebiete ohne unmittelbare Stadtbahnanbindung erschlossen werden, wie beispielsweise auf den Linien 11 und 14, im Tagesverkehr ein 15-Minuten-Betrieb. Gezielte Verstärkungen werden stellenweise in der Hauptverkehrszeit zwischen 07:00 Uhr und 09:00 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 07:00 Uhr bis 09:00 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 21:00 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.

Fahrzeuge und barrierefreier Ein- und Umstieg

Die Fahrzeuge im städtischen ÖPNV-Netz 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 69 Fahrzeugen (Stand 2. Halbjahr 2020). Mit Ausnahme von einzelnen Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, kann fast durchgehend Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Darüber hinaus kommen insgesamt 65 Busse zum Einsatz. Der Fuhrpark besteht aus 25 Solobussen und 40 Gelenkbussen (Stand 2. Halbjahr 2020). Alle Omnibusse sind mit einer Absenkmekanismen, dem sogenannten „Kneeling“, ausgestattet, welche den Einstieg erleichtert. Seit Februar 2020 sind im städtischen Netz auch zwei Elektrobusse im Einsatz. Diese sind auf der Pilotlinie 27 vom Europaplatz nach Herdern unterwegs. Neben Lademöglichkeiten im Betriebshof verwendet die VAG ein System mit Ladestationen im Netz. Die erste von mehreren Ladestationen befindet sich an der Haltestelle Europaplatz. In den nächsten Jahren wird die Busflotte sukzessive auf E-Busse umstellt und damit ein wichtiger Beitrag zu emissionsfreier Mobilität geleistet. Konkret wird dieser Plan mit der Beschaffung von 15 weiteren E-Bussen zum Jahr 2022 weitergeführt.

Die Stadtbahnen können beinahe durchgängig Haltestellen anfahren, die im Zusammenspiel mit der verwendeten Niederflertechnik der Fahrzeuge einen reibungslosen, zügigen und komfortablen Fahrgastwechsel ermöglichen. Mit sogenannten Kombihaltestellen wie etwa an der Haltestelle 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.

Fahrgastinformation

Zu den Standards im städtischen Verkehr gehört, dass zunehmend mehr digitale Kommunikationswege zu den Kunden genutzt werden. Die VAG hat den Auftrag, das jeweilige Fahrplanaangebot in diversen technischen Medien für die stationäre und mobile Nutzung technisch umzusetzen und eine Smartphone-App anzubieten. Die App VAG mobil beinhaltet auch eine Ticketfunktion (MobilTicket) und wird im Zug der Umsetzung des Green City Masterplans der Stadt Freiburg um weitere multimodale Angebote erweitert. Ein verbundweit einheitlicher Standard wird dadurch erreicht, dass der RVF eine Unterlizenz der VAG nutzt, bei der auch die Weiterentwicklungen im regionalen Gleichschritt vollzogen werden.

Mit rund 150 Anzeigern des Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) im städtischen Netz 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.

In den Fahrzeugen der VAG werden Multifunktionsdisplays eingesetzt, über die in umfassende Informationen über Fahrtstrecke, Anschlüsse und Fahrplanabweichungen zu den Fahrgästen kommuniziert werden.

2.2.3 Regionalbusverkehr

Mit Fahrplanstand 2019/2020 wird das Verbandsgebiet des ZRF von 47 Regionalbuslinien der SBG, 15 Regionalbuslinien der SWEG und weiteren 18 Regionalbuslinien privater Verkehrsunternehmen bedient. Hinzu kommen 3 Nachtlinien der SBG. Eine detaillierte Liniensübersicht ist in der Anlage 2 enthalten.

Zwanzig dieser Regionalbuslinien verkehren über das Verbandsgebiet hinaus nach Frankreich (1 Linie), in den Ortenaukreis (4 Linien), in den Schwarzwald-Baar-Kreis (4 Linien), in den Landkreis Waldshut (4 Linien) und in den Landkreis Lörrach (7 Linien).

Das Busliniennetz weist im Verbandsgebiet insgesamt 1.465 Bushaltestellen auf, davon 761 im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, 478 im Landkreis Emmendingen und 226 im Stadtgebiet von Freiburg.

Die Leistungen im regionalen Linienbusverkehr werden heute bis auf die Regiobuslinie Breisach - Bad Krozingen eigenwirtschaftlich erbracht. Einzelne Ergänzungsleistungen auf bestehenden Linien, z.B. zusätzliche Stadt- und Innerortsverkehre, Taktverdichtungen, Verkehre in den Abendstunden u.ä., werden im geringem Umfang durch Betriebszuschüsse öffentlicher Stellen ermöglicht.

Insgesamt sind bereits heute die Buslinien weitgehend mit dem Schienenverkehr an Umsteigebahnhöfen verknüpft. Bei etlichen Linien erfolgt eine Verknüpfung auch an den Stadtbahnendhaltestellen der VAG. Nur bei einigen wenigen Buslinien spielt die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr keine Rolle, weil es sich z.B. um Linienverkehre handelt, die auf Schulen ausgerichtet sind.

Regionalbusangebot im Bestand

Der besseren Übersichtlichkeit wegen wurde das Verbandsgebiet des ZRF bereits in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen in 8 sogenannte Verkehrslandschaften eingeteilt. Verkehrslandschaften sind Bereiche, in denen die einzelnen Verkehrsangebote betrieblich eng zusammenhängen. Diese Einteilung wurde für die nachfolgende Bestandsanalyse beibehalten.

Die Abgrenzung der Verkehrslandschaften ist Abbildung 12 zu entnehmen. Hier sind zusätzlich zu den Grenzen zwischen den Verkehrslandschaften (orange) auch die Gemeindegrenzen (blau) dargestellt. Das in den Verkehrslandschaften in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen im Jahresfahrplan 2019/2020 bestehende Regionalbusangebot ist in der Anlage 2 detailliert dargestellt. Dabei werden auch der Bedienungsumfang differenziert nach den Tagesklassen Montag-Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag sowie der tageszeitliche Gang des Taktangebots der einzelnen Linien angegeben. Daraus lässt sich ablesen, auf welchen Linien, an welchen Tagen und zu welchen Tageszeiten bereits jetzt zumindest ein Stundentakt besteht und wo darüberhinausgehende Fahrleistungen angeboten werden.

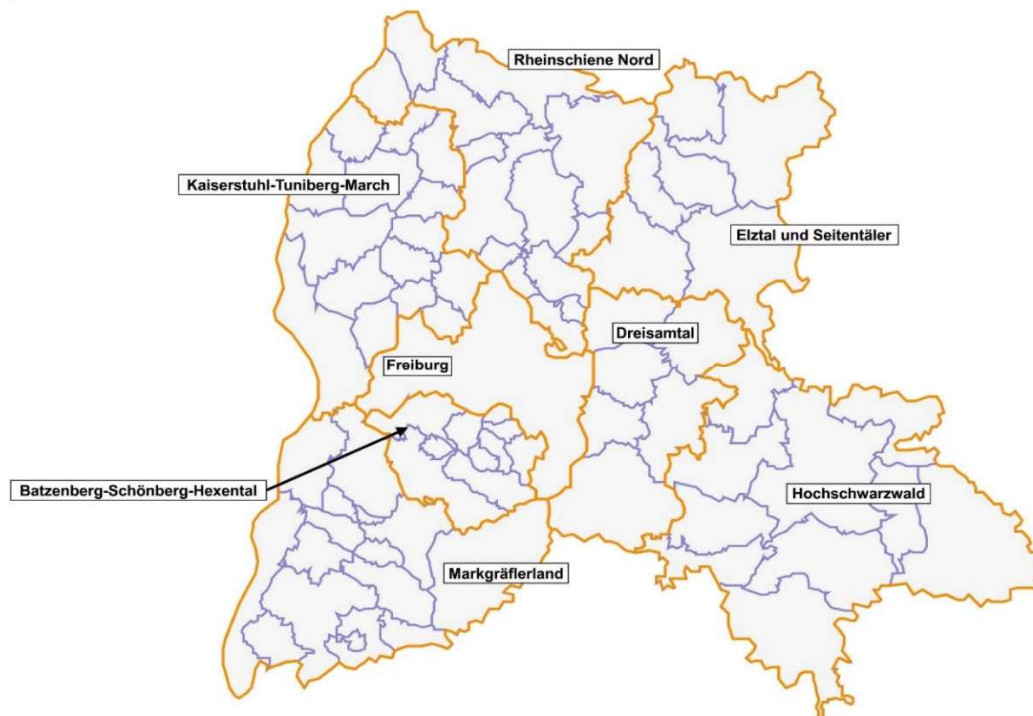


Abbildung 12: Verkehrslandschaften im Verbandsgebiet des ZRF

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- während der Hauptverkehrszeiten und auf den Hauptrelationen, insbesondere im Verdichtungsraum um das Stadtgebiet Freiburg, bereits jetzt ein gutes bis sehr gutes Angebot im Regionalbusverkehr vorhanden ist,
- in den Nebenverkehrszeiten, abends und an Samstagen und Sonn- und Feiertagen, gerade in sehr ländlich geprägten Bereichen des Verbandsgebietes noch erhebliche Bedienungslücken bestehen und
- eine durchgängige und stringende Vertaktung nicht auf allen Linien gegeben ist.

Auf das Angebot im Verkehrsgebiet der VAG (Verkehrslandschaft Freiburg mit Gemeinden Horben und Gundelfingen) sowie auf den Linien 31 und 32 zwischen Breisach und Freiburg und im Gemeindegebiet von Umkirch wurde bereits unter Abschnitt 2.2.2 im einzelnen eingegangen.

2.2.4 Stadt- und Ortsbusverkehre

Zusätzlich zu den Regionalbuslinien werden über einzelne Kommunen im Verbandsgebiet Stadt- und Ortsverkehrslinien betrieben bzw. finanziert. Dies ist der Fall in Bad Krozingen, Breisach am Rhein, Emmendingen, Endingen am Kaiserstuhl, Merzhausen, Neuenburg am Rhein, Teningen und Waldkirch.

In Bad Krozingen erschließen 3 Bürgerbuslinien auf Rundkursen vom Bahnhof aus die gesamte Kernstadt. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag tagsüber sowie an Samstagen am Vormittag im Stundentakt, teilweise auch halbstündlich.

Das Stadtbus-Angebot in Breisach umfasst 3 Linien, von denen eine mit Standardfahrzeugen und zwei als Bürgerbuslinien mit Kleinbussen bedient werden. Letztere Verkehren nur montags bis freitags tagsüber sowie an Samstagen mit einzelnen Fahrten. Die täglich verkehrende Linie erschließt im Halbstundentakt - abends im Stundentakt - weite Teile des Stadtgebiets und stellt am Bahnhof die Verknüpfung zur S-Bahn her.

Den umfangreichsten Stadtbusverkehr in der Region betreiben die Stadtwerke Emmendingen in der Großen Kreisstadt Emmendingen. Gefahren wird auf 10 Linien, wobei 7 Linien klassische Stadtbuslinien sind, von denen allerdings eine nur im Schülerverkehr bedient wird. 3 Linien werden als reine AST-Linien betrieben. Auch die übrigen Linien werden am Abend sowie an

Samstagen, Sonn- und Feiertagen zum Teil auch tagsüber auf AST-Betrieb umgestellt. Betrieben werden die Linien je nach Nachfrage im Stunden- bzw. Halbstundentakt.

In Endingen am Kaiserstuhl erschließt der „Städtlibus“ an Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen jeweils viermal auf einem Rundkurs die Kernstadt und verknüpft diese mit den Stadtteilen Amoltern, Königschaffhausen und Kiechlinsbergen. Zum Einsatz kommen Kleinbusse.

In Merzhausen stellt ein Bürgerbus an Sonntagen zwischen Mittag und dem frühen Abend den Anschluss zwischen der Ortsmitte und der Haltestelle Paula-Modersohn-Platz an der Stadtbahn Vauban her. Gefahren wird im 20-Minuten-Takt mit Kleinbussen.

Die Regionalbuslinie 110 der SWEG verknüpft den Bahnhof in Müllheim mit der Kernstadt Neuenburg und den Neuenburger Stadtteilen Grißheim, Zienken und Steinenstadt. Sie weist dabei in Teilen Stadtverkehrsfunktionen auf und wird von der Stadt Neuenburg mit erheblichen Mitteln bezuschusst.

In Teningen erschließt die Linie City 8 den Kernort und den Ortsteil Nimburg und stellt die Verknüpfung zum Bahnhof Emmendingen her. Gefahren wird montags bis freitags tagsüber sowie am Samstagvormittag im Stundentakt, der punktuell verdichtet wird. Zum Einsatz kommen Midibusse. Ergänzt wird das Angebot durch drei AST-Linien, die am Abend und an Samstagen und Sonntagen den Kernort und die Ortsteile Nimburg, Heimbach und Köndringen etwa stündlich an den Bahnhof Emmendingen anschließen.

Der StadtBus Waldkirch erschließt von montags bis freitags auf 1 Linie vom Bahnhof aus Teile der östlichen Kernstadt und verkehrt dann weiter bis in den Stadtteil Siensbach. Fahrten werden insbesondere im Berufs- und im Schülerverkehr angeboten. Teilweise kommen Kleinbusse zum Einsatz.

Die Anlage 3 enthält detaillierte Darstellungen der Städte und Gemeinden zu den bestehenden und den ggf. geplanten Angebote im Bereich der Stadt- und Ortsbusverkehre.

2.2.5 Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsangeboten

Im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist vielmehr die Vernetzung und Kooperation der einzelnen Verkehrsträger zu fördern, um das Verkehrssystem als Ganzes nach den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer weiterzuentwickeln. Im Rahmen der Bestandsanalyse

sind daher auch die anderen relevanten Verkehrsträger und Verkehrsangebote in den Blick zu nehmen.

Schienenfernverkehr

Zentraler Umsteigepunkt vom und zum Schienenfernverkehr im Verbandsgebiet ist der Hauptbahnhof in Freiburg. Über drei Linien

- Basel - Mannheim - Frankfurt Flughafen – Köln
- Basel - Mannheim - Frankfurt Hbf - Berlin und
- Basel - Mannheim - Frankfurt Hbf - Hamburg

ist die Region an das deutsche ICE-Netz angeschlossen. Teilweise verkehren die Züge ab Basel weiter nach Zürich, Chur oder Interlaken bzw. werden ab Köln verlängert nach Dortmund oder Münster. Die Linien Basel - Köln und Basel - Berlin wechseln sich im Zweistundentakt ab, wobei in Mannheim Anschluss besteht zu einer korrespondierenden Linie aus bzw. in Richtung München, die jeweils das andere Ziel anfährt. Die Linie Basel - Hamburg ergänzt dieses Angebot ebenfalls im Zweistundentakt.

Weitere Fernverkehrsverbindungen bestehen über einzelne Fahrten im IC-Verkehr (Baden-Kurier: Freiburg - Karlsruhe - Stuttgart - München) bzw. im EC/ECE-Verkehr (Schweiz - Mannheim - Köln - Ruhrgebiet - Hamburg sowie Frankfurt - Mailand).

Die SNCF bietet ab Freiburg mit Halt in Emmendingen täglich ein TGV-Fahrtenpaar von und nach Paris an. Weitere Ziele des SNCF-Fernverkehrs sind über die Bahnverbindung Müllheim-Muhlhouse in Muhlhouse bzw. über die Rheintalbahn mit Umstieg in Basel zu erreichen.

Insbesondere über die S-Bahn-Angebote sind die Fernverkehrszüge auch aus der Region gut zu erreichen. Weitere Fernverkehrshalte - neben den bereits erwähnten - gibt es in Müllheim und Bad Krozingen (IC Baden-Kurier).

Fernbusnetz

Seit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2013 werden in Deutschland durch private Betreiber verstärkt Fernbusverkehre eingerichtet. Freiburg ist über eine Reihe von stark frequentierten Fernbuslinien sowohl entlang der Rheinschiene als auch in Ost-West-Richtung mit nationalen und internationalen Destinationen verbunden. Darüber hinaus sind

einzelne touristische Destinationen im Verbandsgebiet (Kaiserstuhl und Hochschwarzwald) an das Fernbusnetz angeschlossen. Für den regionalen ÖPNV spielen diese Verbindungen - abgesehen von der stündlichen Verbindung zum Flughafen Basel/Mulhouse - keine Rolle, sehr wohl jedoch im Freizeit- und Reiseverkehr zu attraktiven Zielen in der Region. Die Mehrheit der Angebote verfügt über den Halt am Zentralen Omnibusbahnhof neben dem Freiburger Hauptbahnhof über eine sehr gute Verknüpfung zu allen Nahverkehrsangeboten der Region.

Grenzüberschreitende Verkehrsangebote

Über die Rheintalbahn und das Fernstraßennetz ist die Region sowohl im Bereich der schienen- als auch der straßengebundenen Angebote (Fernbus) an das grenzüberschreitende Fernverkehrsnetz angeschlossen. Im Bereich des grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebotes existieren trotz der engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit den französischen Nachbarn bisher nur die Schienenverbindung Müllheim-Neuenburg-Mulhouse und die Busverbindungen Breisach-Colmar und Freiburg – Flughafen Basel/Mulhouse (Fernbus).

Fuß- und Radverkehr

Ein großer Teil der täglichen Verkehrsbewegungen entfällt auf kurze Wege. Diese können überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Fuß- und Radverkehre sollen besonders berücksichtigt und gefördert werden, weil sie umwelt- und anwohnerfreundliche Verkehrsmittel sind, zur Belebung der Innenstädte und Ortskerne sowie zur Sicherung kleinteiliger Versorgungsstrukturen beitragen, Mobilität nahezu alters- und einkommensunabhängig ermöglichen und unverzichtbare Bestandteile im Zu- und Nachlauf zu den liniengebundenen ÖPNV-Angeboten sind.

2.3 Folgerungen aus der Bestandsanalyse für die künftige ÖPNV-Planung

Eisenbahnnetz

Trotz des Ausbaus und der Elektrifizierung aller Bahnstrecken im Verbandsgebiet des ZRF im Zuge des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 - Ausbaustufe 2018-neu bestehen auch weiterhin infrastrukturelle Mängel besonders im Bereich der Rheintalstrecke.

Auch die zweite Ausbaustufe des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 wurde noch nicht umgesetzt. Dieses Zielkonzept umfasst neben weiteren regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken sowie Verknüpfungspunkten zwischen Stadtbahn und S-Bahn,

insbesondere solche S-Bahn-Maßnahmen, die aus technischen oder betrieblichen Gründen abhängig sind vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn und daher nicht bis 2020 fertig gestellt werden konnten oder die aus finanziellen Gründen vorerst zurückgestellt werden mussten. Hierzu gehören beispielsweise:

- die Querverbindung Riegel zur direkten Verknüpfung der nördlichen Kaiserstuhlbahn mit der Rheintalbahn in Richtung Süden im Bahnhof Riegel-Malterdingen (Riegeler Kurve),
- die Einbindung der Güterbahn in Freiburg in das S-Bahn-Netz mit dem Bau von zwei Verbindungskurven zur Breisacher Bahn in Richtung Freiburg Hbf (Güterbahnkurven Nord und Süd) oder
- der Ausbau der Breisacher Bahn und der Höllentalbahn im Dreisamtal um Taktverdichtungen zwischen Himmelreich, Gottenheim und Breisach anbieten zu können.

Zu allen in diesem Sinne noch offenen Maßnahmen im Bereich des S-Bahn-Ausbaus liegen allenfalls erste Planungsüberlegungen vor, so dass mit Blick auf Planung, Genehmigung und Baudurchführung eine Realisierung innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ausgeschlossen ist, selbst wenn entsprechende Beschlüsse der zuständigen Gremien vorlägen und die Finanzierung gesichert wäre. Insofern sind diese Maßnahmen für den Nahverkehrsplan nicht relevant. Gleiches gilt auch für den Bau möglicher zusätzlicher Haltepunkte im S-Bahn-Netz entsprechend der im Nahverkehrsentwicklungsplan von 1997 bereits enthaltenen Überlegungen.

Während es bei Sasbach, Breisach, Bremgarten, Neuenburg am Rhein und mit dem Autobahngrenzübergang südlich von Neuenburg gleich fünf grenzüberschreitende Verbindungen für den Individualverkehr gibt, ist das Angebot im öffentlichen Verkehr über die Schienenstrecke Müllheim - Muhlhouse und die Busverbindung Breisach - Colmar trotz hoher Pendlerzahlen gering.

Die Planungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke Breisach - Colmar, die im Jahr 2019 im Aachener Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration ausdrücklich erwähnt wurde, könnte hier zu einer wesentlichen Verbesserung führen. Die Reaktivierung wird im Kontext der deutsch-französischen staatlichen Zusammenarbeit nicht als regionales sondern als gesamtstaatliches Projekt mit den deutschen Projektpartnern Land Baden-Württemberg und der Bundesrepublik Deutschland betrieben. Die ZRF und die Region sind ebenso

wie die entsprechenden angrenzenden französischen regionalen Körperschaften in die Planungsüberlegungen der Projektpartner eingebunden. Wesentlicher Bestandteil der Planungen ist die Erstellung einer neuen gemeinsamen Rheinbrücke bei Breisach. Eine Machbarkeitsstudie, die im Auftrag der DREAL Grand Est (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) im Rahmen des Interreg-Programms der Europäischen Union erstellt wurde, kommt zum Ergebnis, dass eine durchgehende Bahnverbindung zwischen Colmar und Breisach (und weiter nach Freiburg) pro Tag mit 3.500 bis 5.900 zusätzlichen Fahrgästen aus und nach Frankreich gut nachgefragt wäre und so den Straßenverkehr auf dieser Strecke um 11.000 bis 16.000 Fahrzeugkilometer pro Tag entlasten würde. Mit einer Inbetriebnahme des Verkehrs kann allerdings erst etwa im Jahr 2029 gerechnet werden.

Bahnhöfe/Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau des Haltestellennetzes ist intensiv voranzutreiben, um flächendeckend Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Zugang zu Nahverkehrsleistungen zu ermöglichen. Besonders wichtig ist, dass der barrierefreie Ausbau des Freiburger Hbf zeitnah umgesetzt wird. Dies umfasst zum einen die Verlängerung der nördlichen Personenunterführung mit dem Einbau von Aufzügen zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige sowie den Neubau der Bahnsteige an den Gleisen 5 bis 8 auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm, die einen barrierefreien Einstieg in die Züge der S1 (Ost-West-Achse) und der S2 (Elztalbahn) ermöglicht. Nach dem aktuellen Zeitplan ist die Fertigstellung der beschriebenen Maßnahmen im Jahr 2025 vorgesehen. Darüber hinaus ist der Ausbau der Haltestellen im Bereich der S-Bahn bereits weit fortgeschritten. Mit Ausnahme der Mehrzahl der Stationen an der Rheintalbahn - hier sind nur der Bahnhof Emmendingen und der Haltepunkt Teningen-Mündingen bereits ausgebaut - erfüllen alle Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbandsgebiet die Kriterien für die Barrierefreiheit. Dabei werden weitere Maßnahmen an der Rheintalbahn allerdings erst dann umgesetzt werden können, wenn der viergleisige Ausbau in der Region weitgehend abgeschlossen ist und der Güterverkehr auf die neuen Gleise verlagert werden kann. Vor diesem Zeitpunkt führt die hohe Belastung auf der Strecke dazu, dass Baumaßnahmen an den Bahnsteigen nur mit hohem Zeit- und technischem Aufwand und daher zu unverhältnismäßig hohen Kosten umgesetzt werden können.

Ein zur S-Bahn vergleichbarer Stand hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen wurde auch im Stadtbahnnetz in Freiburg erreicht.

Der größte Handlungsbedarf besteht bei den Haltestellen der Regional- und Stadtbusverkehre, was insbesondere an der hohen Anzahl von 1.465 Bushaltestellen im gesamten Verbandsgebiet liegt. Einzelheiten zum weiteren Vorgehen bei den Bushaltestellen finden sich unter Ziffer 3.2.

Regionalbusangebot

Trotz gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgeführten Anpassungsmaßnahmen in den letzten Jahren mangelt es dem historisch gewachsenen Angebot im Regionalbusnetz in Teilbereichen noch an einer durchgehenden Vernetzung oder der erforderlichen Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit. Ebenso verlaufen viele Regionalbuslinien nicht gleichmäßig, sondern weisen unterschiedliche Linienwege und verschiedene Haltestellenabfolgen auf. Dies beeinträchtigt die kundenfreundliche, transparent angelegte einfache Nutzung des insgesamt guten Angebotes und erschwert den aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes gebotenen Ausbau und die Verbesserung des Angebots. Letzteres gilt insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, abends und an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, gerade in sehr ländlich geprägten Bereichen des Verbandsgebietes, in denen noch erhebliche Bedienungslücken bestehen. In diesen Bereichen sind daher in einem nächsten Schritt Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Vernetzung

Um dem sich ändernden Mobilitätsverhalten Rechnung zu tragen, ist die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zukünftig noch stärker in den Blick zu nehmen (Intermodalität). Den Bahnhöfen und Haltepunkten kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. An den Umsteigepunkten ist auf eine enge räumliche und zeitliche Verknüpfung der Leistungsangebote zwischen Fern- und Nahverkehr, insbesondere aber innerhalb des Nahverkehrs (z.B. Umsteigeanlagen Bus-Schiene) und mit dem Individualverkehr zu achten. Zu den auszubauenden Schnittstellen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr zählen insbesondere Anlagen für „Park and Ride“ (P+R) sowie „Bike and Ride“ (B+R), die bei Bedarf zu Mobilitätsdrehscheiben erweitert werden können, indem z.B. Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, Verleihstationen für Fahrzeuge des Individualverkehrs, Informations- und Serviceeinrichtungen oder auch Sanitäranlagen ergänzt werden. Die Herstellung dieser Anlagen ist Aufgabe der jeweiligen Standortgemeinde. Allerdings erfordert ein sinnvolles und wirksames Konzept die enge Zusammenarbeit und Abstimmung aller Akteure im Nahverkehr. Gleiches gilt auch für die Integration

der vorhandenen oder künftigen verfügbaren Mobilitätsangebote öffentlicher und privater Anbieter und die verstärkte Nutzung digitaler Techniken, z.B. zur Förderung flexibler Mobilitätsangebote im Bereich der On-Demand-Verkehre.

3. Vorgaben für das künftige Nahverkehrsangebot

3.1 Grundsätze

Die dringend erforderliche verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzt vor allem eine Verlässlichkeit der Verkehrsangebote von Bahn und Bus sowie verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Angeboten und auch eine Steigerung der Angebotsqualität voraus.

Auf die bestehenden bzw. künftigen Angebote im Schienenpersonennahverkehr sind die sonstigen Verkehre, insbesondere aber die Regionalbusverkehre auszurichten, um damit die Attraktivität des Gesamtnetzes zu erhöhen.

3.2 Zielkonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Land Baden-Württemberg hat in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit seinem Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg (Anlage 8) bereits 2014 Zielvorgaben für das Angebotskonzept und die Angebotsstandards für den SPNV definiert.

Demzufolge soll landesweit auf allen Schienenstrecken ein vertaktes Mindestangebot umgesetzt werden, bei dem grundsätzlich jede Bahnstation mindestens im Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr bedient wird. Am Wochenende wird von einer Mindestbedienungszeit von 7:00 bis 24:00 Uhr ausgegangen. Auf Strecken mit sehr geringer Fahrgastnachfrage sind in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten auch geringere Taktdichten möglich. Auch in diesem Fall ist jedoch mindestens ein 2-Stunden-Takt vorgesehen, ggf. mit der Schließung von Taktlücken durch Busse. Auf der anderen Seite sind auch Angebotsverdichtungen in Abhängigkeit der zu erwartenden Fahrgastnachfrage vorgesehen.

Die Umsetzung der Zielvorgaben im Verbandsgebiet wurde mit dem Gesamtnetausbauprogramm BREISGAU-S-BAHN 2020, das gemeinsam mit dem Land als Aufgabenträger konkretisiert. Auf einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitten geht der Angebotsumfang der BREISGAU-S-BAHN 2020 über den Standard des Zielkonzepts 2025

hinaus. In diesen Fällen hat sich die Region 2014 im S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag finanziell eingebracht, um das vom Land finanzierte Angebot bedarfsgerecht zu ergänzen.

Mit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2021 sind die Ausbaumaßnahmen der ersten Stufe der BREISGAU-S-BAHN 2020, der Ausbaustufe 2018-neu, vollständig abgeschlossen. Das Land als Aufgabenträger hat die korrespondierenden Betriebsleistungen auf allen Strecken ausgeschrieben und neu vergeben. Die Betriebsaufnahmen sind im Dezember 2019, Juni 2020 und Juni 2021 erfolgt. Die Laufzeiten der Verkehrsverträge mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen bis 2032. Wesentliche Änderungen im Leitungsumfang des SPNV, die maßgeblich für die Planungen des Nahverkehrsplans 2021 wären, sind in dessen Laufzeit somit nicht zu erwarten.

Auf der gemeinsam durch die Région Grand Est und das Land Baden-Württemberg betriebenen Strecke zwischen Müllheim und Mulhouse ist mittelfristig beabsichtigt, ebenfalls ein Stundentakt anzubieten. Wünschenswert wäre dabei mittel- bis langfristig auch eine Durchbindung der Leistungen von und nach Freiburg.

Auch wenn in der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2021 nicht davon auszugehen ist, dass der Leistungsumfang weiter ausgebaut werden kann, bleibt es Ziel, das SPNV-Angebot im Rahmen der jährlichen Fahrplanänderungen weiter zu optimieren. Hierzu können zum Beispiel die Verbesserung der Anschlusssituation insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, die Abstimmung der Fahrpläne auf Schul- oder Schichtzeiten oder auch die Haltesystematik der SPNV-Linien, insbesondere auf der Rheintalbahn, dienen.

3.3 Verkehrskonzept für den Stadtverkehr Freiburg

Betriebskonzept

Im Stadtverkehr Freiburg sind durch den unter 2.2.2 beschriebenen Angebotsumfang im Bestand die Verkehrsbedürfnisse im Wesentlichen sehr gut abgedeckt. 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.

Eine grundsätzliche Änderung oder Ausweitung des Bestandskonzeptes ist daher in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes nicht vorgesehen. Eine weitere Optimierung des Verkehrsangebotes und die Schließung von noch im geringen Umfang vorhandenen Bedienungslücken ist im Rahmen des laufenden Betriebs im Einzelfall und bei Änderungen der Infrastruktur zu prüfen.

Infrastruktur

Im Freiburger Stadtbahnnetz sind nach der bereits im Jahr 2014 erfolgten Verlängerung der Stadtbahn Zähringen bis zur Haltestelle Gundelfinger Straße, der Teilinbetriebnahme der Stadtbahn Messe bis zur Haltestelle Technischen Fakultät im Dezember 2015 und der Inbetriebnahme der Stadtbahn Rotteckring im Frühjahr 2019, im Dezember 2020 die Eröffnung der Stadtbahn Messe und der Beginn der Bauarbeiten an der Stadtbahn in der Waldkircher Straße vorgesehen. Mit dem Bau der Stadtbahn Waldkircher Straße ist dann das vom Gemeinderat im Jahr 2011 beschlossene Stadtbahnausbauprogramm vollständig umgesetzt.

Stadtbahn 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 Stadtbahngleise werden deswegen aus der sanierungsbedürftigen Komturstraße in die Waldkircher Straße verlegt, wodurch eine sehr gute neue und barrierefreie Stadtbahnanbindung geschaffen werden kann.

Im weiteren Verlauf sind drei Verlängerungen beziehungsweise Ergänzungen im Stadtbahnnetz geplant:

- die Stadtbahnverlängerung nach Littenweiler als regional bedeutsame Stadtbahnlinie,
- die Verlängerung in den neuen Stadtteil Dietenbach sowie
- der Lückenschluss zwischen der Haltestelle Fahnenbergplatz und der Breisacher Straße mit dem zweiten Verknüpfungspunkt zum Freiburger Hauptbahnhof (2. Bauabschnitt Stadtbahn Messe).

Im Einzelnen werden diese Vorhaben wie folgt beschrieben:

Stadtbahnverlängerung Littenweiler

Die regional bedeutsame Maßnahme Stadtbahnverlängerung Littenweiler stellt die Fortführung der bestehenden Linie 1 ab der Haltestelle Laßbergstraße dar. Die Strecke soll am Bahnhof Littenweiler eine Verknüpfung zum Regionalverkehr bilden und in Littenweiler bis auf Höhe des Kappler Knotens geführt werden. Im Vorgriff auf die Bauarbeiten des Freiburger Stadttunnels soll am Endpunkt der Stadtbahnverlängerung am Kappler Knoten ein großer P&R-Platz entstehen. Somit kann bereits an der östlichen Stadtgrenze eine Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem ÖPNV geschaffen werden.

Stadtbahn Dietenbach

Der neu entstehende Stadtteil Dietenbach soll von Beginn an mit einer Stadtbahn erschlossen werden. Als Verlängerung der Linie 5 ab dem Rieselfeld würde das Baugebiet mit mehreren Haltestellen erschlossen werden. Um den Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtteils von Anfang an grundsätzlich die Möglichkeit zu eröffnen, ohne Auto mobil zu sein, gehört der frühzeitige Bau einer Stadtbahnanbindung zu den zentralen städtischen Erschließungsmaßnahmen für den neuen Stadtteil.

Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt

Der 2. Bauabschnitt der Stadtbahn Messe ist eine Verbindung zwischen den Haltestellen Fahnenbergplatz und Breisacher Straße. Die Schließung dieser Lücke im Netz stellt eine wichtige Ergänzung im Freiburger Stadtbahnnetz dar. Hierdurch wird eine Entlastungsachse für die stark belastete Brücke über den Hauptbahnhof zur Querung der DB-Hauptbahnlinie geschaffen und im Bereich Hauptbahnhof auf der Nordseite ein zusätzlicher Verknüpfungspunkt zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie dem Stadtbahnnetz hergestellt. Die heute bereits von vier Linien teilweise im Minutentakt befahrene Hauptbahnhofachse würde somit deutlich entlastet und die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes würde deutlich erhöht.

3.4 Verkehrskonzept für den Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

Ein zentraler Baustein des „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts BREISGAU-S-BAHN 2020“ ist der Ausbau und die Anpassung des regionalen Buskonzepts an das neue Schienenverkehrskonzept. Bereits in der Machbarkeitsstudie vom 19. Dezember 1996, die nachfolgend am 19. Juni 1997 von der Verbandsversammlung des ZRF als

Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) beschlossen wurde und damit auch die Grundlage für das Vorhaben BREISGAU-S-BAHN 2020 bildet, wird statuiert, dass die verbesserte Bedienung des SPNV in der Fläche weiterzuführen ist und somit im Rahmen des integrierten Programms im gesamten Verbandsgebiet Angebotsverbesserungen erfolgen sollen („Zug und Bus aus einem Guss“).

Mit Abschluss der Ausbaumaßnahmen an der Elztalbahn im Juni 2021 wurde zwischenzeitlich auf allen Schienenverkehrsstrecken im Verbandsgebiet ein verbessertes Angebot nach den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg als Aufgabenträger umgesetzt. Damit kommen die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden an den Schienenstrecken unmittelbar in den Genuss verbesserter Leistungen. Ziel einer Überplanung des vorhandenen Regionalbusnetzes ist es daher vorrangig, auch für alle jene Gemeinden und Städte im Verbandsgebiet, die nicht an einer Schienenstrecke liegen, eine dem SPNV-Angebot vergleichbare Anbindung zu gewährleisten und einen Anschluss an die vertakteten Schienenverkehre herzustellen. Gleichzeitig soll mit dem Regionalbusnetz auch eine möglichst große Flächenerschließungswirkung gerade auch in den ländlichen Räumen erzielt werden. Bestehende Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsbeziehungen sind insbesondere bei den Schülerverkehren zu berücksichtigen und in die Planungsüberlegungen mit einzubinden. Durch Regionalbusangebote sollen darüber hinaus im notwendigen Umfang bestehende Lücken im SPNV-Netz oder im Schienenverkehrsangebot geschlossen werden. Dies alles soll mit einem möglichst wirtschaftlichem Ressourceneinsatz verbunden sein. Hierauf können dann ergänzende innergemeindliche Verkehrsangebote aufsetzen.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen wurde das in Abschnitt 4 dargestellte Liniennetz als Vorgabe für einen künftigen, aufeinander abgestimmten Regionalbusverkehr entwickelt. Um eine auch nach außen hin erkennbare Marke ähnlich der BREISGAU-S-BAHN zu erreichen, werden die Linien unter der Bezeichnung „BREISGAU-BUS“ zusammengefasst. Dies soll nach Möglichkeit auch durch ein einheitliches Erscheinungsbild deutlich werden.

Nicht Gegenstand der Linienbildung des BREISGAU-BUS sind die gemeindlichen Stadt-, Orts- und Nachbarschaftsverkehre (siehe Abschnitt 3.5). Gleichwohl sind die zu diesen Verkehren bestehenden Verknüpfungen ein wichtiger Teil eines integrierten Gesamtkonzeptes und erschließen weitere Ziele wie Wohnbereiche, Gewerbestandorte oder Ausbildungsstätten für das regionale ÖPNV-Angebot auf Straße und Schiene, weshalb sie im Nahverkehrsplan

dargestellt sind (Anlage 3). Bei der Linienentwicklung wurden bestehende gemeindliche Konzepte berücksichtigt.

Gleiches gilt in noch stärkerem Umfang für das Bedienungsgebiet der VAG (Stadtverkehr Freiburg, siehe Abschnitt 3.3). Eine Reihe von Regionalbuslinien werden an den Endhaltestellen der Stadtbahnlinien 1, 3 und 4 an den Stadtverkehr Freiburg angeschlossen. Darüberhinaus umfasst das Regionalbusnetz auch Verkehrsleistungen, die aus der Region zu weiteren Zielen im Stadtgebiet fahren (Industriegebiet Nord, ZOB Freiburg), um dort besondere Verkehrsbedürfnisse abzudecken (einbrechende Regionalbusverkehre). Hier bestehen regelmäßige und enge Absprachen, um die jeweiligen Angebote aufeinander abzustimmen. Dies soll auch in Zukunft beibehalten und weiterentwickelt werden.

Die Linienbildung berührt als solche nicht die Frage der Finanzierung der Angebote bzw. das Recht der Aufgabenträger, auf diesen Linien gemeinsam oder mit anderen Trägern zusätzliche Leistungen zu finanzieren.

Eine detaillierte Darlegung zur Linienbildung erfolgt in Abschnitt 4 dieses Nahverkehrsplans.

3.5 Verkehrskonzepte für Stadt- und Ortsverkehre

Durch die Vorgaben des Nahverkehrsplans wird die Befugnis der Gemeinden nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, nicht eingeschränkt. Ein Anspruch auf Weiterführung oder Übernahme solcher Leistungen durch die Aufgabenträger wird dadurch nicht begründet. Umgekehrt dürfen Angebote im Stadt- oder Ortsverkehr die Angebote der Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr nicht konkurrenzieren oder in sonstiger Weise beeinträchtigen. Gleichwohl wird eine integrierte Planung im Sinne der Fahrgäste begrüßt. Die Verkehrskonzepte solcher Gemeinden mit eigenen Verkehrsangeboten sind deshalb in den Anlagen 3 diesem Nahverkehrsplan nachrichtlich beigelegt.

3.6 Vorgaben zur Qualitätssicherung im Busverkehr

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr ist neben dem grundlegenden Fahrplanangebot (Linienverlauf, Fahrtenhäufigkeit, Taktung) und der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge auch die Betriebsqualität und Betriebssicherheit aus Kundensicht entscheidend. Die Sauberkeit der Fahrzeuge, der Vertrieb von

Fahrscheinen, die ausreichende und rasche Information bei Betriebsstörungen und ein gutes, zeitnahes Beschwerdemanagement erleichtern den „Umstieg“ auf den ÖPNV und fördern die Attraktivität. Teil des Daseinsvorsorgeauftrags der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auch die Sicherstellung eines Mindeststandards an Betriebsqualität und -sicherheit.

Diese im Betrieb durch das Verkehrsunternehmen zu garantierenden Anforderungen sind in der Anlage 7 zusammengefasst und definiert. Die Vorgaben der Anlage 7 sind sowohl im Rahmen von eigen- als auch von gemeinwirtschaftlichen Verkehren einzuhalten. Soweit Aufgabenträger Verkehrsleistungen an eigene Verkehrsunternehmen in Form einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 (interner Betreiber) vergeben und die Vorgaben dieser Direktvergabe entsprechende Regelungen enthalten, gehen diese Bestimmungen den Festlegungen dieses Nahverkehrsplans zu Vorgaben zur Qualitätssicherung insoweit vor. Allerdings sollen auch im Rahmen dieser Direktvergaben die Einhaltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Mindeststandards sichergestellt werden.

Anforderungen an die Fahrzeuge zum Schadstoffausstoß

Zunehmende Bedeutung erlangt bei den eingesetzten Fahrzeugen auch der Gesichtspunkt der Schadstoffreduzierung bzw. -freiheit. Im Rahmen der europäischen Klimaschutzinitiative wurde im Juni 2019 die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive - CVD) beschlossen. Die Vorgaben der CVD sind bis zum 02. August 2021 durch nationale Vorschriften der Mitgliedsstaaten umzusetzen. Die Vorgaben der CVD bzw. der noch ausstehenden deutschen Umsetzungsregelungen binden sowohl Aufgabenträger bei der Vergabe von Verkehrsleistungen als auch Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von im ÖPNV eingesetzten Straßenfahrzeugen. Sie werden deshalb auch während der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans Einfluss auf Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen sowie im Rahmen der Erteilung von Genehmigungen nach dem PBefG haben.

ZRF, RVF und die Verkehrsunternehmen entwickeln gemeinsam Vorschläge, wie die nationalen Vorgaben zur CVD in der Region umgesetzt werden können.

Tariftreue und Mindestlohn

Landes- und bundesgesetzliche Regelungen zu Tariftreue und Mindestlohn, die den ÖPNV betreffen, sind maßgeblich für alle Leitungen im ÖPNV im Verbandsgebiet. Die Verpflichtung zur

Einhaltung dieser Regelungen sind sowohl im Rahmen von eigen- als auch von gemeinwirtschaftlicher Verkehre zu beachten und sollen Bestandteil der jeweiligen PBefG-Genehmigungen und vertraglicher Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen werden. Die Aufgabenträger dürfen gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde die Einhaltung der Vorgaben auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren jederzeit und unter Zuhilfenahme weiterer sachkundiger Behörden und Stellen prüfen.

Ausgestaltung der Haltestellen

Die Haltestellen als Zugangsstellen zum öffentlichen Nahverkehr vermitteln dem Neu- und Gelegenheitskunden einen ersten Kontakt zum ÖPNV-Angebot. Diese sind deshalb, insbesondere hinsichtlich des Informationsangebots, aktuell, umfassend und ansprechend zu gestalten. Eine einheitliche, gute Ausstattung der Haltestellen für das gesamte Verbandsgebiet ist deshalb anzustreben. Die in Anlage 4 benannten Grundanforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie die in Anlage 7, Ziffer 2 enthaltenen Vorgaben sind zu beachten. Darüberhinaus kann der zuständige Aufgabenträger für Haltestellen Vorgaben für Gestaltung und Ausstattung je nach Nutzung und Bedeutung der Haltestelle festlegen und diese gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und Baulastträgern (in der Regel die entsprechenden Standortgemeinden) gebündelt umsetzen. An wichtigen Umsteige- und Verknüpfungshaltestellen sollen dynamische Fahrgastinformationssysteme eingerichtet werden, die die Fahrgäste über alle Verkehrsangebote in Echtzeit unterrichten. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, an eine vom Aufgabenträger benannte Stelle zu diesem Zweck Fahrplandaten und Echtzeitdaten in einem durch den Aufgabenträger festgelegten Datenformat zu übergeben.

Diese Vorgaben sollen für das gesamte Verkehrsgebiet einheitlich sein. Die Aufgabenträger entwickeln deshalb gemeinsam mit den Trägern der Baulast, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen ein Umsetzungskonzept zur Herstellung eines einheitlichen Ausstattungsstandards in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans. Die aktuellen technischen Entwicklungen, z.B. zur Fahrgastinformation, sind dabei zu berücksichtigen.

Fahrplangestaltung

Der ÖPNV soll ein zuverlässiges öffentliches Verkehrsangebot sein, so dass an allen relevanten Punkten ausreichend Zeit einzuplanen ist, um die Fahrzeiten unter normalen Verkehrs- und

Witterungsbedingungen einzuhalten und Anschlüsse zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Dabei sind auch die Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen zu berücksichtigen, die möglicherweise beim Ein-, Um- und Aussteigen einen erhöhten Zeitbedarf haben können. Die verbindlichen Vorgaben für die einzelnen Linien, Umsteigehaltestellen und Verknüpfungspunkte sind in der Anlage 10 (Liniensteckbriefe) enthalten.

3.7 Barrierefreiheit im Nahverkehr

Neben Angebotsverbesserungen ist ein wesentlicher Aspekt für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Angeboten für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Das Ziel ist eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Personen-nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 (§ 8 Abs. 3 PBefG). Im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit müssen dabei neben der Infrastruktur und den Fahrzeugen auch die Information und der Service im ÖPNV auf die Barrierefreiheit überprüft werden. Verbesserungen bei der Barrierefreiheit kommen aber nicht nur der eigentlichen Zielgruppe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, sondern auch einem weiteren Nutzerkreis zugute (z.B. Eltern mit Kinderwagen).

Der Nahverkehrsplan des ZRF für die Jahre 2014 ff enthielt einen Prüfauftrag mit dem Ziel, die Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV mit Behindertenvertretern, Verkehrsunternehmen sowie den jeweils zuständigen Baulastträgern zu klären. Hierzu wurde vom ZRF ab dem Jahr 2014 eine regionale Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“ (AG Barrierefreier ÖPNV) initiiert, die sich aus Behindertenvertretern, Straßenbaulastträgern (RP und Landkreise) sowie Verkehrsunternehmen zusammensetzt.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses erfolgte eine Verständigung auf folgende drei zentralen Arbeitsfelder:

- Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Barrierefreier Service und Information

Für diese drei Arbeitsfelder wurden von der AG ÖPNV jeweils Rahmenkonzepte erarbeitet, die im Folgenden in die Fortschreibung des NVP eingeflossen sind.

Barrierefreie Haltestellen

Als notwendige Schritte zu einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur wurde im Rahmen des im Nahverkehrsplan 2014 ff enthaltenen Arbeitsauftrags die Kategorisierung der Haltestellen und die Definition von Standards zur Barrierefreiheit erarbeitet. Die Detailplanung, die stark von den örtlichen Gegebenheiten geprägt ist, muss durch die eigentlichen Baulastträger erfolgen, die für die Umsetzungsplanung und die Finanzierung zuständig sind.

Die für die Kategorisierung erforderlichen Daten und Angaben zu jeder Haltestelle im Verbandsgebiet wurde im Rahmen der umfassenden Haltestellenerfassung erhoben und dokumentiert (vgl. auch Abschnitt 2.1.2). Um diese Bestandsaufnahme zu ergänzen und um einen regionalen Planungsrahmen zu schaffen, wurden Vorgaben für die künftige Umsetzung erarbeitet (Anlage 4 - Kategorisierung von Bushaltestellen sowie zur Festlegung von Ausbaustandards im Bereich des ZRF).

Aus Sicht der AG Barrierefreier ÖPNV ist das Konzept in der vorgelegten Form vollständig und bietet eine zeitnah umsetzbare Planungsgrundlage für die Straßenbaulastträger, insbesondere für die Städte und Gemeinden, die ihre Haltestellen barrierefrei ausbauen wollen. Der umfassende Ansatz für barrierefreie Haltestellen der AG Barrierefreier ÖPNV wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem ÖPNV-Innovationspreis 2019 ausgezeichnet.

Das in Anlage 4 dokumentierte Konzept ist Bestandteil dieses Nahverkehrsplans und von Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern bei ihren Baumaßnahmen zu beachten.

Die Straßenbaulastträger im Verbandsgebiet (Städte und Gemeinden, Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie das Regierungspräsidium Freiburg) wurden gebeten, für die Fortschreibung des NVP ihre Maßnahmen- und Umsetzungsplanung mitzuteilen und ggf. notwendige Ausnahmen und Abweichungen vom Rahmenplan darzustellen. Eine vollständige Übersicht aller Rückmeldungen findet sich in der Anlage 5.

Die Aufgabenträger sollen insbesondere für vom Regionalbusverkehr bediente Haltestellen darauf hinwirken, dass eine Umsetzung nach einheitlichen Konzepten in enger Kooperation zwischen den Baulastträgern und den Verkehrsunternehmen erfolgt.

Barrierefreie Fahrzeuge

Zusätzlich zu den unter 3.6 genannten allgemeinen Anforderungen wurde von der AG Barrierefreier ÖPNV ein Konzeptpapier „Anforderungen an barrierefreie Linienbusse“ (Anlage 6) erarbeitet, welches darüber hinaus gehend weitere Anforderungen nennt. Diese sind bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen, die im Linienverkehr eingesetzt werden sollen, zu beachten.

Barrierefreiheit im Fahrgastservice und bei der Fahrgastinformation

Der durch das PBefG vorgegebene Fokus auf mobilitätseingeschränkte Personen bei der Schaffung eines barrierefreien und attraktiven ÖPNV darf nicht dazu führen, dass die Belange von Menschen mit Wahrnehmungseinschränkungen - gerade im Bereich des Service und der Information - nicht berücksichtigt werden. Die in Anlage 6 genannten Vorgaben zur Fahrgastinformation sind deshalb bereits jetzt im Linienbetrieb zu beachten, soweit bei Bestandsfahrzeugen hierzu die entsprechenden technischen Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die Bereiche Service und Information sind regelmäßig an die rasch fortschreitende technische Entwicklung anzupassen. Die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen sind in Absprache zwischen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Aufgabenträgern gemeinsam mit den Interessenvertretern der Betroffenen zu entwickeln und im jeweiligen Zuständigkeitsbereich umzusetzen.

3.8 Tarifvorgaben

Ein einheitliches, transparentes und flächendeckendes Tarifsystem ist ein wesentliches Element eines attraktiven ÖPNV-Angebots. Diese Voraussetzungen erfüllt das Tarifsystem des RVF. Der große Erfolg des landesweit vorbildlichen Angebots „RegioKarte“ als günstige Zeitkarte mit einem einheitlichen Preis für das gesamte Verbundnetz, zeigt dies exemplarisch. Mit nur einem Fahrschein können Regionalbusse, Züge (S-Bahn, RE, RB), Stadtbahnen oder Stadtbusse sowie ergänzende Verkehrsangebote wie Anruf-Sammel-Taxis oder Nachtbusse benutzt werden. Auf bestimmten Linien und für besondere Angebotsformen (Nachtverkehr, AST u.ä.) kann ein Komfortzuschlag erhoben werden. Dieses Tarifangebot gilt es, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im RVF weiterzuentwickeln.

Mit der Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg zur Umsetzung der §§ 15 bis 18 ÖPNVG (ZRF-Ausgleichssatzung) vom 11.10.2017 wurde festgelegt, dass innerhalb des

Verbandsgebietes Verkehrsleistungen im ÖPNV-Linienvkehr nur zum RVF-Tarif angeboten werden dürfen (§ 2 ZRF-Ausgleichssatzung).

Ausgestaltung und Fortschreibung des Tarifs haben unter Beachtung der in § 16 ÖPNVG vorgeschriebenen Mindeststrabattierung von 25 % für Karten des Auszubildenden- und Schülerverkehrs zu erfolgen. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Vereinbarung zwischen ZRF, RVF und den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen über die Grundlagen der Zusammenarbeit und die Gewährung von Zuschüssen (Grundlagen- und Zuschussvertrag - GZV) zu beachten.

Regelungen und Vereinbarungen in der Verbundgesellschaft sind so zu gestalten, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen im ÖPNV-Linienvkehr im Verbandsgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif gesichert ist.

3.9 Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsträger sowie neue Mobilitätsformen und -angebote

Den Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch Bus-Bus-Verknüpfungsstellen, kommt bei der verkehrlichen Erschließung eine besondere Bedeutung zu. An den Umsteigepunkten ist auf eine enge räumliche und zeitliche Verknüpfung der Leistungsangebote zwischen Fern- und Nahverkehr, insbesondere aber innerhalb des Nahverkehrs (z.B. Umsteigeanlagen Bus-Schiene) und mit dem Individualverkehr zu achten. Zu den auszubauenden Schnittstellen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr zählen insbesondere Anlagen für „Park and Ride“ (P+R) sowie „Bike and Ride“ (B+R), die bei Bedarf zu Mobilitätsdrehscheiben erweitert werden können, indem z.B. Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, Verleihstationen für Fahrzeuge des Individualverkehrs, Informations- und Serviceeinrichtungen oder auch Sanitäranlagen ergänzt werden. Die Herstellung dieser Anlagen ist Aufgabe der jeweiligen Standortgemeinde.

Neue Mobilitätsformen, z.B. On-Demand-Angebote, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, Bürgerautos, E-Roller, Einrichtung von autonom fahrenden Verkehren, Fahrradverleihsysteme, Stärkung von Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖPNV u.ä., stellen ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Substitution privater PKW-Fahrten dar. Grundsätzlich sind solche Angebote aber so zu gestalten, dass bestehende ÖPNV-Angebote aller Aufgabenträger dadurch nicht beeinträchtigt, sondern ergänzt werden. Auch diese neuen Angebote sind daher unter Beachtung der Vorgaben dieses Nahverkehrsplans zu planen und zu betreiben. Die

Aufgabenträger sind durch die Betreiber rechtzeitig in die Planungen für solche Angebote mit einzubeziehen.

Sowohl hinsichtlich eines künftigen Ausbaus und der Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten als auch für Angebote im Bereich der Neuen Mobilitätsformen gilt es anzustreben, dass nach und mit der Realisierung der Verkehrskonzepte aus Abschnitt 3 ff. dieses Nahverkehrsplanes auf der Grundlage der dann geänderten und verbesserten Verkehre in der Fläche das Angebot hin zu einem intermodalen Gesamtverkehrskonzept weiterentwickelt wird. Hier sind primär die jeweiligen Gemeinden gefragt, die den innerörtlichen oder Nachbarschaftsverkehr abdecken müssen. Gleichwohl bietet es sich an, dass der ZRF und die Aufgabenträger mit den Kommunen und Akteuren in den unterschiedlichen Verkehrsräumen, Vorschläge für eine an den Nahverkehrsplan angepasste, abgestimmte Umsetzung entwickeln.

3.10 Digitalisierung im ÖPNV

Sowohl in der Abwicklung der Angebote des öffentlichen Verkehrs als auch bei der Umsetzung von Konzepten zur Integration der vorhandenen oder künftig verfügbaren Mobilitätsangebote öffentlicher und privater Anbieter (s.o. Nr. 3.9) ist die verstärkte Nutzung digitaler Techniken anzustreben. Dies ist allerdings auch von einer verstärkten digitalen Vernetzung und Erschließung ländlicher Räume im Verbandsgebiet abhängig. Daher wird in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ein Schwerpunkt auch auf die Prüfung und Entwicklung umfangreicher Digitalisierungsmaßnahmen zu legen sein, wobei erste Maßnahmen bereits in diesem Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden sollen.

Anschlusssicherung und Fahrgastinformation

Alle Fahrzeuge sind mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) auszustatten und die Daten sind in Echtzeit an eine Datendrehscheibe zu übermitteln, so dass Anschlüsse im Verspätungsfall besser hergestellt werden können. Mit diesen Daten können dann auch Fahrgastinformationssysteme betrieben werden, insbesondere an Verknüpfungshaltestellen.

On-Demand-Verkehre

Ein verstärkter Einsatz von On-Demand-Verkehren zur Abdeckung von Verkehrsbedürfnissen z.B. in Schwachlastzeiten setzt ganzheitliche Softwareangebote voraus. Neben der Erfassung und Abrechnung des Fahrtenwunschs sind auch Aspekte der optimalen Routenplanung und

der Nachweisführung über die durchgeführten Fahrten digital aufzubereiten. Ob sich im Verbandsgebiet des ZRF eine Umstellung von Teilen des ÖPNV-Angebotes auf On-Demand-Verkehre als sinnvoll erweist, wird auch von dem Verkehrsangebot abhängig sein, das letztlich mit diesem Nahverkehrsplan zur Umsetzung beschlossen wird. Die weitere Entwicklung der in diesem Bereich vorhandenen technischen Lösungen ist deshalb zu beobachten und zu gegebener Zeit zu entscheiden, ob eine Umsetzung im Verbandsgebiet oder in Teilbereichen zur Ergänzung des NVP-Angebotes sinnvoll erscheint.

Weiterhin beobachtet werden soll, ob sich On-Demand-Verkehre in Zukunft auch auf autonom verkehrende Fahrzeuge umstellen lassen. Trotz mehrerer Pilotversuche, beispielsweise auf abgeschlossenen Firmengeländen oder der Landesgartenschau in Lahr, ist ein Einsatz unter Realbedingungen im ländlichen Raum derzeit noch nicht sinnvoll umsetzbar.

Mitfahrzentralen

Nachdem die Einrichtung einer Mitfahrzentrale im Elztal nur eine sehr geringe Nachfrage generiert hat, soll zunächst von einer Einführung eines solchen Systems für das gesamte ZRF-Verbandsgebiet abgesehen werden. Hier gilt grundsätzlich das oben zu den On-Demand-Verkehren gesagte. Sollten sich im Rahmen der Marktbeobachtung neue Erkenntnisse ergeben, die eine Einführung sinnvoll erscheinen lassen, wäre dies erneut zu prüfen.

eTicketing und eTarif

Bereits heute bietet der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) einzelne Fahrscheine digital als sogenanntes MobilTicket zum Kauf über ein Smartphone an.

Eine Weiterentwicklung dieses Modells ist die Einführung eines eTarifs, der insbesondere für den Gelegenheitsfahrer attraktive Lösungen bieten kann und somit zusätzliche Fahrten im ÖPNV generieren könnte. Die Entwicklung eines solchen eTarifs im RVF soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans näher untersucht und ggf. auch umgesetzt werden.

Nahverkehrsplanung und Erfolgskontrolle

Mit einer Weiterentwicklung des eTarifs unter Einbindung von „be in/be out“- bzw. „check in/check out“-Systemen lassen sich wertvolle Erkenntnisse für die weitere Nahverkehrsplanung gewinnen. Die technische Entwicklung dieser Systeme schreitet schnell voran. Aufgrund der zu gewinnenden Daten und deren vielfältige Einsatzmöglichkeiten im Nahverkehr sollte die

Einführung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans intensiv geprüft und ggf. zeitnah umgesetzt werden.

Zusammenbindung unterschiedlicher Mobilitätsangebote

Wie bereits unter Nr. 2.3 und 3.9 (Intermodalität) dargestellt, erscheint es sinnvoll, weitergehende Mobilitätsangebote (z.B. Fahrradverleihsystem, Carsharing) für die letzte Meile auch im ländlichen Raum verstärkt ausbauen. Diese sollen im Interesse einer kundenfreundlichen, attraktiven Nutzung mit den Angeboten in der Stadt Freiburg kompatibel und möglichst über eine Anwendung buchbar sein. Die Entwicklung wurde in der Stadt Freiburg bereits gestartet und soll in der Laufzeit des Nahverkehrsplans weiterentwickelt werden.

Der ZRF sieht sich hier in der Position, die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung durch die lokalen Akteure in den Gemeinden und Städten des Verbandsgebiets zu schaffen. Die konkrete Umsetzung ist dann die Aufgabe der jeweiligen Gemeinde, die den Bedarf an derartigen Angeboten vor Ort besser beurteilen kann.

Verbindung verkehrslenkender Maßnahmen mit dem ÖPNV

Einer weitergehenden Untersuchung bedarf es bei der Verknüpfung von verkehrslenkenden Maßnahmen mit dem ÖPNV. So könnte bereits weit vor einer Stadt oder einem wichtigen touristischen Ziel angekündigt werden, ob in der Innenstadt und auf P&R-Parkplätzen noch genügend Parkraum vorhanden ist oder bereits frühzeitig auf den ÖPNV umgestiegen werden sollte. Dazu sollten Informationen angegeben werden, wann die nächste Verbindung besteht und in welchem Takt gefahren wird. Hier sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplans mit den Akteuren vor Ort entsprechende technische Umsetzungsmöglichkeiten zu prüfen.

4 Linienbildung und Festlegung von Verkehrsbereichen (Linienbündeln) im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

4.1 Linien im Regionalbusverkehr (BREISGAU-BUS)

Grundsätze

Im Abschnitt 3.4 wurde bereits dargelegt, auf welchen Grundlagen und Überlegungen die Neukonzeption des Regionalbusnetzes erfolgt ist. Regionalbuslinien, die insbesondere die Bereiche abseits der Schienenstrecken mit Nahverkehrsleistungen versorgen, werden an günstig

gelegenen Endpunkten mit den vorhandenen SPNV-Angeboten oder der Stadtbahn Freiburg so verknüpft, dass zuverlässige Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn bestehen. Die Vertaktung der Schienenverkehre induziert damit auch eine Vertaktung der Regionalbusse. Allerdings stellt die teilweise fehlende bzw. nicht durchgängige Vertaktung des SPNV, z.B. auf der Rheintalbahn, die Planung der Regionalbusverkehre vor große Herausforderungen. Grundsätzlich sind die Regionalbuslinien nach den Vorgaben der Aufgabenträger wo möglich und geboten im Taktverkehr während der Bedienungszeiten des Schienenverkehrs zu betreiben. Für die Feinverteilung innerhalb der Stadt Freiburg, etwa zu den Industriegebieten, soll das Stadtbahn- und Stadtbusnetz der VAG genutzt werden, weshalb neben den Anbindungen an den SPNV auch denjenigen an die Stadtbahn wesentliche Bedeutung zukommt. Sinngemäß gilt diese Aussage natürlich auch für Städte und Gemeinden mit Stadt- und Ortsbusverkehren, die ebenfalls die Feinverteilung der Fahrgäste übernehmen. Eine Linienführung parallel zu den Schienenstrecken ist zu vermeiden. Ausnahmen von diesen Grundsätzen können zur Abdeckung besonderer Verkehrsbedürfnisse notwendig werden.

Betriebszeiten und Taktung

Die Regionalbuslinien erhalten durch die Verknüpfung mit und die Ausrichtung auf den Schienenverkehr eine einheitliche Struktur. Hierzu zählt auch ein einheitlicher Betriebsbeginn. Betriebszeiten und Takt sind so festzulegen, dass Anschlüsse aus der Region auf die vor 6 Uhr in Freiburg ankommenden S-Bahnen gewährleistet werden können. Ebenso enden die abendlichen Leistungen so, dass Rückfahrten ab Freiburg nicht vor 23 Uhr angetreten werden müssen. Für Vernetzungslinien und Erschließungslinien (s.u.) gelten hiervon abweichende oder eingeschränkte Betriebszeiten.

Einbindung der Schülerverkehre

Soweit von den Regionalbuslinien notwendige Leistungen im Schülerverkehr zu übernehmen sind, soll dies soweit wie möglich mit den Taktbussen erfolgen. Werden hierzu zusätzliche Linienbusse eingesetzt, verkehren diese nur an Schultagen. Dabei darf in beiden Fällen die Linienstruktur einschließlich der Anbindung an die S-Bahn nicht beeinträchtigt werden.

Linienfunktionen

Die einzelnen Regionalbuslinien sind folgenden Kategorien mit ihren daraus resultierenden Funktionen zugeordnet:

- **Basislinien** dienen vorrangig der Anbindung der Gemeinden des Verbandsgebietes, die nicht direkt an einer Schienenstrecke liegen. Ziel ist es, für diese Gemeinden eine dem SPNV-Angebot vergleichbare Erschließungsqualität herzustellen. Angeschlossen wird die politische Gemeinde als Ganzes, die Anbindung von Ortsteilen erfolgt nur, sofern diese auf dem Linienweg der Basislinien liegen.
- **Vernetzungslinien** ergänzen die Verkehrsleistungen im SPNV, indem sie geographische Bedienungslücken des SPNV schließen oder das Angebot im Schienenverkehr bedarfsgerecht ergänzen und verdichten, wenn dies aus Kapazitätsgründen oder in Absprache mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des SPNV erforderlich wird. Darüber hinaus dienen sie der Verbindung über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus.
- **Erschließungslinien** vervollständigen das Liniennetz im Regionalbusverkehr und haben vorrangig die Aufgabe, Teilorte in der Fläche mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen und die notwendige Bedienung im Rahmen der Auszubildenden- und Schülerverkehre sicherzustellen. Hierzu zählen auch Linien, die regional bedeutsame touristische Ziele erschließen (z.T. auch nur während der jeweiligen Saisonzeiten) oder wichtige regionale Standorte von Industrie und Gewerbe ausserhalb der eigentlichen (Wohn-) Siedlungsfläche für Berufspendler erreichbar machen.

Die genannten Funktionen können sich bei den konkret gebildeten Linien überlagern.

Liniennetz/Linienbeschreibung

Die zuvor beschriebenen Erwägungen liegen der konkret erfolgten Linienbildung zugrunde, in die auch die Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Städte und der anderen angehörten Träger öffentlicher Belange, soweit möglich und technisch oder rechtlich umsetzbar, Eingang gefunden haben.

Eine Darstellung des Liniennetzes BREISGAU-BUS enthält Anlage 9. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Linien einschließlich des Linienwegs, des zu erbringenden Bedienstandards und der durch den Betreiber zu beachtenden Rahmenbedingungen enthält der jeweilige Liniensteckbrief (Anlage 10). Die Vorgaben der Anlage 10 sind sowohl im Rahmen von eigen- als auch von gemeinwirtschaftlichen Verkehren einzuhalten und werden Bestandteil und Grundlage der jeweiligen PBefG-Genehmigungen bzw. von Auftragsvergaben durch die Aufgabenträger.

4.2 Mindestbedienstandard im BREISGAU-BUS-Netz

Grundsätzlich ist im Hinblick auf ein gut vernetztes Mobilitätsangebot gerade für den ländlichen Raum auf allen BREISGAU-BUS-Linien ein Verkehrsangebot mindestens im Stundentakt, anzustreben. Auf Strecken mit nachgewiesen hohem Verkehrsaufkommen sind verdichtete Fahrtmöglichkeiten der Linien z.B. in Hauptverkehrszeiten anzubieten. Der Bedarf wurde dabei im Wesentlichen aus den Daten der letzten Verkehrserhebung 2016 ermittelt. Die Bedarfsdeckung kann auch durch Kombination von Linien erfolgen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird deshalb für die gebildeten Linien ein Mindestbedienstandard festgelegt.

Als Hauptverkehrszeiten gelten an Werktagen (Montag – Freitag) die Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr und von 12:00 Uhr bis 19:00 Uhr. An Samstagen ist dies die Zeit zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen die Zeit zwischen 12:00 Uhr und 18:00 Uhr.

Basislinien sind in einem ggf. bedarfsgerecht verstärkten Stundentakt zu betreiben. Die Betriebszeiten sind so zu gestalten, dass die erste Ankunft an der Verknüpfungsstelle zum SPNV bzw. zur Stadtbahn Freiburg jeweils

- an Werktagen (Mo-Fr) vor 6 Uhr,
- an Samstagen vor 7 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen vor 8 Uhr

sichergestellt ist. Die letzte Abfahrt ist an allen Tagen jeweils nach 23 Uhr anzubieten.

Abweichungen von diesen Vorgaben sind möglich, wenn zu den oben genannten Zeiten keine entsprechenden Anschlüsse im Schienen- bzw. Stadtbahnverkehr oder auch im ergänzenden Busverkehr bestehen. In diesem Fall können sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalbuslinien entsprechend verschieben. Zudem sind zur besseren zeitlichen Bedienung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs einzelne Taktabweichungen möglich.

Für Vernetzungslinien und Erschließungslinien legen die Aufgabenträger für ihr Verkehrsgebiet einen an die örtlichen Gegebenheiten, Verkehrsnotwendigkeiten und die Nachfrage angepassten Mindestbedienstandard fest. Bei Linien, die über das jeweilige Verkehrsgebiet hinausgehen, erfolgt die Festlegung in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern.

Bei der Definition der Mindestbedienstandards sind folgende Grundsätze zu beachten:

Vernetzungslinien sind so zu takten und ggf. zu verstärken, dass der angestrebte Zweck, das heißt die notwendige Ergänzung von Verkehrsleistungen im SPNV, nach den Vorgaben der Aufgabenträger erreicht wird. Abweichende Takte oder Bedienungszeiten gegenüber den Basislinien sind dabei zulässig, ggf. mit einzelnen Ausdünnungen des Angebots zu Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage. Die Hauptverkehrszeiten und eine Grundversorgung zu den Schulanfangs und -endzeiten sind abzudecken. Regelmäßig soll mindestens 1 Fahrtenpaar an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vor 09:00 Uhr liegen und 1 weiteres Fahrtenpaar nach 19:00 Uhr erfolgen.

Für Erschließungslinien legen die Aufgabenträger jeweils bedarfsgerecht Mindestbedienstandards fest. Unterhalb dieser sind insbesondere in Tagesrandzeiten auch flexible Angebotsformen (Rufbusse o.ä.) zur Aufrechterhaltung einer Mindestbedienung nach Vorgabe des Aufgabenträgers möglich.

Der konkrete Mindestbedienstandard für die einzelne Linie sowie erforderliche Taktverdichtungen und sonstige Anforderungen, wie z.B. Fahrzeugart und -größen, ergeben sich aus den unter Anlage 10 beigefügten Liniensteckbriefen.

4.3 Bildung von Verkehrsbereichen (Linienbündel)

Derzeit bestehen im Verbandsgebiet des ZRF für den Regionalbus 78 Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG. Die Genehmigungen umfassen im Regelfall einzelne Linien. Würde man diese Struktur bei den Genehmigungen auch in Zukunft beibehalten, dürfte dies aufgrund der dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass ertragsstarke Linien von Unternehmen isoliert eigenwirtschaftlich beantragt werden und nicht zur Mitfinanzierung ertragsschwächerer Linien genutzt werden. Eine solche Splittung von Liniengenehmigungen in eigenwirtschaftliche und zuschussbedürftige Teile mit ggf. sogar unterschiedlichen Betreibern wäre für eine effiziente Produktion der Verkehrsleistungen und eine effektive Nutzung von betrieblichen Synergien hinderlich und hätte fiskalisch gravierende negative Folgen für die Aufgabenträger. Die Eigenwirtschaftlichkeit zugunsten von mittleren und kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen würde erschwert, höhere Gewinne würden privatisiert und zugleich Verluste kommunalisiert. Das Ergebnis wäre ein für die Aufgabenträger und die Allgemeinheit

mit erheblich höheren Kosten verbundenes und zugleich wohl qualitativ schlechteres Nahverkehrsangebot. Nach § 9 Abs. 2 PBefG besteht für die Aufgabenträger die Möglichkeit, einzelne Linien zu bündeln. Von dieser Möglichkeit wird in diesem Nahverkehrsplan Gebrauch gemacht.

Für die Ausgestaltung der Linienbündel sind verkehrliche Verflechtungen sowie betriebliche und produktionstechnische Zusammenhänge ausschlaggebend. Außerdem wurden im Sinne einer möglichststen Erhaltung der Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehren bei der Größe des Leistungsumfangs der einzelnen Linienbündel auch die Belange von kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Im Ergebnis bezweckt die Bildung von Linienbündeln zudem mittelfristig eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten und bietet die Möglichkeit, durch unterschiedliche Ablaufdaten von Linienbündeln die Vergabeverfahren zeitlich zu staffeln und wirtschaftlicher zu gestalten.

Im Einzelnen werden für den Bereich des Regionalbuslinienverkehrs unter Berücksichtigung dieser Grundsätze die in Anlage 11 beschriebenen Verkehrsbereiche (Linienbündel) als Teilnetze im Sinne von § 9 Abs. 2 PBefG gebildet. Die innerhalb eines Verkehrsbereichs liegenden Liniengenehmigungen von Bestandslinien dürfen auch bei vorherigem Ablauf längstens bis zu dem in Anlage 11 genannten Datum der spätesten Umsetzung für diesen Verkehrsbereich verlängert werden, d.h. es muss sichergestellt sein, dass alle in einem Verkehrsbereich umfassten Bestandslinien zum gleichen Zeitpunkt enden. Die Aufgabenträger sind berechtigt, auch für einzelne Linien eines Verkehrsbereichs die Vorgaben aus dem Verkehrskonzept BREISGAU-BUS bei Ablauf von Bestandsgenehmigungen umzusetzen und entsprechende vergaberechtliche Schritte einzuleiten, sofern hierdurch die Ausübung anderer Bestandsgenehmigungen nicht beeinträchtigt wird. Auch in diesem Fall ist sicherzustellen, dass zum Datum der spätesten Umsetzung des Verkehrskonzeptes eine gesamthafte Neuerteilung der PBefG-Genehmigung für den Verkehrsbereich möglich ist.

4.4 Rechtliche Wirkung der Linienbildung und der Festlegung von Standards

Maßgeblich für den öffentlichen Personennahverkehr sind die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) und die Vorschriften des auf diesen Vorgaben aufbauenden Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Diese Vorschriften regeln den Marktzugang zu Dienstleistungen im ÖPNV und deren Finanzierung.

Bis heute werden die Verkehrsleistungen in den Landkreisen im Wesentlichen als eigenwirtschaftliche Verkehre mit unterschiedlichem Angebotsumfang und -qualität, insbesondere was eine merkbare Vertaktung anbetrifft, erbracht (siehe auch Kapitel 2).

Nach dem deutschen Recht ist weiterhin möglich, dass Verkehrsleistungen durch Unternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden, also ohne öffentliche Zuschüsse und ohne konkrete Leistungsbestellung seitens der öffentlichen Hand. Eigenwirtschaftlich gestellte Genehmigungsanträge genießen Vorrang. Deshalb hat der Aufgabenträger mindestens 2 Jahre vor einer geplanten Vergabe auf die Möglichkeit zur Stellung solcher Anträge hinzuweisen (Vorabbekanntgabe) und die Rahmenbedingungen für den Verkehr zu benennen. Werden Anträge gestellt, binden die Festlegungen im Nahverkehrsplan künftig das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Genehmigungsbehörde nach §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Konkret bedeutet dies, dass bei Anträgen zur Einrichtung von neuen Linienverkehren oder zur Weiterführung bestehender Angebote diese nur genehmigt werden dürfen, soweit sie mit den Linien- und Bedienungsvorgaben des Nahverkehrsplans übereinstimmen. Soweit eigenwirtschaftliche Anträge nicht gestellt werden, kann der Aufgabenträger die Leistung als gemeinwirtschaftlicher Verkehr ausschreiben und vergeben.

Die Vorgaben des Nahverkehrsplans 2021 definieren also für den Bereich des Regionalbusses, welche Linienverbindungen mit welcher Bedienqualität (Taktung, Kapazität, Standard etc.) bei einer allfälligen Neuerteilung von PBefG-Genehmigungen oder der Ausschreibung von Verkehrsleistungen in diesem Bereich mindestens gewährleistet sein müssen. Konkurrierende Verkehre bzw. Anträge mit geringerer Bedienqualität werden ausgeschlossen (§ 13 Abs. 2 PBefG). Soweit der Nahverkehrsplan Linien betrieblich miteinander verbindet (Linienbündel) kann eine (neue) Genehmigung nur für dieses gesamte Linienbündel erteilt werden. Dadurch werden Laufzeiten einzelner Linien harmonisiert und im Bedarfsfall eine wirtschaftlich sinnvolle Vergabe von Leistungen ermöglicht.

4.5 Finanzierung des Angebots

Der laufende Betrieb des Regionalbusverkehrs finanziert sich bei eigenwirtschaftlich betriebenen Linien aus den Fahrgeldeinnahmen zuzüglich der gesetzlich zustehenden Ausgleichsansprüche wie z.B. dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten oder

dem Ausgleich für gewährte Rabatte im Ausbildungsverkehr. Im letzteren Fall sind die Aufgabenträger verpflichtet, den Verkehrsunternehmen mindestens die Differenz zwischen der preisgünstigeren Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs und der Zeitkarte für Jedermann zu erstatten. Das Verfahren hierzu regelt für das Verbandsgebiet die Satzung des ZRF zur Umsetzung der §§ 15 bis 18 ÖPNVG vom 11. Oktober 2017 (ZRF-Ausgleichssatzung). Diese ist auf Grundlage des Nahverkehrsplan 2021 anzupassen. Sie sollte zugleich die derzeit laufende Neuordnung der Einnahmeverteilung in der RVF berücksichtigen, um eine etwaige rechtlich unzulässige Überkompensation durch Fördermittel auszuschließen.

Die Einnahmeverteilung in der Verbundgesellschaft hat unter Berücksichtigung der gebildeten Verkehrsbereiche (Abschnitt 4.3) auf nachvollziehbare und transparente Weise so zu erfolgen, dass eine diskriminierungsfreie Berücksichtigung aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen im ÖPNV-Linienverkehr im Verbandsgebiet erbringen, gesichert ist (vgl. Abschnitt 3.8).

4.6 Zeitplan zur Umsetzung

Im Hinblick auf eine dauerhafte Neuordnung der Regionalbusverkehre sind im Nahverkehrsplan 2021 Verkehrsbereiche (Linienbündel) definiert, die nach Ablauf der darin umfassten PBefG-Genehmigungen vorgegeben und umgesetzt werden können. In der Regel laufen allerdings die bestehenden Genehmigungen der Verkehrsunternehmen nicht zum Inkrafttreten des NVP aus. Deshalb soll die Umsetzung unabhängig von den unter Abschnitt 4.3 genannten rechtlichen Vorgaben - vorrangig in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen - mittels schrittweiser Anpassungen der bestehenden eigentwirtschaftlichen Verkehre realisiert werden. Aufgrund vergabe- und europarechtlicher Zeitvorgaben wird dieses einige Zeit in Anspruch nehmen.

Jedenfalls wird angestrebt, bis zum Ablauf dieses Nahverkehrsplans eine vollständige Umsetzung der Struktur des Nahverkehrsangebots in der in Abschnitt 4 vorgegebenen Form und Qualität zu erreichen, um das Ziel der vorliegenden Nahverkehrsplanung, ein Gesamtsystem von „Bahn und Bus aus einem Guss“ zu schaffen, Wirklichkeit werden zu lassen. Gleichzeitig werden in diesem Zeitraum die Zielvorgaben im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterzuentwickeln und an geänderte Verkehrsbedürfnisse und technische Möglichkeiten anzupassen sein.

5. Strategische Umweltprüfung

Nach der EU-Richtlinie 2001/42 i.V.m. §§ 33 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind Planungen, die (negative) Umweltauswirkungen haben könnten, grundsätzlich einer strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen.

Mit dem verbesserten Verkehrsangebot in der Region sollen Anreize geschaffen werden, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstärkt auf Busse und Bahnen zu verlagern und damit die vom MIV verursachten Lärm- und Abgasemissionen zu reduzieren. Nach den vorliegenden Prognosen, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN erstellt wurden, ist davon auszugehen, dass durch das verbesserte Fahrtenangebot in verstärktem Maße besonders Berufspendler den öffentlichen Nahverkehr nutzen werden. Mit der Umsetzung der bis Mitte 2021 erfolgten Elektrifizierung aller Regionalverkehrsstrecken werden im ZRF-Gebiet über 2/3 aller Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs im elektrischen Betrieb erbracht. Im Busbereich ist ebenfalls eine schrittweise Umstellung der VAG-Stadtbusse auf elektrischen Antrieb geplant, so dass der öffentliche Verkehr im Verbandsgebiet in Sachen Schadstoffausstoß und Feinstaub dem Individualverkehr deutlich überlegen ist. Es steht zu erwarten, dass durch Umsetzung der Clean Vehicles Directive - CVD hier in den nächsten Jahren noch deutliche Verbesserungen erreicht werden können. Die schon vor über 20 Jahren begonnenen Planungen zur Stärkung und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erweisen sich damit als vorausschauend und wegweisend.

Soweit Investitionsmaßnahmen, z.B. für die Neuerrichtung/Anpassung von Haltestellen oder zur Umsetzung der Barrierefreiheit erforderlich werden, können diese zwar in sehr geringem Umfang einen Flächenverbrauch erforderlich machen, allerdings tragen solche Investitionen dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und damit ebenfalls den MIV zu vermindern. Für umfangreiche Ausbaumaßnahmen sind zudem eigene Verfahren zur baurechtlichen Sicherung durchzuführen, die jeweils eigene Umweltplanungen mit entsprechenden Eingriffs-Ausgleichsregelungen umfassen.

Vorliegend kann deshalb eine negative Auswirkung der Planungen auf die Umwelt verneint werden.

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Linienetz der Freiburger Verkehrs AG (VAG)
Anlage 2	Bestehende Regionalbusangebote in den Landkreisen
Anlage 3	Darstellungen der Städte und Gemeinden zu den Stadt- und Ortsbusverkehren
Anlage 4	Kategorisierung von Bushaltestellen im Regionalbusnetz und Festlegung von Ausbaustandards für den Bereich des ZRF
Anlage 5:	Maßnahmen- und Umsetzungsplanung der Baulastträger zu den Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Anlage 6:	Anforderungen an barrierefreie Linienbusse
Anlage 7:	Anforderungen zur Qualitätssicherung im Busverkehr
Anlage 8:	Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg
Anlage 9:	Linienetz BREISGAU-BUS
Anlage 10:	Liniensteckbriefe BREISGAU-BUS
Anlage 11:	Verkehrsbereiche (Linienbündel) im BREISGAU-BUS-Netz

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

- Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RVF
- Abbildung 2: Verflechtungsbereiche der Mittel-, Unter- und Kleinzentren
- Abbildung 3: Entwicklungsachsen und Zentrale Orte im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 4: Funktionales Straßen- und Schienennetz im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen im Quell-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften
- Abbildung 7: Schulstandorte im Verbandsgebiet des ZRF
- Abbildung 8: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag
- Abbildung 9: Ost-West-Achse - Zielkonzept S-Bahn-Linie S1, Sonn- und Feiertage
- Abbildung 10: Ost-West-Achse - Übergangsfahrplan S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Februar 2020)
- Abbildung 11: Ost-West-Achse - Interimskonzept S-Bahn-Linie S1, Montag bis Samstag (ab Dezember 2020)
- Abbildung 12: Verkehrslandschaften im Verbandsgebiet des ZRF
-
- Tabelle 1: Fläche, Einwohner und Bevölkerungsdichte je Verbandsmitglied der ZRF
- Tabelle 2: Entwicklung der Altersstruktur im Verbandsgebiet des ZRF - demographischer Wandel in den Jahren 2017-2035
- Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Verbandsgebiet Arbeitsplätze und Verbandsgebiet des ZRF in den Jahren 2010-2018

Quellenangaben

Abbildung 1:	REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Verbundbericht 2019
Abbildungen 2, 3 und 4:	Regionalverband Südlicher Oberrhein, Regionalplan Südlicher Oberrhein, Juni 2019, bearbeitet durch die REGIO-VERBUND GmbH
Abbildung 5, Tabelle 2:	REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerungsfortschreibung: regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Basis 2017, Hauptvariante
Tabellen 1 und 3:	REGIO-VERBUND GmbH, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Abbildung 6:	Bericht zur Verkehrserhebung 2016 im RVF/ZRF-Gebiet, PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe
Abbildungen 7 bis 12:	REGIO-VERBUND GmbH

Verzeichnis der Abkürzungen

AST	Anruf-Sammel-Taxi
Basel Bad Bf	Basel Badischer Bahnhof
BW	Baden-Württemberg
CVD	Clean Vehicles Directive
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EC	EuroCity
ECE	EuroCityExpress
EU	Europäische Union
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
KONUS	Kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarzwaldurlauber
LEP	Landesentwicklungsplan 2002
LK	Landkreis
NJ	Nightjet (Nachtzug)
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
PBefG	Personenbeförderungs-Gesetz
PS	Plansatz
RB	Regionalbahn
RE	RegionalExpress
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SBG	SüdbadenBus GmbH
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
TER	Transport express régional (Schienenregionalverkehr in Frankreich)
TGV	Train à Grande Vitesse (französischer Hochgeschwindigkeitszug)
VAG	Freiburger Verkehrs AG
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg