



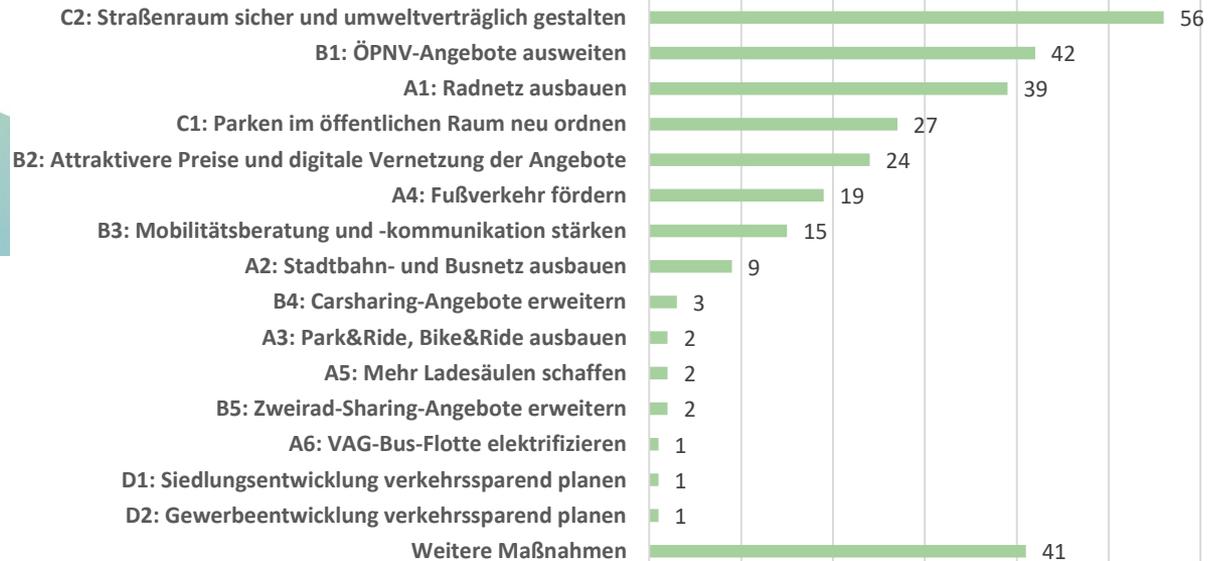
# Klimamobilitätsplan Freiburg

## Hinweise, Ideen & Maßnahmen- vorschläge der Online-Beteiligung

Juni 2022

# Eigene Ideen

Übersicht, welchen Maßnahmen sich wie viele Ideen zuordnen lassen.



## Hinweise

- Einige Ideen konnten mehreren Maßnahmen zugeordnet werden, daher ist die Gesamtzahl (284) etwas größer als die Anzahl der eingereichten Ideen (245).
- Die Ideen, die unter „Weitere Maßnahmen“ fallen, sind am Ende des Dokuments zusammengefasst.

# Radnetz ausbauen

## Beschreibung

In der Stadt Freiburg wird ein Drittel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (Stand 2016). Auch aufgrund der immer weiter verbreiteten E-Bikes ist davon auszugehen, dass das Fahrrad in seiner Bedeutung zunehmen wird und auch vermehrt auf längeren Strecken in die Region genutzt wird.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg baut das Radnetz weiter engagiert und konsequent aus. Bis 2030 entstehen weitere Rad-Vorrang-Routen und erstmalig auch Radschnellwege, welche die Region mit der Stadt verbinden. Gute Radabstellanlagen in neuen Wohn- und Gewerbegebieten unterstützen die Attraktivität des Radverkehrs.



# Radnetz ausbauen

## Hinweise I



- Die Maßnahme wird insgesamt sehr positiv bewertet. Neben einem weiteren Ausbau wird auch auf die Verbesserung der Qualität (Sicherheit, Breite, Fahrbahnbelag und -beschaffenheit) hingewiesen. Als Vorbild sollten die Niederlande und Dänemark herangezogen werden.
- Für einen Teil der Befragten müsse die Umsetzung der Maßnahme auch sichergestellt werden. Sie äußern den Eindruck, dass der Radnetzausbau bislang nicht schnell genug erfolgte.
- Aus einigen Kommentaren wird die Erwartung deutlich, dass der Radverkehr Platz des motorisierten Straßenverkehrs erhalten sollte. In anderen Kommentaren wird darauf hingewiesen, dass sich bei einem zu radikalen Vorgehen die Akzeptanz des Radverkehrs verschlechtern würde.
- Ein wesentliches Kriterium bei der persönlichen Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads sei die Verkehrssicherheit, die bei der Planung daher die höchste Priorität genießen sollte. Fahrradstraßen würden jedoch nur geringfügig dazu beitragen.
- Der Maßstab für die Qualität der Radinfrastruktur sollte die Sicherheit von besonders jungen und alten Menschen sein. Wenn diese durch die getroffenen Maßnahmen sicher am Radverkehr teilnehmen können, seien die Maßnahmen geeignet.
- Außerdem sollten die Bedürfnisse und Anforderungen von Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung bei der Planung berücksichtigt werden.

# Radnetz ausbauen

## Hinweise I



- Die Maßnahme wird insgesamt sehr positiv bewertet. Neben einem weiteren Ausbau wird auch auf die Verbesserung der Qualität (Sicherheit, Breite, Fahrbahnbelag und -beschaffenheit) hingewiesen. Als Vorbild sollten die Niederlande und Dänemark herangezogen werden.
- Für einen Teil der Befragten müsse die Umsetzung der Maßnahme auch sichergestellt werden. Sie äußern den Eindruck, dass der Radnetzausbau bislang nicht schnell genug erfolgte.
- Aus einigen Kommentaren wird die Erwartung deutlich, dass der Radverkehr Platz des motorisierten Straßenverkehrs erhalten sollte. In anderen Kommentaren wird darauf hingewiesen, dass sich bei einem zu radikalen Vorgehen die Akzeptanz des Radverkehrs verschlechtern würde.
- Ein wesentliches Kriterium bei der persönlichen Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads sei die Verkehrssicherheit, die bei der Planung daher die höchste Priorität genießen sollte. Fahrradstraßen würden jedoch nur geringfügig dazu beitragen.
- Der Maßstab für die Qualität der Radinfrastruktur sollte die Sicherheit von besonders jungen und alten Menschen sein. Wenn diese durch die getroffenen Maßnahmen sicher am Radverkehr teilnehmen können, seien die Maßnahmen geeignet.
- Außerdem sollten die Bedürfnisse und Anforderungen von Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung bei der Planung berücksichtigt werden.

# Radnetz ausbauen

## Hinweise II

- Durch den Ausbau des Radnetzes sei eine wesentliche Erhöhung des Aufkommens zu erwarten, wodurch häufiger Konflikte entstünden. Die Anlagen seien daher für unterschiedliche Geschwindigkeiten und Größen auszulegen.
- Die hohe Vulnerabilität der Radfahrer\_innen ist bei der Planung zu beachten (fehlerverzeihende Infrastruktur); auch für den Fall, wenn Radfahrer\_innen auf ihr Recht auf Vorfahrt beharren.
- Bei den Radschnellwegen erscheint eine Qualitätsverbesserung beim FR1 erforderlich; der FR2 wird positiver bewertet.
- Bestehende Radwege sollten gepflegt werden, um deren Qualität lange zu erhalten.
- Es brauche eine gute Kooperation mit den umliegenden Kommunen, um eine Fragmentierung des Radnetzes zu vermeiden. Hierdurch könnten Pendler\_innen auch stärker zum Umstieg auf E-Bikes bewegt werden.
- In Wohngebieten sei eine höhere Flächenkonkurrenz mit Spielplätzen und Grünanlagen durch Fahrradabstellplätze zu befürchten.
- Baumfällungen sollten für den Ausbau des Radverkehrs vermieden werden.



# Radnetz ausbauen



## Ideen I

- In den Planungsrichtlinien sollte der Radverkehr eine höhere Priorität erhalten. Nach dem Vorbild anderer fahrradfreundlicher Städte sollte er Vorrang gegenüber dem Kraftverkehr erhalten (z.B. bei Ampelschaltungen).
- Der motorisierte Straßenverkehr, der Radverkehr und der Fußverkehr sollten baulich voneinander getrennt werden. Damit Fuß- und Radverkehr jeweils ausreichend Platz haben, sollte dort, wo der motorisierte Straßenverkehr viel Platz hat, ein Fahrstreifen für den Radverkehr umgewidmet werden.
- Einzelne Kommentare weisen darauf hin, dass der Gehweg verkleinert werden sollte, um den Radweg zu verbreitern. Demgegenüber stehen jedoch die Interessen des Fußverkehrs (vgl. Maßnahme A4).
- Es werden farbliche Fahrbahnmarkierungen für jene Stellen vorgeschlagen, wo Fahrradwege aus Ermangelung einer eigenen Fahrspur mit dem Kfz-Verkehr zusammen geführt werden müssen sowie an Kreuzungen.
- Das Linksabbiegen müsse für den Radverkehr einfacher und verkehrssicher möglich sein.
- Die Radverkehrswege müssten auch für breite Fahrräder wie Lastenräder oder behindertengerechte Dreiräder sicher befahrbar sein.
- Radschnellwege sollten bis 2030 in alle Himmelsrichtungen ins Umland führen.
- An geeigneten Stellen sollten Radschnellwege aus Sicht einiger Personen mit S-Pedelecs (45 km/h) befahren werden dürfen. Diese bergen aus Sicht anderer Personen aber größere Risiken, weswegen sie diesen Vorschlag ablehnen. An sensiblen Stellen sei die Geschwindigkeit auf 25 km/h zu begrenzen und auch zu kontrollieren.

# Radnetz ausbauen

## Ideen II

- Bei der Planung von Kreisverkehren müsse eine verkehrssichere Integration des Radverkehrs stattfinden.
- An Engstellen sollte der Radverkehr über bevorrechtigte Einfädelstreifen verfügen.
- An Ampeln sollte dem Radverkehr eine Haltezone vor den wartenden Pkw zur Verfügung stehen. Das Rechtsabbiegen sollte mit einem Grünpfeil für den Radverkehr auch bei Rot erlaubt sein. An Ampelmasten sollte es Haltegriffe für Fahrradfahrende geben.
- Radverkehrsampeln sollten Grün zeigen, wenn dem Kraftverkehr Rot angezeigt wird.
- Vor Schulen, Kitas oder anderen schutzbedürftigen Einrichtungen sollte es temporeduzierende Maßnahmen für den Radverkehr geben, da insbesondere elektrisch angetriebene Fahrräder häufig Gefahren durch hohe Geschwindigkeit verursachen würden.
- Die Fahrtrichtung auf Radwegen sollte eindeutig angezeigt werden, beispielsweise mit Pfeilen am Boden.
- Bei Baustellen sollte gewährleistet sein, dass der Radverkehr weiter fließen kann.
- Grundstücks- und Straßeneinfahrten sollten nicht abgesenkt werden, um den Radverkehr durchgängig auf einer Höhe zu führen.
- Brücken sollten grundsätzlich mit Fuß- und Radwegen versehen werden.



# Radnetz ausbauen

## Ideen III

- Fahrradstraßen sollten auch in Navigationssystemen als solche gekennzeichnet sein, damit diese bei der Routenplanung nach Möglichkeit gemieden werden können.
- In Wohngebieten sollten mehr Fahrradvorrangwege gebaut werden.
- Es sollte geprüft werden, ob in Fahrradstraßen die Einrichtung von Einbahnstraßen für den Kraftverkehr zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs führen würde.
- Es sollten mehr Bügel für Fahrräder gebaut werden. Dies vergrößere auch die Akzeptanz, und damit die Nutzungsbereitschaft von Fahrrädern. Grundsätzlich müsse die Zahl der (überdachten) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vergrößert werden. Dabei sollten auch Fahrradständer für spezielle Fahrräder wie Lastenräder oder Radanhänger angeboten werden.
- Alternativ zu Fahrradabstellflächen sollten auch leerstehende Gebäude als Fahrradgaragen umgewidmet, oder Fahrradtiefgaragen errichtet werden.
- Herrenlose Fahrräder sollten entfernt werden, um blockierte Abstellmöglichkeiten wieder nutzbar zu machen.
- Da Altglas Container oft die Radwege blockieren würden, sollte es eine bessere Integration dieser in das Stadtbild stattfinden.



# Radnetz ausbauen

## Ideen IV

- Um den gesteigerten Bedarf an Fahrradwerkstätten abzudecken, müsste es mehr Selbsthilfeangebote geben.
- Es sollte öffentliche Schließfächer geben, in denen Radfahrer\_innen beispielsweise Gepäck oder Einkäufe zwischenlagern können.
- An Radstationen sollte es gebührenpflichtige Duschen geben.
- Beim diesjährigen Stadtradeln solle über die Funktion „RADar“ das Teilen von positiven und negativen Erfahrungen aktiviert werden.
- Die Eigentümer von Fahrrädern sollten finanziell an den Kosten des Ausbaus beteiligt werden, indem sie für ihr Fahrrad eine Plakette erwerben.
- Verkehrskontrollen müssten auch auf den Radverkehr stärker ausgeweitet werden, um beispielsweise Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße ahnden zu können.
- Der technische Zustand der Fahrräder müsse überwacht werden.
- Junge Fahrradfahrer\_innen müssten in geeigneter Weise mit den Verkehrsregeln vertraut gemacht werden.



# Radnetz ausbauen



## Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge I

- Der FR1 sollte verkehrssicherer gestaltet werden, beispielsweise durch Verbreiterung und Entfernen von Hindernissen.
- Auch der FR2 müsse an einigen Stellen verbreitert werden. Auf der Dreisambrücke, sowie in der Badenweilerstraße müssten das geltende Tempo 30 auch für den Radverkehr durchgesetzt werden. Der Radweg sollte jeweils in eine Richtung parallel zur Straßenbahntrasse verlaufen.
- Der FR2 und FR3 sollten sinnvoll an den RS6, und dieser über die Richard-Wagner-Straße und den Schlossbergring an den FR1 angebunden werden.
- Über den weiteren Ausbau des Dreisamradweges sollte von der Stadt besser informiert werden (insbesondere an der Ganter-Bauerei und in Ebnet).
- Der Schlossbergring sollte durch den Wiederaufbau des „Milchhäusle“ aufgewertet werden. Die verkehrsberuhigte Fahrradstraße sollte zusammen mit der Bustrasse nach Herdern bis Zähringen über Mozart-, Urban- und Sandstraße weitergeführt werden.
- In der Zähringer Straße und Habsburgerstraße müsse ein Fahrstreifen dem Radverkehr gewidmet werden. Dabei soll auch die unübersichtliche Gefahrenstelle Habsburger/Stefan-Meier/Orkenstraße sicherer gestaltet werden.
- Der Schlossbergring, sowie der Friedrichring sollten durch „Frankfurter Hüte“ eine minimale bauliche Trennung des Rad- und Kraftverkehrs erfahren.

# Radnetz ausbauen

## Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge II



- Um die Reisezeit von Freiberg Nord in das Dreisamtal zu verkürzen, und das Nadelöhr am Schwabentor zu entlasten, sollte ein Tunnel durch den Schlossberg gebaut werden.
- Es sollte eine zusätzliche Ost-West-Achse geschaffen werden.
- Von Freiburg nach Bad Krotzingen und Herbolzheim sollte eine Radüberlandstraße mit Kapazität für den Pendler\_innen- und Lastverkehr und geeigneter Ladeinfrastruktur an Knotenpunkten gebaut werden. Der Straßenbelag müsse wasserdurchlässig sein.
- Es sollte geprüft werden, ob die Wallstraße als Einbahnstraße die Sicherheit des Radverkehrs verbessere.
- Verbesserung oder Vereinfachung des Linksabbiegens für den Radverkehr: Berliner Allee in die Breisacherstraße und Elsässerstraße
- Die Berliner Allee in Stusie, Betzenhausen sollte beidseitig unterquert werden können, da es hier aktuell öfter zu gefährlichen Situationen in der Unterführung komme. Weiterhin sollte die Unterführung ausreichend beleuchtet sein.
- Der Radweg vom Rieselfeld nach Betzenhausen über den Betzenhauser Steg sei vom SVO, vorbei an der Hundeschule und entlang der Tel-Aviv-Yafo-Allee nicht beleuchtet. Dies sei insbesondere im Herbst und Winter problematisch und müsse behoben werden.

# Radnetz ausbauen

## Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge III



- Von der Dreisambrücke Richtung Haltestelle Bissierstraße endet der Radweg bisher „irgendwie“. Hier müsse auch die Fahrtrichtung auf dem Radweg durch Pfeile eindeutig gekennzeichnet werden.
- Wenn die Straßenbahnbrücke Sundgauallee saniert wird, sollte diese fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet werden.
- In der Eschholzstraße zwischen Karl-Kistner Straße und Haslacher Straße sollte die Breite des Radweges so vergrößert werden, dass ein sicheres Überholen möglich wird.
- An der Leo-Wohleb-Brücke sollte der Radverkehr über die Straße geführt werden und der Kfz-Verkehr mit Verkehrszeichen zur Vorsicht aufgerufen werden. Aktuell verbiete ein Schild „Radverkehr verboten“ dies.
- Die Radwege am Tuniberg seien in „katastrophalem“ Zustand.
- Die Fahrbahnoberfläche (Pflastersteine) an der Hans-Bunte-Straße sei für den Radverkehr ungeeignet.
- Am Bahnhof Littenweiler sollte es auf beiden Seiten genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geben.
- Ab Kirchzarten sollte ein Radschnellweg über die B31 durch den Tunnel geführt werden. Die Geschwindigkeit ab Kirchzarten sollte auf 30 reduziert werden und ein Fahrstreifen bis Lehen dem Radverkehr gewidmet werden. Am Kapplerknoten sollten zwei große Parkplätze mit P&R und Fahrradleihstationen gebaut werden, ebenso wie an der Abzweigung Rieselfeld.

# Radnetz ausbauen

## Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge IV

- In Wiehre werde der Platz auf der Fahrbahn durch die beidseitig parkenden Pkw für den Radverkehr eingeschränkt.
- In Wiehre, Herdern und anderen Quartieren müsse die Vorfahrtssituation zwischen Rad- und Kfz-Verkehr durch eindeutige Markierungen gekennzeichnet werden.
- Die kleinen Servicestationen in den Quartieren sollten gut gewartet und ausgebaut werden.
- Der Radweg an der Dreisam sei zu schmal und zu dunkel und deshalb unfallgefährdet. Für den Ausbau sollten auch folgende Möglichkeiten berücksichtigt werden: 4 m Fahrbahnbreite, Zweirichtungsradwege, Vermeidung von steilen Anstiegen (Kaiserbrücke, Luisensteg, Leo-Wohleb-Straße). Am Ganter müsse die Breite 5 m mit Richtungsfahrbahnen betragen.
- Anstelle der B31 müsse ein übersichtlicher Radweg gebaut werden.
- Bei Hochwasser sollte die B31 als Alternativroute zum Dreisamradweg definiert werden. Zusätzlich sollte der Dreisamradweg an gefährdeten Stellen auch durch geeignete bauliche Maßnahmen vor Hochwasser geschützt werden.
- Der Entwurf des Radwegs entlang der Hauptbahn über Haslach Gutleitmatten über die Dreisambrücke zum Hauptbahnhof aus dem Radverkehrskonzept sei gut und müsse schnell umgesetzt werden. Der Radweg sollte auch breit genug sein, damit Fußgänger\_innen ihn ebenfalls nutzen können.



# Radnetz ausbauen

## Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge V



- Entlang des Bahnhofs und ZOB sollten der Rad- und Fußverkehr besser getrennt werden um Konflikte zu reduzieren.
- An der Brücke an der Bahnhofsachse sollten die Engstellen beseitigt und der Radweg verbreitert werden.
- Die Schlierbergstraße sollte in eine Fahrradstraße umgewandelt werden.
- Im Industriegebiet Nord müsse die Sicherheit des Radverkehrs wesentlich verbessert werden.
- In die Treppe beim Zehnsteinweg Richtung Stusie sollte ein rollstuhl- und fahrradgerechter Weg integriert werden.
- Innerhalb des Innenstadtrings sollte eine Fahrradzone geschaffen werden, die die vorhandenen Fahrradstraßen zu einem Netz vereint und Verbindungen zu geplanten Radschnellwegen schafft.
- Vorgeschlagen wird der Bau eines Radabstellplatzes an der Lessingstraße / Goethestraße, damit Fahrräder nicht auf dem Gehweg abgestellt werden müssen.
- Die Aufzüge am Hauptbahnhof seien zum Transport von Fahrrädern nicht ausreichend dimensioniert. Zudem seien einige Fahrstühle außer Funktion.
- Zwischen Schwabentor und Schwabentorbrücke sollte eine Fahrradstraße eingerichtet werden, um Fuß- und Radverkehr zu trennen. Eventuell sollte auch in der Gegenrichtung auf dem Greiffeneggring eine Fahrradstraße errichtet werden.

## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen

### Beschreibung

Die Stadtbahn bildet in Freiburg das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Ca. 80% der Freiburger Bevölkerung leben in der Nähe einer Stadtbahnhaltestelle.

#### Vorschlag :

Das bereits gute Stadtbahn-Netz baut die Stadt Freiburg bis 2030 um weitere drei Strecken aus: eine Stadtbahn-Verlängerung in Littenweiler, ein Lückenschluss zwischen Fahnenbergplatz und Robert-Koch-Straße (Uni-Klinik) sowie eine Anbindung des neuen Stadtteils Dietenbach.

Zusätzlich soll das Busnetz sowohl in der Stadt Freiburg als auch, in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), in der Region ausgebaut und neue Linienführungen eingerichtet werden. Dabei wird auch eine Verbesserung der Anbindung der Freiburger Ortsteile angestrebt.



## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen



### Hinweise

- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes wird sehr begrüßt; als Gründe werden die bessere Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die besser Mobilität für Menschen mit körperlichen Einschränkungen genannt.
- Der Verlauf einiger Linien in der Stadt sei ineffizient und dadurch zu langsam gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Der Fokus sollte dennoch auf der Anbindung des Umlands liegen: denn dadurch werde die Attraktivität der Region gesteigert und der Wohnungsmarkt in Freiburg entlastet.
- In einigen Kommentaren wird hingegen eine zunehmende Gentrifizierung durch den Ausbau der aktuell geplanten Strecken befürchtet.
- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes dürfe nicht finanziell zu Lasten der heutigen ÖPNV-Nutzer\_innen gehen.
- Der Ausbau der Straßenbahnen wird grundsätzlich favorisiert. Der Busverkehr sei jedoch einfacher umzusetzen und sei wichtig für die Fein-Erschließung.

## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen



### Ideen

- Beim Ausbau des Netzes sollten Pendelstrecken und Gewerbegebiete besonders berücksichtigt werden.
- Die P+R-Stationen sollten mit schnellen und direkten Verbindungen angesteuert werden.
- Aus dem Umland in die Stadt sollten morgens Schnellbusse ohne zusätzliche Stopps verkehren.

## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge I



- Die Naherholungsgebiete sollten saisonabhängig besser angebunden werden. Im Winter müssten Notschrei und Feldberg über Skibusse erreichbar sein. Im Sommer müssten Wanderbusse zum Schwarzwald verkehren.
- Große Ablehnung wurde gegenüber der geplanten Waldrodung für die Straßenbahntrasse nach Dietenbach geäußert, nicht aber gegen die Straßenbahn an sich. Eine Linie nach Dietenbach könnte alternativ von der Paduaallee oder dem Rieselfeld aus geführt werden. Anstelle einer Straßenbahn sei auch eine Seilbahn denkbar.
- Die Netzerweiterung Europaplatz Hauptbahnhof-Unterführung könnte enorme Bedeutung für die Vernetzung bekommen, wenn sie in der Friedrichstraße abtauchen würde um in der Lehener Straße wieder hochzufahren: So könnte unter den Bahngleisen an den nördlichen Bahnsteigenden eine unterirdische Straßenbahn- und Bushaltestelle entstehen mit direkten Rolltreppen zu den wichtigsten Bahnsteigen.
- Auf der Bahnhofsachse und der Basler Straße sollten für die Linie 11 und die Regionalbusse Busspuren und Vorrangschaltungen eingerichtet werden.
- Zur Keidel-Therme sollte eine neue Linie vom Hauptbahnhof eingerichtet werden, um die Fahrzeit im Berufsverkehr zu verkürzen. Diese sollte auch die Basler Landstraße in St. Georgen bedienen.
- Die Anbindung des Bahnhofs St. Georgen in Richtung Schwarzwald ist insbesondere am Wochenende schlecht.
- St. Peter / St. Märgen sollte mit einer direkten Buslinie erreichbar sein.

## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen



### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge II

- Von Stegen zum Schwabentor sollte ein Schnellbus über Ebnet und Karthäuser verkehren. In Stegen müsse zudem ein „Park and Bike“ Parkplatz mit Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder gebaut werden.
- Ebenso sollte die Busverbindung zwischen Denzlingen und Hinterzarten und zwischen Denzlingen und Kirchzarten über St. Peter umstiegsfrei sein.
- In einem Vorschlag wird die Verlängerung der Linie 1 über Littenweiler und Kappel bis Kirchzarten empfohlen. Dem gegenüber wird genannt, dass eine Verlängerung nach Littenweiler nicht sinnvoll sei, da es bereits gute Busverbindungen und -anschlüsse gebe.
- Durch die Elsässerstraße sollte eine Straßenbahnlinie geplant werden, um die Linie 1 zu entlasten.
- Die Linie 2 sollte bis zur Talstation der Bergbahn weitergeführt werden.
- Die Linie 5 sollte bis zur Paduaallee geführt werden. Langfristig sollte sie an die Linie 4 nach Zähringen / Gundelfingen angeschlossen werden. In der Gegenrichtung sollte sie durch St. Georgen an Vauban angeschlossen werden.
- Die Straßenbahn aus St. Georgen / Haid sollte am Keidelbad vorbei nach Tiengen geführt und nach Vauban verlaufen.
- Entlang der Weststrandstraße sollte eine Straßenbahn von Vauban (Innsbrucker Straße) über St. Georgen Richtung Norden bis zur Gundelfinger Straße mit Anschluss an das Industriegebiet Nord geführt werden. Dabei müssten die Linien 1, 3 und 5 angeschlossen werden. Denkbar sei auch eine Weiterführung Richtung Gundelfingen und als Überlandstrecke (vgl. Günterstal) Richtung Denzlingen oder Waldkirch.

## Stadtbahn- und Busnetz ausbauen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge III

- Die Anbindung der Firmen im IG-Nord, die nicht an der Strecke Hermann-Misch-Straße, Tullastraße, Hans-Bunte-Straße liegen, sei schlecht und sollte verbessert werden.
- Weitere Tramausbauten: Gundelfingen, Mooswald, Merzhausen.
- In Kappel oder Kirchzarten sollte eine S-Bahn Station gebaut werden. Dadurch würde die Anbindung an den Hauptbahnhof wesentlich verbessert werden.
- Die S-Bahn zwischen Gottenheim und Hugstetten sollte zweigleisig ausgebaut werden, da sich aktuell Verspätungen einer Richtung auf die andere Richtung auswirken.
- Eine S-Bahn Verbindung von Bad Krozingen entlang des Tunibergs und Umkirch nach Hugstetten.
- In die Tuniberggemeinden sollte eine Straßenbahnverbindung eingerichtet werden. Zumindest müsse die Linie 4 bis St. Georgen und Haid verlängert werden.
- Die Direktverbindung vom Hexental zum Bahnhof sollte bestehen bleiben.
- Die Höllentalbahn sollte von Freiburg nach Neustadt zweigleisig ausgebaut werden. Am Pressehaus sollte ein Haltepunkt eingerichtet werden, an dem der Umstieg auf Straßenbahn und Bus, sowie die Nutzung von P&R-Parkplätzen möglich ist. Die gesamte Strecke muss winterfest sein.
- Eisenbahn: Rheintalbahn und folgende Nutzung der Güterbahn für Personenverkehr, Colmar, zweigleisige Strecken, Tuniberg.
- Ab Littenweiler Lassbergstraße sollte die Straßenbahn abgezweigt und durch die Schwarzwaldstraße und an den Sportanlagen vorbei über Ebnet bis Stegen verlängert werden.



## Park&Ride, Bike&Ride ausbauen



### Beschreibung

Die konsequente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wird immer wichtiger, um attraktive Alternativen zur Nutzung des Autos anbieten zu können. Dabei geht es auch darum, einen Umstieg auf Bus und Bahn möglichst nahe der Wohnquartiere zu ermöglichen, wenn diese nicht selbst über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen. Auch in der Region sollen Pkw-Fahrten möglichst frühzeitig auf die ÖPNV-Achsen verlagert werden. Für einen einfachen und attraktiven Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln sollen in Stadt und Region an geeigneten Stellen moderne „Mobilitätsdrehscheiben“ eingerichtet werden, an denen verschiedene Verkehrsmittel miteinander eng verknüpft werden.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg fördert gemeinsam mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) die Einrichtung von Mobilitätsdrehscheiben in Stadt und Region an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Stadtbahn, Bus). Dort werden Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Autos eingerichtet (B+R und P+R), Leihfahrzeuge angeboten, Informationen bereitgestellt und Servicestellen eingerichtet.

## Park&Ride, Bike&Ride ausbauen

### Hinweise

- Die Maßnahme wird als sehr wichtig für die Erreichbarkeit der Stadt für Menschen aus der Region sowie für Touristen eingeschätzt. Dabei sollte das Ziel sein, den Pkw-Verkehr in der Stadt zu reduzieren und das Umland besser an den ÖPNV anzuschließen.
- In einigen Kommentaren wird angemerkt, dass die Nutzung des P+R mit der ÖPNV-Einfahrt in die Stadt günstiger und bequemer sein sollte als das Parken in der Innenstadt. Dazu müssten auch Parkmöglichkeiten in der Stadt ab-, und in den Randbereichen aufgebaut werden. Die innerstädtischen Parkplätze sollten perspektivisch nur den Bewohner\_innen der Stadt zur Verfügung stehen.
- Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen als zu gering empfunden.
- Es wird gewünscht zu prüfen, wie Autofahrende an den Kosten des Ausbaus der P+R-Parkplätze beteiligt werden könnten. Eine Finanzierung mit öffentlichen Geldern wird nicht favorisiert.
- Park&Ride sollte nicht nur zur Anbindung der Innenstadt sondern auch zur Erreichung der Industriegebiete gedacht werden, da hier besonders viele Pendler\_innen hin verkehren.



## Park&Ride, Bike&Ride ausbauen

### Ideen

- Die P+R-Stationen sollten zu Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden, an denen auch Sharing-Angebote sowie Dienstleistungen, Toiletten und Einzelhandel angeboten werden.
- Die P+R-Stationen sollten sicher und attraktiv gestaltet werden, etwa durch eine intelligente Ausleuchtung.
- Anstelle von ebenerdigen Parkplätzen sollten mehrstöckige Parkhäuser gebaut werden.
- Ab den P+R-Stationen soll eine Express-Straßenbahn mit weniger Stopps verkehren.
- Für Fahrräder sollen sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, um Diebstähle zu unterbinden.
- Für die Nutzung der Parkplätze sollte eine Parkgebühr erhoben werden. Das Parkticket könnte mit einem ÖPNV-Ticket oder einer Frelo-Nutzung kombiniert werden.
- Um die Nutzung von Pendlerparkplätzen durch Lieferfahrzeuge zu verhindern, sollte die Zufahrt zu diesen beschränkt werden.
- Als Überdachung an den P+R- oder B+R-Stationen sollen Photovoltaikanlagen installiert werden. Sie könnten mit Lademöglichkeiten kombiniert werden.
- Als unterstützende Maßnahme soll eine City-Maut eingeführt werden. Für Anwohner\_innen könnte es eine bestimmte Zahl von freien Einfahrten geben.



## Park&Ride, Bike&Ride ausbauen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Das Parkhaus am Rotteckring sollte in ein Fahrrad-Parkhaus umgewidmet werden.
- An der Anschlussstelle Nord (Hochdorf) sollte die Parkfläche vergrößert und ein direkter Busanschluss hergestellt werden.
- Das P+R-Angebot im Bereich Messe / Gewerbegebiet Nord sollte ausgebaut werden.
- An der S-Bahn Station Littenweiler sollten die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vergrößert werden. Der Zugang zur Station muss verbessert werden. Dieser ist aktuell durch einen Zaun eingeschränkt.



## Fußverkehr fördern

### Beschreibung

Als umweltfreundlichste Fortbewegungsart wird dem Fußverkehr eine wichtige Rolle zuteil. Gemäß der Haushaltsbefragung von 2016 legen die Freiburger\_innen 29% aller Wege innerhalb der Stadt zu Fuß zurück.

#### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg fördert den Fußverkehr durch eine stärkere Berücksichtigung bei der Aufteilung der Verkehrsflächen. Einschränkungen der Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge werden nach und nach beseitigt und die Übersicht an Kreuzungen verbessert. Zudem spielt die Barrierefreiheit eine zentrale Rolle.



## Fußverkehr fördern

### Hinweise

- Viele Beiträge benennen die gesundheitlich förderliche Wirkung des Fußverkehrs und messen diesem eine hohe Bedeutung zu. So sollte dem Fußverkehr bei der Verkehrsplanung die höchste Priorität eingeräumt werden (dem motorisierten Verkehr hingegen die geringste Bedeutung).
- Als besonders wichtig wird eine ausreichende Breite der Gehwege benannt. Vor allem für ältere Personen mit Gehhilfen oder einer Begleitperson sei eine Mindestbreite erforderlich.
- Kombinierte Rad-/Fußwege werden oft als zu schmal oder zu gefährlich empfunden.
- Gehwege sollten nicht als reine Verbindungen, sondern auch als Aufenthaltsorte verstanden werden. Bei der Planung sollte daher auch der Aufenthaltsqualität eine große Bedeutung zukommen. Oftmals seien Gehwege jedoch blockiert, etwa durch Fahrräder, Verkehrsschilder, Mülltonnen oder E-Scooter.
- Um Menschen mit Demenz eine möglichst lange selbst bestimmte Lebensgestaltung zu ermöglichen, sei eine „transdisziplinäre Kooperation“ aller stadtgestaltenden Disziplinen notwendig.



## Fußverkehr fördern

### Ideen I

- Die Gehwege sollten durch eine ausreichende Breite, ausreichende Absenkungen und sichere Querungsmöglichkeiten alters- und behindertengerecht gestaltet werden. Insbesondere in den Wohngebieten seien breite Gehwege wichtig. An vielbefahrenen Straßen sei der Bau von Fußgängerinseln zur sicheren Querung notwendig.
- Rad- und Fußverkehre sollten baulich getrennt werden. Da, wo der Querschnitt für Geh- und Radweg zu schmal ist, sollte der Radverkehr auf die Straße geleitet werden.
- Das Queren von Straßen oder Kreuzen von Verkehrsknoten wird als kompliziert und zeitintensiv gegenüber dem Kfz-Verkehr empfunden. Daher sollten hier sichere und schnellere Lösungen gefunden werden. Eine Möglichkeit sei die Reduzierung der Fahrbahnbreite.
- An Einmündungen sollte dem Fußverkehr Vorrang bewährt werden.
- In Fußgängerzonen sollte das unerlaubte oder rücksichtslose Befahren mit Fahrrädern eingeschränkt oder konsequenter kontrolliert werden.
- Analog zu Fahrrad-Vorrang-Routen sollten solche Routen auch für den Fußverkehr eingerichtet werden.
- In allen Stadtteilen sollten mehr Fußgängerzonen eingerichtet werden.



## Fußverkehr fördern

### Ideen II

- Das Parken auf Gehwegen mit Fahrrädern, E-Scootern oder Kfz sowie das Blockieren mit Schildern oder Mülltonnen sollte konsequenter geahndet werden. Herrenlose Fahrräder sollten entfernt werden.
- Um unbeabsichtigtes Falschparken zu verhindern, sei eine Aufklärungskampagne notwendig. Insbesondere müsse darüber aufgeklärt werden, in welchen Fällen Kraftfahrer\_innen nicht auf dem Gehweg parken dürfen.
- Es sollten Flächen für alle Arten von Abstellmöglichkeiten abseits der Gehwege geschaffen werden; auch vom Parkraum für den Pkw.
- Für E-Scooter sollte von den Betreibern eine Parkgebühr genommen werden. Falsch abgestellte E-Scooter sollten ein „Knöllchen“ erhalten.
- Die Ampelschaltungen sollten fußgängerfreundlicher gestaltet werden. An Schulen könnten intelligente Steuerungen zu Stoßzeiten länger Grün zeigen.
- Fußgängerampeln sollten in Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen umgewandelt werden.
- An Haltestellen sollte dem Radverkehr mit Zebrastreifen oder anderen geeigneten Verkehrszeichen der Vorrang des Fußverkehrs signalisiert werden.
- In sinnvollen Abständen, etwa aller 500 m, sollte es Sitzgelegenheiten entlang der Fußwege geben.
- Wohngebiete sollen durch mehr Spielstraßen kindergerecht gestaltet werden.



## Fußverkehr fördern

### Ideen III

- Die Beleuchtung von Gehwegen sollte intelligent und energiesparsam ausgelegt werden, zum Beispiel durch den Einsatz von LED und Bewegungssensoren.
- Um Personen zum Zufußgehen zu bewegen, müssten Anreize zum Abschaffen des eigenen Pkw geschaffen werden. Zum Beispiel könnte die Geschwindigkeit für den Straßenverkehr reduziert werden.
- Kopfsteinpflaster sollte rollstuhl-, rollator- und kinderwagengerecht umgestaltet werden.
- Anstelle von Asphalt sollten Fußwege und Plätze auch mit barfuß- und naturfreundlichen Oberflächen geplant und gebaut werden.



## Fußverkehr fördern

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge I

- Diese Ampelschaltungen sollte überprüft und an die Bedürfnisse der Fußgänger\_innen angepasst werden: Heiligkeit / Mathildenstraße; Berliner Allee / Breisacher Straße
- Dietenbach sollte als Shared Space gebaut werden.
- Von Gutleutmatten/Haslach sollte ein schöner Fußweg in die Innenstadt gebaut werden.
- Am Bischofskreuz sollten die Parkkontrollen intensiviert werden.
- Das Befahren von Theater/Synagogenplatz mit Kraftfahrzeugen müsse verhindert werden.
- Der Fußweg vom Hauptbahnhof zur Innenstadt sei barrierefrei umzugestalten. Dazu müssten die B3 und die Gleisanlagen überdacht werden.
- Vom Eschholzpark über den Stühlinger Kirchplatz bis zum Platz der alten Synagoge sollte eine „grüne Lunge“ eingerichtet werden.
- Der FR2 Radweg sollte an der Dreisambrücke und Badenweilerstraße für Fußgänger\_innen sicherer gestaltet werden. Unter anderem sollte die erlaubte Höchstgeschwindigkeit des Radverkehrs reduziert werden.



## Fußverkehr fördern

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge II

- Die Eisenbahnstraße sollte fußgängerfreundlich umgestaltet werden. Eventuell sei die Ausführung als Fußgängerzone mit Anliegerverkehr sinnvoll.
- Der Radverkehr in der Herrenstraße sollte auf den bald umgebauten Ring geleitet werden. Die Herrenstraße könne dann als Fußgängerzone oder Shared Space eingerichtet werden.
- In der Steinalde, Ebnet müsse der Gehweg an den oftmals engen Stellen verbreitert werden. Dabei müsse es auch möglich werden, dass dieser von Kindern mit dem Fahrrad befahren werden kann.
- An den Haltestellen Hauptstraße und Stadttheater Richtung Siegesdenkmal/Rieselfeld seien Maßnahmen zur Erhöhung der Fußgängersicherheit gegenüber dem Radverkehr notwendig.
- An der Berliner Allee / Sundguallee sollte die Führung des Rad- und Fußverkehrs ebenerdig umgestaltet werden.



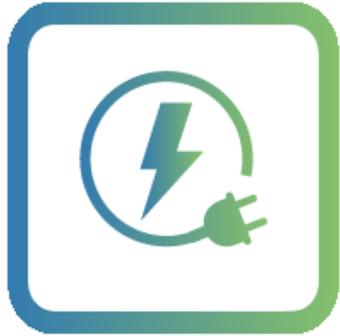
## Mehr Lademöglichkeiten schaffen

### Beschreibung

Das Umstellen der Kfz-Flotte auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebstechnologien (wie elektrisch angetriebene und dadurch potenziell CO<sub>2</sub>-neutral angetriebene Fahrzeuge) ist ein wichtiger Baustein zur Klimaneutralität.

### Vorschlag:

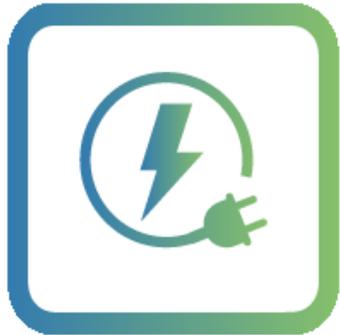
Um dem erwarteten, vom Bund geförderten Anstieg von elektrisch betriebenen Pkw gerecht zu werden, unterstützt die Stadt Freiburg private Anbieter beim Aufbau von Ladesäulen im öffentlichen Raum. Konkret bedeutet das, dass sowohl einzelne Ladepunkte als auch gebündelte Stationen mit mehreren Ladepunkten gebaut werden sollen.



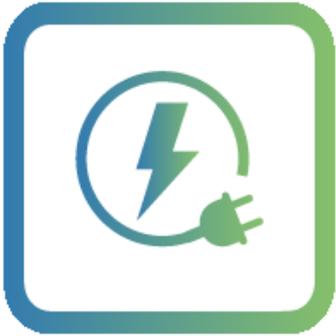
## Mehr Lademöglichkeiten schaffen

### Hinweise

- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sei aus Sicht einiger Personen nicht vereinbar mit dem Ziel, den Kfz-Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Andere Personen begrüßen hingegen die E-Mobilität und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Die finanzielle Beteiligung der Stadt an privater Ladeinfrastruktur wird insgesamt eher kritisch gesehen. In diesem Zusammenhang wird auch die generelle Förderung von (Plug-in-)Hybriden kritisiert.
- Beim Ausbau von Lademöglichkeiten sollten auch elektrisch angetriebene Fahrräder berücksichtigt werden, insbesondere mit Blick auf den Flächen- und Energieverbrauch.
- Der Aufbau von Ladesäulen dürfe nicht zu einer Einschränkung des Fußverkehrs führen, etwa durch Ladesäulen auf Gehwegen.
- Wenn Pkw aus der Stadt ferngehalten werden sollten, dürfe man Lademöglichkeiten nur an P&R-Stationen anbieten. In Wohngebieten dürfe es lediglich Schnellladesäulen geben.
- In einigen Kommentaren wurde darauf hingewiesen, dass eine Fokussierung auf die Elektromobilität nicht ausreiche. Zum einen seien auch Verhaltensveränderungen erforderlich; zum anderen seien auch andere/ergänzende Technologien wie Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe zu berücksichtigen.



## Mehr Lademöglichkeiten schaffen



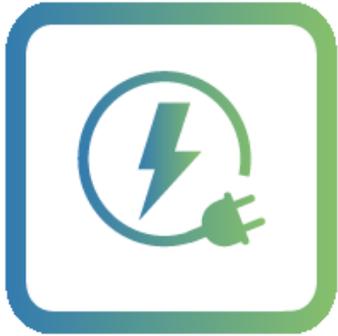
### Ideen

- Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder sollte erweitert werden. Beispielsweise sollten Lademöglichkeiten an P+R bzw. B+R-Stellen geschaffen werden.
- Ladesäulen sollten insbesondere an Carsharing-Stationen ausgebaut werden, damit die Carsharing-Flotte auf E-Fahrzeuge umgestellt werden kann.
- Transportunternehmen, Handwerksbetriebe und Taxistände sollten an die Ladeinfrastruktur angeschlossen werden.
- An Schnellladesäulen sollte es die Möglichkeit zur batterieschonenden Ladung geben.
- Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb könnten Strom an Ladeanlagen ins Netz einspeisen.

## Mehr Lademöglichkeiten schaffen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Eine Strom- oder Wasserstofftankstelle in Dietenbach.
- In jedem Quartier sollte es mindestens eine Schnellladestation geben.



## VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

### Beschreibung

Buslinien sind eine wichtige Ergänzung zum Stadtbahnnetz und binden die Stadtgebiete an den öffentlichen Nahverkehr an, die weiter entfernt von Stadtbahnhaltestellen liegen. Die Busse fahren im Stadtgebiet an einem Tag etwa genauso viele Kilometer wie die Stadtbahnen, werden aber aktuell noch überwiegend mit Dieselmotor betrieben.

#### Vorschlag :

Aufbauend auf ersten guten Erfahrungen mit Elektro-Bussen stellt die VAG ihre Busflotte bis 2030 schrittweise von Verbrenner- auf Elektro-Fahrzeuge um. Neben der Beschaffung von Elektro-Bussen ist es erforderlich, auch ein Ladedepot sowie eine Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof und im Streckennetz der VAG aufzubauen.



## VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

### Hinweise

- Die Maßnahme wird grundsätzlich positiv bewertet. Zur Verbesserung des Mobilitätsangebots seien aber viele weitere Maßnahmen erforderlich, die in Anbetracht begrenzter Investitionsmittel Priorität haben sollten.
- Die Busflotte wird zum Teil als veraltet wahrgenommen.
- Die Lärminderung sei ein unbestreitbarer Vorteil der Elektrifizierung, der zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt führe.
- Mit der Maßnahme werden auch große Chancen verbunden. So könnte bei der Flottenerneuerung eine Anschaffung vieler kleinerer Bussen erfolgen, die mit einem höheren Takt fahren oder abgelegene Orte bedienen können.
- Bei größeren Bussen bestehen unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Effizienz und Umweltbilanz von rein batterieelektrischen Antrieben und dem Wasserstoff/Brennstoffzellen-Antrieb. Die Studienlage müsse hierzu noch geklärt werden.
- Vor einer großflächigen Umstellung des Antriebssystem sollte der Gesamtnutzen in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Einsparungen bewertet werden. Außerdem müsse bei der Beschaffung von neuen, elektrifizierten Fahrzeugen die Herkunft und die Abbaubedingungen der verwendeten Rohstoffe geprüft werden.



## VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

### Ideen

- Auch andere Betriebsfahrzeuge sollten elektrifiziert werden.
- Busse sollen nur noch gegen Elektrobusse ausgetauscht werden.
- Es sollten kleinere Busse angeschafft werden, die jedoch mit einer höheren Taktfrequenz verkehren sollen.
- Es sollten fahrerlose Busse angeschafft werden.
- Die Dächer der VAG (Betriebsgebäude, Haltestellen, Bahnhof, ...) sollten mit Photovoltaikanlagen zur Stromgewinnung für die Busse ausgestattet werden.



## VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Die Linie 10 soll wieder die Hofackerstraße bedienen, wenn dabei Elektrobusse eingesetzt werden.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Beschreibung

Wenn mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen wollen und sollen, muss das Bus- und Bahn-Angebot erweitert und an die künftigen Kapazitäts- und Qualitätsansprüche angepasst werden.

Vorschlag :

Die Stadt Freiburg unterstützt die Umsetzung dichter Fahrplankonzepte, größerer Fahrzeug-Kapazitäten, direkterer Linienführungen sowie eine bessere Abstimmung der verschiedenen ÖPNV-Angebote untereinander – sowohl in der Stadt als auch, in Zusammenarbeit mit den dort verantwortlichen Stellen, im Umland.

Auch eine Ausweitung und Weiterentwicklung neuer, flexiblerer Formen des ÖPNV soll erfolgen. Bedarfsverkehre mit Haustür-naher Bedienung werden weiter individualisiert, digitalisiert und die Buchung solcher Angebote einfacher gemacht.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Hinweise

- Der weitere Ausbau des ÖPNV wird vollumfänglich begrüßt. Insbesondere gegenüber dem Pkw müsse der ÖPNV an Attraktivität gewinnen. Dazu wird vorgeschlagen, die Investitionen in den ÖPNV zu erhöhen (dies ggfs. auch durch die Umwidmung von anderen Projekten).
- In dem Innenstadtbereich sei der ÖPNV bereits sehr gut. Eine Ausweitung des Angebots sowie eine Takterhöhung wird vor allem zum Anschluss des Umlands als erforderlich angesehen.
- Ein wesentlicher Hinderungsgrund zur Nutzung des ÖPNV seien die teilweisen schlechten und unzuverlässigen Anschlüsse. Eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen seien wünschenswert (insbesondere zu Tages-Randzeiten).
- Große Erwartung zum Ausbau des ÖPNV (vor allem im ländlichen Raum) bestehen in der Entwicklung flexibler Bedienformen.
- Hinsichtlich der Qualität des ÖPNV besteht der Eindruck, dass die besonderen Anforderungen von Menschen mit eingeschränkten Sinnen oder Behinderung noch nicht ausreichend berücksichtigt seien und das Personal stärker sensibilisiert werden könne. Auch seien bei weitem noch nicht alle Haltestellen barrierefrei.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Ideen I

- Regionalbuslinien sollten direkt in die Freiburger Innenstadt fahren.
- Pendler\_innen sollten durch attraktive Angebote zur Nutzung des ÖPNV angeregt werden, um zugleich den eigenen Pkw unattraktiver scheinen zu lassen. Zum Beispiel könnten in den Hauptverkehrszeiten Expressbusse eingesetzt werden.
- Es sollten auch grenzüberschreitende Pendelverkehre von/nach Frankreich besser mit dem ÖPNV möglich werden.
- Innerhalb Freiburgs sollten einige innerstädtischen Verbindungen direkter und damit schneller verlaufen.
- Ringverkehre um Freiburg könnten die Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt reduzieren.
- Vorgeschlagen wird ein ÖPNV-Freizeit-Konzept, um Pkw-Fahrten in die Regionen durch den Schienenverkehr oder Regionalbusse zu ersetzen.
- Der ländliche Raum sollte durch Rufbus-Systeme erschlossen werden. So wird vorgeschlagen, dass der Weg zur nächsten Haltestelle nicht länger als zehn Gehminuten betragen sollte. Ist er länger, sollte eine flexible Bedienform angeboten werden.
- Aus dem Umland könnten regelmäßig Kleinbusse für Einkaufs-Touren nach Freiburg fahren um die vielen individuellen Fahrten zu ersetzen.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Ideen II

- Die Planung der Rheintalbahn sollte in den KMP aufgenommen werden.
- Die Attraktivität von Bussen könne durch die Gestaltung des Innenraums nach Vorbild eines Wohnzimmers erhöht werden.
- An den S-Bahnhöfen sollten Monitore besser über die Anschlüsse informieren.
- Die Attraktivität des ÖPNV könnte durch ein Rauchverbot an Haltestellen erhöht werden.
- In den Urbos-Straßenbahnen sollte es mehr Platz zum Durchgehen geben.
- In Straßenbahnen sollte aus Sicht einiger Kommentare die Fahrradmitnahme ermöglicht werden, etwa in einem zusätzlichen Wagen. Alternativ zumindest in Tagesrandzeiten.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge I

- Von und zu den Tuniberg Gemeinden sollten das Angebot und der Takt verbessert werden. Vorgeschlagen wird etwa ein Express-Bus, der auch am Wochenende für die Ausflügler verkehren sollte.
- Einrichtung einer S-Bahnlinie von Bad Krozingen entlang des Tunibergs und Umkirch nach Hugstetten.
- Eine bessere ÖPNV-Verbindung in den Schwarzwald, zum Beispiel eine Busverbindung nach Stollenbach. Am Wochenende sollten zudem mehr Busse in Richtung Schauinsland und Feldberg verkehren.
- Die Anschlusszeit von Freiburg nach Feldberg am Titisee sollte verkürzt werden.
- Eine Busverbindung von Wiehre nach Schauinsland und Notschrei.
- Zwischen Hauptbahnhof und Keide-Therme sollte eine direkte Buslinie eingerichtet werden.
- Die Busse auf dem Hexental sollten ab der Stadtgrenze bis zum Hauptbahnhof als Expressbusse verkehren.
- Die Höllentalbahn sollte um ein zweites Gleis erweitert werden.
- Von der Hornusstraße sollte eine Busverbindung ins Industriegebiet eingerichtet werden.
- Die Breisgau S-Bahn müsse zuverlässiger werden, insbesondere Richtung Breisach. Weitere geplante, aber noch nicht umgesetzte Teile der Breisgau S-Bahn sollten realisiert werden, wie beispielsweise die Haltepunkte Pressehaus, Stadthalle und Kappel an der Höllentalbahn.



## ÖPNV-Angebote ausweiten

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge II

- Die Linienführung der Straßenbahn 3 und 4 sollte überprüft werden, da diese unnötige Umstiege und Umwege beinhalte. Ein Tausch der Strecken könne eine Verbesserung schaffen.
- Die Linie 5 sollte bis zur Wendeschleife Padua Allee geführt werden, um sie an die Linie 1 anzuknüpfen.
- Eine Buslinie um die Innenstadt entlang Kronenbrücke, Schwabentor, Fahnenbergplatz und Hauptbahnhof sollte eingerichtet, oder vorhandene Linien entsprechend angepasst werden.
- Firmen, die an der Strecke Hermann-Misch-Straße, Tullastraße und Hans-Bunte-Straße liegen, müssten direkter und mit einer höheren Taktung erreicht werden können.
- Die Buslinie 7212 sollte auch die Haltestelle Elsässer Straße bedienen.
- Der Takt der Linie 7215 von Kirchzarten nach Todtnau sollte an Samstagen auf einen Halbstundentakt erhöht werden.
- Der Hauptbahnhof sollte mit einer zweiten Ebene („Deckel“) versehen werden, auf dem Fußgänger\_innen schneller und bequemer zwischen den Gleisen sowie zu Straßenbahn und Bus wechseln können.
- Ab Fahrplanwechsel Dezember 2022 bis die Stadtbahn St. Georgen fährt soll der Bus im 7,5 Minutentakt wie eine Straßenbahn verkehren.
- Bei der Buslinie 17 und den S-Bahnlinien 1 und 11 müsse die Anschlussqualität verbessert werden.



## Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote

### Beschreibung

Um klimaschonende Mobilität attraktiver und einfacher zu gestalten, wurden in den letzten Jahren verschiedene Mobilitätsangebote des „Umweltverbundes“, also ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, sowie moderne Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing) miteinander vernetzt und es ist, z.B. in den Apps von VAG und RVF, eine gemeinsame Auskunft über die Fahrmöglichkeiten und Alternativen mit all diesen Verkehrsmitteln ermöglicht worden. Ein weiterer Schritt ist, neben einer umfassenden verkehrsmittelübergreifenden Information für Stadt und Region, auch gemeinsame Tarif-Angebote für alle Verkehrsmittel zu entwickeln.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg und die VAG streben an, bis 2030 ein umfassendes integriertes und einfach zugängliches verkehrsmittelübergreifendes Informations- und Buchungsangebot einzurichten. Auch die Entwicklung gemeinsamer Tarifangebote unterschiedlicher Verkehrsmittel und Anbieter sowie von attraktiven „Mobilitäts-Paketen“ wird unterstützt.



## Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote

### Hinweise

- Die bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote sowie die Vereinfachung der Tarife wird breit unterstützt. Dabei wird jedoch darauf hingewiesen, dass alle Angebote auch ohne Smartphone (anonym) zu nutzen sein sollten.
- Als besonders wichtig wird eine bessere Information über die Vernetzung der Mobilitätsangebote benannt. Die VAG-App genüge diesen Ansprüchen bisher nicht. Fahrten in Nachbarverbünde außerhalb des bw-Tarifs seien zudem bislang zu kompliziert.
- Viele Teilnehmende schlagen einen günstigen (bis kostenlosen) ÖPNV vor. Zugleich sind viele Personen bereit, für einen guten ÖPNV einen angemessenen Betrag zu bezahlen. Zeitkarten seien bereits attraktiv, das Angebot für Spontanfahrer\_innen sei aber zu teuer. Das P+R-Angebot zur Vernetzung mit dem Pkw sei ausbaufähig.



## Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote



### Ideen

- Es sollten mehr und attraktivere Ticketangebote geben: Angesprochen werden z.B. das Wochenend- oder Mehrtages-Ticket, das X-Fahrten-Ticket und das 365 €-Ticket (ggfs. für Geringverdienende und Auszubildende). Weitere Vorschläge empfehlen einen kostenlosen bzw. fahrscheinfreien ÖPNV, etwa durch das steuer- oder umlagefinanzierte „solidarische Jahresticket“ (Mobilitätspass). Als zusätzlichen Anreiz könnte das kostenlose Ticket auch nur Haushalten ohne ein angemeldetes Fahrzeug zu erkannt werden. Zudem wird die Beteiligung Freiburgs an der KONUS-Karte vorgeschlagen.
- Damit der eigene Pkw weniger attraktiv ist, sollte es mehr Ticket- bzw. Mitnahmeoptionen für Familien und kleine Gruppen geben. Aus dem gleichen Grund sollten Hotelgäste kostenlos den ÖPNV nutzen können. Senioren könnten bei Abgabe ihres Führerscheins eine ÖPNV-Karte bekommen.
- Für Pendler\_innen sollte es ein Winter-Abo für den ÖPNV geben. Auf diese Weise werde im Winter statt des Pkw der ÖPNV genutzt, wenn es zu kalt/nass für das Fahrrad sei.
- Für Mitarbeiter\_innen in städtischen Einrichtungen sollten ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket eingeführt werden, während die Stadt ihnen das Pendeln mit dem Pkw erschweren sollte.

## Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote

### Ideen II

- Um den ÖPNV attraktiver zu machen, wird eine bessere Orientierung bei der Routen- und Ticketauswahl empfohlen. Dazu wird eine App benannt, die alle Mobilitätsoptionen in der Stadt umfasst. Die App sollte verschiedene Möglichkeiten darstellen, um ans Ziel zu gelangen. Für eine einfache, digitale Tarifstrukturen wird auf die Fairtiq-App verwiesen, bei der für gefahrene Strecken immer das günstigste Ticket berechnet wird.
- Als weitere Maßnahmen mit Preismechanismus werden der Mobilitätspass sowie die City Maut vorgeschlagen, die bislang nicht im KMP nicht berücksichtigt seien.
- Veranstalter sollten dazu motiviert werden, Kooperationen mit der VAG einzugehen, damit Eintrittskarten zu Museum, Theater etc. auch die ÖPNV-Nutzung beinhalten.



## Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- keine



## Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

### Beschreibung

Das Mobilitätsverhalten hängt von Gewohnheiten und Einstellungen ab. Diese unterscheiden sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land, Freiburg ist im Sinne einer klimaschonenden Mobilität deutschlandweit bereits weit vorne. Städte aus den Niederlanden und Dänemark zeigen aber, dass eine noch umweltfreundlichere Mobilitätskultur mit mehr ÖPNV und mehr Rad- und Fußverkehr möglich ist, verbunden mit einer sehr hohen Lebensqualität sowie vielen attraktiven Räumen und Plätzen in der Stadt.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg baut zusammen mit der VAG die Aktivitäten zur Kommunikation klimaschonender Verkehrsangebote sowie zur Mobilitätsberatung von Einwohner\_innen und Betrieben aus. Das eingeführte „Stadt-Starter-Paket“, das Freiburger Neubürger\_innen viele hilfreiche Informationen rund um alle Mobilitätsformen und das „MobilSiegel“ (dieses zeichnen Unternehmen aus, die Mobilität rund um das Unternehmen klimafreundlich gestalten) werden fortgeführt und ausgebaut. In neuen Wohngebieten erfolgt eine aktive Kommunikation der dortigen Mobilitätskonzepte. Durch eine Image-Kampagne zur Fahrradbenutzung sollen weitere Potenziale für dieses CO2-freie und „sportliche“ Verkehrsmittel erschlossen werden.



## Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

### Hinweise

- Die Mobilitätsberatung bei der VAG sei gut gedacht und werde ernsthaft angegangen.
- Die Stadt sollte bei der Mobilitätsberatung zukünftig eine stärkere Rolle und Sichtbarkeit einnehmen.
- Im Rahmen der Mobilitätsberatung müsse auf das Ablegen alter Gewohnheitsmuster und auf die Veränderung des Verhaltens abgezielt werden.
- Zur Mobilitätsberatung gehöre auch die Vermittlung der StVO.
- Bei der Beratung sowie bei der Entwicklung von Maßnahmen zur vereinfachten Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind Menschen mit Einschränkungen sowie unsere alternde Gesellschaft zu beachten.



## Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

### Ideen I

- Neubürger\_innen sollten so früh wie möglich über nachhaltige Mobilitätsangebote informiert werden.
- Durch die Förderung von Mobilitätsvereinen in den Stadtteilen (alternativ über ein (digitales) Mobilitätsnetzwerk) könnten sich Bürger\_innen gegenseitig zur klimafreundlichen Mobilität beraten sowie Räumlichkeiten und Fahrzeuge/Geräte teilen.
- Die Beratung von Betrieben durch die Stadt und die VAG sollte noch proaktiver erfolgen.
- Im ÖPNV sollten leicht lesbare Hinweise an Haltestellen angebracht werden, um die Nutzung einfacher zu machen; auch die Fahrer\_innen könnten besser geschult werden.
- Um den Radverkehr zu stärken, sollten Straßenkarten für die Radinfrastruktur erstellt werden. Diese sollten vielfältige Informationen zu Abstellmöglichkeiten, Reparatur, der Streckencharakteristik usw. enthalten. Diese Karte könnte in Papierform oder per App bereitgestellt werden.
- Eine Mobilitäts-App, die alle Angebote umfasst und abrechnet kann zur Vereinfachung der Nutzung nachhaltiger Mobilität beitragen.
- Durch die Entwicklung eines Mobilitäts-Dashboards (wie etwa in Aachen) könnten alle relevanten Mobilitätsdaten der Stadt (z.B. Standorte und Status von Ladestationen, Parkhäusern, Sharing-Angebote, Fahrpläne, Baustellen, Staus, Radzählstellen, Luftmessstellen) gebündelt werden.



## Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

### Ideen II

- Es sollten regelmäßige Infoveranstaltungen zu nachhaltiger Mobilität angeboten werden. Veranstaltungen in der Stadt (z.B. Car-Sharing Events, autofreie Zonen) könnten die Mobilitätswende in besonderer Weise veranschaulichen.
- Mobilitätsbildung müsse bereits im Schulunterricht stattfinden und unter Einbeziehung der Eltern auch den Schulweg umfassen („Laufgemeinschaften statt „Elterntaxis“; Schulhaltestellen für den ÖPNV).
- Eine Informations-Kampagne könnte die stetigen Entwicklungen im Mobilitätsbereich aufzeigen und zur Verhaltensänderung anregen; auch die Regelkunde (StVO) könnte Teil davon sein.
- Die Angebote der Bahn, insbesondere zum Gepäcktransport, sollten durch die Stadt kommuniziert werden.
- Die Bürger\_innen sollten über die Kosten eines privaten Pkws aufgeklärt werden. Dazu sollen auch die Kosten anderer Mobilitätsformen gegenübergestellt werden.
- Familien sollten über Fördermöglichkeiten bei der Anschaffung von Lastenräder oder Fahrradanhängern informiert werden.
- Die Stadt und die VAG sollten mit gutem Beispiel vorangehen und vermehrt (Lasten-)Räder statt Pkw nutzen.
- Eine städtische Kampagne könnte für eine neue Mobilitätskultur sowie die gegenseitige Rücksichtnahme werben und regelmäßig auf ihren Erfolg hin überprüft werden.



## Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Die Stadt sollte mehr, genauere und aktuelle Informationen zum Ausbau des Dreisamradweges bereitstellen.



## Carsharing-Angebote erweitern

### Beschreibung

In Freiburg gibt es ein sehr gutes Carsharing-Angebot mit über 300 Fahrzeugen an über 100 Stationen. Dieses gute Angebot ist wichtig, um auch ohne privaten Autobesitz alle Mobilitätsoptionen zu haben.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg setzt sich für die weitere Verbesserung des Carsharing-Angebots ein und wird dessen quantitativen sowie qualitativen Ausbau aktiv unterstützen. Zudem sollen hauptsächlich emissionsfrei betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen.



## Carsharing-Angebote erweitern



### Hinweise

- Ein gut ausgebautes Carsharing kann zu weniger Fahrzeugen in Freiburg führen und damit wesentlich zur Reduktion des Flächendrucks beitragen. Dazu müsse das Angebot aber überzeugen (hinsichtlich des Umfangs und der Verfügbarkeit) und auch der eigene Pkw unattraktiver werden.
- Für einige Teilnehmende müsse der ökologische Nutzen des Carsharings noch überzeugender sein. Tatsächlich sprechen nur wenige Teilnehmende explizit von E-Carsharing.
- Vielmals wird das Carsharing als Übergangslösung bis zu einem besseren Ausbau des ÖPNV und Fahrradverkehrs gesehen. Für Dienstleister mit einem hohen, flexiblen Mobilitätsbedarf sei das Carsharing noch nicht umfassend genug.
- Es sollte sich beim Car Sharing möglichst um kleine und elektrische Fahrzeuge handeln. Dazu müsse gerade das E-Car Sharing für die Kunden preislich attraktiv sein. Viele Tarife seien noch zu unattraktiv.
- Stationslose Angebote werden von vielen Teilnehmenden bevorzugt.

## Carsharing-Angebote erweitern



### Ideen

- Deutliche Vergrößerung der Carsharing Flotten zur Sicherstellung des verlässlichen Zugangs.
- Schaffung von Anreizen zur Ausweitung des Carsharings auch in die Umlandgemeinden.
- Erweiterung des Angebots auch um Fahrzeuge mit viel Staufäche oder zum Transport von Kleingruppen.
- Erleichterter Zugang für Touristen, damit diese vermehrt mit der Bahn anreisen und vor Ort mobil sind.
- Verstärkte Flexibilisierung hinsichtlich der Abholung und Rückgabe an unterschiedlichen Stationen.
- Zusammenarbeit der beiden in Freiburg aktiven Anbieter zur Attraktivitätssteigerung für die Kunden.
- Angebot von Tarifen ohne Grundgebühr, welche zu einer Mehrnutzung anregen.
- Einbindung der kommunalen Fahrzeuge (in Standzeiten) in das Carsharing.
- Verpflichtung zur Bereitstellung von Carsharing Stellplätzen in Tiefgaragen ab einer gewissen Größe.
- Bessere Kommunikation hinsichtlich der unterschiedlichen Tarife für verschiedene Nutzungsintensitäten.
- Flexible Carsharing-Modelle für Teilorte, indem das Mietfahrzeug zu bestimmten Zeiten ausschließlich zum Pendeln und in der Zwischenzeit im Stadtverkehr zur Verfügung steht.

## Carsharing-Angebote erweitern

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Ebingen, Au und andere umliegende Kommunen in das Bediengebiet des Carsharing integrieren.



## Zweirad-Sharing-Angebote erweitern



### Beschreibung

Ob Frelö, E-Scooter oder E-Motorroller: das Sharing-Angebot von verschiedenen Fahrrädern und anderen Zweirädern hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert. Diese flexiblen Fortbewegungsformen sind eine gute Ergänzung für das umweltfreundliche und klimaschonende Verkehrsmittelanangebot.

### Vorschlag :

Die Stadt und die VAG unterstützen diese innovativen Fahrrad- und Zweirad-Sharing-Angebote, indem sie weiter aktiv Kooperationen mit Anbietern eingehen und hierfür Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen.

## Zweirad-Sharing-Angebote erweitern



### Hinweise

- Das Zweirad-Sharing (insbesondere Frelö) wird überwiegend als sehr wichtig und förderungswürdig betrachtet. Zugleich sei der Anteil an Menschen mit eigenem Fahrrad in Freiburg aber auch sehr hoch.
- Ein besonderer Mehrwert des Zweirad-Sharings liege in der Kombination mit dem ÖPNV sowie darin, ohne Fahrpläne und Abhängigkeiten von anderen Menschen mobil zu sein.
- Die Zweirad-Angebote sollten nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen; insbesondere falsch abgestellt Fahrzeuge (aktuell vor allem E-Scooter) seien eine Behinderung.
- Bei der Förderung des Zweirad-Sharings müsse die Flächenkonkurrenz jeweils gut abgewogen werden.
- Leider seien die Zweirad-Sharing-Angebote (Frelös und E-Scooter) oft defekt und damit manchmal zu wenig zuverlässig.

## Zweirad-Sharing-Angebote erweitern



### Ideen

- Ausweitung des Angebots von Frelò: Stationen auch in Außenquartieren und Umlandgemeinden.
- Ergänzung des Angebots um Lastenräder und E-Bikes, die in jedem Stadtteil zur Verfügung stehen und am besten auch vorab gebucht werden können sollen.
- Berücksichtigung und Stärkung auch von S-Pedelec Sharing und Moped Sharing.
- Stärkung der Kombinationsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr; z.B. durch bessere digitale Schnittstellen und Tickets sowie durch Sharing Stationen an Park&Ride Stationen mit guten Wegen in die Stadt.
- Definition und Bereitstellung von Abstell-Zonen für eine konfliktfreie Nutzung.
- Der kostenfreie Verleih von LastenVelo sei noch zu wenigen Bürger\_innen bekannt und sollte besser kommuniziert werden.

## Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Frelu-Station an der Haltestelle am Lindenwäldle.



## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

### Beschreibung

Derzeit ist es in weiten Teilen des Stadtgebiets üblich, den privaten Pkw kostenfrei im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können. Der öffentliche Raum wird jedoch – gerade in den dicht bebauten Stadtgebieten – immer knapper und wertvoller, weswegen die Inanspruchnahme öffentlicher Flächen durch das Parken (den sogenannten ruhenden Verkehr) reduziert werden soll. Somit können in stärkerem Maß auch andere Nutzungen des Stadt- und Straßenraumes ermöglicht werden.

### Vorschlag:

Das heute in vielen Bereichen kostenfreie Parken im öffentlichen Raum, zum Teil auch auf den Gehwegen, wird im dicht besiedelten Stadtgebiet reduziert sowie ein angemessener Preis erhoben. Um den Bedürfnissen der Bewohner\_innen entsprechender Quartiere dennoch gerecht zu werden, wird das Bewohnerparken ausgeweitet. Hierbei werden die Belange von Gewerbetreibenden berücksichtigt. Die Stadt Freiburg sieht im Stadt- und Straßenraum verstärkt Nutzungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Begrünungen/Bepflanzungen vor.



## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen



### Hinweise

- Die Maßnahme wurde umfassend kommentiert und dabei insgesamt sehr positiv eingeschätzt.
- Ein Großteil der Teilnehmenden befürwortet es, wenn durch die Reduzierung von Parkraum ein attraktiverer Aufenthaltsraum mit besseren Sichtachsen geschaffen wird. Viele Teilnehmende sind zudem der Ansicht, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter gefördert und einen Teil seiner Privilegien abgeben sollte.
- Weiterhin wird angeführt, dass die Parkgebühren zu gering seien. Die Anhebung von Parkgebühren sollte aber maßvoll erfolgen, um den Bürger\_innen die Möglichkeit zur Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens zu geben.
- Auch die Reduzierung des Parkraums sollte laut einiger Kommentare stetig aber klar planbar erfolgen. In anderen Kommentaren wird darauf hingewiesen, dass zunächst der ÖPNV ausgebaut werden sollte.
- Bei einer Verringerung der Parkmöglichkeiten wird teilweise befürchtet, dass Menschen aus dem Umland nicht mehr in die Stadt kommen. Dadurch sei der Einzelhandel im Stadtbereich beeinträchtigt. Dem steht die Auffassung gegenüber, dass viele Parkhäuser bislang nicht ausgelastet seien.
- Von einigen Personen wird zudem befürchtet, dass Personen, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen seien, zu stark benachteiligt und belastet werden. Die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer\_innen stünden demnach zu stark im Vordergrund.
- Bei der Neuordnung oder -planung von Parkraum sollten die Bedürfnisse spezifischer Gruppen (Anwohner\_innen, Dienstleistende/Handwerk, Menschen mit Behinderung, Pendler\_innen) aus Sicht einiger Teilnehmenden besonders berücksichtigt werden.

## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen



### Ideen I

- Der Parkraum sollte stufenweise verknappt werden.
- Das Parken auf Gehwegen sollte unterbunden werden.
- In engen Straßen sollte das Parken nur einseitig erlaubt sein.
- Wohnmobile und andere sperrige Fahrzeuge sollten nicht mehr in Wohngebieten parken dürfen. Dazu sollten Anwohnerparkausweise nicht für sperrige Fahrzeuge wie Wohnmobile ausgestellt werden.
- In Wohngebieten sollten Pkw-Stellplätze in Unterstellmöglichkeiten für alternative Mobilitätsformen (Räder, Rollatoren, Anhänger) umgewidmet werden.
- Es sollten stadtweit Radabstellplätze an der Straße (auf jetzigen Kfz-Plätzchen) entstehen, um die Flächen des Fußverkehrs zu entlasten und Konflikte auf den Gehwegen zu vermeiden. "Fahrradleichen" sollten entsorgt werden.
- Parken sollte stadtweit kostenpflichtig sein.
- Die Parkgebühren sollten stetig angehoben werden. Parkgebühren sollten entsprechend der Fahrzeuggröße oder der Wohnfläche der Eigentümer berechnet werden.
- Es sollte grundsätzlich für jedes zugelassene Fahrzeug Parkgebühren entrichtet werden. Eine Reduzierung sei möglich, wenn private Abstellmöglichkeiten bestehen.

## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen



### Ideen II

- Das Anwohnerparken sollte auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.
- Abgebaute oder ungenutzte Parkflächen sollten begrünt werden.
- Es sollten häufiger und konsequenter Parkkontrollen durchgeführt werden, insbesondere wenn die Anwohnerparkausweise teurer werden. Die Kontrollen sollten digitalisiert/automatisiert werden.
- Außerhalb der Öffnungszeiten sollten Supermarktparkplätze öffentlich zur Verfügung stehen.
- Vereinbarung von Sondernutzungen in privat und öffentlich betriebenen Parkhäusern oder Tiefgaragen, wenn diese wenig ausgelastet sind.
- Parkhäuser sollten ein einheitliches Gebührensystem nutzen, damit bestimmte Parkhäuser nicht bevorzugt werden.
- Es sollten Parkhäuser gebaut werden, die von Anwohnern und Anwohnerinnen verpflichtend genutzt, und dadurch finanziert werden.
- Für Neubauten sollte die Pflicht zum Bau einer Tiefgarage bestehen.
- Es sollte mehr Möglichkeiten für Kurzzeitparkende geben, zum Beispiel mit einer Parkscheibe.
- Pkw-Parkflächen vor Schulen sollten zu Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Roller umgebaut werden.

## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen



### Ideen III

- Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollten in den Erhalt selbiger zurückfließen.
- Auf Straßen, auf denen Linienbusse verkehren, solle grundsätzlich das Parken verboten sein, da dies Verspätungen der Busse verursache (Beispiel: Alemannenstraße Buslinie 17).
- Der Pkw-Anteil könne schneller reduziert werden, wenn entsprechende Anreize zur Abschaffung geschaffen würden. (Beispiele: Gutscheine für ÖPNV, Fahrradkauf, Carsharing)
- Die Betreiber von Mietfahrrädern und -rollern sollten für falsch abgestellte Fahrzeuge sanktioniert werden.
- Für Handwerker, Pflegedienste und Lieferverkehre sollen verlässliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden.
- Für Bewohner\_innen und Gewerbetreibende müsse ein Rahmen zum Austausch individueller Bedürfnisse geschaffen werden.

## Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Verbreiterung der Gehwege in Rieselfeld und Auflösung von Parkflächen.
- Parkmöglichkeiten in der Wintererstraße einschränken, um Fahrradfahrer\_innen zu schützen.
- Parkverbot auf der Südseite der Otto-Wels-straße, um Fahrradfahrer\_innen das Einhalten des Sicherheitsabstandes zu parkenden Fahrzeugen zu ermöglichen.
- Abschaffung ebenerdiger Parkflächen im Colombiquartier. Stattdessen sollen die Parkmöglichkeiten in der Rotteckgarage und Volksbank-Garage genutzt werden. Für Anwohner\_innen sollten diese günstig nutzen dürfen.
- Parkplätze auf Einbahnstraßen wie Erwinstraße oder Zasiusstraße sollten einseitig abgebaut werden. Die freigewordenen Flächen sollten begrünt oder für die Nutzung mit Fahrrädern freigegeben werden.
- Parkverbot in der Alemannenstraße, damit die Buslinie 17 sich nicht deswegen verspätet.
- Parkplätze auf dem Schauinsland sollten kostenpflichtig werden, um die Nutzung der Schauinslandbahn zu forcieren.
- Parkhäuser in Bezirken wie Stühlinger und Wiehre einrichten, um Kraftfahrzeuge von den Straßen zu holen (z.B. am neuen Wiehrebahnhof/Gerwigplatz).



## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten

### Beschreibung

Viele Freiburger\_innen sind hohen Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt. Die Verkehrsteilnehmer\_innen wünschen sich eine höhere Verkehrssicherheit; für den Fuß- und Fahrradverkehr sind die Bewegungsräume an vielen Straßen noch recht eng.

### Vorschlag :

Die Stadt Freiburg setzt sich zusammen mit anderen Städten dafür ein, künftig selbständig über die Einrichtung von Tempo 30 in ihrem Straßennetz entscheiden zu können. Wenn die Bundesregierung die Straßenverkehrsordnung anpasst, kann die Stadt diese Maßnahme deutlich vor 2030 umsetzen. Zusätzlich wird die Stadt die Straßenräume umwelt- und stadtvträglich umgestalten; den umweltfreundlichen Verkehrsarten wird bei der Gestaltung von Verkehrsnetz und Straßenräumen Vorrang gegeben. Unerwünschte Durchgangsverkehre werden – vor allem in Wohngebieten – reduziert. Einige europäische Städte haben in den letzten Jahren entsprechende Maßnahmen umgesetzt, die Freiburg als Beispiele dienen können.



## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten

### Hinweise

- Dem Maßnahmenvorschlag wird größtenteils zugestimmt. Besonders betont wird dabei die Relevanz der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende sowie die Notwendigkeit der Schadstoff- und Lärmemissionsreduktion.
- Die Begründung für eine Reduktion der Regelgeschwindigkeit auf 30 Km/h müsse umfassend erfolgen; eine Fokussierung auf Schadstoff- und THG-Emissionen sei unzureichend. Hinsichtlich der Lärmreduktion reichen die Einschätzungen zu der Maßnahme von *keine Effekt* bis *spürbarer Effekt*.
- Deutlich wird die Erwartung formuliert, dass der Durchgangsverkehr in Wohngebieten reduziert wird. Bei einer Reduzierung der Regelgeschwindigkeit auf 30 Km/h müsse daher darauf geachtet werden, dass der Straßenverkehr nicht vermehrt durch Wohngebiete verläuft.
- Ebenso besteht die Erwartung, dass der Schwerlastverkehr in der Stadt und Region reduziert wird. Der geplante Stadttunnel lasse jedoch ein höheres Verkehrsaufkommen erwarten.
- Die Durchsetzbarkeit der Maßnahme wird von einigen Personen in Frage gestellt. Als wesentlicher Grund wird der Personalmangel bei den Ordnungsbehörden genannt.
- Bei der Verkehrsplanung sollten die Bedürfnisse und Ansprüche von Frauen, Kindern, Alten und behinderten Menschen berücksichtigt werden.
- Zudem sollten die Maßnahmen möglichst nicht zu unnötig viel mehr Stau führen.



## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten



### Ideen I

- Der Fuß- und Radverkehr sollte weitgehend getrennt werden. Wo sie zusammengeführt werden oder sich kreuzen, sollte dies sehr gut (z.B. farblich) kenntlich gemacht werden.
- Der Raum für den Fußverkehr sollte für alte, kranke und schwache Personen ausgelegt werden. Da, wo der Radverkehr den Fußverkehr behindert, sollte er auf der Straße verlaufen. Radwege sollten dort von der Kfz-Fahrbahn baulich getrennt sein.
- Alle Straßen ohne überregionale Bedeutung sollten auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden. Da wo es möglich ist, sollte ein Fahrstreifen exklusiv für den ÖPNV oder Radverkehr genutzt werden.
- In den Wohngebieten sollten „Superblocks“ entstehen, wo der Durchgangsverkehr durch Poller unterbunden wird. Auch Fahrradstraßen sollten mit Pollern vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Der Radverkehr solle durch die kürzeren Wege gegenüber dem Pkw attraktiver werden.
- Fahrradwege sollten neben Pkw auch von anderen Dingen wie Müllcontainern freigehalten werden. Auch sollten Altglas-Container so aufgestellt werden, dass keine Glassplitter auf die Fahrradwege gelangen.
- Für den Radverkehr sollte das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt werden. Zugleich sollte auf Radwegen die Fahrtrichtung eindeutig gekennzeichnet werden, um das Fahren in falscher Richtung zu reduzieren.
- Es müsse mehr sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende geben.
- Es besteht der Wunsch nach mehr Verkehrskontrollen sowie nach Möglichkeiten, um etwa gefährdende oder grünflächenzerstörende Parkverstöße melden zu können.

## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten



### Ideen II

- Die Stadt sollte sich zum „Vision Zero“ (Keine Verkehrstoten und Schwerverletzte) bekennen und Maßnahmen darauf ausrichten. Zugleich sollte sie klar als eine Vision benannt werden, da sie als Ziel sehr schnell verfehlt werde.
- Durch die Reduzierung der Regelgeschwindigkeit auf 30 Km/h sollte nahezu flächendeckend 30 Km/h gelten, in Wohngebieten soll die Anordnung von 20 Km/h möglich sein. Ein anderer Vorschlag empfiehlt die stadtweite Einführung von 40 Km/h als Standardgeschwindigkeit.
- Die Stadt solle autofreie Sonntage planen oder Stadtteile und ihre Bewohner\_innen bei der Planung unterstützen.
- Die Stadt sollte zu einer Null-Emissionszone für Pkw werden oder Verbrenner-Pkw nicht mehr zulassen.
- Die Stadt sollte eine City-Maut für Fahrzeuge einführen. Als Bemessungsgrundlage für die Höhe werden das Gewicht, die Größe, der Schadstoffausstoß sowie der Verweildauer in der Stadt vorgeschlagen.
- Um den Raum vor Schulen sicherer zu gestalten, sollte ein Fahrverbot vor Schulen etwa 30 Minuten vor Schulbeginn eingeführt werden. Ein anderer Kommentar schlägt eine Verlängerung der Grünphasen vor. Zudem könnten Ampelkreuzungen durch Kreisverkehre ersetzt werden.
- Der innerstädtische Lieferverkehr sollte reduziert werden, indem Lieferfahrzeuge zentral in Parkhäusern ihre Waren auf Lastenräder umschlagen bzw. diese konsolidieren.
- Die Stadt sollte für eine umweltverträgliche Entwicklung wieder ausreichend Platz für Bäume und Schatten bereitstellen. Dazu gelte es auch, bestehende Flächen zurückzubauen (z.B. Anschlussstelle Freiburg Mitte) oder auf Neu- und Ausbauten zu verzichten (z.B. Bau der B31).

## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten



### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge I

- Vorschlag für Superblocks: Carl-Kistner Straße, Kleineschholz, Herdern, Sandstraße, Oberwiehre.
- Vorschlag für autofreie Bereiche: Dietenbach, Lorettostraße, Hinterkirchstraße.
- Vorschlag für eine fußgängerfreundliche Umgestaltung (inkl. Querungen): Eisenbahnstraße, Berliner Straße.
- Vorschlag zur Entschärfung des Konflikts zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden: Peter-Sprung-Straße, Sandstraße, Kirchplatz in Herdern.
- Vorschlag für Tempo 30: T-A-Y-Allee
- Vorschlag zur Umwidmung eines Pkw-Fahrestreifen für den Radverkehr.
- Vorschlag zum „Abpollern“ der Fahrradstraßen vom Durchgangsverkehr: Lorettostraße; Talstraße; Urachstraße; Mozartstraße; Stadtstraße; Karlstraße; Sautierstraße; Fehrenbachallee; Hofackerstraße; Kartäuserstraße; Fabrikstraße; Runzstraße; Otto-Wels-Straße.
- Vorschlag zur Umwidmung einer Einbahnstraße: Bereich zwischen Reutebachgasse und Herdern-Zentrum.
- Vorschlag für die Einrichtung einer Fahrradampel: Kreuzung Kabsburgerstraße/Orkenstraße.
- Vorschlag für die optische Aufwertung: Bismarckallee; Berliner Allee, Bahnhofsvorplatz.
- Vorschlag für das Unterbinden des Kfz-Abbiegens: Basler Straße in die Kronenstraße.

## Straßenraum sicher und umweltverträglich gestalten



### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge II

- Der Fahrradweg an der Bahnlinie Richtung Uniklinik müsse nach der Unterführung unter der Breisacher Straße anders geführt werden, da er momentan entgegen der Fahrtrichtung auf dem Fußweg verlaufe.
- Der Radweg über die Elsässer Straße/Hartmannstraße müsse deutlich gekennzeichnet werden. Um ein sicheres Queren zu ermöglichen, müsse Vorfahrt gegenüber dem Kraftverkehr eingeräumt werden. Der Kraftverkehr sollte auf Tempo 30 reduziert werden.
- Die Verkehrsführung an der Kreuzung Merzhauser Straße/Vaubanallee sollte geändert werden.
- Abriss der Stadtbahnbrücke der Linie 1 über die Berliner Straße und stattdessen plangleiche Führung.
- Die Beschilderung nach Colmar solle so angepasst werden, dass diese statt über die B31 über die Autobahn bis Bad Krozingen und nach Breisach leitet.
- Lkw-Fahrverbot in der Elsässer Straße zwischen Markwaldstraße und Westrandstraße, um den Durchgangsverkehr durch Landwasser zu reduzieren.
- Bei der Anschlussstelle Freiburg-Mitte sollte die Geschwindigkeit auf 50 Km/h reduziert und ein Nachtfahrverbot für Lkw eingeführt werden. Außerdem sollte der Fahrbahnbelag zur Lärm- und Emissionsreduktion erneuert werden. Alternativ sollte die Anschlussstelle geschlossen werden.
- Auf den Bau der A 860 und den Stadttunnel sollte verzichtet werden. Stattdessen solle der Rosskopftunnel und die Schwarzwaldautobahn favorisiert werden. Zugesagte Bundesmittel sollten versucht werden, für andere Maßnahmen zu verwenden.
- Die B3 sollte über die die Besancon-, Padua- und Mooswald Allee verlaufen.

## Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



### Beschreibung

Freiburg ist eine attraktive Stadt, was zu einem stetigen Zuwachs an Einwohner\_innen und somit zu Bedarf an neuem Wohnraum führt. Allerdings werden, je mehr Menschen in der Stadt wohnen, auch insgesamt mehr Wege zurückgelegt – und desto stärker ist die Verkehrsbelastung im Straßen- und Verkehrsnetz.

### Vorschlag :

Die Stadt sieht neue Wohnbauaktivitäten vor allem in zentralen, im ÖPNV- und Radnetz gut erschlossenen Lagen vor. Zudem plant sie alle neuen Stadtentwicklungsmaßnahmen mit einem Mobilitätskonzept (wie bereits im geplanten Wohnquartier Kleineschholz im Stühlinger und im geplanten neuen Stadtteil Dietenbach). Ziel eines Mobilitätskonzepts ist es, private Autos entbehrlicher zu machen und somit ihre Bedeutung reduzieren. Dies soll durch eine gute Anbindung an den ÖPNV, sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote und ein gutes Mobilitätsmanagement erreicht werden. So soll auch der Platzbedarf für die Pkw-Abstellung deutlich verringert und andere Flächennutzungen besser ermöglicht werden.

## Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



### Hinweise

- Es besteht eine sehr große Zustimmung zu der Maßnahme; dazu wird ergänzend angeführt, dass auch der Bestand berücksichtigt werden müsse (sowohl zur Reduktion von Pkw-Stellflächen als auch zur Verbesserung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten).
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Konzepte Parkmöglichkeiten für Handwerk sowie für Versorgungs-, Liefer- und Pflegeverkehre berücksichtigen sollten.
- Um innerstädtische Pendelverkehre zu vermeiden, sollten die Planungen zumindest die beiden städtischen Funktionen Wohnen und Arbeiten stärker miteinander verbinden.
- Außerdem sind bei den Planungen die Bedarfe einer älter werdenden Gesellschaft sowie von schwächeren und kranken Personen zu berücksichtigen.

## Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



### Ideen

- Neue Siedlungen sollten vollständig oder weitgehend ohne Pkw-Stellplätze geplant werden; stattdessen sollte stets vor Bezug der Wohnungen ein ÖPNV-Anschluss vorhanden sein.
- Ökologische Quartiersparkhäuser sollten die noch erforderlichen Pkw (und ggfs. Wohnmobile) bündeln. Sie reduzieren den Flächenverbrauch bei gleichgroßer Fläche zu normalen Parkplätzen.
- Für Neubauten sollten außerdem Tiefgaragenstellplätze vorgesehen werden. Diese sollten auch mit Blick auf den Platzbedarf von Lastenbikes sowie den Sicherheitsbedarf teurer Fahrräder geplant werden.
- Eine Art „Bonus-Malus System“ könnte Geld für Kfz-Plätze verlangen und zur Förderung von Radabstellanlagen verwenden.

## Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- Einrichtung von Fußgängerzonen oder Superblocks in Dietenbach und Kleineschholz.



## Gewerbeentwicklung verkehrssparen planen



### Beschreibung

Freiburg ist für Firmen ein attraktiver Standort. Mit der Ansiedlung neuer Unternehmen geht eine Zunahme an Wegen einher, die in Stadt und Region zurückgelegt werden. Um diese Wege klimafreundlicher zu gestalten, bietet die VAG im Auftrag der Stadt eine kostenlose Mobilitätsberatung für Unternehmen an.

### Vorschlag :

Die Stadt wird bei neuen Gewerbeentwicklungen klimafreundliche Mobilitätskonzepte fordern, so dass das Wachstum der Arbeitsplätze möglichst wenig zusätzlichen Pkw-Verkehr auslöst. Lösungsansätze hierfür sind, ähnlich wie bei den neuen Wohngebieten, eine gute Anbindung an den ÖPNV, sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote, eine reduzierte Anzahl an Pkw-Stellplätzen, emissionsfrei betriebene Fahrzeugflotten und ein gutes Mobilitätsmanagement in den Betrieben. Die Mobilitätsberatung wird von Stadt und VAG weiter angeboten.

## Gewerbeentwicklung verkehrssparen planen



### Hinweise

- Wie bei der Siedlungsentwicklung besteht auch hier große Zustimmung zu der Maßnahme; aber auch hier sollte ebenfalls der Bestand adressiert werden.
- Ebenfalls wie bei der Siedlungsentwicklung wird auch hier auf eine stärkere Verbindung der Funktionen Wohnen und Arbeiten verwiesen, um innerstädtische Pendelverkehre zu vermeiden.
- Hinsichtlich der Wohnungsknappheit sei grundsätzlich zu bedenken, ob es in Freiburg tatsächlich noch weiterer Gewebeansiedlungen bedarf.
- Es bestehen Wünsche zur Geschwindigkeitsreduktion auf 30 Km/h in Gewerbegebieten (um das Fahrrad-Pendeln sicherer zu machen) sowie zur Beibehaltung von 50 Km/h (um das Güterverkehrsaufkommen abwickeln zu können).
- Bei neuen Gewerbeflächen seien stets hochwertige Ausgleichsflächen bereitzustellen.

## Gewerbeentwicklung verkehrssparen planen



### Ideen

- Beim Ausbau des ÖPNV sollen die Pendler\_innen-Beziehungen in die Nachbargemeinden berücksichtigt werden: der Zeitaufwand des ÖV-Pendelns müsse konkurrenzfähig zum eigenen Pkw sein.
- Die Ansiedlung von Unternehmen sollte an ein effektives Mobilitätskonzept verknüpft werden. Dazu ist auch das Gesamt-Klimaprofil der Unternehmen zu beachten. Bei der Mobilitätsberatung müsse die Stadt eine koordinierende Rolle einnehmen.
- Verkehrskonzepte der Unternehmen sollten Wohngebiete aussparen, auch wenn dies der kürzeste Weg ist.
- Durch Umsiedlungen von Unternehmen könnten Lkw-Fahrten konsolidiert und Verkehre damit reduziert werden.
- Es wird angeregt, dass das „Klima-Profil“ eines Unternehmens entscheidend für dessen Ansiedlung sein soll. Auch wird vorgeschlagen, dass die Mobilitätsberatung bei Neuansiedlung obligatorisch wird und die Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Mitarbeitenden zu nachhaltiger Mobilität zu motivieren.

## Gewerbeentwicklung verkehrssparen planen

### Lokalspezifische Maßnahmenvorschläge

- keine



## Weitere Ideen I



- **Anreiz zur Autolosigkeit:** Es wird vorgeschlagen, die Abschaffung des Pkw mit einer Geld-Prämie, einem Fahrrad-Gutschein oder eine ÖPNV-Karte anzureizen. Damit gerade junge Familien sich kein Pkw anschaffen, wird die Förderung von Lastenbikes und Fahrradanhängern vorgeschlagen.
- **Finanzierung der Infrastruktur neu aufsetzen:** Um die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, bestehen unterschiedliche Ideen. So sollten etwa alle zusätzlichen Einnahmen (z.B. erhöhte Parkraumbewirtschaftung) auch Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität zu Gute kommen. In einem anderen Vorschlag wird eine kostenpflichtige Fahrradregistrierung empfohlen.
- **Förderung der Elektromobilität:** Zur weiteren Elektrifizierung des Straßenverkehrs wird vorgeschlagen, den Antriebswechsel von Taxis und Sharing-Fahrzeugen sowie die zugehörige Ladeinfrastruktur stärker zu fördern. Vereinzelt wird auch die Förderung von Privatpersonen genannt.
- **Aufenthaltsqualität steigern durch Begrünungen:** Um die sanfte Mobilität und das Verweilen in der Stadt angenehmer zu machen, sollte der Natur mehr Raum gegeben werden. Dazu sollten Flächen weniger nachverdichtet und stattdessen Flächen entsiegelt werden. Park- und Grünanlagen sowie der Baumbestand sollten besser geschützt werden. Zudem wird für die Schaffung eines gutes Klimas vorgeschlagen, Dächer und Fassaden zu begrünen, Wasserspeicher in der Stadt zu errichten und eine Beschattung durch Sonnensegel zu ermöglichen.

## Weitere Ideen II



- **Klima- und umweltfreundliche Region:** Beim Blick über die Stadtgrenzen wird vorgeschlagen, die Schauinslandstrecke für den motorisierten Verkehr zu sperren und auch die "Oldtimer-Rallye" nicht mehr stattfinden zu lassen. Zudem sollte die Zukunft des Flugplatzes im Rahmen des KMP-Prozesses diskutiert werden.
- **City-Logistik neu gestalten:** Die vielen Lieferfahrzeuge in der Stadt sind aus Sicht einiger Personen ein Verkehrssicherheitsrisiko und würden zudem unnötige Fahrten erzeugen. Stattdessen wird vorgeschlagen, Einzelhändler mit Gütertrams zu beliefern. Für das Endkundengeschäft sollten vermehrt Packstationen an hochfrequentierten Stellen (wie Haltestellen) etabliert werden. Damit auch die „Shopping-Gäste“ aus dem Umland ohne Pkw ihre Waren nach Hause bekommen, könnte ein Lieferdienst auch Packstationen an P+R-Stationen sowie in den Umlandgemeinden bedienen.
- **Home Office-Optionen stärken:** Durch das Home-Office während der Corona-Pandemie konnte viele Fahrten eingespart und so die Klimabelastung reduziert werden. Unternehmen sollten angehalten werden, ihren Mitarbeiter\_innen das Home-Office auch weiterhin zu ermöglichen. Hinsichtlich der Pendler\_innen in die Schweiz sollte das Doppelbesteuerungsabkommen reformiert werden, so dass sie nicht wieder zu mindestens 75% in der Schweiz arbeiten müssen.

## Weitere Ideen III



- **Mitfahren erleichtern:** Um die Mobilität ohne einen Pkw zu verbessern und den Besetzungsgrad im Pkw zu erhöhen, sollten verstärkt Mitfahrmöglichkeiten unterstützt, beworben und im Verkehr bevorteilt (z.B. durch eigene Fahrspuren oder Parkplätze) werden. Neben klassischen Mitfahrbänken sollten digitale Möglichkeiten geschaffen werden, um Fahrende und Mitfahrende miteinander zu verbinden und Zahlungen abzuwickeln. Im ländlichen Raum könnte der „Mikro-ÖPNV“ so eine flexible Lösung zur Bedienung der ersten/letzten Meile darstellen.
- **KMP umfassend denken:** Bezüglich des weiteren Erarbeitungsprozesses wird ein intersektoraler Ansatz empfohlen, bei dem Maßnahmen holistisch mit der gesamten Region sowie den verschiedenen Ämtern (z.B. Umweltschutzamt plus Amt für Digitales und IT) zu planen seien. Auch sollten bei der Maßnahmenplanung die Perspektiven der Pkw-Nutzenden, der Touristen, der Geschäftsreisenden sowie der Pendler\_innen noch einmal verstärkt einbezogen werden. Hinsichtlich der Umsetzung von niedrigschwelligen Maßnahmen werden weitere Beteiligungskampagnen wie die "Wurzelerhebungen auf Radwegen" empfohlen. Auf diese Weise sei es möglich, mit wenig Aufwand viele Ideen zu generieren.

## Weitere Ideen IV



- **Weitere Vorschläge ohne direkten Bezug zu den Themen Klimaschutz und Mobilität:** Bau einer Multifunktionshalle neben dem SCF Station und Nutzung der Abwärme für die Rasenheizung; Benennung von Straßen nach Blumen und Tieren; Berücksichtigung der Anforderungen dementer Personen bei der Stadtentwicklung; Mobilität ausschließlich als körperliche Bewegung verstehen.
- **Vorschläge zur Erreichbarkeit der Stadt mit dem Pkw:** Die Attraktivität der Stadt hänge maßgeblich von dessen Erreichbarkeit mit dem Pkw ab. Dazu werden neue Parkkonzepte (insb. für E-Pkw), der Ausbau der Ladeinfrastruktur, breitere und höhere sowie günstige Pkw-Stellplätze sowie intelligente Verkehrsleitsysteme vorgeschlagen. Ergänzend wird der Ausbau von P&R-Parkplätzen empfohlen. In einem weiteren Vorschlag wird auch auf eine schnelle Realisierung des Stadttunnels hingewiesen.

Gefördert durch:



**Baden-Württemberg**

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR**