

Steckbriefe der Maßnahmenbereiche

mit vorgesehenen Maßnahmen, Rahmenbedingungen zur Umsetzung und Einschätzungen aus der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Maßnahmenbereiche

A - Mobilitätsinfrastruktur

-  1 Radnetz ausbauen
-  2 Stadtbahn- und Busnetz ausbauen
-  3 Park&Ride, Bike&Ride ausbauen
-  4 Fußverkehr fördern
-  5 E-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern
-  6 VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

C - Regulierung der Kfz-Mobilität

-  1 Parken im öffentlichen Raum neu ordnen
-  2 Straßenraum sicher & umweltverträglich gestalten

B - Mobilitätsangebot

-  1 ÖPNV-Angebote ausweiten
-  2 Attraktivere Preise & digitale Vernetzung der Angebote
-  3 Carsharing-Angebote erweitern
-  4 Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

D - Stadtentwicklung und Raumordnung

-  1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen
-  2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

E - Kommunikation

-  1 Strategische Kommunikation & Umsetzungsbegleitg.
-  2 Mobilitätsberatung
-  3 Regionale Zusammenarbeit



Radnetz ausbauen (Maßnahmenbereich A1)

Allgemeine Beschreibung

Innerhalb 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 zunimmt und auch vermehrt auf längeren (und damit wegen der größeren Distanzen besonders klimarelevanten) Strecken in die Region genutzt wird.

Ziel

Die Stadt Freiburg baut das Radnetz weiter engagiert und konsequent aus. Bis 2030 entstehen weitere Rad-Vorrang-Routen im Stadtgebiet und erstmalig auch Radschnellwege, welche die Region mit der Stadt verbinden. Die Umsetzung der Radschnellverbindungen ist ebenso wie die Rad-Vorrang-Routen zentraler Bestandteil des Umsetzungsprogramms RadNETZ^{plus}, das zeitgleich zum Klimamobilitätsplan erstellt wird.

Vorgesehene Maßnahmen

A1-1. Realisierung von vier regionalen Radschnellwegen (RSW)

Radschnellwege eignen sich insbesondere für wichtige Pendlerachsen. Sie zeichnen sich durch folgende Aspekte aus: Verbindung wichtiger Quell- und Zielbereiche über größere Distanzen, ausreichende und komfortable Breite, durchgängige, attraktive und sichere Befahrbarkeit, Minimierung von Zeitverlust, hohe Qualitätsstandards in Linienführung und Gestaltung. Die attraktiven Reisezeiten und die direkte Führung stellen ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad dar. Per Radschnellweg lassen sich auch weitere Strecken sicher und einfach mit dem Rad zurücklegen.

Geplant sind Radschnellwege von Freiburg nach Emmendingen und Waldkirch, Kirchzarten, Bad Krozingen und Breisach am Rhein. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat in Kooperation mit den Städten und Gemeinden vier Machbarkeitsstudien für Radschnellwege erarbeitet, die die Stadt Freiburg in alle vier Himmelsrichtungen mit der Region verknüpfen:

- Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen (RS6)
- Freiburg – Bad Krozingen (– Heitersheim – Müllheim)
- Freiburg – Kirchzarten
- Freiburg – Umkirch/March – Breisach.

Der RS6 befindet sich momentan in gemeinsamer Vorplanung bei der Stadt Freiburg und dem Regierungspräsidium Freiburg. Die Stadt Freiburg strebt an, gemeinsam mit dem Land und den betroffenen Gebietskörperschaften die drei weiteren Radschnellverbindungen möglichst zügig zu planen und umzusetzen.

Beabsichtigter Umsetzungsgrad bis 2030: 50% der auszubauenden Strecken

A1-2. Realisierung von fünf städtischen Rad-Vorrang-Routen (RVR)

Im Radkonzept 2020 sind 12 Rad-Vorrang-Routen im Stadtgebiet von Freiburg definiert.

Rad-Vorrang-Routen sind genauso wie Radschnellwege hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz. Der Ausbaustandard von Rad-Vorrang-Routen ist ein komfortabler Zwischenstandard zwischen Radschnellwegen und Hauptradrouten. Ziel ist es auch hier, mit möglichst wenig Wartezeit sicher und komfortabel ans Ziel zu gelangen.

Die Pilot-Rad-Vorrang-Routen FR1 (Ost-West, Dreisamradweg), FR2 (Nord-Süd, Güterbahnradweg) und FR3 (Nord-Süd, Zähringen – Stühlinger – Vauban) sind in weiten Teilen umgesetzt.

Die zweite Umsetzungsstufe des Rad-Vorrang-Routen-Netzes wird im Umsetzungsprogramm RadNETZ^{plus} festgelegt. Das Umsetzungsprogramm befindet sich zeitgleich zum Klimamobilitätsplan in Erstellung. Hier ist vorgesehen, vier bis fünf weitere Rad-Vorrang-Routen zunächst in sinnvollen Teilabschnitten umzusetzen:

- FR4 (West-Ost: Lehen – Betzenhausen – Stühlinger – Innenstadt-Nord)
- FR5 (West-Ost: Dietenbach – Weingarten – Stühlinger)
- FR6 (West-Nord: Gewerbegebiet Haid – Haslach – Innenstadt – Herdern – Zähringen)
- FR7 (Süd-Nord: Hexental – Vauban – Unterwiehre)
- FR8 (Ost-West: Kappel – Littenweiler – Waldsee – Wiehre).

Ergänzend werden zwischen den Rad-Vorrang-Routen sowie zu den außen liegenden Orts- und Stadtteilen Verbindungsrouten mit angepasstem Standard ausgebaut.

Beabsichtigter Umsetzungsgrad bis 2030: 50% der auszubauenden Strecken

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- zu 1.: Zügige Entscheidung zur Übernahme der Baulastträgerschaft für die Radschnellwege in der Region (Baulastträger: entweder Landkreise oder Land/Regierungspräsidium).

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Der Maßnahmenbereich wird insgesamt sehr positiv bewertet. Neben einem weiteren Ausbau wird auch auf die Verbesserung der Qualität (Sicherheit, Breite, Fahrbahnbelag und -beschaffenheit) hingewiesen. Als Vorbilder sollten die Niederlande und Dänemark dienen.
- Für einen Teil der Befragten erfolgt der Radnetzausbau bislang nicht schnell genug.
- Einige Personen erwarten, dass der Radverkehr Platz des motorisierten Straßenverkehrs erhält. Andere weisen darauf hin, dass dies die Akzeptanz des Radverkehrs verschlechtere.
- Ein wesentliches Kriterium bei der persönlichen Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads sei die Verkehrssicherheit, die bei der Planung daher die höchste Priorität genießen sollte. Die Infrastruktur müsse so gestaltet sein, dass Radfahrende kritische Situationen möglichst nicht falsch einschätzen können oder Gefahren zu spät erkennen.

- Die Planung sollte sich an besonders jungen und alten Menschen sowie an den Bedürfnissen von Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung orientieren.
- Radwege sollten für unterschiedliche Geschwindigkeiten und Größen ausgelegt werden.
- Bestehende Radwege sollten gepflegt werden, um deren Qualität lange zu erhalten.
- In Wohngebieten sei eine höhere Flächenkonkurrenz mit Spielplätzen und Grünanlagen durch Fahrradabstellplätze zu befürchten.
- Baumfällungen sollten beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vermieden werden.
- Eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr wird angeregt.
- Gewünscht wird mehr Kommunikation zu (neuen) Radrouten. Als dringend notwendig wird das Hinleiten zu Fahrradrouten (Fahrradwegweisung) gesehen sowie eine gute Umleitungsbeschilderung bei Baustellen.



Stadtbahn- und Busnetz ausbauen (Maßnahmenbereich A2)

Allgemeine Beschreibung

Die Stadtbahn bildet in Freiburg das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit etwa 80% wohnt ein hoher Anteil der Freiburger Bevölkerung im Einzugsbereich einer Stadtbahnhaltestelle. Das Stadtbahnnetz wird durch ein Stadtbusnetz ergänzt, durch das die nicht im Einzugsbereich einer Stadtbahnhaltestelle liegenden Wohn- und Gewerbegebiete sowie die Freiburger Ortschaften an den ÖPNV angeschlossen sind.

Ziel

Die Stadt Freiburg erweitert das bereits gut ausgebaute Stadtbahnnetz bis 2030 um weitere drei Strecken:

- Stadtbahnverlängerung in Littenweiler von der Laßbergstraße bis zum Kappler Knoten;
- Anbindung des neuen Stadtteils Dietenbach vom bisherigen Endpunkt im Rieselfeld aus,
- Lückenschluss zwischen Fahnenbergplatz, Hauptbahnhof-Nord (Zur Unterführung) und Robert-Koch-Straße (Uniklinik).

Zusätzlich soll das Busnetz sowohl in der Stadt Freiburg als auch, in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen als zuständigen Aufgabenträgern, in der Region ausgebaut und neue Linienführungen eingerichtet werden. Dabei wird auch eine Verbesserung der Anbindung der Freiburger Ortschaften sowie eine Stärkung der tangentialen Verbindungen im Freiburger Westen angestrebt.

Vorgesehene Maßnahmen

A2-1. Stadtbahnverlängerung Littenweiler – Kappler Knoten

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke Littenweiler/Laßbergstraße – Kappler Knoten inkl. Verknüpfung mit der Breisgau-S-Bahn am Haltepunkt Freiburg-Littenweiler

A2-2. Stadtbahnverlängerung Rieselfeld – Dietenbach

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke Rieselfeld/Bollerstaudenstraße – Dietenbach (Anbindung neuer Stadtteil Dietenbach)

A2-3. Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt)

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke zwischen Fahnenbergplatz und Robert-Koch-Straße (Uniklinik) über Friedrichstraße – Hauptbahnhof-Nord (Zur Unterführung) – Breisacher Straße

Besonderheit: keine große zusätzliche Erschließungswirkung, aber großer Beitrag zur Kapazitätserhöhung auf der West-Ost-Achse im Innenstadtbereich sowie zur Betriebsstabilität

<p>A2-4. Schnellbusse: Einführung von Schnellbuslinien nach/von den Tuniberg-Ortschaften</p> <p>Einrichtung neuer Schnellbuslinien nach/von den Tuniberg-Ortschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiburg Hbf/ZOB – Tiengen – Munzingen ▪ Freiburg Hbf/ZOB – Opfingen ▪ Freiburg Hbf/ZOB – Umkirch – Waltershofen
<p>A2-5. Optimierung Stadtbusnetz: Neues Linienkonzept für die Tuniberg-Ortschaften</p> <p>Neuorganisation des Busnetzes zwischen den Tuniberg-Ortschaften und Freiburg/Munzinger Straße sowie Freiburg/Paduaallee – geänderte Linienführungen für Linien 32, 33, 34 (gemäß VAG-Konzept)</p>
<p>A2-6. Erweiterung Stadtbusnetz: Neue Linie 13 als Quartiersbus</p> <p>Einrichtung einer neuen Buslinie 13 als Quartiersbus im Bereich Laufener Straße – Draisstraße – Eschholzstraße – Robert-Koch-Straße (gemäß VAG-Konzept)</p>
<p>A2-7. Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Verlängerung Linie 19</p> <p>Verlängerung der Buslinie 19 von Paduaallee über Westrandstraße und Industriegebiet Nord bis Gundelfinger Straße (gemäß VAG-Konzept)</p>
<p>A2-8. Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Neu Linienführung Linie 36</p> <p>Linie 36 erhält drei Linienvarianten und wird mit jeweils einer Linienvariante über die Westrandstraße bis Industriegebiet Nord und Gundelfinger Straße sowie bis Haid/Munzinger Straße verlängert (gemäß VAG-Konzept)</p>
<p>A2-9. Erweiterung Stadtbusnetz: Verlängerung Linie 24 im Gewerbegebiet Haid-Süd</p> <p>Verlängerung von Linie 24 bis zur neuen Haltestelle „Schaub“ im Gewerbegebiet Haid-Süd (gemäß VAG-Konzept)</p>
<p>A2-10. Optimierung und Erweiterung Regionalbusnetz im Landkreis Emmendingen</p> <p>Umsetzung des neuen Regionalbus-Angebotskonzeptes aus dem Nahverkehrsplan 2021 mit neuer Linienstruktur und teilweise neuen Linienführungen</p> <p><i>Maßnahme wird vom Landkreis Emmendingen organisiert und umgesetzt</i></p>
<p>A2-11. Optimierung und Erweiterung Regionalbusnetz im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald</p> <p>Umsetzung des neuen Regionalbus-Angebotskonzeptes aus dem Nahverkehrsplan 2021 mit neuer Linienstruktur und teilweise neuen Linienführungen</p> <p><i>Maßnahme wird vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald organisiert und umgesetzt</i></p>

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- zu 1. bis 3.: Die Finanzierung der Stadtbahnnetzerweiterungen ist sowohl hinsichtlich der Planungs- und Investitionskosten (für den Bau) als auch der sich mit dem Ausbau dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Strom) noch zu klären.
- zu 4. bis 9.: Die Finanzierung der Stadtbahn-Netzerweiterungen ist insbesondere hinsichtlich der sich hierdurch dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Kraftstoffe/Strom) noch zu klären.
- zu 10. und 11.: Für den Regionalbusverkehr sind die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen zuständig. Die Optimierung und der Ausbau des Regionalbusverkehrs wird von den Landkreisen organisiert und umgesetzt. Die Finanzierung des Angebotsausbaus im Regionalbusverkehr ist insbesondere hinsichtlich der sich hierdurch dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Kraftstoffe/Strom) noch zu klären.

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes wird sehr begrüßt. Als Gründe werden die bessere Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die bessere Mobilität für Menschen mit körperlichen Einschränkungen genannt. Grundsätzlich wird der Stadtbahnausbau gegenüber dem Busnetzausbau favorisiert, allerdings sei der Busnetzausbau einfacher und schneller umzusetzen und wichtig für die Feinerschließung der Stadtgebiete.
- Der Verlauf einiger Linien in der Stadt sei ineffizient und dadurch zu langsam gegenüber anderen Verkehrsmitteln.
- Insbesondere solle ein Linientausch zwischen den Ästen der Stadtbahnlinien 3 und 4 geprüft werden, um konkurrenzfähige Direktverbindungen in Nord-Süd-Richtung zu schaffen (grob in Form eines „X“) – statt der bisherigen Direktverbindungen in Form zweier „U“: Nord-Nord (Linie 4) und Süd-Süd (Linie 3).
- Für den Stadtteil Dietenbach solle eine zusätzliche Stadtbahn-Anbindung von der Haltestelle Paduaallee aus erfolgen – somit wären kürzere Fahrzeiten zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt möglich als mit der vorgesehenen Stadtbahnanbindung über Rieselfeld.
- Der Fokus solle auf der Verbesserung der Anbindung des Umlands liegen. Dadurch werde die Attraktivität der Region gesteigert und der Wohnungsmarkt in Freiburg entlastet.
- Insbesondere für den werktäglichen Pendelverkehr wird die Einführung von Schnellbuslinien vorgeschlagen.
- Vor allem für den Freizeitverkehr werden bessere Verbindungen insbesondere in den Schwarzwald und auch ins Elsass gewünscht.
- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes dürfe finanziell nicht zu Lasten der heutigen ÖPNV-Nutzer_innen gehen.



Park&Ride, Bike&Ride ausbauen (Maßnahmenbereich A3)

Allgemeine 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, Bahn, Fahrrad oder andere Angebote des Umweltverbunds möglichst in der Nähe der Wohnquartiere zu ermöglichen, wenn diese nicht selbst über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen. Auch Autofahrten aus der Region nach Freiburg sollen möglichst nahe den Wohnorten auf die Bus-, Bahn- oder Sharing-Angebote verlagert oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Ziel

Für einen einfachen und attraktiven Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln werden in Stadt und Region an geeigneten Stellen „Mobilitätsstationen“ eingerichtet, an denen sich verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. Damit ist das Ziel verbunden, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Als Erweiterung der „Park-and-Ride“-Idee bietet eine Mobilitätsstation auch Übergangspunkte zum Carsharing, Bikesharing oder dem privaten Fahrrad. Standorte von Mobilitätsstationen sind oft Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist ein sehr gutes Informationsangebot für die Nutzer_innen.

Vorgesehene Maßnahmen

A3-1. Park&Ride bewirtschaften und ausbauen

Für alle städtischen Park&Ride-Anlagen wird eine Bewirtschaftung eingeführt. Die Bewirtschaftung dient u.a. der Unterbindung des Fremdparkens. Für die Bewirtschaftung ist bisher die Kombination Pkw/ÖV vorgesehen. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob P&R-Anlagen mit dem Freiburger Leihradsystem Frelu ausgestattet werden können und für die Bewirtschaftung neben der Kombination Pkw/ÖV auch die Kombination Pkw/Frelu eingeführt werden kann.

Die Park&Ride-Anlage Littenweiler wird in Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler über den S-Bahn-Haltepunkt Littenweiler bis zu einer neuen Endhaltestelle am Kappler Knoten umgesetzt. Geplant ist ein Parkhausneubau mit ca. 500 Parkplätzen. Ein sinnvoller Mix aus Carsharing-Plätzen, Parkplätzen mit E-Ladeinfrastruktur, und Zweiradstellplätzen ist noch festzulegen.

Die Park&Ride-Anlage Munzinger Straße liegt an der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 3. Die momentane Kapazität von 78 Parkplätzen ist aus- bzw. überlastet. Für die Kapazitätserweiterung sind ca. 65 Kfz-Parkplätze geplant.

Die Park&Ride-Anlage Paduaallee ist an die Stadtbahnlinie 1 angeschlossen. Sie hat eine Stellplatz-Kapazität von momentan 250 Parkplätzen. Die bestehende Anlage wird um- und ausgebaut

und mit einem Solardach überbaut. Nach Umbau wird die Kapazität der Park&Ride-Anlage 280-300 Parkplätze betragen.

A3-2. Einrichtung von insgesamt sechs Mobilitätsdrehscheiben

In den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald (drei Standorte), Emmendingen (zwei Standorte) sowie in der Stadt Freiburg (ein Standort) sollen insgesamt sechs Mobilitätsdrehscheiben eingerichtet werden. Konzipiert und geplant werden diese durch den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF). Parallel zu der Planung sind Vereinbarungen zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen zu treffen. Die Mobilitätsdrehscheiben des ZRF sind als Leuchtturmprojekte konzipiert und sollen auf andere Standorte übertragbar sein. Mobilitätsdrehscheiben können dabei folgende Elemente enthalten: ÖV-Haltestelle, Abstellmöglichkeiten für Pkw und Zweiräder, Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder, Sharing-Angebote, Informationsangebote und Service-Einrichtungen wie Reise- und Verpflegungsbedarf, Beratung, WC. Mobilitätsdrehscheiben sind Mobilitätsstationen, die möglichst viele Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen.

A3-3. Einrichtung von 50 kleineren Mobilitätsstationen

Im Stadtgebiet von Freiburg werden 50 kleinere Mobilitätsstationen mit den Schwerpunkten Bike&Ride und Sharing-Angebote eingerichtet. Dabei werden mindestens drei Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und sichtbar gemacht. Diese werden von der Freiburger Verkehrs AG (VAG) betrieben. Die Mobilitätsstationen des ZRF und der VAG sollen ein gemeinsames Gestaltungs- und Kommunikationskonzept erhalten. Es wird zudem angestrebt, dass alle Angebote an den Mobilitätsdrehscheiben und -stationen in der gesamten Region über die gleichen Wege buchbar sind und – soweit zutreffend – bezahlt werden können.

A3-4. Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Carsharing-Stationen im Stadtgebiet

An den Haltestellen des ÖPNV sowie an Carsharing-Stationen werden bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen geschaffen.

- Kombination Fahrrad/Stadtbahn: Bedarfsgerechter Ausbau von gesicherten Fahrradabstellanlagen an Stadtbahnhaltestellen in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der VAG. Wo möglich und sinnvoll, sollen überdachte Abstellanlagen angeboten werden. Hier bieten sich je nach Standort Sammelschließanlagen, B&R-Boxen oder Parktürme an.
- Kombination Fahrrad/Bus:
An ausgewählten strategisch sinnvollen Bushaltestellen – nach einer ersten Analyse ist von etwa 20 bis 25 Haltestellen auszugehen – werden mindestens zwei Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt.
- Kombination Fahrrad/Carsharing:
Je Carsharing-Standort werden mindestens zwei Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt (Ausnahme: Bei Standorten mit nur einem Carsharing-Fahrzeug ein Anlehnbügel).

Rahmenbedingungen zur Umsetzung
<ul style="list-style-type: none">▪ Enge und gute Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Stadt Freiburg, VAG und ZRF
Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum
<ul style="list-style-type: none">▪ Der Maßnahmenbereich P+R/B+R wird als sehr wichtig für die Erreichbarkeit der Stadt für Menschen aus der Region sowie für Tourist_innen 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 Parkmöglichkeiten in der Stadt ab- und in den Randbereichen aufgebaut werden. Innerstädtische Parkplätze sollten perspektivisch den Bewohner_innen zur Verfügung stehen.▪ Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden an Haltestellen als zu gering empfunden.▪ Es wird gewünscht, zu prüfen, die Autofahrenden an den Kosten des Ausbaus der P+R-Parkplätze zu beteiligen. 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 verkehren.



Fußverkehr fördern (Maßnahmenbereich A4)

Allgemeine Beschreibung

Fußverkehr ist elementarer Grundbestandteil einer klimafreundlichen Mobilität. Sein Beitrag zur CO₂-Minderung ist wegen der kurzen Distanzen der meisten Fußwege jedoch gering. Aber keine Verkehrsart trägt so sehr wie der Fußverkehr dazu bei, Straßenräume wieder zu Orten der Begegnung und der sozialen Kontakte zu machen, sie zu beleben und uns den Wert des öffentlichen Raums zu vermitteln. Gute Bedingungen für Fußgänger_innen sind auch deshalb wichtig, weil der Fußverkehr die einzige Verkehrsart ist, die überall und zu jeder Zeit nahezu allen Menschen offen steht. Gemessen an der Zahl (nicht der Entfernung) der Wege legen die Freiburger_innen knapp 30 % ihrer Wege innerhalb der Stadt zu Fuß zurück. Auch Wege mit anderen Verkehrsmitteln beginnen und enden meist zu Fuß.

Ziel

Die Stadt Freiburg fördert den Fußverkehr durch eine stärkere Berücksichtigung bei der Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen. Bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Straßenräumen sowie durch Regelungen zur Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen werden nach und nach Einschränkungen für den Fußverkehr abgebaut und angemessen breite Gehwege für ein angenehmes Zu-Fuß-gehen sowie sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten angelegt. Anforderungen der Barrierefreiheit werden dabei konsequent umgesetzt.

Vorgesehene Maßnahmen

A4-1. Konzept und Handlungsprogramm für die Fußverkehrsförderung in Freiburg

Das zu erarbeitende Fußverkehrskonzept soll u.a. Defizite und Handlungsbedarfe im Fußverkehr systematisch erfassen, Leitlinien und Standards für die Fußverkehrsplanung formulieren und Prioritäten für eigenständige Maßnahmen und Programme zur Fußverkehrsförderung festlegen. Das Konzept wird bei allen Neubau-, Umbau und Sanierungsvorhaben sowie Verkehrsregelungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen und durch gezielte Einzelvorhaben und Handlungsprogramme für den Fußverkehr umgesetzt

A4-2. Handlungsprogramm Zebrastreifen, Querungshilfen und Verbesserung der Sichtbeziehungen Kreuzungen und Einmündungen

Trotz großflächiger Tempo-30-Zonen und einer hohen Dichte an gesicherten Querungen über Hauptverkehrsstraßen wird das Queren von Straßen an vielen Stellen von Fußgänger_innen als potenziell gefährlich wahrgenommen. Mit einem Handlungsprogramm für Zebrastreifen, Querungshilfen und das Verbessern der Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen wird nach und nach die Verkehrssicherheit und der Komfort für die Fußwege in den Stadtteilen erhöht. Die Umsetzung der Anforderungen zur Barrierefreiheit ist integraler Bestandteil dieser Maßnah-

<p>men. Davon unabhängig werden weiterhin gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit (barrierefreie Innenstadt, Umsetzung von Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen, Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Lichtsignalanlagen usw.) umgesetzt.</p>
<p>A4-3. Abbau von Gehwegparken</p> <p>Die Stadt Freiburg verfolgt das Ziel, das Gehwegparken im gesamten Stadtgebiet bis 2030 weitestgehend abzubauen. Hierdurch wird das Zu-Fuß-gehen, auch mit mehreren Personen, komfortabler und attraktiver. Zugleich trägt die Reduzierung geparkter Fahrzeuge zur Aufwertung der Straßenräume bei und vergrößert die Handlungsspielräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und ergänzende Ausstattungen (z. B. Sitzgelegenheiten).</p>
<p>A4-4. Fußverkehrsfreundliche Stadtplanung</p> <p>Stadtentwicklungsprojekte, bei denen durch Bebauungspläne die städtebauliche Situation neu geordnet wird, werden genutzt, um die Verhältnisse für den Fußverkehr systematisch zu verbessern und u. a. die hierfür notwendigen Flächen zu gewinnen. Städtebauliche Nachverdichtung und höhere Ausnutzung von Grundstücken müssen damit einhergehen, dass für das Fußverkehrsaufkommen auskömmliche Flächen bereitgestellt werden – bei Bedarf auch durch Abtretung von Fläche.</p>
<p>Rahmenbedingungen zur Umsetzung</p> <p>-----</p>
<p>Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der gesundheitsfördernden Wirkung des Fußverkehrs wird eine große Bedeutung zugesprochen. So sollte dem Fußverkehr bei der Verkehrsplanung die höchste Priorität eingeräumt werden. ▪ 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.



Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern

(Maßnahmenbereich A5)

Allgemeine Beschreibung

Die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in Freiburg soll bis 2030 erheblich reduziert werden. Vor allem durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge soll die voranschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte unterstützt werden. Durch Bevorzugung bei der Parkraumzuordnung können weitere Anreize zum Umstieg auf Elektroantriebe gesetzt werden.

Ziel

Auf Basis eines zu erstellenden Ladeinfrastrukturkonzepts für die Stadt Freiburg soll vor allem in denjenigen Stadtgebieten öffentliche Ladeinfrastruktur im Straßenraum geschaffen werden, in denen wenig private Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und daher die Ladeinfrastruktur nicht in ausreichendem Umfang im privaten Raum aufgebaut werden kann. Durch die Ausstattung von Taxi- und Car-sharing-Stellplätzen mit Elektro-Ladeinfrastruktur soll vor allem die Umstellung von Autos, die mit großer täglicher Fahrleistung in Freiburg unterwegs sind, auf Elektroantriebe erfolgen.

Vorgesehene Maßnahmen

A5-1. Erstellen eines Konzepts zum Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

Das aus 2018 vorliegende Konzept für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur in der Stadt Freiburg wird mit dem Ziel aktualisiert, den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Freiburg zu beschleunigen. Dabei soll neben dem Bereich „private Pkw“ auch der Bereich „gewerbliche Fahrzeuge“ und „Nutzfahrzeuge“ betrachtet werden.

Es sollen auch Möglichkeiten geprüft werden, wie die Stadt den Ausbau privater Ladeinfrastruktur, z.B. in den Bereichen Wohnen und Einzelhandel, unterstützen kann.

A5-2. Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur

Die Stadt Freiburg sorgt zusammen mit den Anbietern für einen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur schwerpunktmäßig in denjenigen Stadtgebieten, in denen nur wenige private Stellplätze zur Verfügung stehen und/oder nur wenige private Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden können und daher – zur Unterstützung der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte – ein größerer Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur besteht. Dabei wird zwischen Schnell- und Normalladestationen unterschieden.

A5-3. Förderung der Umstellung von Taxi-Fahrzeugen auf E-Antriebe

Die Stadt Freiburg unterstützt die möglichst weitgehende Umstellung der in Freiburg stationierten Taxis auf E-Antriebe. Taxistände werden in Abstimmung mit den Taxibetreibern mit bedarfsgerechten Lademöglichkeiten (Schnell- und/oder Normalladen, je nach Nutzung eines Standortes) ausgestattet.

A5-4. Förderung der Umstellung von Carsharing-Fahrzeugen auf E-Antriebe

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

A5-5. Förderung der Umstellung von gewerblichen (Klein-)Fahrzeugflotten auf E-Antriebe

Es sollen Anreize geschaffen werden, die in Freiburg eingesetzten gewerblichen (Klein-)Fahrzeuge möglichst weitgehend auf E-Antriebe umzustellen. Zur Unterstützung der Elektrifizierung der gewerblichen (Klein-)Fahrzeugflotte auf E-Antriebe wird ein Konzept erstellt, das u.a. Zufahrts- und Parkierungsregelungen prüft. Im ersten Schritt soll dies für den aktuellen Rechtsrahmen und unter Einbezug von evtl. bestehenden Spielräumen geprüft werden. Im zweiten Schritt soll geprüft werden, welche Regelungen bei Anpassungen des Rechtsrahmens möglich werden, damit sich die Stadt Freiburg zielgerichtet für entsprechende rechtliche Anpassungen einsetzen kann.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur ist an die je nach Standort vorhandene Leistungsfähigkeit des Stromnetzes anzupassen. Ggf. sind für den Ausbau Erweiterungen der Leistungsfähigkeit des Stromnetzes erforderlich.
- Die für den Betrieb der E-Fahrzeugflotte erforderliche Strommenge muss zusätzlich zur Verfügung gestellt und – mit dem Ziel der bestmöglichen Klimaschutzwirkung – möglichst vollständig durch regenerativ erzeugten Strom gedeckt werden. Bei Verwendung von Strom aus fossilen Energieträgern entsteht der Ausstoß von CO₂ an anderer Stelle und trägt somit nicht zum globalen Klimaschutz bei.
- Die Stadt Freiburg kann die Investitionsentscheidungen von Privatpersonen sowie Unternehmen und Institutionen nicht direkt beeinflussen. Mit dem Ausbau der E-Ladeinfrastruktur wird versucht, den Anteil von E-Fahrzeugen an der Gesamt-Fahrzeugflotte sowohl im privaten wie auch im gewerblichen Bereich bis 2030 deutlich zu erhöhen.

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Je Wohnquartier soll es mindestens eine Schnellladestation geben.
- An Taxiständen soll es Schnelllademöglichkeiten für Taxis geben.
- Der Aufbau von Ladesäulen dürfe nicht zu einer Einschränkung des Fuß- und Radverkehrs führen, etwa durch Ladesäulen auf Gehwegen.

- Beim Ausbau von Lademöglichkeiten sollen auch elektrisch angetriebene Fahrräder berücksichtigt werden, insbesondere mit Blick auf ihren gegenüber Autos deutlich geringeren Flächen- und Energieverbrauch.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist aus Sicht einiger Personen nicht vereinbar mit dem Ziel, den Kfz-Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Andere Personen begrüßen hingegen die Unterstützung der E-Mobilität und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Wenn Pkw aus der Stadt ferngehalten werden sollten, dürfe man Lademöglichkeiten nur an P+R-Stationen anbieten. In Wohngebieten dürfe es lediglich Schnellladesäulen geben.
- Die finanzielle Beteiligung der Stadt an privater Ladeinfrastruktur wird insgesamt eher kritisch gesehen. In diesem Zusammenhang wird auch die generelle Förderung von (Plug-in-)Hybrid-Fahrzeugen kritisiert.
- In einigen Kommentaren wurde darauf hingewiesen, dass eine Fokussierung auf eine möglichst weitgehende Umsetzung von Elektromobilität nicht ausreiche. Zum einen seien auch Verhaltensveränderungen erforderlich, zum anderen seien auch andere Technologien wie Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe zu berücksichtigen.



<h2>VAG-Busflotte elektrifizieren (Maßnahmenbereich A6)</h2>
<h3>Allgemeine Beschreibung</h3> <p>Die VAG betreibt im Freiburger Stadt- und Umlandverkehr insgesamt rund 70 Standard- und Gelenkbusse. Nachdem im Jahr 2018 die ersten beiden Elektrobusse beschafft wurden und diese seit 2020 mit positiven Erfahrungen auf der Pilotlinie 27 für den E-Betrieb zwischen Europaplatz und Herdern eingesetzt werden, wird die VAG in den nächsten Jahren ihre gesamte Busflotte auf e-Busse umstellen. Im nächsten Schritt werden in 2022 weitere 15 E-Busse in Betrieb genommen und ersetzen die herkömmlichen Dieselbusse auf weiteren 4 Buslinien (11, 14, 19, 24).</p>
<h3>Ziel</h3> <p>Die gesamten Busflotte der VAG wird in mehreren Schritten bis 2030 auf Elektrobusse umgestellt.</p>
<h3>Vorgesehene Maßnahmen</h3> <p>A6-1. Umstellung aller VAG-Busse auf e-Antrieb</p> <p>Die VAG stellt ihre Busflotte bis 2030 sukzessive auf E-Antriebe um, so dass die VAG spätestens ab 2030 im Freiburger Stadtbusverkehr ausschließlich E-Busse einsetzen kann. Hierfür werden auf dem VAG-Betriebshof sowie an mehreren betrieblich und straßenräumlich geeigneten weiteren Standorten (Nach-)Lademöglichkeiten für die Elektrobusse geschaffen.</p>
<h3>Rahmenbedingungen zur Umsetzung</h3> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Finanzierung der E-Bus-Beschaffungen wird derzeit geklärt.
<h3>Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum</h3> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Maßnahme wird grundsätzlich positiv bewertet. Zur Verbesserung des Mobilitätsangebots seien aber viele weitere Maßnahmen erforderlich, die wegen der begrenzten Investitionsmittel Priorität haben sollten. ▪ Die aktuelle 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. ▪ In der Maßnahme werden große Chancen gesehen. So könnte bei der Busflottenerneuerung eine Anschaffung vieler kleinerer Busse erfolgen, die in einem höheren Takt fahren oder abgelegene Siedlungsgebiete bedienen können. ▪ Bei größeren Bussen bestehen unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Effizienz und Umweltbilanz von rein batterieelektrischen Antrieben und dem Wasserstoff/Brennstoffzellen-Antrieb. Die Studienlage hierzu müsse noch geklärt werden.

- Vor einer großflächigen Umstellung des Antriebssystems der Busse sollte der Gesamtnutzen der Umstellung auf E-Antriebe in Bezug auf die CO₂-Einsparungen bewertet werden. Außerdem sollten vor der Beschaffung von neuen Elektro-Fahrzeugen die Herkunft und die Abbaubedingungen der verwendeten Rohstoffe geprüft werden.



ÖPNV-Angebote ausweiten (Maßnahmenbereich B1)

Allgemeine Beschreibung

Im Freiburger Stadtbahnnetz wird auf allen Linien bereits ein dichtes Fahrtenangebot gefahren, insbesondere tagsüber. Auch im Stadtbusnetz besteht ein vergleichsweise gutes Fahrtenangebot, das jeweils auf die Anschlüsse an die Stadtbahnlinien abgestimmt ist.

Wenn mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen sollen, muss das Bus- und Bahn-Angebot aber noch erweitert und an die künftigen Kapazitäts- und Qualitätsansprüche angepasst werden. Auch für die Reisezeiten im ÖPNV spielt die Menge der zur Verfügung stehenden Fahrten, die sich beispielsweise in der Dichte des Fahrplankontaktes zeigt, eine große Rolle – je mehr Fahrten stattfinden und je dichter der Fahrplankontakt einer Linie, desto geringere Wartezeiten entstehen beim Ein- und Umstieg.

Ziel

Auf den Stadtbahn- und Stadtbuslinien soll das Fahrtenangebot verdichtet und/oder das zur Verfügung stehende Platzangebot erhöht werden. Um auch zu Tagesrandzeiten gute Verbindungen anbieten zu können, sollen die Betriebszeiten der Stadtbahn- und Stadtbuslinien frühmorgens und spät-abends verlängert werden. Durch eine gute Abstimmung der ÖPNV-Angebote untereinander sollen sowohl in der Stadt als auch – in Zusammenarbeit mit dem Land, den Landkreisen und dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) – in der Region attraktive Fahrmöglichkeiten mit Bahnen und Bussen geschaffen werden.

Vorgesehene Maßnahmen

B1-1. Taktverdichtungen im Stadtbahn-Netz (gemäß VAG-Konzept)

Der Fahrplankontakt soll auf den Freiburger Stadtbahnlinien verdichtet werden:

- tagsüber auf den Linien 2, 4 und 5 (Linie 1 hat bereits einen besonders dichten Fahrplankontakt),
- in den Hauptverkehrszeiten auf allen Linien,
- im Abendverkehr auf allen Linien; Verlängerung des 15min-Taktes bis ca. 23 Uhr,
- sonntagvormittags auf allen Linien; Fahrplandichte künftig wie sonntagnachmittags.

B1-2. Taktverdichtungen im Stadtbus-Netz (gemäß VAG-Konzept)

Der Fahrplankontakt soll auf bestimmten Freiburger Stadtbuslinien verdichtet werden:

- Taktverdichtung tagsüber auf den Linien 11, 19, 24, 36,
- Taktverdichtung auf bestimmten Buslinien in Zeitfenstern, in denen aktuell eine geringere Fahrplandichte als vorher und nachher angeboten wird,
- Taktverdichtung auf bestimmten Buslinien an Wochenenden und Feiertagen,
- Ersatz von Linientaxi-Fahrten durch Linienbus-Fahrten,
- Einsatz von flexiblen Bedienungsformen (z.B. „OnDemand-Verkehre“), wo dies sinnvoll ist.

B1-3. Verlängerung des Betriebszeitraums von Stadtbahnen und Stadtbussen

Der Betriebszeitraum von Stadtbahn- und Stadtbuslinien soll frühmorgens und spätabends verlängert werden, sodass ein erster „rundum-Anschluss“ am Bertoldsbrunnen bereits vor 5:30 Uhr und ein letzter „rundum-Anschluss“ erst nach 0:30 Uhr angeboten wird.

B1-4. Angebotserweiterung im Bahn-Regionalverkehr (SPNV)

Das Fahrtenangebot auf den regionalen SPNV-Strecken soll frühmorgens und abends sowie am Wochenende vereinheitlicht und erweitert werden. Taktverdichtungen im Tagesbetriebsprogramm (mit den jeweils dichtesten Fahrplankarten) sind wegen der Infrastruktursituation bis auf weiteres nicht möglich bzw. sinnvoll, aber die tagsüber angebotenen Taktfolgen sollen – wenn auf der jeweiligen Strecke möglich und hinsichtlich eines möglichst einheitlichen Fahrtenangebotes auf Strecken mit vergleichbarer Nachfrage sinnvoll – (früh-)morgens und abends ausgeweitet werden.

Maßnahme muss durch das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV in Abstimmung mit dem ZRF organisiert und umgesetzt werden.

B1-5. Angebotserweiterung im Regionalbusverkehr im Landkreis Emmendingen

Auf Basis des Angebotskonzeptes im Nahverkehrsplan 2021 wird das Fahrtenangebot im Regionalbusverkehr auf bestimmten Linien verdichtet und/oder der Betriebszeitraum abends und an Wochenenden erweitert.

Maßnahme wird durch den Landkreis Emmendingen organisiert und umgesetzt

B1-6. Angebotserweiterung im Regionalbusverkehr im Lkr. Breisgau-Hochschwarzwald

Auf Basis des Angebotskonzeptes im Nahverkehrsplan 2021 wird das Fahrtenangebot im Regionalbusverkehr auf bestimmten Linien verdichtet und/oder der Betriebszeitraum abends und an Wochenenden erweitert.

Maßnahme wird durch den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald organisiert und umgesetzt

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- zu 1. bis 3.: Die Finanzierung der Angebotserweiterungen im Stadtbahn- und Stadtbusnetz ist, insbesondere hinsichtlich der sich hierdurch dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Strom/Kraftstoffe), noch zu klären.
- zu 4.: Der Bahn-Regionalverkehr (SPNV) wird durch das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger in Abstimmung mit dem ZRF organisiert. Zusätzliche Zugfahrten müssen vom Land bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt und finanziert werden. Die Finanzierung der Angebotserweiterungen im SPNV ist insbesondere hinsichtlich der sich hierdurch dauerhaft erhöhenden Betriebskosten noch zu klären.
- zu 5. und 6.: Für den Regionalbusverkehr sind die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen als Aufgabenträger zuständig. Die Optimierung und der Ausbau des Regionalbusver-

kehrs wird von den Landkreisen organisiert und umgesetzt. Die Finanzierung des Angebotsausbaus im Regionalbusverkehr ist insbesondere hinsichtlich der sich mit Angebotserweiterungen dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Kraftstoffe/Strom) noch zu klären.

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- 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 ggf. auch durch die Umwidmung von Mitteln aus anderen Projekten).
- Im Innenstadtbereich sei das ÖPNV-Angebot bereits sehr gut. Eine Ausweitung des Angebots sowie eine Takterhöhung wird vor allem für den besseren Anschluss des Umlands als erforderlich angesehen.
- Regionalbuslinien sollen in die Freiburger Innenstadt / zum Hauptbahnhof durchgebunden werden, um unbequemes Umsteigen „kurz vor dem Ziel“ zu vermeiden und um Zielorte ggf. direkt erreichen zu können.
- Eine bessere regionale Angebotskoordination und Anschluss-Abstimmung zwischen VAG, SPNV und Regionalbus sowie eine verlässliche Anschlusssicherung werden gewünscht. Ein wesentlicher Hinderungsgrund zur Nutzung des ÖPNV seien die teilweise schlechten und unzuverlässigen Anschlüsse. Eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen – insbesondere zu Tages-Randzeiten – sei für die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV sehr wichtig.
- Große Erwartungen zum Ausbau des ÖPNV (vor allem im ländlichen Raum) bestehen in der Entwicklung flexibler Bedienformen. In OnDemand-Verkehren mit flexiblem Fahrplan und Haustürbedienungen wird ein wichtiger Baustein für einen attraktiven ÖPNV gesehen.
- Vor allem für den Freizeitverkehr werden mehr SPNV- und Regionalbusangebote insbesondere in den Schwarzwald, aber auch nach Frankreich gewünscht.
- 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.
- Es werden bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV gewünscht, auch in der Stadtbahn.



Attraktive Preise & digitale Vernetzung der Angebote

(Maßnahmenbereich B2)

Allgemeine Beschreibung

Bisher gibt es für jede Mobilitätsform eigene Angebote, Tarife und Preise. Seit einigen Jahren werden die Angebote von ÖPNV, Bikesharing (Frelö), Carsharing stärker vernetzt, zunächst in der Darstellung der relevanten Mobilitäts-Informationen: Die Apps von VAG (VAG mobil) und RVF enthalten neben der ‚klassischen‘ Angebots- und Fahrplaninformation zu Bahnen und Bussen nun auch die Standorte und Verfügbarkeiten von Frelö-Fahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen.

Attraktive Angebots- und Preisgestaltungen bei ÖPNV, Bikesharing (Frelö), Carsharing und anderen Mobilitätsangeboten sollen Autonutzer zum Umsteigen auf diese Systeme bewegen. Mit der Zusammenführung verschiedener Mobilitätsformen in gemeinsamen, umfassenden Angebotspaketen soll die Nutzung insbesondere von ÖPNV, Bikesharing (Frelö) und Carsharing, aber auch von sonstigen Mobilitäts- und Sharing-Angeboten sowie z.B. Taxi, einfacher und attraktiver werden.

Diese „Mobilitätspakete“ sollen als vollwertige sowie bequeme und ‚clevere‘ Alternative zum privaten (Zweit-)Auto wahrgenommen werden.

Ziel

Durch eine möglichst weitgehende digitale Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote, z.B. im Rahmen der bereits mehrere Anbieter und Angebote integrierenden VAG-/RVF-App, sollen Informationen und Angebote zu allen verfügbaren Verkehrsträgern multimodal und innerhalb einer gemeinsamen, umfassenden und übersichtlichen Plattform bereitgestellt werden.

Vorgesehene Maßnahmen

B2-1. Multimodales Tarifangebot ausbauen: Bündelung von ÖPNV, Carsharing, Frelö, ggf. Taxi, weitere Verkehrsangebote

Die Stadt Freiburg unterstützt die Entwicklung von gemeinsamen, verkehrsträgerübergreifenden Angeboten in multimodalen Tarifen. Somit wird die gemeinsame Nutzung verschiedener Verkehrsträger und -angebote vereinfacht.

Die Angebote und Tarifpakete sollen von allen beteiligten Anbietern gemeinsam vertrieben und kommuniziert werden.

B2-2. Einstiegsangebote/„Schnupper-Abos“ für besondere Zielgruppen einführen

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung von „Schnupperabos“ für bestimmte Zielgruppen, z.B. für

- Neue Mieter_innen,
- Neue Mitarbeiter_innen,
- Familien nach Geburt eines Kindes,

- Rentner_innen (als Einstieg zum „SeniorenAbo“; siehe Ziffer 4)
- Personen, die freiwillig ihren Führerschein abgeben.

Die „Schnupperabos“ können ggf. im Anschluss in ein normales Abo übergehen. Sie sollen auch ein multimodales Angebot enthalten.

B2-3. Landesweites Jugendticket umsetzen

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung eines landesweiten Jugendtickets (landesweite Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV sowie des Bahn-Regionalverkehrs). Aktuell wird dieses neue Angebot zwischen Verkehrsministerium, Kommunen und Verkehrsverbänden abgestimmt.

B2-4. SeniorenAbo einführen

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung eines SeniorenAbos. Dieses neue Angebot soll einen Schwerpunkt auf der entsprechenden Vermarktung haben. Eine Preisermäßigung gegenüber dem ‚normalen‘ Abo steht hier nicht im Vordergrund.

B2-5. MieterTicket einführen

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung eines MieterTickets, das in Zusammenarbeit mit großen Wohnraumvermietern umgesetzt werden soll.

Mögliche Gestaltungsvarianten sind:

- (a) umlagefinanziertes Mieterticket (Solidarmodell)
- (b) teilweise umlagefinanziertes Mieterticket mit Sockelbeitrag (umlagefinanziert) und persönlichem, optionalem Beitrag (analog SemesterTicket)
- (c) analog Jobticket mit Vermieter-Beitrag.

B2-6. JobTicket einführen

Die Stadt Freiburg unterstützt eine Intensivierung der Vermarktung des JobTickets.

Falls marktseitig sinnvoll, kann eine zweite Variante des JobTicket angeboten werden, die (analog zum SemesterTicket) teilweise umlagefinanziert ist.

B2-7. Stärkere Anpassung der Preis- und Tarifstrukturen im ÖPNV an Pkw-Kostenstruktur

Die Stadt Freiburg unterstützt eine Untersuchung, wie die Preis- und Tarifstruktur im ÖPNV stärker an die Kostenstruktur bei Pkw-Nutzung angepasst werden kann – Elemente könnten ein „Mitfahrerrabatt“ oder kostenfreie Mitfahrten sein, die (grundsätzlich) kostenfreie Kinder-Mitnahme sowie eine Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten bei Zeitkarten (RegioKarten).

Bei den Tageskarten (heute REGIO24) soll auch eine Variante für 2 Pers.+Kinder angeboten werden (zum Schließen der Angebotslücke“ zwischen 1-Pers.- und 5-Pers.-Tageskarte).

B2-8. Weiterentwicklung einer multimodalen App

Die Stadt Freiburg unterstützt die Weiterentwicklung der RVF-/VAG-App hin zu einer bestmöglichen multi- und intermodalen Informationsdarstellung, möglichst auch hin zu Buchungsmöglichkeiten sowie Abrechnungsfunktionen. Eine Verknüpfung mit Partner-Apps soll über Verlinkungen und einen „Absprung“ in die jeweilige Partner-App erfolgen.

Das digitale Informations- und Buchungsangebot soll so einfach, intuitiv und ‚ansprechend‘ wie möglich gestaltet werden. Dabei kann auch eine Single-Sign-On-Funktionalität (Ziel: für alle digitalen Angebote ist nur noch eine einmalige Anmeldung erforderlich) angeboten werden.

B2-9. Umsetzung eines Mobilitätspasses

Mit dem Mobilitätspass soll den Kommunen die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für den deutlichen Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Das Verkehrsministerium BW untersucht derzeit in Partnerschaft mit 16 Modellregionen vier Varianten eines Mobilitätspasses. Dabei würden jeweils Einwohner_innen einer Kommune („Bürgerticket“), Kraftfahrzeughalter_innen in einem festgelegten Gebiet („Nahverkehrsabgabe“) oder Kfz-Nutzende auf definierten Straßen („Straßennutzungsgebühr“) bzw. die Arbeitgeber („Arbeitgeberabgabe“) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Gleichzeitig erhalten die Bürger_innen eine Gegenleistung: Ein persönliches Mobilitätsguthaben, welches beim Kauf von Mobilitätsdienstleistungen des ÖPNV eingelöst werden kann.

RVF und ZRF haben sich erfolgreich als Modellregion für den Mobilitätspass beworben. Die Stadt Freiburg ist mit eigenem Personal in den Prozess unter Federführung des Landes eingebunden, um zu klären, unter welchen Voraussetzungen, mit welcher Zielsetzung und mit welcher der o.g. Varianten ein „Mobilitätspass“ in der Stadt Freiburg und der Region eingeführt werden könnte.

B2-10. Zugangsvereinfachung

Die Stadt Freiburg unterstützt eine konsequente Ausrichtung aller Informations- und Tarifangebote auf gute Nutzbarkeit und einfaches Bezahlen per PayPal/Kreditkarte/EC-Karte/Lastschrift.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- Die Stadt Freiburg ist für die Gestaltung der ÖPNV- und sonstigen Mobilitäts-Tarife nicht zuständig. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen sind mit dem RVF, dem ZRF sowie der VAG abzustimmen.
- Die Finanzierung der Maßnahmen ist unter Einbindung von RVF und ZRF zu klären. Für Maßnahmen der Tarifabsenkung werden Finanzierungsbeiträge der Stadt Freiburg und der Landkreise sowie ggf. Dritter erforderlich sein.
- zu 9.: Zur Einführung eines Mobilitätspass sind Anpassungen im Rechtsrahmen erforderlich, die im Rahmen der Untersuchungen in den Modellregionen geprüft werden. Welches Modell eines Mobilitätspass umgesetzt werden kann, ist u.a. von der rechtlichen Prüfung und Anpassung des Rechtsrahmens abhängig.

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Die bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote sowie die Vereinfachung der Tarife werden breit unterstützt.
- Viele Teilnehmende schlagen besonders günstige ÖPNV-Tarife oder einen kostenlosen ÖPNV vor. Ein kostenloser ÖPNV könne über die öffentlichen Haushalte oder über eine Pflichtumlage wie den Mobilitätspass finanziert werden.
- Viele Personen sind zugleich bereit, für einen guten ÖPNV einen angemessenen Betrag zu bezahlen. Zeitkarten seien bereits attraktiv, das Angebot für Spontanfahrer_innen sei aber zu teuer.
- Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten, sollen kostenfreie ÖPNV-Zeitkarten erhalten.
- Es wird ein Preismoratorium für die RegioKarte vorgeschlagen.
- Ein 365-Euro-Ticket soll eingeführt werden.
- Ein Senioren-Ticket soll eingeführt werden.
- Die KombiTickets (Eintrittskarte zu Veranstaltung gilt als ÖPNV-Ticket) sollen ausgebaut werden.
- Die Abo-Mindestdauer soll gesenkt werden. Abos sollen auch für kürzere Zeiträume als 1 Jahr möglich und somit z.B. ein „Winter-Abo“ / „Winter-JobTicket“ umsetzbar sein, z.B. für Personen die im Sommerhalbjahr mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind.
- Die Mitnahmemöglichkeiten bei RegioKarten sollen ausgebaut werden.
- Fahrten in Nachbarverbände außerhalb des bw-Tarifs seien bislang zu kompliziert.
- Als besonders wichtig wird eine bessere Information über die Vernetzung der Mobilitätsangebote genannt. Die bisherige App genüge diesen Ansprüchen bisher nicht.
- Die Umsetzung einer zentralen App für sämtliche Mobilitätsangebote, -auskünfte, -buchungen und deren Abrechnung wird vorgeschlagen.
- Alle Angebote sollten auch ohne Smartphone (anonym) zu nutzen sein.



Carsharing-Angebote ausweiten (Maßnahmenbereich B3)

Allgemeine Beschreibung

Carsharing entlastet die Umwelt insofern, dass es Automobilität mit einer geringeren Zahl an Fahrzeugen und somit gleichzeitig auch mit einem geringeren Flächenverbrauch ermöglicht. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt 5 bis über 10 private Fahrzeuge. Dieses Potenzial kommt insbesondere beim Wohnungsneubau zum Tragen, da durch die Flächeneinsparung Baukosten reduziert werden können und den Bewohner_innen ein Leben ohne privaten Pkw leichter ermöglicht wird. Da beim Carsharing – anders als beim privaten Pkw – nach gefahrener Zeit und Distanz abgerechnet wird, werden Autofahrten zudem bewusster unternommen und dadurch potenziell reduziert.

Carsharing ist dadurch eine Säule der Verkehrspolitik der Stadt Freiburg und wird seit 2015 durch die Einrichtung von Carsharing-Stationen im städtischen Straßenraum unterstützt. Diese werden laufend ausgeweitet und zunehmend elektrifiziert.

Da das Angebot in Freiburg sehr gut angenommen wird, kommt es in der Fahrzeugverfügbarkeit an Wochenenden und zu Ferienzeiten zu Engpässen.

Ziel

Ziel ist es, die Verfügbarkeit von Carsharing-Autos weiter zu erhöhen, sodass es zu einem verlässlichen Baustein des Freiburger Mobilitätssystems avanciert. Es wird darauf geachtet, dass vermehrt elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zudem ist es wünschenswert, dass von Anbieterseite sowohl eine vielfältige Fahrzeugflotte als auch nutzergruppenspezifische Services angeboten werden, sodass verschiedene Bedarfe gedeckt werden.

Vorgesehene Maßnahmen

B3-1. Erweiterung und Elektrifizierung von Carsharing-Stationen

Die Maßnahme besteht in der bedarfsgerechten Erweiterung der Carsharing-Stationen. Neue Stationen werden mit dem Instrument der Sondernutzung eingerichtet. Damit können von den Anbietern flexibel und nach Bedarf neue Stationen angefragt und von der Stadt eingerichtet werden. Diese neuen Stationen werden von Anfang an elektrifiziert geplant, soweit dies am jeweiligen Standort möglich und sinnvoll ist. Mit dem neuen Konzept werden auch die Ortschaften bedient.

B3-2. Carsharing als Grundversorgung in neuen Wohnquartieren

Bei der Planung von neuen Wohnquartieren, insbesondere der Niedrigemissionszonen (Maßnahme D1-3.), wird das öffentliche Carsharing-Angebot Teil der Grundversorgung. Nur mit funktionierendem Carsharing-Angebot kann die Verringerung des privaten Pkw-Besitzes gelingen. Dazu werden Flächen für Carsharing-Standorte bereits in den Bebauungsplänen gesichert. Zudem wird bei größeren Projekten angestrebt, das Carsharing aktiv zu vermarkten und die neuen Bewohner_innen bzw. Mitarbeiter_innen intensiv auf das Angebot hinzuweisen.

B3-3. Innovative Elemente im Carsharing

Carsharing ist ein vergleichsweise junges Mobilitätsangebot, das aufgrund von Verhaltensänderungen und neuer Technik Potenziale zur Weiterentwicklung aufweist. Da das Carsharing-Angebot von privaten Firmen bereitgestellt wird, kann eine Verbesserung von der Stadt nur über verbesserte Rahmenbedingungen erzielt werden.

Anzustrebende neue Entwicklungen sind insbesondere:

- Carpools für Open-End-Buchungen,
- Anschubfinanzierung von Carsharing in Ortsteilen und Freiburger Ortschaften, in denen ohne eine Anschubfinanzierung kein Carsharing-Angebot entstehen wird,
- „Premium“-Carsharing in neuen Wohngebieten wie den Niedrigemissionszonen (d.h. vom ersten Moment an, mit Marketing, mit Zusatzangeboten, ggf. finanzielle Anreize),
- Marketing für Carsharing allgemein,
- bessere Vernetzung (digital, VAG-App).

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Ein gut ausgebautes Carsharing könne zu weniger Fahrzeugen und damit zur Reduktion des Flächendrucks beitragen. Dazu müsse das Angebot überzeugen und 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 Radverkehrsnetzes gesehen. Für Dienstleister mit einem hohen, flexiblen Mobilitätsbedarf sei das Carsharing noch nicht umfassend genug.
- Es sollte sich beim Carsharing möglichst um kleine und elektrische Fahrzeuge handeln. Dazu müsse gerade das E-Carsharing für Kunden preislich attraktiv sein.
- Stationslose Angebote werden von vielen Teilnehmenden bevorzugt.



Zweirad-Sharing erweitern (Maßnahmenbereich B4)

Allgemeine Beschreibung

Bereits heute gibt es im Freiburger Stadtgebiet mehrere Zweirad-Sharing-Angebote. Angeboten werden derzeit Mietfahrräder und elektrische Lastenfahrräder, E-Tretroller und E-Motorroller. Erstere sind stationsbasiert, die anderen beiden werden im sogenannten „free-floating-Modell“¹ angeboten. Diese Fahrzeuge können das Mobilitätssystem der Stadt derart ergänzen, dass sie tageszeitunabhängig flexible Kurzfahrten ermöglichen und als Zubringer zum ÖPNV eingesetzt werden. Konflikte können zwischen Fußverkehr und fehlerhaft abgestellten E-Tretrollern bestehen.

Ziel

Die Stadt und die VAG unterstützen innovative Fahrrad- und sonstige Zweirad-Sharing-Angebote, indem sie weiter aktiv Kooperationen mit Anbietern eingehen und hierfür Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen. Dabei wird insbesondere darauf geachtet, dass Sharing-Zweiräder dort vermehrt vorhanden sind, wo im schienengebundenen ÖPNV Netzlücken bestehen (z.B. in Gewerbegebieten, St. Georgen, Mooswald).

Vorgesehene Maßnahmen

B4-1. Neuausschreibung Fahrradvermietsystem (Frelö)

Der jetzige Vertrag mit dem Betreiber des Fahrradvermietsystems läuft Ende 2024 aus. Um das in Freiburg sehr gut angenommene Angebot nahtlos zu erhalten, wird die Neuausschreibung rechtzeitig durchgeführt. Dabei ist das wesentliche Ziel, dass es im Stadtgebiet künftig mehr Stationen (insgesamt ca. 120 bis 130) und außerdem eine Ausweitung des Systems in die Region hinein umgesetzt werden kann. Insgesamt sollen in Freiburg mehr Mietfahrräder verfügbar sein (800 - 1.000 Stadträder und 50 - 100 Lastenpedelecs), ggf. auch neue Fahrradmodelle (Pedelects).

B4-2. Kooperation mit Sharing-Anbietern

Die Stadt geht weiterhin kooperativ mit Anbietern von sonstigen Zweirad-Sharing-Angeboten um, prüft deren Angebote jedoch kritisch auf ihre Umweltverträglichkeit.

Im Stadtgebiet werden an sogenannten „Points of Interest“ Kfz-Abstellflächen in Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge im free-floating-System umgewandelt. Damit werden einerseits Konflikte zum Fußverkehr (insbesondere E-Tretroller) verringert und andererseits ein geordnetes Abstellen gefördert. In neuen Planungen werden Abstellflächen für diese Fahrzeuggruppe eingeplant.

¹ „free-floating“ bedeutet, dass ein Fahrzeug ab dem Standort, wo jemand es zuvor abgestellt und freigegeben hat, wieder neu gebucht werden kann. Das Fahrzeug muss somit nicht zu einem bestimmten Standort zurückgefahren werden.

Wenn im Bereich des Zweirad-Sharings neue Angebote oder Systeme entstehen, prüft die Stadt eine mögliche Umsetzung in Freiburg.
Rahmenbedingungen zur Umsetzung

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum
<ul style="list-style-type: none">▪ Das Zweirad-Sharing (Frelu) wird überwiegend als sehr wichtig und förderungswürdig betrachtet. Zugleich sei der Anteil an Menschen mit eigenem Fahrrad in Freiburg sehr hoch.▪ Es werden mehr Lastenfahrräder gewünscht.▪ 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-Sharing-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.



Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

(Maßnahmenbereich C1)

Allgemeine Beschreibung

Der Umfang des Parkplatzangebots und die Kosten für die Parkplatznutzung sind für viele Verkehrsteilnehmer_innen wichtige Faktoren bei der Entscheidung, mit welchem Verkehrsmittel sie ihre Wege zurücklegen. Den Regelungen zum Parken (Kosten, zeitliche Beschränkungen, Einschränkung des Nutzer_innenkreises usw.) kommt deshalb eine entscheidende Bedeutung nicht nur bei der Verteilung des knappen Parkraums, sondern auch bei der Verlagerung von Autofahrten auf andere Verkehrsmittel im Interesse des Klimaschutzes zu. Darüber hinaus sollen Kosten für das Parken im öffentlichen Raum – auch für Bewohner_innen im Umfeld ihrer Wohnung – einen Anreiz geben, Fahrzeuge außerhalb der öffentlichen Räume abzustellen, um Spielräume für die Aufwertung von Straßenräumen und für Bedarfe anderer Verkehrsarten zu schaffen.

Ziel

Um nicht nur für Fahrten in die Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere, sondern möglichst für alle Wege im Stadtgebiet einen starken Anreiz zu geben, andere Verkehrsmittel als das Auto zu nutzen, werden in einem systematischen und klar kommunizierten Ansatz die heute in großen Teilen des Stadtgebietes kostenfreien Kfz-Parkplätze im öffentlichen Raum schrittweise in die Bewirtschaftung mit Parkgebühren einbezogen. In Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz zwischen den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten sowie nicht verkehrlichen Nutzungen werden stärker als in der Vergangenheit auch Parkplätze abgebaut, um die Flächen anderweitig zu nutzen. Frei werdende Flächen können dann verstärkt sowohl für das Abstellen umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Carsharing-Fahrzeuge, Fahrräder, E-Roller etc.) als auch für die Begrünung des Straßenraums genutzt werden. Letzteres auch, um die zu erwartenden häufigeren Hitzeperioden in der Stadt abzumildern.

Vorgesehene Maßnahmen

C1-1. Erstellung einer Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement

Um die Nutzung des öffentlichen Raums für das Abstellen von Fahrzeugen im ganzen Stadtgebiet mit angemessenen Kosten zu belegen und die bislang sehr ungleichen Regelungen (Parkraumbewirtschaftung + Bewohnerparkregelungen mit hohen Gebühren für Bewohnerparkausweise in den Bewohnerparkgebieten versus kostenloses Parken im übrigen Stadtgebiet) anzunähern, erstellt die Stadtverwaltung ausgehend von der Drucksache MOBI-22/001 (Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung in den Stadtteilen: Prioritäten bei der Erweiterung der Bewohnerparkgebiete) ein Konzept für eine zügige und in der Umsetzung einfache Bewirtschaftung des Parkens im gesamten Stadtgebiet. Hierfür werden u. a. rechtliche Spielräume, auch die Möglichkeiten eines Modellversuchs, technische Optionen zur Vereinfachung von Bewirtschaftung und Kontrolle sowie Instrumente zur Berücksichtigung besonderer Bedarfe (z. B. Anlieferung, Carsharing, Pflegedienste,

<p>Handwerker-/Dienstleister-Fahrzeuge, motorisierte Zweiräder usw.) untersucht. In einem ersten Schritt sollen Möglichkeiten geprüft werden, die im heutigen Rechtsrahmen und durch Nutzung ggf. bestehender Spielräume umsetzbar sind. Im zweiten Schritt soll geprüft werden, welche Regelungen bei Anpassungen des Rechtsrahmens möglich werden, damit sich die Stadt Freiburg zielgerichtet für entsprechende rechtliche Anpassungen einsetzen kann.</p>
<p>C1-2. Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum</p> <p>Auf der Grundlage des durch Maßnahme 1) erstellten Konzepts zum stadtweiten Parkraummanagement wird die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum sukzessive ausgedehnt. Die Umsetzung der Maßnahme wird von einer intensiven Kommunikationsarbeit begleitet.</p> <p>Bei der Ausweitung des Anwohnerparkens auf weitere Wohngebiete ist beabsichtigt, bis 2030 in insgesamt 50% der städtischen Wohngebiete Bewohner-Parkregelungen umzusetzen.</p>
<p>C1-3. Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze</p> <p>Um die Nutzung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel zu fördern, werden insbesondere bei Bauvorhaben und Umgestaltung von Straßenräumen Kfz-Parkplätze teilweise in Parkplätze für Sharing-Angebote, Liefer- und Ladezonen sowie öffentliche Fahrrad- und Zweiradabstellplätze umgewandelt. Anforderungen aus Bedarfen von mobilitätseingeschränkten Menschen (Ältere, Menschen mit Behinderung etc.) werden dabei besonders berücksichtigt.</p>
<p>C1-4. Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum (Parkscheine) um 10% alle 2 Jahre</p> <p>Ein Grundsatzbeschluss hierzu wurde vom Gemeinderat im Jahr 2019 gefasst (DS G-19/228). Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelung bis 2030 beibehalten und umgesetzt wird.</p>
<p>C1-5. Kosten von Bewohnerparkausweisen in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße</p> <p>Ein entsprechender Beschluss des Gemeinderats aus dem Jahr 2021 liegt bereits vor (DS G-21/240). Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelung bis 2030 beibehalten und umgesetzt wird.</p>
<p>Rahmenbedingungen zur Umsetzung</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu 2.: Derzeit wird in der Praxis die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nur in Gebieten mit hohem Parkdruck vorgenommen. Aus der Straßenverkehrsordnung selbst ergibt sich diese Voraussetzung nicht zwingend, die Stadtverwaltung hält es daher rechtlich für vertretbar, Parkraumbewirtschaftung unabhängig vom konkreten Parkdruck anzuordnen. Diese Auffassung ist allerdings nicht ohne rechtliches Risiko, da in der Rechtsprechung und auch der Gesetzesbegründung häufig auf den Parkdruck Bezug genommen wird. Um eine stadtweite Parkraumbewirtschaftung unabhängig von Parkdruck oder weiteren Bedingungen ohne rechtliches Risiko

umsetzen zu können, sollte der Bundesgesetzgeber eine Klarstellung in der Straßenverkehrsordnung dahingehend vornehmen, dass Parkraumbewirtschaftung auch ohne nähere Voraussetzungen überall zulässig ist. Die Stadt Freiburg wird sich hierfür einsetzen.

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Dieser Maßnahmenbereich wurde besonders 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/Handwerker_innen, Menschen mit Behinderung, Pendler_innen) aus Sicht einiger Teilnehmenden besonders berücksichtigt werden.



Straßenraum sicher & umweltverträglich gestalten

(Maßnahmenbereich C2)

Allgemeine Beschreibung

Öffentlicher (Straßen-)Raum ist ein knappes und somit wertvolles Gut. Er muss vielen Ansprüchen gerecht werden. Einerseits soll er funktional sein, um den vorhandenen Verkehr flüssig und sicher abzuwickeln. Andererseits soll er eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und für die anliegenden Nutzungen möglichst verträglich sein. Er ist die Visitenkarte der Stadt und trägt bei entsprechender Gestaltung dazu bei, dass sich Bewohner_innen und Besucher_innen wohl fühlen. In Freiburg ist die Bevölkerung teilweise hohen Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt, die vom öffentlichen Straßenraum ausgehen. Stellenweise sind Verkehrsräume für den Fuß- und Radverkehr zu eng.

Ziel

Die Straßenräume werden mit dem Ziel einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität und zum Bewältigen der notwendigen Verkehrsströme gestaltet. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß-, Rad-, ÖPNV und Sharing-Angebote) haben Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr. Eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer_innen wird angestrebt.

Zum Erreichen der Ziele dienen die Senkung der Geschwindigkeiten auf – in der Regel – 30km/h, die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten umweltfreundlicher und stadtverträglicher Verkehrsarten sowie das Reduzieren unerwünschter Durchgangsverkehre in Wohngebieten.

Vorgesehene Maßnahmen

C2-1. Tempo 30

Die Maßnahme sieht vor, die Tempo 30-Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf das innerstädtische Hauptstraßennetz auszudehnen, da es die Lärmbelastung der Anwohner_innen verringert und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Zudem kommt es zu einem subjektiv als angenehmer empfundenen Straßenraum.

Der aktuelle Rechtsrahmen lässt diese Maßnahme nicht zu, daher setzt sich die Stadt Freiburg zusammen mit anderen Städten im Rahmen einer bundesweiten Städteinitiative dafür ein, künftig selbständig über die Einrichtung von Tempo 30 im Straßennetz innerhalb des Stadtgebietes entscheiden zu können.

Erfolgt die Änderung des Rechtsrahmens, wird die Stadt im innerstädtischen Bereich die Hauptverkehrsstraßen von Tempo 50 auf Tempo 30 umstellen. Nicht angebaute Straßen wie z.B. Autobahnzubringer, Westrandstraße sowie außerorts liegende Straßen werden hierbei nicht einbezogen. In den Gewerbegebieten werden Straßen auf Tempo 30 umgestellt, bei denen das zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll ist, insbesondere wenn keine Radverkehrsanlagen vorliegen.

C2-2. Verkehrsnetz umweltverträglicher gestalten

Die Maßnahme sieht vor, ausgewählte Straßen in Wohngebieten für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu gestalten. Elemente dazu sind vor allem Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr und punktuelle Unterbrechungen.

Welche Elemente des Straßennetzes in welcher Form umgestaltet werden, wird in einer näheren Untersuchung ausgearbeitet. Als Straßenzüge für diese Untersuchung kommen insbesondere in Betracht (kein Anspruch auf Vollständigkeit):

- Herdern: Straßenzüge Mozartstraße/Urbanstraße bis hin zur Hinterkirchstraße
- Oberau: Straßenzug Kartäuserstraße
- Innenstadt: Straßenzüge Wilhelmstraße/Rempartstraße/Wallstraße
- Wiehre: Straßenzug Lorettostraße
- Haslach: Straßenzug Uffhauser Straße/Markgrafenstraße

Der Schwerpunkt dieser Untersuchung wird sein, die Vor- und Nachteile von Änderungen im Straßennetz herauszuarbeiten und abzuwägen. Die Zusammenhänge mit dem Ausbau des Radnetzes (siehe Maßnahme „Radnetz ausbauen“) werden berücksichtigt.

C2-3. Schaffung attraktiver Stadträume und umweltverträgliche Gestaltung von Straßenräumen

Die meisten Straßenräume in Freiburg sind von den Belangen des parkenden und fließenden Autoverkehrs dominiert. In vielen Straßenräumen ist der überwiegende Anteil der Flächen dem Kfz-Verkehr zugeteilt.

Die Maßnahme sieht vor, bei Straßensanierungen und bei Straßenneubauten die nicht-motorisierten Verkehre sowie den ÖPNV als klimafreundliche Verkehrsmittel bei der Aufteilung der Flächen stärker zu berücksichtigen. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird durch mehr Sitzmobiliar, eine Ausweitung und Aufwertung der Straßenbegrünung (mehr Schatten, besseres Stadtklima, Hitzereduktion) und verkehrsberuhigte Bereiche weiter verbessert.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- zu 1.: Anpassung der Straßenverkehrsordnung auf Bundesebene erforderlich

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

- Der Maßnahmenbereich wird als wichtig für die Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion von Schadstoffen betrachtet. Das Reduktionspotenzial von Lärm wird unterschiedlich bewertet.
- Bei einer Verringerung der Regelgeschwindigkeit auf 30km/h müsse darauf geachtet werden, dass der Verkehr nicht vermehrt durch Wohngebiete verläuft.
- Bei der Verkehrsplanung sollten die Bedürfnisse und Ansprüche von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen besonders berücksichtigt werden.

- Es besteht die Erwartung, dass der Schwerlastverkehr reduziert wird.
- Der geplante Stadttunnel lasse ein höheres Verkehrsaufkommen erwarten.
- Die Durchsetzbarkeit der Maßnahmenziele wird von einigen Personen in Frage gestellt.
- Die Maßnahmen sollten möglichst nicht zu mehr Stau führen.



Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen

(Maßnahmenbereich D1)

Allgemeine Beschreibung

Freiburg ist eine lebenswerte Stadt, was zu einem stetigen Zuwachs an Einwohner_innen und somit zu Bedarf an neuem Wohnraum führt. Allerdings werden mit der steigenden Zahl der in der Stadt wohnenden Menschen auch insgesamt mehr Wege zurückgelegt, und somit steigt die Verkehrsbelastung im Straßen- und Verkehrsnetz.

Ziel

Die Stadt sieht neue Wohnbauaktivitäten vor allem in zentralen und/oder vom ÖPNV- und Radnetz gut erschlossenen Lagen vor. Zudem plant sie alle neuen Stadtentwicklungsmaßnahmen mit einem Kfz-reduzierenden Mobilitätskonzept. Ziel eines solchen Mobilitätskonzepts ist es, private Autos entbehrlich zu machen und somit ihre Bedeutung zu reduzieren, sodass im Ergebnis Niedrigemissionszonen entstehen. Dies wird durch eine gute Anbindung an den ÖPNV, sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote im öffentlichen Raum und ein gutes Mobilitätsmanagement erreicht. Durch den geringeren Kfz-Besitz verringert sich der Stellplatzbedarf, wodurch Baukosten reduziert und Flächen für andere Nutzungen frei werden.

Vorgesehene Maßnahmen

D1-1. Konzept „Stadt der kurzen Wege“ weiter umsetzen

Die Stadt Freiburg setzt ihre großen Stadtentwicklungsprojekte (Dietenbach, Kleineschholz, Zähringen-Nord, Güterbahnhof usw.) in einem innenstadtnahen Radius (bis max. 5 Kilometer um die Innenstadt) um. Dabei wird eine Nutzungsgemischte Struktur angestrebt, um die täglichen Wege der Einwohner_innen möglichst kurz zu halten und somit die Wahl von Fußwegen, Fahrrad, Bus oder Bahn als Verkehrsmittel zu begünstigen. Dieses Konzept wird weiter konsequent angewandt und mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung weiterentwickelt.

D1-2. Neufassung der Stellplatzsatzung

Seit der Änderung der Landesbauordnung im Jahr 2015 haben Kommunen die Möglichkeit, über Satzungen selbst festzulegen, wie viele Stellplätze für den ruhenden Verkehr bei Neubauvorhaben nachgewiesen werden müssen. Die Stadt hat diese Flexibilität genutzt und im Jahr 2016 eine eigene Stellplatzsatzung erlassen. Eine Evaluation hat gezeigt, dass diese Satzung gute Fortschritte gebracht hat, aber noch nicht alle Potenziale ausschöpft.

Diese Maßnahme sieht vor, dass die Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg neugefasst wird. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss dafür liegt bereits vor (DS G-22/047). Ziel der Neufassung ist es, dass dem im Stadtgebiet deutlich variierenden Pkw-Besitz (0,4 Pkw pro Wohneinheit in der Innenstadt, 1,2 Pkw pro Wohneinheit in den Tuniberg-Gemeinden) Rechnung getragen wird und

über eine Zonierung eine entsprechende Differenzierung stattfindet. Zusätzlich ist es angesichts der immer weiter steigenden Bedeutung des Fahrrads im urbanen und zum Teil auch regionalen Verkehr wichtig, dass die quantitativen und qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellplätze gesichert werden.

Bei der Festlegung der Kfz-Stellplatzschlüssel ist abzuwägen, ob zugunsten der Baukosten- und Flächeneinsparung sowie der Ermöglichung von mehr Wohnraum und ggf. auch zu einer weiteren Reduzierung des Kfz-Bestands Werte festgelegt werden, die die aktuelle Stellplatznachfrage geringfügig unterschreiten. Dies sollte dann mit einer entsprechenden Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum kombiniert werden. Für diesen Ansatz ist eine rechtliche Prüfung erforderlich.

D1-3. Niedrigemissionszonen durch verbindliche Mobilitätskonzepte bei größeren Wohnungsbauvorhaben

Bei der Planung relevanter Wohnungsbauvorhaben wird von Anfang an (d.h. im Wettbewerbsverfahren, anschließend im Bebauungsplan) ein Mobilitätskonzept implementiert, dessen Ziel es ist, die Mobilität im neuen Baugebiet möglichst weitgehend auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auszurichten und einen möglichst geringen Kfz-Besatz zu realisieren. Ähnlich wie bei der Stellplatzsatzung sind Kfz-Stellplatzschlüssel so niedrig wie möglich festzulegen, um die Klimaschutz- und sonstigen Ziele (Senkung Baukosten, mehr Wohnraum) zu erreichen. Ermöglicht wird dies durch die Umsetzung möglichst günstiger Rahmenbedingungen für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die dennoch verbleibenden, dem Quartier zuzuordnenden Fahrzeuge sollen durch die Vorhaltung von E-Ladeinfrastruktur z.B. in Quartiersgaragen zu einem möglichst großen Anteil elektrisch angetrieben sein. Im Ergebnis entstehen Niedrigemissionszonen, die als solche auch öffentlich kommuniziert werden.

In diesen Niedrigemissionszonen werden folgende Merkmale umgesetzt:

- Niedrige Kfz-Stellplatzzahlen im privaten und öffentlichen Raum,
- Hoher Ausstattungsgrad der Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur,
- Hohe Anforderung an Qualität und Quantität von Fahrradabstellplätzen,
- Flächensicherung für Carsharing im öffentlichen Raum,
- Flächensicherung für sonstige Sharing-Angebote im öffentlichen Raum,
- Fuß- und radverkehrsfreundliche Straßenräume,
- Sichere und direkte Zuwegung zu den Haltestellen des ÖPNV,
- Kommunikation und Mobilitätsberatung.

Als Niedrigemissionszonen werden zunächst festgelegt:

- das Quartier Kleinschholz (Gesamtfläche: ca. 7 ha; Umsetzung vsl. 2024-2030; Endzustand: ca. 1.200 Bewohner_innen) und
- der neue Stadtteil Dietenbach (Gesamtfläche: ca. 130 ha; Umsetzung vsl. 2025-2042; Endzustand: ca. 16.000 Bewohner_innen).

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

Einschätzung aus Online-Beteiligung und Forum
<ul style="list-style-type: none">▪ Es besteht eine sehr große Zustimmung zu dem Maßnahmenbereich.▪ Neben der Siedlungsentwicklung sollte auch der Bestand adressiert werden.▪ Um innerstädtische Pendelverkehre zu vermeiden, sollten die Planungen zumindest die beiden städtischen Funktionen Wohnen und Arbeiten stärker miteinander verbinden.▪ Es wird darauf hingewiesen, dass neue Konzepte Parkmöglichkeiten für Handwerk sowie für Versorgungs-, Liefer- und Pflegeverkehre berücksichtigen sollten.▪ Außerdem sollten bei den Planungen die Belange einer älter werdenden Gesellschaft sowie von Kindern und von mobilitäts- und anderweitig eingeschränkten Personen berücksichtigt werden.



Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

(Maßnahmenbereich D2)

Allgemeine 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. Sowohl die ÖPNV-Anbindung, als auch die Radverkehrsinfrastruktur in den Gewerbegebieten werden zum Teil als unzureichend beschrieben, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Um dennoch einen Teil des Potenzials in den Gewerbegebieten zu heben, bietet die VAG im Auftrag der Stadt eine freiwillige und kostenlose Mobilitätsberatung für Unternehmen an und vergibt das sogenannte MobilSiegel, wenn ein Unternehmen entsprechende Maßnahmen (z.B. Jobticket, hochwertige Fahrradabstellanlagen) umsetzt. Darüber hinaus finden zwischen VAG und Unternehmen regelmäßige Planungsrunden mit einem Schwerpunkt auf der Optimierung des ÖPNV auf die Bedürfnisse der Unternehmen und ihrer Mitarbeiter_innen und ggf. Besucher_innen statt.

Ziel

Die Stadt wird bei neuen Gewerbeentwicklungen verbindlich die Umsetzung klimafreundlicher Mobilitätskonzepte fordern, so dass das Wachstum der Arbeitsplätze möglichst wenig zusätzlichen Kfz-Verkehr auslöst. Dies kann im Rahmen der Erstellung von Bebauungsplänen und Grundstücksverkäufen umgesetzt werden. Lösungsansätze hierfür sind sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote, eine reduzierte Anzahl von Pkw-Stellplätzen, emissionsfrei betriebene Fahrzeugflotten sowie ein gutes Mobilitätsmanagement in den Betrieben, das z. B. die Bildung von Fahrgemeinschaften organisieren kann. Die Mobilitätsberatung wird von Stadt und VAG weiterhin angeboten.

Vorgesehene Maßnahmen

D2-1. Entwicklung einer Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklung

Die Verwaltung entwickelt zusammen mit zentralen Akteuren eine Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeflächenentwicklung. Dabei sind mögliche Ansatzpunkte die Reduktion der privaten Kfz-Stellplätze bei Neubauten und die Bewirtschaftung der öffentlichen Kfz-Stellplätze, die Förderung von Mobilitätskonzepten oder die Umgestaltung der Straßenräume zugunsten des Umweltverbunds und unter Berücksichtigung eines möglichst großen subjektiven Sicherheitsempfindens.

D2-2. Jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen

Die bereits bestehende jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Betrieben/Unternehmen wird intensiviert und um Themen wie z. B. den Fahrradverkehr erweitert.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

Einschätzung aus Online-Beteiligung und Forum
<ul style="list-style-type: none">▪ Breite Zustimmung zu dem Maßnahmenbereich.▪ Neben der Gewerbeentwicklung sollte auch der Bestand adressiert werden.▪ Die Funktionen Wohnen und Arbeiten sollten stärker gemeinsam betrachtet werden, 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 Pendeln mit dem Fahrrad sicherer zu machen) sowie zur Beibehaltung von 50 Km/h (um das Güterverkehrsaufkommen abwickeln zu können).▪ Bei neuen Gewerbeflächen seien stets hochwertige Ausgleichsflächen bereitzustellen.



Strategische Kommunikation + Umsetzungsbegleitung

(Maßnahmenbereich E1)

Allgemeine Beschreibung

Ein wesentlicher Beitrag zur Einsparung von CO₂-Emissionen kann und muss durch Verhaltensänderungen geleistet werden. In vielerlei Hinsicht ist das bestehende Angebot an umweltfreundlichen Mobilitätsformen schon sehr gut, allerdings wurde sowohl in der Online-Beteiligung als auch im Forum Klima & Mobilität mehrfach darauf hingewiesen, dass nicht genügend über Hintergründe, Ziele und persönliche Ansatzmöglichkeiten informiert würde und dass es insgesamt an zielgruppenspezifischer Informationsaufbereitung fehle.

Ziel

Durch eine umfassende strategische und langfristig angelegte Kommunikationskampagne wird Wissen zu Hintergründen und Handlungsbedarfen zum Klimaschutz im Verkehrssektor aufgebaut sowie Akzeptanz, Wohlwollen und Veränderungsbereitschaft für die Verkehrswende in Freiburg und der Region geschaffen; Ängste vor Veränderungen sollen abgebaut werden. Die Kampagne verdeutlicht, welche Angebote es gibt, wo Veränderungen stattfinden (müssen), welche Zielbilder verfolgt werden und auf welche Art und Weise jede_r Bewohner_in zur Zielerreichung beitragen kann. Dabei wird verstärkt mit der VAG zusammengearbeitet.

Vorgesehene Maßnahmen

E1-1. Planung und Umsetzung der Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität sowie zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Die im Klimamobilitätsplan vorgesehenen Maßnahmen stellen teilweise deutliche Veränderungen gegenüber dem aktuellen und gewohnten Zustand dar. Insbesondere diejenigen Maßnahmen mit restriktivem Charakter werden absehbar auch auf kritische Haltungen, Ablehnung und Widerstand stoßen. Für die Akzeptanz der Maßnahmen ist es daher besonders wichtig, die bereits während der Erstellung des Klimamobilitätsplans begonnene Kommunikation fortzusetzen und die Umsetzung der Maßnahmen transparent zu gestalten und kommunikativ zu begleiten. Denn ein Großteil der CO₂-Einsparungen kann und muss durch Verhaltensänderungen erreicht werden.

Eine Kommunikationskampagne wird ein insgesamt positives Zukunftsbild aufzeigen, das die Angebotsseite des Maßnahmenprogramms zielgruppenspezifisch ins Zentrum der öffentlichen Wahrnehmung rückt und gleichzeitig für die Akzeptanz konfliktträchtiger Maßnahmen wirbt. Sie wird breit und sichtbar aufgestellt, wobei reine Informationsangebote durch Dialogformate ergänzt werden. Unter der Verwendung der bereits erstellten und somit bekannten Visualisierung (Logo mit Freiburg-Bildern) sind – neben anderem – denkbar:

- Begleitende Medien- und Öffentlichkeitsarbeit,
- Mitmach- und Ausprobiermöglichkeiten (z.B. Lastenfrello, Carsharing),
- Pop-up Aktionen,

- Kontinuierliche Pflege des Internetauftritts zum Klimamobilitätsplan,
- Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.

In einem Kommunikationskonzept wird die Kommunikation an der bestmöglichen Unterstützung des Klimaschutzes im Verkehrssektor sowie an der konkreten Umsetzung von KMP-Maßnahmen ausgerichtet geplant. Anschließend wird die Kommunikation dementsprechend umgesetzt.

E1-2. Beteiligung zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

Auf Basis des Kommunikationskonzeptes wird die Beteiligung der Akteure und der Öffentlichkeit über den Erstellungsprozess des Klimamobilitätsplans hinaus fortgesetzt, z.B. mit folgenden Formaten:

- Fortführung der Akteursbeteiligung, ggf. auch Reaktivierung des Forums Klima & Mobilität,
- aufsuchende Dialogformate in den Stadtteilen zur Darstellung und Diskussion lokaler Maßnahmen,
- Öffentliche Veranstaltungen zur Information und Diskussion.

E1-3. Umsetzung einer Kommunikationskampagne für den Umweltverbund

Eine spezifische Kommunikationskampagne für die Förderung der Nutzung des Umweltverbunds bewirbt aller Angebote des Umweltverbunds. Hierfür kann die bestehende Kampagne der VAG „Mobil. Wann und Wie du willst.“ genutzt und weiterentwickelt werden. Die Kampagne soll gemeinsam mit den Anbietern bzw. Akteuren im Rahmen des Umweltverbunds unter Federführung der VAG (als bereits bekannte multimodale Mobilitätsdienstleisterin) langfristig angelegt und durchgeführt werden. Die Kampagne soll breit aufgestellt sein, möglichst viele Kommunikationskanäle bedienen und u.a. die Vorteile der verschiedenen Mobilitätsangebote im Umweltverbund sowie von gemeinsamen Tarifangeboten bekannt machen.

E1-4. Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die e-Mobilität

Auch für die Förderung der e-Mobilität wird eine spezifische Kommunikationskampagne entwickelt. Inwieweit diese Kampagne ein (Zusatz-)Baustein der Kommunikationskampagne für den Umweltverbund sein wird, ist im Rahmen der Konzeptionsphase zu prüfen; eine Abstimmung beider Kampagnen muss auf jeden Fall erfolgen. Auch die Kampagne für die e-Mobilität soll breit aufgestellt werden und möglichst viele Kommunikationskanäle bedienen. Sie soll neben der Förderung der Elektro-Kfz auch elektromobile Zweiräder berücksichtigen.

E1-5. Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto“ ausweiten

Im Rahmen des Klimaquartiers Waldsee hat das Umweltschutzamt der Stadt Freiburg das Experiment „Mobil ohne (eigenes) Auto“ initiiert. Das erklärte Ziel ist es, Menschen dabei zu unterstützen, einen Alltag ohne eigenes Auto zu erproben. Unterstützt wird das Projekt von VAG, RVF sowie den Carsharing-Anbietern Stadtmobil und Grüne Flotte. Haushalte, die bereit sind, ihr Auto für einen Monat stehen zu lassen, erhalten im Gegenzug von zahlreichen Partnern ein umfassendes Mobilitätspaket. So erhalten die Teilnehmenden eine RegioKarte des RVF, können die Leihräder

von Frelo einen Monat kostenlos nutzen und können die Fahrzeuge der Carsharing-Anbieter vergünstigt leihen. Das Experiment soll zeigen, ob die zahlreichen Angebote jenseits des eigenen Autos die Mobilitätsbedürfnisse der Teilnehmenden ausreichend bedienen.

Die Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto“ wird auf weitere Stadtteile ausgeweitet.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

Zum Zeitpunkt der Online-Beteiligung und ersten Sitzung des Forums Klima & Mobilität war die Strategische Kommunikation noch nicht als separater Maßnahmenbereich formuliert.

Die Akteursgespräche, viele Hinweise aus der Online-Beteiligung sowie dem Forum unterstützen die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer verstärkten strategischen Kommunikation.



Mobilitätsberatung intensivieren (Maßnahmenbereich E2)

Allgemeine Beschreibung

Das Mobilitätsverhalten hängt von Gewohnheiten und Einstellungen ab. Diese unterscheiden sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land. Freiburg hat im Sinne einer klimaschonenden Mobilität deutschlandweit bereits zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Städte aus den Niederlanden und Skandinavien zeigen aber, dass eine noch umweltfreundlichere Mobilitätskultur mit mehr ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr möglich ist, was zu einer sehr hohen Lebensqualität führt und mehr attraktive Räume und Plätze in der Stadt für die Bürger_innen ermöglicht. Eine Mobilitätsberatung zielt darauf ab, die Bewohner_innen und Gewerbetreibenden über ihre Möglichkeiten, das öffentliche Mobilitätsangebot oder den Radverkehr zu nutzen, zu informieren und hinsichtlich einer umweltfreundlichen Mobilität zu beraten.

Ziel

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 mit vielen hilfreichen Informationen rund um alle Mobilitätsformen versorgt, wird fortgeführt. In neuen Wohngebieten erfolgt eine aktive Kommunikation der dortigen Mobilitätsmöglichkeiten an die Bürgerinnen und Bürger. Darüber hinaus soll das von der VAG eingeführte „MobilSiegel“ als Auszeichnung für Betriebe, die die umweltfreundliche Mobilität aktiv fördern, weiter etabliert werden.

Vorgesehene Maßnahmen

E2-1. Ausweitung VAG-Mobilitätsberatung für Unternehmen

Die VAG bietet eine kostenlose Mobilitätsberatung für Unternehmen an. Die Beratung soll einerseits unter den Unternehmen bekannter gemacht und andererseits deutlich ausgeweitet werden.

Dafür sind folgende Aktivitäten vorgesehen:

- Die FWTM und die VAG nutzen ohnehin stattfindende Veranstaltungen für die Ansprache von Unternehmen um die VAG-Mobilitätsberatung bekannt zu machen.
- In Freiburg gibt es insgesamt nahezu 400 Unternehmen mit über 50 Mitarbeiter_innen. Diesen größeren Unternehmen wird bis 2025 ein Angebot für eine Mobilitäts-Erstberatung gemacht. Anhand eines standardisierten Fragebogens wird ein Maßnahmenset für das Unternehmen erarbeitet. Eine Unterstützung zur Umsetzung der Maßnahmen sowie eine spätere Evaluation der Maßnahmen werden ergänzend zur Erstberatung angeboten.
- Die Freiburg -S- Wirtschaftsimmobilien (FWI) weist bereits bei der Standortsuche und Vergabe von Gewerbeflächen auf das VAG-Beratungsangebot hin.

- Bestehende Netzwerke wie Green Industry Park, Cluster Green City Freiburg, Nachhaltigkeitsrat, Klimapartner Oberrhein und die Industrie- und Handelskammer werden dafür genutzt, das VAG-Beratungsangebot bekannt zu machen und dienen der Vernetzung der Unternehmen untereinander. Veranstaltungen der Netzwerke werden gezielt genutzt, um Best-Practice-Beispiele von gelungenen nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements vorzustellen. Die Cluster-Unternehmen dienen als Botschafter_innen.
- Die Unternehmensberatung enthält eine Beratung zur Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten, zur Organisation der Logistik sowie zu möglichen Fördermitteln zur Umsetzung der Maßnahmen (Förderprogramme sind z.B.: B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“, E-Lastenfahrräder, E-Ladeinfrastruktur, GebäudeGrün hoch³ - Flächenentsiegelung) usw. Dabei soll auch auf die Vorteile von Homeoffice hingewiesen werden.
- Es werden Veranstaltungen wie z. B. Mobilitätswochen organisiert, die u.a. Möglichkeiten zum Test der Verkehrsmittel des Umweltverbunds enthalten. Auf die Unternehmensangebote der RadKULTUR wird aufmerksam gemacht.
- Um ein möglichst niederschwelliges Beratungsangebot zu etablieren wird geprüft, ob eine Online-Beratung angeboten werden kann. Eine Online-Beratung könnte auch ein Tool zur Ermittlung der CO₂-Bilanz von Unternehmen enthalten.

E2-2. Unternehmensauszeichnung MobilSiegel der VAG

Das MobilSiegel ist eine Auszeichnung für Unternehmen, die die Mobilität rund um ihr Unternehmen klimafreundlich gestalten. Das MobilSiegel wird als aussagekräftige Auszeichnung etabliert. Dem hohen Stellenwert der klimafreundlichen Unternehmens- und Mitarbeiter_innenmobilität wird damit Rechnung getragen. Ziel soll es sein, dass es für Unternehmen ein positives Aushängeschild ist, die Auszeichnung zu erhalten. Das MobilSiegel wird durch gezielte Kommunikation der VAG bekannt gemacht.

E2-3. Überarbeitung des Neubürger_innen-Pakets

Seit einigen Jahren händigen die Stadt Freiburg und die VAG ein sogenanntes „Stadt-Starter-Paket“ an diejenigen Personen aus, die sich neu bei der Stadt Freiburg anmelden. Das Paket und die darin enthaltenen Gutscheine für Mobilitätsangebote (z.B. Freifahrt ÖPNV, Frelo, Sonderkonditionen Carsharing) zu erhalten ist für die Neubürger_innen derzeit verhältnismäßig aufwendig. Deswegen wird eine Überarbeitung stattfinden, die einen schnellen, digitalen Zugriff zu Informationen und Gutscheinen ermöglicht. Somit kann gewährleistet werden, dass zum Zeitpunkt des Lebensumbruchs „Umzug“ über die nachhaltigen Mobilitätsangebote in Freiburg informiert wird und sich optimaler Weise neue nachhaltige Mobilitätsroutinen bilden. Es wird auch geprüft, welche Bausteine des Pakets für alle in eine neue Wohnung in Freiburg einziehenden Personen angeboten werden können, unabhängig vom bisherigen Wohnort.

<p>E2-4. Mobilitätsberatung in (neuen) Stadtteilen und Quartieren</p> <p>In den Stadtentwicklungsgebieten und künftigen Niedrigemissionszonen Kleineschholz und Dietenbach sind ambitionierte Mobilitätskonzepte mit besonders niedrigen Stellplatzschlüsseln zu Grunde gelegt. Für die Akzeptanz der stark an den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ausgerichteten Mobilitätskonzepte sowie umfassende Mobilitätsinformationen für die Bewohner_innen wird eine Mobilitätsberatung vor Ort angeboten.</p> <p>Auch in den Quartiers- und Stadtteiltreffs in Freiburg wird eine Mobilitätsberatung etabliert und angeboten.</p>
<p>E2-5. Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>Das Land Baden-Württemberg hat das Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ konzipiert. Das Landesprogramm unterstützt Schulen in Baden-Württemberg bei der Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. MOVERS zielt darauf ab, die selbstaktive und sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule zu stärken. Bei den Maßnahmen handelt es sich um insgesamt zwölf Bausteine aus verschiedenen Handlungsbereichen, wie z. B. die Nutzung des Schulwegplaners oder die Beantragung von Förderleistungen für Fahrradabstellanlagen. Momentan befindet sich das Programm in der Pilotphase. Eine Freiburger Grundschule nimmt bereits an der Pilotphase des MOVERS-Programms teil. Die Stadt Freiburg begrüßt und unterstützt die Teilnahme von weiteren Schulen am MOVERS-Programm und fördert so die Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements an den Freiburger Schulen.</p>
<p>Rahmenbedingungen zur Umsetzung</p> <p>-----</p>
<p>Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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.



Regionale Zusammenarbeit intensivieren

(Maßnahmenbereich E3)

Allgemeine Beschreibung

Die größten CO₂-Emissionen im Verkehrssektor werden durch regionale Kfz-Fahrten erzeugt, die zwischen der Stadt Freiburg und Kommunen in den Nachbarlandkreisen zurückgelegt werden. Um diese Fahrten erfolgreich auf den Umweltverbund verlagern oder sogar ganz vermeiden zu können, müssen sowohl innerhalb der Stadt als auch im Umland entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Dies soll im Rahmen einer regional abgestimmten Mobilitätsstrategie geschehen, damit das Potenzial zur Emissionsvermeidung möglichst vollständig ausgeschöpft werden kann.

Für die regionale Betrachtung und Abstimmung, über die städtischen sowie kommunalen Grenzen hinweg, fehlt derzeit für mehrere Mobilitätsthemen eine geeignete gemeinsame Koordinations-einheit mit eigener Planungskompetenz. Für die Abstimmung, Planung und Organisation des regionalen ÖPNV-Angebotes gibt es zwar mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) eine solche regionale Einheit, getragen von den beiden Landkreisen und der Stadt Freiburg, die jedoch im derzeitigen strukturellen Rahmen keinen Auftrag und keine Kapazitäten hat, auch Mobilitätsthemen ohne direkte Berührung zum ÖPNV auf regionaler Ebene zu koordinieren. Auch der Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) als Träger der Regionalplanung hat weder Auftrag noch Kapazitäten um eine regionale Steuerung von Mobilitätsthemen zu übernehmen.

Für die Abstimmung und Umsetzung einer gemeinsamen, regionalen Mobilitätsstrategie ist es notwendig und sinnvoll, dass verschiedene Akteure aus Stadt und Region auf freiwilliger Basis gemeinsame Strategien und Konzepte entwickeln sowie konkrete Projekte definieren und deren Umsetzung planen. Hierfür bedarf es einer sinnvollen gemeinsamen Struktur bzw. Koordinations-einheit von Stadt und Umlandkommunen sowie dortiger Ansprechpersonen, die sich um die regionale Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich kümmern.

Ziel

Die regionale Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit zu Mobilitätsthemen zwischen der Stadt Freiburg und den Kommunen in den beiden umgebenden Landkreisen soll z.B. in Form eines Netzwerkes intensiviert werden. Ein wesentliches Ziel des Netzwerkes ist die Entwicklung gemeinsamer Projekte, die zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr beitragen.

Vorgesehene Maßnahmen

E3-1. Gründung eines Mobilitätsnetzwerkes

Die Stadt Freiburg unterstützt die Gründung eines regionalen Mobilitätsnetzwerkes als einen sinnvollen Ansatz, die regionale und interkommunale Zusammenarbeit zu Mobilitätsstrategie und Mobilitätsprojekten zu intensivieren sowie um einen geeigneten Rahmen für den Austausch zu

Mobilitätsthemen zu geben. Die Stadt Freiburg ist dazu bereit, zusammen mit interessierten Kommunen der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie weiteren Partnern ein Mobilitätsnetzwerk zu gründen. Dessen Ausgestaltung ist zwischen den künftigen Netzwerkpartnern abzustimmen.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- Förderung eines Mobilitätsnetzwerkes über die Nationale Klimaschutzinitiative,
- Sinnvolle Mindestzahl an teilnehmenden Kommunen,

Netzwerkmanagement und Netzwerkberatung z. B. durch Energieagentur Region Freiburg oder ähnliche Organisation

Einschätzungen aus Online-Beteiligung und Forum

Zum Zeitpunkt der Online-Beteiligung und ersten Sitzung des Forums Klima & Mobilität war die Regionale Zusammenarbeit noch nicht als separater Maßnahmenbereich formuliert.

Die Akteursgespräche, viele Hinweise aus der Online-Beteiligung sowie dem Forum unterstützen die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer verstärkten regionalen Zusammenarbeit.

Gefördert durch:



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR