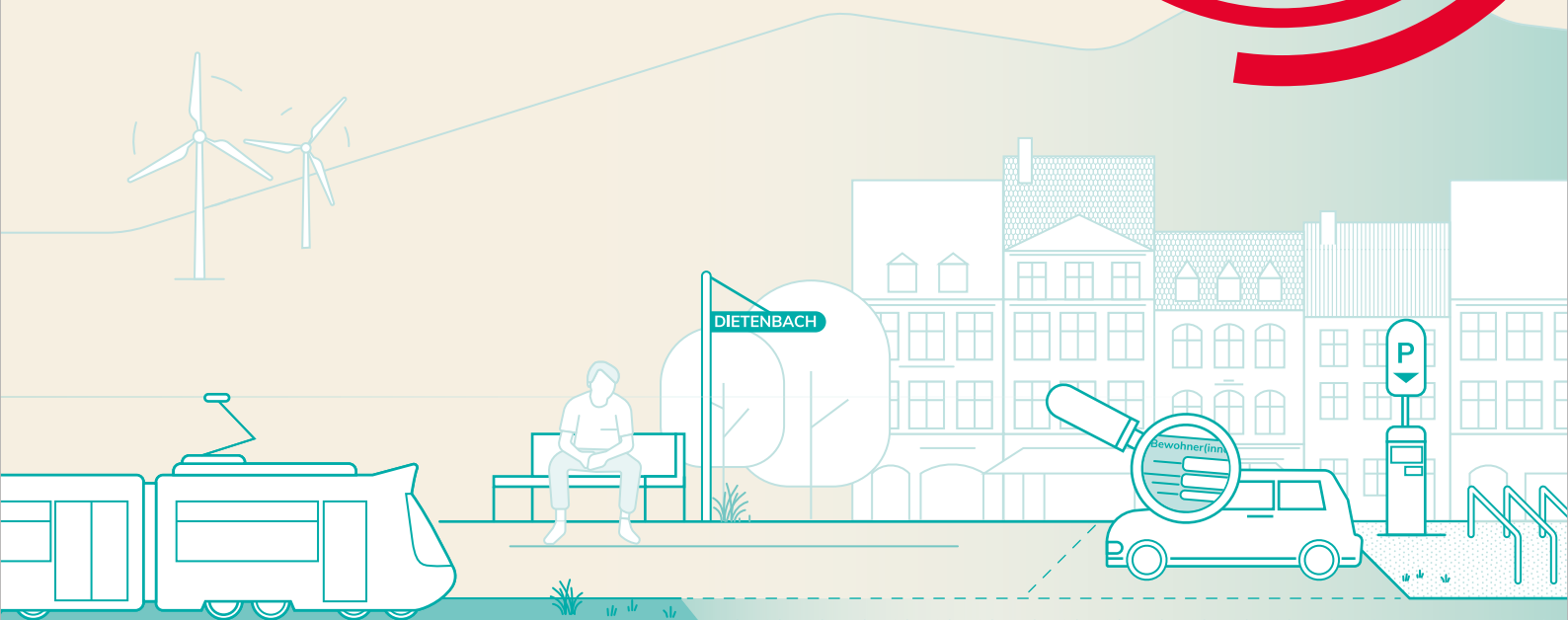
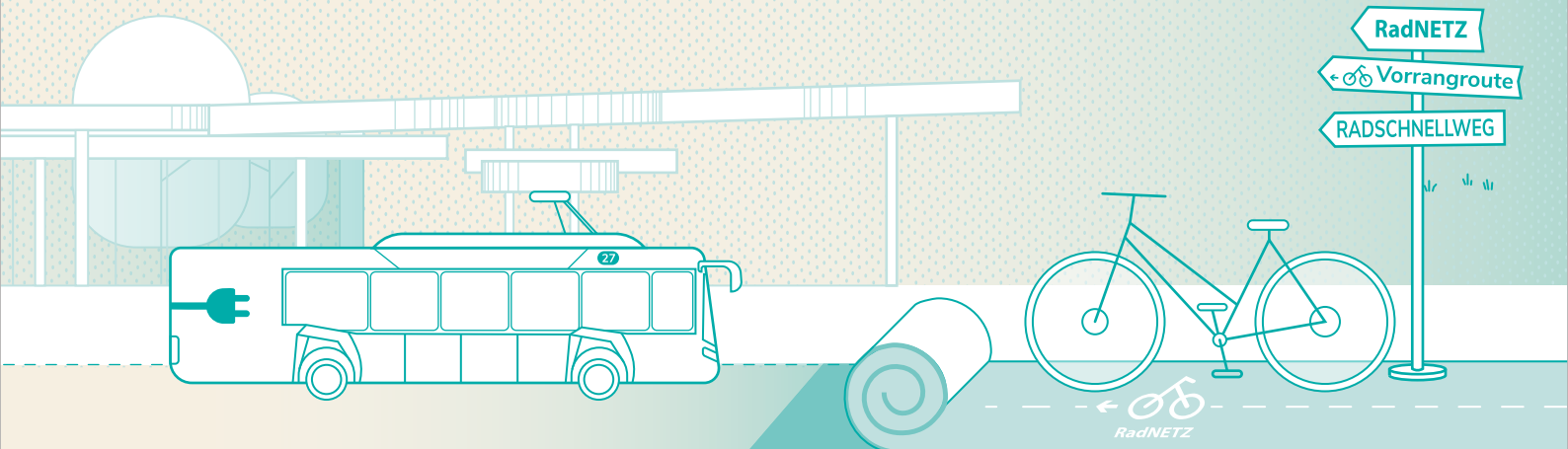


**FREI
BURG**



FREIBURG AUF KURS

Monitoringbericht zum Umsetzungsstand des Klimamobilitätsplans
für die Jahre 2023/2024



Impressum

Herausgeberin

Stadt Freiburg im Breisgau
Dezernat V
Stabsstelle Mobilität
Fehrenbachallee 12
79102 Freiburg im Breisgau

Konzeption, Bearbeitung, Redaktion

Dezernat V / Stabsstelle Mobilität:
Franziska Schreiber und Vanessa Rogg

Gestaltung

urban catalyst GmbH
Tom Unverzagt

An der Umsetzung beteiligte Ämter und Akteur*innen

Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH (ASF)
Amt für Bürgerservice und Informationsmanagement (ABI)
Amt für öffentliche Ordnung (AfÖ)
Freiburger Verkehrs AG (VAG)
Garten- und Tiefbauamt (GuT)
Projektgruppe Dietenbach (PGD)
Projektgruppe Kleinesholz (PG KLE)
Stabsstelle Mobilität (StabMobi)
Referat des Oberbürgermeisters für Steuerung und Koordination (RSK)
Umweltschutzamt (UwSA)

Copyright

© Stadt Freiburg, Januar 2026

Kurzzusammenfassung

Der erste Monitoringbericht zum Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 (KMP) dokumentiert und bewertet erstmals systematisch den Umsetzungsstand der 65 Einzelmaßnahmen für den Zeitraum 2023/2024. Grundlage hierfür bilden das im KMP enthaltene Monitoringkonzept sowie die Umsetzungsplanung für den Doppelhaushalt 2023/2024.

Die Ergebnisse des Prozessmonitorings zeigen, dass Freiburg bei der Umsetzung des Klimamobilitätsplans insgesamt auf Kurs ist. Bei fast zwei Drittel der Maßnahmen (40 der 65 Maßnahmen) wurden die für den Berichtszeitraum vorgesehenen Zielsetzungen erreicht oder übertroffen bzw. die Umsetzung liegt weitgehend im Plan. Bei etwas mehr als einem Viertel (18 von 65 Maßnahmen) besteht Nachsteuerungsbedarf; bei sieben der 65 Maßnahmen war aufgrund fehlender Zielvorgaben oder Daten bislang keine Bewertung möglich.

Aussagen zu den Wirkungen der Maßnahmen des KMP auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Freiburg können im Rahmen dieses ersten Monitoringberichts noch nicht getroffen werden. Daten zu einigen wesentlichen Indikatoren liegen aktuell noch nicht vor. Zudem entfalten viele Maßnahmen ihre verkehrliche und klimapolitische Wirkung erst über Jahre hinweg. Nach nur 1,5 Jahren seit Beschluss des KMP ist eine belastbare Wirkungsbewertung daher noch nicht möglich.

Die Entwicklungen vor und um den Beschluss des KMP verdeutlichen zugleich die in den vergangenen Jahren erzielten Erfolge der Freiburger Verkehrsplanung und -politik. So stieg der Anteil des Umweltverbunds (Rad- und Fußverkehr sowie öffentlicher Verkehr) am Modal Split nach Wegen zwischen 2017 und 2023 von 67 % auf 76 %. Freiburg ist damit auf einem bereits hohen Ausgangsniveau in die Umsetzung des KMP gestartet. Eine entsprechende Verlagerung der Personenkilometer vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf nachhaltige Verkehrsmittel ist bislang jedoch noch nicht erkennbar.

Insgesamt verdeutlicht der Bericht, dass weiterhin eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen sowie gezielte Priorisierungen erforderlich sind – insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten kommunalen Haushaltslage. Eine zentrale Herausforderung stellen dabei die Angebotsausweitungen im öffentlichen Personennahverkehr dar, da Bund und Land weder ihre allgemeinen Zuschussmittel entsprechend der Kostenentwicklung fortschreiben noch hierfür zusätzliche Mittel bereitstellen.

Das Monitoring dient dabei als zentrales Steuerungsinstrument für die weitere Umsetzung des Klimamobilitätsplans, für politische Entscheidungen im Rahmen künftiger Haushaltsplanungen sowie für eine transparente und nachvollziehbare Bewertung der Fortschritte auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität.

Inhalt

Impressum	2
Kurzzusammenfassung	3
1. Hintergrund und Ziel	5
2. Methodik	6
Umstellungsplanung und Monitoringkonzept des Klimamobilitätsplans	6
Vorgehen beim Monitoring 2023/2024	7
3. Umsetzungsstand der KMP-Maßnahmen (Prozessmonitoring)	8
A1 Radnetz ausbauen	10
A2 Stadtbahnnetz ausbauen	13
A3 Park+Ride und Bike+Ride ausbauen	15
A4 Fußverkehr fördern	17
A5 Elektromobilität im Kfz-Verkehr fördern	20
Steckbrief	24
A6 VAG-Busflotte elektrifizieren	26
B1 ÖPNV-Angebot ausweiten	29
B2 Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote	33
B3 Carsharing-Angebote ausweiten	37
B4 Zweirad-Sharing-Angebote erweitern	38
Steckbrief	40
C1 Parken im öffentlichen Raum neu ordnen	43
C2 Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen	47
D1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen	51
D2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen	53
E1 Strategische Kommunikation und Umsetzungsbeteiligung	55
Steckbrief	58
E2 Mobilitätsberatung intensivieren	60
E3 Regionale Zusammenarbeit intensivieren	63
4. Wirkung der KMP-Maßnahmen (Ergebnismonitoring)	64
5. Schlussfolgerung und Ausblick	65
6. Anhang A: Ausgangslage und Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Freiburg	66
Mobilitätsverhalten	66
Pkw-Bestand und Flottenentwicklung	70

1. Hintergrund und Ziel

Der Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 (KMP) wurde am 11.07.2023 mit großer Mehrheit vom Gemeinderat beschlossen (Drucksache G-23/054). Er entstand im Rahmen eines Pilotprojekts des Landes Baden-Württemberg und wurde in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg entwickelt. Das Land förderte 80 % der externen Kosten und unterstützte den Entwicklungsprozess somit maßgeblich. Freiburg gehörte zu den sechs Pilotkommunen, die einen Klimamobilitätsplan erarbeiteten, und war die erste Kommune, die ihren Plan verabschiedete.

Der KMP verfolgt das übergeordnete Ziel, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Freiburger Stadtgebiet bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 2010 zu reduzieren und damit einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität Freiburgs bis 2035 zu leisten. Zugleich verbindet das Leitbild eine klimafreundliche Mobilität mit der Gestaltung einer lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt, die die Belange aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt – und trägt damit zum Erreichen der Freiburger Nachhaltigkeitsziele bei.

Der KMP stellt zudem ein zentrales Instrument zur Finanzierung von Maßnahmen dar, die zur Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität und der Umgestaltung von Straßenräumen dienen. Mit dem Beschluss des KMP kann die Stadt bei Investitionen in die Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur leichter von einer erhöhten Landesförderung von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten profitieren; der Regelförderungssatz des Landesgemeindevkehrsförderungsgesetzes (LGVFG) liegt bei 50 %. Die erleichterte Inanspruchnahme des sogenannten Klimabonus hat insbesondere für den Ausbau der Stadtbahn und des Radverkehrs erhebliche finanzielle Bedeutung. Die erhöhte Förderung schont den städtischen Haushalt und ermöglicht die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen.

Auf Grundlage einer systematischen Bewertung von Maßnahmen mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells und unter breiter Einbindung der Stadtgesellschaft sowie zahlreicher Akteur*innen aus Stadt und Region wurde ein Maßnahmenbündel entwickelt, dessen Zusammenwirken das Erreichen der Klimaziele im Verkehr ermöglichen soll. So entstand ein integriertes strategisches Handlungskonzept der städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Der KMP umfasst 65 Einzelmaßnahmen, die 17 Maßnahmenbereichen und fünf übergeordneten Kategorien zugeordnet sind: (A) Mobilitätsinfrastruktur, (B) Mobilitätsangebot, (C) Regulierung der Kfz-Mobilität, (D) Stadtentwicklung und Raumordnung sowie (E) Kommunikation.

Um die gesteckten Ziele zu erreichen und den Fortschritt transparent darzustellen, sieht der KMP ein regelmäßiges Monitoring vor. Dieses soll sowohl den Umsetzungsstand der Maßnahmen als auch deren Wirkung auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie zentrale Indikatoren der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung erfassen. So wird sichtbar, ob Freiburg auf Kurs ist und wo gegebenenfalls weiterer Handlungs- bzw. Nachsteuerungsbedarf besteht. Die Berichterstattung erfolgt alle zwei Jahre im Rahmen eines Monitoringberichts.

Im Jahr 2025 wurde erstmals ein Monitoring für den Zeitraum 2023/2024 durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass Freiburg den KMP konsequent voranbringt und auch in der Umsetzungsphase eine Vorreiterrolle einnimmt. Der aktuelle Stand sowie die Bewertung und Einordnung werden im vorliegenden ersten Monitoringbericht dargestellt.



2. Methodik

Umsetzungplanung und Monitoringkonzept des Klimamobilitätsplans

Der Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 sieht vor, den Fortschritt bei der Umsetzung der 65 Einzelmaßnahmen sowie deren Wirkung regelmäßig zu überprüfen. Grundlage hierfür bilden sowohl die im KMP enthaltene Umsetzungsplanung als auch das Monitoringkonzept. Die Umsetzungsplanung definiert für jede Maßnahme Zwischenziele für die jeweiligen Doppelhaushalte bis 2030 sowie den erforderlichen Finanz- und Personalbedarf. Das Monitoringkonzept beschreibt das Vorgehen zur Überprüfung des Umsetzungsstands der Maßnahmen (Prozessmonitoring) sowie ihrer Wirkungen (Ergebnismonitoring) anhand ausgewählter Indikatoren.

Das Monitoring erfolgt im Zweijahresrhythmus und orientiert sich am jeweiligen Doppelhaushalt. Dabei werden sowohl die Daten für das Prozessmonitoring als auch – soweit verfügbar – für das Ergebnismonitoring erhoben und ausgewertet. Indikatoren mit längeren Erhebungszyklen – etwa aus bundesweiten Erhebungen wie der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) – werden ergänzt, sobald entsprechende Daten vorliegen.

Dieses Vorgehen ermöglicht eine kontinuierliche, transparente und effiziente Berichterstattung. Die Ergebnisse werden jeweils in einem Monitoringbericht dokumentiert. Durch die Verzahnung des KMP-Monitorings mit weiteren städtischen Monitoringprozessen, wie dem Nachhaltigkeitsmonitoring, werden Synergien genutzt.

Vorgehen beim Monitoring 2023/2024

Für das Monitoring des Umsetzungsstands des Klimamobilitätsplans in den Jahren 2023 und 2024 dienten die Umsetzungsplanung für den Doppelhaushalt 2023/2024 sowie das Monitoringkonzept als Grundlage. Wo es sinnvoll oder aufgrund der Datenlage erforderlich war, wurden einzelne Indikatoren angepasst oder ergänzt, um die Aussagekraft des Monitorings zu erhöhen. Auf dieser Basis stellten die zuständigen Fachämter und städtischen Akteur*innen Informationen zu den erzielten Fortschritten und Veränderungen bereit.

Im Rahmen des Prozessmonitorings wurden die gemeldeten Fortschritte bei der Maßnahmenumsetzung den in der Umsetzungsplanung festgelegten Zielvorgaben für die Jahre 2023 und 2024 gegenübergestellt und anschließend mithilfe einer einheitlichen Bewertungsmatrix bewertet. Für Maßnahmen ohne definierte Zielvorgabe in der Umsetzungsplanung für die Jahre 2023 und 2024 galt folgende Vorgehensweise:

- Wurde bis Ende 2024 ein Fortschritt erzielt, wurde dieser bewertet, um die tatsächliche Entwicklung angemessen abzubilden.
- Wurde keine Aktivität verzeichnet, erfolgte keine Bewertung.

Bewertungsmatrix zum Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen für die Jahre 2023/2024



Ziel erreicht / übertroffen

Die Zielvorgabe wurde vollständig umgesetzt oder übertroffen.



Umsetzung weitgehend im Plan

Die Zielvorgabe wurde im Wesentlichen umgesetzt. Es gab lediglich kleinere Verzögerungen oder Abweichungen.



Teilweise Umsetzung, Nachsteuerung erforderlich

Die Zielvorgabe wurde nur teilweise erreicht oder deutlich verspätet umgesetzt. Eine gezielte Nachsteuerung ist nötig.



Ziel nicht erreicht – Handlungsbedarf notwendig

Die Zielvorgabe wurde bisher nur geringfügig oder noch nicht umgesetzt. Es besteht größerer Handlungsbedarf.



Keine Bewertung möglich

Es liegen keine Daten vor oder im Umsetzungsplan 2023/2024 ist keine Zielvorgabe enthalten und es wurde kein Fortschritt erzielt. Eine Bewertung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Ein Ergebnismonitoring zur Bewertung der Wirkungen der KMP-Maßnahmen wurde im ersten Monitoring noch nicht durchgeführt. Ein Grund hierfür ist, dass für viele Indikatoren lediglich Daten aus den Jahren vor dem Beschluss des KMP vorliegen. Dies gilt unter anderem für den Modal Split nach Wegen und Personenkilometern sowie für die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Freiburger Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist der Zeitraum von etwa 1,5 Jahren seit dem Beschluss des KMP zu kurz, um beobachtete Veränderungen einzelner Indikatoren auf die bislang umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen. Belastbare Aussagen zur Wirkung des Klimamobilitätsplans auf das Mobilitätsverhalten sowie auf den Pkw-Bestand und die Flottenentwicklung in Freiburg können daher erst in künftigen Monitoringberichten getroffen werden.

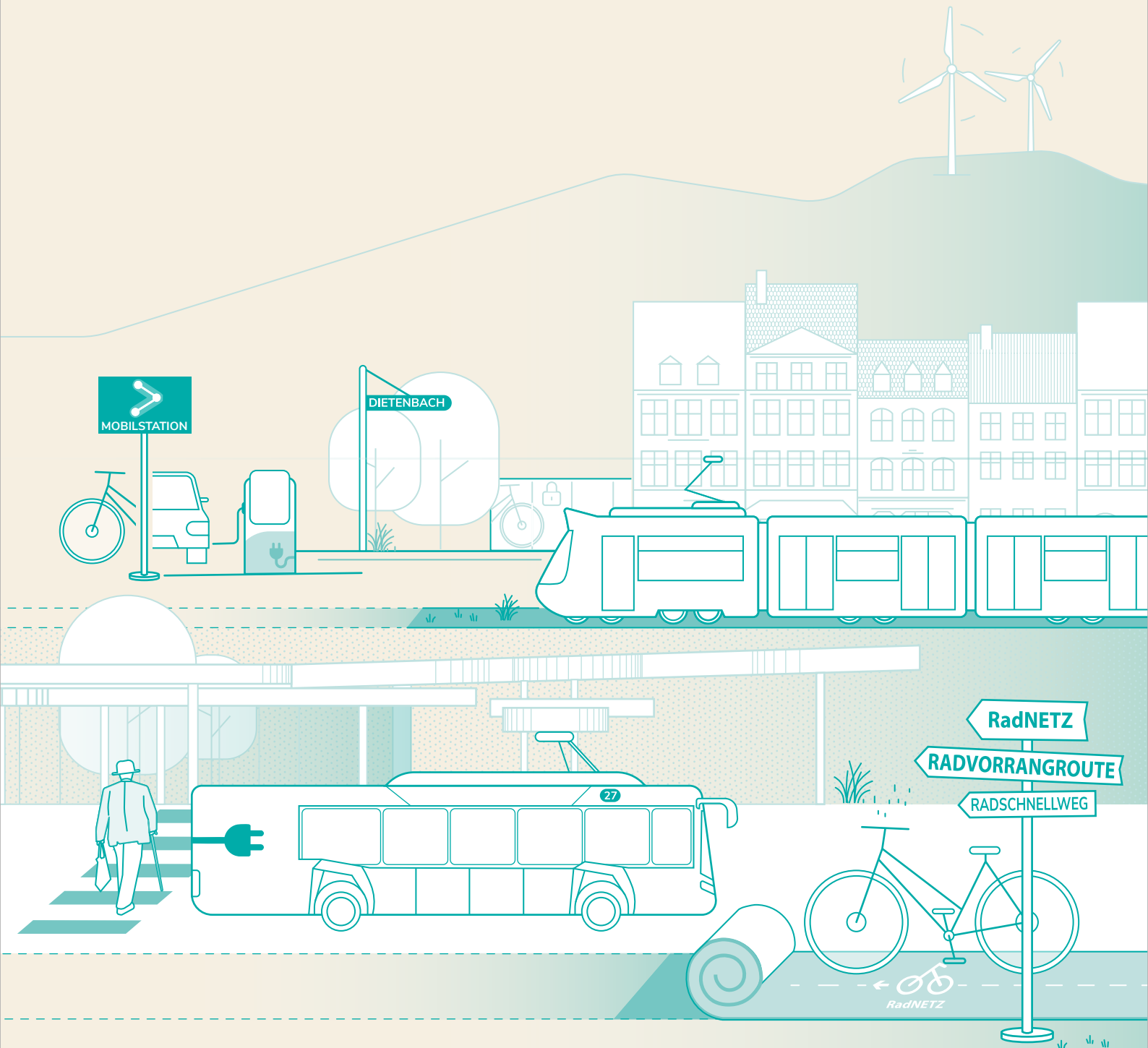
Da für die künftige Bewertung der Wirkungen der KMP-Maßnahmen jedoch die Ausgangslage von zentraler Bedeutung ist, werden die Entwicklungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich vor Beschluss des KMP sowie – soweit verfügbar – aktuelle Kennzahlen für die Jahre 2023 und 2024 in Anhang A als Referenz dargestellt.

3. Umsetzungsstand der KMP-Maßnahmen (Prozessmonitoring)

Wo steht Freiburg bei der Umsetzung der 65 Einzelmaßnahmen des Klimamobilitätsplans? Dieses Kapitel gibt einen Überblick über den bisherigen Fortschritt. Die Darstellung folgt – wie der KMP selbst – der Gliederung in fünf übergeordneten Kategorien A – E, denen 17 Maßnahmenbereiche zugeordnet sind. Zu Beginn jedes Maßnahmenbereichs findet sich eine tabellarische Kurzübersicht, die die Indikatoren pro Maßnahme sowie einen Soll-Ist-Vergleich zwischen den Zielvorgaben der Umsetzungsplanung für die Jahre 2023/2024 und dem tatsächlich erreichten Fortschritt enthält. Auf dieser Basis wird der jeweilige Umsetzungsstand bewertet. Im Anschluss werden die für 2030 vorgesehenen Ziele und Inhalte jeder Maßnahme kurz zusammengefasst und der Umsetzungsstand für die Jahre 2023/2024 erläutert.

A

MOBILITÄTSINFRASTRUKTUR



A1 Radnetz ausbauen

A3 Park+Ride und Bike+Ride ausbauen

A5 Elektromobilität im Kfz-Verkehr fördern

A2 Stadtbahnnetz ausbauen

A4 Fußverkehr fördern

A6 VAG-Busflotte elektrifizieren

A1 Radnetz ausbauen

A1-1

A1-2

A1-3

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Realisierung von vier Radschnellwegen (RSW)	Geplante Kilometer RSW	Planung von ca. 2 km RSW	Entwurfsplanung für 2,5 km des RS6 abgeschlossen	
Realisierung von fünf städtischen Rad-Vorrang-Routen (RVR) sowie weiteren Verbindungsrouen für den Radverkehr (Umsetzung Konzept RadNETZ^{plus})	Geplante Kilometer RVR	Planung und Bau von ca. 2 km RVR / Verbindungsroute	Verbesserung bzw. Aus- und Umbau auf größeren Strecken der Radinfrastruktur im RadNETZ ^{plus} zur Erreichung des Freiburger RVR-Standards	
Ausbau und Optimierung im übrigen Radnetz	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Umsetzung mehrerer Vorhaben gemäß jährlicher LGVFG-Anmeldung	Umsetzung von fünf LGVFG-Vorhaben zum Ausbau und der Optimierung des übrigen Radnetzes	

A1-1

Realisierung von vier Radschnellwegen

Ziel 2030

Freiburg soll durch vier Radschnellwege (RSW) in alle Himmelsrichtungen mit der Region verknüpft werden: nach Waldkirch/Emmendingen (RS6), Bad Krozingen, Kirchzarten, und Breisach. Bis 2030 sollen 50 % der auszubauenden Strecke umgesetzt sein.

Umsetzungsstand 2023/2024

Für den ersten Radschnellweg von Freiburg nach Waldkirch/Emmendingen (RS6) wurde die Entwurfsplanung für den 2,5 km langen Abschnitt A (Leopoldring – Hinterkirchstraße) weitgehend abgeschlossen. Der Spatenstich und damit offizielle Baubeginn des RS6 erfolgte am 28.11.2025. Nähere Informationen zum Projekt finden sich unter [→ www.breisgau-y.de](http://www.breisgau-y.de)

Realisierung von fünf städtischen Radvorrangrouten (RVR) sowie weiteren Verbindungsrouten für den Radverkehr (Umsetzung Konzept RadNETZ^{plus})

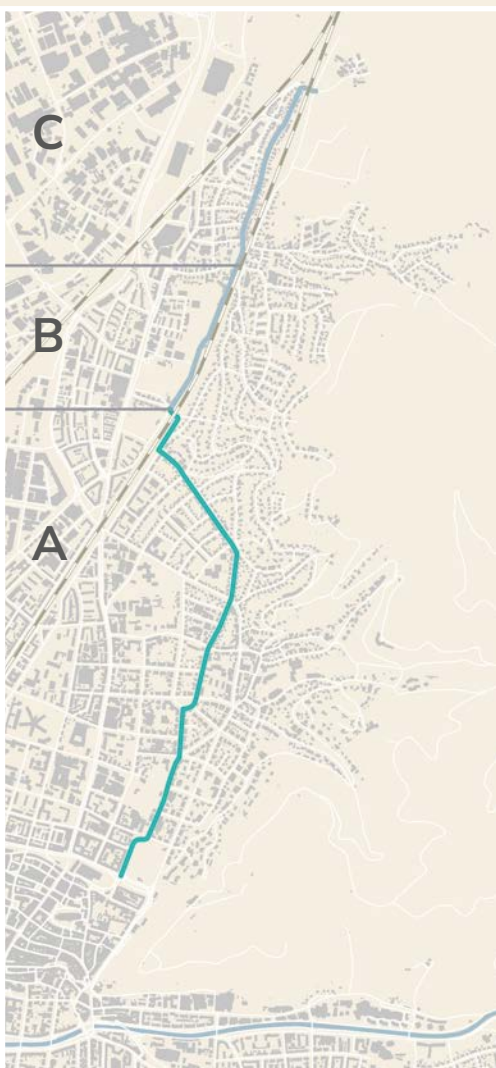
Ziel 2030

Auf den bestehenden Radvorrang-Routen (FR1-FR3) sollen fehlende Abschnitte im RVR-Standard umgesetzt werden. Zusätzlich sollen im Rahmen des Rad-NETZ^{plus} fünf neue städtische Radvorrang-Routen (FR4-FR8) sowie mehrere ergänzende Verbindungsrouten realisiert werden. Bis 2030 sollen insgesamt 50 % der auszubauenden Strecke der RVR und Verbindungsrouten umgesetzt sein.

Umsetzungsstand 2023/2024

Auf einer Gesamtlänge von über 20 km wurden größere und kleinere Optimierungs- und Ausbaumaßnahmen realisiert. Dadurch konnten die Sicherheit, Attraktivität und Durchgängigkeit des Radnetzes verbessert und weitere Abschnitte an den Freiburger RVR-Standard herangeführt werden. Schwerpunkte der Umsetzung lagen auf bestehenden und neuen Radvorrangrouten. An den bestehenden Routen FR1, FR2 und FR3 wurden unter anderem Randmarkierungen, Lückenschlüsse, Anpassungen der Vorfahrtsregelung sowie Verbesserungen der Beleuchtung realisiert. Ergänzend wurden an den neuen Routen FR4, FR5, FR6, FR7 und FR8 Maßnahmen zum Ausbau und zur Sanierung umgesetzt, darunter neue Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Verbreiterungen von Radwegen sowie Beleuchtungsmaßnahmen. Darüber hinaus wurden wichtige Verbindungen zwischen einzelnen Routen geschaffen, beispielsweise durch den Bau einer Fuß- und Radverkehrsrampe zur Verbindung der Routen FR2 und FR6.

WEGEFÜHRUNG DES RS6 IM FREIBURGER STADTGEBIET



Abschnitt **A**: Erster Planungsabschnitt, Entwurfsplanung abgeschlossen
 Abschnitt **B**: Zweiter Planungsabschnitt Vorplanung abgeschlossen
 Abschnitt **C**: Dritter Planungsabschnitt, Vorplanung abgeschlossen

© Stadt Freiburg



FR 5: Einrichtung eines abgetrennten Rad- und Fußwegs auf der Berliner Brücke © Stadt Freiburg



Rad- und Fußverkehrsrampe als Verbindung FR 2 und FR 6
 © Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg | Johanna Lohr | mit Hilfe von KI bearbeitet

Ausbau und Optimierung im übrigen Radnetz

Ziel 2030

Der Ausbau und die Optimierung des übrigen Radnetzes sollen kontinuierlich fortgeführt werden. Dazu zählen unter anderem die Verbreiterung von Radverkehrsanlagen und Umnutzung von Fahrbahnen, Lückenschlüsse, die Optimierung von Einzelpunkten im Hinblick auf Sicherheit und Komfort sowie Instandsetzungsmaßnahmen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Ergänzend zu den unter A.2 umgesetzten Maßnahmen wurden weitere Maßnahmen zum Ausbau und zur Optimierung des übrigen Radnetzes realisiert. Insgesamt wurden fünf Maßnahmen gemäß LGVFG-Anmeldung umgesetzt. Diese umfassten:

- die Einrichtung von Radstreifen zwischen Uffhauer Straße und Basler Landstraße,
- die Verbreiterungen von Geh- und Radweg auf der Berliner Allee (Weststadion),
- Anpassung von Vorfahrtsregelung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs auf der Rosastraße,
- Neubau eines Fuß- und Radwegs (Merdingen – Waltershofen) sowie
- die Installation von fünf Radzählstellen an zentralen Standorten im Stadtgebiet. (FR2 – Uniklinik, FR6 – Theater, FR8 – Stadthalle, Rempartstraße – Mensa und Heinrich-von-Stephan-Straße – JobRad)

Darüber hinaus wurden weitere Knotenpunkte zugunsten der Radverkehrssicherheit und -attraktivität verbessert.



Neu gebauter Fuß- und Radweg Merdingen – Waltershofen

© Stadt Freiburg

A2 Stadtbahnnetz ausbauen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Stadtbahnverlängerungen Littenweiler – Kappler Knoten	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Vor- und Ausführungsplanung	Vor- und Entwurfsplanung abgeschlossen, Ausführungsplanung begonnen	
Stadtbahnverlängerung Rieselfeld – Dietenbach	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Vor- und Ausführungsplanung	Vor- und Entwurfsplanung abgeschlossen	
Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe 2. Bauabschnitt)	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Vorplanung	Stadtbahn-Lückenschluss befindet sich in der Vorplanung	
Ausbau oder/und Neubau eines Betriebshof	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Grundstückssuche und erste Vorgespräche mit Grundstücksbesitzer	

A2-1

A2-3

A2-3

A2-4

Stadtbahnverlängerung Littenweiler – Kappler Knoten

Ziel 2030

Zwischen Littenweiler/Laßbergstraße und dem Kappler Knoten soll eine neue Stadtbahnstrecke realisiert werden. Die Strecke soll am Haltepunkt Freiburg-Littenweiler an die Breisgau-S-Bahn angebunden werden. Bestandteil des Vorhabens sind zudem alle erforderlichen technischen Einrichtungen sowie begleitende Ausbaumaßnahmen, unter anderem zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Vor- und Entwurfsplanung für die Stadtbahnverlängerung wurde abgeschlossen. Darüber hinaus wurde mit der Ausführungsplanung begonnen.

A2-1

A2-2

Stadtbahnverlängerung Rieselfeld – Dietenbach

Ziel 2030

Zwischen Rieselfeld/Bollerstaudenstraße und dem neuen Stadtteil Dietenbach soll eine neue Stadtbahnstrecke realisiert werden, um den Stadtteil an das Stadtbahnnetz anzuschließen. Das Vorhaben umfasst alle erforderlichen technischen Einrichtungen sowie begleitende Ausbaumaßnahmen, unter anderem zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Vor- und Entwurfsplanung für die Stadtbahnverlängerung wurde abgeschlossen. Mit der Ausführungsplanung wurde noch nicht begonnen.



A2-3

Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord

Ziel 2030

Zwischen dem Fahnenbergplatz und der Robert-Koch-Straße (Universitätsklinikum) soll eine neue Stadtbahnverbindung über die Friedrichstraße und den Bereich Hauptbahnhof-Nord bis zur Breisacher Straße realisiert werden. Dies umfasst alle erforderlichen technischen Einrichtungen und Ausbaumaßnahmen, unter anderem zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Berichtszeitraum befand sich der Stadtbahn-Lückenschluss in der Vorplanung. Diese umfasste sowohl den Neubauabschnitt als auch die erforderlichen Umbaumaßnahmen an der bestehenden Strecke.

A2-4

Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse der VAG

Ziel 2030

Für den Ausbau des Stadtbahn- und Busangebots werden zusätzliche Fahrzeuge und Flächen benötigt. Vor diesem Hintergrund sollen sowohl die Erweiterung der bestehenden Betriebshofkapazitäten als auch der Bau eines zweiten Betriebshofstandorts geprüft werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Suche nach einem geeigneten Grundstück für einen zweiten Betriebshofstandort wurde erfolgreich abgeschlossen. Zudem wurden erste Verhandlungsgespräche mit dem Grundstückseigentümer geführt.

A3 Park+Ride und Bike+Ride ausbauen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Park+Ride (P+R) Anlagen ausbauen und bewirtschaften	Anzahl neuer Stellplätze an P+R Anlagen Anzahl bewirtschafteter P+R Anlagen	Erweiterung P+R Munzinger Straße und Paduaallee; Umsetzung Bewirtschaftung der P+R Anlagen	Erweiterung P+R-Anlage Munzinger Straße, Paduaallee folgt 2025; alle geplanten P+R Anlagen sind bewirtschaftet	
Einrichtung von sechs regionalen Mobilitätsdreh-scheiben	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Planung der Mobilitätsdreh-scheiben	Erste Gespräche und Vorplanungen zur Umsetzung der Mobilitätsdreh-scheiben sind erfolgt	
Einrichtung von 50 Mobilstationen	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Einrichtung von fünf Mobilstationen an Pilotstandorten	Weiterentwicklung des Konzepts der Mobilstationen, Planung von vier Pilotstandorten	
Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Car-sharing-Stationen	Anzahl neuer bzw. erweiterter Radabstellanlagen Anzahl neuer Radabstellplätze	Aufbau und Betrieb von ca. drei gesicherten Radabstellanlagen; 20 Standorte à zehn Fahrradbügel	Planung von vier gesicherter Fahrradabstellanlagen; drei neue Radabstellanlagen mit 78 Abstellplätzen	

A3-1

A3-2

A3-3

A3-4

P+R Anlagen ausbauen und bewirtschaften

Ziel 2030

Park+Ride (P+R) Anlagen sollen in Freiburg ausgebaut und künftig vollständig bewirtschaftet werden. Vorgesehen sind unter anderem eine neue P+R-Anlage in Littenweiler (Stadtbahnlinie 1) in Form eines Parkhauses mit rund 500 Stellplätzen, die Erweiterung der P+R Anlage Munzinger Straße (Stadtbahnlinie 3) um 60 bis 80 Stellplätze sowie eine Erweiterung der P+R Anlage Paduaallee (Stadtbahnlinie 1) zur Erhöhung der Stellplatzkapazität von derzeit ca. 250 auf 280 bis 300.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die P+R-Anlage Munzinger Straße (Stadtbahnlinie 3) wurde um 54 Stellplätze erweitert. Die Erweiterung der P+R-Anlage Paduaallee ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Darüber hinaus wurde die Bewirtschaftung der P+R-Standorte ausgeweitet, sodass inzwischen die fünf geplanten P+R-Anlagen bewirtschaftet werden.

A3-1



Vor und nach der Erweiterung P+R-Anlage Munzinger Straße © Stadt Freiburg

A3-2

Einrichtung von sechs regionalen Mobilitätsdrehscheiben

Ziel 2030

Mobilitätsdrehscheiben sind größere Mobilitätsstationen, an denen möglichst viele Mobilitätsangebote wie z. B. ÖPNV-Haltestelle, E-Ladeinfrastruktur, Sharingangebote miteinander verknüpft werden. Bis 2030 sollen sechs regionale Mobilitätsdrehscheiben geplant und eingerichtet werden: drei im Landkreis

Breisgau-Hochschwarzwald, zwei im Landkreis Emmendingen und eine im Freiburger Stadtgebiet.

Umsetzungsstand 2023/2024

Es wurden erste Gespräche und Vorplanungen für die Umsetzung der sechs regionalen Mobilitätsdrehscheiben durchgeführt.

A3-3

Einrichtung von 50 Mobilstationen

Ziel 2030

Im Freiburger Stadtgebiet sollen bis 2030 insgesamt 50 kleinere Mobilstationen eingerichtet werden, die insbesondere Bike-&-Ride- sowie Sharingangebote bündeln. Die Mobilstationen sollen vorrangig an Haltestellen des Schienen- und Stadtbusverkehrs sowie gegebenenfalls an wichtigen Bushaltestellen entstehen. An jeder Station sollen mindestens drei Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und für die Nutzer*innen gut sichtbar gemacht werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das Konzept zur Einrichtung von Mobilstationen wurde weiterentwickelt. Anstelle eines vorrangig

baulichen Ansatzes liegt der Schwerpunkt nun stärker auf dem Ausbau und der verbesserten Sichtbarkeit multimodaler Mobilitätsangebote. Grundlage hierfür bildet eine aktualisierte Übersicht über bestehende Mobilstationen. Zudem wurden vier Pilotstationen sowie mehrere Fahrrad-Sammelschließanlagen vollständig geplant. Für die Mobilstation in Ebnet wurden der Ausbau des Carsharing-Angebots und E-Ladesäulen geplant und ein Beschilderungskonzept erarbeitet. Ergänzend wurden einheitliche Gestaltungsrichtlinien für Stellen und Schilder entwickelt, um die Mobilstationen künftig klarer erkennbar und nutzer*innenfreundlicher zu gestalten.

A3-4

Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Carsharing-Stationen

Ziel 2030

Im gesamten Stadtgebiet sollen bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie an Carsharing-Standorten geschaffen und bestehende Anlagen erweitert werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Berichtszeitraum wurden vier gesicherte Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen Gundelfinger

Straße, Bissierstraße, Paduaallee und Munzinger Straße geplant. Darüber hinaus wurden drei neue Fahrradabstellanlagen mit insgesamt 78 Stellplätzen an den Haltestellen Hauptfriedhof, Zollhallenplatz und Eugen-Martin-Straße errichtet. Ergänzend wurden an mehreren Carsharing-Standorten Fahrradbügel angebracht. Im Rahmen der Sicherung von Verkehrsknotenpunkten erfolgte zudem die Aufstellung weiterer Fahrradbügel an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet.

A4 Fußverkehr fördern

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Konzept und Handlungsprogramm für die Fußverkehrsförderung	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Entwicklung eines Fußverkehrskonzepts und Definition eines Handlungsprogramms	Erstellung eines Konzeptes wurde zurückgestellt	
Umsetzung des Handlungsprogramms Fußverkehr; Barrierefreiheit und Ausbau Bushaltestellen	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Umsetzung mehrerer Vorhaben aus dem Handlungsprogramm Fußverkehrsförderung; Ausbau von Bushaltestellen	Sieben Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und sieben Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt; vier Bushaltestellen barrierefrei umgebaut	
Abbau des Gehwegparkens	Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen	Umsetzung mehrere Vorhaben entsprechend Planungsfortschritt	Maßnahmen in Teilen von Waldsee, St. Georgen, Herdern, Wiehre, Neuburg, IG Nord, Ebnet	

A4-1

A4-2

A4-3

Konzept und Handlungsprogramm für die Fußverkehrsförderung

A4-1

Ziel 2030

Mit einem Fußverkehrskonzept sollen bestehende Defizite und Handlungsbedarfe systematisch erfasst, Leitlinien und Standards formuliert sowie prioritäre Maßnahmen und Programme zur Förderung des Zufußgehens definiert werden. Ziel ist es, die Attraktivität des Fußverkehrs in Freiburg zu steigern und den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu erhöhen. Das Konzept soll zugleich die Grundlage für ein Handlungsprogramm bilden, das bei künftigen Neubau-, Umbau- und Sanierungsvorhaben berücksichtigt wird.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Berichtszeitraum wurde die Erstellung des Fußverkehrskonzepts zurückgestellt. Stattdessen lag der Schwerpunkt auf der Umsetzung konkreter Verbesserungsmaßnahmen im Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs sowie der Erarbeitung von internen Leitlinien und Standards.

Umsetzung des Handlungsprogramms Fußverkehr; Barrierefreiheit und Ausbau Bushaltestellen

Ziel 2030

Zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs sollen stadtweit zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu zählen unter anderem neue Querungshilfen, breitere Gehwege, verbesserte Sichtbeziehungen sowie Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Parallel dazu sollen Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet schrittweise barrierefrei ausgebaut und ihre fußläufige Erreichbarkeit verbessert werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Es wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sowie zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt. Insgesamt wurden sieben Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs realisiert, darunter neue Fußgängerüberwege und Querungshilfen im Zuge der Jacobistraße und der Burgunder Straße sowie in der Uffhauser Straße, der Lehener Straße, Ferdinand-Weiß-Straße, der Mozartstraße sowie der Ingeborg-Drewitz-Allee. Darüber hinaus wurden sieben Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt, darunter die Ausstattung von Fußgängerampeln mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte am Friedrichring, in der Lorettostraße, der Oltmannstraße, an der Zufahrt XXXLutz, an der Eschholzstraße / Basler Straße, in der Emil-Gött-Straße und in der Hasemannstraße. Ergänzend wurden vier Bushaltestellen (Dorfstraße, Marienmattenweg, Laufener Straße und Schneebergstraße) barrierefrei umgebaut.



Vor und nach der Umsetzung einer Querungshilfe in der Karlstraße, Ecke Burgunder Straße © Stadt Freiburg



Vor und nach der Umsetzung eines Fußgängerüberwegs in der Ingeborg-Drewitz-Allee © Stadt Freiburg

Abbau des Gehwegparkens

Ziel 2030

Bis 2030 soll das Gehwegparken im gesamten Stadtgebiet abgebaut werden. Dadurch wird mehr Raum für den Fußverkehr geschaffen, die Wege werden komfortabler und sicherer gestaltet und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht.

Umsetzungsstand 2023/2024

In mehreren Stadtvierteln wurden Maßnahmen zum Abbau des Gehwegparkens umgesetzt, um Gehwege zu entlasten und die Sicherheit sowie den Komfort für den Fußverkehr zu verbessern. Maßnahmen erfolgten unter anderem in Waldsee (u. a. Wilhelm-Dürr-Straße, Dischlerstraße), St. Georgen (u. a. Basler Landstraße 76–82), Herdern (u. a. Tivolistraße, Stadtstraße, Hochmeisterstraße Süd, Wölflinstraße, Tennenbacher Straße), Wiehre (u. a. Schwimmbadstraße, Landsknechtstraße sowie in vielen Straßen des Quartiers westlich der Merzhäuser Straße), Neuburg (Deutschordensstraße), Industriegebiet Nord (Zinkmattenstraße) sowie in Ebnet (Steinhalde 6).



Vor und nach dem Abbau des Gehwegparkens in der Tennenbacher Straße © Stadt Freiburg

A5 Elektromobilität im Kfz-Verkehr fördern

	Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
A5-1	Konzept für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Erstellung Konzept zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur	Konzept 2024 erstellt und 2025 beschlossen	▶▶▶▶
A5-2	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur	Anzahl Standorte mit öffentlicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Anzahl Ladepunkte im öffentlichen Raum	Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladestationen	Umsetzung von 94 Ladepunkten an insgesamt 34 Standorten	▶▶▶▶
A5-3	Förderung Umstellung von Taxi-Fahrzeugen auf E-Antriebe	Anzahl gemeldeter emissionsfreier Taxi-Fahrzeuge in Freiburg Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Abstimmung mit Taxi-Unternehmen	Erste Abstimmung erfolgt Ende 2024 sechs E-Taxen in Freiburg konzessioniert	▶▶▶▶
A5-4	Förderung Umstellung von Carsharing-Fahrzeugen auf E-Antriebe	Anteil der in Freiburg stationierten Carsharing-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb (BEV) Anzahl Carsharing-Stellplätze, die mit einer Ladeeinrichtung ausgestattet sind	Keine Angabe	48 Parkplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Carsharing ausgestattet Anteil E-Carsharing Fahrzeuge: 14 % (2022), 20 % (2024)	▶▶▶▶
A5-5	Förderung Umstellung von gewerblichen (Klein-) Fahrzeugflotten auf E-Antriebe	Anteil elektrisch betriebener gewerblicher Fahrzeuge in Freiburg Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Erstellung Konzept zur Förderung der Umstellung gewerblicher (Klein-) Fahrzeuge auf E-Antriebe	Kein Konzept entwickelt	▶▶▶▶
A5-6	Umstellung der Fahrzeugflotte der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH (ASF) auf CO₂-neutrale Antriebe	Anteil CO ₂ -neutraler Fahrzeuge in der Flotte der ASF	Zeitplanung noch offen, Umstellung der Fahrzeugflotte bis 2030	Anteil CO ₂ neutraler Fahrzeuge: 77 % (2023), 82 % (2024)	▶▶▶▶

Konzept für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

A5-1

Ziel 2030

Das bestehende Konzept zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Freiburg soll überarbeitet und weiterentwickelt werden, um den Ausbau der Elektromobilität zu beschleunigen. Dabei werden sowohl private Pkw als auch gewerbliche Fahrzeuge und Nutzfahrzeuge berücksichtigt. Zusätzlich sollen Optionen zur Unterstützung privater Ladeinfrastruktur geprüft werden. Die aus dem Konzept abgeleiteten Maßnahmen bilden die Grundlage für die weitere Umsetzung im Rahmen der Maßnahme A5-2.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das aktualisierte Ladeinfrastrukturkonzept (Drucksache G-25/008) wurde fertiggestellt und am 01.04.2025 vom Gemeinderat beschlossen.



Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur

A5-2

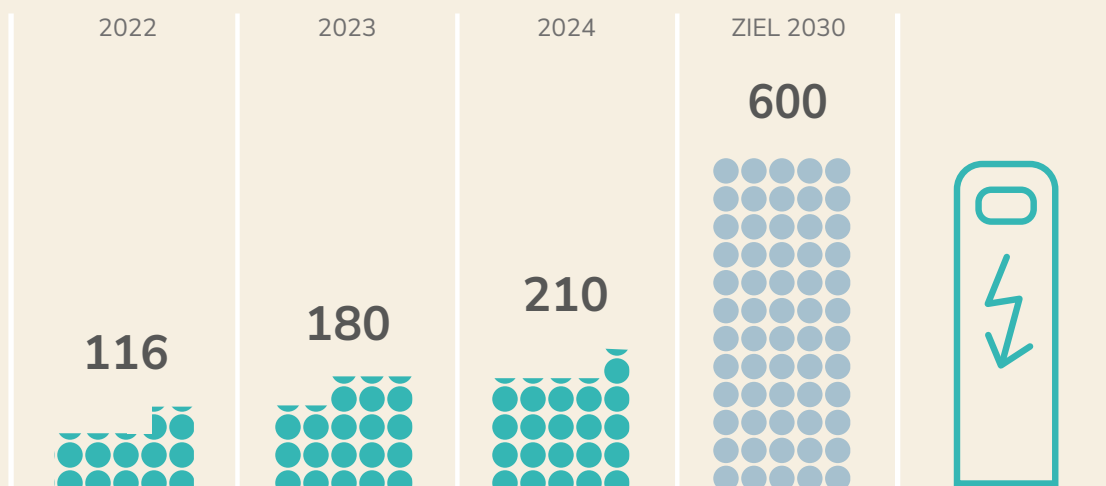
Ziel 2030

Auf Grundlage des aktualisierten Ladeinfrastrukturkonzepts soll der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Freiburg gemeinsam mit Anbietern vorangetrieben werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Stadtteilen mit einem geringen Anteil privater Stellplätze, um den dort bestehenden Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur zu decken und die Elektrifizierung des Fahrzeugbestands zu unterstützen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Es wurden 94 neue Ladepunkte im öffentlichen Raum an 34 Standorten geschaffen. Damit hat sich die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte innerhalb von zwei Jahren von 116 im Jahr 2022 auf 210 im Jahr 2024 nahezu verdoppelt.

LADEPUNKTE IM ÖFFENTLICHEN RAUM



Datenquelle: Stadt Freiburg

A5-3

Förderung der Umstellung von Taxi-Fahrzeugen auf E-Antriebe

Ziel 2030

Ziel ist der schrittweise Aufbau einer emissionsärmeren Taxiflotte in Freiburg. Hierfür unterstützt die Stadt die Umstellung der lokal stationierten Taxis auf elektrische Antriebe und richtet gemeinsam mit den Taxibetreibern bedarfsgerechte Lademöglichkeiten an Taxiständen ein.

Umsetzungsstand 2023/2024

Ende 2024 waren sechs der insgesamt 220 konzesionierten Taxis in Freiburg elektrisch unterwegs. Es wurden erste Gespräche mit Taxiunternehmen geführt, um Hemmnisse und Potenziale der Umstellung zu identifizieren sowie mögliche Unterstützungs- und Förderansätze zu erörtern.

A5-4

Förderung der Umstellung von Carsharing-Fahrzeugen auf E-Antriebe

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg unterstützt die möglichst weitgehende Umstellung der in Freiburg stationierten Carsharing-Fahrzeuge auf elektrische Antriebe. In Abstimmung mit den jeweiligen Carsharing-Anbietern werden Carsharing-Stellplätze schrittweise mit geeigneten Lademöglichkeiten ausgestattet.

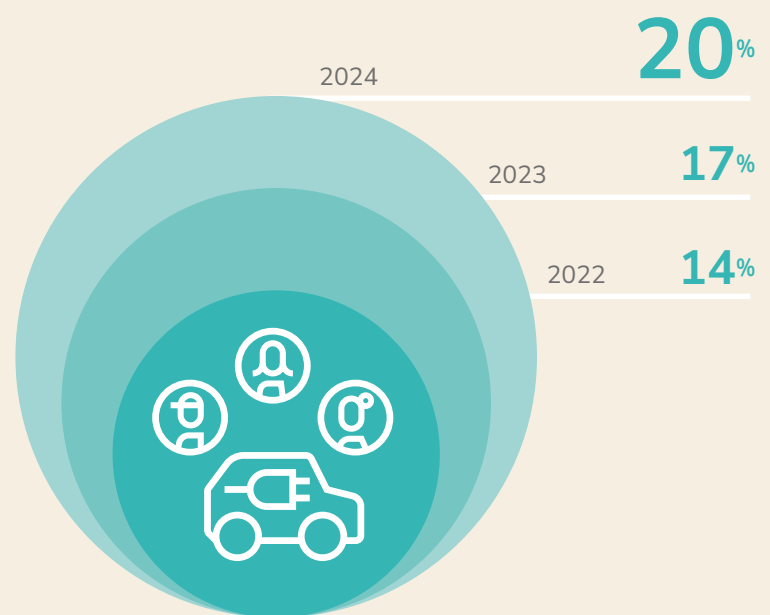
Umsetzungsstand 2023/2024

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an den in Freiburg stationierten Carsharing-Fahrzeugen ist von 14 % im Jahr 2022 auf 20 % im Jahr 2024 gestiegen. Darüber hinaus wurden 48 Carsharing-Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet.



Carsharing-Stellplatz in der Urachstraße 25 (Alter Wiehrebahnhof) © Stadt Freiburg

ENTWICKLUNG ANTEIL BATTERIEELEKTRISCHER CARSHARING-FAHRZEUGE IM FREIBURGER STADTGEBIET



Datenquelle: Carsharing-Betreiber

Förderung der Umstellung von gewerblichen (Klein-)Fahrzeugflotten auf E-Antriebe

A5-5

Ziel 2030

Die gewerbliche (Klein-)Fahrzeugflotte in Freiburg soll schrittweise auf elektrische Antriebe umgestellt werden – zunächst im bestehenden Rechtsrahmen, perspektivisch auch durch dessen Weiterentwicklung. Zur Unterstützung ist die Erarbeitung eines Konzepts vorgesehen, das mögliche Anreize, regulatorische Ansätze sowie Fördermöglichkeiten für Ladeinfrastruktur aufzeigt.

Umsetzungsstand 2023/2024

Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen wurde das vorgesehene Konzept im Betrachtungszeitraum noch nicht erarbeitet. Unabhängig davon ist der Anteil gewerblicher batterieelektrischer Fahrzeuge in Freiburg deutlich gestiegen: Er erhöhte sich von 8,9 % im Jahr 2022 auf 14,6 % im Jahr 2024. Gewerbliche batterieelektrische Fahrzeuge – insbesondere gewerbliche E-Pkw – profitieren dabei auch vom beschleunigten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (vgl. Maßnahme A5-2). In Freiburg liegt der Anteil batterieelektrischer gewerblicher Fahrzeuge über dem Anteil batterieelektrischer privater Fahrzeuge.

Umstellung der Fahrzeugflotte der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg auf CO₂-neutrale Antriebe

A5-6

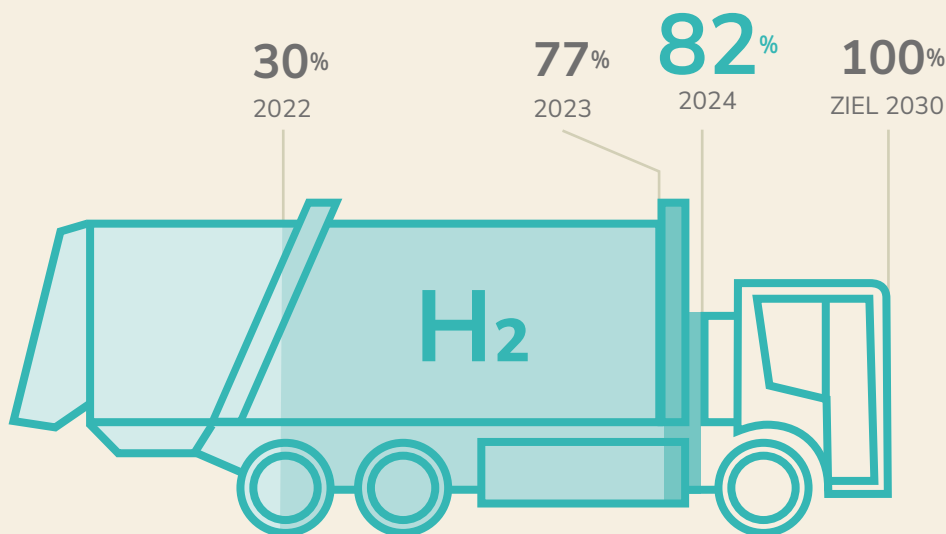
Ziel 2030

Die ASF soll ihre Fahrzeugflotte – darunter Müllfahrzeuge und Kehrmaschinen – schrittweise auf CO₂-neutrale Antriebe umstellen, soweit dies technisch und wirtschaftlich umsetzbar ist.

Umsetzungsstand 2023/2024

Der Anteil CO₂-neutraler Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte der ASF wurde im Betrachtungszeitraum deutlich erhöht – von 30 % im Jahr 2022 auf 82 % im Jahr 2024. Auf Basis dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre eine weitgehend CO₂-neutrale Fahrzeugflotte erreicht werden kann.

ANTEIL CO₂-NEUTRALER FAHRZEUGE IN DER ASF-FAHRZEUGFLOTTE



Datenquelle: Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH

Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur

Federführend verantwortlich: Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg

Das war für die Jahre 2023/2024 geplant

Ziel für die Jahre 2023/2024 war die Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladepunkten.



Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
© Stadt Freiburg

Das ist umgesetzt worden

Es wurden 94 Ladepunkte an 34 Standorten genehmigt, markiert, beschildert und in Betrieb genommen. Der beschleunigte Ausbau war durch zusätzliches Personal in der Stadtverwaltung möglich, dessen Stellen anteilig durch eine Personalstellenförderung des Landes Baden-Württemberg finanziert werden. Zugleich stieg das Interesse der Ladeinfrastrukturbetreiber*innen am eigenwirtschaftlichen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Begünstigt wurde dies durch den erwarteten schnellen Markthochlauf der Elektromobilität in Freiburg sowie durch Förderprogramme von Land und Bund für den Aufbau der Ladeinfrastruktur (z. B. Landesförderprogramm Charge@BW).

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
© Stadt Freiburg

Das macht die Maßnahme erfolgreich

Der Zuwachs an Ladepunkten lag in den Jahren 2023 und 2024 mehr als dreimal so hoch wie ursprünglich geplant. Dadurch entstand innerhalb kurzer Zeit ein sichtbarer und alltagsrelevanter Mehrwert: Die öffentliche Ladeinfrastruktur wurde im gesamten Stadtgebiet deutlich gestärkt und die Nutzbarkeit der Elektromobilität spürbar verbessert.



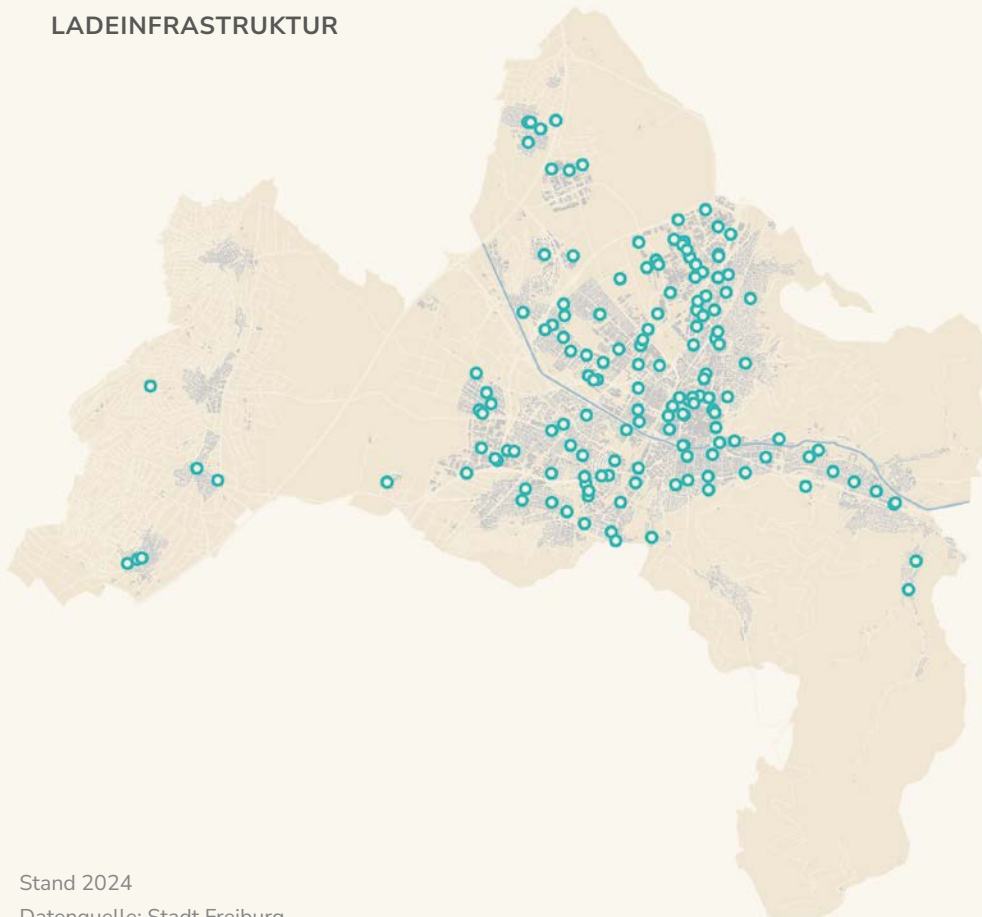
Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

© Stadt Freiburg

Das ist der finanzielle Rahmen

Die Betreiber*innen der Ladepunkte tragen den überwiegenden Teil der Kosten für Planung, Aufbau und Netzanschluss der Ladeinfrastruktur. Auf Seiten der Stadt fallen vor allem Personalkosten an, insbesondere für die Prüfung und Genehmigung der Anträge sowie für die Markierung und Beschilderung der Standorte. Ab 2026 (für neue Infrastruktur) beziehungsweise ab 2029 (für Bestandsinfrastruktur) erhebt die Stadt zusätzlich Flächenentgelte von den Betreiber*innen.

ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE LADEINFRASTRUKTUR



Stand 2024

Datenquelle: Stadt Freiburg

A6 VAG-Busflotte elektrifizieren

A6-1

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Umstellung der gesamten Busflotte der VAG auf E-Busse	Anteil Elektrobusse an VAG-Busflotte Anzahl Elektrobusse in der VAG-Busflotte	Umstellung von sechs Solo-Bussen und 22 Gelenk-Bussen; fünf E-Ladestationen auf der Strecke; 17 Ladestationen im Betriebshof West	Umstellung von 12 Bussen auf E-Antrieb und Einrichtung von drei Ladestationen	▶▶▶▶

A6-1

Umstellung der gesamten Busflotte der VAG auf E-Busse

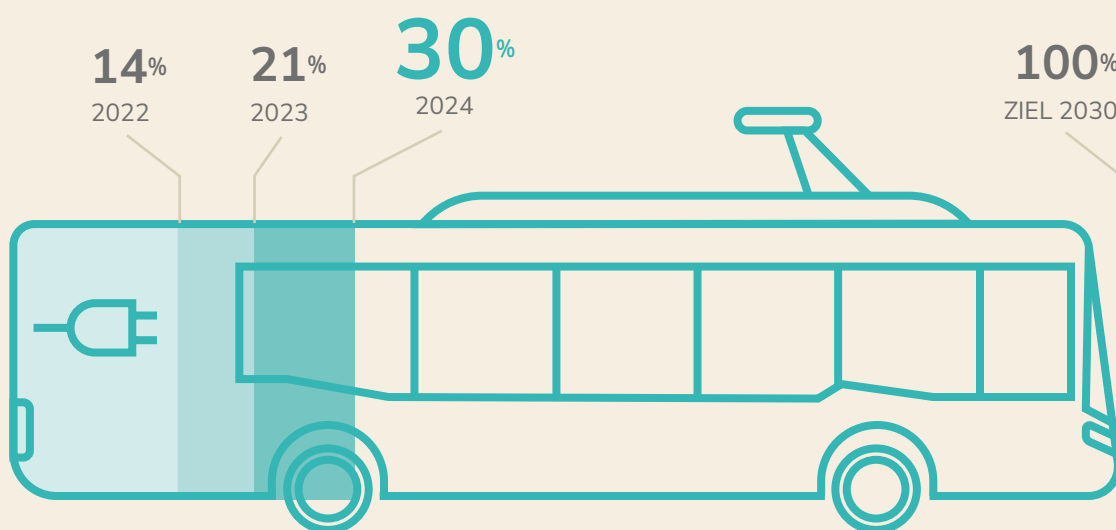
Ziel 2030

Die gesamte Busflotte der VAG soll bis 2030 schrittweise auf Elektroantrieb umgestellt werden, sodass ab diesem Zeitpunkt im regulären Stadtbusverkehr ausschließlich E-Busse eingesetzt werden. Hierfür werden die erforderlichen Ladeinfrastrukturen am VAG-Betriebshof sowie an weiteren geeigneten Standorten im Stadtgebiet geschaffen und ausgebaut.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb wird kontinuierlich vorangetrieben. Im Zeitraum 2023/2024 wurden weitere Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt. Ende 2024 waren bereits 23 Elektrobusse im Einsatz, gegenüber 11 Fahrzeugen im Jahr 2022. Der Anteil der Elektrobusse an der Gesamtflotte erhöhte sich damit von 14 % auf 30 % und hat sich innerhalb von zwei Jahren mehr als verdoppelt. Parallel dazu wurde die Ladeinfrastruktur ausgebaut: Entlang des Busnetzes entstanden drei neue E-Ladestationen.

ANTEIL DER ELEKTROBUSSE IN DER VAG-BUSFLOTTE



Datenquelle: VAG

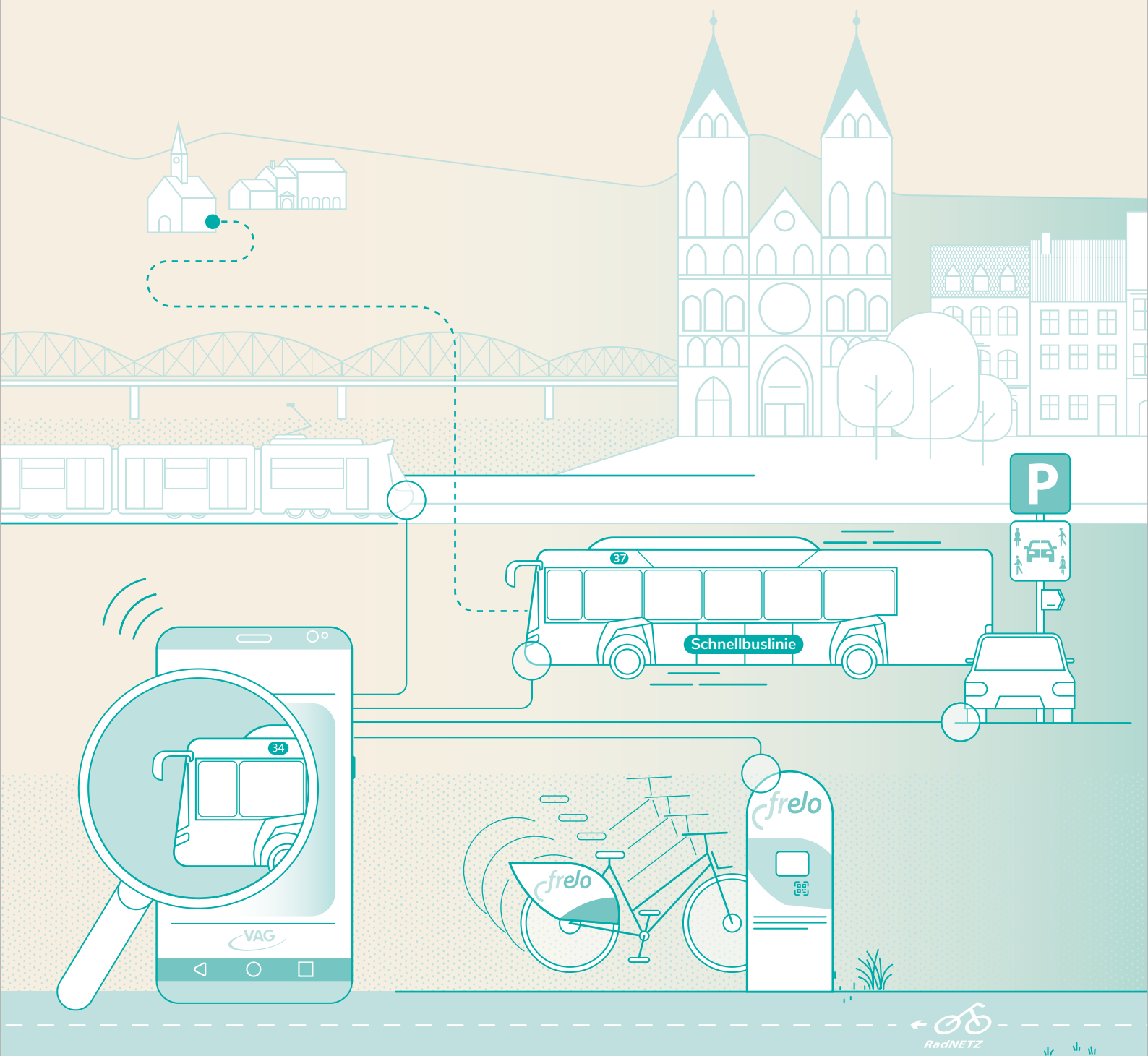


Halle für E-Busse am Betriebshof © AnjaThölking



Neuer Elektrobus in der VAG-Busflotte © AnjaThölking

B MOBILITÄTSANGEBOTE





B1 ÖPNV-Angebot ausweiten

B3 Carsharing-Angebote ausweiten

B2 Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote

B4 Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

B1 ÖPNV-Angebot ausweiten

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Taktverdichtungen im Stadtbahn-Netz	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Taktverdichtungen im Stadtbus-Netz	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Verlängerung des Betriebszeitraums von Stadtbahnen und Stadtbussen	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Einführung von Schnellbuslinien nach/von den Tuniberg-Ortschaften	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Schnellbuslinie 1: Munzingen – Tiengen – FR Hauptbahnhof (ab 12/2022)	Schnellbuslinie 37 fährt seit 12/2022, Vorplanungen für die beiden anderen liegen vor	
Neues Linienkonzept für die Tuniberg-Ortschaften	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Linie 32: Munzinger Straße und Opfingen Linie 33: Munzingen, Tiengen, Waltershofen, Umkirch, Paduaallee Linie 35: Munzinger Straße und Tiengen (ab 12/2023)	Umsetzung des neuen Linienkonzeptes erfolgte 12/2023	
Neue Linie 13 als Quartiersbus	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Verlängerung Linie 19	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Neue Linienführung Linie 36	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	
Verlängerung Linie 24 im Gewerbegebiet Haid-Süd	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Bisher nicht umgesetzt, Finanzierung nicht gesichert	

B1-1

B1-2

B1-3

B1-4

B1-5

B1-6

B1-7

B1-8

B1-9

B1-1

Taktverdichtungen im Stadtbahn-Netz

Ziel 2030

Der Fahrplankontakt der Stadtbahnlinien 2, 4 und 5 soll tagsüber verdichtet werden. In den Hauptverkehrszeiten und am Abend bis etwa 23 Uhr sollen alle Linien in kürzeren Intervallen fahren. Auch Sonntagvormittag ist eine Anpassung des Takts an das Niveau des Sonntagnachmittags vorgesehen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Eine Taktverdichtung wurde noch nicht umgesetzt. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsverbesserung im ÖPNV konnte bislang nicht gesichert werden. Als Voraussetzung für die Umsetzung sollte mit dem Mobilitätspass (vgl. Maßnahme B2-7) eine zusätzliche Finanzierungsmöglichkeit geschaffen werden. Die Stadt Freiburg hat sich intensiv mit der Einführung eines Mobilitätspasses befasst und die Variante einer Arbeitgeber*innenabgabe intensiv geprüft. Diese Variante ist allerdings im Landesmobilitätsgesetz nicht mehr vorgesehen.

B1-2

Taktverdichtungen im Stadtbus-Netz

Ziel 2030

Der Fahrplankontakt ausgewählter Stadtbuslinien (u. a. Linien 11, 14, 19, 24 und 36) soll tagsüber verdichtet werden. Ergänzend sind gezielte Angebotsausweitungen in den Nebenzeiten zwischen der Früh- und Spät-Hauptverkehrszeit sowie an Wochenenden und Feiertagen vorgesehen. Wo sinnvoll, sollen Linientaxi-Angebote durch Busse oder flexible On-Demand-Angebote ersetzt werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Eine Taktverdichtung wurde noch nicht umgesetzt. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsweiterungen konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).

B1-3

Verlängerung des Betriebszeitraums von Stadtbahnen und Stadtbussen

Ziel 2030

Die Betriebszeiten der Stadtbahn und -Busse sollen verlängert werden, um einen „Rundum-Anschluss“ am Bertoldsbrunnen bereits vor 5:30 Uhr und einen letzten nach 0:30 Uhr zu gewährleisten. Die Nutzung des ÖPNV soll damit frühmorgens und spät-abends erleichtert werden und insbesondere den Berufsverkehr und die nächtliche Mobilität stärken.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Betrachtungszeitraum wurde keine Taktverdichtung umgesetzt. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsausweitung konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).



Schnellbusse: Einführung von Schnellbuslinien nach / von den Tuniberg-Ortschaften

B1-3

Ziel 2030

Durch die Einführung neuer Schnellbuslinien sollen direkte und attraktive Verbindungen zwischen dem Freiburger Hauptbahnhof und den Tuniberg-Ortschaften Tiengen, Munzingen, Opfingen sowie Umkirch und Waltershofen geschaffen werden. Ziel ist eine zügige Anbindung der Tuniberg-Ortschaften an das Stadtzentrum.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Schnellbuslinie 37 (Munzingen – Tiengen – Hauptbahnhof) verkehrt seit Dezember 2022 und hat die Fahrzeit um rund 15 Minuten verkürzt. Für die beiden weiteren Schnellbuslinien wurden bereits Vorplanungen durchgeführt.

Schnellbuslinie 37 © Anja Thölking

Optimierung Stadtbusnetz: Neues Linienkonzept für die Tuniberg-Ortschaften

Ziel 2030

Das Stadtbusnetz soll zwischen den Tuniberg-Ortschaften und Freiburg/ Munzinger Straße und Freiburg/ Paduaallee neu organisiert und verbessert werden, insbesondere durch geänderte Linienführungen der Linien 32, 33 und 34.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das neue Linienkonzept zur besseren Anbindung der Tuniberg-Ortschaften von und nach Freiburg wurde umgesetzt.

B1-5

Erweiterung Stadtbusnetz: Neue Linie 13 als Quartiersbus

Ziel 2030

Im Bereich Laufener Straße – Draisstraße – Eschholzstraße – Robert-Koch-Straße wird eine neue Quartiersbuslinie 13 eingerichtet. Ziel ist die bessere Erschließung des Stadtteils durch eine kleinteilige und wohnortnahe ÖPNV-Anbindung.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt. Die erforderliche Finanzierung der neuen Linie konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).

B1-6

B1-7

Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Verlängerung Linie 19

Ziel 2030

Die Buslinie 19 wird von der Paduaallee über die Weststrandstraße und das Industriegebiet Nord bis zur Gundelfinger Straße verlängert. Ziel ist eine bessere tangentielle Anbindung im Westen Freiburgs.

Umsetzungsstand 2023/2024

Mit der Maßnahme wurde noch nicht begonnen. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsausweitung konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).

B1-8

Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Neue Linienführung Linie 36

Ziel 2030

Linie 36 erhält drei Linienvarianten und wird mit jeweils einer Linienvariante über die Weststrandstraße bis Industriegebiet Nord und Gundelfinger Straße sowie bis Haid/ Munziger Straße verlängert.

Umsetzungsstand 2023/2024

Mit der Maßnahme wurde noch nicht begonnen. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsausweitung konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).

B1-9

Erweiterung Stadtbusnetz: Verlängerung Linie 24 im Gewerbegebiet Haid-Süd

Ziel 2030

Die Buslinie 24 wird bis zur neuen Haltestelle „Schaub“ im Gewerbegebiet Haid-Süd verlängert. Ziel ist die bessere Erschließung des Gewerbegebiets.

Umsetzungsstand 2023/2024

Mit der Maßnahme wurde noch nicht begonnen. Die erforderliche Finanzierung für die Angebotsausweitung konnte bislang nicht gesichert werden (siehe Erläuterung B1-1).

B2 Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Multimodales Tarifangebot erweitern	Umsetzungstatus geplanter Maßnahmen	Neu- und Weiterentwicklung von multimodalen Tarifangeboten; Entwicklung von Angebotspaketen für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse	Angebot von Sonderkonditionen bereits bei wichtigen Mobilitätsanbietern eingeführt	
Umsetzung Deutschland-Ticket (D-Ticket)	Anzahl der verkauften D-Tickets im RVF-Gebiet pro Jahr Umsetzungstatus geplanter Maßnahmen	Umsetzung und Finanzierung des D-Tickets für Freiburg	D-Ticket innerhalb des RVF umgesetzt	
Umsetzung Jugendticket Baden-Württemberg (Deutschlandticket Jugend BW)	Anteil der unter 21-Jährigen im RVF-Gebiet mit Jugendticket Umsetzungstatus geplanter Maßnahmen	Umsetzung und Finanzierung des Deutschlandticket Jugend BW für Freiburg	Deutschlandticket Jugend BW in Freiburg umgesetzt	
Intensivere Vermarktung des JobTickets	Anzahl der Unternehmen im Stadtgebiet, die das JobTicket anbieten Anzahl der verkauften JobTickets pro Jahr	Intensivere Vermarktung gegenüber großen Arbeitgebern sowie Institutionen	Intensive Akquise erfolgreich durchgeführt. Anzahl an Unternehmen von 229 auf 281 gestiegen	
Stärkere Orientierung der Preis- und Tarifstrukturen im ÖPNV an Pkw-Kostenstruktur	Umsetzungstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Umwandlung 24-h-Karte in Tageskarte; Weiterentwicklung anderer Tarife nicht weiterverfolgt	
Weiterentwicklung einer multimodalen App	Umsetzungstatus geplanter Maßnahmen	Darstellung der Informationen zu allen Mobilitätsangeboten in Apps und Webseiten von VAG und RVF	Die neue RVF-/ VAG mobil-App bündelt alle Mobilitätsangebote und verlinkt auf Partnerangebote	

B2-1

B2-2


B2-3

B2-4

B2-5

B2-6

B2-7

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Umsetzung eines Mobilitätspasses	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Konzepterstellung Mobilitätspass Variantenvergleich und -festlegung	Konzept erarbeitet; auf Arbeitgeber*innenabgabe festgelegt	

B2-1

Multimodales Tarifangebot erweitern: Bündelung von ÖPNV, Carsharing, Frelø, ggf. Taxi, weitere Verkehrsangebote

Ziel 2030

Zur Förderung der multimodalen Mobilität unterstützt die Stadt Freiburg die Entwicklung und Einführung gemeinsamer Tarife für ÖPNV, Carsharing, Frelø und weiterer Angebote. Ziel ist ein nutzer*innenfreundliches, verkehrsträgerübergreifendes Tarifmodell mit gemeinsamer Vermarktung durch die beteiligten Anbieter*innen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Zur Weiterentwicklung multimodaler Tarifangebote wurden über Kooperationen mit allen Mobilitätsanbietern in Freiburg Sonderkonditionen für ÖPNV-Abokund*innen umgesetzt. In den Jahren 2023 und 2024 umfasste dies unter anderem Vergünstigungen beim Fahrradvermietsystem Frelø (30 Freiminuten pro Fahrt), beim Carsharing-Anbieter Grüne Flotte (25 Freikilometer pro Monat) sowie beim Carsharing-Anbieter naturenergie sharing (25 € Fahrtguthaben für Neukund*innenn sowie regelmäßige Verlosungsaktionen für Bestandskund*innen). Weitere Sonderkonditionen mit den Anbietern yoio, ZEUS und FReibe sind in Planung.

B2-2

Umsetzung Deutschland-Ticket (D-Ticket)

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung und Umsetzung des D-Tickets im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF). Nach der Einführung muss die langfristige Finanzierung des Angebots ab 2024 geklärt werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das D-Ticket wurde zum 01.05.2023 erfolgreich eingeführt. Dies führte im RVF zu einer deutlichen Steigerung der Abo-Verträge. Bei den Erwachsenen verdoppelte sich die Zahl der Abo-Verträge im Betrachtungszeitraum und stieg um rund 32.000. Eine langfristig verlässliche Finanzierung durch Bund und Land konnte bislang politisch nicht gesichert werden.

B2-3

Umsetzung Jugendticket Baden-Württemberg (Deutschlandticket Jugend BW)

Ziel 2030

Mit Unterstützung der Stadt Freiburg soll das landesweite Jugendticket zum 01.03.2023 eingeführt werden. Das Ticket ermöglicht jungen Menschen die Nutzung des ÖPNV und Regionalverkehrs in ganz BW.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das Deutschlandticket Jugend BW wurde zum 01.03.2023 wie vorgesehen eingeführt. Im Ausbildungsverkehr stieg die Zahl der Abo-Verträge seit dem Start des Deutschlandticket Jugend BW im März 2023 um rund 14.500 (+51 %) an. Die weiterhin wachsende Nachfrage führt zu zusätzlichen finanziellen Belastungen des städtischen Haushalts und birgt langfristige Finanzierungsrisiken.

Intensivere Vermarktung des JobTickets

Ziel 2030

Die Vermarktung des JobTickets soll mit Unterstützung der Stadt intensiviert werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Vermarktung des JobTickets wurde deutlich ausgebaut. Durch eine gezielte Ansprache neuer Unternehmen sowie ein aktualisiertes Vermarktungskonzept stieg die Zahl der teilnehmenden Job-Ticket-Unternehmen im Stadtgebiet von 229 (2023) auf 281 (2024). Parallel erhöhte sich die Zahl der verkauften JobTickets von 23.221 auf 29.184.

B2-4

Stärkere Orientierung der Preis- und Tarifstrukturen im ÖPNV an Pkw-Kostenstruktur

Ziel 2030

Es soll geprüft werden, inwieweit die Preis- und Tarifstruktur im öffentlichen Personennahverkehr stärker an der Kostenstruktur des Pkw-Verkehrs ausgerichtet werden kann – etwa durch Mitfahrrabatte, kostenfreie Kinder-Mitnahme oder erweiterte Mitnahmeregeln bei Zeitkarten. Zudem soll das Tageskartenangebot um ein Zwei-Personen-Variante inklusive Kinder ergänzt werden, um die bisherige Angebotslücke zu schließen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die bisherige 24-Stunden-Karte wurde in eine Tageskarte mit drei Varianten (Solo, Duo, Gruppe) überführt und wird stark nachgefragt. Mit der Einführung des D-Tickets ist die RegioKarte einschließlich ihrer Mitnahmeregeln jedoch deutlich in den Hintergrund getreten. Da inzwischen der überwiegende Teil der ÖPNV-Nutzenden ein D-Ticket verwendet, wird eine weitergehende Anpassung anderer Tarifangebote derzeit als nicht zielführend eingeschätzt.

B2-5

Weiterentwicklung einer multimodalen App

Ziel 2030

Die RVF-/VAG mobil-App soll zu einer benutzer*innenfreundlichen, multimodalen Informationsplattform weiterentwickelt werden. Sie soll verschiedene Mobilitätsangebote bündeln, perspektivisch integrierte Buchungs- und Bezahlungsfunktionen ermöglichen und Partnerangebote über Verlinkungen in deren Apps einbinden. Langfristig kann zudem eine Single-Sign-On-Lösung geprüft werden, um digitale Mobilitätsangebote mit einer Anmeldung nutzbar zu machen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die neue RVF-/VAG mobil-App wurde umgesetzt und verbindet klassische Fahrplanauskunft mit multimodaler Routenplanung und digitalem Ticketkauf. Car- und Bikesharing-Angebote sind über eine interaktive Karte eingebunden. Die Einrichtung einer vollständig integrierten multimodalen Plattform mit Buchungs- und Bezahlungsfunktionen wurde geprüft, erwies sich jedoch aufgrund eingeschränkter Nutzer*innenfreundlichkeit sowie hoher technischer und finanzieller Folgekosten als nicht sinnvoll. Stattdessen wurde eine Auskunfts-App realisiert, die alle relevanten Mobilitätsangebote bündelt, während Buchung und Bezahlung weiterhin über die jeweiligen Anbieter-Apps erfolgen.

B2-6



Nutzer der neuen VAG App © Anja Thölking

Umsetzung eines Mobilitätspasses

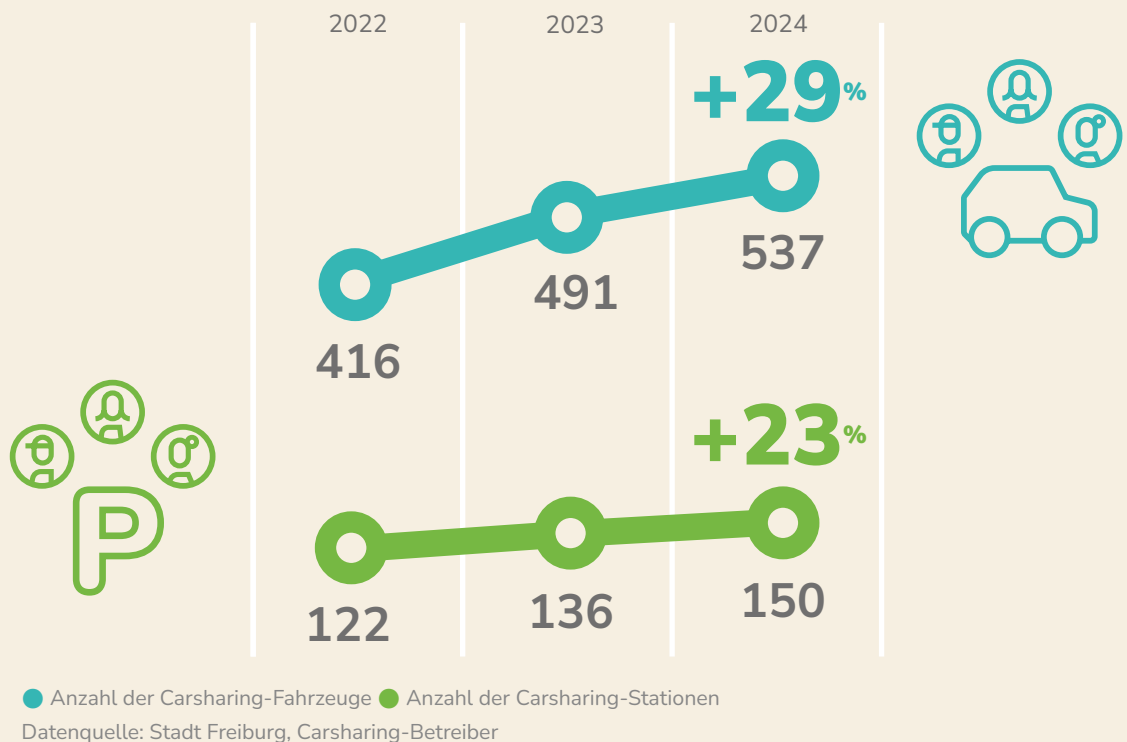
Ziel 2030

Der Mobilitätspass ist ein neues Finanzierungsinstrument, das Kommunen ermöglichen soll, zusätzliche Mittel für den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV zu generieren. Je nach Ausgestaltung kann der Mobilitätspass verschiedene Abgabevarianten umfassen. Die durch die Abgabe entstehenden Einnahmen werden in den ÖPNV vor Ort investiert und sollen diesen besser machen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hatte den RVF und den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) als Modellregion für die Prüfung verschiedener Varianten des Mobilitätspasses ausgewählt. Die Stadt Freiburg war in diesen regionalen Prozess eingebunden und hat zudem in einen zweiten Prozessschritt als Vorreiterkommune geprüft, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Ausgestaltung ein Mobilitätspass zumindest für Freiburg sinnvoll eingeführt werden kann.



Umsetzungsstand 2023/2024

Die Stadtverwaltung und die VAG haben erhebliche Anstrengungen unternommen, um eine Grundlage für die Einführung einer Arbeitgeber*innenabgabe in Freiburg zu schaffen. In einem vom Land geförderten gutachterlichen Prozess wurde ein konkretes Umsetzungskonzept erarbeitet und der Gemeinderat wurde in mehreren Terminen umfassend informiert und in die fachliche Erörterung eingebunden. Mit der Verabschiedung des Landesmobilitätsgesetzes im Jahr 2024 wurde jedoch keine rechtliche Grundlage für eine Arbeitgeber*innenabgabe geschaffen. Damit fehlt derzeit die notwendige gesetzliche Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme.

ENTWICKLUNG DES CARSHARING-ANGEBOTS IM FREIBURGER STADTGEBIET



B3 Carsharing-Angebote ausweiten

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Erweiterung von Carsharing-Stationen	Anzahl Carsharing-Stationen	Inbetriebnahme 100 zusätzlicher Carsharing-Fahrzeuge	121 zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge	
	Anzahl Carsharing-Fahrzeuge	10–20 Carsharing-Fahrzeuge mit Anschubfinanzierung durch die Stadtverwaltung	28 neue Carsharing-Stationen	
	Anzahl Fahrten / Fahrleistung mit Carsharing-Fahrzeugen			
Unterstützung innovativer Elemente im Carsharing	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Unterstützung der Carsharing-Anbieter durch die Stadtverwaltung	Enge Zusammenarbeit mit Anbietern; Bereitstellung geeigneter Flächen	

B3-1

B3-2

Erweiterung von Carsharing-Stationen

Ziel 2030

Carsharing-Stationen sollen bedarfsgerecht erweitert werden. Neue Stationen sollen möglichst direkt mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge geplant und ausgestattet werden, auch in den Ortschaften außerhalb des Zentrums. Für Standorte, die aus städtischer Sicht sinnvoll, jedoch noch nicht wirtschaftlich sind, stellt die Stadt den Betreibern eine Anschubfinanzierung zur Verfügung.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das Carsharing-Angebot im Freiburger Stadtgebiet wurde im Betrachtungszeitraum weiter ausgebaut. Die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge stieg von 416 (2022) auf 537 Fahrzeuge (2024). Gleichzeitig wurden 28 neue Carsharing-Stationen eingerichtet. In den Tuniberg-Ortschaften erhielten sechs Carsharing-Fahrzeuge eine städtische Anschubfinanzierung. Für die Entwicklung der Fahrtzahlen und der Fahrleistungen mit Carsharing-Fahrzeugen liegen derzeit keine Daten vor.

B3-1

Unterstützung innovativer Elemente im Carsharing

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg unterstützt die Verbesserung des Carsharing-Angebots durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und eine enge Kooperation mit den Anbietern. Gefördert werden unter anderem innovative Elemente wie Open-End-Carpools, Premium-Carsharing in neuen Wohngebieten, gezieltes Marketing sowie eine bessere digitale Vernetzung der Angebote.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Stadt Freiburg arbeitet eng mit den beiden ansässigen Carsharing-Betreibern zusammen und stellt im gesamten Stadtgebiet Sondernutzungsflächen für Carsharing zur Verfügung. In neuen Wohngebieten sind Carsharing-Stellplätze über Bebauungspläne gesichert. Darüber hinaus wurde ein Free-floating-Carsharing eingeführt; die jeweiligen Fahrzeuge verfügen über Ausnahmegenehmigungen, die das Abstellen auch in Bewohner*innenparkgebieten ermöglichen.

B3-2

B4 Zweirad-Sharing- Angebote erweitern

B4-1

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Neuausschreibung Fahrradvermietsystem (Frelø)	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Vorbereitung Ausschreibung neues Fahrradmietsystem ab 01/2026	Neuausschreibung abgeschlossen, Ausweitung in die Region gelungen	
Kooperation mit Zweirad-Sharing-Anbietern	Anzahl E-Leihroller	k. A.	Austausch und Kooperation mit Zweirad-Sharing-Anbietern	

B4-2

B4-1

Neuausschreibung Fahrradvermietsystem (Frelø)

Ziel 2030

Der Vertrag mit dem Betreiber des Fahrradvermietsystems „Frelø“ endet zum 31.12.2024. Zur Sicherstellung eines nahtlosen Weiterbetriebs soll rechtzeitig eine Neuausschreibung durchgeführt werden. Ziel ist eine deutliche Erweiterung des Systems, einschließlich einer Ausweitung auf 120–130 Stationen im Stadtgebiet, einer regionalen Erweiterung sowie einer Vergrößerung der Flotte auf 800–1.000 Standard-Freløs und 50–100 Lastenfreløs sowie gegebenenfalls weiterer Fahrradmodelle.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Neuausschreibung des Fahrradvermietsystems wurde erfolgreich abgeschlossen. Der bestehende Vertrag mit der nextbike GmbH wurde zunächst bis Ende 2025 verlängert. Unter Federführung der VAG wurde die neue Ausschreibung gemeinsam mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), dem RVF, der Stadt Freiburg sowie den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald vorbereitet und durchgeführt. Im Februar 2025 erhielt erneut die nextbike GmbH den Zuschlag. Insgesamt beteiligten sich 19 Kommunen an der Ausschreibung, wodurch das Fahrradvermietsystem deutlich in die Region ausgeweitet wird. Die Flotte wird künftig auf rund 160 Stationen mit etwa 900 Standard-Freløs, 200 E-Freløs und 20 Lastenfreløs ausgeweitet.

Kooperation mit Zweirad-Sharing-Anbietern

Ziel 2030

Die Stadt soll die kooperative Zusammenarbeit mit Zweirad-Sharing-Anbietern fortsetzen und deren Angebote hinsichtlich Umweltverträglichkeit und Sicherheitsbelangen prüfen. An ausgewählten Standorten sollen Kfz-Stellflächen in geordnete Abstellbereiche für Sharing-Fahrzeuge im Free-floating-System umgewandelt werden, um Konflikte – insbesondere mit dem Fußverkehr – zu reduzieren. In neuen Planungen werden entsprechende Abstellflächen berücksichtigt. Neue Zweirad-Sharing-Systeme werden vor einer Einführung auf ihre Eignung für den Standort Freiburg geprüft.

Umsetzungsstand 2023/2024

Der kontinuierliche Austausch mit Zweirad-Sharing-Anbietern wurde fortgeführt. Zudem erhöhte sich die Zahl der E-Leihroller im Stadtgebiet von 300 auf 350 im Betrachtungszeitraum.



Frelo-Nutzende © Anja Thölking

Neuausschreibung Fahrradvermietsystem (Frelø)

Federführend verantwortlich: Freiburger Verkehrs AG (VAG)

Das war für die Jahre 2023/2024 geplant

Ziel für die Jahre 2023/2024 war die Vorbereitung einer europaweiten Neuausschreibung des Fahrradvermietsystems, um einen nahtlosen Weiterbetrieb des neuen Fahrradvermietsystems Frelø sicherzustellen.

Das ist umgesetzt worden

Die europaweite Ausschreibung wurde erfolgreich vorbereitet und durchgeführt. Die Federführung lag bei der Freiburger Verkehrs AG (VAG) in enger Kooperation mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF), der Stadt Freiburg sowie den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald. Der Zuschlag wurde im Februar 2025 erteilt und ging erneut an den vorherigen Betreiber. Aufgrund der radaffinen Bevölkerung und der gut ausgebauten Radinfrastruktur erwies sich die Region als ein attraktiver Standort für die Betreiber. Dies führte zu einem über 50 % günstigeren Angebot als ursprünglich angenommen.

Im Ergebnis der Neuausschreibung wird das Frelø-System auf rund 160 Stationen in der Region erweitert. Insgesamt stehen zukünftig rund 900 Standard-Frelø, 200 E-Frelø und 20 Lastenfrelø zur Verfügung. Um frühzeitige Erfahrungen im regionalen Betrieb zu sammeln, wurde bereits ab 2024 ein Vorabtrieb („Pilotstationen Frelø“) eingerichtet. Dieser erfolgt durch die VAG und den RVF in Zusammenarbeit mit den beiden Landkreisen.



AUSBAU DER FRELO-STATIONEN IN DER REGION



● Anzahl der Frelo-Stationen, Datenquelle: VAG

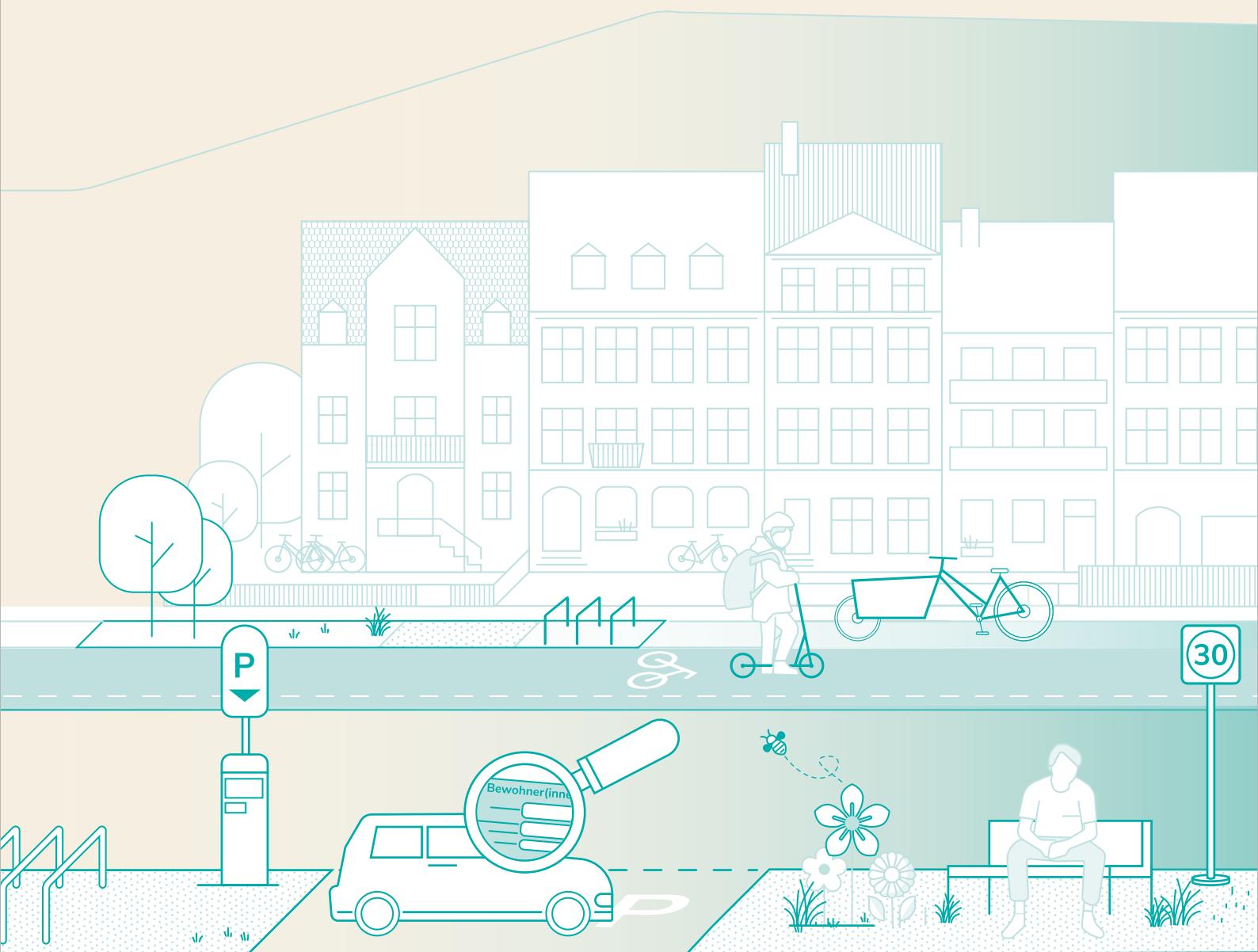
Das macht die Maßnahme erfolgreich

Die Neuausschreibung des Fahrradvermietsystems ist eine Vorzeigemaßnahme der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region. Insgesamt waren 19 Kommunen aktiv in den Ausschreibungsprozess eingebunden und konnten ihre Anforderungen und Anregungen einbringen. Dies ermöglichte eine konstruktive Zusammenarbeit mit einem für alle Beteiligten positiven Ergebnis. Besonders hervorzuheben ist, dass die ursprünglich geplanten Zielwerte nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen wurden – sowohl bei der Anzahl der Stationen als auch bei der Größe und Vielfalt der Flotte. Der Vorabbetrieb der Pilotstationen zeigte zudem, dass das Angebot nicht nur im Freiburger Stadtgebiet, sondern auch im regionalen Raum sehr gut angenommen wird.



C

KFZ-MOBILITÄT



C1

Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

C2

Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen

C1 Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Erstellung einer Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement	Technische und rechtliche Möglichkeiten für ein stadtweites Parkraummanagement wurden geprüft	
Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum	Anteil des bewirtschafteten öffentlichen Parkraums am Stadtgebiet Anzahl ausgestellter Bewohnerparkausweise	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 15% des öffentlichen Parkraums; hierfür u. a. Beschaffung und Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Anzahl ausgestellter Bewohnerparkausweise stieg von 7.340 (2022) auf 8.119 (2024) 24,2 % der Gesamtfläche des Stadtgebiets ist bewirtschaftet	
Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze	Kfz-Parkplätze wurden bedarfsgerecht umgenutzt	
Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum um 10% alle 2 Jahre	Höhe der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum pro Stunde in Euro	Umstellung Parkscheinautomaten etc.	Parkgebühren wurden gemäß Vorgabe im Jahr 2024 erhöht und die Parkscheinautomaten wurden umgestellt	
Kosten von Bewohnerparkausweisen in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Umsetzung der Kfz.-größenabhängigen Bepreisung des Bewohnerparkens (inkl. Effekt räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens)	Das Freiburger Staffelungsmodell wurde durch BVG-Urteil für unwirksam erklärt; Verwaltung arbeitet an einer Weiterentwicklung	

C1-1

C1-2

C1-3

C1-4

C1-5

C1-1

Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement

Ziel 2030

Die Stadt soll ein Konzept für ein schnell und einfach umsetzbares Parkraummanagement im Stadtgebiet erarbeiten. Ziel ist es, die Nutzung des öffentlichen Raums für das Abstellen von Fahrzeugen angemessen zu bepreisen und die bislang unterschiedlichen Regelungen anzugleichen. Dafür prüft die Verwaltung u. a. rechtliche und technische Möglichkeiten sowie Instrumente zur Berücksichtigung besonderer Bedarfe (z. B. Lieferverkehr, Carsharing).

Umsetzungsstand 2023/2024

Die rechtlichen und technischen Grundlagen für ein stadtweites Parkraummanagement wurden geprüft. Ergebnis der Prüfungen war, dass eine zügig umsetzbare stadtweite Parkraumbewirtschaftung mit überschaubarem technischem Aufwand mit den vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten nicht machbar ist. Die Ausdehnung von Parkraumbewirtschaftung und Bewohner*innenparken wird deshalb weiterhin „konventionell“ über neue Bewohner*innenparkgebiete realisiert.

C1-2

Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum

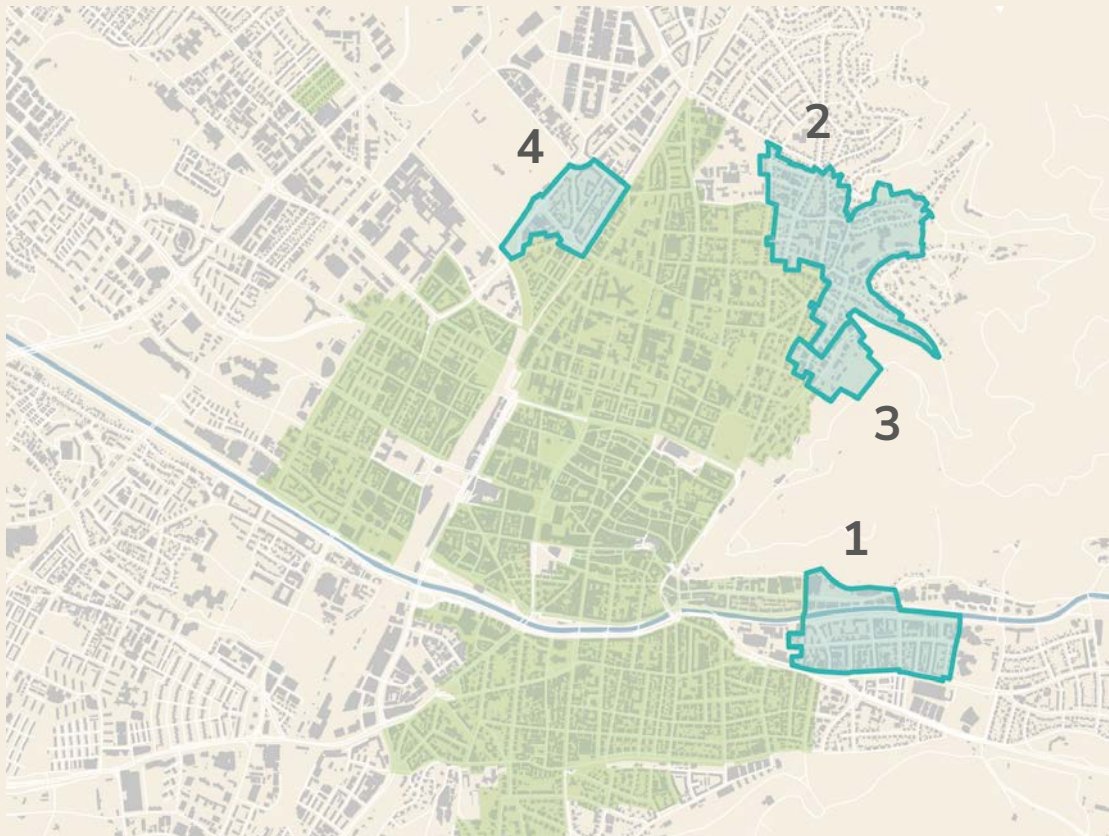
Ziel 2030

Auf Grundlage des Konzepts zum stadtweiten Parkraummanagement (Maßnahme C1-1) soll die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums schrittweise ausgeweitet werden. Bis 2030 sollen 50 % des öffentlichen Parkraums bewirtschaftet werden. Da es zur Zahl der Parkplätze keine belastbare Datengrundlage gibt, wird das Monitoring anhand der Gesamtfläche der Quartiere vorgenommen, die flächenhaft bewirtschaftet werden. Für neu zu bewirtschaftende Gebiete müssen detaillierte Planungen erarbeitet und verkehrsrechtlich geprüft und angeordnet werden, für die Umsetzung ist die Beschaffung und Installierung von Parkscheinautomaten notwendig. Hinzu kommt die Information der Bewohner*innen sowie die Abwicklung der Anträge für Bewohner*innenparkausweise.

Umsetzungsstand 2023/2024

Von der rund 21,5 km² großen Gesamtfläche der Stadtbereiche der Kernstadt, die grundsätzlich für eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohner*innenparkregelungen in Frage kommen (ohne Grünflächen, große Sonderflächen wie Universität, Klinikum usw., ohne Gewerbegebiete), waren Ende 2022 ca. 20,5 % (4,4 km²) bewirtschaftet. Bis Ende 2024 stieg diese Fläche auf 5,2 km², was 24,2 % der genannten Gesamtfläche entspricht.

AUSWEITUNG DER BEWOHNER*INNENPARKGEBIETE



- Bestand Bewohner*innenparken 2022
- Erweiterungen bis Ende 2024

Erweiterungen 2024

- 1 Oberau
- 2 Herdern
- 3 Neuburg
- 4 Beurbarung

Bewirtschaftete Fläche:

2022/23: 4,4 km²
2024: 5,2 km²

Datenquelle: Stadt Freiburg

Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze

Ziel 2030

Im Zuge von Maßnahmen wie dem Ausbau des Carsharing-Angebots, dem Abbau des Gehwegparkens, der Entwicklung verkehrsberuhigter und lebendiger Stadtteilzentren sowie der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung entfallen Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum. Die freiwerdenden Flächen sollen für umweltfreundliche Mobilität, zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowie für städtebauliche und klimawirksame Maßnahmen, etwa Entsiegelung und Begrünung, genutzt werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Umnutzung von Kfz-Parkplätzen erfolgte bedarfsabhängig im gesamten Stadtgebiet, unter anderem für neue Carsharing-Stellplätze, den Abbau von Gehwegparken oder die Einrichtung zusätzlicher und sicherer Querungsstellen für Fußgänger*innen.

C1-3

C1-4

Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum um 10% alle 2 Jahre

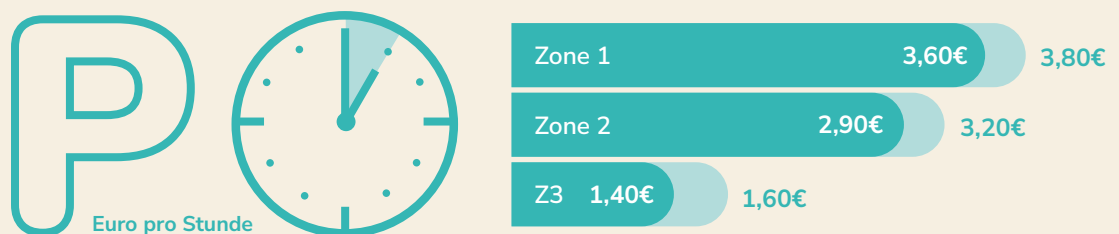
Ziel 2030

Mit der Drucksache G-19/228 wurde die Verwaltung damit beauftragt, dem Gemeinderat alle zwei Jahre eine Erhöhung der Parkgebühren um 10 % vorzulegen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Parkgebühren wurden im Jahr 2024 turnusgemäß um 10 % erhöht und entsprechen damit der vorgesehenen zweijährigen Anpassung. Seitdem gelten folgende Sätze: Zone 1: 3,80 €/h, Zone 2: 3,20 €/h, Zone 3: 1,60 €/h. In den Zonen 2 und 3 gelten zudem Tageshöchstsätze (16 €/8 €). An P+R-Anlagen beträgt das Tagesticket 8 €, sofern kein ÖPNV-Ticket genutzt wird. Weitere Informationen sind über die städtische Webseite abrufbar.

ENTWICKLUNG DER PARKGEBÜHREN IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM



● 2022 ● 2024 **Zone 1:** Innenstadt sowie Teilbereiche Neuburg, Wiehre, Stühlinger; **Zone 2:** Teilbereiche von Neuburg, Herdern, Wiehre, Stühlinger, soweit nicht zu Zone 1 gehörend und Teilbereiche Oberau; **Zone 3:** übriges Stadtgebiet; Datenquelle: Stadt Freiburg

C1-5

Kosten von Bewohner*innenparkausweisen in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße

Ziel 2030

Die Gebühren für Bewohner*innenparkausweise sollen sich an der Fahrzeuggröße orientieren.

Umsetzungsstand 2023/2024

Der Gemeinderat beschloss am 1. April 2022 eine Freiburger Gebührensatzung für Bewohner*innenparkausweise mit einer dreistufigen Staffelung der Jahresgebühren nach Fahrzeuglänge: 240 € (bis 4,20 m), 360 € (4,21–4,70 m) und 480 € (ab 4,71 m). Für Personen, die bestimmte Sozialleistungen beziehen, sowie für Personen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 % und Inhaber*innen eines orangefarbenen Parkausweises waren ermäßigte Gebühren in Höhe von 60 €, 90 € bzw. 120 € vorgesehen.

Mit Urteil vom 13. Juni 2023 erklärte das Bundesverwaltungsgericht diese Gebührenstaffelung aufgrund der deutlichen Preissprünge für unwirksam. In der Folge wurde durch die Verwaltung per Verordnung eine einheitliche Jahresgebühr von derzeit 200 € eingeführt. Die Stadtverwaltung arbeitet weiterhin an der Entwicklung eines rechtssicheren, praktikablen und sozialverträglichen Modells zur Staffelung der Gebühren. Hierzu werden unter anderem technische Voraussetzungen für digitale Prozesse mit dem Dienstleister Komm.ONE geprüft sowie Erfahrungen anderer Städte mit rechtssicher umgesetzten Modellen systematisch ausgewertet.

C2 Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Ausweitung Tempo 30-Regelung	Neuanordnung Tempo 30 in km	k. A.	Mitgründung und Engagement in der Initiative „Lebenswertere Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ Novellierung StVO	
Verkehrslenkung in Wohnquartieren	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Planung und punktueller Umbau von Straßen und Wegen in einem Quartier	Es wurde ein partizipativer Planungsprozess zu verkehrslenkenden Maßnahmen in Haslach durchgeführt, punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden noch nicht umgesetzt	
Lebendige und verkehrsberuhigte Stadtteilzentren und Ortsmitten	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	k. A.	Es wurde ein partizipativer Planungsprozess für die Umgestaltung der Carl-Kistner-Straße als Ortsmitte von Haslach durchgeführt	

C2-1

C2-2

C2-3

Ausweitung Tempo 30-Regelung

Ziel 2030

Zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll Tempo 30 auf das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz ausgeweitet werden. Voraussetzung hierfür ist eine Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums im geltenden Rechtsrahmen, für die sich die Stadt Freiburg im Rahmen der bundesweiten Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ einsetzt. Sobald entsprechende rechtliche Voraussetzungen vorliegen, soll Tempo 30 im innerstädtischen Bereich auch auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden; außerorts gelegene Straßen sowie Autobahnzubringer bleiben hiervon ausgenommen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Stadt Freiburg engagierte sich seit Juli 2021 gemeinsam mit weiteren Kommunen in der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die sich für erweiterte kommunale Handlungsmöglichkeiten bei der Anordnung von Tempo 30

einsetzte. Bis Februar 2025 hatten sich der Initiative bundesweit 1.130 Städte, Gemeinden, Landkreise sowie ein Regionalverband angeschlossen. Mit der am 11. Oktober 2024 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurden die rechtlichen Voraussetzungen für die Ausweitung von Tempo-30-Abschnitten verbessert. So können streckenbezogene Tempo-30-Anordnungen nun leichter miteinander verbunden werden; der zulässige Abstand für sogenannte Lückenschlüsse wurde von 300 auf 500 Meter erhöht. Zudem wurde der Katalog sensibler Einrichtungen, in deren Umfeld Tempo 30 angeordnet werden kann, unter anderem um Fußgängerüberwege, Spielplätze und hochfrequentierte Schulwege erweitert. Die Stadt Freiburg wird die neuen rechtlichen Spielräume nutzen, um Tempo 30 im Sinne der Verkehrssicherheit sowie einer stadt-, umwelt- und klimaverträglichen Mobilität weiter auszubauen. Perspektivisch soll Tempo 30 im Rahmen eines stadtweiten Geschwindigkeitskonzepts als Regelgeschwindigkeit etabliert werden.

Verkehrlenkung in Wohnquartieren

Ziel 2030

In ausgewählten Wohnquartieren soll der Kfz-Durchgangsverkehr reduziert werden. Durch Maßnahmen wie Einbahnregelungen oder Durchfahrtsperren sollen Straßen so gestaltet werden, dass sie für den motorisierten Durchgangsverkehr unattraktiv werden. Ziel ist eine Verkehrsberuhigung in den Quartieren sowie die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt auf Grundlage weiterer Untersuchungen und fachplanerischer Vertiefungen.



Infoveranstaltung in Weingarten © Stadt Freiburg

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Quartier Haslach wurde ein umfassender Beteiligungsprozess zur Verkehrsberuhigung durchgeführt. In verschiedenen Dialog- und Beteiligungsformaten mit lokalen Akteur*innen und Anwohner*innen wurden mögliche verkehrlenkende Maßnahmen diskutiert und bewertet. Im Ergebnis des Beteiligungsprozesses zeigte sich, dass für verkehrlenkende Eingriffe in das bestehende Verkehrsnetz keine ausreichende Unterstützung bestand. Insbesondere wurden potenzielle Umwegverkehre kritisch bewertet. Die Ergebnisse wurden im Juni 2025 dem Mobilitätsausschuss des Gemeinderats vorgestellt (MOBI 25-002). Der Ausschuss beschloss, auf verkehrlenkende Eingriffe in das Verkehrsnetz zu verzichten. Stattdessen sollen punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Zudem wurde die Verwaltung beauftragt, die Umgestaltung der Carl-Kistner-Straße mit reduzierten Parkständen, breiteren Gehwegen und zusätzlichen Baumpflanzungen weiter auszuarbeiten und umzusetzen.

Lebendige und verkehrsberuhigte Stadtteilzentren und Ortsmitten

Ziel 2030

In ausgewählten Stadtteilzentren bzw. Ortsmitten soll durch eine Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie städtebauliche Aufwertungen die Aufenthaltsqualität erhöht und die Nahversorgungsfunktion gestärkt werden. Durch Verkehrsberuhigung und eine verbesserte Erreichbarkeit für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds – insbesondere für den Rad- und Fußverkehr – sollen die Zentren attraktiver und lebendiger werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

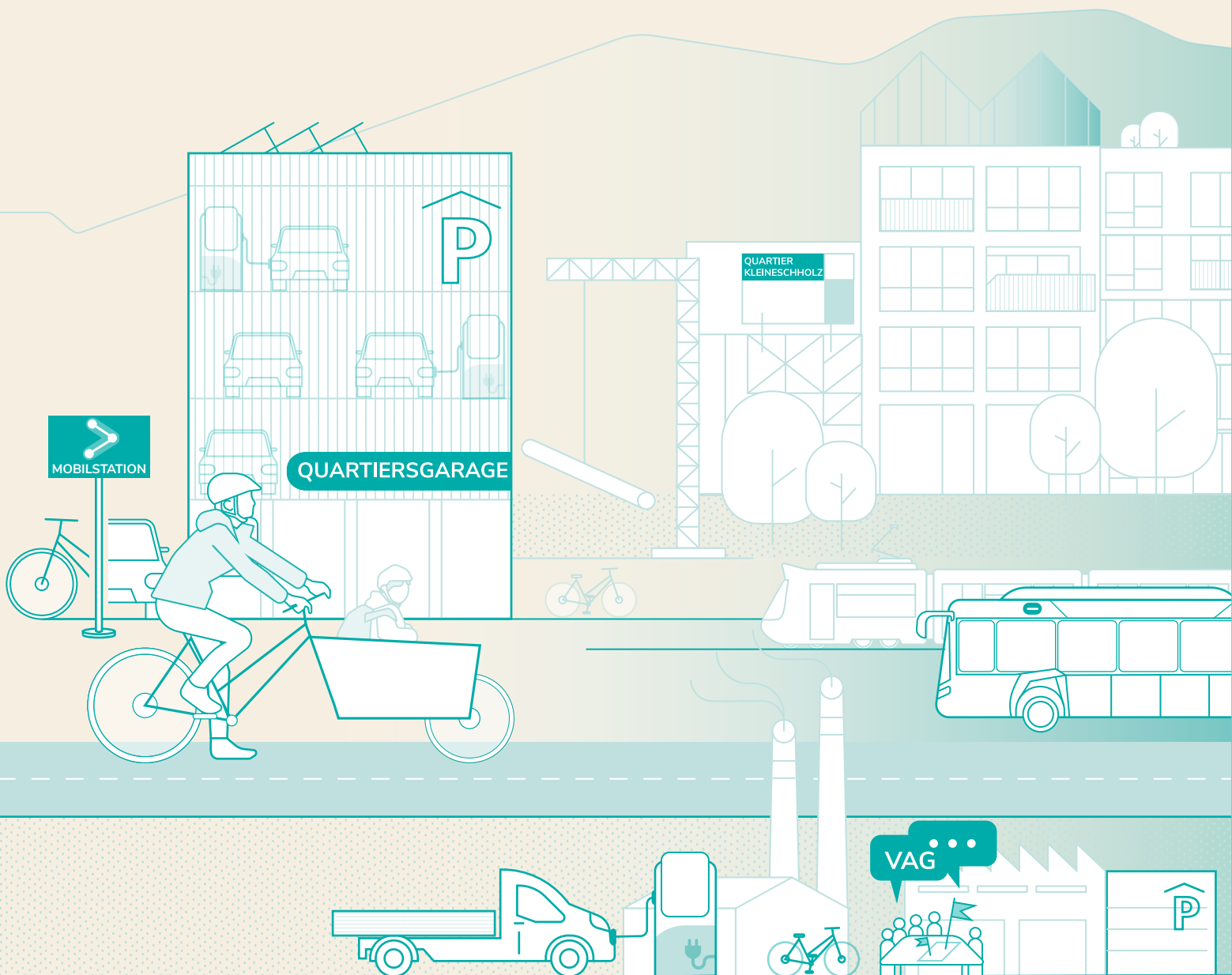
Die Carl-Kistner-Straße in Haslach wurde als erste Ortsmitte für eine Umgestaltung ausgewählt und in die Planungen aufgenommen. Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurden verschiedene Ideen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung diskutiert. Als Teil dieses Prozesses wurden im Sommer 2023 in der Markgrafenstraße und der Carl-Kistner-Straße temporäre Gestaltungselemente umgesetzt. Hierzu zählten unter anderem Fahrradbügel, Pflanzgefäße und Sitzgelegenheiten, mit denen mögliche Perspektiven aufgezeigt wurden, wie der öffentliche Straßenraum zukünftig genutzt und umgestaltet werden könnte. Dafür wurden zeitweise öffentliche Parkplätze umgewidmet. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung fielen insgesamt gemischt aus; Zustimmung und Ablehnung hielten sich in etwa die Waage. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die weiteren Planungen ein.



Temporäre Möblierung Carl-Kistner-Straße © Stadt Freiburg

D

STADTENTWICKLUNG UND RAUMORDNUNG



D1

Siedlungsentwicklung
verkehrssparend planen

D2

Gewerbeentwicklung
verkehrssparend planen

D 1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Neufassung der Stellplatzordnung	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Aufstellung und Beschluss der neuen Stellplatzsatzung	Aufstellung ist erfolgt, Beschluss erfolgte mit leichter zeitlicher Verzögerung	
Niedrigemissionszonen mit Quartiersgaragen und verbindliche Mobilitätskonzepte bei größeren Wohnbauvorhaben	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Baugebiet Kleingeschloß; Planung einer Quartiersgarage	Durch den Gemeinderat wurden ambitionierte Mobilitätskonzepte beschlossen	

D1-1

D1-2

Neufassung der Stellplatzordnung

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg überarbeitet ihre Stellplatzsatzung, um den unterschiedlichen Pkw-Besitz in den Stadtgebieten besser zu berücksichtigen und eine zonenbezogene Regelung einführen. Zudem sollen die Anforderungen an den Ausbau von Fahrradabstellplätzen erhöht werden. Damit soll die nachhaltige Mobilitätsentwicklung vor Ort gezielt unterstützt werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die neue Stellplatzordnung wurde erfolgreich erarbeitet und im Jahr 2025 (Drucksache G-25/128) beschlossen. Sie senkt im Wohnungsbau die Anforderungen an Kfz-Stellplätze im innerstädtischen Bereich deutlich ab und führt zugleich einen Höchstwert ein, der maximal 50 % über dem Mindestwert liegt. Damit werden Flächenbedarfe und Wohnkosten reduziert und ein Überangebot an Stellplätzen vermieden. Die neue Satzung beinhaltet Vorgaben für Qualität und Quantität von Radabstellplätzen und fördert dadurch klimafreundliche und aktive Mobilität.

D1-1

Niedrigemissionszonen mit Quartiersgaragen und verbindliche Mobilitätskonzepte bei größeren Wohnbauvorhaben

Ziel 2030

Bei größeren Wohnneubaugebieten wie Kleineschholz und Dietenbach sollen verbindliche Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, die auf eine Reduktion des Kfz-Bestands und eine Ausrichtung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel abzielen. Der ruhende Kfz-Verkehr wird in zentralen Quartiersgaragen gebündelt, die mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden, um einen möglichst hohen Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge zu ermöglichen. Durch die Bündelung des ruhenden Verkehrs werden die öffentlichen Verkehrsflächen für den Umweltverbund, Sharing-Angebote sowie Begrünungsmaßnahmen freigehalten und emissionsarme Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Für das neue Wohnquartier Kleineschholz und den neuen Stadtteil Dietenbach wurden ambitionierte Mobilitätskonzepte durch den Gemeinderat beschlossen. Das übergeordnete Ziel beider Konzepte ist es, ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten zu ermöglichen und Straßenräume mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Zentrale Bausteine sind reduzierte Stellplatzschlüssel, die konsequente Förderung von Alternativen zum privaten Autobesitz und die Zuordnung der Parkkosten zum Pkw-Besitz statt zu den Wohnkosten. Der Schwerpunkt liegt auf dem Umweltverbund und einer Stadtteilplanung der kurzen Wege. Im Jahr 2024 hat sich die Stadt Freiburg erfolgreich um Mittel aus dem Förderprogramm „E-Zonen“ des Landes beworben. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg fördert damit Modellprojekte und Machbarkeitsstudien. Im Quartier Kleineschholz wird im Rahmen eines Modellprojektes die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur gefördert; für den Stadtteil Dietenbach wird eine Machbarkeitsstudie zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur erstellt.



Der neue Stadtteil Dietenbach mit einem innovativen Mobilitätskonzept
© Stadt Freiburg / Link3D

D2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Entwicklung einer Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklung	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Entwicklung der Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklung, hierbei Abstimmung mit relevanten Akteur*innen	Planung verkehrssparender Gewerbeentwicklung im IG Nord	
Jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen	Es gab jährlich zwei große Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen	

D2-1

D2-2

Entwicklung einer Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklung

D2-1

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg soll gemeinsam mit zentralen Akteuren*innen eine Strategie zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei der Entwicklung von Gewerbeflächen erarbeiten. Dabei werden unter anderem Maßnahmen wie eine Verringerung privater Kfz-Stellplätze bei Neubauten, die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze sowie die Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten von Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr geprüft.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die verkehrssparende Gewerbeentwicklung wird am Beispiel des ehemaligen Cerdia-Geländes im Industriegebiet Nord konkret vorangetrieben. Die Planung erfolgt unter anderem in Zusammenarbeit mit der VAG und der Freiburg Wirtschaftsimmobilien GmbH & Co. KG, ein Unternehmen der Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH & Co. KG (FWTM). Sie beinhaltet unter anderem ein zentrales Parkhaus, den Verzicht auf Parkplätze im Straßenraum, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wie neue Radwege sowie weitere Angebote aus dem Umweltverbund.

Jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen

D2-2

Ziel 2030

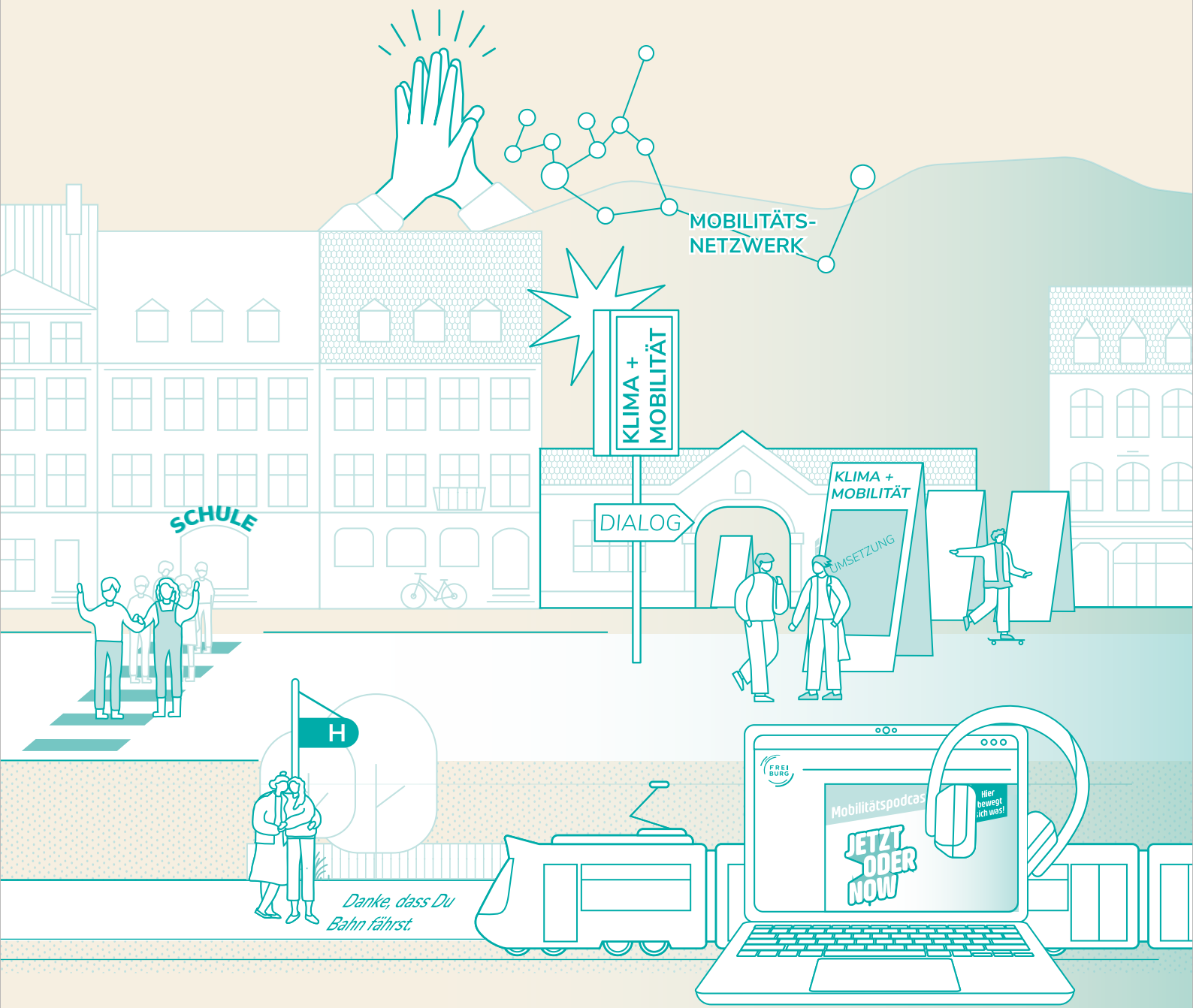
Die bestehende jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen soll intensiviert und um Themen wie z. B. den Fahrradverkehr erweitert werden.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Betrachtungszeitraum fanden jährlich zwei größere Austauschrunden zwischen der VAG und Unternehmen statt: eine mit Unternehmen im Industriegebiet Nord und eine mit Unternehmen im Green Industry Park (GIP) Hochdorf. Damit ist ein regelmäßiger Dialog zu Mobilitätsbedarfen, Angebotsentwicklungen und möglichen Anpassungen im Verkehrsangebot etabliert.

E

KOMMUNIKATION



E1

Strategische Kommunikation und Umsetzungsbeteiligung

E2

Mobilitätsberatung intensivieren

E3

Regionale Zusammenarbeit intensivieren

E1 Strategische Kommunikation und Umsetzungsbeteiligung

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Planung und Umsetzung der Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität sowie zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität	Planung und Durchführung der Kommunikationskampagne „Jetzt oder Now“	
Beteiligung zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Akteursbeteiligung: 1-2-mal im Jahr, Jahres- bzw. Halbjahresgespräche zur KMP-Umsetzung	Umfangreiche Informations- und Dialogangebote zum KMP und einzelnen Maßnahmen, aber keine regelmäßige Beteiligung in Form von Jahres- bzw. Halbjahresgesprächen	
Umsetzung einer Kommunikationskampagne für den Umweltverbund	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität	Bewerbung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Rahmen der integrierten Kampagne „Jetzt oder Now“	
Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen Abrufe / Zugriffe der städtischen E-Mobilitätswebseite Anzahl beratene Institutionen/ Personen pro Jahr	Konzeption und Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Aufbau eines Informations- und Beratungsangebots; bisher keine Kommunikationskampagne	
Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto ausweiten“	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Aktion "Mobil ohne (eigenes) Auto" ausweiten	Die Pilotphase wurde abgeschlossen, die Aktion wurde aufgrund geringer Teilnahme bei hohem organisatorischem Aufwand jedoch nicht auf andere Stadtteile ausgeweitet	

E1-1

E1-2

E1-3

E1-4

E1-5

E1-1

Planung und Umsetzung der Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität sowie zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Ziel 2030

Die Umsetzung des Klimamobilitätsplans soll durch kontinuierliche Kommunikations- und Dialogformate begleitet werden. Ziel ist es, Verständnis und Akzeptanz für die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans – insbesondere für Maßnahmen mit restriktivem Charakter – zu fördern, die Vorteile nachhaltiger Mobilität sichtbar zu machen und Verhaltensänderungen hin zu klimafreundlicher Mobilität zu unterstützen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Unter dem Motto „Jetzt oder Now“ wurde eine umfangreiche Kommunikationskampagne zur nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität umgesetzt. Diese umfasst verschiedene Veranstaltungen und Aktionen. Ergänzend wurde der jährliche Wettbewerb STADTRADELN durchgeführt und kommunikativ begleitet. Über diese Aktionen und Veranstaltungen wurden im Jahr 2023 rund 9.700 Personen erreicht, im Jahr 2024 waren es rund 11.500 Personen.



Oberbürgermeister Martin Horn beim STADTRADELN © Stadt Freiburg

E1-2

Beteiligung zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Ziel 2030

Die Beteiligung von relevanten Akteur*innen und der Öffentlichkeit soll im Rahmen der Umsetzung des Klimamobilitätsplans fortgesetzt werden. Angedacht sind u. a. öffentliche Veranstaltungen zur Information und Diskussion, die Reaktivierung des Forums „Klima & Mobilität“ oder auch aufsuchende Dialogformate.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Rahmen der Kommunikationskampagne „Jetzt oder Now“ wurden verschiedene Zielgruppen adressiert und Informations- sowie Dialogangebote zum Klimamobilitätsplan und zu einzelnen Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählten u. a. die Vorstellung des Klimamobilitätsplans und ausgewählter Maßnahmen im Mobilitätspodcast (2024), Beteiligungsangebote im Stadtteil Haslach im Zusammenhang mit temporären Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum (vgl. Maßnahme C2-3) sowie Informations- und Dialogformate im Rahmen des Aktionstags zur Europäischen Mobilitätswoche (2023). Eine systematische Beteiligung in Form von regelmäßigen Jahres- oder Halbjahresgesprächen zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans hat bislang noch nicht stattgefunden und ist für die Jahre 2025/2026 vorgesehen.

Umsetzung einer Kommunikationskampagne für den Umweltverbund

E1-3

Ziel 2030

Unter Federführung der VAG soll eine Kommunikationskampagne umgesetzt werden, die die Nutzung des Umweltverbunds bewirbt und die Vorteile sowie die Vielfalt der Mobilitätsangebote und Tarife im Umweltverbund sichtbar macht.

Umsetzungsstand 2023/2024

Mit der Kampagne „Jetzt oder Now“ wurde eine integrierte Kommunikationskampagne umgesetzt, die nachhaltige Mobilität und damit auch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds bewarb. Die Kampagne wurde von der VAG aktiv unterstützt und mitgetragen. Um Synergien zu nutzen, wurde bewusst auf eine gemeinsame Kampagne unter Federführung der Stabsstelle Mobilität gesetzt, anstatt eine separate Kampagne der VAG umzusetzen.



Danksagung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten

© Patrick Seeger | Stadt Freiburg

Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität

E1-4

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg soll eine breit angelegte Kommunikationskampagne zur Förderung der E-Mobilität umsetzen. Die Kampagne nutzt unterschiedliche Kommunikationskanäle und adressiert sowohl elektrisch betriebene Pkw als auch elektrische Zweiräder. Eine enge Abstimmung mit der Kampagne für den Umweltverbund ist vorgesehen (vgl. E1-3).

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Berichtszeitraum lag der Schwerpunkt auf dem Aufbau eines Informations- und Beratungsangebots zur Förderung der E-Mobilität für Unternehmen und Privatpersonen. Dieses Angebot wurde sehr gut angenommen: Die Zugriffe auf die städtische Website haben sich von 1.345 im Jahr 2023 auf 2.841 im Jahr 2024 mehr als verdoppelt. Parallel dazu ist die Zahl der beratenden Einrichtungen deutlich gestiegen – von 0 (2023) auf 30 (2024). Da zunächst der Aufbau des Beratungsangebots priorisiert wurde, erfolgte die Konzeption einer Kommunikationskampagne zur E-Mobilität noch nicht. Der Aufbau der Beratungsstrukturen hat jedoch die Voraussetzungen für eine spätere Kampagne geschaffen.

Aktion "Mobil ohne (eigenes) Auto" ausweiten

E1-5

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg soll die Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto“ auf weitere Stadtteile bzw. Klimaquartiere ausweiten. Dabei verzichten Teilnehmende für einen Monat auf ihr Auto und erhalten im Gegenzug ein kostenloses Mobilitätspaket mit ÖPNV-, Mietrad- und Carsharing-Angeboten. Ziel ist es, den Alltag ohne eigenes Auto zu erproben und alternative Mobilitätsformen bekannt zu machen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Nach Abschluss des Pilotprojekts im Klimaquartier Waldsee wurde die Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto“ evaluiert. Auf Grundlage der Erfahrungen – insbesondere einer geringeren Teilnahme als erwartet sowie des vergleichsweise hohen organisatorischen Aufwands – wurde von einer Fortführung bzw. Ausweitung der Aktion auf weitere Stadtteile abgesehen. Eine erneute Umsetzung in weiteren Quartieren ist derzeit nicht vorgesehen.

Planung und Umsetzung der Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität sowie zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Federführend verantwortlich: Stabsstelle Mobilität der Stadt Freiburg

Das war für die Jahre 2023/2024 geplant

Ziel für die Jahre 2023/2024 war die Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität.



Infostand zur temporären Stadtmöblierung in Haslach
© Stadt Freiburg



Überraschungsaktion „Sattelschoner“
© Stadt Freiburg

Temporäre Stadtmöblierung in Haslach
© Stadt Freiburg



Klimamobilitätsplan Freiburg

Das ist umgesetzt worden

Es wurde eine umfangreiche Kommunikationskampagne zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität in Freiburg unter dem Motto „Jetzt oder Now“ umgesetzt. Die Kampagne umfasste mehrere Veranstaltungen und Aktionen wie einen Fotowettbewerb, eine temporäre Stadtmöblierung im Stadtteil Haslach, einen Aktionstag auf dem Platz vor der alten Stadthalle, die Aktion „Freiburg sagt Danke.“, die Überraschungsaktion „Sattelschoner“, die AGFK-Nikolausaktion sowie den Mobilitätspodcast „Hier bewegt sich was“.

Die Kampagne diente dazu:

- Verständnis für die Ziele und Maßnahmen des Klimamobilitätsplans zu erhöhen
- Akzeptanz für die Mobilitätswende in Freiburg zu stärken und für notwendige Veränderungen zu sensibilisieren
- Eine positive Wahrnehmung des Umweltverbunds zu fördern und Vorteile sichtbar zu machen
- Über bestehende Angebote zu informieren und damit Zugangshindernisse abzubauen
- Unterschiedliche Zielgruppen aktiv anzusprechen und zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu motivieren
- Wertschätzung für nachhaltiges Mobilitätsverhalten auszudrücken



Infostand bei der Nachhaltigkeitsmesse „greenflair 2023“
© Stadt Freiburg



Logo der Kampagne „Jetzt oder Now“
© Stadt Freiburg

Das macht die Maßnahme erfolgreich

Die Kommunikationskampagne hat nachhaltige Mobilität in Freiburg erlebbar gemacht und positiv besetzt. Kreative Aktionen im öffentlichen Raum, Beteiligungsformate und zielgruppenspezifische Kommunikation haben den direkten Austausch mit vielen Akteuren und Bürger*innen ermöglicht und somit hohe öffentliche Aufmerksamkeit erzeugt und zum Mitmachen motiviert.

Das ist der finanzielle Rahmen

Insgesamt wurden für diese Kampagne in den Jahren 2023/2024 170.000 € Eigenmittel verausgabt. Davon wurden 22.500 € aus dem Zukunftsfonds Klimaschutz der Stadt Freiburg eingeworben, welcher zusätzliche Klimaschutzprojekte und -maßnahmen fördert.

Mobilitätspodcast
© Stadt Freiburg



E2 Mobilitätsberatung intensivieren

	Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
E2-1	Ausweitung VAG-Mobilitätsberatung für Unternehmen	Anzahl beratener Betriebe pro Jahr	Ausbau des Angebots der Mobilitätsberatung für Unternehmen	Beratung von 21 Unternehmen sowie Anpassung der Mobilitätsberatung	▶▶▶▶
E2-2	Unternehmensauszeichnung MobilSiegel der VAG	Anzahl der Freiburger Unternehmen, die das MobilSiegel erhalten	Weiterer Aufbau des MobilSiegel-Netzwerks durch jährliche Veranstaltung Auszeichnung von 20-40 Unternehmen zusätzliche Netzwerkveranstaltungen	Das MobilSiegel-Netzwerk wurde weiter aufgebaut, es wurden 28 Unternehmen (2023) bzw. 38 Unternehmen (2024) ausgezeichnet.	▶▶▶▶
E2-3	Überarbeitung des Neubürger*innen-Pakets	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Digitalisierung des Stadt-Starter-Pakets	Stadt-Starter-Paket wurde erfolgreich digitalisiert	▶▶▶▶
E2-4	Mobilitätsberatung in (neuen) Stadtteilen und Quartieren	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Konzepterarbeitung für neue Quartiere, Beratung für Anwohner*innen mit Unterstützung von Beratungsfirma	Mobilitätsberatung für Anwohner*innen erfolgt bislang nur über ausgewählte Veranstaltungen und Angebote vor Ort; ein Konzept wurde noch nicht erarbeitet	▶▶▶▶
E2-5	Schulisches Mobilitätsmanagement	Anzahl der teilnehmenden Schulen am MOVERS-Programm	Freiburger Schulen nehmen am Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ teil	Freiburger Schulen nutzen die MOVERS-Bausteine wie Schulradeln oder Schulprofis	▶▶▶▶

Ausweitung VAG-Mobilitätsberatung für Unternehmen

E2-1

Ziel 2030

Die kostenlose Mobilitätsberatung soll bekannter gemacht, inhaltlich erweitert und intensiviert werden. Insbesondere größere Unternehmen sollen eine Erstberatung mit Maßnahmenvorschlägen sowie Unterstützung bei der Umsetzung erhalten. Die Beratung soll auch Informationen zur Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten sowie zu Fördermöglichkeiten umfassen. Zusätzlich wird die Einführung einer Online-Beratung geprüft.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das Beratungsangebot wurde weiterentwickelt und aktiv gegenüber Unternehmen kommuniziert. Insgesamt wurden 21 Unternehmen im Berichtszeitraum beraten. Erste Erweiterungen wurden aufgenommen. Künftig sollen Beratungen auch für räumlich benachbarte Unternehmen, sogenannte Unternehmenscluster, angeboten werden, um Synergien zu nutzen und eine stärkere Wirkung zu erzielen.

Unternehmensauszeichnung MobilSiegel der VAG

E2-2

Ziel 2030

Das MobilSiegel soll als Auszeichnung für Unternehmen etabliert werden, die sich aktiv für klimafreundliche Mobilität engagieren. Es dient als positives Aushängeschild für nachhaltige Unternehmensmobilität und würdigt entsprechende Aktivitäten öffentlich. Durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen wird das MobilSiegel bekannt gemacht und als attraktives Qualitätsmerkmal positioniert.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Auszeichnung MobilSiegel wurde erfolgreich etabliert. Die Zahl der ausgezeichneten Freiburger Unternehmen ist kontinuierlich gestiegen – von 23 (2022) über 28 (2023) auf 38 Unternehmen im Jahr 2024. Gezielte Kommunikationsmaßnahmen haben zur steigenden Bekanntheit des MobilSiegels beigetragen. Die jährliche MobilSiegel-Verleihung dient zudem als Netzwerkveranstaltung und fördert den fachlichen Austausch zwischen den teilnehmenden Unternehmen.



Preis MobilSiegel 2024, MobilSiegel Veranstaltung 2024 © Patrick Seeger | Stadt Freiburg

E2-3

Überarbeitung des Neubürger*innen-Pakets

Ziel 2030

Das Neubürger*innen-Paket soll überarbeitet und digitalisiert werden, um einen schnellen und einfachen Zugriff auf Informationen und Gutscheine für Mobilitätsangebote zu ermöglichen. Ziel ist es, Neubürger*innen frühzeitig über nachhaltige Mobilitätsoptionen zu informieren und sie zu klimafreundlichen Mobilitätsroutinen zu motivieren.

Umsetzungsstand 2023/2024

Das Neubürger*innen-Paket wurde erfolgreich überarbeitet und von einer analogen Version in eine digitale Version überführt. Dadurch ist den Neubürger*innen ein schnellerer und niederschwelliger Zugriff auf Informationen und Mobilitätsangebote möglich.

E2-4

Mobilitätsberatung in (neuen) Stadtteilen und Quartieren

Ziel 2030

In neuen Stadtentwicklungsgebieten und Niedrigemissionszonen (z. B. Kleineschholz und Dietenbach) sowie in bestehenden Quartieren sollen vor Ort Mobilitätsberatungen zu umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten durchgeführt werden. Ziel ist es, die Akzeptanz für auf den Umweltverbund ausgerichtete Mobilitätskonzepte zu erhöhen und die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsroutinen zu unterstützen – insbesondere in Gebieten mit geringem Stellplatzschlüssel.

Umsetzungsstand 2023/2024

Ein Konzept für eine quartiersbezogene Mobilitätsberatung wurde noch nicht erstellt. Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen richtet sich das bestehende Beratungsangebot derzeit ausschließlich an Unternehmen. Unabhängig davon leistet die VAG durch verschiedene Angebote bereits einen wichtigen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsroutinen, unter anderem durch die „Busschule“ für Schüler*innen, Informations- und Mitmachangebote bei Quartiersveranstaltungen (z. B. im Klimaquartier Waldsee) oder beim STADTRADELN sowie durch Kooperationen im Bereich Lastenradnutzung.



VAG-Informationsstand beim Aktionstag zur Europäischen Mobilitätswoche (2023)
© Patrick Seeger | Stadt Freiburg

E2-5

Schulisches Mobilitätsmanagement

Ziel 2030

Das Land Baden-Württemberg unterstützt mit dem Programm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ Schulen bei der Umsetzung eines schulischen Mobilitätsmanagements. Das Programm umfasst unter anderem Bausteine wie Schulradeln, Schulwegprofis und Vor-Ort-Beratungen. Ziel ist es, eine möglichst breite Beteiligung Freiburger Schulen am MOVERS-Programm zu erreichen. Die Stadt Freiburg unterstützt die Schulen bei der Teilnahme und fördert damit die Etablierung eines nachhaltigen schulischen Mobilitätsmanagements.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Beteiligung Freiburger Schulen am MOVERS-Programm ist weiter gestiegen. Im Jahr 2023 nahmen 35 Schulen am Schulradeln teil, 2024 waren es 36 Schulen. Darüber hinaus beteiligten sich 2024 erstmals fünf Schulen am Format Schulwegprofis. MOVERS-Vor-Ort-Beratungen wurden bisher noch nicht in Anspruch genommen. Die Stadt informiert die Schulen regelmäßig über das Programm, bewirbt Aktionen wie das Schulradeln und weist auch bei Terminen vor Ort auf die Angebote hin.

E3

Regionale Zusammenarbeit intensivieren

Maßnahme	Indikator	2023/2024 SOLL	2023/2024 IST	Fortschritt
Regionale Mobilitätskooperation (z. B. Mobilitätsnetzwerk)	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Gründung und Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation	Eine regionale Zusammenarbeit fand projektbezogen statt.	
Regionales Mobilitätskonzept (z. B. in Form der regionalen Erweiterung des Klimamobilitätsplans)	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Erstellen eines regionalen Mobilitätskonzeptes (ab 2024)	Es wurde kein Konzept erarbeitet.	

E3-1

E3-2

Regionale Mobilitätskooperation (z. B. Mobilitätsnetzwerk)

E3-1

Ziel 2030

Die Stadt Freiburg möchte die regionale und interkommunale Zusammenarbeit zu Mobilitätsfragen und Mobilitätsprojekten intensivieren. Ziel ist es, gemeinsam mit umliegenden Kommunen und weiteren relevanten Partner*innen einen strukturierten Austausch zu etablieren, etwa in Form einer regionalen Mobilitätskooperation oder eines Mobilitätsnetzwerks. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteur*innen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Im Betrachtungszeitraum wurde noch keine formal organisierte regionale Mobilitätskooperation bzw.

Mobilitätsnetzwerk aufgebaut. Der Austausch und die Zusammenarbeit erfolgten bislang projektbezogen. Eine enge interkommunale Abstimmung findet insbesondere im Rahmen der Planung des Radschnellwegs Freiburg – Waldkirch bzw. Emmendingen (RS 6, vgl. Maßnahme A1-1) zwischen der Stadt Freiburg und dem Landkreis Emmendingen statt. Darüber hinaus besteht im Zuge der Neuausschreibung und regionalen Erweiterung des Fahrradvermietensystems Frelu (vgl. Maßnahme B4-1) eine intensive Zusammenarbeit zwischen der VAG, der Stadt Freiburg, dem ZRF, dem RVF sowie 19 umliegenden Kommunen.

Regionales Mobilitätskonzept (z. B. in Form der regionalen Erweiterung des Klimamobilitätsplans)

E3-2

Ziel 2030

Gemeinsam mit den umliegenden Landkreisen sowie regionalen Akteuren wie dem RVF und dem ZRF soll ein regionales Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Ziel ist es, regionale Verkehrsbeziehungen und -verflechtungen systematisch zu berücksichtigen und gezielt zu adressieren, um zusätzliche CO₂-Einsparpotenziale zu erschließen. Das Konzept kann als regionale Erweiterung des Klimamobilitätsplans Freiburg 2030 dienen.

Umsetzungsstand 2023/2024

Die Erarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzepts wurde im Betrachtungszeitraum aufgrund personeller Engpässe bei der Stadt noch nicht initiiert. Eine Konkretisierung des Vorgehens sowie vorbereitende Abstimmungen mit relevanten regionalen Akteur*innen sind für die Jahre 2025/2026 vorgesehen.

4. WIRKUNG DER KMP-MASSNAHMEN (ERGEBNISMONITORING)

Im ersten Monitoring zum Umsetzungsstand des Klimamobilitätsplans wurde noch kein Ergebnismonitoring zur Bewertung der Wirkungen der 65 Einzelmaßnahmen auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Freiburg durchgeführt. Hintergrund hierfür ist die derzeit eingeschränkte Datenverfügbarkeit sowie der noch kurze Zeitraum seit dem Beschluss des KMP.

Für zentrale Indikatoren des Mobilitätsverhaltens, insbesondere den Modal Split nach Wegen und nach Personenkilometern, liegen aktuell lediglich Daten aus der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) für die Jahre 2017 und 2023 vor. Ein Vergleich dieser beiden Erhebungsjahre ermöglicht Aussagen zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten vor der Umsetzung der ersten Maßnahmen des KMP, nicht jedoch zu deren Wirkungen. Erst mit der nächsten MiD-Erhebung, die wahrscheinlich in den Jahren 2028/2029 durchgeführt wird, werden voraussichtlich – neben Veränderungen übergeordneter Rahmenbedingungen – auch die Wirkungen der Maßnahmen des KMP einfließen und entsprechend bewertet werden können.

Auch für die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen stehen für die Jahre 2023 und 2024 derzeit noch keine belastbaren Daten zur Verfügung. Die städtische Klimaschutzbilanz, die die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in CO₂-Äquivalenten für das Freiburger Stadtgebiet ausweist, wird im zweijährigen Turnus erstellt und liegt aktuell nur für das Jahr 2022 vor (Drucksache G-24/157). Erste Aussagen zu Veränderungen der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Zeitverlauf können daher erst in einem der kommenden Monitoringberichte getroffen werden.

Unabhängig von der Datenverfügbarkeit ist zudem zu berücksichtigen, dass der Zeitraum von rund anderthalb Jahren seit dem Beschluss des Klimamobilitätsplans zu kurz ist, um beobachtete Veränderungen einzelner Indikatoren – etwa der Pkw-Dichte oder der Kfz-Verkehrsstärke auf der B 31 – ursächlich den bislang umgesetzten Maßnahmen des KMP zuzuordnen. Belastbare Aussagen zu Wirkungen des Klimamobilitätsplans sind daher erst in künftigen Monitoringberichten möglich.

Im zweiten Monitoringbericht, der den Umsetzungsstand für die Jahre 2025 und 2026 abbilden wird, sollen auf Grundlage des im KMP festgelegten Monitoringkonzepts erstmals die bis dahin verfügbaren Daten für ein Ergebnismonitoring herangezogen werden. Zur Verbesserung der Datengrundlage wird die Stadt Freiburg unter anderem zusätzliche Dauerzählstellen auf den Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet in Betrieb nehmen, um das Verkehrsaufkommen künftig räumlich differenzierter und belastbarer erfassen zu können. Die Aktualisierung der Modal-Split-Daten ist aufgrund des fünf- bis sechsjährigen Erhebungsrhythmus der MiD nur in größeren zeitlichen Abständen möglich und damit frühestens gegen Ende der Umsetzungsphase des KMP zu erwarten.

Da für die künftige Bewertung der Wirkungen der KMP-Maßnahmen die Ausgangslage von zentraler Bedeutung ist, werden in Anhang A die Entwicklungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Freiburg vor dem Beschluss des KMP und – soweit verfügbar – aktuelle Kennzahlen für die Jahre 2023 und 2024 dargestellt. Die Ergebnisse verdeutlichen die in den vergangenen Jahren erzielten Erfolge der Freiburger Verkehrsplanung und -politik. So zeigt sich etwa beim Modal Split nach Wegen zwischen 2017 und 2023 eine deutliche Verschiebung zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel: Der Anteil des Umweltverbunds (Rad- und Fußverkehr sowie öffentlicher Verkehr) stieg von 67 % auf 76 %. Eine Verlagerung von Personenkilometern vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist bislang jedoch noch nicht erkennbar. Dennoch weist Freiburg auch beim Modal Split nach Personenkilometern weiterhin einen im landes- und bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbunds auf.

Damit wird deutlich, dass Freiburg mit einem bereits sehr hohen Anteil von Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr sowie einem vergleichsweise niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs in die Umsetzung des KMP gestartet ist. Die weitere Maßnahmenumsetzung baut daher auf einem hohen Ausgangsniveau auf. Da kurzfristig und einfach realisierbare Potenziale weitgehend ausgeschöpft sind, ist zu erwarten, dass künftige Veränderungen einzelner Indikatoren geringer ausfallen und nur durch zunehmend tiefgreifende Maßnahmen erreicht werden können.

5. SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK

Der erste Monitoringbericht zum Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 bildet erstmals systematisch den Umsetzungsstand der 65 Einzelmaßnahmen für die Jahre 2023 und 2024 ab. Die Ergebnisse des Monitoringberichts zeigen, dass Freiburg bei der Umsetzung des KMP insgesamt auf Kurs ist: Fast zwei Drittel der Maßnahmen werden planmäßig umgesetzt, in allen Handlungsfeldern konnten wichtige Fortschritte erzielt werden.

Gleichzeitig verdeutlicht der Bericht, dass weiterhin eine konsequente und zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen erforderlich ist. Insbesondere bei Maßnahmen, die von finanziellen oder rechtlichen Rahmenbedingungen abhängen, wird es in den kommenden Jahren – auch vor dem Hintergrund der angespannten kommunalen Haushaltslage – notwendig sein, klare Prioritäten zu setzen und vorhandene Handlungsspielräume strategisch zu nutzen. Dies betrifft vor allem die Angebotsausweitungen im öffentlichen Personennahverkehr, deren Umsetzung maßgeblich von zusätzlichen Finanzmitteln sowie von stabilen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene abhängt.

Die Wirkung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie auf das Mobilitäts- und Verkehrsgeschehen in Freiburg wurde im Rahmen dieses Berichts noch nicht bewertet. Hintergrund ist neben der eingeschränkten Datenverfügbarkeit die Tatsache, dass sich verkehrliche und klimapolitische Wirkungen vieler Maßnahmen zeitverzögert entfalten und sich häufig erst über mehrere Jahre hinweg belastbar nachweisen lassen. Entsprechend ist ein erstes Ergebnismonitoring erst für den zweiten Monitoringbericht vorgesehen, der den Umsetzungsstand für die Jahre 2025 und 2026 abbilden wird. Die im Anhang dargestellten bisherigen Entwicklungen in Freiburg dienen dabei als Referenz- und Ausgangsbasis für die künftige Bewertung.

Das Monitoring des Klimamobilitätsplans ist als kontinuierlicher Lern- und Steuerungsprozess angelegt. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden eine zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung der Maßnahmen, für politische Entscheidungen im Rahmen der kommenden Doppelhaushalte sowie für eine transparente und nachvollziehbare Steuerung der Mobilitäts- und Verkehrswende in Freiburg.

Insgesamt bestätigt der Monitoringbericht, dass der Klimamobilitätsplan ein wirksames strategisches Handlungskonzept für die Gestaltung einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in Freiburg darstellt. Zur stärkeren Einbindung relevanter Akteur*innen in den Umsetzungsprozess des Klimamobilitätsplans soll 2026 erstmals ein Freiburger Mobilitätsdialog stattfinden. Das Format dient dazu, den Umsetzungsstand gemeinsam mit relevanten Akteur*innen und Institutionen zu reflektieren, zentrale Herausforderungen zu diskutieren und Ansatzpunkte für eine gemeinsame Weiterentwicklung und Umsetzung einzelner Maßnahmenbereiche zu identifizieren.

6. ANHANG A

AUSGANGSLAGE UND ENTWICKLUNG VON MOBILITÄT UND VERKEHR IN FREIBURG

Mobilitätsverhalten

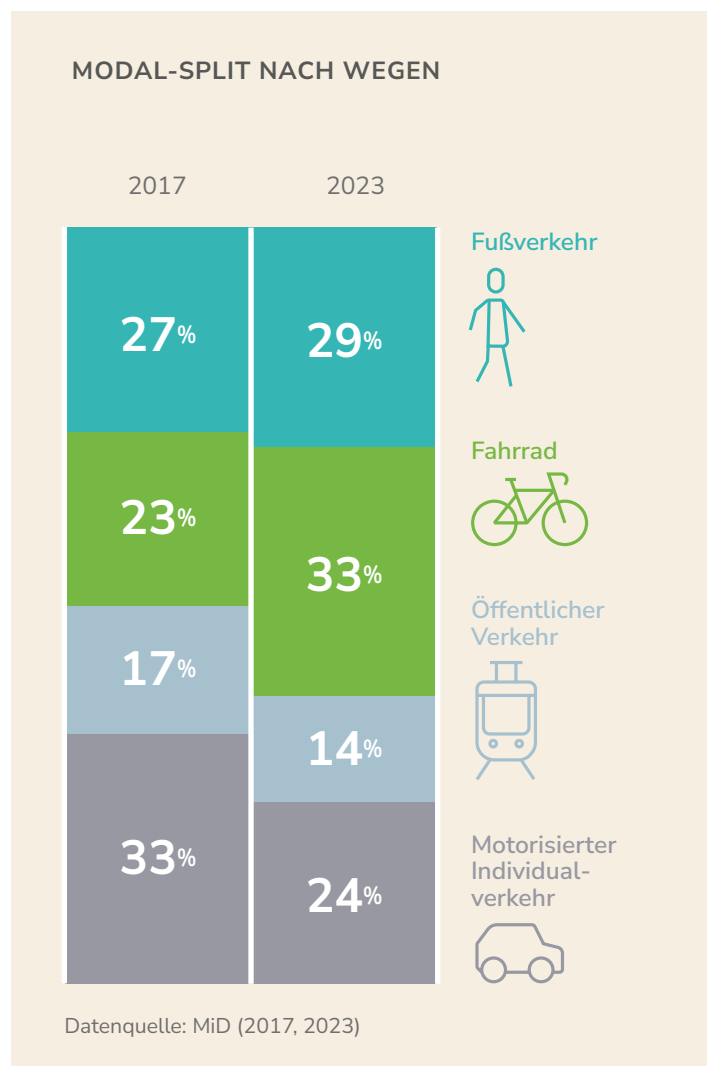
Zur Einordnung der Ausgangslage und zur Darstellung längerfristiger Entwicklungen im Mobilitätsverhalten der Freiburger*innen werden im Folgenden sowohl der Modal Split nach Wegen und nach Personenkilometern auf Basis der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) als auch Zählstellendaten zum Rad- und Kfz-Verkehr herangezogen. Die dargestellten Entwicklungen beziehen sich überwiegend auf Zeiträume vor dem Beschluss des Klimamobilitätsplans und sind daher nicht als Wirkungen der im KMP enthaltenen Maßnahmen zu interpretieren. Die aktuell verfügbaren MiD-Daten beziehen sich auf die Jahre 2017 und 2023. Die Daten der Dauerzählstellen zur Radverkehrsstärke und des Kfz-Verkehrs auf der B31 bilden die Entwicklung bis einschließlich 2024 ab.

Modal Split nach Wegen (Verkehrsaufkommen)

Indikator

Der Modal Split nach Wegen bildet den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen der Freiburger*innen ab und ist damit ein zentraler Indikator für Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Ein Rückgang des Pkw-Anteils zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbands (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) weist auf einen Trend zu klimafreundlicheren Mobilitätsformen hin.

Im Klimamobilitätsplan wurden Zielwerte für den Modal Split nach Wegen bis zum Jahr 2030 definiert. Diese basieren auf Szenarien zur Wirkung veränderter übergeordneter Rahmenbedingungen sowie der im KMP enthaltenen Maßnahmen und wurden mithilfe des Verkehrsmodells der Stadt Freiburg erarbeitet. In das Verkehrsmodell flossen die Ergebnisse einer repräsentativen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 ein. Da die Stadt derartige Mobilitätsumfragen nur in sehr großen Abständen durchführt, liegt bislang und auf absehbare Zeit keine weitere Erhebung vor, die Rückschlüsse auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten erlaubt. Seit 2017 nimmt die Stadt Freiburg an der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) teil, die alle fünf bis sechs Jahre mit identischer Methodik wiederholt wird und damit Zeitvergleiche zulässt. Aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden sind die MiD-Daten jedoch nicht mit der Mobilitätsbefragung für das Verkehrsmodell der



Stadt Freiburg und damit auch nicht mit den im KMP zugrunde gelegten Zielwerten vergleichbar. Da der Modal Split nach Wegen die Länge der jeweils zurückgelegten Wege unberücksichtigt lässt, können aus Veränderungen dieses Indikators keine direkten Aussagen zur Entwicklung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Freiburger Stadtgebiet abgeleitet werden.

Entwicklung

Zwischen der MiD-Erhebung 2017 und den aktuellsten verfügbaren Daten für 2023 zeigen sich deutliche Verschiebungen hin zu

klimafreundlicher und aktiver Mobilität. Der Anteil des Umweltverbunds ist im betrachteten Zeitraum von 67 % auf 76 % gestiegen – der höchste Wert aller an der Erhebung teilnehmenden Städte und Gemeinden. Besonders der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen ist von 23 % im Jahr 2017 auf 33 % im Jahr 2023 gestiegen. Eine große Rolle spielen dabei auch E-Bikes, die bei rund 5 % aller Wege genutzt werden. Auch der Fußverkehr nahm leicht zu von 27 % (2017) auf 29 % (2023), während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im gleichen Zeitraum von 33 % (2017) auf 24 % (2023) zurückging.

Modal Split nach Personenkilometern (Verkehrsleistung)

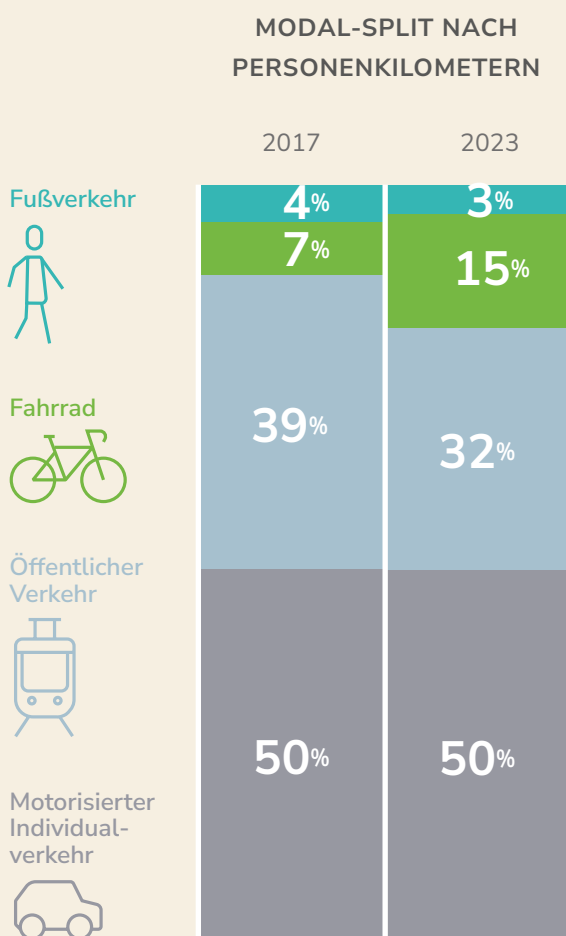
Indikator

Der Indikator gibt an, welcher prozentuale Anteil der insgesamt zurückgelegten Personenkilometer der Freiburger*innen im Stadtgebiet auf die einzelnen Verkehrsmittel entfällt. Personenkilometer beschreiben die von einer oder mehreren Personen zurückgelegte Wegstrecke in Kilometern. Der In-

dikator ergänzt den Modal Split nach Wegen um eine Klimaschutzrelevante Perspektive, da insbesondere längere Wegstrecken einen hohen Einfluss auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen haben. Berücksichtigt werden dabei ausschließlich Strecken innerhalb des Stadtgebiets. Aussagen zum gesamten CO₂-Ausstoß der Wege der Freiburger*innen, insbesondere zu außerstädtischen Wegen oder zum Flugverkehr, sind auf dieser Grundlage nicht möglich.

Entwicklung

Die Ergebnisse zeigen, dass 2017 wie auch 2023 rund die Hälfte aller innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegten Personenkilometer auf den MIV entfiel. Die andere Hälfte wurde mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. Innerhalb des Umweltverbunds sind dabei deutliche Verschiebungen erkennbar: Der Anteil des Radverkehrs an den Personenkilometern stieg von 7 % im Jahr 2017 auf 15 % im Jahr 2023. Gleichzeitig ging der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 39 % (2017) auf 32 % (2023) zurück. Der öffentliche Verkehr hatte sich im Jahr 2023 in Freiburg – wie auch in anderen Städten – noch nicht vollständig von den pandemiebedingten Nachfragerückgängen erholt. Die zwischen 2017 und 2023 beobachteten Verschiebungen im Modal Split nach Wegen zwischen dem MIV und Umweltverbund spiegeln sich im Modal Split nach Personenkilometern nicht wider: Der Anteil des MIV an den zurückgelegten Personenkilometern im Stadtgebiet blieb zwischen 2017 und 2023 nahezu unverändert. Im Vergleich zum landes- und bundesweiten Durchschnitt legen die Freiburger*innen innerhalb des Stadtgebietes jedoch auch bei den zurückgelegten Personenkilometern einen überdurchschnittlich hohen Anteil ihrer Strecken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurück. In anderen an der MiD-Erhebung teilnehmenden Städten und Gemeinden werden rund drei Viertel der Personenkilometer mit dem MIV zurückgelegt.



Datenquelle: MiD (2017, 2023)

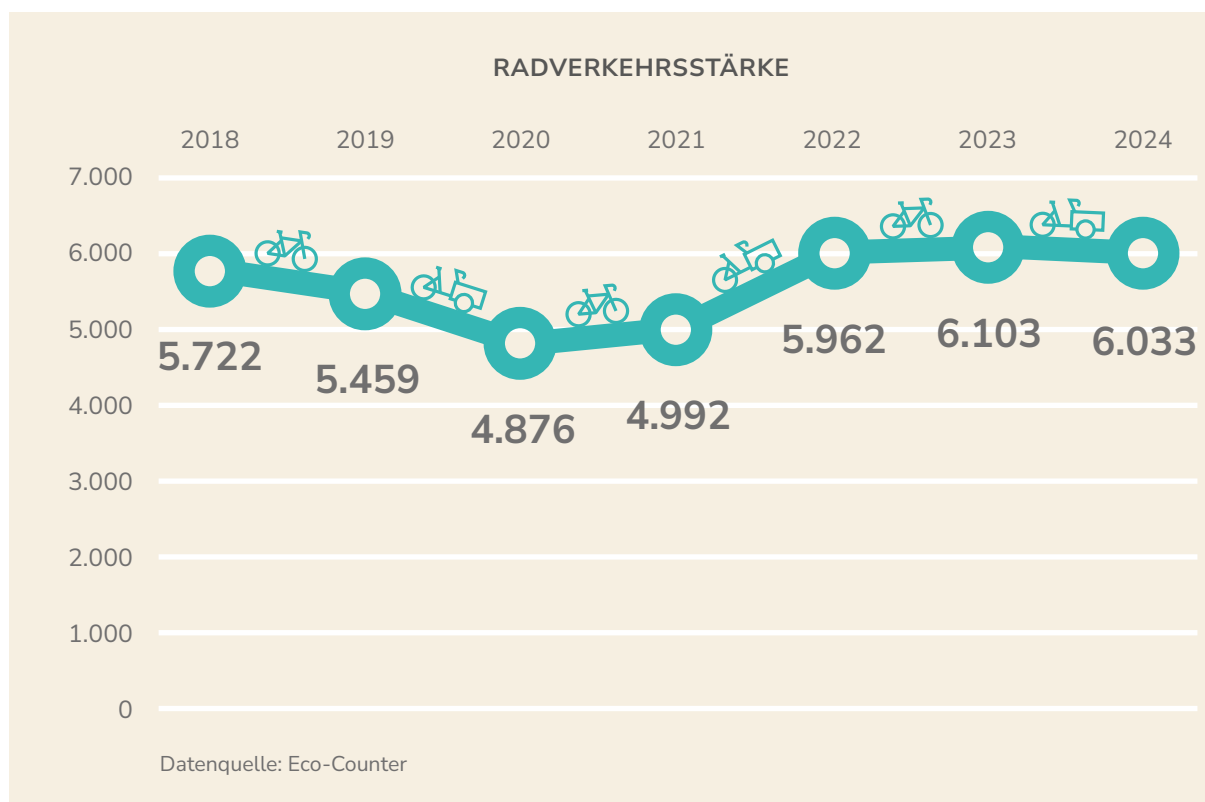
Radverkehrsstärke

Indikator

Die Radverkehrsstärke gibt die durchschnittliche Anzahl an Radfahrenden pro Tag an, die an einem typischen Tag im Jahresverlauf an ausgewählten Dauerzählstellen im Freiburger Stadtgebiet erfasst werden. Der Wert wird als arithmetischer Mittelwert der vier Dauerzählstellen Wiwilibrücke, FR1 Dreisam / Otto-Wels-Straße, FR2 Güterbahn / Ferdinand-Weiß-Straße und FR3 Eschholzstraße / Egonstraße gebildet. Durch die Mittelwertbildung über mehrere Dauerzählstellen werden standortspezifische Ausreißer geglättet. Der Indikator dient damit der vergleichenden Darstellung der zeitlichen Entwicklung des Radverkehrs an ausgewählten Orten und ist nicht als Maß für das gesamte Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet zu interpretieren.

Entwicklung

Die Radverkehrsstärke zeigt über den Zeitraum 2018 bis 2024 insgesamt einen langfristigen Aufwärtstrend. In den Jahren 2020 und 2021 ging die Zahl der Radfahrenden deutlich zurück, was sich mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie erklären lässt, insbesondere vermehrtem Homeoffice / Home-Learning sowie Einschränkungen im öffentlichen Leben. Ab dem Jahr 2022 zeigt sich eine deutliche Erholung des Radverkehrs. Die Radverkehrsstärke stieg im Jahr 2022 auf knapp 6.000 Radfahrende pro Tag und erreichte in den Jahren 2023 und 2024 mit 6.103 bzw. 6.033 Radfahrenden pro Tag ein dauerhaft hohes Niveau. Der geringfügige Rückgang zwischen 2023 und 2024 kann unter anderem durch witterungsbedingte Einflüsse erklärt werden. Insgesamt bestätigen die Daten die wachsende Bedeutung des Radverkehrs in Freiburg.



Kfz-Verkehrsstärke auf der B 31

Indikator

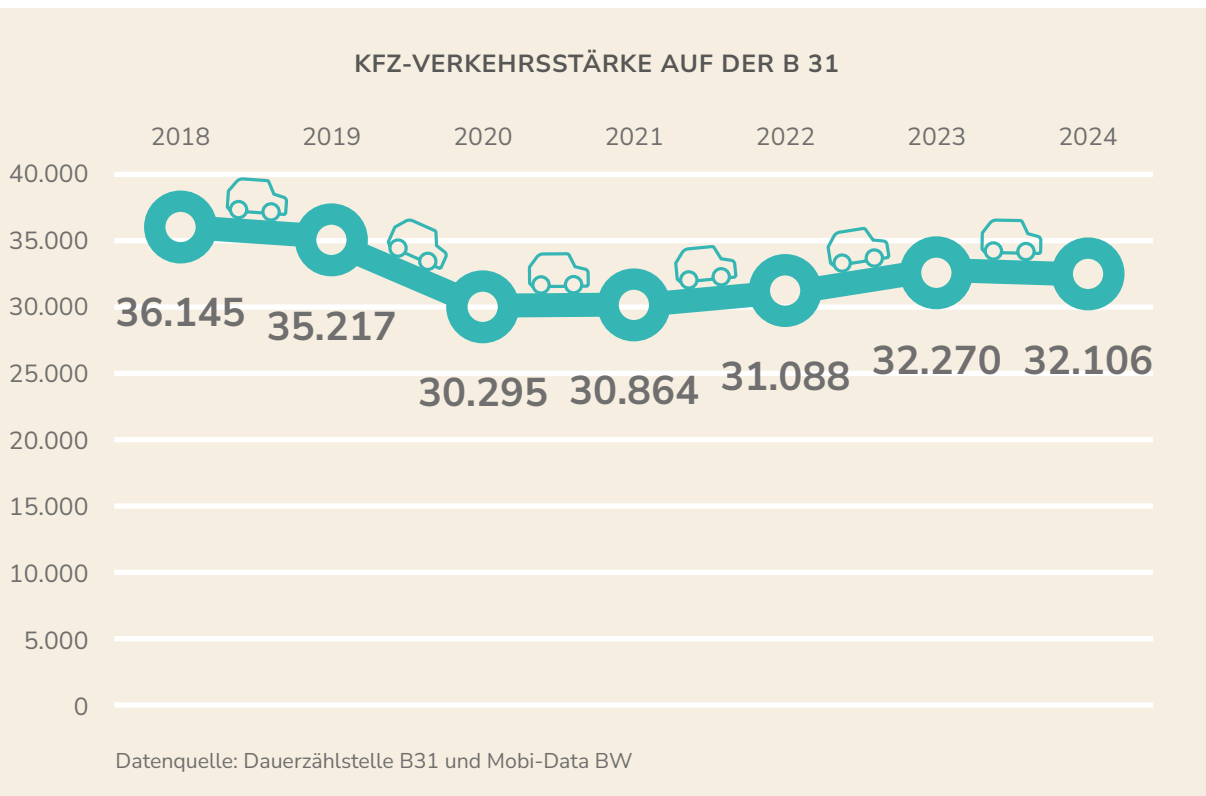
Die Kfz-Verkehrsstärke beschreibt die durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen pro Tag (ohne Schwerverkehr). Für deren Betrachtung stand bislang nur die Dauerzählstelle auf der B 31 im Freiburger Stadtgebiet zur Verfügung. Der Indikator bildet somit die Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf einer zentralen Verkehrsachse der Stadt ab. Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärke erlauben Rückschlüsse auf potenzielle Entwicklungen der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Eine direkte Ableitung der tatsächlichen Emissionen ist jedoch nicht möglich, da keine Differenzierung nach Antriebsarten erfolgt. Zudem ist aus anderen Auswertungen der Stadt Freiburg bekannt, dass Veränderungen in der Kfz-Verkehrsstärke nicht in allen Teilbereichen des Stadtgebietes gleich ausfallen.

Entwicklung

In den Jahren vor der Corona-Pandemie war eine leichte Abnahme der täglichen Kfz-Verkehrsstärke auf der B 31 von 36.145 Fahrzeugen (2018) auf 35.217 (2019) zu verzeichnen. Während der Corona-Pandemie kam es zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens. In den Folgejahren zeigte sich zunächst ein leichter Anstieg, anschließend eine Stabilisierung auf einem Niveau von rund 32.000

Kfz pro Tag. Zwischen den vor der Corona-Pandemie gezählten Verkehrsmengen (2018) und den Zählungen danach (2024) ergibt sich insgesamt ein Rückgang im Fahrzeugaufkommen auf der B 31 um rund 11 Prozent. Als mögliche Gründe hierfür können unter anderem die verstärkte Nutzung von Homeoffice sowie das Ersetzen von Präsenz-Terminen durch digitale Kommunikationsformate angenommen werden. Eine Verlagerung von Fahrten auf andere Verkehrsrouten ist hingegen eher unwahrscheinlich, da es in diesem Zeitraum keine relevanten Straßenausbauten auf parallelen Strecken gab.

Ein erheblicher Anteil des Verkehrs auf der B 31 ist dem regionalen Zielverkehr sowie – in geringerem Umfang – dem regionalen oder überregionalen Durchgangsverkehr zuzuordnen, auf den die Stadt Freiburg kaum Einfluss hat. Entsprechend lässt sich die Lenkungswirkung kommunaler Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan über diesen Indikator nur eingeschränkt abbilden. Ab dem Jahr 2026 nimmt die Stadt Freiburg zahlreiche zusätzliche Dauerzählstellen im Stadtgebiet in Betrieb. Dadurch kann die Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens künftig räumlich differenzierter und auf einer deutlich breiteren Basis erfasst und bewertet werden.



PKW-Bestand und Flottenentwicklung

PKW-Dichte

Indikator

Der Indikator beschreibt die Anzahl der zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohner*innen im Freiburger Stadtgebiet und dient als Indikator für den Motorisierungsgrad der Bevölkerung.

Anteil batterieelektrischer Pkw am Bestand

Indikator

Der Indikator misst den prozentualen Anteil rein batterieelektrischer Pkw (BEV) am Gesamtbestand der zugelassenen Pkw im Freiburger Stadtgebiet. Dies bezieht sich sowohl auf private als auch gewerbliche Pkw.

Entwicklung Pkw-Bestand und Flottenentwicklung
Die Pkw-Dichte ist nach einem Anstieg zwischen den Jahren 2018 (411 Pkw je 1000 Einwohner*innen) und 2021 (422 Pkw je 1000 Einwohner*innen) kontinuierlich gesunken und lag im Jahr 2024 nur noch bei 406 Pkw pro Einwohner*in. Dies weist auf einen leichten Rückgang des Motorisierungsgrades der Bevölkerung hin. Die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen wiederum schwankte im Zeitraum von 2021 bis 2024 zwischen 4.831 und 5.153 Fahrzeugen; im Jahr 2024 wurden 4.926 Pkw erstmals zugelassen. Eine eindeutige Tendenz ist nicht erkennbar.

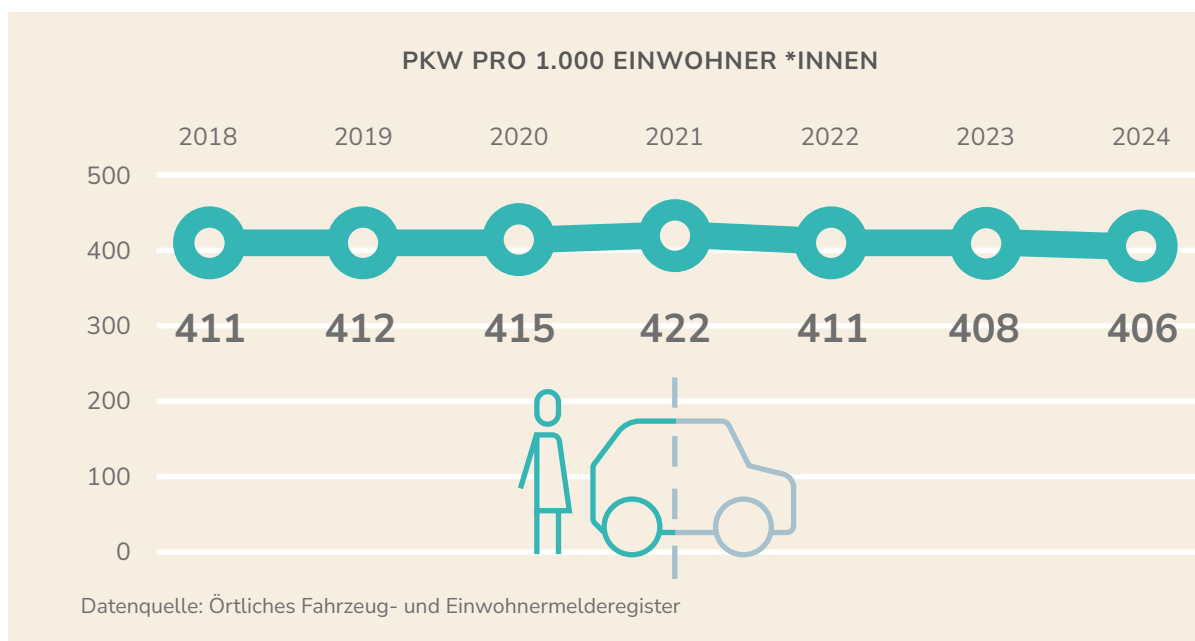
Gleichzeitig sind Veränderungen in der Zusammensetzung der Pkw-Flotte zu beobachten. Der Anteil bat-

Fahrzeugneuzulassung (Pkw)

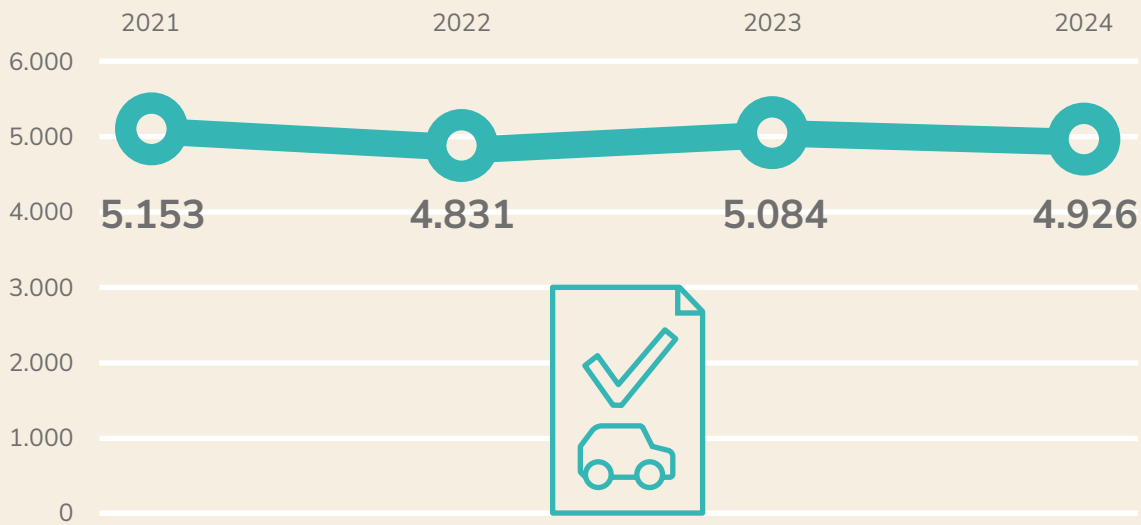
Indikator

Der Indikator gibt die Anzahl der im Freiburger Stadtgebiet innerhalb eines Jahres neu zugelassenen Pkw an und bildet einen Teil der Dynamik der Fahrzeugbestandsentwicklung ab. Berücksichtigt werden dabei ausschließlich Erstzulassungen. Dies bezieht sich sowohl auf private als auch gewerbliche Pkw.

terieelektrischer Pkw (BEV) am Gesamtbestand hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Während der Anteil der batterieelektrischen Pkw im Jahr 2020 noch bei 4,3 % lag, stieg er 2022 auf 2,6 % und 2024 auf 4,4 %. Damit weist Freiburg 2024 einen höheren Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge am Pkw-Bestand auf als der Landes- (3,8 %) und Bundesdurchschnitt (3,3 %). Vor dem Hintergrund des im KMP formulierten Ziels, den Anteil batterieelektrischer Pkw am Fahrzeugbestand bis 2030 auf 22 % zu erhöhen, zeigt sich damit eine positive Entwicklungsrichtung. Die bisherigen Trends verdeutlichen, dass neben einer leichten Reduktion der Pkw-Dichte insbesondere die fortschreitende Elektrifizierung der Pkw-Flotte einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leistet.

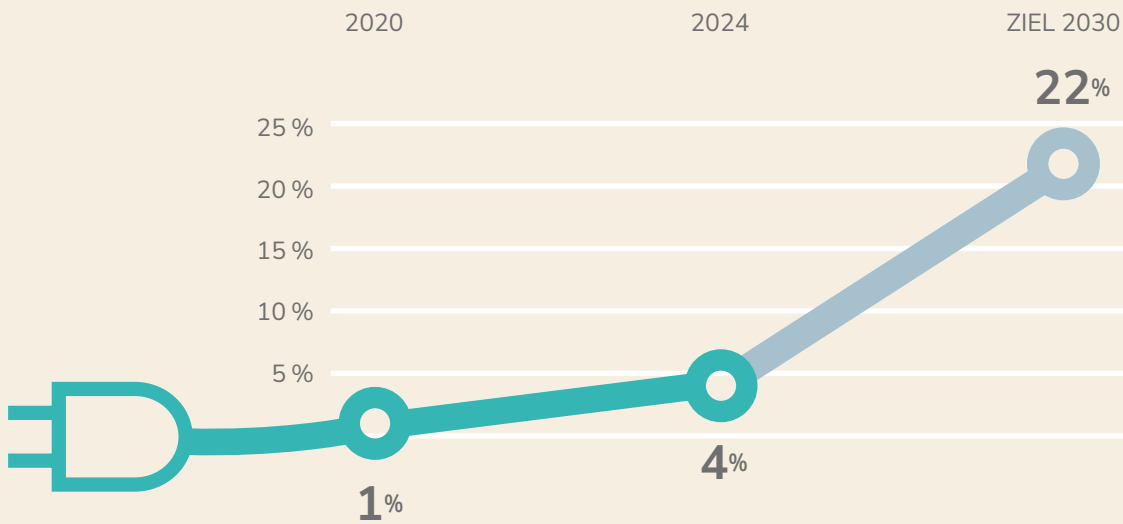


FAHRZEUGNEUZULASSUNGEN IN FREIBURG PRO JAHR



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt

ANTEIL DER BATTERIEELEKTRISCHEN PKW AM BESTAND IN FREIBURG



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt



Stadt Freiburg im Breisgau
Stabsstelle Mobilität

freiburg.de/klimamobilitaetsplan
freiburg.de/stabsstellemobilitaet

