

Koordination im Fahrplanangebot Verkehrskorridor Hexental

Die besondere Situation von Au

Au liegt in Fahrradentfernung von Freiburg. In der Innenstadt ist man so schneller als mit dem Bus. Der Rückweg von der Stadt fordert noch keine große Anstrengung am Berg, wie der Anstieg nach Wittnau. Die Regiokarte hat daher eine beschränkte Attraktivität für Auer Bürger. Andererseits wird Au durch den MIV als Ziel- und Quellverkehr aus dem hinteren Hexental überproportional belastet.

Der ÖPNV wird aus Umweltgründen, zur Anbindung an den Regio- und Fernverkehr am Hauptbahnhof, für die Fahrt zur und von der Arbeit sowie zur Schüler- und Seniorenbeförderung wichtiger. Darüber hinaus könnte der ÖPNV bei entsprechender Frequenz auch im Hexental einen wichtigen Beitrag zum Wochenendverkehr in der Freizeit leisten. Die Verbindungsfrequenz muss daher insgesamt erhöht werden. Erst ab einer gewissen Mindestfrequenz, die dem Fahrrad oder PKW ernsthaft Konkurrenz macht, wird die Regiokarte für Auer Bürger wirklich attraktiv.

1. Frequenz am Wochenende

- 1.1. Derzeit ist die Frequenz an Samstagen und Sonntagen nur 1x / h. Benötigt wird eine Mindestfrequenz von 2x / h zur Anbindung an die Stadt und an den DB- und BSB-Verkehr sowie zur Stärkung des MIV-freien Wochenendverkehrs. Bei der Aussicht auf Wartezeiten bis zu einer Stunde ist für Wanderer, Stadt- oder Hexentalbesucher und Reisende im DB-Regio- sowie Fernverkehr am Wochenende der ÖPNV völlig uninteressant.
- 1.2. Bezüglich der stündlichen Durchbindung an den Bahnhof gilt auch das unter 2.2 gesagte.

2. Frequenz an Wochentagen

- 2.1. Außerhalb der Zeiten des Spitzenverkehrs am Morgen zwischen 6 und 9 Uhr und mittags zwischen 13 und 14 Uhr gibt es 2 bis 3 Verbindungen/Stunde. Für die Entfernung von Au zu Freiburg ist das nur für ältere oder gebrechliche Menschen attraktiv. Eine gewisse Steigerung des Angebots auf durchgehend 3 - 4 x/Stunde würde neue Kunden gewinnen. Eine Verbindung mit der „kleinen Schleife“ (Nr. 4) sollte geprüft werden.
- 2.2. Mindestens 1 stdl. direkte Durchbindung zum ZOB muss gewährleistet sein – auch am Abend. Wer mit Gepäck mehrmals umsteigen muss, um zum Bahnhof zu gelangen oder von dort nach Hause, wählt lieber gleich das Privatauto oder Taxi.

3. Übergang von VAG auf SBG am Paula-Moderson-Platz (= PMP)

- 3.1. Der Übergang von der VAG-Straßenbahn-Linie 3 zum SBG-Bus 7208 am PMP stadtauswärts muss reibungslos funktionieren. Die im Fahrplan angezeigten Kontaktstraßenbahnen stadtauswärts müssen von den SBG-Bussen immer abgewartet werden. Das ist besonders abends oder an Wochenenden wegen der geringen Frequenz unverzichtbar. Eine Kommunikation der Fahrer beider Linien wie innerhalb der VAG praktiziert, könnte das ermöglichen.
- 3.2. Stadteinwärts am PMP mit dem SBG-Bus 7208 ankommend, dürfen keine Straßenbahnen das Vauban verlassen, während der SBG-Bus gerade einfährt. Eine

Kommunikation der Fahrer beider Linien wie innerhalb der VAG praktiziert, kann das ermöglichen.

- 3.3. Alle Busse, welche am PMP stadtauswärts losfahren (SBG 7208 und VAG, Linie 12), sollen von der gleichen Haltestellen starten. Unterschiedliche Starthaltestellen wie derzeit für den VAG 12-er Bus und den SBG-7208-Bus und damit auch unterschiedliche Fahrplanstandorte für manchmal verzweifelt suchenden Fahrgäste sind nicht zumutbar. Diese Haltestelle sollte, wie von der SBG schon eingeführt, Wange an Wange mit den Straßenbahngleisen sein und nicht zum Überqueren eines von vielen Leuten als unsicher empfundenen Platzes zwingen.
- 3.4. Alle Haltestellen am PMP sollen einen gewissen Mindestkomfort erhalten:
 1. Nächtliche Beleuchtung im und um das Buswartehäuschen,
 2. Gesicherte Zuwegung ohne Pfützen, Glatteis und nächtlichen „Angstlöchern“.
 3. Auch nachts gut lesbare Fahrpläne mit einer Mindestschriftgröße und demselben Aufbau der beiden Linien.
 4. Anzeige aller Busse unabhängig von der Gesellschaft an den vorhandenen Leuchttafeln. Derzeit sind dort nur die VAG-Verbindungen angeschrieben, dafür vom PMP zur Endhaltestelle Innsbrucker Straße (noch 2 Haltestellen!) gleich die 4 folgenden Verbindungen.
 5. Von der Haltestelle aus einsehbare Uhrzeiten
 6. Sitzmöglichkeiten
 7. Erreichbarkeit auch mit Kinderwagen und Gehhilfen aller Art

4. „Kleine Schleife“

Neben der „Großen Schleife“ bis Oberambringen bzw. Bad Krozingen kann eine zusätzliche „kleine Schleife“ (Vauban bis Sölden bzw. Wittnau) eingeschoben werden, wie sie z.T. schon im Stoßverkehr als Entlastung im Parallelverkehr bereits genutzt wird. Sie sollte zeitversetzt eingesetzt werden und kann so die Busfrequenz zumindest für das vordere Hexental (siehe Punkt 1 und 2) erhöhen!

Es ist zu prüfen, ob die gesonderte Verbindung mit dem VAG-12-er Bus bis Merzhausen sich mit dieser „kleine Schleife“ verbinden lässt, vor allem, weil die VAG-12-er-Verbindung gelegentlich parallel zum SBG-7208-Bus fährt.

5. Vertaktung

Die Vertaktung muss konsequent und ausnahmslos sein. Selbst Sprünge von wenigen Minuten wie derzeit noch vorhanden, sind zu vermeiden. Zusätzliche Busse in den Stoßzeiten sollen die Vertaktung nicht unterbrechen sondern sich darin einpassen. Das gilt auch für die Abfahrt der „Kontaktbahnen“ ab Bertoldsbrunnen mit Übergang am PMP auf den SBG. Der ÖPNV ist erst dann wirklich attraktiv, wenn er verlässlich, ohne vorheriges Fahrplanstudium, unaufwändig und daher auch spontan genutzt werden kann.

6. Fahrpläne

- 6.1. Fahrpläne im Internet müssen nach Ausdruck in einer auch für ältere Menschen lesbaren Schriftgröße angeboten werden. Die Faltfahrpläne für Einzellinien sind zwar praktisch zum Mitnehmen, aber zu klein und für Ältere kaum zu lesen, die Ziffern im Ausdruck aus dem Internet sind noch kleiner.
- 6.2. SBG und der VAG bieten Linienfahrpläne mit definiertem Anfangs und Endpunkt z.B. Bertoldsbrunnen – Au/Rathaus als Ausdruck an. Dabei beschränkt sich jedes

Unternehmen ausschließlich auf die eigenen Verbindungen und ignoriert die Verbindungen des Partnerunternehmens bzw. die möglichen Kombination aus beiden Linien. Gemeinsame Pläne sind zwingend notwendig (Beispiel: <http://wbu-au.de/index.php/aktuelles.100/items/busfahrplan-au-fuer-2010.html>).

6.3. In den zu Beginn der Saison veröffentlichten Fahrplänen führt jedes Unternehmen nur die eigenen Verbindungen auf! Querverweise auf die Partnerunternehmen finden sich nicht! Das gleiche ist der Fall in den Plänen an den Haltestellen. Dabei wäre es sinnvoll, in den Fahrplänen die Verbindungen der Partner mit aufzuführen.

7. Fahrkarten

7.1. **Erweiterung der Regiokarte:** An Werktagen soll die Regiokarte ab 19:00 Uhr an Samstagen ab 14:00 Uhr für eine zweite Person gültig sein. In diesen Zeiten sind die Busse nicht ausgelastet, die Mitnahme einer zweiten Person aber interessant. Die Attraktivität der mittlerweile sehr teuren Regiokarte kann daher ohne Zusatzkosten erhöht werden.

7.2. **Preisgünstige Kurzstreckenkarten:** Die Einführung einer Kurzstreckenkarte z.B. für den Einkauf in Merzhausen oder den Arztbesuch wird immer wieder dringend gewünscht. Der Fußweg von Merzhausen bis Au ist wegen der relativ großen Distanz oder mit der Last des Einkaufs für viele älteren Leute sehr beschwerlich.

7.3. **Fahrtunterbrechung:** Einführung einer Gültigkeitsdauer für Einzelfahrscheine, so dass eine kurze Fahrtunterbrechung möglich ist. Fahrgäste, die keine Regiokarte besitzen, verbinden oft verschiedene Anlässe zu einer Fahrt in die Stadt. Sie sollten nicht zum Lösen eines weiteren Fahrscheines oder eines 24-Std. Tickets, was beides teurer wäre, gezwungen werden.

Zusammengestellt in einer interfraktionellen Arbeitsgruppe und besprochen im Gemeinderat Au am 05. Mai 2010.

Au, 02. Mai. 2010