

## Mobilitätskonzept

### Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

#### Abschlussbericht

Gefördert als Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt

B.Sc. Gabriel Wilkes

Dipl. Medienwirt (M.A.) Hannes Wöhrle

Punktuelle Unterstützung:

Anna Gering (Mobilitätsmanagement an Schulen)

Abschlussbericht für die

Stadt Weil am Rhein  
Rathausplatz 1  
79576 Weil am Rhein

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit



V 1.1, 29. August 2018

ergänzt um Wirkungsketten und Abschätzungen zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen am 31.10.2019

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Abkürzungsverzeichnis .....	3
1. Vorbemerkungen.....	4
2. Kurzfassung des Analyseberichts .....	5
3. Zusammenfassende Energie- und CO <sub>2</sub> -Bilanz, Potenzialanalyse und CO <sub>2</sub> -Einsparmöglichkeiten nach Handlungsfeldern .....	14
3.1. Zusammenfassende Energie- und CO <sub>2</sub> -Bilanz .....	14
3.2. Potenzialanalyse.....	17
3.3. CO <sub>2</sub> -Einsparmöglichkeiten nach Handlungsfeldern .....	20
4. Handlungsempfehlungen .....	35
4.1. Detaillierte Liste aller Maßnahmen.....	39
4.2. Steckbriefe der priorisierten Maßnahmen.....	51
Mobilitätsmanager*in einstellen .....	51
4.3. Unter-Maßnahmen zu betrieblicher Mobilität in der Stadtverwaltung.....	72
5. Ergebnisse der Online-Umfrage zur Maßnahmenbewertung.....	75
6. Verstetigung und Controlling .....	80
7. Konzept zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	82
7.1. Pressearbeit und Internetpräsenz.....	82
7.2. Direkte Beteiligung der Bevölkerung am weiteren Projektverlauf .....	82
7.3. Berücksichtigung spezifischer Zielgruppen .....	83
Quellenverzeichnis .....	84
Anhang .....	85

## **Abkürzungsverzeichnis**

AST	Anrufsammeltaxi
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖR	Öffentlicher Raum
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
z.B.	zum Beispiel

## 1. Vorbemerkungen

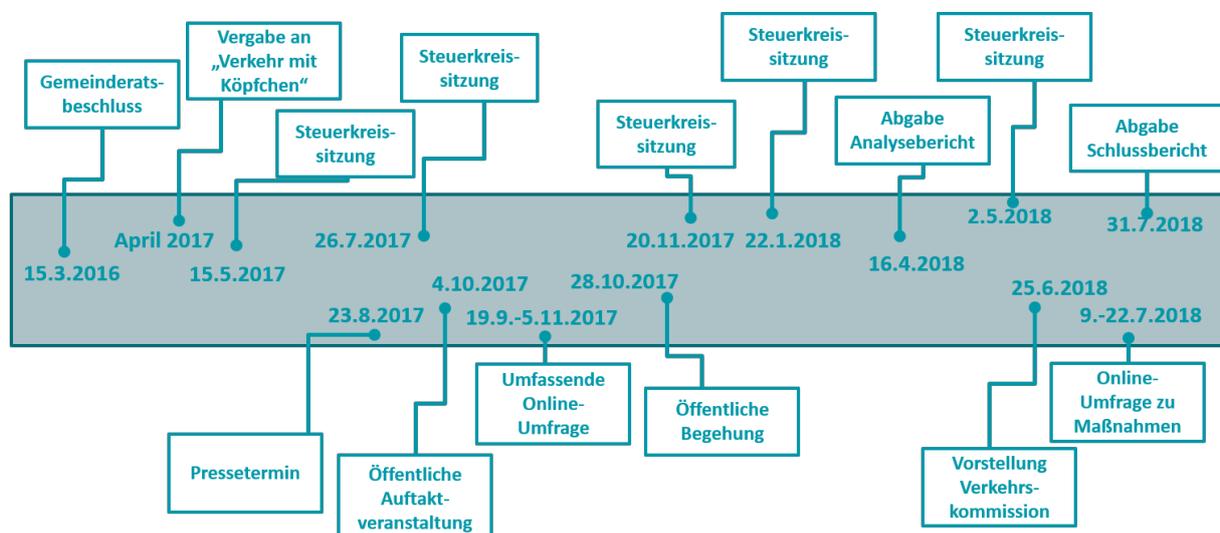
Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept stellt sich die Stadt Weil am Rhein der Zukunftsaufgabe, Mobilität und Verkehr nachhaltiger zu gestalten, den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, Mobilität für alle zu ermöglichen und die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt mit ihren Ortsteilen weiter zu steigern. Das Mobilitätskonzept wurde als Klimaschutzteilkonzept Mobilität vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert. Ziel war es, die Mobilität in Weil am Rhein klimafreundlicher zu gestalten.

Als Grundlage für Empfehlungen in den verschiedenen Bereichen des Verkehrs wurden umfassende Analysen der verkehrlichen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen vorgenommen. Die heutigen verkehrlichen Gegebenheiten wurden unter Berücksichtigung von vorhandenen Plänen analysiert. Außerdem wurde spezifisch die Mobilität der Stadtverwaltung sowie an den Schulen erfasst. Auch eine Bestandsaufnahme der heutigen Umweltwirkungen des Verkehrs wurde erstellt. Die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte und des begleitenden Beteiligungsverfahrens finden sich im separaten Analysebericht.

Der vorliegende Abschlussbericht baut auf den vorgenannten Analysen auf und beinhaltet die Handlungsempfehlungen für die Stadtverwaltung und weitere Akteure. In Kapitel 2 ist noch einmal die Zusammenfassung der Analyse dargestellt. Kapitel 3 zeigt eine quantitative Potentialanalyse bezüglich der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Kapitel 4 gibt anschließend einen Überblick über die einzelnen zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen. Diese werden mit Kurzbeschreibungen vorgestellt und beschrieben, wobei für 19 von der Stadtverwaltung priorisierte Maßnahmen umfangreiche Steckbriefe erstellt wurden. Eine erste Akzeptanzuntersuchung der priorisierten Maßnahmen erfolgte mittels einer Online-Befragung, die Ergebnisse hiervon sind in Kapitel 5 dargestellt. Um die Umsetzung des Handlungskonzepts und das Erreichen der gesteckten Minderungsziele überprüfen zu können, ist ein kontinuierliches Controlling erforderlich; ein Konzept hierfür ist in Kapitel 6 formuliert. Kapitel 7 schließlich beinhaltet ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit.

Die Entwicklung der Handlungsempfehlungen wurde von einem verwaltungsinternen Steuerkreis begleitet und mitgestaltet. Zudem flossen die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Auftaktveranstaltung, umfassende Online-Umfrage, öffentliche Begehung) in die Entwicklung der Handlungsempfehlungen ein.

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts inklusive der Beteiligung der Öffentlichkeit hat rund einviertel Jahre in Anspruch genommen. Die folgende Zeitleiste stellt die Meilensteine dar.



## 2. Kurzfassung des Analyseberichts

### Übersicht

Die Große Kreisstadt Weil am Rhein liegt im Dreiländereck im äußersten Südwesten Deutschlands an der Grenze zur Schweiz und zu Frankreich. Mit rund 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf knapp 20 km<sup>2</sup> weist sie eine hohe Einwohnerdichte auf. Die Bevölkerungszahlen stiegen in den letzten 25 Jahren um rund 10% und auch für die Zukunft ist ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Raumordnerisch bildet Weil am Rhein mit der angrenzenden Stadt Lörrach ein gemeinsames Oberzentrum. Weil am Rhein ist Teil der Agglomeration Basel.

Weil am Rhein ist außerordentlich gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Dies ist bedingt durch einen Autobahnanschluss an die A 5 (Frankfurt – Basel) und die nahe A 98 (nach Waldshut-Tiengen), weiterhin führen die B 3, die B 317 und die B 532 durch Weil am Rhein. Der Flughafen „Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg“ liegt in weniger als 10 km Entfernung. Im Schienenverkehr ist durch Bahnhöfe der Rheintalbahn (Freiburg im Breisgau – Basel) und der Gartenbahn (Weil am Rhein – Lörrach) sowie dem nahen Fernverkehrs-Bahnhof Basel Badischer Bahnhof (mit Direktverbindungen u.a. nach Frankfurt und Zürich) eine gute Anbindung gegeben. Für den Güterverkehr kommen noch hinzu ein Hafen und ein Containerumschlagbahnhof, wodurch ein trimodaler Logistik-Hub vorhanden ist. Die sehr gute verkehrliche Anbindung hat allerdings auch zur Folge, dass das Stadtgebiet von großen Verkehrsachsen zerschnitten wird, was zu Trennwirkungen führt.

Die direkte Grenzlage zur Schweiz zieht verschiedene verkehrliche Besonderheiten nach sich. So pendelt von den 9.000 Pendlern aus Weil am Rhein die Hälfte in die Schweiz, vor allem nach Basel. Die Einpendler kommen hingegen zum größten Teil aus dem Landkreis Lörrach. Aus schweizerischer Sicht ist gleichzeitig das Einkaufen in Deutschland sehr günstig, so dass besonders an Samstagen eine große Zahl von Einkaufenden aus der Schweiz nach Weil am Rhein fährt. Dies hat zu einer Ansiedlung von großflächigem innerstädtischen Einzelhandel in der Stadt geführt; diese Entwicklung wird durch aktuelle Planungen (Dreiländergalerie) fortgeführt.

Im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung sind die Pkw-Zulassungen in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gestiegen, die Pkw-Dichte liegt aktuell bei etwa 540 angemeldeten Pkw pro 1.000 Einwohnenden. Die Verkehrsbelastungen auf überörtlichen Straßen sind in den letzten Jahren jedoch nicht wesentlich gestiegen, die Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr haben sogar leicht abgenommen. Diese Entwicklung widerspricht der öffentlichen Wahrnehmung, ist in vielen anderen Kommunen in Deutschland jedoch auch zu beobachten.

In Weil am Rhein existiert eine Vielzahl an Plänen und Konzepten mit Verkehrsbezug. Neben den formalen (d.h. per Gesetz aufzustellenden und umzusetzenden) Konzepten wie Lärmaktionsplan oder Nahverkehrsplan bestehen auf unterschiedlichen Ebenen und teilweise auf einzelne Verkehrsmittel beschränkte informelle Konzepte. Zu nennen sind insbesondere der mehrfach aktualisierte sogenannte Gesamtverkehrsplan, Parkraumkonzepte für verschiedene Stadtteile, die Radverkehrskonzepte des Landkreises Lörrach und der Stadt Weil am Rhein sowie das Agglomerationsprogramm Basel. Trotz der Bezeichnung „Gesamtverkehrsplan“ ist dieser kein verkehrsmittelübergreifendes Konzept, sondern enthält quantitative Untersuchungen zu konkreten Fragestellungen. **Ein Konzept für die allgemeine verkehrliche Entwicklung oder auch die Stadtentwicklung in Weil am Rhein mit Verkehrsmittel-übergreifenden oder strategischen Vorstellungen besteht nicht.** Neben diesen Konzepten gibt es zahlreiche aktuelle verkehrliche und städtebauliche Einzelplanungen in unterschiedlichen Teilen der Stadt, die teilweise gegenwärtig in der Umsetzung sind.

### *Methodik*

Zur Analyse der verkehrlichen Situation in Weil am Rhein wurden verschiedene Methoden angewandt, u.a. Begehungen, Befahrungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, Zählungen, Kartierungen sowie das Auswerten von Statistiken, Literatur, Plänen und Konzepten. Nicht zuletzt erfolgte mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, einer Online-Befragung, einer öffentlichen Begehung sowie Interviews eine umfangreiche Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner, Interessierten und Stakeholdern.

### *CO<sub>2</sub>-Bilanz*

Eine CO<sub>2</sub>-Bilanz auf Grundlage des Territorialprinzips ergibt, dass aktuell jährlich etwa 55.000 Tonnen CO<sub>2</sub> durch den Straßenverkehr in Weil am Rhein emittiert werden.

### *Radverkehr*

Seit der jüngeren Vergangenheit wird der Radverkehr auf Landesebene (u. a. über die RadSTRATEGIE, das RadNETZ und eine Veränderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) und Landkreisebene (Umsetzung einer flächendeckenden Wegweisung, Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzepts) verstärkt finanziell gefördert und konzeptionell weiterentwickelt. Aktuell wird außerdem eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen durchgeführt, die auch eine Verbindung von Basel nach Schliengen über Weil am Rhein vorsieht.

Größere Verbesserungen für den Radverkehr konnten durch die dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Dreiländerbrücke von Friedlingen nach Frankreich erreicht werden. Weitere Maßnahmen in der jüngeren Vergangenheit sind eher kleinteilig, z.B. Markierungslösungen oder der Ausbau von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum.

Grundsätzlich erscheint das Potenzial für den Radverkehr in Weil am Rhein hoch, hierfür sprechen die geringen Steigungen (außer in Ötlingen), eine eher hohe Bevölkerungsdichte, ein kompakter Siedlungskörper, die gute Nahversorgung (außer in den äußeren Ortschaften), eine ansprechende und flache Umgebung mit nahen Ausflugszielen wie dem Tüllinger Berg oder dem Gelände der Landesgartenschau, und wichtigen Ziele wie Basel und Lörrach in geringer Entfernung. Das Radverkehrskonzept des Landkreises geht folgerichtig von einem Radverkehrsanteil von 20% aus, der für 2025 in dem Bereich „Westlicher Landkreisbereich entlang des Rheins“, in dem sich auch die Stadt Weil am Rhein befindet, erreicht werden könnte.

Das aktuelle Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein („velo2025“) wurde vom Gemeinderat 2015 beschlossen und enthält ein Routenkonzept mit einer Einteilung in „Pendler Routen“, „Basisrouten“ und „Verdichtungs Routen“ mit jeweils unterschiedlichen Qualitätsstandards. Mit den dort ausgeführten Maßnahmenvorschlägen würden viele heutige Schwachstellen beseitigt, die auch in der Online-Befragung häufig genannt wurden. Als Beispiel seien die Verbindung zwischen den Ortsteilen Haltingen und Friedlingen, zwischen Haltingen und Märkt oder von Otterbach in die Stadtmitte entlang der B3 genannt.

In der Online-Umfrage und bei der öffentlichen Ortsbegehung wurden von den Teilnehmenden weitere Defizite genannt, auf die im Radverkehrskonzept nicht eingegangen wird. Dies sind z.B. die Hauptstraße in der Kernstadt sowie von der Kernstadt über die Friedensbrücke nach Friedlingen. Weiterhin negativ für den Radverkehr ist beispielsweise die illegale Nutzung des Weilwegs durch Kfz.

In beiden Radverkehrskonzepten (zu) kurz kommen die Themen Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln (also z.B. Bike und Ride) sowie Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum im

Allgemeinen sowie Marketing und Kommunikation für den Radverkehr. Diese sind jedoch wichtig, um Radverkehr als System zu fördern und eine Rad-Kultur zu entwickeln. Auch die institutionelle Verankerung der Radverkehrsförderung wird in den Konzepten nicht thematisiert. Trotz des Beschlusses durch den Gemeinderat ist aktuell nicht klar, wann und ob wichtige Lückenschlussprojekte, wie etwa die neue Brücke über die Autobahn zwischen Haltingen und dem Rhein, realisiert werden.

**Es kann festgehalten werden, dass die bestehenden Defizite des Radverkehrs typisch sind für Städte in unserer Zeit.** Es ist häufig wenig Platz für den Radverkehr im Straßenraum vorhanden, stellenweise fehlen durchgängige gute Strecken, die Sichtbarkeit und Wahrnehmung des Radverkehrs von anderen Verkehrsteilnehmern ist nicht immer gegeben, u.a.m. **Manche Defizite wurden bereits angegangen, jedoch ist die Situation für den Radverkehr weiterhin verbesserungsfähig.** Unter anderem aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur ist von einem hohen Potenzial auszugehen. **Das städtische Radverkehrskonzept ist hilfreich und sollte umgesetzt werden. Zusätzlich sollten auch weitere, in diesem Konzept nicht genannte, Defizite beseitigt und zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, dies gilt insbesondere in den Bereichen Fahrradparken, Service, Kommunikation und institutionelle Verankerung.**

### Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Weil am Rhein über den Verkehrsverbund RVL (Unternehmensverbund) organisiert. Die Weil am Rhein betreffenden Leistungen werden von den Verkehrsunternehmen SWEG (Busverkehr), BVB (Tramlinie), SBB (Gartenbahn) und DB Regio (Rheintalbahn) durchgeführt. Es ist zu unterscheiden zwischen Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landes (Gartenbahn und Rheintalbahn), des Landkreises (Straßen-ÖPNV) sowie den Stadtbusverkehren, für die die Stadt selbst die Verantwortung übernommen hat.

Der Nahverkehrsplan gibt einen Rahmen für den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis vor, betrifft die Stadtbusverkehre jedoch nur am Rande. Eine eigene Strategie oder Planung der Stadt Weil am Rhein bzw. der Stadtwerke bezüglich einer wünschenswerten Entwicklung des ÖPNV existiert jedoch nicht. Planungen und Umstrukturierungen erfolgen eher aus aktuellen Anlässen heraus.

Das Angebot auf der Rheintalbahn ist derzeit tagsüber etwa ein Stundentakt (abends bis etwa 23 Uhr seltener). Die Gartenbahn verkehrt werktags tagsüber im Halbstundentakt (abends bis etwa 22:30 Uhr), wochenends im Stundentakt. Die Busse verkehren in unterschiedlichen Takten. Während die Linien 55 und 6/16 im Stadtgebiet werktags tagsüber etwa halbstündlich fahren, sind die Linien 12, 15 und 66 sowie das Anrufsammeltaxi mit Stundentakt bis hin zu vereinzelt Fahrten seltener und unregelmäßiger unterwegs. Die Tram verkehrt in 7,5 bis 15 min-Takten. Abends und an Wochenenden ist das Angebot stark ausgedünnt. Die Busverkehre enden gegen 20 Uhr, die Taktung an Wochenenden ist seltener bis hin zur Angebotseinstellung zweier Linien. Die Tram fährt hingegen zu jeglicher Tageszeit mindestens im 30 min-Takt und abends bis etwa 0:30 Uhr.

Zuletzt gab es im Jahr 2014 größere Veränderungen im ÖPNV. Im Zuge der Tramverlängerung nach Weil am Rhein wurde das Busnetz angepasst und es wurden besonders die äußeren Ortsteile besser angebunden.

Die bis 2022 laut Personenbeförderungsgesetz herzustellende Barrierefreiheit schreitet voran. Der Nahverkehrsplan setzt Barrierefreiheit in verschiedenen Aspekten als qualitativen Standard für die Vergabe von Linien sowie Haltestellenausstattung fest. Die Bahnhöfe Weil am Rhein und Haltingen werden derzeit barrierefrei umgebaut, die Haltestellen der S-Bahn sind bis auf Gartenstadt bereits komplett barrierefrei erreichbar und die Tramhaltestellen wurden ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Nachholbedarf gibt es bei den Bushaltestellen.

Wie aus den Ergebnissen der Bewohnerumfrage ablesbar, ist die Zufriedenheit der tatsächlichen und potentiellen Fahrgäste mit dem ÖV gering. So erhält dieses Verkehrssystem mit 4,0 die schlechteste Note im Vergleich aller Verkehrsmittel.

Die Defizite, wie sie aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und eigenen Beobachtungen hervorgehen, sind

- die geringe Taktung in den Abendstunden und wochenends, besonders in die äußeren Ortsteile;
- eine ungenügende Pünktlichkeit mancher Linien;
- im Vergleich zum Auto zu lange Reisezeiten auf vielen Relationen (beispielsweise Haltingen – Lörrach);
- unzureichende Erschließung mancher Gebiete (zu weit entfernte Haltestellen);
- teilweise schlechte Anschlüsse;
- ein (auch durch die Grenzlage bedingtes) kompliziertes Tarifsysteem;
- teilweise ungenügende Ausstattung der Bushaltestellen (die Tram-Haltestellen sind im Gegensatz zeitgemäß gestaltet und ausgestattet und barrierefrei erreichbar);
- wenig und nicht leicht zu verstehende Fahrgastinformation digital und vor Ort an den Bushaltestellen;
- unbefriedigender Service (beispielsweise hinsichtlich Serviceorientierung des Fahrpersonals).

Diese Defizite stellen bei eigentlich hoher Bereitschaft, den ÖV zu nutzen, insgesamt erhebliche Hemmnisse für eine verstärkte Nutzung dieses Verkehrssystems dar.

Verbesserungen sind aktuell im Bereich der digitalen Fahrgastinformation via Apps und dynamischer Information an Haltestellen geplant (via Landkreis/RVL) und eine Veränderung der Führung einer Buslinie mit Eröffnung der Nordwest-Umfahrung ist geplant. Weiterhin ist eine Verlängerung der Tramlinie bis zum Läublinpark und weiter zur Vitra in Diskussion und im im Aggloprogramm angemeldet. Diese bietet nicht nur Vorteile für Auspendelnde in die Schweiz und von schweizerischen Einkaufenden, sondern auch besonders für die Vernetzung der Weiler Stadtteile und hilft der Attraktivität des ÖV.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind mit der Neuvergabe der Oberrheinstrecke Angebotsausbauten in Aussicht. Weil am Rhein betreffend wird es damit ab 2020 ein regelmäßig stündliches Angebot geben, nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus (etwa 2024) halbstündlich. Hinzu kommen Komfortverbesserungen aufgrund neuer Fahrzeuge. Grundsätzlich besteht mit der aktuell nur zu Museumsfahrtzwecken genutzten Kandertalbahn ab Haltingen aktivierbares Potential und mit dem „Herzstück“ in Basel besteht eine langfristige Perspektive zu verbesserter Anbindung nach Basel SBB und darüber hinaus. Bei den Bahnhöfen sind die Verbesserungen der Erreichbarkeit der Bahnsteige des Bahnhofs Weil am Rhein durch den „Dreizack“ zu nennen, außerdem die grundlegende Modernisierung mit Berücksichtigung der Barrierefreiheit des Bahnhofs Haltingen.

Hinsichtlich Tarifen fällt positiv auf, dass es unter dem Namen „triregio“ diverse grenzüberschreitende Tickets gibt, welche im Juni 2018 durch grenzüberschreitende Einzelfahrscheine weiter verbessert wurden.

**Verglichen mit Städten ähnlicher Größe zeigt sich das ÖV-Angebot in Weil am Rhein überdurchschnittlich gut. Das Abend- und Wochenendangebot ist besonders im Stadtbusverkehr jedoch beschränkt und erfüllt nicht heutige Mobilitätsbedürfnisse. Häufige Verspätungen einzelner Linien machen vor allem dem Busverkehr zu schaffen und wirken abschreckend. Das Tarifsysteem und die wenig attraktive und prominente Außendarstellung sind vor allem für Neukunden und Wenignutzer eine Hürde. Das Umfeld ist mit den absehbaren Verbesserungen auf der Oberrheinstrecke sowie der möglichen Tramverlängerung positiv dynamisch und bereits heute mit dem SPNV sowie der Fernverkehrsanbindung grundsätzlich auf einem hohen Niveau. Bei Behebung**

**der angebotsseitigen Defizite in Kombination mit Informations- und Marketingaktionen erscheinen damit hohe Fahrgastzuwächse möglich.**

*Fußverkehr*

Beim Fußverkehr sind neben dem sicheren und angenehmen Zurücklegen von Strecken vor allem das sichere Queren von Straßen sowie die Aufenthaltsqualität von Bedeutung, wobei Verbesserungen der Fußverkehrsfreundlichkeit häufig auch aus städtebaulichen und sozialen Gesichtspunkten vorteilhaft sind. Neben eher geringen direkten Effekten für den Klima- und den Lärmschutz bringen Verbesserungen der Fußverkehrssituation damit vor allem städtebauliche Reize und eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums mit sich.

In der Hauptstraße auf der Leopoldshöhe hat der Fußverkehr vergleichsweise breite Gehwege, die mit dem hohen Fußverkehrsaufkommen dort korrespondieren. Es befinden sich dort zahlreiche Sitzgelegenheiten, die bei gutem Wetter vielfältig genutzt werden. Große Bäume erhöhen zusätzlich die Aufenthaltsqualität. Die Querung der Hauptstraße ist jedoch schwierig. Aktuell in der Diskussion befindliche Planungen beinhalten eine Ausweisung des westlichen Stücks der Hauptstraße zur Fußgängerzone. Die Umsetzung der Planung würde die Aufenthaltsqualität erhöhen und die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger dort erheblich verbessern. Auch die mögliche Straßenbahn wäre aus Fußverkehrssicht eher vorteilhaft. Im Zuge des Baus der Dreiländergalerie und weiterer aktuell geplanter Veränderungen am westlichen Stadteingang sind erhebliche Verbesserungen bzgl. der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu erwarten. Der geplante Shared Space scheint – trotz der im Vergleich mit anderen Shared Space-Situationen eher hohen Zahl an durchfahrenen Kfz – eine möglicherweise geeignete Lösung um die Querungssituation für den Fußverkehr zwischen Bahnhof bzw. Einkaufszentrum und Leopoldshöhe zu verbessern.

Weitere vorteilhafte städtebauliche Projekte sind die Aufwertung der Ortsmitte Haltingen, das Sanierungsgebiet Friedlingen und die Verkehrsberuhigung in Altweil. Sehr angenehm für Fußgänger ist die Dreiländerbrücke, die städtebaulich, wie auch von ihrer Verbindungsfunktion her, ihresgleichen sucht.

In den Wohngebieten ist entsprechend der in der Vergangenheit gültigen Planungsstandards häufig zu wenig Platz für den Fußverkehr vorhanden, während gleichzeitig die Straßenbreiten und Eckausrundungen hohe Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr zulassen und die Querung für zu Fuß Gehende damit erschwert wird. Teilweise wird zudem der Gehweg von parkenden Autos blockiert, was nicht nur unkomfortabel für den Fußverkehr ist, sondern auch die Sichtverhältnisse, insbesondere für Kinder, erschwert.

Eine weitere Beeinträchtigung des Fußverkehrs erfolgt auf einigen für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen bei schmalen Gehwegen und hohem Fußverkehrsaufkommen. Auch ein hohes Kfz-Aufkommen schmälert stellenweise die Qualität des Zufußgehens.

Barrierefreiheit ist aufgrund zahlreicher Hindernisse überwiegend nicht gegeben; zu starke Querneigungen, zu geringe Bordsteinabsenkungen und aufgrund der Materialwahl oder schlechten Zustands ungeeignete Oberflächenbeschaffenheit.

**Die Fußverkehrssituation in Weil am Rhein ähnelt vielen Städten dieser Größenordnung – Fußverkehr wurde früher überwiegend nur als Restverkehr betrachtet, dem „Restflächen“ zugewiesen wurde. Entsprechend ist die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur an vielen Stellen eher gering und das zu Fuß Gehen unter anderem aufgrund zu schmaler Gehwege und unzureichender Querungsstellen stellenweise nicht angenehm. Die aktuellen städtebaulichen Projekte sind günstig für den Fußverkehr, jedoch wäre es wünschenswert auch an anderen Stellen im Stadtgebiet die Fußverkehrsfreundlichkeit zu erhöhen.**

### *Motorisierter Individualverkehr*

Im Rahmen eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität kann nicht die gesamte Bandbreite des motorisierten Individualverkehrs dargestellt werden, vielmehr liegt der Fokus auf den Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel (beispielsweise durch Flächeninanspruchnahme, behinderndes Parken, Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmenden), den Potenzialen zur Vermeidung von Wegen mit dem Kfz und zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie einer verträglichen Abwicklung des verbleibenden motorisierten Verkehrs (beispielsweise über alternative Antriebe).

Grundsätzlich ist die Situation für den motorisierten Verkehr sehr gut, fast alle Ziele sind schneller erreichbar als mit dem ÖPNV und zum Teil auch mit dem Rad. Die Infrastruktur ist gut ausgebaut. In jüngerer Vergangenheit abgeschlossene bzw. aktuelle Großprojekte sind die zollfreie Straße und die Nordwestumfahrung Haltingen. Die zollfreie Straße hat das Potenzial, Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuhalten. Gleiches sollte man für die Nordwestumfahrung bezüglich der Haltinger Ortsdurchfahrt vermuten, allerdings legen bestehende Untersuchungen den Schluss nahe, dass ein wesentlicher Anteil des Verkehrs in Haltingen Quell- und Zielverkehr ist und somit die Entlastungswirkung nur gering ausfallen kann. Noch nicht geklärt ist, ob und wie die Nordwestumfahrung weitergeführt werden kann; die bisher diskutierten Anschlüsse erscheinen schwer umsetzbar oder verkehrlich wenig sinnvoll.

In der Befragung wurde immer wieder „zu viel [motorisierter] Verkehr“ als Problem genannt, wobei vor allem die Auswirkungen auf den nicht-motorisierten Verkehr gemeint waren. Staus vor allen in Haltingen, Friedlingen und Otterbach werden von Kfz-Nutzern bemängelt. Diese sind im Vergleich zu anderen Städten nicht als besonders gravierend einzuschätzen, besonders da sie zeitlich eng begrenzt sind, führen aber teilweise zu illegalen Umfahrungen (z.B. über den Weilweg).

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Durchfahrtsverbote wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und aus Lärmschutzgründen eingeführt. Die streckenbezogene Begrenzung auf Tempo 30 in Haltingen stößt in der Bewohnerschaft auf unterschiedliche Reaktionen. Verkehrlich dient sie auch der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer. Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen wurden überwiegend Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Problematisch ist, dass z. B. in der Hauptstraße in Alt-Weil an manchen Kreuzungen baulich durch Aufpflasterungen suggeriert eine Vorfahrtsstraße suggeriert wird, obwohl tatsächlich rechts vor links gilt. Dies kann zu Missverständnissen und kritischen Situationen führen. **Auch die Straßenbreiten und Eckausrundungen sind häufig noch an Tempo 50 angepasst.**

Parken ist in den Kerngebieten reguliert (Bewohnerparken, Parkzeitbeschränkungen, allerdings keine Parkgebühren); Parkraumkonzepte für mehrere Stadtteile liegen vor. **Parken prägt vielerorts das Stadtbild, gleichzeitig sind viele der öffentlichen Parkhäuser nicht ausgelastet, auch nicht zu Spitzenzeiten (z.B. samstags). Stichprobenhafte Zählungen und Beobachtungen ergaben, dass Parkvorschriften in allen Stadtteilen von einem nicht unwesentlichen Anteil der Fahrzeugführer missachtet werden;** dies gilt sowohl für das unerlaubte Parken auf Gehwegen als auch für das zu lange oder unbefugte Parken in Gebieten mit Parkraumregularien. Vor allem das Parken auf Gehwegen und Radwegen behindert und gefährdet den Fuß- und Radverkehr.

### *Sharing-Angebote: Carsharing, Bikesharing, Ridesharing*

Das Mobilitätsverhalten von Haushalten mit und ohne Autobesitz unterscheidet sich erheblich. Zur Erleichterung eines autoarmen Lebensstils kann Carsharing einen wesentlichen Beitrag leisten. In Weil am Rhein sind aktuell zwei (miteinander verbundene) Carsharing-Anbieter mit je einem Auto präsent, hiervon ist eines elektrisch (Strom aus Wasserkraft). Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung in der Region ist die Carsharing-Dichte in Weil am Rhein gering. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte, der guten Anbindung im SPNV sowie der Nutzung des Radverkehrs zeigt sich ein

erhebliches Potential für eine verstärkte Nutzung von Carsharing. Dies wird auch durch die Ergebnisse der Online-Umfrage bestätigt. **Hierzu wäre eine Ausweitung (Verdichtung) des Angebots nötig, die Erstellung eines Carsharing-Konzepts wäre sinnvoll.**

Ein Bikesharing-Angebot (d.h. ein Fahrradverleihsystem mit automatischer Ausleihe und Rückgabemöglichkeiten an verschiedenen Orten) existiert nicht. Lediglich manche Fahrradhändler bieten einen Fahrradverleih an.

Ridesharing-Angebote sind flexible Mitfahrgelegenheiten, die über das Internet bzw. eine App gebucht werden können. Die Mitfahrgelegenheiten werden von Privatpersonen über ein Portal angeboten. Bei den bekanntesten überregionalen Portalen finden sich auch Angebote für Weil am Rhein, vor allem für Fahrten von und zur Arbeit in der näheren Umgebung aber auch für weiter entfernte Ziele.

#### *Intermodalität*

Beim intermodalen Mobilitätsverhalten werden innerhalb eines Weges verschiedene Verkehrsmittel genutzt (z.B. mit dem Rad zum Bahnhof, anschließend den Weg mit der S-Bahn fortsetzen). Um dies zu ermöglichen, sind entsprechende Angebote in Infrastruktur und Service notwendig. Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltes sind als Bike+Ride-Anlage bezeichnet, Pkw-Stellplätze als Park+Ride-Anlage.

Am Bahnhof Weil am Rhein wurden in der Tramwendeschleife Fahrradstellplätze nachgerüstet, so dass nun über 100 Stellplätze vorhanden sind. Die Qualität ist gut, im Sommer ist die Anlage gut ausgelastet. An den S-Bahn-Stationen gibt es überdachte Abstellanlagen. Der Bahnhof in Haltingen hat derzeit nur minderwertige Fahrradstellplätze (nicht diebstahlsichere Felgenklemmer), die zudem überlastet sind; dies wird jedoch im Zuge der Bahnhofsumgestaltung verbessert. Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen sind nicht vorhanden und für die nahe Zukunft nicht geplant.

Aufgrund der Landesbauordnung müssen beim Bau der Dreiländergalerie mehrere hundert Fahrradstellplätze nachgewiesen werden, die als Fahrradparkhaus geplant sind. Es wäre wünschenswert, diese – soweit kapazitätsmäßig möglich – als Bike+Ride-Anlage anzubieten.

Die Fahrradmitnahme im SPNV ist grundsätzlich erlaubt, sofern genug Platz vorhanden ist. In den Bussen ist dies nicht gestattet.

#### *Wirtschafts- und Güterverkehr*

Güterverkehr ist in Weil am Rhein zum einen hinsichtlich der vor Ort erzeugenden bzw. einkaufenden Unternehmen in den Gewerbe- und Industriebetrieben relevant. Dem Gutachterbüro liegen keine Daten vor, mit welchen Verkehrsmitteln die Fahrten der in Weil am Rhein ansässigen Unternehmen durchgeführt werden. Gleichwohl hat die Stadt grundsätzlich die Möglichkeit Rahmenbedingungen schaffen, dass möglichst viele Verkehre auf CO<sub>2</sub>-armen Transportinfrastrukturen abgewickelt werden. Neben Veränderungen in bereits vorhandenen Industriegebiete bietet die anstehende Neuentwicklung des Lofe-Geländes dafür eine besondere Chance.

Hinzu kommt der ansässige trimodale Logistik-Hub aus Umschlagbahnhof, Rheinhafen und Autobahnanschluss. Prinzipiell ist dieser im Sinne des Klimaschutzes als sehr positiv zu bewerten, da hierdurch eine Alternative zum Transport von Gütern auf langen Strecken mittels Lkw vorliegt. Durch die Hafengesellschaft hat die Stadt außerdem direkte Einflussmöglichkeiten um diesen klimafreundlicher zu gestalten. Der Containerumschlagbahnhof ist soweit möglich zu unterstützen.

Es ist empfehlenswert, in den Betrieben ein Mobilitätsmanagement durchzuführen. Die Stadt hat die Chance, durch ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement als Vorbild für andere zu dienen.

### *Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung*

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde im Sinne eines Mobilitätsmanagementprozesses die Mobilität innerhalb der Stadtverwaltung untersucht. Eine Analyse des verkehrlichen Angebots erfolgte für den Standort Rathaus, welches der Arbeitsort für ca. 2/3 der Beschäftigten ist.

Ziele des Mobilitätsmanagements sind Erreichbarkeit, Gewährleistung der Mobilität, Umweltwirkung, Kostenersparnis, Arbeitseffizienz, Gesundheitsvorsorge, Außenwirkung bzw. Vorbildfunktion der Stadtverwaltung, Bindung der Mitarbeitenden.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihren Arbeitswegen befragt (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, u.a.) und der Standort des Rathauses hinsichtlich der verkehrlichen Situation analysiert. Weiterhin wurde ein Screening der dienstlichen Mobilität (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, städtischer Fuhrpark) durchgeführt.

Der Standort des Rathauses ist durch seine Lage in der Mitte der Innenstadt und in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof sehr gut an alle Verkehrsmittel angebunden. Die bestehende Infrastruktur ist gut. Im Rahmen des geplanten Anbaus an das Rathaus und den Bau der Dreiländergalerie (Wegfall der Parkplätze für die städtischen Angestellten) werden Herausforderungen auf das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung zukommen. Gleichzeitig sind diese Veränderungen auch eine große Chance, die Mobilität der Stadtverwaltung im Rahmen der Neuausrichtung klimafreundlicher gestalten.

Auf dem Weg zur Arbeit ist der MIV mit etwa 60% der Mitarbeitenden heute das dominierende Verkehrsmittel der Beschäftigten der Stadtverwaltung. Das Fahrrad nutzen 20%, jeweils 10% gehen zu Fuß oder nutzen den ÖPNV. Vor dem Hintergrund, dass 320 der 530 Beschäftigten der Stadtverwaltung im Weiler Stadtgebiet wohnen, wird ein großes Potential deutlich, die Nutzung des Umweltverbunds auszubauen. Neben eine Reihe kommunikativer Maßnahmen wie der verstärkten Kommunikation der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV-Tag, Fahrradkampagnen, Fahrradaktionstag, Pedelec-Training, Fahrradwartung) und ihrer Vorteile ist hier **die Förderung des Jobtickets als Maßnahme** zu nennen, die ihre Wirkung in der dienstlichen und auch privaten Mobilität entfaltet.

Bei der dienstlichen Mobilität bietet die Stadtverwaltung ihren Beschäftigten schon heute Möglichkeiten sich klimaschonend fort zu bewegen. Neben Dienstfahrrädern mit und ohne elektrische Unterstützung stehen zwei sehr effizient (33 Cent/km) genutzte, aber oft ausgebuchte Elektroautos zur Verfügung. Der ÖPNV kann niedrigschwellig mit übertragbaren Punktekarten genutzt werden.

Trotz dieses Angebots werden heute immer noch ca. 30% der dienstlichen Wege mit privaten Autos zurückgelegt und das, obwohl nur wenige dienstliche Ziele weiter als 5 Kilometer vom Dienstort entfernt sind.

**Wie schon beim Arbeitsweg besteht also auch bei dienstlichen Wegen ein großes Potential auf eine klimafreundlichere Ausrichtung. Zu empfehlen sind auch hier kommunikative Maßnahmen (Anreizsystem für den Umweltverbund, Sichtbarkeit der Dienstfahrzeuge, Zielkarte für die einzelnen Verkehrsmittel). Weiterhin kann der Ausbau der Kapazitäten der elektrifizierten Fahrzeugflotte durch externe Spitzenlastabdeckung (Carsharing) in Verbindung mit einer konsequenteren Nutzung im Rahmen der bestehenden Regelungen zur Verkehrsmittelwahl deutliche Verbesserungen bewirken.**

### *Mobilität an Schulen*

„Kinder sind die Zukunft und fordern uns auf, nachhaltig und zukunftsorientiert zu denken, zu planen und zu handeln.“ hält die Stadt Weil am Rhein in ihren Leitlinien für eine kinderfreundliche Kommunen fest. Eine nachhaltige Planung und Einbeziehung der Schulkinder sollte auch für die Verkehrssituation an Schulen und den Schulweg die Maxime sein. Mit dem Screening der Mobilität an Weiler Schulen sollen Schulen und Verwaltung in Kooperation mit der Schülerschaft dabei unterstützt werden, Schülerinnen und Schülern eine selbstständige Mobilität (zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Roller, bei einem langen Schulweg auch mit dem ÖPNV) zu ermöglichen. Wichtige Voraussetzung für eine selbstständige Mobilität ist, dass die Schulwege und die Umgebung der Schulen sicher sind.

Bei den folgenden Ausführungen sind nur die öffentlichen Schulen berücksichtigt.

Die Situation an den Schulen ist sehr unterschiedlich. Neben Unterschieden zwischen Grund- und weiterführenden Schulen (z.B. bezüglich der Größe des Einzugsgebiets und der Verkehrsmittelwahl) sind auch Unterschiede innerhalb der Schultypen zu verzeichnen. So kommen etwa die Schülerinnen und Schüler aus Ötlingen überwiegend mit dem Schulbus zur Grundschule in Märkt, während es zu den anderen Grundschulen keinen Schulbusverkehr gibt. Auch die verkehrliche Anbindung ist sehr unterschiedlich. Grundsätzlich sind jedoch alle Schulen mit allen Verkehrsmitteln zu erreichen (ÖPNV-Haltestellen in fußläufiger Entfernung).

Auch die Verankerung des Themas Mobilität ist sehr unterschiedlich; vier Schulen haben aktuelle Schulwegepläne, während sechs Schulen keine haben; drei Schulen haben eine verantwortliche Person für das Thema Mobilität, sieben nicht. Auffällig ist, dass drei weiterführende Schulen (Realschule, Kant- und Oberrheingymnasium) über einen aktuellen Radschulwegeplan (aus dem Jahr 2015 bzw. 2016) verfügen.

Von den Schulen wurden verschiedene verkehrliche Probleme benannt, am häufigsten die Verkehrssituation zu Schulbeginn und – oft damit verbunden – die Behinderung und Gefährdung durch „Elterntaxis“, also Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule bringen. Weiterhin wurde hin und wieder die Situation der Pkw-, Roller- und Fahrradstellplätze als verbesserungsfähig bezeichnet. Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei fast der Hälfte der Schulen die Fahrradabstellanlagen überlastet sind. Zu beachten ist dabei, dass die Begehungen teilweise im Winter durchgeführt wurden, so dass mit einer noch höheren Aus- bzw. Überlastung in den Sommermonaten zu rechnen ist. Bei rund einem Drittel der Schulen wurden mangelhafte Querungsmöglichkeiten identifiziert oder gemeldet. Nur wenige Schulen (Kant-Gymnasium und Grundschule in Märkt) haben Haltestellen für Elterntaxis.

**Neben einzelnen Stärken einzelner Schulen (z.B. Radschulwegepläne, Verantwortliche vor Ort, gute Radabstellanlagen) sind auch entsprechende Schwächen zu verzeichnen (z.B. behindernde und gefährdende Verkehrssituation, unzureichende Qualität oder Quantität der Rad- oder Rollerabstellanlagen). Kennzeichnend für die Situation an Weiler Schulen ist zudem, dass es keinen institutionalisierten Austausch zwischen den Beteiligten und der Verwaltung zum Thema Mobilität gibt, mit dem gemeinsam Defizite besprochen und ggf. Abhilfe geschaffen werden kann.**

### 3. Zusammenfassende Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz, Potenzialanalyse und CO<sub>2</sub>-Einsparmöglichkeiten nach Handlungsfeldern

#### 3.1. Zusammenfassende Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz<sup>1</sup>

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr im Stadtgebiet Weil am Rhein betragen knapp 55.000 Tonnen im Jahr (hier und nachfolgend ist das Bezugsjahr stets das Jahr 2014). Der Verkehr hat damit einen Anteil von einem knappen Viertel an den Gesamtemissionen, ähnlich wie Gesamt-Baden-Württemberg. Die folgende Abbildung zeigt die Anteile der verschiedenen Sektoren an den CO<sub>2</sub>-Emissionen.

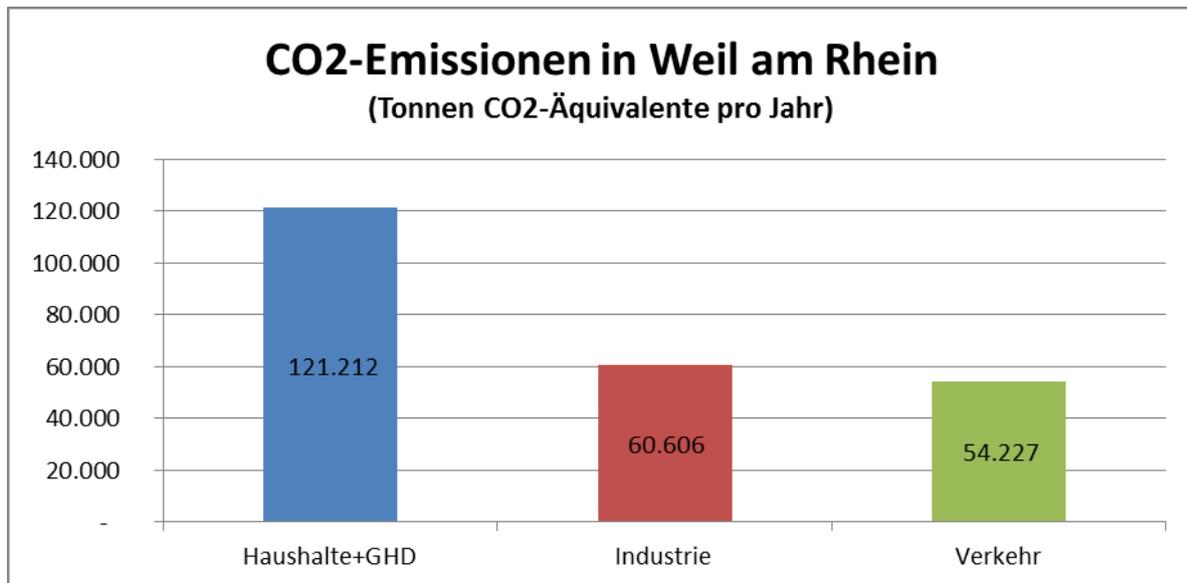
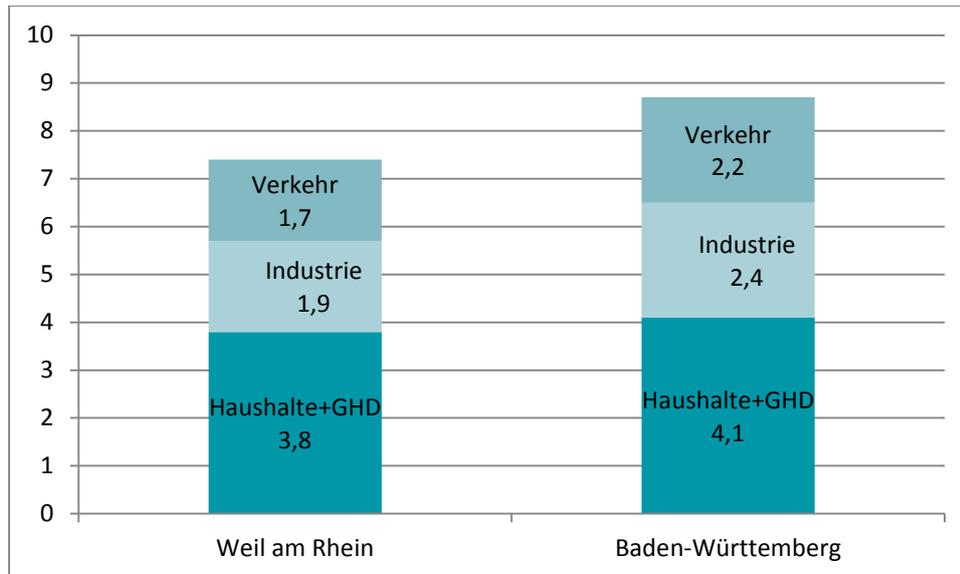


Abbildung 1: CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr in Tonnen in Weil am Rhein. (GHD = Gewerbe, Handel, Dienstleistungen)

Aufgrund der geringen Fläche der Stadt sind die verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf die Fläche umgerechnet mit 25 Tonnen pro Hektar überdurchschnittlich hoch. Bezogen auf die Einwohner liegen sie jedoch aufgrund der hohen Einwohnerdichte etwas unterdurchschnittlich (jeweils in Bezug zum Land-Baden-Württemberg) bei 1,7 t CO<sub>2</sub> pro Person (vgl. Abbildung 2).

<sup>1</sup> Dieses Unterkapitel wurde am 31.10.2019 ergänzt.

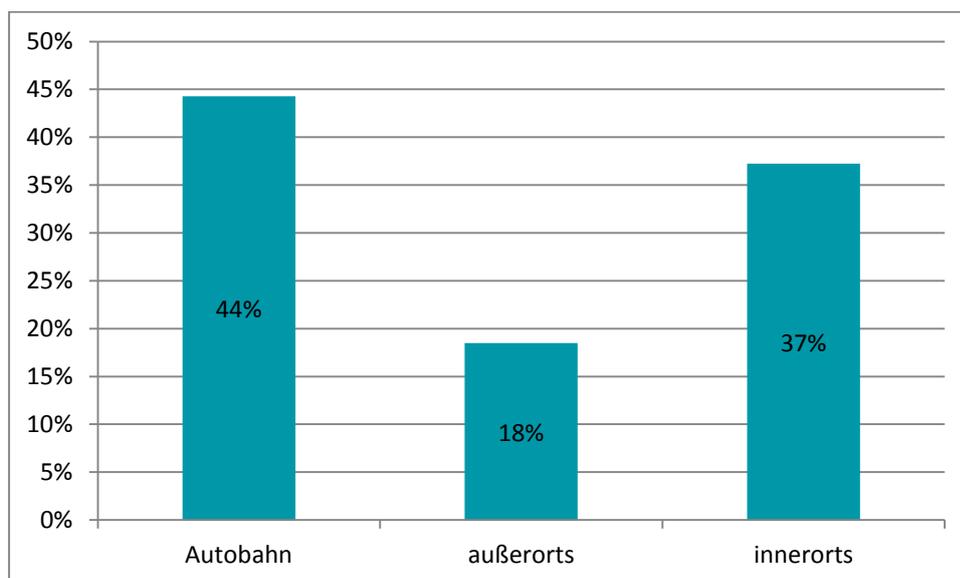


**Abbildung 2: CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf und Jahr in Tonnen, Weil am Rhein und Baden-Württemberg im Vergleich. (GHD = Gewerbe, Handel, Dienstleistungen)**

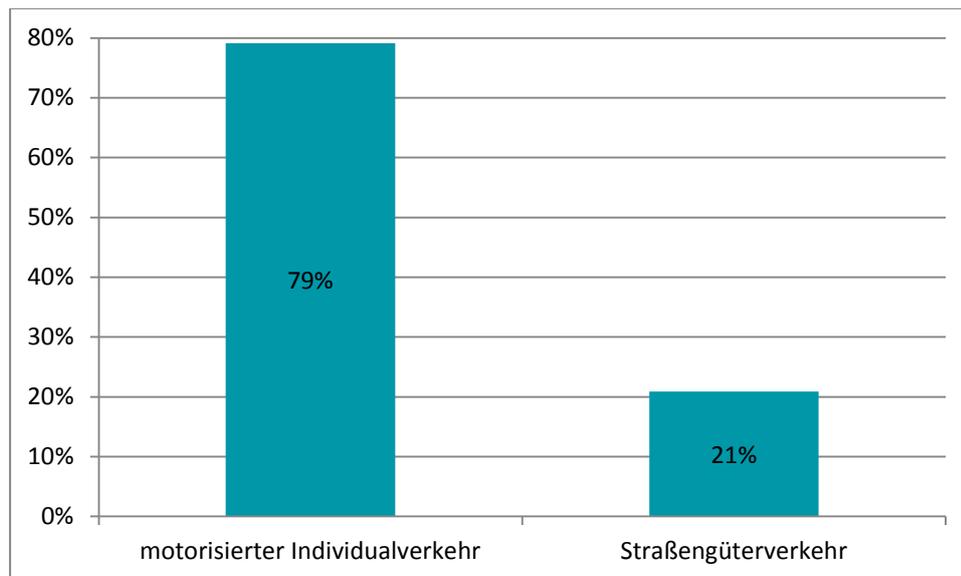
Der Wert von durchschnittlich 1,7 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Person und Jahr im Verkehrssektor pro Einwohner von Weil am Rhein ist zwar im Vergleich zum Landeswert unterdurchschnittlich. Stellt man diesem Wert jedoch gegenüber, dass als konsensfähiges Klimaschutzziel Emissionen von 2 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Person und Jahr bis 2050 für alle Emissionssektoren angesehen werden, wird die Herausforderung deutlich, die zum Erreichen dieses Ziels zu bewältigen ist.

In den beiden nachfolgenden Diagrammen sind die Anteile der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in Weil am Rhein in unterschiedlichen Aufgliederungen dargestellt. Die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen belaufen sich auf rund 55.000 Tonnen pro Jahr. In der Untergliederung nach Fahrzeugarten entfallen hiervon 21% auf Lkw und 79% auf Pkw. Von der gesamten Emissionsmenge entstehen 44% auf Autobahnen, 18% außerorts (ohne Autobahnen) und 37% innerorts.

Daraus wird deutlich, dass ein Großteil der Emissionen in Teilbereichen des Verkehrs entsteht, die auf kommunaler Ebene nur schwer zu beeinflussen sind: Sowohl beim Lkw-Verkehr als auch beim Verkehr auf den Autobahnen, der überwiegend überregionaler Natur ist, sind die möglichen Handlungsansätze der Stadt Weil am Rhein sehr begrenzt.



**Abbildung 3: CO<sub>2</sub>-Emissionen in Weil am Rhein unterschieden nach Straßenkategorien**



**Abbildung 4: CO<sub>2</sub>-Emissionen in Weil am Rhein unterschieden nach Personen- und Güterverkehr**

Mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr erscheint bedeutsam, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrs Anlass geben, forciert eine emissionsärmere Mobilität zu fördern.

Ein klimafreundlicher Verkehr in Weil am Rhein dient dabei nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch dem Lärmschutz und der Luftreinhaltung und damit auch der innerstädtischen Aufenthaltsqualität. Eine Förderung der aktiven Mobilität (Radfahren und Zufußgehen) ist zudem praktische Gesundheitsförderung. Weiterhin vermindert es generell, also auch im Umland, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, wenn Weiler Einwohnerinnen und Einwohner klimafreundlich mobil sind, da deren Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus geht, auch wenn dies nicht in den oben dargestellten Zahlen enthalten ist.

Ergänzend zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen sind abschließend die Energieverbräuche der verschiedenen Sektoren Strom, Wärme und Verkehr sowie die Verteilung der verkehrlichen Energieverbräuche auf die verschiedenen Straßenkategorien dargestellt (Abbildung 5 und Abbildung 6). Insgesamt beläuft sich der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor für Weil am Rhein auf rund 176.000 Megawattstunden pro Jahr.

Der Endenergieverbrauch im Verkehr wurde mit BICO2BW aufgrund von Angaben zu den Jahresfahrleistungen auf dem Gebiet der Stadt berechnet. Das statistische Landesamt ermittelt die Fahrleistungen anhand von automatisierten Zählstellen, Stichproben und Hochrechnungen in Verkehrsmodellen. In BICO2BW werden durchschnittliche Verbrauchskennwerte zur Berechnung des Energieverbrauchs genutzt. Der Endenergieverbrauch für Strom und Wärme basiert ebenfalls auf den berechneten (direkten) CO<sub>2</sub>-Emissionen des statistischen Landesamtes für Weil am Rhein.

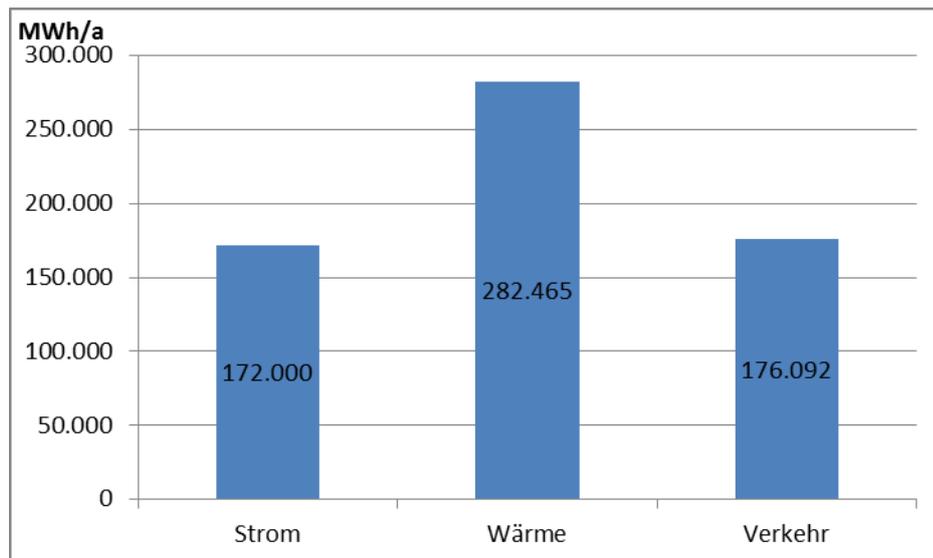


Abbildung 5: Endenergieverbräuche in Weil am Rhein in Megawattstunden pro Jahr, Sektoren im Vergleich

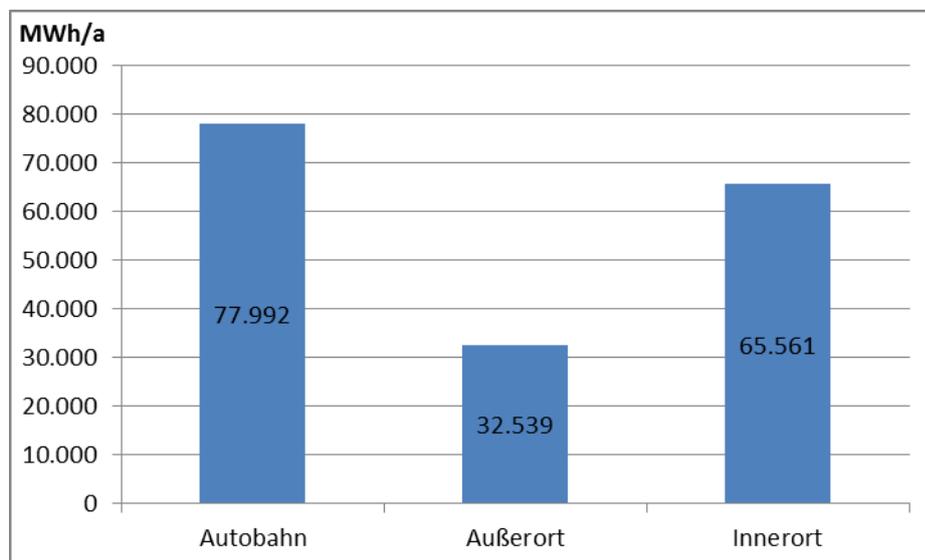


Abbildung 6: verkehrsbedingte Endenergieverbräuche in Weil am Rhein in Megawattstunden pro Jahr, Straßenkategorien im Vergleich

### 3.2. Potenzialanalyse

Das hinter allen dargestellten Maßnahmen stehende Ziel ist die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Anders als beispielsweise in den Sektoren „Wärme“ und „Energieerzeugung“ ist die Quantifizierung der CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale im Verkehrssektor jedoch schwierig. Das hat mehrere Gründe. So liegen für die Ist-Situation nur überschlägige Daten zur Jahresfahrleistung aufgrund Dauerzählstellen und Modellberechnungen vor, es gibt keine repräsentative Befragung zum Verkehrsverhalten bezogen auf Weil am Rhein. Außerdem beziehen sich die Maßnahmen überwiegend auf den Quell-, Ziel- und Binnen-Verkehr, während sich die ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen (da Territorialprinzip) auf die Fläche der Stadt Weil am Rhein beziehen. Schließlich sind die Wirkungsketten im Verkehrsbereich äußerst komplex – manche Maßnahmen hängen voneinander ab bzw. verstärken sich gegenseitig (z. B. sichere Radwege und Radabstellanlagen), bei vielen zeigen sich Effekte erst langfristig in Verhaltensänderungen (z. B. höhere Zuverlässigkeit des ÖV), und es bestehen Wechselwirkungen zu

Aspekten, die nicht auf kommunaler Ebene entschieden werden (z. B. Anreize für Kauf von Elektroautos).

Eine Quantifizierung der Minderungspotentiale für einzelne Maßnahmen scheidet daher aus. Eine überschlägige Berechnung der CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale kann mittels der Ergebnisse der Renewability III-Studie (2016)<sup>2</sup> ermittelt werden. Darin wurden unterschiedliche Szenarien entwickelt, und die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich unter Annahme dieser Szenarien berechnet (Basisjahr: 2010, nationaler Verkehr).

Wird davon ausgegangen, dass lediglich die bereits absehbaren Maßnahmen und Effekte (z. B. Effizienzentwicklung und Antriebsmix Pkw) eintreffen, wird eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 8% bis zum Jahr 2030 erreicht („Basisszenario“). In einem Szenario, in dem ambitioniertere Ziele gesteckt werden (u. a. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und Elektroautos, Einsatz von Oberleitungs-Lkw, Kraftstoffpreisanstieg), wird eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 26% erreicht („Szenario Effizienz“).

Wird zusätzlich zu diesen Maßnahmen von einer Politik der „Lebenswerten Innenstädte“ ausgegangen, unter anderem mittels einer Politik der „Stadt der kurzen Wege“, Parkraummanagement, Carsharing-Angeboten, Steigerung der Attraktivität des Rad- und öffentlichen Verkehrs wird eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 34% erreicht (Szenario „Effizienz Plus“). Dieses Szenario ist aufgrund der Einbezugnahme kommunaler Maßnahmen für das vorliegende Klimaschutzkonzept besonders relevant.

Wie im Analysebericht dargestellt, werden jährlich in Weil am Rhein durch den Straßenverkehr (außer ÖV) etwa 55.000 t CO<sub>2</sub> emittiert, wobei 79% durch den MIV und 21% durch den Güterverkehr produziert werden.

**Für Weil am Rhein bedeutet das: Unter Voraussetzung der dargestellten Annahmen, d. h. einer Kombination lokaler kommunaler Maßnahmen mit passenden Rahmenbedingungen auf den anderen politischen Ebenen (EU, Bund, Land), lassen sich zum Jahr 2030 die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen von ca. 55.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr auf ca. 36.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr reduzieren (dies entspricht der oben genannten Reduktion um 34%).**

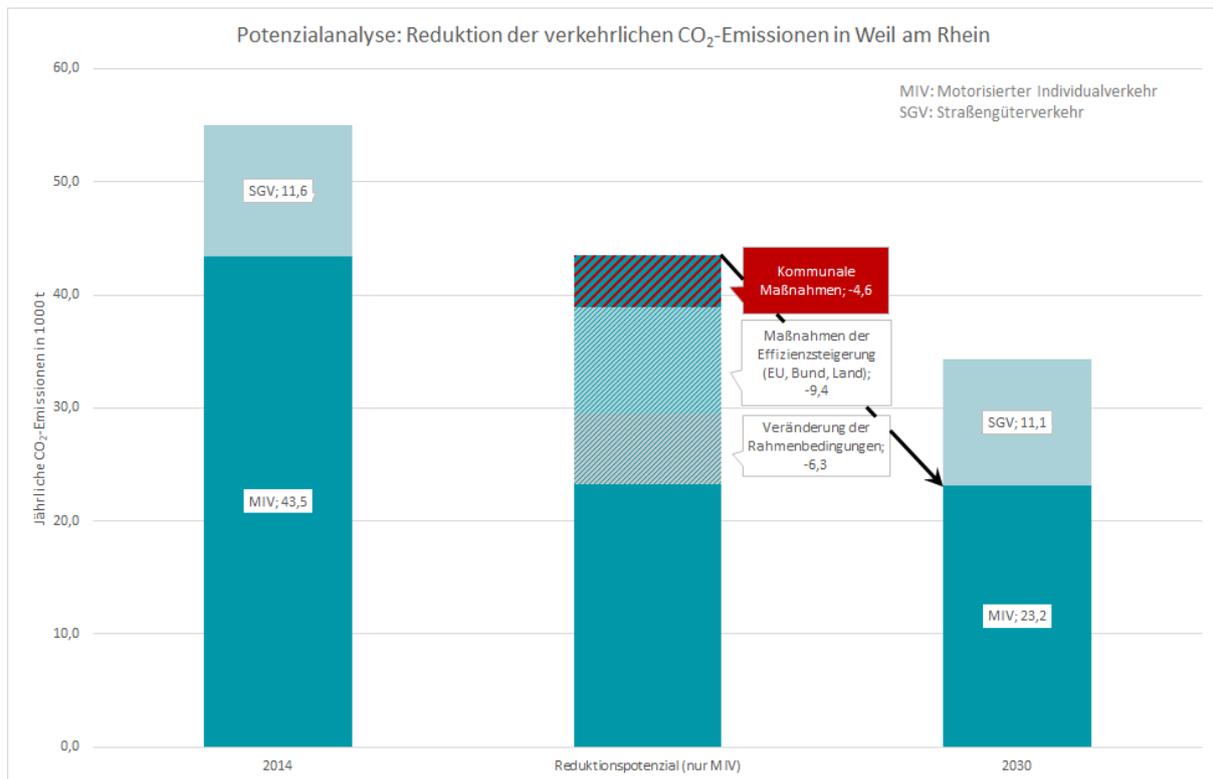
Die Differenz bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen im MIV beruht auf einer Senkung von 43.000 t CO<sub>2</sub> auf 28.000 durch effizienzsteigernde Maßnahmen der Fahrzeuge (Basisszenario und Szenario Effizienz), und auf etwa 23.000 t CO<sub>2</sub> durch die kommunalen Maßnahmen im Sinne der „Lebenswerten Innenstädte“ (Szenario Effizienz Plus), insbesondere mit Verbesserungen im ÖV, Radverkehr und Carsharing<sup>3</sup>, siehe Abbildung 7.

---

<sup>2</sup> Öko-Institut, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg, INFRAS Zürich (2016): Renewability III.

<sup>3</sup> Methodische Hinweise: Die Emissionen von 2014 werden fortgeschrieben, obwohl aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Erhöhung des Energieverbrauchs angenommen werden muss. Dies führt jedoch lediglich dazu, dass alle Zahlen für 2030 leicht unterschätzt werden, ändert aber nichts an den Grundlagen.

Nicht in dieser Rechnung enthalten sind der Eisenbahngüterverkehr und öffentlicher Verkehr, siehe Kapitel CO<sub>2</sub>-Bilanz im Analysebericht. Es wird zu steigenden Verkehrsleistungen im ÖV sowie Carsharing kommen, doch da auch dort eine Senkung der spezifischen (auf den Fahrzeugkilometer bezogenen) Emissionen absehbar ist, wird dies keinen merklichen Einfluss auf die Gesamtemissionen haben (steigende Fahrleistungen aufgrund größeren Angebots gleicht sich mit Effizienzgewinnen sowie Umstieg auf elektrische Antriebsarten in etwa aus).



**Abbildung 7: Reduktionspotenzial der verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Weil am Rhein**

*Quelle: Modellberechnungen entsprechend Renewbility III sowie BICO2BW sowie eigene Berechnungen*

Die Grundlage dieser Zahlen sind Modellrechnungen, weshalb die Werte daher nur als Richtwerte zu verstehen sind. Gleichwohl zeigt sich hiermit, dass kommunale Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten.

Zu beachten ist, dass mit den Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität positive Effekte auch für weitere Felder erreicht werden: So dienen Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität häufig auch der Luftreinhaltung, der Lärminderung und der Verkehrssicherheit und können die Lebensqualität erhöhen.

### 3.3. CO<sub>2</sub>-Einsparmöglichkeiten nach Handlungsfeldern<sup>4</sup>

Im Vorgriff auf das folgende Kapitel „Handlungsempfehlungen“ werden hier bereits die Einsparmöglichkeiten nach Handlungsfeldern benannt.

Vorbemerkung: Anders als in den Sektoren Energie und Wärme können im Verkehrsbereich weniger genaue Angaben gemacht werden, teilweise sind Angaben zur CO<sub>2</sub>-Einsparung nicht quantifizierbar. Insbesondere ist es in vielen Fällen fachlich unsauber, einzelnen Maßnahmen direkte CO<sub>2</sub>-Einsparungen zuzuschreiben, da diese nur im Verbund mit anderen Maßnahmen erreicht werden können. Bei den angegebenen Reduktionen innerhalb eines Handlungsfeldes / bei einzelnen Maßnahmen wurden mögliche Wechselwirkungen zu anderen Handlungsfeldern / Maßnahmen nur eingeschränkt berücksichtigt.

Überblick über die Einsparungen nach Handlungsfeld:

Handlungsfeld	Einsparung in 1.000 t CO <sub>2</sub> /Jahr	Hinweise
OP	nicht bezifferbar	
Auß	nicht bezifferbar	
Um	0,37	
Radl	1,98	
RadKom		
ÖVAn	1,44	
ÖVKomf		
Fuß	bis 0,1	
Si	bis 0,1	Einsparungen überwiegend bereits bei Radl und RadKomm
ÖR	bis 0,1	Einsparungen überwiegend bereits bei Radl und RadKomm
MIV	bis 0,2	Einsparungen teilweise bereits bei Radl und RadKomm
Emo	0,91	nicht komplett kommunal beeinflussbar

<sup>4</sup> Dieses Unterkapitel wurde am 31.10.2019 ergänzt.

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

MIM	bis 0,1	Einsparungen überwiegend bereits bei Radl, RadKomm und ÖV
KiJu	bis 0,1	Einsparungen überwiegend bereits bei Radl und RadKomm
Bet	bis 0,4	Nur bedingt kommunal beeinflussbar
<b>Summe</b>	<b>4,7 bis max. 5,8</b>	

[OP] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern		
OP1	Vernetzung mit anderen Kommunen ausbauen	<p><b>Die Maßnahmen dieses Handlungsfeldes haben keine direkte CO<sub>2</sub>-Einsparung zur Folge</b>, vielmehr schaffen sie durch die Verankerung von effizienten Prozessen in der Stadtverwaltung, Vernetzung innerhalb der Verwaltung und mit anderen Akteuren sowie der Schaffung einer zusätzlichen Personalstelle die Voraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität. Auch ohne direkte CO<sub>2</sub>-Einsparungen ist dieses Handlungsfeld unverzichtbar.</p>
OP2	<b>Mobilitätsmanager*in einstellen</b>	
OP3	AGFK-Mitglied werden	
OP4	Stadtplanungsprojekte eng mit Verkehrsplanung abstimmen	
OP5	Austausch innerhalb der Stadtverwaltung zwischen Verkehrsplanung und ÖPNV intensivieren	
OP6	Kinder und Jugendliche in die Verkehrsplanung einbeziehen	
OP7	Anstehende Bauprojekte für Werbung zu nachhaltiger Mobilität nutzen	
OP8	<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung durchführen</b>	
OP9	Schulen beim schulischen Mobilitätsmanagement unterstützen	
OP10	Runden Tisch Radverkehr einrichten	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[Auß] Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern		
Auß1	Fahrradfreundliche Kommune werden (Zertifizierung Land)	<b>Dieses Handlungsfeld kann ebenfalls nur indirekt CO2-Einsparungen generieren.</b> Mit einer positiven Außendarstellung (z.B. des ÖPNV) und einer Kampagne sowie alltagspraktischen Informationen für klimafreundliche Mobilität werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass in Weil am Rhein auf klimafreundlichere Verkehrsmittel umgestiegen werden kann.
Auß2	<b>ÖPNV-Haltestellen aufwerten und weilspezifisch gestalten</b>	
Auß3	<b>Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen</b>	

[Um] Umbruchsituationen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten nutzen		
Um1	Mobilitätsmanagement für Baugebiete durchführen	<p>In der Mobilitätsforschung ist bekannt, dass Umbruchsituationen wie ein Umzug, der Wechsel des Arbeitsplatzes oder die Geburt eines Kindes auch einen Umbruch im Verkehrsverhalten bedeutet (vgl. z.B. Scheiner/Holz-Rau 2012 und Lanzendorf 2016<sup>5</sup>). Hier setzen die drei Maßnahmen dieses Handlungsfelds an, um Personen für eine klimafreundliche Mobilität zu gewinnen: durch Information, die Bereitstellung von (ggf. kostenlosen) Serviceangeboten wie Schnuppertickets und ggf. die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur. Untersuchungen in München zeigen eine deutlich stärkere Nutzung des ÖPNV (41% der Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt) und geringere Nutzung des Autos (27% der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt) bei Personen, die ein Neubürgerpaket erhalten haben (Kontrollgruppe: 30% der Wege mit dem Auto und 34% der Wege mit dem ÖPNV). Für andere Bereiche liegen keine Evaluationen vor.</p> <p><b>Geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen (Annahme: 10% weniger Wege mit dem Auto bei der jeweiligen Zielgruppe, durchschnittliche Wegelänge eines mit dem Auto zurückgelegten Wegs 15 km):</b>  <b>Um1: 8,5 t CO<sub>2</sub>/Jahr (bei 50 Personen im Jahr, die in neue Baugebiete ziehen)</b>  <b>Um2: 128 t CO<sub>2</sub>/Jahr (bei 300 Geburten)</b>  <b>Um3: 425 t CO<sub>2</sub>/Jahr (bei 2.500 Zuzügen)</b></p>
Um2	<b>Neubürger*innen ansprechen</b>	
Um3	Familien in Umbruchsituationen ansprechen	

<sup>5</sup> Lanzendorf 2010: M. Lanzendorf: Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. In: International Journal of Sustainable Transportation, 4 (5), 2010. S. 272–292

Scheiner et al. 2012: J. Scheiner, C. Holz-Rau: A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. In: Transportation Research, Part A (47), 2012. S. 167–181

[RadI] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern	
RadI1	Radverkehrskonzept der Stadt umsetzen
RadI2	<b>Qualität der Radverkehrsführung in der Hauptstraße in der Kernstadt erhöhen</b>
RadI3	<b>Radverkehrsführung zwischen Leopoldshöhe über Friedensbrücke nach Friedlingen verändern</b>
RadI4	Radverkehrsinfrastruktur systematisch instand halten
RadI5	Beleuchtung außerorts prüfen und ggf. verbessern
RadI6	Radverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von schnellen Radfahrenden einstellen
RadI7	<b>Kindertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur prüfen und verbessern</b>
RadI8	Abstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum und an öffentlichen Einrichtungen ausbauen
RadI9	Position der Radverkehrsanlagen im Räumplan prüfen
[RadKom] Kommunikation, Service und Marketing für den Radverkehr betreiben	
RadKom1	An Fahrradkampagnen teilnehmen
RadKom2	Kaufprämie für Lastenräder bekannt machen
RadKom3	Radschulwegplan erstellen

Die beiden Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung können sinnvollerweise nur zusammen betrachtet werden – das eine wirkt ohne das andere nicht.

Das Potential zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads ist hoch: So werden in Mittelstädten und städtischen Räumen (wozu auch Weil am Rhein gezählt wird) 44% der Wege bis zu 5 Kilometer Länge mit dem Pkw zurückgelegt (Mobilität in Tabellen<sup>6</sup>). Auch wenn nicht alle dieser Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können – z.B. wegen schwerer Transporte oder der Begleitung von mobilitätseingeschränkten Personen – ist doch anzunehmen, dass ein großer Teil dieser Wege auch nicht-motorisiert zurückgelegt werden kann, ohne größere Komfortverluste erleiden zu müssen.

Die vom Umweltbundesamt herausgegebene Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klima-schutz“ (Ahrens/Becker 2013<sup>7</sup>) zeigt, dass bei einer Verlagerung von 50% der kurzen Wege vom Motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad der Radverkehrsanteil um elf Prozentpunkte erhöht werden kann. Der Anteil der zu Fuß und mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege wird dabei als konstant angenommen. Der Ausstoß von CO<sub>2</sub> und Partikeln wird dadurch um jeweils 3% verringert. Noch größer sind die Wirkungen, wenn alle mit dem Rad sehr gut und gut erreichbaren Ziele tatsächlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Das entsprechende Szenario „Wahrnehmung des Rads als Option“ geht von einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um bis zu 11% aus.

**Geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen:**

<sup>6</sup> <http://mobilitaet-in-deutschland.de/MiT2017.html>

<sup>7</sup> Ahrens, Gerd-Axel / Becker, Udo u.a. 2013: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Berlin. (= Texte 19/2013, hrsg. vom Umweltbundesamt)

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

RadKom4	Fahrradstadtplan aktualisieren und verständlicher darstellen	<b>Bei alleiniger Umsetzung von RadI: 600 t CO2/Jahr</b> <b>Bei gemeinsamer Umsetzung von RadI + RadKom: 2.200 t CO2/Jahr</b>
RadKom5	Service-Angebote für den Radverkehr zur Verfügung stellen	
RadKom6	Öffentlichen Fahrradaktionstag durchführen	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

<b>[ÖVAn] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern</b>		<p>Auch die beiden Handlungsfelder des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) können nur zusammen betrachtet werden.</p> <p>Das Umweltbundesamt geht in seiner Studie „CO2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“ (Rodt / Georgi 2010<sup>8</sup>) davon aus, dass bei einer konsequenten Förderung des ÖV bis zum Jahr 2030 eine Verschiebung des innerörtlichen Modal Splits vom Pkw auf den ÖPNV um 10% erreicht werden kann. Dadurch können die CO2-Emissionen um rund 8 % reduziert werden.</p> <p><b>Geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen:</b>  <b>Bei gemeinsamer Umsetzung von ÖVAn + ÖVKomf: 1.600 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b></p>
ÖVAn1	<b>Zeitlichen Angebotsumfang im Busverkehr ausweiten</b>	
ÖVAn2	Weiterführung der Tram voranbringen	
ÖVAn3	<b>Taktung des Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen</b>	
ÖVAn4	Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln verbessern	
ÖVAn5	Ticketkauf im Bus reduzieren	
ÖVAn6	ÖV-Erschließung mancher Stadtquartiere verbessern	
ÖVAn7	Anbindung nach Frankreich / zu Euro-Airport verbessern	
ÖVAn8	Linienkonzeption Busverkehre prüfen und ggf. überarbeiten	
ÖVAn9	Busverkehr beschleunigen	
ÖVAn10	<b>Neuen SPNV-Haltepunkt "Vitra" prüfen</b>	
ÖVAn11	<b>Reaktivierung der Kandertalbahn prüfen</b>	
ÖVAn12	Direkte SPNV-Verbindung von Weil am Rhein nach Frankreich prüfen	
ÖVAn13	<b>Weiterführung der Gartenbahn in Richtung Norden prüfen</b>	
<b>[ÖVKomf] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben</b>		
ÖVKomf1	Verständlichere Kommunikation und Servicesteigerung umsetzen	
ÖVKomf2	Linienetz verständlicher darstellen	
ÖVKomf3	<b>Wartesituation an Haltestellen im Umfeld von Schulen verbessern</b>	
ÖVKomf4	Echtzeit-Fahrgastinformation an Haltestellen anbringen	
ÖVKomf5	WLAN an Haltestellen einführen	
ÖVKomf6	Serviceorientierung des Fahrpersonals evaluieren und verbessern	
ÖVKomf7	<b>Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen</b>	
ÖVKomf8	Erstellung der RVL-App weiter verfolgen	
ÖVKomf9	Bestellung des AST auch per App möglich machen	
ÖVKomf10	Schließfächer an wichtigen Knotenpunkten vorsehen	
ÖVKomf11	<b>Tarifsystem des ÖV vereinfachen</b>	
ÖVKomf12	Schnuppertickets oder Bürgerticket einführen	
ÖVKomf13	Verlässlichkeit des ÖV garantieren	

<sup>8</sup> Roth, Stefan / Georgi, Birgit (2010): CO2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Dessau-Roßlau. (=Texte 5/2010, hrsg. vom Umweltbundesamt)

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[Fuß] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen		
Fuß1	Querungshilfen ausbauen	<b>Die positiven Wirkungen des Fußverkehrs lassen sich nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken.</b> Eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sind jedoch im Gesamtkontext zu sehen und können mittelfristig zu einem nahmobilitätsfreundlichen Klima beitragen.  Weiterhin ist hier die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen hervorzuheben, die mit verschiedenen Maßnahmen direkt angesprochen werden soll. Diese Zielgruppe lernt mit verschiedenen Verkehrsmitteln umzugehen und kann, sofern die Rahmenbedingungen stimmen, auch das Zufußgehen als Alternative nicht nur kennen, sondern auch mögen lernen.  <b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis max. 100 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b>
Fuß2	<b>Bauliche Mängel an Gehwegen beseitigen</b>	
Fuß3	Wartezeiten an Ampeln verkürzen	
Fuß4	Standards der EFA einhalten	
Fuß5	<b>Fußverkehrschecks durchführen</b>	
Fuß6	Fußverkehrskonzept erstellen	
Fuß7	Gehschulwegpläne in Zusammenarbeit mit Schulen erstellen	
Fuß8	Laufgemeinschaften an Schulen bilden und stärken	
Fuß9	<b>Barrierefreiheit ermöglichen</b>	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[Si] Sicherheit im Straßenraum erhöhen		
Si1	Fehlverhalten konsequent ahnden	<p><b>Auch die positiven Wirkungen einer erhöhten Sicherheit im Straßenraum lassen sich nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken.</b> Sicherheitsbedenken sind jedoch nicht unwesentlich bei der Verkehrsmittelwahl, dies gilt besonders bei der Wahl bzw. Nichtwahl des Fahrrads, das von Vielen als besonders unsicher empfunden wird. Die Nutzung des Rads und der eigenen Füße wird gestärkt, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht und mehr (subjektive und objektive) Sicherheit erkennbar ist. Dieses Handlungsfeld ist im Kontext zu den beiden direkt oben und unten angrenzenden, [Fuß] und [ÖR], zu sehen.</p> <p>Auch ist hier wieder die Bedeutung der Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen zu nennen, die aufgrund von elterlichen Sicherheitsbedenken teilweise nicht ihre Wege ohne Begleitung Erwachsener zurücklegen dürfen (vgl. die zunehmende Zahl an „Eltern-Taxis“ vor Schulen – Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen). Eine erhöhte Sicherheit trägt wesentlich dazu bei, dass diese Zielgruppe verstärkt Wege zu Fuß und mit dem Rad zurücklegt.</p> <p><b>Die CO<sub>2</sub>-Minderungen sind bereits bei den Handlungsfeldern zum Rad- und Öffentlichen Verkehr teilweise enthalten.</b></p> <p><b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis max. 100 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b></p>
Si2	LSAs auf Fußgängersichtbarkeit prüfen	
Si3	Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden bei "Gehweg - Radfahrer frei" entschärfen	
Si4	Fahrradpiktogramme auf Fahrbahnen markieren	
Si5	<b>Vorrangig Schulwege sicherer machen</b>	
Si6	Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen prüfen	
Si7	Radverkehrsschauen erneut durchführen	
Si8	Haltezone für Lieferverkehr einrichten	

**Mobilitätskonzept – Abschlussbericht**

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[ÖR] Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen		
ÖR1	Schlaufenkreisel zu Shared Space umbauen	<p><b>Auch die positiven Wirkungen der Umgestaltung des Öffentlichen Raums lassen sich nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken.</b></p> <p>Eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sind jedoch im Gesamtkontext zu sehen und können mittelfristig zu einem nahmobilitätsfreundlichen Klima beitragen.</p> <p><b>Die CO2-Minderungen sind bereits bei den Handlungsfeldern zum Rad- und Öffentlichen Verkehr teilweise enthalten.</b></p> <p><b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis max. 100 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b></p>
ÖR2	Hauptstraße am Berliner Platz städtebaulich aufwerten	
ÖR3	Hauptstraße in Innenstadt im Zuge der Tramverlängerung städtebaulich umgestalten	
ÖR4	<b>Mehr Sitzgelegenheiten anbieten: Weil am Rhein als Stadt der Bänke</b>	
ÖR5	Kleinteilige städtebauliche Verbesserungen für höhere Aufenthaltsqualität umsetzen	
ÖR6	<b>Hauptstraße in Alt-Weil umgestalten</b>	
ÖR7	Abstufung der B3 in Haltingen zu einer Landesstraße prüfen und ggf. umsetzen	
ÖR8	Ortsdurchfahrt Haltingen umgestalten	
ÖR9	Gehwege und Plätze kinderorientiert gestalten	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[MIV] MIV verträglicher abwickeln und Effizienz erhöhen		
MIV1	Parkraummanagement ausweiten	<p>Die verträgliche Abwicklung des MIV ist der dritte Schritt des Dreiklangs „Vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln“. <b>Auch hier ist eine quantitative Beurteilung kaum möglich.</b> Gerade bei einem strategischen Parkraummanagement mit verschiedenen Parkzonen ist jedoch von einer deutlichen Lenkung des Verkehrs auszugehen: Befragungen zeigen, dass verstärkt Alternativen zum Auto genutzt werden, wenn vor Fahrtantritt klar ist, dass am Ziel wenig Parkplätze vorhanden sind.</p> <p>Die weiteren Maßnahmen dieses Handlungsfelds dienen vor allem dazu, den Pkw-Verkehr aus sensiblen Zonen herauszuhalten und zu bündeln.</p> <p><b>Die CO<sub>2</sub>-Minderungen sind bereits bei den Handlungsfeldern zum Rad- und Öffentlichen Verkehr teilweise enthalten.</b></p> <p><b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis ca. 200 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b></p>
MIV2	Tempo 30 in der Fläche einführen	
MIV3	Schleichwegverkehr verhindern	
MIV4	Sperrung der Bahn-Unterführung Heldelinger Str. für den MIV prüfen	
MIV5	Alternativen für Parkplätze an Schulen finden	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[EMo] Elektromobilität fördern		
EMo1	E-Mobilität in Bevölkerung bekannt machen	<p>Das Bundesministerium für Umwelt geht in seiner Untersuchung „Wie klimafreundlich sind Elektroautos?“<sup>9</sup> davon aus, dass ein im Jahr 2017 beschafftes Elektroauto über den gesamten Lebenszyklus auch beim derzeitigen Strommix 16 bis 27% weniger CO<sub>2</sub> emittiert als ein konventionelles Fahrzeug.</p> <p><b>Geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld (bei einer durchschnittlichen Reduktion um 21% je ersetzttem Verbrennungsfahrzeug und beim Ersatz von 10% der mit dem Auto/Bus zurückgelegten Wege mit einem E-Auto/E-Bus, unter der Annahme einer durchschnittlichen Wegelänge von 15 km):</b> <b>913 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b></p>
EMo2	Ladeinfrastruktur ausbauen und informieren	
EMo3	Ladeinfrastruktur kommunizieren	
EMo4	Elektrischer Antrieb als Kriterium bei Ausschreibungen von Stadtbusverkehr	

---

<sup>9</sup> [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Verkehr/emob\\_klimabilanz\\_2017\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/emob_klimabilanz_2017_bf.pdf)

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

<b>[MIM] Multi- und Intermodalität sowie Verkehrsvermeidung erleichtern</b>		
MIM1	Mobilitätsstationen einrichten	<b>Die positiven Wirkungen der Multi- und Intermodalität lassen sich nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken.</b> Nichtsdestotrotz ist deren Ausbau essenziell, da dadurch Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln geschaffen werden. So wird bspw. eher auf ein eigenes Auto verzichtet, wenn die Möglichkeit besteht spontan (etwa über Carsharing) im Fall der Fälle auf ein Auto zugreifen zu können. Der Ausbau von intermodalen Angeboten wie Park&Ride, Bike&Ride und Mobilitätsstationen hingegen macht Teilstrecken mit ÖV attraktiver bzw. überhaupt erst möglich.  <b>Die CO<sub>2</sub>-Minderungen sind bereits bei den Handlungsfeldern zum Rad- und Öffentlichen Verkehr teilweise enthalten.</b>  <b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis max. 100 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b>
MIM2	Mobilitätskarte einführen	
MIM3	Carsharing-Konzept erstellen	
MIM4	Park&Ride ausbauen	
MIM5	Bike&Ride ausbauen	
MIM6	Fahrradverleihsystem einführen	
MIM7	Fahrradmitnahme in Bussen prüfen	
MIM8	Verkehrsmittelübergreifende Abfahrtstafeln installieren	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

---

<b>[KiJu] Kinder und Jugendliche zum Thema Mobilität sensibilisieren</b>		
KiJu1	Mobilitätsbildung an Schulen ausweiten	Auch hier ist es kaum möglich quantitative Wirkungen anzugeben. Ziel dieses Handlungsfeldes ist die Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen (sowie ggf. der Eltern) mit dem Ziel, dass diese die Palette an Möglichkeiten der Fortbewegung kennenlernen und in der Zeit des Heranwachsens sowie später im Erwachsenenalter situationsangepasst das passende Verkehrsmittel wählen.  <b>Die CO<sub>2</sub>-Minderungen sind bereits bei den Handlungsfeldern zum Rad- und Öffentlichen Verkehr teilweise enthalten.</b>  <b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis max. 100 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b>
KiJu2	Schulprogramme oder Schulcurricula erstellen	
KiJu3	Austausch zwischen Stadtverwaltung und Schulen zum Thema Mobilität ausbauen	
KiJu4	Verkehr und Verkehrssicherheit in den Schulen thematisieren	

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

[Bet] Betrieblich bedingte Verkehre der Wirtschaft klimafreundlicher organisieren		
Bet1	Fahrradstellplätze für Lasten- und andere Fahrräder des Wirtschaftsverkehrs einrichten	Aufgrund der Heterogenität der Maßnahmen kann hier kaum eine quantitative Minderung angegeben werden, im Folgenden seien jedoch einige Maßnahmen exemplarisch beleuchtet:  Grundsätzlich ist der Transport per Schiff und auf der Schiene umweltfreundlicher als auf der Straße: Der CO <sub>2</sub> -Ausstoß bei Binnenschiff und Bahn liegt bei gut 30 Gramm pro Tonnenkilometer und damit bei einem Drittel des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes beim Transport mit dem Lkw (Arndt 2013 <sup>10</sup> ).  Bei einem Austausch mit Unternehmen zu Mobilitätsmanagement ist davon auszugehen, dass Unternehmen guten Beispielen folgen werden und klimafreundliche Maßnahmen auch bei sich einführen.  Lastenräder im Wirtschaftsverkehr können bei der heutigen Angebotsvielfalt bereits einen Teil der Pkw oder Lieferwagen ersetzen und klimafreundliche Transporte ermöglichen.  <b>Bei den Maßnahmen dieses Handlungsfelds ist zu berücksichtigen, dass hier die Verwaltung nur einen indirekten Einfluss hat.</b>  <b>Grob geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Handlungsfeld: Bis ca. 400 t CO<sub>2</sub>/Jahr</b>
Bet2	Austausch mit Unternehmen beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement initiieren	
Bet3	In Dialog mit Umschlagbahnhof-Betreibern treten und Aufsichtsratsposition in Hafengesellschaft nutzen	
Bet4	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Güterverkehr unterstützen	
Bet5	Ex-Lofo-Areal als Modellprojekt für E-Mobilität etablieren	
Bet6	E-Carsharing als Leasingersatz fördern	

<sup>10</sup> Arndt, Wulf-Holger 2013: Wirtschaftsverkehr, Ursachen, Folgen, Modelle, Lösungen. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 67. Ergänzungs-Lieferung 08/13. Berlin / Offenbach.

## 4. Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen bauen auf der verkehrlichen Analyse, den Anregungen aus der Akteursbeteiligung einschließlich Online-Befragung und des Steuerkreises, sowie gutachterlichen Einschätzungen auf. Sie richten sich überwiegend an die Stadtverwaltung (verschiedene Fachabteilungen und städtischer Eigenbetriebe), und teilweise an externe Akteure.

Der grundsätzliche Ansatz ist, dass die Bedingungen der klimafreundlichen Verkehrsmittel verbessert werden müssen, sodass diese eine realistische Alternative zur Nutzung (im Wesentlichen) des MIV darstellen. Welche heutigen Schwächen und Potenziale bei jedem Verkehrsmittel konkret bestehen, darauf wird mit den Maßnahmen geantwortet, stellenweise sind auch interne Prozesse anzupassen. Der Großteil der aufgeführten Empfehlungen trägt jedoch nicht nur zur CO<sub>2</sub>-Minderung bei. Eine Stärkung des Umweltverbundes und eine effizientere motorisierte Mobilität tragen vor allem auch zur Verbesserung der Luftqualität, zur Verringerung des Verkehrslärms, zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verbesserung der Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben bei. Die verschiedenen Ziele gemeinsam liefern eine breite Argumentationsbasis für eine rasche und zielorientierte Umsetzung.

Hinweise, welche Verkehrsmittel welche Relevanz für den Klimaschutz haben und was bei der Förderung der verschiedenen Verkehrsmittel zu beachten ist, finden sich im Analysebericht bei den jeweiligen Verkehrsmitteln.

Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgte aufgrund der fachlichen Einschätzung des Gutachterbüros. Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Die Detailtiefe der Maßnahmen ist unterschiedlich und reicht von kleinteiligen Empfehlungen (z.B. bei den Maßnahmen für die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung) bis zu allgemeineren Hinweisen (z.B. bei der Maßnahme zur klimafreundlichen Entwicklung des Hafens). Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Austausch mit den zuständigen Akteuren unterschiedlich intensiv war – bei intensivem Austausch konnten die Maßnahmen genauer an die bestehenden Defizite und Wünsche der Akteure angepasst werden. .

Die Maßnahmen wurden in folgende 15 Handlungsfelder gruppiert (insgesamt 110 Maßnahmen):

- [OP] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern (10 Maßnahmen)
- [Auß] Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern (3 Maßnahmen)
- [Um] Umbruchsituationen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten nutzen (3 Maßnahmen)
- [RadI] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern (9 Maßnahmen)
- [RadKom] Kommunikation, Service und Marketing für den Radverkehr betreiben (6 Maßnahmen)
- [ÖVAn] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern (13 Maßnahmen)
- [ÖVKomf] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben (13 Maßnahmen)
  - [Fuß] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen (9 Maßnahmen)
  - [Si] Sicherheit im Straßenraum erhöhen (8 Maßnahmen)
  - [ÖR] Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen (9 Maßnahmen)
- [MIV] MIV verträglicher abwickeln und Effizienz erhöhen (5 Maßnahmen)
- [EMo] Elektromobilität fördern (4 Maßnahmen)
- [MIM] Multi- und Intermodalität sowie Verkehrsvermeidung erleichtern (8 Maßnahmen)
- [KiJu] Kinder und Jugendliche zum Thema Mobilität sensibilisieren (4 Maßnahmen)

[Bet] Betrieblich bedingte Verkehre der Wirtschaft klimafreundlicher organisieren (6 Maßnahmen)

Das Handlungsfeld [OP] enthält die Maßnahme „Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung durchführen“, die mit der die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung verbessert werden soll. Darin wurden 12 weitere Unter-Maßnahmen entwickelt, die im Kapitel 4.3 ab Seite 72 separat aufgeführt sind.

Zu jeder Maßnahme wurde eine Beschreibung, der zeitliche Horizont und die Priorität dargestellt, zusätzlich wurde durch das Stadtbauamt die konkreten Akteure innerhalb der Stadtverwaltung festgestellt. 19 Maßnahmen wurden durch die Stadtverwaltung in der Steuerkreissitzung am 2.5.2018 als prioritär eingestuft, für diese wurden umfangreiche Steckbriefe erstellt.

Zunächst folgt eine **Übersicht über die Maßnahmen**, die nicht Teil des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung sind.

<b>[OP] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>	
OP1	Vernetzung mit anderen Kommunen ausbauen
OP2	<b>Mobilitätsmanager*in einstellen</b>
OP3	AGFK-Mitglied werden
OP4	Stadtplanungsprojekte eng mit Verkehrsplanung abstimmen
OP5	Austausch innerhalb der Stadtverwaltung zwischen Verkehrsplanung und ÖPNV intensivieren
OP6	Kinder und Jugendliche in die Verkehrsplanung einbeziehen
OP7	Anstehende Bauprojekte für Werbung zu nachhaltiger Mobilität nutzen
OP8	<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung durchführen</b>
OP9	Schulen beim schulischen Mobilitätsmanagement unterstützen
OP10	Runden Tisch Radverkehr einrichten
<b>[Auß] Außer Darstellung des Themas Mobilität verbessern</b>	
Auß1	Fahrradfreundliche Kommune werden (Zertifizierung Land)
Auß2	<b>ÖPNV-Haltestellen aufwerten und weilspezifisch gestalten</b>
Auß3	<b>Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen</b>
<b>[Um] Umbruchsituationen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten nutzen</b>	
Um1	Mobilitätsmanagement für Baugebiete durchführen
Um2	<b>Neubürger*innen ansprechen</b>
Um3	Familien in Umbruchsituationen ansprechen
<b>[Rad] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern</b>	
Radl1	<b>Radverkehrskonzept der Stadt umsetzen</b>
Radl2	<b>Qualität der Radverkehrsführung in der Hauptstraße in der Kernstadt erhöhen</b>
Radl3	<b>Radverkehrsführung zwischen Leopoldshöhe über Friedensbrücke nach Friedlingen verändern</b>
Radl4	Radverkehrsinfrastruktur systematisch instand halten
Radl5	Beleuchtung außerorts prüfen und ggf. verbessern
Radl6	Radverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von schnellen Radfahrenden einstellen
Radl7	<b>Kindertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur prüfen und verbessern</b>
Radl8	Abstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum und an öffentlichen Einrichtungen ausbauen
Radl9	Position der Radverkehrsanlagen im Räumplan prüfen
<b>[RadKom] Kommunikation, Service und Marketing für den Radverkehr betreiben</b>	
RadKom1	An Fahrradkampagnen teilnehmen
RadKom2	Kaufprämie für Lastenräder bekannt machen
RadKom3	Radschulwegplan erstellen
RadKom4	Fahrradstadtplan aktualisieren und verständlicher darstellen
RadKom5	Service-Angebote für den Radverkehr zur Verfügung stellen
RadKom6	Öffentlichen Fahrradaktionstag durchführen
<b>[ÖVAn] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern</b>	
ÖVAn1	<b>Zeitlichen Angebotsumfang im Busverkehr ausweiten</b>
ÖVAn2	Weiterführung der Tram voranbringen
ÖVAn3	<b>Taktung des Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen</b>
ÖVAn4	Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln verbessern
ÖVAn5	Ticketkauf im Bus reduzieren
ÖVAn6	ÖV-Erschließung mancher Stadtquartiere verbessern
ÖVAn7	Anbindung nach Frankreich / zu Euro-Airport verbessern
ÖVAn8	Linienkonzeption Busverkehre prüfen und ggf. überarbeiten
ÖVAn9	Busverkehr beschleunigen
ÖVAn10	<b>Neuen SPNV-Haltepunkt "Vitra" prüfen</b>
ÖVAn11	<b>Reaktivierung der Kandertalbahn prüfen</b>

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

---

ÖVAn12	Direkte SPNV-Verbindung von Weil am Rhein nach Frankreich prüfen
ÖVAn13	<b>Weiterführung der Gartenbahn in Richtung Norden prüfen</b>

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

<b>[ÖVKomf] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben</b>	
ÖVKomf1	Verständlichere Kommunikation und Servicesteigerung umsetzen
ÖVKomf2	Liniennetz verständlicher darstellen
ÖVKomf3	<b>Wartesituation an Haltestellen im Umfeld von Schulen verbessern</b>
ÖVKomf4	Echtzeit-Fahrgastinformation an Haltestellen anbringen
ÖVKomf5	WLAN an Haltestellen einführen
ÖVKomf6	Serviceorientierung des Fahrpersonals evaluieren und verbessern
ÖVKomf7	<b>Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen</b>
ÖVKomf8	Erstellung der RVL-App weiter verfolgen
ÖVKomf9	Bestellung des AST auch per App möglich machen
ÖVKomf10	Schließfächer an wichtigen Knotenpunkten vorsehen
ÖVKomf11	<b>Tarifsystem des ÖV vereinfachen</b>
ÖVKomf12	Schnuppertickets oder Bürgerticket einführen
ÖVKomf13	Verlässlichkeit des ÖV garantieren
<b>[Fuß] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen</b>	
Fuß1	Querungshilfen ausbauen
Fuß2	<b>Bauliche Mängel an Gehwegen beseitigen</b>
Fuß3	Wartezeiten an Ampeln verkürzen
Fuß4	Standards der EFA einhalten
Fuß5	<b>Fußverkehrschecks durchführen</b>
Fuß6	Fußverkehrskonzept erstellen
Fuß7	Gehschulwegpläne in Zusammenarbeit mit Schulen erstellen
Fuß8	Laufgemeinschaften an Schulen bilden und stärken
Fuß9	<b>Barrierefreiheit ermöglichen</b>
<b>[Si] Sicherheit im Straßenraum erhöhen</b>	
Si1	Fehlverhalten konsequent ahnden
Si2	LSAs auf Fußgängersichtbarkeit prüfen
Si3	Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden bei "Gehweg - Radfahrer frei" entschärfen
Si4	Fahrradpiktogramme auf Fahrbahnen markieren
Si5	<b>Vorrangig Schulwege sicherer machen</b>
Si6	Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen prüfen
Si7	Radverkehrsschauen erneut durchführen
Si8	Haltezonen für Lieferverkehr einrichten
<b>[ÖR] Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen</b>	
ÖR1	<b>Schlaufenkreisel zu Shared Space umbauen</b>
ÖR2	<b>Hauptstraße am Berliner Platz städtebaulich aufwerten</b>
ÖR3	<b>Hauptstraße in Innenstadt im Zuge der Tramverlängerung städtebaulich umgestalten</b>
ÖR4	<b>Mehr Sitzgelegenheiten anbieten: Weil am Rhein als Stadt der Bänke</b>
ÖR5	Kleinteilige städtebauliche Verbesserungen für höhere Aufenthaltsqualität umsetzen
ÖR6	<b>Hauptstraße in Alt-Weil umgestalten</b>
ÖR7	Abstufung der B3 in Haltingen zu einer Landesstraße prüfen und ggf. umsetzen
ÖR8	Ortsdurchfahrt Haltingen umgestalten
ÖR9	Gehwege und Plätze kinderorientiert gestalten
<b>[MIV] MIV verträglicher abwickeln und Effizienz erhöhen</b>	
MIV1	<b>Parkraummanagement ausweiten</b>
MIV2	Tempo 30 in der Fläche einführen
MIV3	Schleichwegverkehr verhindern
MIV4	Sperrung der Bahn-Unterführung Heldelinger Str. für den MIV prüfen
MIV5	Alternativen für Parkplätze an Schulen finden
<b>[EMo] Elektromobilität fördern</b>	
EMo1	E-Mobilität in Bevölkerung bekannt machen
EMo2	Ladeinfrastruktur ausbauen und informieren
EMo3	Ladeinfrastruktur kommunizieren
EMo4	Elektrischer Antrieb als Kriterium bei Ausschreibungen von Stadtbusverkehr
<b>[MIM] Multi- und Intermodalität sowie Verkehrsvermeidung erleichtern</b>	
MIM1	Mobilitätsstationen einrichten
MIM2	Mobilitätskarte einführen
MIM3	Carsharing-Konzept erstellen
MIM4	Park&Ride ausbauen
MIM5	Bike&Ride ausbauen
MIM6	Fahrradverleihsystem einführen
MIM7	Fahrradmitnahme in Bussen prüfen
MIM8	Verkehrsmittelübergreifende Abfahrtstafeln installieren

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

<b>[KiJu] Kinder und Jugendliche zum Thema Mobilität sensibilisieren</b>	
KiJu1	Mobilitätsbildung an Schulen ausweiten
KiJu2	Schulprogramme oder Schulcurricula erstellen
KiJu3	Austausch zwischen Stadtverwaltung und Schulen zum Thema Mobilität ausbauen
KiJu4	Verkehr und Verkehrssicherheit in den Schulen thematisieren
<b>[Bet] Betrieblich bedingte Verkehre der Wirtschaft klimafreundlicher organisieren</b>	
Bet1	Fahrradstellplätze für Lasten- und andere Fahrräder des Wirtschaftsverkehrs einrichten
Bet2	Austausch mit Unternehmen beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement initiieren
Bet3	In Dialog mit Umschlagbahnhof-Betreibern treten und Aufsichtsratsposition in Hafengesellschaft nutzen
Bet4	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Güterverkehr unterstützen
Bet5	Ex-Lofo-Areal als Modellprojekt für E-Mobilität etablieren
Bet6	E-Carsharing als Leasingersatz fördern

### 4.1. Detaillierte Liste aller Maßnahmen

Die detaillierte Übersicht über alle Maßnahmen ist auf den folgenden Seiten zu finden (ohne Untermaßnahmen zur Betrieblichen Mobilität in der Stadtverwaltung).

Es werden folgende Abkürzungen in den Spaltenüberschriften verwendet:

Allg.: Allgemeine Maßnahme

Bez.: Maßnahme mit besonderem Bezug zur Stadt Weil am Rhein

10: Hauptamt

204: Stadtwerke

60: Stadtbauamt

Ext.: Externe

k: kurzfristig

m: mittelfristig

l: langfristig

Prio.: Priorität

Die Spalten „Typ“, „Akteur“ und „Horizont“ wurden durch die Stadtverwaltung entwickelt, die Spalte „Priorität“ wurde vom Gutachterbüro und der Stadtverwaltung entwickelt.

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
<b>[OP] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>												
OP1	X		Vernetzung mit anderen Kommunen ausbauen	Regelmäßigen Austausch auf allen Verwaltungsebenen zu Mobilitätsthemen mit Nachbarkommunen (inkl. Landkreis) und Mitgliedern des Aggloprogramms initiieren und durchführen. Synergien nutzen.							X	gering
OP2		X	<b>Mobilitätsmanager*in einstellen</b>	Einrichtung einer Stelle in der Stadtverwaltung, die sich um das kommunale Mobilitätsmanagement und die Umsetzung des Mobilitätskonzepts kümmert. Auch Netzwerk- und Koordinationsaufgaben und Öffentlichkeitsarbeit. Eine derartige Stelle kann auch über die Klimaschutzinitiative gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist ein Beschluss des Mobilitätskonzepts durch den Gemeinderat. Förderdauer 2 Jahre (Verlängerung um ein Jahr möglich), Förderung 65% Zuschuss (für Verlängerung 40%), anschließend Verstetigung.							X	hoch
OP3	X		AGFK-Mitglied werden	Mitglieder der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg) erhalten Zugang zu wichtigen Informationen wie infrastrukturelle Lösungen, Fördermöglichkeiten, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m. Eine Mitgliedschaft ist Voraussetzung für die Teilnahme an den meisten RadKULTUR-Aktionen und die Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune. Dient auch dazu, die Radverkehrsförderung in der Stadtverwaltung institutionalisieren.						X		mittel
OP4	X		Stadtplanungsprojekte eng mit Verkehrsplanung abstimmen	In städtebauliche bzw. stadtplanerische Vorhaben frühzeitig Mobilitätsmanagement und weitere verkehrliche Aspekte berücksichtigen, u. a. bei neuen Baugebieten und Umnutzungen von Gewerbe.							X	mittel
OP5		X	Austausch innerhalb der Stadtverwaltung zwischen Verkehrsplanung und ÖPNV intensivieren	Regelmäßigen Austausch (auch projektunabhängig) zwischen den verschiedenen Abteilungen (inkl. ÖPNV) institutionalisieren.							X	mittel
OP6		X	Kinder und Jugendliche in die Verkehrsplanung einbeziehen	Bei konkreten Projekten (auch nicht in Schulnähe) Kinder und Jugendliche beteiligen oder zumindest deren Belange berücksichtigen. Ziel "Kinderfreundliche Stadt".							X	mittel
OP7	X		Anstehende Bauprojekte für Werbung zu nachhaltiger Mobilität nutzen	Die zeitgleiche Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept mit anderen (baulichen) Veränderungen in der Stadt bietet die Chance, Veränderungen im Verhalten der Menschen zu erreichen, da Routinen zu diesen Zeitpunkten sowieso gerade verändert werden. Bei den baulichen Veränderungen jeweils intensiv auf das jeweilige Projekt bezogen zu nachhaltiger Mobilität kommunizieren und ggf. Sonderaktionen durchführen (gutes Beispiel erste Tramverlängerung mit Postwurfsendungen für jeden Haushalt und einen Tag kostenlose Nutzung der Tram). Ggf. auch für Infrastrukturverbesserungen nutzen (bspw. beim Rathausanbau genügend Stellplätze für Fahrräder und Motorroller vorsehen). Beispiele für anstehende Veränderungen, die genutzt werden können: Anbau des Rathauses (BMM), Bau der Dreiländergalerie, Verbesserung des SPNV (2020, 2024), Tramverlängerung, Mögliche Fußgängerzone, Umnutzung Lofu-Areal, Umzug der Sparkasse, Eröffnung der Nord-West-Umfahrung, Umbau Bahnhof Haltingen, 3Land-Initiative/IBA.						X		mittel
OP8			<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung umsetzen</b>	Die Stadtverwaltung kann mittels betrieblichem Mobilitätsmanagement einen eigenen Anteil zum Klimaschutz leisten und als Beispiel für andere Betriebe fungieren. Separate Maßnahmenliste.								hoch
OP9			Schulen beim schulischen Mobilitätsmanagement unterstützen	Die Schulen werden in der Umsetzung des schulischen Mobilitätsmanagements von noch zu bestimmenden Stellen der Verwaltung unterstützt. Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen wird gemeinsam bearbeitet.								mittel
OP10		X	Runden Tisch Radverkehr einrichten	Die Stadtverwaltung hat heute mit der IG Velo und weiteren Akteuren (inkl. interessierten Bürgern, ggf. auch Fahrradhandel) bereits regelmäßigen Austausch. Es werden aktuelle Planungen vorgestellt, diskutiert, Anregungen eingeholt. Dies sollte fortgeführt, ausgebaut und institutionalisiert werden.							X	gering

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
<b>[Auß] Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern</b>												
Auß1	X		Fahrradfreundliche Kommune werden (Zertifizierung Land)	Die Zertifizierung zur "Fahrradfreundlichen Kommune" sollte angestrebt werden. Diverse Aspekte, die für Zertifizierung nötig sind, wurden in Weil am Rhein bereits erreicht (u. a. Erstellung eines Radverkehrskonzepts). Voraussetzung ist eine Mitgliedschaft in der AGFK.					X			gering
Auß2		X	<b>ÖPNV-Haltestellen aufwerten und weilspezifisch gestalten</b>	ÖPNV-Haltestellen sind das Entrée in den ÖV der Stadt und werden auch von Nicht-Nutzenden des ÖV wahrgenommen. Viele Bushaltestellen sind bereits gut ausgestattet (Witterungsschutz), das Design der Haltestellen ist jedoch nicht mehr zeitgemäß. Die zehn wichtigsten Haltestellen (d.h. prominenteste oder mit der häufigsten Nutzung) sollten in modernem und nutzungsfreundlichen Design umgestaltet werden, ggf. in Kooperation mit Vitra. Das gleiche Design könnte ggf. in reduzierter Form für alle weiteren Haltestellen genutzt werden. Konkrete Maßnahmen (u. a.): Hochwertigere Materialien für Sitzgelegenheiten, ansprechenderer Witterungsschutz, übersichtlichere Fahrgastinformation (Linienetz, Fahrplan, Tarife, Fahrgastrechte). Vorbilder: Haltestellen der Tram 8, Haltestelle vitra.						X		hoch
Auß3		X	<b>Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen</b>	Mobilitäts-Marke entwickeln (Logo, Slogan, Titel). Kampagne passend zur Marke durchführen. Informationen zu Mobilität in Weil am Rhein zentral auf eigener Website (Rad, ÖV - insb. Werbung für und Sichtbarmachen im öffentlichen Raum der Gartenbahn, Carsharing, Ladesäulen, Parken usw.). Zielgruppen: Neubürger*innen, Besuchende, alle Einwohnenden. Kampagnen an Umbruchssituationen (Rathaus, Dreiländergalerie, Schuleintritt, Neubürger*innen) ausrichten. BMM-Maßnahmen bekannt machen. Ggf. einheitliche und auffällige Gestaltung von Fahrzeugen des ÖV (analog anvisierte Gestaltung der Fahrzeuge der Stadtverwaltung). Hierbei auch Thematisierung von Verkehrsverhalten um ein angenehmeres "Verkehrsklima" zu schaffen. Auch auf Belange von Kindern und Jugendlich eingehen.							X	hoch
<b>[Um] Umbruchsituationen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten nutzen</b>												
Um1	X		Mobilitätsmanagement für Baugebiete durchführen	Bei größeren Bauvorhaben (Wohnen, aber auch Gewerbe) sollte auf klimafreundliche Mobilität geachtet werden: Quartiersgaragen, Carsharing-Stellplätze, falls möglich eine Art Jobticket ("Mieterticket"), (halb-)öffentliche Leihräder (ggf. Lastenräder), Bauherren beraten zum Thema Mobilität (Informationen zu Radabstellanlagen, Jobticket,...), Berücksichtigung der Belange von Elektromobilität. (z. B. im Baugebiet Hohe Strasse.)						X		mittel
Um2	X		<b>Neubürger*innen ansprechen</b>	Bereitstellung einer fertigen Infomappe bei Anmeldung mit z. B. ÖPNV-Schnuppertickets, CarSharing-Freiminuten, Lastenrad für 3 Monate. Es besteht ein großes Potential da Weil am Rhein eine wachsende Stadt ist.							X	hoch
Um3		X	Familien in Umbruchsituationen ansprechen	Eine gezielte Ansprache von Familien in Umbruchssituationen bietet die Chance, Mobilitäts-Veränderungen in eine klimafreundliche Richtung zu lenken. Folgende Situationen sollten gezielt begleitet werden: Umbruchssituation Geburt, Umbruch von Kita zur Grundschule, Grundschule zur weiterführenden Schule aus Sicht der Familien, z. B. Infolyer (wie kann mein Kind unterwegs sein, wie wird es am besten selbstständig). Die Maßnahme unterstützt auch das Ziel "kinderfreundliche Kommune".							X	mittel
<b>[Radl] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern</b>												
Radl1		X	<b>Radverkehrskonzept der Stadt umsetzen</b>	Zahlreiche Defizite, die auch in Onlinebefragung genannt wurden, werden mit Maßnahmenvorschlägen aus Radverkehrskonzept beseitigt. Daher ist eine konsequente Umsetzung dieses Konzepts empfehlenswert.							X	hoch
Radl2		X	<b>Qualität der Radverkehrsführung in der Hauptstraße in der Kernstadt erhöhen</b>	Aktuell wird der Radverkehr zwischen Schlaufenkreisel und Altweil auf Fahrbahn mittels schmalen Schutzstreifen geführt (ca. 1,2-1,3m). Dies geschieht ohne ausreichenden Abstand zu längs parkenden Autos ("Dooring-Zone"). Der Abschnitt ist eine wichtige Verbindungsstrecke und auch Schulweg (Kant-Gymnasium). Maßnahme: Weitestgehende Entfernung der Längs-Parkstände auf						X		hoch

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
				Südseite der Hauptstraße, Ausbau der Schutzstreifen beidseitig zu Radfahrstreifen entsprechend ERA (mind. 1,85m Breite).								
Radl3		X	<b>Radverkehrsführung zwischen Leopoldshöhe über Friedensbrücke nach Friedlingen verändern</b>	Für den Abschnitt ist im Radverkehrskonzept der Stadt keine Maßnahme enthalten. Es handelt sich jedoch um eine Verbindungsstrecke mit heute verschiedenen problematischen Stellen. Eine Verbesserung sollte geprüft werden. Die Standards nach ERA werden hierbei heute nicht eingehalten. Abzustimmen ist eine verbesserte Führung mit der Radverkehrsführung im Rahmen der Dreiländergalerie.						X		hoch
Radl4		X	Radverkehrsinfrastruktur systematisch instand halten	Zustand der Radverkehrsinfrastruktur regelmäßig und systematisch erfassen und entsprechende Maßnahmen ergreifen. Insbesondere dort, wo Führung nicht auf Fahrbahn erfolgt, den baulichen Zustand überwachen. Unebenheiten, Kanten, Bordsteine u. Ä. beseitigen.							X	mittel
Radl5		X	Beleuchtung außerorts prüfen und ggf. verbessern	In Onlinebefragung gab es diverse Hinweise auf unzureichende Beleuchtung der Radwege außerorts. Zwar gibt es keine rechtliche Verpflichtung der Stadt diese zu leisten, aber hierdurch wird das Sicherheitsempfinden gesenkt, was zu einer Hemmnis für die Radnutzung wird. Wo kein Stromanschluss vorhanden, ggf. Maßnahme entsprechend Pilotprojekt Gundelfingen-Vörstetten umsetzen (Solarleuchten mit Bewegungsmelder, kostengünstig).						X		mittel
Radl6		X	Radverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von schnellen Radfahrenden einstellen	Die steigende Anzahl schnell fahrender Radfahrender (mit Elektrounterstützung) benötigt eine durchgängiger Radinfrastruktur mit anderen Kurvenradien und Kreuzungen.							X	mittel
Radl7		X	<b>Kindertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur prüfen und verbessern</b>	In der Onlinebefragung gab es häufiger den Hinweis, dass die Rad-Infrastruktur nicht ausreichend sicher sei für Kinder. Konkrete Defizite sollten erfasst werden und ein Maßnahmenkonzept entwickelt werden. Ziel: Infrastruktur für "von 8 bis 88" (Jahre). Dies ist eine langfristiges Maßnahmenbündel, da vermutlich auch bauliche Anpassungen erforderlich wären.							X	hoch
Radl8		X	Abstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum und an öffentlichen Einrichtungen ausbauen	Es wurden Defizite bzgl. Abstellanlagen an verschiedenen Stellen festgestellt. Ein Ansatzpunkt könnte die Unterstützung Gewerbetreibender in der Errichtung von Abstellanlagen darstellen. Weiterhin sollten die Rad- bzw. Rollerabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und folgenden Schulen ausgebaut werden: Leopoldschule (Rad und Roller), Karl-Tschamber-Schule (Roller), Gemeinschaftsschule (Rad) und Oberrhein-Gymnasium (Rad).						X		mittel
Radl9	X		Position der Radverkehrsanlagen im Räumplan prüfen	Vereinzelt gab es Kritik in Onlinebefragung bzgl. nicht geräumter Radverkehrsanlagen (Schnee/Laub). Besonders die Hauptfahrradrouten sollten in der ersten Priorität im Streu- und Räumplans enthalten sein.						X		mittel
<b>[RadKom] Kommunikation, Service und Marketing für den Radverkehr betreiben</b>												
RadKom1	X		An Fahrradkampagnen teilnehmen	Beispiele für Kampagnen sind „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“, Zuschuss durch Land möglich.						X		mittel
RadKom2	X		Kaufprämie für Lastenräder bekannt machen	Kaufprämie für e-Lastenräder des Landes Baden-Württemberg und des Bundes bekannt machen						X		mittel
RadKom3		X	Radschulwegplan erstellen	Erstellung eines Radschulwegplanes an der Gemeinschaftsschule, um das Radfahren zur Schule zu stärken und zu fördern. Alle anderen Schulen haben bereits einen Radschulwegplan.						X		mittel
RadKom4		X	Fahrradstadtplan aktualisieren und verständlicher darstellen	Der aktuelle Fahrradstadtplan ist veraltet (Stand 2012) und die Gestaltung ist verbesserungswürdig. Weiterhin sollte die Netzhierarchie (Vorrangrouten etc.) aufgenommen werden. Der Plan sollte auf der städtischen Webseite veröffentlicht werden und wie gehabt gedruckt verbreitet werden. Zukünftig sollte er regelmäßig aktualisiert werden.						X		mittel
RadKom5	X		Service-Angebote für den Radverkehr zur Verfügung stellen	Einrichtung von Fahrradzählanlagen, Luftpumpen, Lademöglichkeiten, Schlauchautomaten (in Kooperation mit Fahrradhandel) usw. Zusätzlich an touristisch interessanten Punkten bzw. Radhaupttrouten Infotafeln mit Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten und Fahrradumgebungskarte.							X	mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
RadKom6	X		Öffentlichen Fahrradaktionstag durchführen	An einem Fahrradaktionstag werden Testfahrten (bei denen EinwohnerInnen verschiedene Fahrräder für kurze Zeit ausprobieren können), Reparaturangebote, Fahrradvorführungen, Fahrradwaschanlage usw. zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung könnte bspw. im Rahmen eines RadKULTURtags oder im Rahmen von slowUp Basel-Dreiland durchgeführt werden.					X			gering
<b>[ÖVAn] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern</b>												
ÖVAn1	X		<b>Zeitlichen Angebotsumfang im Busverkehr ausweiten</b>	Auch nach 19 Uhr wird ein regelmäßiges Angebot bereitgestellt, ggf. mittels AST. Das abendliche Angebot wurde vielfach bemängelt (Auftaktveranstaltung, Onlinebefragung). Aus Basel und auch Lörrach als Ziele zum abendlichen Ausgehen kann nur schlecht wieder nach Weil (abgesehen Hauptbahnhof) zurückgekehrt werden. (Referenzen: Radolfzell, Grenzach-Wyhlen)					X			hoch
ÖVAn2		X	Weiterführung der Tram voranbringen	Weiterführung durch die Hauptstraße zur Umsetzung bringen (vgl. Aggloprogramm) und Weiterführung bis zur Vitra prüfen.							X	mittel
ÖVAn3	X		<b>Taktung des Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen</b>	Zu Schwachverkehrszeiten (heute Taktung stellenweise > 120min) und zu Hauptverkehrszeiten (manche Busse übertoll) sollte der Takt verdichtet werden. Die Linie 55 sollte weiter verdichtet werden (wichtige Zubringerfunktion zu Basel Bad Bf). Referenz gelungener Citybus: Grenzach-Wyhlen. Die Taktung sollte grundsätzlich regelmäßiger sein, keine Lücken aufweisen, da hierdurch das Angebot schlechter verständlich ist.					X			hoch
ÖVAn4	X		Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln verbessern	Die Linien sind heute stellenweise aufeinander abgestimmt (Anschlüsse zwischen Bussen und Bus/Zug), dies ist jedoch schwer verständlich bzw. wird nicht kommuniziert. Kein guter Anschluss ist von der Gartenbahn zu Rheintalbahnhof in Richtung Süden gewährleistet, auch in Richtung Norden ist der Anschluss nicht konsequent umgesetzt. Es besteht auch kein Anschluss von der Rheintalbahnhof zur Hochrheinbahn in Basel Bad Bf. Infrastrukturell ist dies zwar schwierig zu erreichen, dennoch sollten weiterhin Bestrebungen zu Verbesserung durchgeführt werden. Ggf. durch Alternativen wie die Taktverdichtung der Linie 55.							X	mittel
ÖVAn5	X		Ticketkauf im Bus reduzieren	Der heutige Ticketverkauf im Bus führt zu Verspätungen und Verlängerungen der Fahrzeit. Daher sollten an weiteren Standorten mit hoher Fahrgastmenge Fahrscheinautomaten aufgestellt werden. Zur Vermeidung von Ticketkäufen für Gelegenheitsnutzer ist es sinnvoll, Mehrfachtickets attraktiver zu gestalten und bekannter machen.						X		mittel
ÖVAn6	X		ÖV-Erschließung mancher Stadtquartiere verbessern	Heute gibt es teilweise große Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle (insbesondere: Haltingen Unterdorf Nord, Schutzacker, Südliche Gartenstadt, auch Altweil-Nord). Hier sind die Linienvorläufe entsprechend anzupassen.							X	mittel
ÖVAn7		X	Anbindung nach Frankreich / zu Euro-Airport verbessern	Aktuell gibt es Überlegungen zu einer ÖV-Verbindung über den Rhein im Rahmen von 3Land, diese sind zu unterstützen. Interessant ist die Verbindung auch für Einpendler aus Frankreich nach Weil am Rhein (mindestens ca. 400 Personen). Eventuell könnte kurzfristig ein Bus via Palmrainbrücke (Weil am Rhein, Friedlingen, Huningue, St. Louis, bis Euro Airport) eingesetzt werden.							X	mittel
ÖVAn8	X		Linienkonzeption Busverkehre prüfen und ggf. überarbeiten	Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und der Angebotsituation: Neue Citybuslinie (südl. Gartenstadt, Schutzacker, Altweil, ggf. Anknüpfung an Gartenbahn); Bahnhof Haltingen als Umstiegspunkt Zug/Bus (für äußere Stadtteile und Kandertal) definieren und optimieren (ist heute schon teilweise die schnellere Verbindung zum Bahnhof Weil am Rhein und erst recht zum Badischen Bf). Ggf. Führung von einzelnen Linien über die Nordwestumfahrung anstatt über die staubelastete B3 zum Bahnhof Haltingen. In der Folge Linienführung der Linie 55 prüfen, evtl. Aufteilung in zwei Linien Kandern - Weil am Rhein und Haltingen - Basel. Kleiner Busbahnhof auf Sparkassenplatz für einfacheren Umstieg zwischen verschiedenen Linien (Rendezvous-Prinzip). Für Verbindung Haltingen - Lörrach ggf. neue Buslinie. Berücksichtigung der Tramverlängerung und Fußgängerzone.					X			mittel
ÖVAn9	X		Busverkehr beschleunigen	Zur Vermeidung, dass auch die Busverkehre von Staus betroffen sind, sollten Vorrangschaltungen, Busschleusen und Bussonderfahrten geprüft und ggf. eingeführt werden. Häufig ist das nicht einfach							X	mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.		
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l			
				umzusetzen, aber grundsätzlich möglich. Hierdurch werden die Fahrzeiten verringert und die Zuverlässigkeit erhöht.										
ÖVAn10		X	<b>Neuen SPNV-Haltepunkt "Vitra" prüfen</b>	Vitra mit jährlich 175.000 Besuchenden Besuchermagnet, dazu kommen die Verkehre durch die Beschäftigten. Geprüft werden sollte die Errichtung eines S-Bahnhofs, z.B. im Zuge des S-Bahn-Ausbau. Der neue Haltepunkt läge nicht weit von Weil am Rhein "Hauptbahnhof", aber ähnliche Haltestellenabstände gibt es auch anderswo (z.B. neuer S-Bahn-Haltepunkt Heidelberg Weststadt-Südstadt). Bei Errichtung des Haltepunkts sollte auch der Bau eines P+R-Platzes geprüft werden. Weiterhin sollte geprüft werden, ob die Maßnahme ins Aggloprogramm aufgenommen werden kann (wenn es regional bedeutsam ist, müsste das möglich sein). Für die Maßnahme ist außerdem ein Verkehrs- / Machbarkeitsuntersuchung notwendig.							X		hoch	
ÖVAn11		X	<b>Reaktivierung der Kandertalbahn prüfen</b>	Das Fahrgastpotenzial ist bei weiterem Bevölkerungswachstum interessant. Müsste zur Umsetzung vermutlich ins Aggloprogramm aufgenommen werden. Geht nur zusammen mit den "Kandertalkommunen".								X		hoch
ÖVAn12		X	Direkte SPNV-Verbindung von Weil am Rhein nach Frankreich prüfen	Besondere Relevanz falls "Herzstück Basel" nicht realisiert wird. Umsetzung in unmittelbarer Nähe zur Palmrainbrücke unter Einbeziehung bestehender Bahnanlagen auf beiden Rheinseiten, z. B. als Verlängerung der Gartenbahn. Alternativ könnte eine Straßenbahn von Friedlingen nach Huningue führen.								X		mittel
ÖVAn13		X	<b>Weiterführung der Gartenbahn in Richtung Norden prüfen</b>	Ausbau der S-Bahn nach Haltingen, Efringen-Kirchen und weiter in Richtung Freiburg (Regio-S-Bahn/tireno).								X		hoch
<b>[ÖVKomf] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben</b>														
ÖVKomf1	X		Verständlichere Kommunikation und Servicesteigerung umsetzen	Insgesamt ist eine klarere Kommunikation über Liniennetz, Erreichbarkeiten, Anschlüsse, Tarife, AST, Fahrgastrechte notwendig. Nicht nur an Haltestellen, sondern auch online. Zusätzlich sollte Werbung für den ÖV gemacht werden (Ggf. als Teil der allgemeinen Mobilitätskampagne, Maßnahme Auß3). Auslegung und Verteilung der Fahrpläne über die Medien. Zuverlässige und hilfreiche Hotline und personenbedienten Verkauf anbieten. ÖV-Training für Senioren und weitere Zielgruppen.							X			mittel
ÖVKomf2	X		Liniennetz verständlicher darstellen	Aktuell ist der Liniennetzplan der Stadt Weil am Rhein reaktiv unübersichtlich dargestellt, dies erschwert ein Verständnis für das System. Daher ist es hilfreich den grafischen Liniennetzplan des Stadtverkehrs übersichtlicher zu gestalten. Bestenfalls werden auch Regelmäßigkeit, Häufigkeit und Anschlüsse in die Darstellung eingeschlossen. Weiterhin könnten Umgebungspläne für Haltestellen bzw. Stadtteile entworfen werden.								X		mittel
ÖVKomf3	X		<b>Wartesituation an Haltestellen im Umfeld von Schulen verbessern</b>	Haltestelle „Kantgymnasium“: Erweiterung des Wartebereiches und des Witterungsschutzes. Haltestellen an Oberrhein-Gymnasium, Realschule Dreiländereck und an der Gemeinschaftsschule: Überprüfen des Wartebereichs der ÖPNV-Haltestelle.							X			hoch
ÖVKomf4	X		Echtzeit-Fahrgastinformation an Haltestellen anbringen	Einführung einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Haltestellen ist bereits geplant. Auch dezentrale Haltestellen sollten berücksichtigt werden. Möglich ist auch eine Echtzeitinformation ohne feste Strom- und Telekommunikationsanbindung durch ein kostengünstiges System mit Mobilfunk/Photovoltaik und Batterie							X			mittel
ÖVKomf5	X		WLAN an Haltestellen einführen	WLAN an Haltestellen bietet Komfortsteigerung für Fahrgäste, insbesondere für internationale Besucher. Eine Umsetzung ist empfehlenswert, wenn die Installation technisch einfach umsetzbar ist, d.h. bei bestehendem Anschluss der Haltestelle an Stromnetz und Telekommunikationsleitung/Mobilfunkempfang)							X			mittel
ÖVKomf6	X		Serviceorientierung des Fahrpersonals evaluieren und verbessern	In Onlinebefragung wurde die Servicequalität häufig kritisiert. Auch der Behindertenbeirat und eigene Befahrungen bestätigen das. Eine unabhängige Begutachtung könnte helfen, Defizite konkret zu benennen.									X	mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
ÖVKomf7	X		<b>Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen</b>	Mit attraktiven Tarifen könnten weitere Menschen an die ÖV-Nutzung herangeführt werden. Besonders Gelegenheitsnutzer*innen klagten in der Onlineumfrage über zu hohe Fahrpreise. Mögliche Maßnahmen: Punktekarte verstärkt bewerben (inkl. deren Funktionsweise erklären) und für Kurzstrecken attraktiver machen, z.B. 2 Punkte = Kurzstrecke (bis zu drei Haltestellen). Möglich wäre es auch die ViererCard günstiger zu machen oder ein Kurzstreckenticket einzuführen. Die Tarife sollten jedoch übersichtlich gestaltet sein und nicht zu viele Angebote beinhalten.					X			hoch
ÖVKomf8		X	Erstellung der RVL-App weiter verfolgen	Eine zeitgemäße App kann weitere Zielgruppen erschließen und insgesamt die ÖV-Nutzung vereinfachen. Zunächst sollten Fahrpläne integriert werden (einschl. Echtzeit-Informationen), ein weiterer Schritt ist der Ticketkauf.					X			mittel
ÖVKomf9	X		Bestellung des AST auch per App möglich machen	Bestellung des Anrufsammeltaxis ist aktuell nur per Telefon möglich. Um weitere Zielgruppen zu erreichen ist eine Bestellung per App sinnvoll. Ggf. im Zuge der Neuentwicklung der RVL-App (sofern technisch möglich)					X			mittel
ÖVKomf 10		X	Schließfächer an wichtigen Knotenpunkten vorsehen	Ermöglicht bspw. größere Einkäufe auch für Radfahrende und ÖPNV-Nutzende. Schließfächer eventuell in Dreiländergalerie vorsehen (Hinweise darauf an Bahnsteigen und Zugang zu geben). Haltingen: im Rahmen des Bahnhofsumbaus vorsehen					X			mittel
ÖVKomf 11	X		<b>Tarifsystem des ÖV vereinfachen</b>	Bereits innerhalb des RVL gibt es verschiedene Ticketarten, die teilweise die gleichen Zielgruppen ansprechen (etwa ViererCard und PunkteCard). Die Grenzlage führt zu einer Vielzahl an Fahrkartenarten, was vor allem für Gelegenheitsnutzer schwer verständlich ist. Zudem sind nicht alle Fahrkarten an allen Automaten erhältlich. Eine Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifsystems ist nur unter Beteiligung der Akteure aller drei Länder möglich. Dies ist ein "dickes Brett", sollte aber nicht aus dem Fokus geraten. Ggf. können neuartige Tarifarten, wie z.B. ein digitaler Luftlinienarif, einen Durchbruch in der Thematik begünstigen.						X		hoch
ÖVKomf 12	X		Schnuppertickets oder Bürgerticket einführen	Kostenlose Monats- oder Jahreskarte für Neubürger*innen. Alternativ einmalig kostenlose oder stark vergünstigte Monatskarte für die gesamte Weiler Bevölkerung.							X	gering
ÖVKomf 13	X		Verlässlichkeit des ÖV garantieren	Auf Basis der Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit sollen Mobilitäts-Garantien zur Verbesserung des Image des ÖV eingeführt werden. Beispielhafte Umsetzung: Bei mehr als 5 min Verspätung erfolgt die Rückerstattung des Fahrpreises ("Pünktlichkeitsgarantie"), oder eine Taxifahrt wird ermöglicht, insbesondere abends ("Anschlussgarantie"). Einführung entweder nur im Bus-Stadtverkehr oder gemeinsam im Verbund. (Referenz: Nordhessischer Verkehrsverbund)							X	mittel
<b>[Fuß] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen</b>												
Fuß1	X		Querungshilfen ausbauen	Querungen sind angenehmer und leichter, wenn z.B. die Eckausrundungen für den MIV verkleinert werden und neue Querungshilfen gebaut werden. Dies gilt für besonders für die Wohngebiete sowie die Freiburger Str. (Haltingen).					X			mittel
Fuß2	X		<b>Bauliche Mängel an Gehwegen beseitigen</b>	Systematische, regelmäßige Erfassung und entsprechende bauliche Beseitigung von Mängeln (Gehwegaufwerfung aufgrund Wurzeln u. Ä.)					X			hoch
Fuß3	X		Wartezeiten an Ampeln verkürzen	Bei Kreuzungen, als auch bei Fußgänger-Bedarfsampeln sollte die Wartezeit an Ampel verkürzt werden (z.B. Breslauer/Römerstr., Fußgängerampeln in Markt und Alt-Weil). Nach RiLSA ist die Wartezeit bei Bedarfsampeln auf bis zu 2s verkürzbar.					X			mittel
Fuß4	X		Standards der EFA einhalten	Im Rahmen von Neu- und Umplanungen soll die EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV) konsequent angewandt werden.							X	mittel
Fuß5	X		<b>Fußverkehrschecks durchführen</b>	Bis zur Umsetzung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts sollen kurzfristig die für den Fußverkehr besonders wichtigen Problemstellen umfassend analysiert werden, z.B. Friedlingen Hauptstraße						X		hoch
Fuß6	X		Fußverkehrskonzept erstellen	Ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept wird in Auftrag gegeben.						X		mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
Fuß7	X		Gehschulwegpläne in Zusammenarbeit mit Schulen erstellen	Nicht alle Schulen haben heute schon (Geh)schulwegpläne. Es fehlen noch die folgenden Schulen: Leopoldschule, Rheinschule, Grundschule Hermann-Daur, Gemeinschaftsschule, Realschule Dreiländereck, Kant-Gymnasium, Oberrhein-Gymnasium					X			mittel
Fuß8	X		Laufgemeinschaften an Schulen bilden und stärken	Bilden von Laufgemeinschaften. Einrichtung von Laufbushaltestellen (Treffpunkte für Laufgemeinschaften) im öffentlichen Raum. Idealerweise werden die Haltestellen von den Schulkindern für die Grundschulen selbst gestaltet. Sinnvoll im ersten Schritt an folgenden Schulen: Leopoldschule, Rheinschule und Grundschule Hermann-Daur.							X	mittel
Fuß9	X		<b>Barrierefreiheit ermöglichen</b>	Eine flächendeckende Barrierefreiheit sollte weiter ausgebaut werden. Fokus hierbei auf die Wege vom Gehweg auf die Straße und auf Plätze, sowie die Zugänge in öffentliche Gebäude.					X			hoch
<b>[Sj] Sicherheit im Straßenraum erhöhen</b>												
Si1	X		Fehlverhalten konsequent ahnden	Die Analyse (Begehung, Befragung, Zählungen) ergab, dass sich Menschen in Weil am Rhein von "Rasenden", "Falschparkenden" und "regelwidrigen Radfahrenden" sehr gestört fühlen. Die subjektive und auch objektive Sicherheit insbesondere von zu Fuß Gehenden kann hierdurch enorm gesenkt werden. Geschwindigkeitsüberschreitungen ("Rasen"), Falschparken und Radfahren auf der falschen Straßenseite sollte konsequent geahndet werden. Besondere Ahndung von sichbehindernden ruhendem Verkehr, der Sicherheit von zu Fuß Gehenden gefährdet im Rahmen der Schulwegsicherheit (z.B. in der Egerstraße). Direkte Einflussmöglichkeiten der Stadt besteht beim "Ruhenden Verkehr" über den Kommunalen Ordnungsdienst, der fließende Verkehr liegt im Verantwortungsbereich der Polizei.							X	mittel
Si2	X		LSAs auf Fußgängersichtbarkeit prüfen	Eine konsequente Prüfung aller Lichtsignalanlagen aus Sicht der zu Fußgehenden macht mögliche Mängel sichtbar, z.B. Haltungen: Freiburger/Heldelinger Str.					X			mittel
Si3	X		Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden bei "Gehweg - Radfahrer frei" entschärfen	Bei schmalen Fahrbahnen ist in Weil am Rhein mehrfach "Radfahrer frei" auf Gehwegen ausgewiesen. Diese sind allerdings häufig schmal bzw. müssen noch andere Nutzungen aufnehmen (Auslage von Geschäften, Schilder,...), so dass auf dem Gehweg Konflikte mit Fußgängern entstehen. Beispiele: auf Friedensbrücke oder Hauptstraße in Friedlingen. Diese Konflikte sollten angegangen werden, z. B. durch Information über Rechtslage bei dieser Regelung und Kommunikation. Um auch die Belange der schnelleren Radfahrer zu berücksichtigen und alle Verkehrsteilnehmenden darauf hinzuweisen, dass auch das Fahren auf der Fahrbahn erlaubt ist, können Piktogramme auf der Straße markiert werden (siehe Maßnahme Si4).					X			mittel
Si4	X		Fahrradpiktogramme auf Fahrbahnen markieren	Als eine kostengünstige Maßnahme um Kfz-Verkehr zu zeigen, dass Radverkehr auch auf Fahrbahn möglich und ggf. erwünscht ist, können auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme markiert werden. Dies gilt besonders bei "Gehweg - Radfahrer frei", da häufig Kfz-Führende davon ausgehen, dass dann Radverkehr auf der Straße nicht erlaubt ist. (Beispiel: Frankfurt)					X			mittel
Si5	X		<b>Vorrangig Schulwege sicherer machen</b>	Gezielte Verbesserungen auf den Schulwegen (vgl. Schulwegpläne) umsetzen. z.B. Umbau überbreiter Straßen in der Gartenstadt.					X			hoch
Si6	X		Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen prüfen	Überprüfen, ob die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen sinnvoll und umsetzbar ist. Umsetzung in ca. 300 Meter Entfernung zum Schulgelände. Zufahrt direkt zur Schule sollte nach Umsetzung für Eltern nur noch im Notfall möglich sein. Erhöht deutlich die Sicherheit im direkten Schulumfeld. Die Maßnahme ist sinnvoll an den folgenden Schulen: Leopoldschule, Hans-Thoma-Schule, Rheinschule, Grundschule Hermann-Daur, Gemeinschaftsschule, Realschule Dreiländereck, Kant-Gymnasium und Oberrhein-Gymnasium.					X			mittel
Si7	X		Radverkehrsschauen erneut durchführen	In der Vergangenheit wurden bereits Radverkehrsschauen zur Erfassung von Defiziten im Radverkehr umgesetzt.								mittel
Si8	X		Haltezone für Lieferverkehr einrichten	Haltezone für den Lieferverkehr verringern das Halten im Halteverbot und machen den öffentlichen Raum übersichtlicher für den Fuß- und Radverkehr. Weiterhin kommt die Maßnahme dem					X			mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
				allgemeinen Verkehrsfluss zugute.								
<b>[ÖR] Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen</b>												
ÖR1		X	<b>Schlaufenkreisel zu Shared Space umbauen</b>	Das Konzept des Shared Space sollte zusammen mit der Tramerweiterung und der Fußgängerzone umgesetzt werden. Der Shared Space sollte entsprechend der FGSV-Empfehlungen umgesetzt werden. Die aktuelle Verkehrsbelastung und der Querungsbedarf für den Fußverkehr begründen einen Shared Space. Ein weiterer Vorteil ist die Aufwertung des Stadtbilds.						X		hoch
ÖR2		X	<b>Hauptstraße am Berliner Platz städtebaulich aufwerten</b>	Eine Aufwertung der Hauptstraße am Berliner Platz kann durch eine Öffnung des Platzes hin zur Straße gelingen. Platz und Fahrbahn sollten dabei auf dem gleichen Niveau mit einer einheitlichen, hochwertigen Oberfläche umgesetzt werden. Im gleichen Zug sollte die Fußgängerunterführung entfernt werden. Die Maßnahme bringt die beiden Seiten der Hauptstraße näher zusammen und erleichtert die Querung für zu Fuß Gehende. Im Idealfall entsteht ein ansprechendes Nahversorgungszentrum mit einer hohen Aufenthaltsqualität, das der neu gestaltete Platz heute alleine nicht leisten kann.						X		hoch
ÖR3		X	<b>Hauptstraße in Innenstadt im Zuge der Tramverlängerung städtebaulich umgestalten</b>	Mögliche Verlängerung der Tram auch als Potenzial für städtebauliche Aufwertung begreifen (Referenzen: Tram-Projekte in Frankreich wie in Strasbourg und Mulhouse).								hoch
ÖR4		X	<b>Mehr Sitzgelegenheiten anbieten: Weil am Rhein als Stadt der Bänke</b>	Teilweise ist bereits eine große Anzahl an Sitzgelegenheiten vorhanden (Hauptstraße Leopoldshöhe), an vielen Stellen jedoch auch nicht. Mehr Sitzgelegenheiten anzubieten fördert den Aufenthalt von Menschen im Raum, wodurch dieser angenehmer für alle wird. Für Menschen aller Altersgruppen wird durch Bänke der Aufenthalt im öffentlichen Raum erheblich angenehmer. Besonders Jugendliche nutzen Bänke gerne als Treffpunkte. Für ältere Menschen sind Sitzgelegenheiten wichtig, um kurze Ruhepausen einlegen zu können. Eventuell labeln als: "Weil am Rhein - Stadt der Bänke" (Designerbänke, ggf. gemeinsam mit besseren Bänken für die Bushaltestellen).						X		hoch
ÖR5		X	Kleinteilige städtebauliche Verbesserungen für höhere Aufenthaltsqualität umsetzen	Es sollten Potentiale für Detailverbesserungen, die für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sorgen, erfasst und implementiert werden ("small scale interventions"). Dies gilt für zentralen Innenstadtbereiche sowie Wohngebiete. Ansatzpunkte z.B.: kleine Grünanlagen/Sitzgelegenheiten ("Parklets"), Materialveränderungen (z. B. Pflaster statt Asphalt auf Gehwegen).						X		mittel
ÖR6		X	<b>Hauptstraße in Alt-Weil umgestalten</b>	Wie aktuell bereits in der Diskussion, sollte die Verkehrsberuhigung in Alt-Weil vorangetrieben werden. Der verkehrlicher Umbau sollte gemeinsam mit einer städtebaulichen Aufwertung umgesetzt werden, inkl. Sitzgelegenheiten, Brunnen, ... Hilfreich kann auch ein Mini-Kreisel am Hinterbaselweg sein, zwecks Verflüssigung des Verkehrs.						X		hoch
ÖR7		X	Abstufung der B3 in Haltingen zu einer Landesstraße prüfen und ggf. umsetzen	Aufgrund der parallel verlaufenden A5 und der fehlenden Bedeutung für den Fernverkehr erscheint Abstufung nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Zu klären ist, ob das Land bereit wäre die Baulastträgerchaft zu übernehmen. Die Abstufung zur Landesstraße ist vermutlich Voraussetzung für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. Eine Umsetzung ist vermutlich schwierig und langwierig.						X		mittel
ÖR8		X	Ortsdurchfahrt Haltingen umgestalten	Aktuell gilt in Haltingen auf der B3 aus Lärmschutzgründen Tempo 30. Eine Umgestaltung erfolgte jedoch nicht. Die Situation an der B3 ist für den Fuß- und Radverkehr sehr unangenehm. Ggf. kann zusätzlich von anliegenden Privatgrundstücken etwas mehr Platz für Fußverkehr genutzt werden. Gehwegparken sollte unterbunden oder verändert werden. Referenz: Rudersberg (Rems-Murr-Kreis) - umfassende Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt (allerdings Landesstraße). Vermutlich ist die Abstufung zur Landesstraße Voraussetzung für diese Maßnahme.						X		mittel
ÖR9		X	Gehwege und Plätze kinderorientiert gestalten	Die Idee der "beispielbaren Stadt" sollte verfolgt werden, z.B. durch den Aufbau von Spielmöglichkeiten zwischen von Kindern besuchten Orten. Referenz: Griesheim						X		mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.		
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l			
<b>[MIV] MIV vertraglicher abwickeln und Effizienz erhöhen</b>														
MIV1	X		<b>Parkraummanagement ausweiten</b>	In den Tiefgaragen sind auch zu Stoßzeiten freie Plätze vorhanden, im Zuge des Baus der Dreiländergalerie werden außerdem weitere hergestellt. Aus städtebaulichen Gründen sowie um Fuß- und Radverkehr sicherer und angenehmer zu gestalten (Erhöhung der Aufenthaltsqualität), sollten die Stellplätze auf der Oberfläche reduziert werden. Das Parkraumkonzept für die Innenstadt-Leopoldshöhe aus dem Jahre 2007 wird daher fortgeschrieben. Die Zonen mit Berechtigungsausweis bzw. Bewohner*innenparken werden weiter ausgebaut. Die Anzahl der Stellplätze an der Oberfläche in der Innenstadt wird reduziert. Für die Besuchenden der Innenstadt wird eine Verkürzung der Parkzeit von 90min auf 30min geprüft. Wer länger parken möchte, findet Stellplätze in den Parkhäusern. Das Parkleitsystem ist an den Bedürfnissen der Nutzenden ausgerichtet und kommuniziert die Anzahl der freien Parkplätze in einer Fahrrichtung. Vergleichbares gilt auch für Haltingen und Friedlingen. Für die Wohngebiete ist eine Reduktion der Stellplätze aus Sicherheitsgründen vorteilhaft (übersichtlichere Straßenräume).								X	hoch	
MIV2		X	Tempo 30 in der Fläche einführen	Aktualisierung des Vorfahrtstraßennetzes (im Zuge Fußgängerzone ohnehin erforderlich). Größere Maschenweite anstreben, sodass Wohngebiete nicht mehr Teil hiervon. Diese Bereiche als T30-Zone ausweisen. Streckenbezogenes T30 auf Hauptstraßen mit Durchgangsverkehr bzw. erheblicher Sammelfunktion in dicht bebauten Bereichen (insb. Hauptstr.). Strecken mit Busverkehr in T30-Zone mit "Rakete" beschildern. In Industriegebieten sowie an nicht angebauten Hauptverkehrsstraßen T50 beibehaltbar, soweit nicht aus anderen Gründen wichtig für Fuß-/Radverkehr.								X	mittel	
MIV3		X	Schleichwegverkehr verhindern	Bestehende Durchfahrtsverbote sollten bekannt gemacht, konsequent geahndet und bei Bedarf baulich durchgesetzt werden, z.B. am Weilweg. Ähnlich ist mit den geplanten Durchfahrtsverboten für Lkw in Alt-Weil zu verfahren.								X	mittel	
MIV4		X	Sperrung der Bahn-Unterführung Heldelinger Str. für den MIV prüfen	Ziel ist die Entlastung des Knotens Heldelinger Str. / B3 nach Eröffnung der Nord-West-Umfahrung. Im ersten Schritt sollte ein Verkehrsversuch oder eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Die Maßnahme kann für einige Anwohner zu Verschlechterungen führen, führt aber zu einer Entlastung Haltingens insgesamt und zu einer besseren Belastung der Nord-West-Umfahrung. Wegen des kürzlichen Neubaus mit Förderung durch GVFG-Mittel und damit verbundener Zweckbindung stehen rechtliche Aspekte der Maßnahme möglicherweise entgegen.								X	gering	
MIV5	X		Alternativen für Parkplätze an Schulen finden	Die Parkplätze an den Schulen sind für Lehrende teilweise überlastet. Im Rahmen eines BMM können Lösungen für die Situation gefunden werden, die gleichzeitig auch Maßnahmen für den Klimaschutz darstellen.								X	mittel	
<b>[EMo] Elektromobilität fördern</b>														
EMo1	X		E-Mobilität in Bevölkerung bekannt machen	In Zusammenarbeit mit dem Auto- und Fahrradhandel wird die Weiler Bevölkerung über e-Mobilität informiert. Hierfür kann ein stadtweiter Mobilitätstag ins Leben gerufen werden. Die Stadt veröffentlicht zusätzlich eine Liste von Händler*innen auf ihrer Webseite, die Testmöglichkeiten und den Verkauf von Elektrofahrzeugen anbieten.									X	mittel
EMo2	X		Ladeinfrastruktur ausbauen und informieren	In Zusammenarbeit mit Parkhäusern und Unternehmen, auch in Privathaushalten wird die Ladeinfrastruktur ausgebaut. Die Stadt informiert dazu und macht Werbung. Förderungen sind über die Elektromobilitätsrichtlinie möglich (sowohl Konzepte als auch Infrastruktur). Die ansässigen Einkaufszentren und Einzelhändler verschaffen sich durch Ladeeinrichtungen einen Wettbewerbsvorteil.								X	mittel	
EMo3	X		Ladeinfrastruktur kommunizieren	Die bereits bestehenden Lademöglichkeiten sollen bekannter gemacht werden. Eine übersichtliche Karte mit öffentlichen und halb-öffentlichen Ladepunkten in Stadt wird veröffentlicht (öffentliche Karte mit Vielzahl an Lademöglichkeiten bei lemnet.org) und auf dem aktuellen Stand gehalten.									X	mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
EMo4		X	Elektrischer Antrieb als Kriterium bei Ausschreibungen von Stadtbusverkehr	Der Elektroantrieb bei Bussen ist im Stadtverkehr besonders praktikabel (geringe Entfernungen, häufige Beschleunigungen). Über die Stadtwerke hat die Stadt einen direkten Einfluss auf den Stadtbusverkehr und kann dieses als Kriterium in Ausschreibungen bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen einführen.					X			gering
<b>[MIM] Multi- und Intermodalität sowie Verkehrsvermeidung erleichtern</b>												
MIM1	X		Mobilitätsstationen einrichten	An Mobilitätsstationen wird die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln (hauptsächlich ÖV, Carsharing, Rad) konsequent und für die Nutzenden möglichst niedrigschwellig umgesetzt. Referenzen: Bremen (mobil.punkt), Offenburg (einfach mobil).					X			mittel
MIM2	X		Mobilitätskarte einführen	Es wird eine Mobilitätskarte eingeführt, die den Zugang zu allen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ermöglicht, langfristig im gesamten Dreiländereck.								gering
MIM3	X		Carsharing-Konzept erstellen	Carsharing ergänzt Fahrrad und ÖV und unterstützt damit klimafreundliche Mobilitätsstile. Durch einen Schwerpunkt auf e-Carsharing entstehen auch geringere CO2-Emissionen pro km. Mittels eines Carsharing-Konzepts kann ein strategischer Ansatz gewählt werden, z. B. Ausbau wo besonders gute ÖV-Anbindung sowie in Neubaugebieten. Weitere Möglichkeiten der Stadt: Vergabe von Stationen (einschl. Anschubförderung), Abfrage bei Carsharing-Unternehmen, wo weiterer Bedarf für Unterstützung besteht. Anzustreben ist ein hoher Ausbaustandard, z.B. 40 Fahrzeuge verteilt im Stadtgebiet. (Referenz: Karlsruhe hat auf die Einwohnerzahl von Weil am Rhein umgerechnet 80 Fahrzeuge.) Einbindung der bereits lokal tätigen Carsharing-Unternehmen.						X		mittel
MIM4	X		Park&Ride ausbauen	Bahnhof Weil am Rhein: Zusammenarbeit mit Dreiländergalerie (Nutzung der Parkflächen für P&R zu Zeiten, an denen geringe Belegung durch Einkaufende). Bahnhof Haltingen: bei Umgestaltung nach Möglichkeit P&R-Flächen vorsehen. Evaluation, weshalb P&R im E+H-Parkhaus nicht wie gewünscht angenommen wird/Werbung hierfür machen. P&R bei möglichem neuen S-Bahn-Haltepunkt Vitra prüfen.					X			mittel
MIM5	X		Bike&Ride ausbauen	Die geplante, qualitativ hochwertige Radabstellanlage am Bhf Haltingen im Zuge des Neubaus errichten. An ausgewählten Bushaltestellen sollten Radabstellanlagen eingerichtet werden. Das Rad-Parkhaus an der Dreiländergalerie soll auch für regelmäßig ÖV-Nutzende praktikabel nutzbar gestaltet sein (z. B. Jahreskarte, sofern rechtlich möglich). An viel besonders genutzten Stellen auch abschließbare Fahrradboxen prüfen (da Fahrräder zunehmend teurer).					X			mittel
MIM6		X	Fahrradverleihsystem einführen	Öffentliche Fahrradverleihsysteme können den ÖV ergänzen und Radverkehr weiter fördern. Ein eigenes System für Weil am Rhein ist tendenziell zu aufwändig und die Nutzung aufgrund der Begrenzung auf das Stadtgebiet zu eingeschränkt, daher sollte geprüft werden, ob das von Basel geplante System nach Weil ausgeweitet werden kann, oder gemeinsam mit Lörrach ein einheitliches System aufgebaut werden kann. Auch für dienstliche Fahrten (Stadtverwaltung) ist die Nutzung dann denkbar. (Referenz: Offenburg.)							X	gering
MIM7	X		Fahrradmitnahme in Bussen prüfen	Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen sollte geprüft werden. Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und andere Fahrgäste sollten dabei Vorrang haben. Die Mitnahme ist sinnvoll als Mobilitätsgarantie in Ausnahmesituationen (z.B. platter Reifen, unvorhergesehener Wolkenbruch).					X			mittel
MIM8	X		Verkehrsmittelübergreifende Abfahrtstafeln installieren	Einrichten von ÖPNV-Abfahrtstafeln mit Echtzeitinformationen, Ergänzung um Carsharing und Leihräder, soweit vorhanden. Hiermit wird auch Werbung für diese Verkehrsmittel gemacht. Mögliche ÖV-Haltestelle ist die Haltestelle Rathaus sowie Schlaufenkreisel/Platz bei Dreiländergalerie nach der Umgestaltung.					X			mittel
<b>[KiJu] Kinder und Jugendliche zum Thema Mobilität sensibilisieren</b>												
KiJu1	X		Mobilitätsbildung an Schulen ausweiten	Beauftragte Person für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den folgenden Schulen bestimmen: Leopoldschule, Karl-Tschamber-Schule, Rheinschule, Grundschule Hermann-Daur, Gemeinschaftsschule und Oberrhein-Gymnasium.							X	mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Typ		Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	Akteur				Horizont			Prio.
	Allg.	Bez.			10	204	60	Ext.	k	m	l	
KiJu2	X		Schulprogramme oder Schulcurricula erstellen	Die Lehrpläne werden vom Land vorgegeben. Verankerung von Verkehrserziehung & Mobilitätsbildung im Schulprogramm oder Schulcurriculum an den folgenden Schulen nicht gegeben: Leopoldschule, Karl-Tschamber-Schule, Rheinschule, Hans-Thoma-Schule und Gemeinschaftsschule.							X	mittel
KiJu3	X		Austausch zwischen Stadtverwaltung und Schulen zum Thema Mobilität ausbauen	Stadtverwaltung soll Aktionen wie "Zu Fuß zur Schule" (ggf. auch "Zu Fuß zur Kita") unterstützen und mit den Schule zusammenarbeiten. Weiterhin soll die Stadtverwaltung die Schulen bei der Erstellung der (Rad-/Geh)Schulwegpläne und bei Verkehrssicherheitsaktionen unterstützen.							X	mittel
KiJu4	X		Verkehr und Verkehrssicherheit in den Schulen thematisieren	Möglicher spielerischer Ansatz: Kinder sollen das Schulumfeld abgehen, ihre Schulwege einzeichnen, Geschwindigkeitsmessungen vornehmen, usw.							X	mittel
<b>[Bet] Betrieblich bedingte Verkehre der Wirtschaft klimafreundlicher organisieren</b>												
Bet1		X	Fahrradstellplätze für Lasten- und andere Fahrräder des Wirtschaftsverkehrs einrichten	Herkömmliche Radabstellanlagen sind zu klein für Lastenräder oder andere Spezialfahrräder. Um diesen Verkehr zu fördern sollten spezielle Abstellanlagen eingerichtet und gekennzeichnet werden.					X			gering
Bet2		X	Austausch mit Unternehmen beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement initiieren	Erfahrungsaustausch in einem jährliches Statustreffen zu betrieblicher Mobilität. Vorgehen und Ergebnisse des stadtverwaltungsinternen BMM-Prozesses bekanntmachen. Über Weiler Wirtschaft und Tourismus. Ggf. Fokus auf Elektromobilität setzen. Ggf. Fahrgemeinschaftsbörse initiieren, z. B. zusammen mit den 10-15 größten Unternehmen in Weil am Rhein einen Rahmenvertrag mit einem RideSharing-Anbieter abschließen.							X	gering
Bet3		X	In Dialog mit Umschlagbahnhof-Betreibern treten und Aufsichtsratsposition in Hafengesellschaft nutzen	Grundsätzlich ist diese Infrastruktur aus Klimaschutzgründen wünschenswert, da hiermit eine Alternative zum reinen Lkw-Verkehr geschaffen wird. Bedürfnisse der Betreiber ermitteln, eventuell gibt es Detailmaßnahmen, die die Stadt durchführen kann, um Verbesserungen für sie zu erreichen. Bei Hafen kann evtl. ein Anreizsystem für umweltfreundliche Schiffe geschaffen und der Abbau von Gleisanlagen vermieden werden.							X	gering
Bet4	X		Ausbau von Ladeinfrastruktur für Güterverkehr unterstützen	Beispielsweise Nutzung von E-Lkw für kleinräumige Verkehre von Umschlagbahnhof/Hafen aus, Ausbau nötiger Ladeinfrastruktur ggf. in Kooperation mit Stadtwerken						X		gering
Bet5		X	Ex-Lofo-Areal als Modellprojekt für E-Mobilität etablieren	Nutzung des Projekts der Kommunalentwicklung als Modellprojekt das Vorbildcharakter für weitere Gewerbe-/Industriegebiete in der Region haben kann. Mögliche Maßnahmen: Anschlüsse für Ladesäulen vorsehen, E-Fuhrpark bereitstellen, Kompetenzzentrum gewerbliche E-Mobilität aufstellen.						X		gering
Bet6	X		E-Carsharing als Leasingersatz fördern	Im Rahmen des Carsharing-Konzepts (siehe oben) sollten auch gewerbliche Kunden berücksichtigt werden (Alternative zu Leasing). Hierbei sollte grundsätzlich ein hoher Anteil von E-Fahrzeugen angestrebt werden.					X			gering

[OP2] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern				
Mobilitätsmanager*in einstellen	Kosten*		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	x
	50.000 €-500.000 €	jährl.	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Einrichtung einer Vollzeitstelle in der Stadtverwaltung, die sich um die Umsetzung des Mobilitätskonzepts und das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung kümmert.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Verortet wird die Stelle im Stadtplanungsamt oder alternativ als Stabsstelle. Die Person ist dafür verantwortlich, die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts (einschließlich betrieblichem Mobilitätsmanagement) entsprechend der beschlossenen Priorisierung in die Umsetzung zu bringen. Auch die Öffentlichkeitsarbeit stellt einen Aufgabenbereich dar.</p> <p>Die Stelle nimmt eine wichtige Koordinations- und Vernetzungsfunktion innerhalb der Verwaltung und mit Akteuren außerhalb der Stadtverwaltung ein. Auch eine Vernetzung der Schulen kann angestoßen werden.</p> <p>Die Stelle ist über die Klimaschutzinitiative förderbar. Voraussetzung hierfür ist ein Beschluss des Mobilitätskonzepts durch den Gemeinderat. Förderdauer 2 Jahre (Verlängerung um ein Jahr möglich), Förderung 65% Zuschuss (für Verlängerung 40%).</p>			
<b>Wirkung</b>	Eine zentrale Koordination der Maßnahmen hat ein zielgerichtetes und stringentes Vorgehen im Sinne des Klimaschutzes zur Folge.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Die Aufgaben werden aktuell dezentral bzw. noch nicht bearbeitet.			
<b>Vorbilder</b>	Verschiedene Städte, auch Mittelstädte, überwiegend für Integrierte Klimaschutzkonzepte, aber auch Klimaschutzteilkonzepte Mobilität z.B. Gemeinde Timmendorfer Strand, Stadt Bottrop, Stadt Düren, Hansestadt Rostock.			
<b>Meilensteine</b>	Besetzung der Stelle bis Juni 2019.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Jährliche Umsetzungsbilanz der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt x	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe

\*Abkürzungen: jährl.=jährlich wiederkehrende Kosten. einm.=einmalige Kosten.

[OP8] Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern				
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung durchführen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Durchführung unterschiedlicher Maßnahmen im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Stadtverwaltung, um einen eigenen Anteil zum Klimaschutz zu leisten und als Beispiel für andere Betriebe zu fungieren.			
<b>Umsetzung</b>	Es werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, u. a. einheitliches Design der Fahrzeuge der Stadtverwaltung, Kommunikation über das Thema "nachhaltige Mobilität" bei den Beschäftigten, Verkehrsvermeidung durch Vereinfachung von Home Office und Telefon- und Videokonferenzen, Zurverfügungstellung von Service-Angeboten für Fahrrad fahrende Beschäftigte, Schirme für Beschäftigte, Fahrradaktionen im Rahmen des Gesundheitstags, Spitzenlastabdeckung durch den örtlichen Carsharing-Anbieter, Zuschuss zum RVL-Jobticket sowie die Installation einer Zielkarte für Fuß-, Rad- und ÖV-Nutzer*innen.			
<b>Wirkung</b>	Die Nutzung von Fahrrad, ÖV sowie das zu Fuß Gehen wird vereinfacht - sowohl für den Arbeitsweg, als auch für Wege im Rahmen der Diensttätigkeit. Es wird erwartet, dass hierdurch diese Verkehrsmittel häufiger genutzt werden. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Vermeidung nicht notwendiger Wege. Die Stadtverwaltung dient zudem als Vorbild für Betriebe in der Stadt.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Es stehen bereits Elektro-Pkw sowie Pedelecs für dienstliche Wege zur Verfügung. Mittels Punktekarten kann außerdem der ÖV niedrigschwellig ohne Abrechnungsaufwand genutzt werden.			
<b>Vorbilder</b>	Viele Kommunalverwaltungen unterschiedlicher Größe mit unterschiedlichen Maßnahmenbündeln, z.B. Stadt Darmstadt, Gemeinde Roßdorf, Gemeinde Nauheim, Region Hannover			
<b>Meilensteine</b>	Jährlich werden mindestens 3 empfohlene Maßnahmen umgesetzt.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Evaluation des Mobilitätsverhaltens und der Zufriedenheit der Beschäftigten alle 2 bis 3 Jahre.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt x	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[RadI2, RadI3] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern				
Radverkehr punktuell sofort verbessern	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	einm.	bis 1 Jahr	x
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Schnellstmögliche Herstellung einer ausreichend sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur an besonders neuralgischen Strecken.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Besonders häufig genannte problematische Strecken sind: (1.) Hauptstraße zwischen Friedensbrücke und Friedlingen, (2.) Hauptstraße zwischen Schlaufenkreisel und Hinterdorfstraße.</p> <p>Für (1.) ist ein genaues Lösungskonzept noch auszuarbeiten, eventuell lassen sich durch Kombination kleinteiliger Maßnahmen (Veränderung Markierung, Bordsteinabsenkungen, Tempolimit mit ortsfester Geschwindigkeitsüberwachung, sowie ggf. Nutzung von Radverkehrs-Signalgebern an den LSA) umfangreichere bauliche Maßnahmen vermeiden.</p> <p>Für (2.) können am überwiegenden Teil der Strecke beidseitig Radfahrstreifen ausreichender Breite (1,85 m) unter Wegfall der südlichen Längsparkstände realisiert werden.</p> <p>Konzeption entsprechend technischem Regelwerk ERA 2010 (FGSV). Ggf. Unterstützung durch ein Fachbüro empfehlenswert.</p>			
<b>Wirkung</b>	Die Verbindung zwischen der Leopoldshöhe und Friedlingen sowie die Durchquerung der Kernstadt wird für den Radverkehr sicher und komfortabel. Es besteht das Potenzial, dass hierdurch mehr Personen das Fahrrad auf diesen Strecken nutzen und die bisher bereits Fahrrad fahrenden Personen in ihrem Mobilitätsverhalten stabilisiert werden.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Die heutigen Schutzstreifen in der Kernstadt sind problematisch, da sich Radfahrende in der "Dooring Zone" von parkenden Autos befinden. Zwischen Schlaufenkreisel und Friedlingen bestehen unterschiedliche konfliktreiche Führungsformen (Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr).			
<b>Vorbilder</b>	Komfortable und sichere Strecken stellen eine Grundvoraussetzung für den Radverkehr dar. Radfahrstreifen mit eher großzügiger Breite werden vielerorts erfolgreich als preiswerte und gleichzeitig wirksame Maßnahme eingesetzt (z. B. in Karlsruhe und Freiburg).			
<b>Meilenstein</b>	Planungen aufnehmen in 2018, Umsetzung abgeschlossen bis Ende 2019.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Evaluation der Baumaßnahmen durch Zählungen (Vorher/Nachher) oder Befragungen nach Zufriedenheit/subjektiver Sicherheit in Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke	Stadtbauamt x	Externe x

[Rad11] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern				
Radverkehrskonzept der Stadt umsetzen	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	jährl.	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Zügige und konsequente Umsetzung des städtischen Radverkehrskonzepts „velo2025“, da hiermit viele infrastrukturelle Schwachstellen beseitigt werden.			
<b>Umsetzung</b>	Im Konzept wird ein Radverkehrsnetz mit Routen verschiedener Qualitätsstandards formuliert (Pendler Routen, Basis- und Verdichtungs Routen). Hiermit werden Verbesserungen für die Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile und Verbesserungen für die Erschließung der Quartiere erreicht. Die Maßnahmen sind einerseits Lückenschlüsse und andererseits Ausbaumaßnahmen. Enthalten sind sowohl Maßnahmenvorschläge für Strecken als auch für Knotenpunkte sowie vier aufwändigere "Projektrouten" (u. a. Brücke über die Autobahn auf Höhe von Haltingen). Vielfach wurden in der Öffentlichkeitsbeteiligung Problemstellen genannt, die mit der Umsetzung dieses Konzepts gelöst würden. Dies unterstreicht die Relevanz dieses Konzepts.			
<b>Wirkung</b>	Der Radverkehr wird sicherer und angenehmer, hierdurch können mehr Menschen von der Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel überzeugt werden.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Radverkehrs wurden bereits umgesetzt (Wegweisung, Abstellanlagen, Schutzstreifen).			
<b>Vorbilder</b>	Konsequente Umsetzung eines kommunalen Radverkehrskonzepts beispielsweise in den Städten Karlsruhe, Emmendingen und Lahr.			
<b>Meilensteine</b>	Von den 44 im Radverkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen werden jährlich die konkreten Planungen für mindestens 5 priorisierte Maßnahmen aufgenommen und dann jeweils innerhalb der folgenden 3 Jahre umgesetzt.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Radverkehrsaufkommens. Erfassung der Zufriedenheit in Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke	Stadtbauamt x	Externe x

[Rad17] Infrastruktur für den Radverkehr verbessern				
Kindertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur prüfen und verbessern	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	einm.	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Prüfung und sukzessive Verbesserung der Kinderfreundlichkeit der Radverkehrsinfrastruktur.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts (Rad11), setzt aber noch eigene Akzente. Es sollten (beispielsweise im Rahmen einer Beteiligung) konkrete kinderbezogene Sicherheitsdefizite erfasst und darauf aufbauend Maßnahmen entwickelt werden.</p> <p>Hierdurch wird gleichzeitig in der Regel auch der Komfort und die Sicherheit für andere Bevölkerungsgruppen erhöht (z. B. Senioren und Fahrrad-Anfänger*innen). Die im Rahmen des Radverkehrskonzepts geplanten Maßnahmen sollten im Laufe der Realisierung auch auf die Kinderfreundlichkeit hin geprüft werden.</p> <p>Die Relevanz der Maßnahme ergibt sich daraus, dass es in der Öffentlichkeitsbeteiligung häufiger den Hinweis gab, dass die Radinfrastruktur für Kinder nicht ausreichend sicher sei.</p>			
<b>Wirkung</b>	Kinder und Jugendliche nutzen häufiger das Fahrrad, für Wege zur Schule, aber auch andere Aktivitäten. Hierdurch sind sie zum einen früher selbständig mobil und andererseits kann eine frühzeitige Gewöhnung an das Verkehrsmittel Fahrrad erreicht werden. Auch die Eltern kann es entlasten, wenn Kinder selbständig mobil sind.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Die Stadt Weil am Rhein ist als kinderfreundliche Kommune zertifiziert. Im Rahmen des Projekts wurde ein Aktionsplan erstellt mit mehreren Maßnahmen zum Thema „Platz im öffentlichen Raum“ (Öffnung der Schulhöfe, Unterstand, Rheinpromenade).			
<b>Vorbilder</b>	Kommunen mit Schulischem Mobilitätsmanagement und schülergerechten Radrouten: u.a. Landkreis Darmstadt-Dieburg, Stadt Offenbach am Main (vgl. <a href="http://www.schuelerradrouten.de">www.schuelerradrouten.de</a> )			
<b>Meilensteine</b>	Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen 2019 bis 2020. Umsetzung der Maßnahmen bis 2025.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Online-Evaluationsbefragung (ggf. zielgruppenspezifisch Eltern und Kinder).			
<b>Akteure</b>	Hauptamt x	Stadtwerke	Stadtbauamt x	Externe x

[ÖVAn10, ÖVAn11, ÖVAn13] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern				
SPNV-Ausbau forcieren	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Ausbau des Weil am Rhein betreffenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch neue Strecken, Haltepunkte und ein verdichtetes Zugangebot vorantreiben.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Organisatorische und anteilsweise finanzielle Beteiligung an Machbarkeitsstudien und Finanzierungskonzepten für bereits in Diskussion befindliche Projekte ( Kandertalbahn), Verlängerung der Gartenbahn nach Norden sowie zusätzlicher Haltepunkt der S-Bahn auf Höhe der Vitra, zusätzlich ggf. Formulierung einer langfristigen Ausbauvision. Dies hat im Verbund mit Nachbarkommunen bzw. auf Ebene des Landkreises ggf. unter Einbeziehung weiterer Akteure zu geschehen. Finanzierung des Baus und Betriebs hauptsächlich durch Landesmittel (Aufgabenträgerschaft SPNV bei Land). Der Nahverkehrsplan des Kreises Lörrach, die SPNV-Konzeption der Agglo Basel/trireno sowie das landesweite SPNV-Konzept sind vor diesem Hintergrund zu berücksichtigen.</p> <p>Das örtliche Bus- und Anrufsammeltaxi-Angebot ist dann auf dieses Angebot abzustimmen.</p>			
<b>Wirkung</b>	Verbesserung der interkommunalen Erreichbarkeit im ÖV. Hierdurch wird die Attraktivität des ÖV gesteigert und CO <sub>2</sub> -arme Mobilitätsstile sind einfacher realisierbar. Regionalplanerische und -wirtschaftliche Bedeutsamkeit, siedlungsstrukturelle Effekte erwartbar.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	<p>Ein Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach besteht bereits. Ausbau der Gartenbahn fand Anfang der 2000er Jahre statt.</p> <p>Aktuell findet der Ausbau der Rheintalbahn statt, verdichteter Takt mit Fortschritten bei viergleisigem Ausbau (2020/2024).</p> <p>Dachmarke „trireno“ und trinationale Planung der Basel betreffenden S-Bahn im Verein Agglo Basel.</p>			
<b>Vorbilder</b>	Breisgau-S-Bahn 2020: Ein Angebotskonzept wurde durch einen Zweckverband auf Landkreisebene geplant. Dieses befindet sich aktuell in der baulichen Realisierung.			
<b>Meilenstein</b>	Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die drei Maßnahmen bis 2020.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Jährliche Umsetzungsprüfung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[ÖVAn3] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern				
<b>Taktung des Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	jährl.	2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Verdichtung und Vereinheitlichung des Takts des Stadtbusverkehrs, da heute stellenweise sehr dünne Takte (wenige Fahrten pro Tag) verkehren bzw. bei manchen hoch nachgefragten Strecken selbst bei heutigem dichten Takt dieser nicht ausreichend ist. Dies kommt den Mobilitätsbedürfnissen nicht entgegen, ist schwer verständlich und sorgt für zu volle Busse.			
<b>Umsetzung</b>	Auch zu Schwachverkehrszeiten wird ein regelmäßiges ÖV-Angebot bereitgestellt, z. B. mit einem auf das Bahnangebot abgestimmten Stundentakt als Grundangebot ohne Lücken (ggf. stellenweise mittels AST). Zu Hauptverkehrszeiten bzw. innerstädtisch wird der Takt weiter verdichtet. Priorität sollte die Anbindung an das SPNV-Angebot sowie an die Innenstadt haben. Außerdem sollten die Ortsteile miteinander verknüpft werden, ggf. mittels attraktiver Umsteigeverbindungen. Die Stadtwerke konzipieren und beauftragen die Leistungen bei ausführenden Verkehrsunternehmen. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Lörrach ist zu berücksichtigen.			
<b>Wirkung</b>	Ein ÖV-Angebot, das einfach verständlich ist, an ein Bahnangebot angeschlossen ist und einen regelmäßigen Grundtakt anbietet, ist attraktiv, wird häufiger genutzt und verringert die Nutzung des MIV.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Ein besonders regelmäßiger Takt ist heute auf der Linie 55 gegeben.			
<b>Vorbilder</b>	30min-Grundtakt bis in kleine Orte zu allen Tageszeiten im Stadtverkehr Basel. Grundtakt von 1 Stunde bis in die Ortsteile im Stadtbus Radolfzell. Weitere Beispiele: Donaueschingen, Offenburg.			
<b>Meilenstein</b>	Kostenprüfung und erster Angebotsausbau 2019. Sukzessive weiterer Ausbau entsprechend der Erfahrungen und Prioritäten.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Online-Evaluationsbefragung. Sofern Fahrgastzählungen vorliegend, Vorher-Nachher-Vergleich dieser.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt	Externe x

[ÖVAn1] ÖV-Angebot ausbauen und Zuverlässigkeit im ÖV steigern				
Zeitlichen Angebotsumfang im Busverkehr ausweiten	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	jährl.	2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Ausweitung des Stadtbusverkehrs über 19 bzw. 20 Uhr hinaus um heutigen Mobilitätsbedürfnissen zu entsprechen (flexible Arbeitszeiten, Freizeitbeschäftigungen, Abendveranstaltungen).			
<b>Umsetzung</b>	Es wird auch nach 19 Uhr ein regelmäßiges Angebot im Busverkehr bereitgestellt, in die äußeren Stadtteile ggf. mittels AST. Das Angebot könnte Sonntag bis Donnerstag bis 22 Uhr und Freitag und Samstag bis 1 Uhr ausgeweitet werden. Der Fokus sollte auf der Anbindung an den SPNV sowie die Erreichbarkeit der Städte Lörrach und Basel liegen. Stellenweise ggf. außerdem morgendliche Angebotsausweitung sinnvoll. Die Stadtwerke konzipieren und beauftragen diese Mehrleistungen bei den bereits heute tätigen Verkehrsunternehmen.			
<b>Wirkung</b>	Auch für abendliche Aktivitäten kann auf den ÖV zurückgegriffen werden. Hierdurch kann der ÖV den heutigen Mobilitätsansprüchen besser gerecht werden. CO <sub>2</sub> -arme Mobilitätsstile sind einfacher realisierbar.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Tram und SPNV verkehren abends bis 22 bzw. 1 Uhr. Die Buslinien und das AST verkehren bis max. 19/20 Uhr.			
<b>Vorbilder</b>	Stadtbus Radolfzell: Montag bis Donnerstag bis 22 Uhr, Freitag und Samstag bis 24 Uhr, So bis 21 Uhr, zusätzlich AST je 1 Stunde länger. Stadtbusverkehr Basel: Angebot bis mindestens etwa 23:30 Uhr.			
<b>Meilensteine</b>	Kostenprüfung und erster Angebotsausbau 2019. Sukzessive entsprechend Erfahrungen und Prioritäten weitere Ausbauten.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Online-Evaluationsbefragung. Sofern Fahrgastzählungen vorliegend, Vorher-Nachher-Vergleich dieser.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt	Externe x

[Auß2] Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern				
<b>ÖPNV-Haltestellen aufwerten und weilspezifisch gestalten</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	jährl.	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Haltestellen sind das Entrée in den Öffentlichen Verkehr der Stadt und werden auch von Nicht-Nutzenden des ÖV wahrgenommen. Diese sollten daher sowie für den Komfort der tatsächlichen Fahrgäste attraktiv gestaltet sein.			
<b>Umsetzung</b>	Zehn besonders prominente bzw. häufig genutzte Bushaltestellen werden in modernem und nutzungsfreundlichem Design umgestaltet, ggf. in Kooperation mit Vitra. Das gleiche Design kann langfristig ggf. in reduzierter Form für alle weiteren Haltestellen genutzt werden. Konkrete Maßnahmen (u. a.): Hochwertigere Materialien für Sitzgelegenheiten, ansprechender Witterungsschutz. Die Maßnahmen sollten unter Beteiligung von Personen unterschiedlicher Anforderungen (u. a. Schüler und Mobilitätseingeschränkte) entwickelt werden. Auch die Instandhaltung und das Design bzw. die Übersichtlichkeit sowie die Aktualität und Vollständigkeit der Aushänge (Liniennetz, Fahrplan, Tarife) sollte verbessert werden. Hierzu ist die Einbindung des Verkehrsverbunds (RVL) nötig.			
<b>Wirkung</b>	Der ÖV wirkt im Stadtbild attraktiv. Die Haltestellen sind ansprechend und bieten Identifikationsmöglichkeiten mit der Stadt. Nutzer*innen des ÖV erhalten an den Haltestellen auf übersichtliche Weise die gewünschten Informationen. Hierdurch wird die Zufriedenheit mit dem ÖV erhöht, wodurch die Akzeptanz und Nutzung desselben steigt.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Ein Gestaltungskonzept für Bushaltestellen aus dem Jahr 1999 liegt vor; einzelne Bushaltestellen wurden nach diesem Konzept gestaltet. Witterungsschutz ist vielfach vorhanden. Die Gestaltung der Haltestellen ist aber häufig unbefriedigend und nicht zeitgemäß. Die Haltestelle Haltingen Zentrum wurde mit hochwertigen Materialien attraktiv neu gebaut.			
<b>Vorbilder</b>	Haltestellen der Tram 8, Haltestelle Vitra, Haltingen Zentrum.			
<b>Meilensteine</b>	Entwicklung des Designs bis Ende 2019, Umbau von jährlich 3 Haltestellen ab 2020.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[ÖVKomf3] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben				
<b>Wartesituation an konkreten Haltestellen im Schulumfeld verbessern</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	einm.	bis 1 Jahr	x
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Beseitigung von Defiziten und gezielte Verbesserung des Standards von Haltestellen im Umfeld von Schulen.			
<b>Umsetzung</b>	Haltestelle „Kantgymnasium“: Erweiterung des Wartebereiches und des Witterungsschutzes. Haltestellen an Oberrhein-Gymnasium, Realschule Dreiländereck und an der Gemeinschaftsschule: Überprüfen des Wartebereichs der ÖV-Haltestelle. In diesem Zusammenhang sollte auch die weitere Ausstattung der Haltestelle in Absprache mit dem Verkehrsverbund bzw. den Verkehrsunternehmen auf den aktuellen Stand gebracht werden. Außerdem sollten Hinweise der Schulen bzw. Schülerinnen und Schüler zu weiteren Handlungsbedarfen abgefragt werden (z. B. im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements, vgl. Maßnahme OP9).			
<b>Wirkung</b>	Die Sicherheit und Attraktivität des ÖV nimmt für Schülerinnen und Schüler zu. Hierdurch kann die Nutzung desselben gesteigert werden. Außerdem erhält der ÖV hierdurch ein besseres Image in dieser Personengruppe.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Die Haltestellen an einigen Schulen besitzen bereits einen hohen Qualitätsstandard.			
<b>Vorbilder</b>	Andere Haltestellen im Stadtgebiet (Haltingen Zentrum, Vitra)			
<b>Meilensteine</b>	Überprüfung 2019, Umsetzung bis 2020.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Begehung mit Prüfung der Auslastung und Sicherheit.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[ÖVKomf7] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben				
<b>Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Einführung attraktiverer Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen um weitere Menschen an die Nutzung des ÖVs heranzuführen.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Zielgruppe sind Personen ohne Jahres- oder Monatsabonnement. Mögliche Teilmaßnahmen sind: "Stadttarif" für Einzelfahrten analog Grenzach-Wyhlen/Rheinfelden einführen. Punktekarte verstärkt bewerben (inkl. deren Funktionsweise erklären) und günstiger anbieten. Mehrfahrenticket "ViererCard" günstiger anbieten. Kurzstreckenticket einführen. Wochenticket einführen.</p> <p>Die Tarife sollten jedoch übersichtlich gestaltet sein und nicht zu viele Angebote beinhalten.</p> <p>Die Umsetzung bietet sich besonders dann an, wenn zuvor das Angebot oder die Zuverlässigkeit durch andere Maßnahmen verbessert wurde und somit Vorurteile über den ÖV beseitigt werden können und Personen neu an den ÖV herangeführt werden kann.</p> <p>Vereinbarungen mit Verkehrsverbund (RVL) nötig. Das Land kann ggf. bei der Umsetzung finanziell unterstützen (vgl. aktuelle Vereinbarung (Juni 2018) mit der Stadt Stuttgart bzw. dem VVS).</p>			
<b>Wirkung</b>	Personen, die den ÖV ausprobieren möchten, werden nicht durch zu hohe Fahrpreise auf kurzen Strecken abgeschreckt. Personen, die hauptsächlich Fahrrad fahren oder aus anderen Gründen nur gelegentlich den ÖV nutzen, werden nicht durch zu hohe Preise daran gehindert.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Punktekarte, Mehrfahrentkarte, Tageskarte (auch international) und Einzelfahrscheine existieren aktuell.			
<b>Vorbilder</b>	Stadttarif: Rheinfelden/Grenzach-Wyhlen (auch im RVL). Wochenticket: Verbünde TGO, WTV. Durch das Land Baden-Württemberg teilsubventionierte günstigere Tarife ab 2019: Stuttgart (VVS).			
<b>Meilensteine</b>	Detaillierte Prüfung einschließlich Konzeption, Organisation und Finanzierung in 2019, Umsetzung 2020.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Jährliche Bilanz des Fahrkartenabsatzes. Evaluation der Zufriedenheit in Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt	Externe x

[ÖVKomf11] Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben				
Tarifsystem des ÖV vereinfachen	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Vereinfachung des Tarifangebots im RVL sowie grenzüberschreitend. Bereits innerhalb des RVL gibt es verschiedene Ticketarten, die teilweise die gleichen Zielgruppen ansprechen (etwa ViererCard und PunkteCard). Die Grenzlage führt zu einer Vielzahl an Fahrkartenarten, die für Viele schwer verständlich ist.			
<b>Umsetzung</b>	Eine wesentliche Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifsystems ist nur unter Beteiligung der Akteure aller drei Länder möglich. Dies ist ein „dickes Brett“, sollte aber nicht aus dem Fokus geraten. Ggf. können neuartige Tarifmethoden, wie z.B. ein digitaler Luftlinientarif, oder die Einführung einer trinationalen Punktekarte, einen Durchbruch in der Thematik begünstigen. Weiterhin sollte gewährleistet sein, dass alle Fahrscheine an allen Automaten erhältlich sind.			
<b>Wirkung</b>	Ein einfacheres Tarifsystem verringert die Einstiegshürden der ÖV-Nutzung und bringt Menschen zum ÖV, die diesen bisher noch nicht nutzen.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Die trieregio-Tickets ermöglichen den einfachen Grenzübertritt mit dem ÖV, weitere Vereinfachungen bei Einzelfahrscheinen gab es im Juni 2018. Aktuell sind jedoch nicht alle Fahrkarten an allen Automaten erhältlich.			
<b>Vorbilder</b>	VVS Stuttgart: Vereinfachung des Zonen-Systems zu 2019. VRN: Luftlinientarif.			
<b>Meilensteine</b>	Das Thema 2019 in allen relevanten Gremien auf die Tagesordnung setzen.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Zweijährliche Umsetzungsprüfung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt	Externe

[Si5] Sicherheit im Straßenraum erhöhen				
<b>Vorrangig Schulwege sicherer machen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	<b>einm.</b>	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	<b>x</b>
<b>Beschreibung</b>	Erhöhung der Sicherheit für das zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zur Schule Gehen. Hierdurch sollen „Elterntaxis“ vermieden werden, durch die das Schulumfeld aufgrund vieler Autos noch unsicherer wird, zu höheren Emissionen und einer geringeren Selbständigkeit der Schulkinder führt.			
<b>Umsetzung</b>	Gezielte Verbesserungen auf den Schulwegen (vgl. Schulwegpläne) umsetzen, dies gilt sowohl für Wohngebiete als auch zentrale Bereiche im Schulumfeld. Hierzu zählen für den Fußverkehr besonders Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten und Gehwegbreiten, die auch das nebeneinander Gehen gefahrlos ermöglichen. Für Radverkehr ist an Strecken und Knotenpunkten eine sichere Infrastruktur wichtig (ausreichende Sichtbarkeit, ausreichende Breiten). Erfassung der Defizite vorzugsweise durch systematische Begehungen unter Einbeziehung von Eltern und Schüler*innen, ggf. auch hinweisbezogen unter Einbindung der Eltern + Schüler und Berücksichtigung des Unfallgeschehens. Für Grundschulen liegt der Fokus beim Fußverkehr, bei weiterführenden Schulen sind auch die Aspekte des Radverkehrs zu berücksichtigen. (Bezug zu Maßnahme Rad17 berücksichtigen.)			
<b>Wirkung</b>	Höhere Sicherheit beim zu Fuß zur Schule Gehen bzw. mit dem Fahrrad zur Schule Fahren. Hierdurch kann die Akzeptanz dieser Möglichkeit unter den Eltern erhöht werden. Dadurch höhere Selbständigkeit der Kinder und geringere Emissionen aufgrund Bringverkehr mittels Auto. Außerdem lernen Kinder so von klein auf das Zu Fuß Gehen und Radfahren als Mobilitätsmöglichkeiten kennen.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Bisher keine systematische Herangehensweise an sichere Schulwege, lediglich Empfehlungen (Schulwegpläne).			
<b>Vorbilder</b>	Kommunen mit Schulischem Mobilitätsmanagement u.a. Landkreis Darmstadt-Dieburg, Stadt Offenbach am Main.			
<b>Meilensteine</b>	Prüfung und Umsetzung der Schulwege einer Schule im Jahr 2019.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Vorher-Nachher-Vergleich vom Anteil der Kinder, die nicht mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Erhebung der gefühlten Sicherheit bei Eltern und Schüler*innen (ebenfalls Vorher-Nachher-Vergleich).			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke <b>x</b>	Stadtbauamt <b>x</b>	Externe <b>x</b>

[Fuß5] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen				
Fußverkehrschecks durchführen	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Durchführung von öffentlichen Begehungen um die Bedingungen des Fußverkehrs zu erfassen und Verbesserungsmöglichkeiten zu entwickeln. Die alltäglichen Nutzer*innen des Stadtteils können hierbei ihre Erfahrungen und Vorschläge einbringen.			
<b>Umsetzung</b>	Bis zur Umsetzung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts werden zum einen die für den Fußverkehr besonders wichtigen Problemstellen kurzfristig umfassend analysiert und Vorschläge zur Behebung von Problemstellen unterbreitet, z.B. Friedlingen Hauptstraße. Zum anderen werden professionell vorbereitete öffentliche Begehungen durch je einen Stadtteil durchgeführt, um bisher nicht geäußerte Problemstellen zu identifizieren. Sofern erfolgreiche Bewerbung im Rahmen von Landesprogramm, ist eine Kostenübernahme durch das Land Baden-Württemberg gegeben.			
<b>Wirkung</b>	Sicherere und angenehmere Fortbewegung zu Fuß im öffentlichen Straßenraum. Hierdurch können mehr Menschen zum zu Fuß Gehen motiviert werden.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Öffentliche Begehung im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzepts.			
<b>Vorbilder</b>	Fußverkehrschecks sind mittlerweile ein häufig durchgeführtes Werkzeug, beispielsweise in den Städten Lörrach, Lahr, Bad Säckingen, Kehl.			
<b>Meilensteine</b>	Zwei Fußverkehrschecks pro Zwei-Jahres-Zeitraum in unterschiedlichen Stadtteilen.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Jährliche Umsetzungsprüfung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke	Stadtbauamt x	Externe

[Fuß2] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen				
<b>Bauliche Mängel an Gehwegen beseitigen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Beseitigung baulicher Mängel an Gehwegen bzw. Flächen des Fußverkehrs um das zu Fuß Gehen attraktiver und sicherer zu machen.			
<b>Umsetzung</b>	Sammlung der problematischen Stellen mit Hilfe der Bevölkerung (hierzu müssen Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Ansprechperson in der Stadtverwaltung oder alternativ ein Online-Formular bekannt gemacht werden). Sicherheitsrelevante Mängel werden sofort behoben. Die gesammelten Stellen werden nach Mängelart klassifiziert und jeweils der erforderliche Aufwand zur Verbesserung dargestellt. Die Stellen werden nach Aufwand/Nutzen-Verhältnis priorisiert. Berücksichtigung ohnehin geplanter Sanierungs-/Neubauplanungen, je nach Möglichkeit Vorziehen des Vorhabens prüfen. Berücksichtigung der Wichtigkeit für den Fußverkehr aufgrund der Lage im Fußverkehrsnetz und Fußverkehrsaufkommen. Wichtig ist ein politisches Bekenntnis, dass dieses Problem Priorität genießt und entsprechend ggf. Ressourcen bei der Fachabteilung auszubauen sind, sowie eine*n Ansprechpartner*in für Belange des Fußverkehrs in der Verwaltung zu schaffen ist.			
<b>Wirkung</b>	Sicheres und angenehmes zu Fuß Gehen und hierdurch eine höhere Attraktivität dieser Fortbewegungsart.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Der Zustand der Gehwege wird im Rahmen der Prüfungen der Verkehrssicherung von Straßen regelmäßig von Tiefbauamt erfasst. Bei Gefahr im Verzug findet sofortige Behebung oder Sperrung statt. Andere Mängel können aufgrund des Aufwands nicht behoben werden (auch kleinere Mängel können große Maßnahmen für Verbesserungen bedeuten) bzw. hierbei wird auf ohnehin geplanten Sanierung/Umbau der Straße gewartet.			
<b>Vorbilder</b>	Standardmaßnahme			
<b>Meilensteine</b>	Einrichten und Bekanntmachen einer Kontaktmöglichkeit zum Melden von Mängeln 2019. Umsetzung erster Maßnahmen 2019.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Jährliche Prüfung der Umsetzungsbilanz. Evaluation in Online-Bewohnerbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke	Stadtbauamt x	Externe

[ÖR1,ÖR2,ÖR3,ÖR4,ÖR6] Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen / [MIV1] MIV verträglicher abwickeln und Effizienz erhöhen				
<b>Öffentlichen Raum aufwerten und Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum in Innenstadtbereichen reduzieren</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	
	über 500.000 €	einm.	5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums mit höherer Aufenthaltsqualität sowie Verbesserungen der Verhältnisse des Fußverkehrs. Reduktion und effizientere Nutzung von Straßenparkraum.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Umsetzung des Shared Space und der Fußgängerzone, ggf. zunächst als Versuch (Verkehrsregelung, gleichzeitig Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtbildes). Aufwertung der Hauptstraße in der Innenstadt im Zuge der Tramverlängerung (Tram als städtebauliches Projekt begreifen).</p> <p>Visuelle und funktionale Zusammenführung der beiden Straßenseiten der Hauptstraße am Berliner Platz durch Schaffung einer Fläche auf gleichem Niveau mit hochwertiger Oberfläche, einfacherer Querung für zu Fuß Gehende, Entfernung der Fußgängerunterführung.</p> <p>Mehr Sitzgelegenheiten anbieten. Verkehrsberuhigung in Alt-Weil vorantreiben. Auch in Haltingen, Friedlingen und den Ortschaften wird der öffentliche Raum durch vergleichbare Maßnahmen aufgewertet, besonders hinsichtlich der Aufenthaltsqualität an den Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>Fußverkehrsfreundlichere Gestaltung der Straßenräume der Wohngebiete im Zuge von Straßensanierungsvorhaben.</p> <p>In den Tiefgaragen sind auch zu Stoßzeiten freie Plätze vorhanden, im Zuge des Baus der Dreiländergalerie werden außerdem weitere hergestellt. Daher ist eine Reduktion der Stellplätze an der Oberfläche (an der Straße bzw. auf Plätzen) möglich. Einführung eines Parkleitsystems. Ggf. Reduktion der Parkdauer der verbleibenden Plätze von 90min auf 60min oder 30min. Ggf. Ausweitung des Gebiets mit Bewohnerparken. Ggf. Lieferzonen einrichten.</p>			
<b>Wirkung</b>	Der Aufenthalt „draußen“ in der Stadt wird angenehmer, hierdurch gewinnt wird Lebensqualität gewonnen, und der Fußverkehr und die Nutzung des ÖV werden gestärkt. Es profitieren die lokalen Gewerbetreibenden und auch aus sozialen Aspekten (Begegnung im öffentlichen Raum) ist die Maßnahme vorteilhaft. Alle Altersgruppen, aber besonders Jugendliche, ältere Menschen und profitieren von einem Ausbau von Sitzgelegenheiten. Wer mit dem MIV anreist, findet weiterhin Parkplätze in den Tiefgaragen. Die Reduktion der Höchstparkdauer ermöglicht eine effizientere Nutzung der geringeren Anzahl an Parkplätzen an der Oberfläche. Parksuchverkehr wird verringert.			
<b>Bisherige</b>	Parkraummanagement wurde bereits teilweise umgesetzt. Sitzgelegenheiten			

**Mobilitätskonzept – Abschlussbericht**

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

<b>Umsetzung</b>	sind stellenweise bereits vorhanden. Städtebauliche Projekte finden in Friedlingen, Haltingen und am Schlaufenkreisel statt.			
<b>Vorbilder</b>	Aufwertung der Hauptstraße in Verbindung mit Tram: u. a. Strasbourg, Mulhouse. Einrichtung einer Fußgängerzone als temporärer Versuch: Sendlinger Straße (München, 2017) Städtebauliche Aufwertung einer Hauptstraße im ländlichen Bereich mit viel Durchgangsverkehr: Rudersberg (Rems-Murr-Kreis, 2012-2014).			
<b>Meilensteine</b>	Verkehrsversuch für Fußgängerzone und Shared Space in 2019. Beginn der Planungen für die Hauptstraße am Berliner Platz in 2019. Umbau bis 2022.			
<b>Erfolgs- messung</b>	Online-Evaluationsbefragung. Jährliche Umsetzungsbilanz.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt <b>x</b>	Stadtwerke <b>x</b>	Stadtbauamt <b>x</b>	Externe <b>x</b>

[Fuß9] Erleichterung für zu Fuß Gehende umsetzen				
Barrierefreiheit ermöglichen	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	einm.	2-4 Jahre	
	über 500.000 €		5+ Jahre	x
<b>Beschreibung</b>	Ausbau der Barrierefreiheit des öffentlichen Raums, hauptsächlich hinsichtlich Gehwegen und Zugang zum ÖV (barrierefreie Bushaltestellen) sowie Zugänge zu öffentlichen Gebäuden.			
<b>Umsetzung</b>	Bei Neubauvorhaben von Straßen und Plätzen sowie im Zuge des Umbaus von Haltestellen des ÖV sind die technischen Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Besonders im Fokus stehen im öffentlichen Raum Einrichtungen zur Erleichterung der Mobilität von körper- und sehbehinderten Menschen, hierzu zählen insbesondere visuelle und taktile Leitsysteme, höhengleicher Einstieg und adäquate Materialien des Straßenbelags. Beteiligung Betroffener. Verknüpfung mit Maßnahme Fuß2.			
<b>Wirkung</b>	Barrierefreie Verkehrsmittel bzw. Wege bieten mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Menschen. Hierdurch ist es für mobilitätseingeschränkte Menschen angenehmer bzw. überhaupt erst möglich, den öffentlichen Raum und die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, aber auch andere ggf. nur situationsbedingt mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Reisende mit viel Gepäck, Person mit Kinderwagen) profitieren hiervon.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Manche Haltestellen wurden bereits barrierefrei errichtet, so beispielsweise alle der neuen Tramlinie. Auch die Bahnsteige des Bahnhofs Weil am Rhein sind durch die Aufzüge des „Dreizacks“ nun barrierefrei zugänglich. Für den Fußverkehr gibt es kaum barrierefreie Anlagen im Straßenraum.			
<b>Vorbilder</b>	Barrierefreiheit an Haltestellen: Vielzahl von Kommunen, da Vorschrift nach Personenbeförderungsgesetz Barrierefreiheit im öffentlichen Raum: Oberursel (Bordsteinabsenkungen mit taktilen Hilfen)			
<b>Meilensteine</b>	Konkrete Defizitstellen ermitteln bis 2019. Jährliche bauliche Veränderung von mindestens 3 Stellen.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[Auß3] Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern				
<b>Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €	jährl.	bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €		2-4 Jahre	x
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Entwicklung einer Mobilitäts-Marke für die Stadt Weil am Rhein und Durchführung einer dazu passenden Kampagne. Bereitstellung von Informationen zu Mobilität in Weil am Rhein zentral, zeitgemäß und ansprechend im Internet.			
<b>Umsetzung</b>	<p>Bekanntmachen via Werbeanzeigen (temporär) und auf Dauer angelegten Aushängen (Haltestellen und andernorts). Zielgruppen der Kampagne: Besuchende, Neubürger*innen, alle Einwohnenden. Besonders auch auf die Interessen von Kindern und Jugendlichen eingehen.</p> <p>Informationen auf der Website u. a. (auf Weil am Rhein bezogen): ÖV-Angebot (Linien und Takte bzw. Fahrpläne und Anschlüsse), ÖV-Tarife, Fahrradabstellanlagen, Fahrradnetz, Fahrradwerkstätten, Carsharing-Standorte, Parkinformationen (Standorte, Reglement), Ladesäulen, Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung, „richtiges“ Verkehrsverhalten für ein angenehmes Verkehrsklima.</p> <p>Durchführung von Kampagnen zu persönlichen und städtebaulichen Umbruchsituationen (Umbau des Rathauses, Eröffnung Dreiländergalerie, ÖPNV-Angebotsverbesserungen, Schuleintritt).</p> <p>Ggf. einheitliche und auffällige Gestaltung von Fahrzeugen des städtischen ÖV (analog anvisierte Gestaltung der Fahrzeuge der Stadtverwaltung).</p> <p>Ggf. Mobilitätskarte, mit der verschiedene Verkehrsmittel (ÖV, Carsharing, ggf. weitere) genutzt werden können, die auch entsprechend der Kampagne gestaltet wird.</p> <p>Mobilitätsmarke besteht aus Name, Logo und Slogan. Für die professionelle Gestaltung wird eine Kommunikationsagentur beauftragt.</p> <p>Die Klimaschutzinitiative stellt Fördermittel für die Öffentlichkeitsarbeit bis 20.000 Euro zur Verfügung, wenn parallel ein Klimaschutzmanager Mobilität eingestellt wird.</p>			
<b>Wirkung</b>	<p>Den Einwohnenden wird klar, dass klimafreundlich mobil sein Spaß macht, angesagt und praktisch ist. Das Angebot des Umweltverbunds ist im Stadtbild prominent dargestellt und gleichzeitig fällt die Informationsbeschaffung über die Website leichter. Hierdurch können besonders Personen, die bislang nicht den Umweltverbund nutzten, gewonnen werden.</p> <p>Hinzu kommt eine klare Kommunikation über Angebotsverbesserungen/-veränderungen, von der alle Nutzer*innen profitieren.</p> <p>Ein für alle angenehmeres „Verkehrsklima“ kann durch die Thematisierung</p>			

**Mobilitätskonzept – Abschlussbericht**

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

	des richtigen Verkehrsverhaltens erreicht werden.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Eine Kampagne existiert nicht, lediglich die Dachmarke „Weil am Rhein macht mobil“ wurde bereits vor einigen Jahren genutzt. Informationen zur Mobilität sind versteckt und nicht aktuell auf städtischer Website sowie bei den einzelnen Anbietern (Carsharing-Unternehmen, Verkehrsverbund RVL). Zur Mobilität mittels Fahrrad werden aktuell fast keine Informationen bereitgestellt.			
<b>Vorbilder</b>	Beispielhafte kommunale Mobilitätsmarken sind: Offenburg: "Einfach mobil", Land BW: "bwegt", Freiburg: frei.mobil. Verschiedene Städte, deutschlandweit: "Kopf an, Motor aus"			
<b>Meilensteine</b>	Ausschreibung der Marken- und Kampagnenentwicklung und erste Veröffentlichungen in 2020.			
<b>Erfolgs-messung</b>	Online-Evaluationsbefragung.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt x	Stadtwerke x	Stadtbauamt x	Externe x

[Um2] Umbruchsituationen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten nutzen				
<b>Neubürger*innen ansprechen</b>	Kosten		Zeitraum bis Fertigstellung	
	bis 50.000 €		bis 1 Jahr	
	50.000 €-500.000 €	<b>jährl.</b>	2-4 Jahre	<b>x</b>
	über 500.000 €		5+ Jahre	
<b>Beschreibung</b>	Entwicklung und Bereitstellung von Informationsmaterialien und besonderen Angeboten für Personen, die neu nach Weil am Rhein ziehen. Umzüge stellen Umbruchsituationen dar, bei denen häufig Routinen neu gebildet werden. Eine punktgenaue Ansprache und Information für Neubürger*innen zu Mobilitätsthemen kann daher besonders zielführend sein.			
<b>Umsetzung</b>	Bereitstellung von standardisierten Informationsmaterialien bei Anmeldung, am besten mit gewissen Gratisleistungen um diese kennenzulernen z. B. ÖPNV-Schnuppertickets, Carsharing-Freiminuten, Lastenrad für 3 Monate. Es besteht ein großes Potential, da Weil am Rhein eine wachsende Stadt ist und jährlich ca. 2000 Personen neu nach Weil am Rhein ziehen. Bestenfalls persönliche oder zumindest personalisierte Beratung (z.B. Auskunft über nächstgelegene ÖV-Haltestelle oder Carsharing-Station). Förderung durch Land BW evtl. möglich. Koppelung mit Mobilitätskampagne sinnvoll (Maßnahme Auß3).			
<b>Wirkung</b>	Wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen die Wirkung von direkter Ansprache von Neubürger*innen. Diese Personen fahren häufiger mit dem ÖV und gehen zu Fuß als Kontrollgruppen. Am wirksamsten ist die Kombination von Dialogmarketing mit Informationsmaterialien.			
<b>Bisherige Umsetzung</b>	Es gibt bislang keine auf Neubürger*innen zugeschnittenen Informationen im Bereich Mobilität in Weil am Rhein.			
<b>Vorbilder</b>	München: „Gscheid mobil“. Stuttgart: Kostenlose Mobilitätsberatung. Offenburg: „Einfach mobil“.			
<b>Meilensteine</b>	Planung Neubürgeransprache in 2019, Umsetzung ab 2020.			
<b>Erfolgsmessung</b>	Befragung der Zielgruppe 3 Monate nach Umzug.			
<b>Akteure</b>	Hauptamt x	Stadtwerke	Stadtbauamt	Externe

#### **4.3. Unter-Maßnahmen zu betrieblicher Mobilität in der Stadtverwaltung**

Auf den folgenden Seiten sind die Unter-Maßnahmen, welche Teil der Maßnahme OP8: „Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung umsetzen“ sind, dargestellt.

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Nr.	Allg.	Bez.	Maßnahmen-Titel	Beschreibung - Beispiele	10	204	60	Ext.	k	m	l	Prio.
<b>Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>												
BMM1		X	Interne*n Fahrradbeauftragte*n in der Stadtverwaltung bestimmen (BMM)	Aufgabengebiete: Ausstattung, Wartung der Dienstfahräder, Fahrradaktionstage. Gewährleistung der Einsatzfähigkeit der Fahrräder innerhalb der Stadtverwaltung. Wird bereits teilweise umgesetzt.							X	gering
BMM2	X		Beschäftigten der Stadtverwaltung das Thema nachhaltige Mobilität näherbringen (BMM)	Das Thema Mobilität und Verkehrsmittelwahl soll in der Stadtverwaltung prominenter kommuniziert werden. Beispielhafte Maßnahmen: Online-Tool zum Verkehrsmittelvergleich bekannt machen, neue Beschäftigte informieren, Intranetseite zu Mobilität (Handbuch Mobilität) für städt. Beschäftigte veröffentlichen, Jobticket bekanntmachen, Einwahldaten für Telefonkonferenzen bekanntmachen, Betriebsausflug mit dem Fahrrad/ zu Fuß/ ÖV, Rollkoffer und Schirme für Dienstwege zur Verfügung stellen, Karte mit wichtigen Zielen, die gut zu Fuß / mit dem Rad / mit dem ÖV erreichbar sind aufhängen.							X	mittel
<b>Außendarstellung des Themas Mobilität verbessern</b>												
BMM3			Dienstfahräder und E-Dienstautos der Stadtverwaltung sichtbarer machen - Fahrzeuge (BMM)	Die Fahrräder und Kfz sollten einheitlich und auffällig gestaltet werden ("Stadtverwaltung klimafreundlich unterwegs" o.ä.)								mittel
BMM4		X	Dienstfahräder und E-Dienstautos der Stadtverwaltung sichtbarer machen - baulich (BMM)	Ein neuer Abstellplatz für die Dienstfahräder erleichtert die Zugänglichkeit und ermöglicht idealerweise eine Sichtbarkeit für alle Mitarbeitenden und Besuchenden. Bsp. könnte der Stellplatz vor dem Haupteingang des Rathauses eingerichtet werden.					X			gering
<b>Multi- und Intermodalität sowie Verkehrsvermeidung erleichtern</b>												
BMM5		X	Zahl der Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten der Stadtverwaltung reduzieren (BMM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiles Arbeiten in der Stadtverwaltung ermöglichen</li> <li>- Home Office ermöglichen</li> <li>- Video-Laptop für die Stadtverwaltung anschaffen (kann ggf. auch für Dienstreisen genutzt werden)</li> </ul>						X		mittel
<b>MIV vertraglicher abwickeln und Effizienz erhöhen</b>												
BMM6	X		In der Stadtverwaltung öffentliches Carsharing für Dienstfahrten nutzen (BMM)	Zur Abdeckung der Spitzenlasten des städtischen Fuhrparks werden externe Carsharing-Kapazitäten genutzt. Zusätzlich kann auch eine private Nutzung der städtischen Fahrzeuge die Auslastung des Fuhrparks erhöhen (Bsp. Schwetzingen/Stadtmobil). Weitere Betriebe in der näheren Umgebung werden in das Konzept eingebunden und dadurch die Effizienz erhöht.							X	hoch
BMM7	X		Klare Regelungen zur Nutzung des privaten Fahrzeugs für dienstliche	Es sollte immer das Primat der Nutzung des Umweltverbunds gelten, wenn möglich. Eine Nutzung des privaten Kfz ist nur möglich, wenn kein Dienstfahrzeug zur Verfügung steht.					X			mittel

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

			Fahrten in der Stadtverwaltung einführen und durchsetzen (BMM)	Im Rahmen einer Sensibilisierungswoche pro Jahr werden die Regelungen thematisiert und gemeinsam mit allen Beschäftigten öffentlichkeitswirksam gelebt. Zusätzliche kann ein Anreizsystem für Nutzung des Umweltverbunds in der Stadtverwaltung eingeführt werden, hierbei kann ein spielerischer Ansatz gewählt werden.											
<b>Kommunikation, Service und Marketing für den Radverkehr betreiben</b>															
BMM8		X	Fahrradaktionstag für die städtischen Beschäftigten durchführen (BMM)	Jährliche Umsetzung eines Fahrradaktionstags. Anreize werden geschaffen für alle, die mit dem Rad kommen, z.B. Halterung für Smartphone. Weitere Aktionen (z.B. Pedelec Fahrtraining) und Kombination mit einem kostenfreien Wartungstermin für die privaten Fahrräder der städtischen Beschäftigten. Zur Einsparung von Ressourcen wird der Fahrradaktionstag in Verbindung mit dem Gesundheitstag durchgeführt.								X			hoch
BMM9			Service-Angebote für den Radverkehr zur Verfügung stellen	Für die städtischen Mitarbeitenden sollte eine Auswahl an Werkzeug, Flickzeug usw. und eine Pumpe sollte immer vollständig und leicht zugänglich an den Radabstellanlagen zur Verfügung stehen.									X		mittel
<b>Komfort des ÖV erhöhen, Nutzung erleichtern und bewerben</b>															
BMM10		X	Zuschuss zum Jobticket für städtische Beschäftigte einführen (BMM)	Ein Zuschuss zum Jobticket erhöht die Bereitschaft zur Nutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg. Zusätzlich kann das Jobticket dann auch bei dienstlichen und privaten Fahrten (am Wochenende mit der ganzen Familie) genutzt werden.										X	hoch
BMM11		X	Individuelle ÖV-Verbindung für städt. Beschäftigte darstellen (BMM)	Im Rahmen der Gehaltsabrechnung wird den Mitarbeitenden ein Fahrzeitenvergleich aller verfügbarer Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt. Der Vergleich beinhaltet die Kategorien Zeit, CO2-Ausstoß und Kosten. Die Maßnahmen könnte bspw. alle zwei Jahre durchgeführt werden.										X	mittel
<b>Erleichterung für die Nutzung des Umweltverbunds umsetzen</b>															
BMM12			X	Zielkarte für Fuß-, Radwege und ÖV-Verbindungen im Rathaus installieren (BMM)	Im Foyer des Rathauses sollen die Mitarbeitenden auf einen Blick und im täglichen Vorbeigehen erkennen, welche dienstlichen Ziele mit welchem Verkehrsmittel des Umweltverbunds erreicht werden können. Umsetzung über eine Zielkarte, auf der die entsprechenden Bereiche (farblich) markiert sind. Zusätzliche Umsetzung im Intranet.								X		hoch

## 5. Ergebnisse der Online-Umfrage zur Maßnahmenbewertung

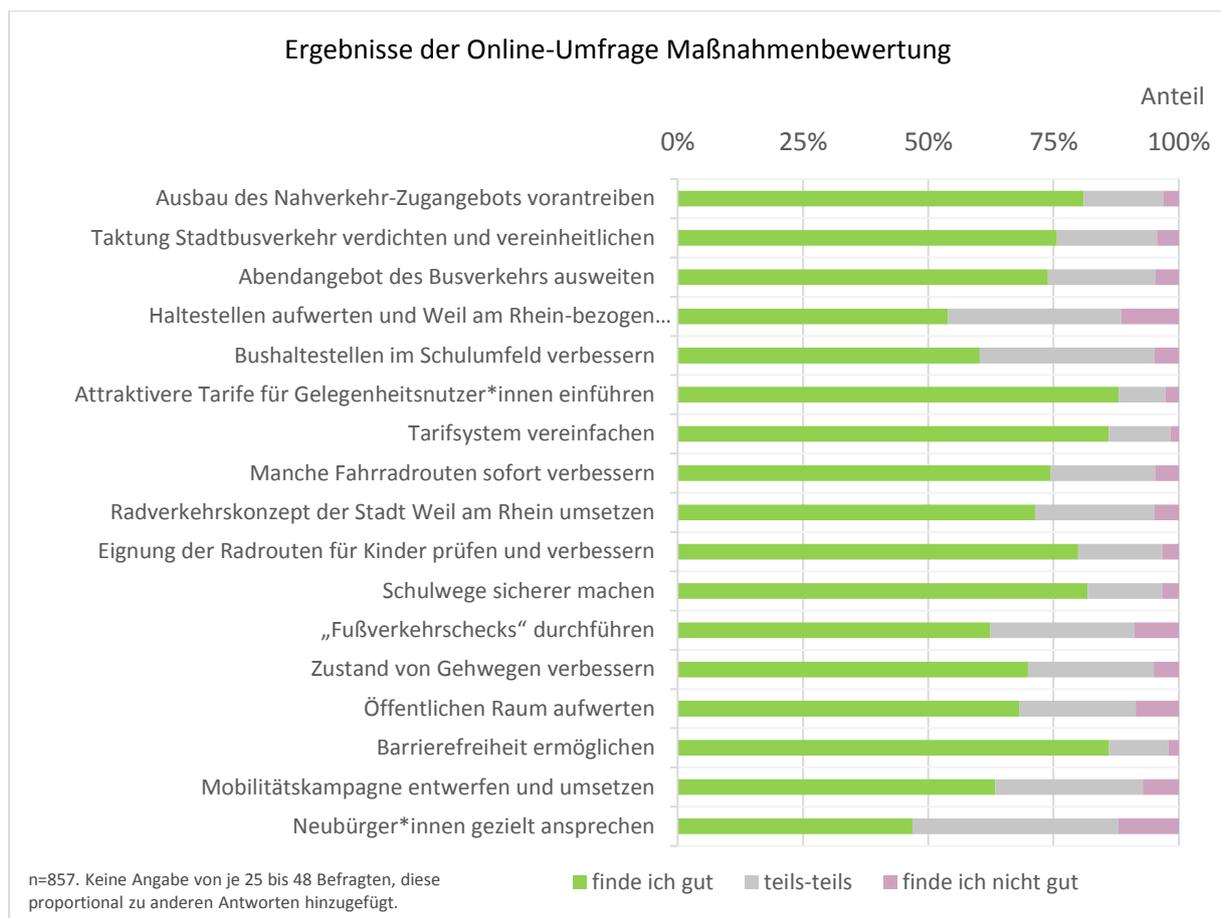
Zum Abschluss der Bearbeitung wurde eine zweite Online-Befragung durchgeführt, in der die priorisierten Maßnahmen bewertet werden konnten (hiervon wegen geringerer Relevanz für die allgemeine Öffentlichkeit ausgeschlossen waren die folgenden Maßnahmen: „Mobilitätsmanager\*in einstellen“ und „Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung durchführen“).

Die Umfrage war vom 9. bis 22.7.2018 online geschaltet. In diesem Zeitraum wurde der Online-Fragebogen 1439-mal geöffnet und 857-mal ausgefüllt. 333-mal wurde außerdem die Möglichkeit genutzt einen Kommentar abzugeben.

### Ergebnisse der geschlossenen Fragen

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung ist in folgendem Diagramm dargestellt.

Es zeigt sich eine grundsätzlich hohe Zustimmung zu den priorisierten Maßnahmen. Der Anteil der positiven Bewertung „finde ich gut“ beträgt mindestens 47% und im Mittel 72%, während der Anteil der negativen Bewertung „finde ich nicht gut“ bei höchstens 12% und im Mittel bei 5% liegt. Die priorisierten Maßnahmen werden damit gesamthaft von der Bevölkerung auch gut geheißen.



## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Werden Intervalle von 10% als Schwellwerte für Kategorien der Maßnahmenbewertung gebildet, zeigt sich folgendes Bild. Besonders der Ausbau der Barrierefreiheit und des schienengebundenen ÖVs, eine Überarbeitung des ÖV-Tarifsystems und die Kinder-bezogenen Maßnahmen erreichen sehr hohe Zustimmungsteile. Eine Prüfung der Ursache für die weniger guten Bewertungen bei Maßnahmen wie der Aufwertung der Haltestellen, Durchführung von Fußverkehrschecks, Aufwertung des öffentlichen Raums und Neubürger\*innen-Ansprache kann sinnvoll sein.

Zustimmungswerte (Anteil von „finde ich gut“)			
Über 80%	Über 70%	Über 60%	Weniger als 60%
Ausbau des Nahverkehr-Zugangebots vorantreiben	Taktung Stadtbusverkehr verdichten und vereinheitlichen	Bushaltestellen im Schulumfeld verbessern	Haltestellen aufwerten und Weil am Rhein-bezogen gestalten
Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen	Abendangebot des Busverkehrs ausweiten	„Fußverkehrschecks“ durchführen	Neubürger*innen gezielt ansprechen
Tarifsystem vereinfachen	Manche Fahrradrouten sofort verbessern	Öffentlichen Raum aufwerten	
Schulwege sicherer machen	Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein umsetzen	Mobilitätskampagne entwerfen und umsetzen	
Barrierefreiheit ermöglichen	Eignung der Radrouten für Kinder prüfen und verbessern		
	Zustand von Gehwegen verbessern		

### Ergebnisse Freitextfeld

Als Abschluss wurde die Frage gestellt: „Haben Sie noch Anmerkungen zu den oben dargestellten Maßnahmen? Wir freuen uns über jede Rückmeldung.“

Im Folgenden sind beispielhaft einige der dort gemachten Äußerungen dargestellt. Die Aussagen sind in der Menge nicht repräsentativ für alle Aussagen, sondern sollen einen Eindruck über das Spektrum vermitteln.

---

*Die **Taktung, attraktive Tarife**, sind für mich ein wesentlicher Grund warum ich das Auto und nicht Bus oder S-Bahn benutze.*

---

*Mehr **Pokestops** in Pokémon Go.*

---

***Verlängerung der Strassenbahn** bis zum Berliner Platz ist wichtig, damit man von Basel nach Altweil zurück kommen kann. Die öffentlichen Räume sollten besser gestaltet werden. Die Umfrage durchzuführen geht in die richtige Richtung.*

---

*Wir haben viele **Gehwege**, auch sanierte, die zu **viel seitliches Gefälle** haben. Senioren mit Rollatoren kommen damit nicht zurecht. So bringt auch eine abgesenkte Bordsteinkante noch kein Erfolg.*

---

*Einige **Radwege sind nicht gut befahrbar** wie z.B. Otterbach in Richtung Laguna, von Märkt Höhe Yachthafen in Richtung Friedlingen, eine Ausbesserung oder neuer Belag wäre super.*

---

*Ich würde mich sehr freuen, wenn die Buslinie 55, die ich jeden Tag nutze, um damit von der Turmstrasse nach Basel zu fahren, etwas **pünktlicher** wäre. Oft hat er 10 - 15 Minuten Verspätung, sodass ich oft schon den Zug nach Zürich verpasst habe. Abends nehme ich schon gar nicht mehr den Bus, weil er dann zuviel Verspätung hat, sodass ich dann die S-Bahn (Basel SBB bis Weil Bhf.) nehme und dann 15 - 20 Minuten nach Hause laufe.*

---

*Grundsätzlich sollten mehr **30er Zonen** eingeführt werden. Gerade die Breslauerstrasse sowie die Bühlstrasse sind hierfür besonders zu berücksichtigen. Verkehrsberuhigte Wohnbereiche sind gegenüber der motorisierten Verkehrsführung klar zu priorisieren. Sprich: Lebensqualität vor Mobilität.*

---

*Wann wird eigentlich die **Lärmbelästigung** für die Anwohner der Zollfreien Straße in Angriff genommen? [...] Dabei würde schon eine einfache Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem Hinweis auf Lärmschutz uns Anwohnern schon sehr viel bringen. Dann würde vielleicht endlich auch die Raserei, vor allem der Motorradfahrern aufhören.*

---

*Die **Zugänglichkeit am Bahnhof Weil am Rhein** hat sich mit der Einweihung der neuen Zugangsbrücken stark verschlechtert, insbesondere wenn man Personen mit Gepäck mit dem Auto abholen will. Mir fallen wenig*

## Mobilitätskonzept – Abschlussbericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

---

*Bahnhaltepunkte ein, die ähnlich schlecht erreichbar sind. Es ist ein Haltepunkt der weiten Wege geworden. Vermutlich wird sich die Situation spätestens mit der Einweihung des neuen Einkaufszentrums weiter verschärfen.*

---

*Wichtig wäre die **Barrierefreiheit**, heute ist es mit Kinderwagen oder ähnlichem sehr unangenehm in Weil / Haltingen. Nicht besonders kinderfreundlich.*

---

*Bitte beziehen Sie beim Thema Barrierefreiheit **Betroffene ein** (z.B. Sehbehinderte, Rollifahrer). Die haben einen anderen Blick auf Problemstellen als Nicht-Betroffene.*

---

*Sehr wichtig erscheint mir die **Pendleradroute Weil-Otterbach-Basel**. Diese Strecke ist sehr frequentiert und hat doch viele kritische und fast gefährliche Stellen. Bsp. Passage des Zoll Otterbachs, Kreuzung der Freiburger Straße nach dem Zoll in Richtung Basel (hier fahren die Autos 60 km/h), Einmündung des Parkplatzes beim Impulsiv und der schmale Geh- und Radweg zwischen Insel und "Stuhl"-Kreisel.*

---

*Der **Ausbau von Bus und Bahn vor allem in den Abend und Nachtstunden** ist längst überfällig. Ein Halbstundentakt auf der Rheintalbahn und der Gartenbahn entspräche den Mindestanforderungen für solch eine Region. Die Weiler Ortsteile sind äußerst schlecht angebunden und vor allem in Haltingen kollabiert der Verkehr.*

---

*Das **Tram** ab Weil ist nett - vor allem für den Einkaufstourismus bis zum Marktkauf ... für den Otto-Normal-Pendler, der dann auch noch in **Haltingen** wohnt ist das außer als "sportliche Runterfahr-Meditations-Spaziergang-Variante" leider nicht verwendbar. Wie komme ich um 20:30 Uhr von der Friedensbrücke nach Haltingen...? [...] Eine **S-Bahn Verbindung** analog der „Hauptstadt-Strecke“ Basel SBB - Zell im Wiesental im 30 Min. Takt käme der gesamten Anbindung des Rheintals nach Basel sicherlich sehr entgegen. Wenn es dann noch außerhalb von Haltingen (beispielsweise für das Einzugsgebiet des Kandertals, Fischingen, etc.) einen P + R gäbe, würden wir Haltinger Bürger ein GANZ GROSSES KREUZ im Kalender machen :-)*

---

*Die aufgeführten Maßnahmen sind eine ganz wichtige Grundlage, um eine Stadt attraktiv zu gestalten. Bravo für die Initiative! Der Öffentliche Nahverkehr spielt eine große Rolle, damit sich alle Bürger einer Stadt "willkommen" fühlen. Gerade für die Teilorte, die wie **Ötlingen und Märkt** wenig Infrastruktur wie Schulen, Läden und Ärzte vorweisen, ist es besonders wichtig, dass **vermehrt Busse** fahren. Im Teilort zu wohnen darf nicht zum Nachteil werden, gerade wenn man Kind/Jugendlicher oder älterer Mensch ist oder sein Leben umweltbewußt gestalten möchte.*

---

***Sonntags** müsste es dringend auch **Busverbindungen** nach **Ötlingen** geben: Es stehen oft Wanderer an der Bushaltestelle, auch Einheimische würden gerne den Bus nützen.*

---

*Bei einer Mobilitätskampagne viele **verschiedene unterschiedliche Verkehrsteilnehmer** teilnehmen lassen: Polizei, Schüler, Rentner, Motorradfahrer, Jugendliche, ... nicht nur pauschal Auto- und Radfahrer und Fussgänger.*

---

*Zum Punkt: „Aufwertung des öffentlichen Raums“: Eventuell ist die Umsetzung von Verkehrsberuhigung in der 20-Zone durch ein **Fahrverbot von Samstagabend bis Montagmorgen** zu schaffen.*

---

*Die **Raser** um 22:00 in der 30 Zone in Weil/Friedlingen mal blitzen, es ist eine Zumutung nachts zu schlafen – Lärm, Autorennen und das bis 4 Uhr morgens.*

---

*Die Efringer haben für ihre Bürger einen **Bring- und Hol-Shuttlebus** eingeführt, der rege genutzt wird. Gerade für **Haltingens Unterdorf**, der im Bereich Bromenacker gewachsen ist und der Zugang zum Oberdorf durch den Wegfall der Brücke beim Sägischof nicht mehr besteht, ist für behinderte und ältere Menschen der Zugang zum Oberdorf oder nach Weil, Ötlingen und im besonderen Eimeldingen/Märkt sehr erschwert. Hier sollte Abhilfe geschaffen werden. Dann könnte auf viele Pkws auch mal verzichtet werden, was dann wiederum zu weniger Verkehrsaufkommen sorgen könnte.*

---

*Das sind alles gute und wichtige Initiativen, die unbedingt begonnen und umgesetzt werden sollten; in allen angesprochenen Bereichen gibt es tatsächlich Handlungsbedarf, und im Ergebnis würde sich die **Lebens- und Aufenthaltsqualität** für Weiler Bürger und Besucher der Stadt deutlich erhöhen. Zudem würde es die Wahrnehmung von Weil als eigenständigem Ort und attraktivem Besuchs- und Wohnort verstärken.*

---

*Ich finde jeden einzelnen Punkt für sich überdacht und sinnvoll. Es muss das Ziel (jeder Stadt) sein, den ÖPNV, Rad- und Fusswege auszubauen um das Leben in der Stadt lebenswerter zu machen und gleichzeitig die Umwelt zu schonen. Mir gefallen auch die Punkte „Eignung der Radrouten für Kinder prüfen und verbessern“ und „Schulwege sicherer machen“ sehr gut, aus den von Ihnen genannten Gründen. Kurz - ein rundum **gelungenes Konzept!***

---

*Ich finde gerade die gezielte **Ansprache von Neubürgern** sehr gut. Ich als Neubürger hätte mir das gewünscht. Gerade um auch Alternativen zum Auto aufzuzeigen oder das Vereinsleben in Weil vorzustellen.*

---

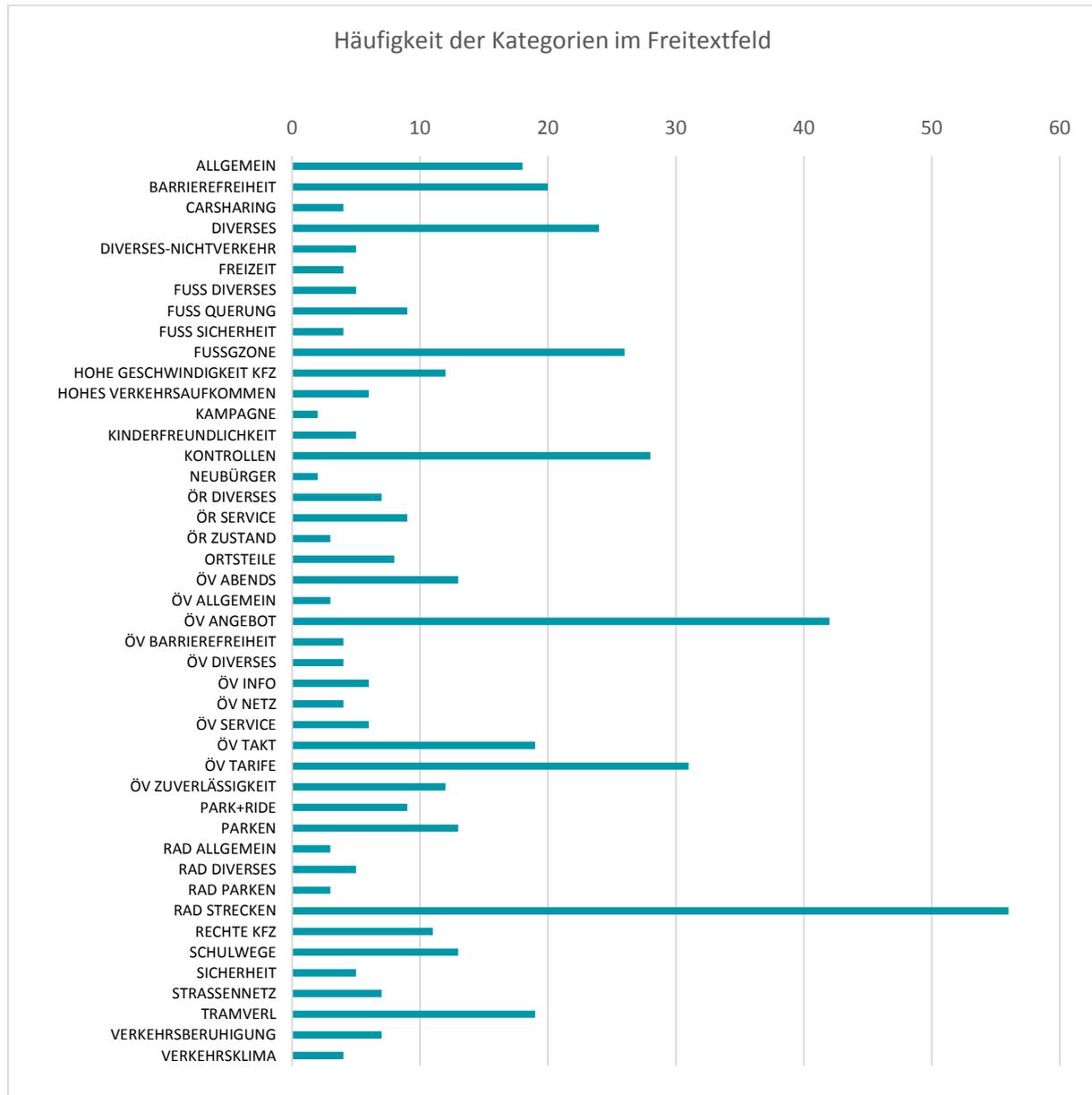
*Und zum Schluss: Neubürger\*innen ansprechen ist prinzipiell in Ordnung, aber auch die **Meinung** derer, die schon lange in Weil wohnen, muss auch immer wieder **abgeholt** werden - deshalb finde ich diese Umfrage sehr gut!*

---

*Danke für die Möglichkeit der Beteiligung durch diese Umfrage.*

---

In folgendem Diagramm wird die Häufigkeit der Kategorien der Kommentare. Viele Kommentare enthielten auch Inhalte über mehr als einen Themenkomplex und wurden daher mehreren Kategorien zugeordnet.



Im Freitextfeld zeigt sich damit ein ähnliches Bild wie in der ersten Online-Befragung. Die am häufigsten genannten Themen sind Sicherheitsdefizite an bestimmten Stellen im Radverkehr, das stellenweise unzureichende Angebot des ÖV, die Tarife des ÖV, der Wunsch nach mehr Kontrollen (hauptsächlich hinsichtlich Parken und Geschwindigkeit), sowie die mögliche Fußgängerzone und Tramverlängerung. Auch Barrierefreiheit, Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit des ÖV, die Schulwege und der Wunsch nach allgemeiner Verkehrsberuhigung/Reduktion des Verkehrsaufkommens werden häufig genannt. Weiter thematisiert wurden die Anbindung der Ortsteile, Kinderfreundlichkeit in verschiedener Hinsicht (u. a. Wunsch nach einem größeren (Abenteuer-)Spielplatz), das Parken und weitere.

Manche bemängelten, dass unter den priorisierten Maßnahmen keine echten Verkehrseinschränkungen des Kfz-Verkehrs vorgesehen sind, wohingegen andere davor warnten, zu viele Beschränkungen des Kfz-Verkehrs vorzusehen. Die dargestellten Vorschläge wurden von den an der Befragung teilnehmenden Personen fast ausschließlich grundsätzlich als „Schritte in die richtige

Richtung“ gelobt. Auch wurde die mit der Befragung durchgeführte Beteiligung der Öffentlichkeit wurde mehrfach gelobt, wobei sich manche Bürger\*innen konkretere Aussagen zu den Maßnahmen gewünscht hätten.

Auf die besonders klimaschutzrelevanten Themen, die in dieser Öffentlichkeitsbeteiligung genannt werden, geht das Mobilitätskonzept bereits ein, besonders in den Themenkomplexen ÖV-Angebot, Radverkehrssicherheit, Barrierefreiheit und ÖV-Tarife. **Angesichts der sehr häufigen Nennung verstärkt ins Blickfeld geraten könnten zukünftig die Themen verstärkte Kontrollen der Geschwindigkeit um „Rasen“ zu verhindern sowie Kontrollen des ruhenden Verkehrs.**

## **6. Verstetigung und Controlling**

### **Verstetigung**

Kern der Verstetigungsstrategie für ein dauerhaftes Engagement der Stadt Weil am Rhein für den Klimaschutz im Bereich Mobilität ist die im Rahmen der Maßnahmenentwicklung empfohlene Einrichtung einer Stelle für eine\*n **Mobilitätsmanager\*in der Stadtverwaltung** (Maßnahme OP2).

Die Hauptaufgaben der neuen Stelle liegen in der Koordination der Umsetzung der im Mobilitätskonzept ausgearbeiteten Maßnahmen und der damit verbundenen Überprüfung der Zielerreichung. Der oder die Mobilitätsmanager\*in kümmert sich um einen fruchtbaren Austausch zwischen den Ämtern und hat dabei einen Blick für die Optimierung der bestehenden Prozesse. Die Stelle wird explizit neu geschaffen, **ohne Einbindung in das bestehende Alltagsgeschäft**.

Idealerweise wird die Stelle mit einem eigenen Budget für z.B. kommunikative Maßnahmen oder Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement ausgestattet. Teilweise sind die Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit in den ersten beiden Jahren förderfähig. Eine weitere Aufgabe der neuen Stelle ist der Austausch mit anderen Kommunen, dem Kreis, dem Land und weiteren Akteuren (z.B. Stadtwerke, SWEG, RVL, tireno/Agglo Basel).

Die in Kapitel 7 ausgeführte Öffentlichkeitsarbeit ist ebenfalls als Teil der Verstetigungsstrategie zu werten, vor allem wenn es gelingt, das Interesse der Bevölkerung und die Erwartungshaltung für eine klimafreundliche Mobilität auch zukünftig zu bewahren.

### **Controlling**

Klimaschutz ist auf das Erreichen konkreter, quantitativer Ziele ausgerichtet. Es ist daher erforderlich, regelmäßig bzw. kontinuierlich im Rahmen eines Controllings zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele erreicht werden. Ein Controlling sollte sich auf zwei Ebenen beziehen: auf die Treibhausgasemissionen und auf die Maßnahmenumsetzung.

Ein **Controlling der Emissionen** auf kommunaler Ebene (top-down) ist nur indirekt möglich, indem analog dem Verfahren bei der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung (siehe separater Analysebericht) wesentliche Kenngrößen von Mobilität und deren Emissionen erfasst und daraus die Emissionen hochgerechnet werden.

Das genutzte Modell soll daher weiterhin regelmäßig auf dem aktuellen Stand gehalten werden, die Ergebnisse sind aber weiterhin mit Vorsicht zu analysieren und interpretieren.

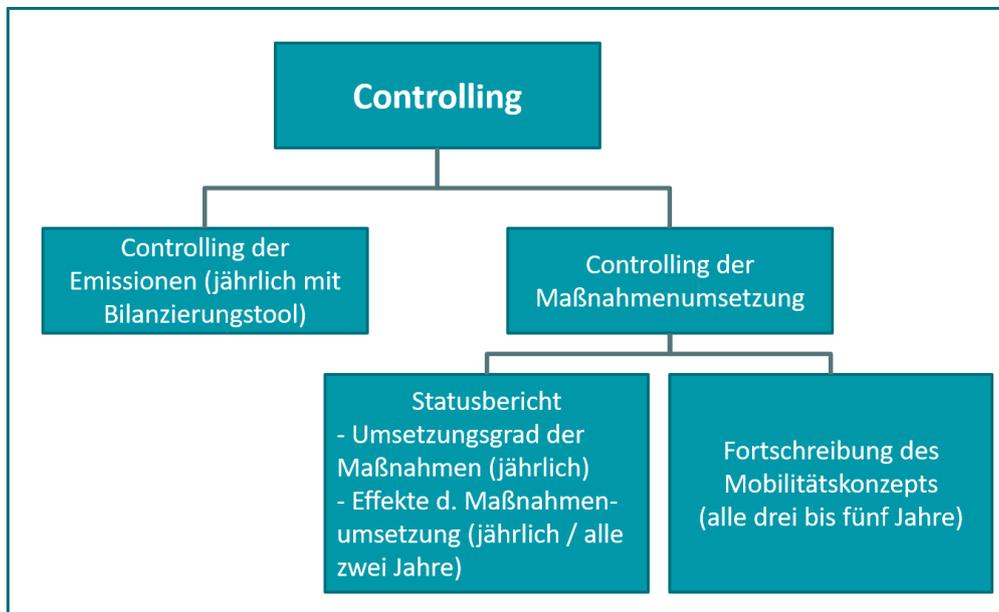
Die zweite Ebene ist das Controlling auf **Ebene der Maßnahmenumsetzung** (bottom-up): Es muss kontinuierlich überprüft werden, ob, in welchem Maße und in welcher Qualität die empfohlenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Für die Klimaschutzmaßnahmen insgesamt bietet sich hierfür ein **jährlicher Statusbericht** an, in dem dargestellt ist, in welchem Umsetzungsstand die einzelnen Handlungsempfehlungen sind. Der Statusbericht dient zugleich als Instrument, Hemmnisse und Hindernisse bei der Maßnahmenrealisierung zu erkennen und um ggf. Modifikationen am Handlungsprogramm vorzunehmen zu können, falls einzelne Maßnahmen sich nicht wie empfohlen als umsetzbar erweisen. Zuständig für die Erstellung des Statusberichts kann der/die Mobilitätsmanager\*in sein. Der Statusbericht sollte zeitnah dem Gemeinderat zur Information vorgelegt werden.

Neben der Überprüfung des Status der Umsetzung der Maßnahmen wird auch überprüft, ob sich die durch die Maßnahme erhofften **Effekte für den Klimaschutz** und den Stadtraum wirklich einstellen. Hierfür können bspw. Befragungen oder Zählungen (z.B. Fahrgastzählungen, Fahrradzählanlage) eingesetzt werden. Sinnvoll ist es alle zwei Jahre eine Evaluationsbefragung unter der Bevölkerung sowie Personen, die regelmäßig nach Weil am Rhein kommen, durchzuführen. Hierfür empfiehlt sich eine Online-Befragung, bei der die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel, die Zufriedenheit mit

den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie gezielt nach der Zufriedenheit mit einzelnen Orten in der Stadt und/oder der Umsetzung von Maßnahmen gefragt wurde.<sup>11</sup> Die für die einzelnen Maßnahmen zu empfehlende Methodik zur Überprüfung der Zielerreichung wurde für die priorisierten Maßnahmen im Rahmen der Erstellung der Maßnahmensteckbriefe definiert.

Auf Basis der **jährlichen oder zweijährlichen Prüfung der Zielerreichung** sollen die Maßnahmen dann geprüft und ggf. angepasst werden. Ziel ist hierbei eine immer aktuelle und vorzeigbare Maßnahmenliste.

Alle drei bis fünf Jahre wird der jährliche Statusbericht zur Umsetzung der Maßnahmen zu einer **Fortschreibung des Mobilitätskonzepts** erweitert. Hierbei wird auch das vorliegende Konzept den aktuellen Entwicklungen angepasst. Veränderungen in den Rahmenbedingungen oder Effekte aus der abgeschlossenen Umsetzung von Einzel-Maßnahmen können hier zu einer Anpassung der Maßnahmenliste führen, d.h. Maßnahmen können gestrichen und neue Maßnahmen ergänzt werden. Das fortgeschriebene Mobilitätskonzept wird dann erneut dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt.



---

<sup>11</sup> Zum Beispiel könnte ein Fragenblock lauten: Vergangenes Jahr wurde die Tram bis zur Vitra verlängert. Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich damit? Haben Sie die Tram bereits genutzt? Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation in der Hauptstraße zwischen ehemaligem Schlaufenkreisel und Bühlnstraße?

## **7. Konzept zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts werden, wenn möglich, jährliche **Schwerpunkt-Themen** gesetzt, z.B. Mobilitätsmanagement, Radverkehr oder Öffentlicher Verkehr.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die erreichten Erfolge im Rahmen umgesetzter Maßnahmen so zu präsentieren, dass die Bevölkerung gut informiert ist. Einschränkende Maßnahmen sollten immer aufklärend und so in Verbindung mit einer positiven Maßnahme kommuniziert werden, dass ein breites Verständnis für deren Umsetzung entstehen kann. Die Sperrung einer Durchfahrt für den Pkw-Verkehr könnte so bspw. zusammen mit der Eröffnung der Fahrradstraße kommuniziert werden. Zu kleine Maßnahmen sollten nicht zu offensiv kommuniziert werden um die Glaubwürdigkeit der Tatkraft der Stadtverwaltung zu bewahren. Sinnvoll kann es sein, bei den Veröffentlichungen immer die Bevölkerung selbst zu Wort kommen zu lassen.

### **7.1. Pressearbeit und Internetpräsenz**

Die unabhängigen lokalen Zeitungen „Badische Zeitung“ und „Weiler Zeitung“ sind in Weil am Rhein jeweils mit einer festen Lokalredaktion vertreten und genießen einen großen Einfluss auf die städtischen Diskurse auch im digitalen Zeitalter. Im Verlauf der Entwicklung des Mobilitätskonzepts zeigte sich, dass die Redakteure der beiden Zeitungen **enge Kontakte mit der Stadtverwaltung** pflegen und sich sehr für das Thema Mobilität interessieren. Die Stadtverwaltung trägt durch eine Vielzahl an aktuellen und umfassenden Pressemitteilungen selbst maßgeblich zu diesem guten Kontakt bei. Die in den beiden Lokalzeitungen veröffentlichten Artikel sind fachlich gut recherchiert, es existiert eine große Bereitschaft, die Thematik differenziert aufzubereiten und in die Bevölkerung zu tragen.

Ziel der städtischen Öffentlichkeitsarbeit sollte es sein, die bestehenden, guten Kontakte zu den beiden Zeitungen und die gute Zusammenarbeit auch in Zukunft zu bewahren und im Rahmen der neu geschaffenen Stelle in der Öffentlichkeitsarbeit ggf. sogar zu intensivieren.

Aufgabe für den bzw. die neue Pressesprecher\*in sollte es auch sein, in den direkten, digitalen Kanälen eine zeitgemäße Kommunikation zu erreichen. Ein **überarbeiteter Internet-Auftritt** der Stadt Weil am Rhein mit einem eigenen Bereich Mobilität und die Präsenz in den digitalen **sozialen Medien** sind hier eine wichtige Basis (siehe hierzu auch Maßnahme *Auß3: Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen*).

### **7.2. Direkte Beteiligung der Bevölkerung am weiteren Projektverlauf**

Die Einbindung der Bevölkerung von Weil am Rhein wird nach Abschluss des vorliegenden Konzepts weitergeführt. Aus den Erfahrungen der Erstellung des Konzepts ist jedoch eine breite Beteiligung der Weiler\*innen über die „üblichen Verdächtigen“ hinaus im Rahmen von Workshops oder Informationsabenden auch nach Veröffentlichung des Maßnahmenkatalogs nicht zu erwarten. Zur reinen Information und niedrigschwelligen Beteiligung der Bevölkerung bietet sich daher eher die jährliche Angliederung an ein bestehendes und gut besuchtes **Stadtfest** oder die Präsentation des Projektfortschritts im Rahmen der Einführung eines **Mobilitätstags** (siehe Maßnahme *RadKom6: Öffentlichen Fahrradaktionstag durchführen* bzw. als Referenz den extrem publikumswirksamen Aktionstag in Mannheim „Monnem Bike – das Festival“). Im Rahmen des Mobilitätstags kann zum Thema Fahrrad auf Präsentationsmaterial der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) zurückgegriffen werden (Mitgliedschaft vorausgesetzt, siehe Maßnahme *OP3: AGFK-Mitglied werden*).

Aufgrund der hohen bzw. sehr hohen Beteiligung der Bevölkerung an den Online-Umfragen während der Erstellung des Mobilitätskonzepts<sup>12</sup> bieten sich auch in Zukunft Online-Umfragen an, um Meinungen und Bewertungen einzuholen.

Die „üblichen Verdächtigen“, d.h. der thematisch versierte und engagierte Teil der Bevölkerung, wird im Rahmen der Installation eines **Projektbeirats** im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen noch enger beteiligt als es in der Phase der Analyse und der Maßnahmenentwicklung war. Hierfür werden sechs Bürger\*innen ausgewählt, die zweimal pro Jahr von der Stadtverwaltung ausführlich über den Stand der Entwicklungen informiert werden. Im Rahmen der Beiratssitzungen haben die Mitglieder des Beirats die Möglichkeit detaillierte Rückfragen zu stellen und Anregungen einzubringen. Ergänzt werden die Beiratssitzungen durch ein Pressegespräch, welches die Vertreter\*innen der Stadtverwaltung gemeinsam mit den Mitgliedern des Beirats führen. Die Mitgliedschaft im Beirat wird öffentlich ausgeschrieben, die Auswahl der Beiratsmitglieder erfolgt durch die Verkehrskommission des Gemeinderats. Bewerben können sich alle Weiler\*innen, die nicht Teil der Stadtverwaltung oder Mitglied des Gemeinderats sind.

### 7.3. Berücksichtigung spezifischer Zielgruppen

Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit ist oft wirkungsvoller als eine allgemeine. Weil am Rhein als kinderfreundliche Stadt schafft vielfältige Angebote und Beteiligungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Diese werden auch bei der Information über umgesetzte Maßnahmen sowie am weiteren Projektverlauf gezielt beteiligt. Sinnvoll ist es dabei vor allem auf diejenige Mobilität einzugehen, zu denen Jugendliche einen Bezug haben. Dies betrifft vor allem den Weg zur Schule mit einer verkehrssicheren und attraktiven Gestaltung des Schulumfelds sowie Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum (siehe hierzu unter anderem folgende Maßnahmen *OP6: Kinder und Jugendliche in die Verkehrsplanung einbeziehen, Si5: Vorrangig Schulwege sicherer machen, ÖR4: Mehr Sitzgelegenheiten anbieten*).

Im Maßnahmenkatalog sind bereits weitere besondere Zielgruppen genannt, die durch gezielte Ansprache beteiligt werden sollen, vor allem Neubürger\*innen und Unternehmen (siehe Maßnahmen *Um1: Mobilitätsmanagement für Baugebiete durchführen, Um2: Neubürger\*innen ansprechen, Um3: Familien in Umbruchsituationen ansprechen, Bet2: Austausch mit Unternehmen beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement initiieren, KiJu3: Austausch zwischen Stadtverwaltung und Schulen zum Thema Mobilität ausbauen*).

---

<sup>12</sup> 479 Teilnehmende bei der umfangreichen Befragung zum Mobilitätsverhalten und zu Wünschen bezüglich Mobilität bzw. 857 Teilnehmende bei der Abschlussbefragung zu priorisierten Maßnahmen

## **Quellenverzeichnis**

Klimaschutzteilkonzept Weil am Rhein – Analysebericht (2018)

Online-Befragung „Maßnahmenbewertung“ im Rahmen dieses Klimaschutzkonzepts (2018)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002)

FGSV – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006)

FGSV – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (EPB-ÖV, 2010)

FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010)

FGSV – Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr (2017)

Öko-Institut, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg, INFRAS Zürich – Renewbility III (2016)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW) – RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (2016)

VM BW – RadNETZ Baden-Württemberg (2016)

PTV Transport Consult im Auftrag von Landkreis Lörrach – Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach (2016)

Stadt Weil am Rhein – Fahrradkarte (2012)

Stadt Weil am Rhein – velo2025 – Radverkehrskonzept Weil am Rhein (2015)

trireno – Trinationale S-Bahn Basel: Angebot im Agglomerationskern (2017)

Bildnachweis: Alle Diagramme wurden erstellt von Verkehr mit Köpfchen.

# Anhang

## **Anhangsverzeichnis**

### **A. Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

- A-1 Fragebogen der Online-Umfrage „Maßnahmenbewertung“
- A-2 Ergebnisübersicht der geschlossenen Frage

A-1 Fragebogen der Online-Umfrage „Maßnahmenbewertung“



---

Wir freuen uns sehr über Ihr Interesse am Mobilitätskonzept im Rahmen von „Weil am Rhein macht's! – Die mobile Stadt der Zukunft“.

Auf Basis der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und der Analyse des beauftragten Büros *Verkehr mit Köpfchen* sind in den letzten Monaten für das Mobilitätskonzept insgesamt 120 Maßnahmen ausgearbeitet worden.

17 Maßnahmen wurden von dem Fachpersonal aus der Stadtverwaltung für die vorrangige Umsetzung ausgewählt.

**Auf der folgenden Seite haben Sie die Möglichkeit, die ausgewählten Maßnahmen im Einzelnen zu bewerten und zu kommentieren.**

Die Beantwortung dauert etwa fünf Minuten und kann bis Sonntag, den 22. Juli 2018 erfolgen.

Vielen Dank für Ihre Rückmeldung!

Christoph Huber, Erster Bürgermeister der Stadt Weil am Rhein

## 1. Thema: Öffentlicher Verkehr

### Ausbau des Nahverkehr-Zugangebots (S-Bahn, Regionalzüge) vorantreiben

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Die Weil am Rhein betreffenden Nahverkehrs-Eisenbahnverbindungen ausbauen, durch neue Strecken (z. B. Kandertalbahn), Haltepunkte (z. B. Haltepunkt bei Vitra-Campus) und ein verdichtetes Zugangebot (z. B. regelmäßiger 30min-Takt). Die Stadt Weil am Rhein kann dies aber nicht allein entscheiden und umsetzen, sondern ist auch auf andere angewiesen (Landkreis, andere Kommunen, Land Baden-Württemberg und andere).

### Taktung des städtischen Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Der Stadtbus fährt stellenweise zu selten (z. B. die Linie 12 meistens nur alle 120 Minuten) und bei manchen hoch nachgefragten Linien ist die 30-Minuten Taktung noch nicht ausreichend. Außerdem ist die Taktung auf manchen Linien unregelmäßig. Damit passt der Busverkehr nicht in die Lebensweise vieler Menschen, ist schwer verständlich und die Busse sind überfüllt.

### Abendangebot des Busverkehrs ausweiten

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Bemängelt wurde beim bestehenden Stadtbusangebot vielfach die Eignung für Rückkehr von Abendveranstaltungen. Daher sollte das Angebot des Busverkehrs über 19 bzw. 20 Uhr hinaus geführt werden, z. B. unter der Woche bis 22 Uhr und wochenends bis 1 Uhr.

### Haltestellen aufwerten und Weil am Rhein-bezogen gestalten

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Haltestellen (Bushaltestellen, Bahnhöfe) sind das Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs. Sie werden auch von Personen, die den öffentlichen Verkehr nicht nutzen, wahrgenommen. Für Personen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, stellen sie wiederum einen wichtigen Bezugspunkt dar. Sie sollten daher attraktiv gestaltet sein.

### Bushaltestellen im Schulumfeld verbessern

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Viele Haltestellen im Umfeld von Schulen sind bereits auf einem hohen Standard (genug Platz zum Warten, Wartehäuschen vorhanden und anderes). Manche sind es jedoch noch nicht, diese sollten entsprechend verbessert werden.

### Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer\*innen einführen

finde ich gut 😊      teils-teils 😐      finde ich nicht gut ☹️

Mit attraktiven Tarifen könnten weitere Menschen an die Nutzung von Bus & Bahn herangeführt werden. Besonders (mögliche) Gelegenheitsnutzer\*innen klagen über zu hohe Fahrpreise. Möglichkeiten hierzu sind zum Beispiel vergünstigte Stadttarife,

Kurzstreckentickets oder günstigere Mehrfahrtenfahrtscheine.

### Tarifsystem vereinfachen

finde ich  
gut 😊

teils-teils  
😐

finde ich  
nicht gut  
😞

Bereits innerhalb des RVL gibt es verschiedene Ticketarten, die teilweise die gleichen Zielgruppen ansprechen (etwa ViererCard und PunkteCard). Die Grenzlage führt zu einer Vielzahl an Fahrkartenarten. Es sollten Anstrengungen unternommen werden, dieses zu vereinfachen.

## 2. Thema: Radverkehr

### Manche Fahrradroutes sofort verbessern

finde ich  
gut 😊

teils-teils  
😐

finde ich  
nicht gut  
😞

An besonders wichtigen, aber unsicheren Strecken sollten die Fahrradroutes schnellstmöglich auf ein sicheres und komfortables Maß gebracht werden. Als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung stechen zwei Strecken hervor: 1. Hauptstraße zwischen Friedensbrücke und Friedlingen, 2. Hauptstraße auf der Leopoldshöhe (Kernstadt).

### Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein umsetzen

finde ich  
gut 😊

teils-teils  
😐

finde ich  
nicht gut  
😞

Viele problematische Stellen können mit der Umsetzung des städtischen Radverkehrskonzepts „velo2025“ behoben werden. Daher ist eine konsequente Realisierung dieses Konzepts empfehlenswert.

### Eignung der Radroutes für Kinder prüfen und verbessern

finde ich  
gut 😊

teils-teils  
😐

finde ich  
nicht gut  
😞

Viele Eltern finden es für Kinder nicht sicher genug, in Weil am Rhein Fahrrad zu fahren. Daher sollten Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, die darauf abzielen, die Straßen und Radwege besonders für Fahrrad fahrende Kinder sicherer zu gestalten.

### 3. Thema: Fußverkehr, öffentlicher Raum und Barrierefreiheit

#### Schulwege sicherer machen

finde ich  
gut 😊      teils-teils  
😐      finde ich  
nicht gut  
😞

Schulen sind häufig nicht ausreichend sicher zu Fuß zu erreichen, weshalb Eltern ihre Kinder nicht alleine zur Schule gehen lassen. Sie bringen daher ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, wodurch das Schulumfeld aufgrund vieler Autos noch unsicherer wird. Außerdem lernen Schulkinder dann nicht selbstständig unterwegs zu sein. Daher sollten gezielt die Gehwege, die von Schulkindern genutzt werden, verbessert werden.



#### „Fußverkehrschecks“ durchführen

finde ich  
gut 😊      teils-teils  
😐      finde ich  
nicht gut  
😞

Um die Bedingungen des Fußverkehrs zu verbessern, müssen der Stadtverwaltung die Probleme überhaupt bekannt sein. Hierzu eignen sich sogenannte Fußverkehrschecks, also Begehungen, an denen die alltäglichen Nutzer\*innen des Stadtteils ihre Erfahrungen einbringen können.



#### Zustand von Gehwegen verbessern

finde ich  
gut 😊      teils-teils  
😐      finde ich  
nicht gut  
😞

Vereinzelt gibt es im Stadtgebiet Gehwege, die bauliche Mängel aufweisen (Unebenheiten, fehlender Asphalt oder Ähnliches). Durch eine Beseitigung der Mängel wird das zu Fuß Gehen attraktiver und sicherer.



#### Öffentlichen Raum aufwerten mit Bänken, Spielmöglichkeiten und anderem

finde ich  
gut 😊      teils-teils  
😐      finde ich  
nicht gut  
😞

Besonders in innerstädtischen Bereichen, aber auch in Wohngebieten sollten Maßnahmen unternommen werden, um den Aufenthalt und das zu Fuß Gehen angenehmer zu gestalten. Hierzu zählen unter anderem: Sitzgelegenheiten bauen, hochwertigere Materialien für die Gehwege benutzen, Hindernisse auf Gehwegen reduzieren, Spielmöglichkeiten für Kinder errichten. Dies fordert auch eine Verringerung der Parkplätze in Innenstadtbereichen, was aber mit neuen Plätzen in Tiefgaragen bzw. Parkhäusern kompensiert wird.



#### Barrierefreiheit ermöglichen

finde ich  
gut 😊      teils-teils  
😐      finde ich  
nicht gut  
😞

Auch Menschen mit Behinderung sollten sich gut im öffentlichen Raum bewegen können. Es sollte vor allem leichter werden, vom Gehweg auf die Straße und auf öffentliche Plätze sowie in öffentliche Gebäude und in den Bus (barrierefreie Bushaltestellen) zu kommen.



#### 4. Thema: Information & Kommunikation

##### Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen

finde ich  
gut 😊teils-teils  
😐finde ich  
nicht gut  
😞

Eine Mobilitäts-Marke wird für die Stadt Weil am Rhein entwickelt und eine dazu passende Kampagne durchgeführt. Informationen zu Mobilität in Weil am Rhein werden zentral, zeitgemäß und ansprechend im Internet bereitgestellt, unter anderem zu: Angebot des öffentlichen Verkehrs, Radroutennetz, Carsharing und Parkmöglichkeiten. Auch das Thema „richtiges Verkehrsverhalten“ wird behandelt.



##### Neubürger\*innen gezielt ansprechen

finde ich  
gut 😊teils-teils  
😐finde ich  
nicht gut  
😞

Es gibt jedes Jahr über 2000 Personen, die neu nach Weil am Rhein ziehen. Umzüge stellen Umbruchsituationen dar, bei denen häufig Routinen neu gebildet werden. Eine punktgenaue Ansprache und Information für Neubürger\*innen zu Mobilitätsthemen wie beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs und der Erreichbarkeit mittels Fahrrad kann daher besonders zielführend sein.



#### 5. Haben Sie noch Anmerkungen zu den oben dargestellten Maßnahmen? Wir freuen uns über jede Rückmeldung.

## Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Bei Fragen oder Anregungen stehen wir gerne zur Verfügung:

### Stadt Weil am Rhein

Jessica Faißt

Stadtbauamt / Stadt- u. Grünplanung

Telefon: 07621/704-610

Email: [j.faisst@weil-am-rhein.de](mailto:j.faisst@weil-am-rhein.de)

### Verkehr mit Köpfchen

Hannah Eberhardt

Telefon: 06221 90 30 505

Email: [info@verkehr-mit-koepfchen.de](mailto:info@verkehr-mit-koepfchen.de)

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
**KLIMASCHUTZ**  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

---

Hannah Eberhardt, Verkehr mit Köpfchen – 2018

A-2 Ergebnisübersicht der geschlossenen Frage

Klimaschutzteilkonzept Mobilität Stadt Weil am Rhein  
Abschlussumfrage (Maßnahmenbewertung)



	Absolute Häufigkeit				Anteile			Anteile graphisch		
	finde ich gut	teils-teils	finde ich nicht gut	k. A.	finde ich gut	teils-teils	finde ich nicht gut	finde ich gut	teils-teils	finde ich nicht gut
<b>1. Thema: Öffentlicher Verkehr</b>										
Ausbau des Nahverkehr-Zugangebots (S-Bahn, Regionalzüge) vorantreiben	674	132	26	25	81%	16%	3%	●●●●●●●●	●	
Taktung des städtischen Busverkehrs verdichten und vereinheitlichen	626	165	36	30	76%	20%	4%	●●●●●●●●	●	
Abendangebot des Busverkehrs ausweiten	610	178	38	31	74%	22%	5%	●●●●●●●●	●●	
Haltestellen aufwerten und Weil am Rhein-bezogen gestalten	441	282	94	40	54%	35%	12%	●●●●●	●●●	●
Bushaltestellen im Schulumfeld verbessern	492	284	40	41	60%	35%	5%	●●●●●●	●●●	
Attraktivere Tarife für Gelegenheitsnutzer*innen einführen	725	76	22	34	88%	9%	3%	●●●●●●●●		
Tarifsystem vereinfachen	715	102	14	26	86%	12%	2%	●●●●●●●●	●	
<b>2. Thema: Radverkehr</b>										
Manche Fahrradrouten sofort verbessern	609	170	39	39	74%	21%	5%	●●●●●●●●	●●	
Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein umsetzen	577	192	40	48	71%	24%	5%	●●●●●●●●	●●	
Eignung der Radrouten für Kinder prüfen und verbessern	653	137	27	40	80%	17%	3%	●●●●●●●●	●	
<b>3. Thema: Fußverkehr, öffentlicher Raum und Barrierefreiheit</b>										
Schulwege sicherer machen	670	122	27	38	82%	15%	3%	●●●●●●●●	●	
„Fußverkehrschecks“ durchführen	508	235	72	42	62%	29%	9%	●●●●●●	●●●	
Zustand von Gehwegen verbessern	571	205	41	40	70%	25%	5%	●●●●●●●●	●●	
Öffentlichen Raum aufwerten mit Bänken, Spielmöglichkeiten und anderem	565	192	71	29	68%	23%	9%	●●●●●●	●●●	
Barrierefreiheit ermöglichen	706	97	17	37	86%	12%	2%	●●●●●●●●	●	
<b>4. Thema: Information &amp; Kommunikation</b>										
Mobilitätskampagne für Weil am Rhein entwerfen und umsetzen	520	242	59	36	63%	29%	7%	●●●●●●	●●	
Neubürger*innen gezielt ansprechen	380	333	98	46	47%	41%	12%	●●●●	●●●●	●

n = 857. Zeitraum: 9.7.2018 - 22.7.2018