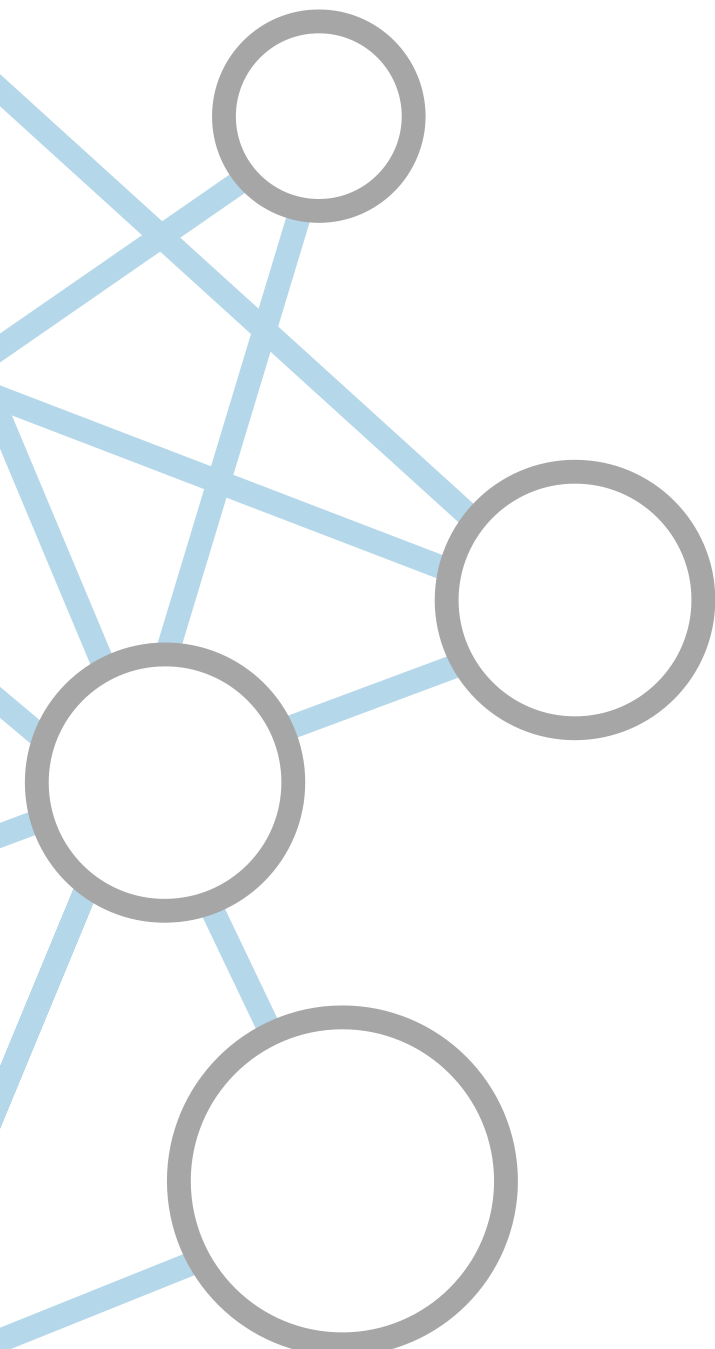
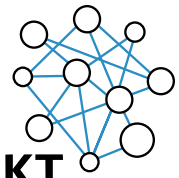




MOBILITÄTSPAKT

LAHR



Maßnahmenprogramm 1.0

2. März 2023

Maßnahmenprogramm 1.0

Erstes gemeinsames Maßnahmenprogramm des Mobilitätspakts Lahr

Nach der Unterzeichnung der Partnerschaftserklärung durch den Steuerkreis im Februar 2022 haben sich im Laufe des Jahres 2022 alle Arbeitsgruppen konstituiert und im Zuge ihrer ersten Sitzungen jeweils Maßnahmen skizziert, mit denen die Partner in den kommenden Jahren die regionale Mobilitätswende vorantreiben wollen.

Im ersten Maßnahmenprogramm werden diese Maßnahmen zusammengefasst, um einen Überblick über die kommenden Jahre der Zusammenarbeit zu geben und die Schnittstellen zwischen den Maßnahmen und Planungen der Partner konkret zu dokumentieren. Die durch die Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Maßnahmenskizzen wurden zu diesem Zweck teilweise in Bezug auf ihre jeweiligen Schnittstellen konkretisiert sowie in einigen Fällen zusammengefasst oder neu zugeordnet. So konnte ein kohärentes Maßnahmenprogramm zusammengestellt werden, das sich in Beziehung zu den vereinbarten Zielen des Mobilitätspakts sowie den Handlungsfeldern der Partnerschaftserklärung setzen lässt.

Das Maßnahmenprogramm 1.0 stellt einen Zwischenstand der Zusammenarbeit im Mobilitätspakt Lahr dar. Es dient einerseits für die Arbeitsgruppen als abgestimmte Grundlage für die detaillierte Ausarbeitung der einzelnen Maßnahmen, auf deren Basis die jeweils verantwortlichen Partner in die Umsetzung gehen können. Andererseits bleibt das Maßnahmenprogramm selbst offen für Ergänzungen und Präzisierungen in überarbeiteten Versionen der kommenden Jahren – für jene Themenbereiche, die bisher aufgrund des Zeitrahmens nicht vertieft diskutiert werden konnten oder umfassendere Daten- oder Planungsgrundlagen benötigen. Alle Arbeitsgruppen pflegen zu diesem Zweck einen Themenspeicher.

Inhaltsübersicht

Maßnahmenübersicht.....	3
Kurzfristige Herausforderungen.....	5
Anhang:	
Maßnahmenskizzen ÖPNV	9
Maßnahmenskizzen Rad & Fuß	14
Maßnahmenskizzen Straße & Parken.....	21
Maßnahmenskizzen Betriebliches Mobilitätsmanagement.....	25
Konkretisierte Ziele des Mobilitätspakts (Koordinierungsgruppe 12.07.2022)	34

Stand: 12/2022		AGs		Handlungsfelder				Ziele												
Maßnahmenübersicht Mobilitätspakt Lahr Seite 1 von 2 Klicken, um direkt zur Skizze zu gelangen ▼		AG ÖPNV	AG Rad- & Fußverkehr	AG Straße & Parken	AG BMM	Mobilitätsangebote	Verkehrsinfrastruktur	Mobilitätsmanagement	Mobilitätskultur	Kompetenzen & Vernetzung	Verkehrsvermeidung & Verlagerung	Emissionsreduktion	Bewusstseinsentwicklung	Verbessertes Mobilitätsangebot	Rückgang Belastungen	Sicherheit und Aufenthaltsqualität	Gemeinsames Forum	Kurzfristig (2023)	Mittelfristig (5 Jahre Mobilitätspakt)	Langfristig
ÖPNV 22/1	Konkrete ÖPNV-Bedarfe decken																			
ÖPNV 22/2	Impulse für die Fortschreibung des NVP																			
ÖPNV 22/3	Best practice für den Mobilitätspakt nutzbar machen																			
ÖPNV 22/4	Außenkommunikation zur Gemengelage im ÖPNV																			
ÖPNV 22/5	Materialien für Onboarding-Prozesse																			
RuF 22/1	Begleitung Verkehrsversuch L 118 zwischen Kürzell und Schuttern																			
RuF 22/2	Masterplan Radverk. Südl. Ortenau / Nördl. Breisgau – Erweiterung Projektgebiet																			
RuF 22/3	Verbesserungen der Radinfrastruktur entlang der Einsteinallee bis zur L 118																			
RuF 22/4	Fuß- und Radverkehrstunnel Bahnhof Lahr (Westzugang Bahnhof)																			
RuF 22/5	Ost–West–Verbindung zw. Lahr und Schwanau																			
RuF 22/6	Fußverkehr innerhalb der Gemeinden/ Städte stärken																			
RuF 22/7	Radschnellverbindungen im Projektraum																			

Stand: 12/2022		AGs	Handlungs- felder	Ziele				
Maßnahmenübersicht Mobilitätspakt Lahr Seite 2 von 2 Klicken, um direkt zur Skizze zu gelangen ▼		AG ÖPNV AG Rad- & Fußverkehr AG Straße & Parken AG BMM	Mobilitätsangebote Verkehrsinfrastruktur Mobilitätsmanagement Mobilitätskultur Kompetenzen & Vernetzung	Verkehrsvermeidung & Verlagerung Emissionsreduktion	Bewusstseinsentwicklung Verbessertes Mobilitätsangebot Rückgang Belastungen Sicherheit und Aufenthaltsqualität	Gemeinsames Forum	Kurzfristig (2023) Mittelfristig (5 Jahre Mobilitätspakt) Langfristig	
SuP 22/1	Vernetzung zu straßenverkehrsrechtlichen Themen	●	○ ○ ●		● ●	●		

Kurzfristige Herausforderungen

Der Mobilitätspakt Lahr ist ein umsetzungsorientiertes Forum zur gemeinsamen Entwicklung von Maßnahmen zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität in der Region. Deswegen nehmen die Partner aus dem vorliegenden umfassenden Maßnahmenprogramm solche Elemente gesondert in den Blick, die sich ganz oder teilweise bereits kurzfristig umsetzen lassen. Die hier dargestellten vier Herausforderungen betreffen besonders wichtige Hebel für die nachhaltige Mobilität in der Region Lahr.

Task 1: Verbesserungen auf der letzten Meile

Für Verbindungen im Umweltverbund – insbesondere im ÖPNV, aber z.B. auch in der Kombination mit Sharing-Angeboten – ist die letzte (bzw. erste) Meile eine besondere Herausforderung. Dies gilt besonders in einem ländlich geprägten Umfeld, wie es die Region Lahr kennzeichnet. Deswegen möchten die Partner gemeinsam rasch Verbesserungen für die Anbindungen auf der letzten Meile erreichen. So sollen auch die schon heute bestehenden Infrastrukturen und Angebote des Umweltverbundes für die Öffentlichkeit und insbesondere Pendlerinnen und Pendler spürbar leichter nutzbar und dadurch attraktiver für eine verstärkte Nutzung werden.

Task 2: Infrastruktur und Angebote vor Ort

Der Arbeitsplatz und die Optionen für den Weg dorthin bestimmen wesentliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung der eigenen Mobilität, die auch das weitere Mobilitätsverhalten mitbestimmen können. Attraktive Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel auf den Arbeitswegen sind deswegen ein wichtiger Faktor für eine nachhaltige Mobilität. Arbeitgeber haben umfangreiche Möglichkeiten, ihre Mitarbeitenden hierbei durch Infrastruktur, Sensibilisierung und monetäre Anreize zu unterstützen.

Die Partner im Mobilitätspakt Lahr sind in diesem Bereich bereits in vielfältiger Weise aktiv. Beispielsweise wurden bereits Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verbessert, Ladestationen für Pedelecs und E-Autos eingerichtet, es gibt Jobticket-Zuschüsse oder es werden bereits ÖPNV-Angebote mitfinanziert. Diese laufend fortgeführten Aktivitäten erhalten durch den Mobilitätspakt zusätzliche Impulse, neue Elemente kommen auch auf Grundlage der Abstimmung im Mobilitätspakt hinzu. Für manche Angebote kann der Mobilitätspakt helfen, die nötige kritische Masse für noch attraktiverer Angebote zu erreichen.

Task 3: Sichtbarkeit von Mobilitätsangeboten

Mobilität ist zu einem gewichtigen Teil durch alltägliche Routinen geprägt. Einmal getroffene Mobilitätsentscheidungen werden nicht andauernd hinterfragt, auch wenn sich womöglich inzwischen neue Möglichkeiten ergeben haben. Die sichtbare, leicht zugängliche Information über bestehende Mobilitätsangebote – sowohl über Fahrplanangebote oder attraktive Radwege außerhalb als auch interne Unterstützungsangebote des Arbeitgebers – ist deswegen ein wichtiger Faktor für die Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität. Sie kann eigenständige Informationsangebote (z.B. Infomonitore) ebenso umfassen wie die auffällige und attraktive Gestaltung von Angeboten und Infrastruktur (z.B. Mobilitätsstationen).

Task 4: Vernetzung der Akteure

Das enge Geflecht an Zuständigkeiten und die Vielzahl von Projekten und Förderprogrammen rund um nachhaltige Mobilität war eine wesentliche Motivation für die Gründung des Mobilitätspakts Lahr. Als gemeinsame Kommunikationsplattform hilft er, den Überblick zu bewahren, Projekte aufeinander abzustimmen oder auf neue Möglichkeiten und Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen.

Bereits die Zusammenarbeit im Mobilitätspakt an sich wird deswegen von den Partnern als wichtiger Mehrwert empfunden. Weil sich durch die intensive Befassung mit dem diversen Themenfeld der nachhaltigen Mobilität kontinuierlich weiterer Informations- und Abstimmungsbedarf ergibt, soll die Vernetzung untereinander und mit weiteren Akteuren durch verschiedene themenspezifische Formate weiter gestärkt werden, um noch gezielter gemeinsame Maßnahmen entwickeln und die Aktivitäten aufeinander abstimmen zu können.

Klicken, um direkt zur Skizze zu gelangen ▼		Kurzfristig umzusetzende Elemente und Elemente in Umsetzung (I)	
ÖPNV 22/1	Konkrete ÖPNV-Bedarfe decken	④ Arbeitsprozess NVP-Fortschreibung 2023, Beschluss 2024 vorgesehen	① Prüfung zusätzlicher Haltestellen als Testläufe zur Erhöhung der Haltestellendichte
ÖPNV 22/2	Impulse für die Fortschreibung des NVP		
ÖPNV 22/3	Best practice für den Mobilitätspakt nutzbar machen		
ÖPNV 22/4	Außenkommunikation zur Gemengelage im ÖPNV	③ Prüfung und ggf. Einführung eines „ÖPNV-Tags“ in Lahr, mit Informationsangeboten u.a. zur Modellregion Mobilitätspass/Mobilitätsgarantie, bestehenden Förderprogrammen etc.	
ÖPNV 22/5	Materialien für Onboarding-Prozesse		
RuF 22/1	Begleitung Verkehrsversuch L 118 zwischen Kürzell und Schuttern	① ④ Vorstellung Evaluationsergebnisse, je nach zukünftiger Radverkehrsführung aktive Information in den Unternehmen in 2023	
RuF 22/2	Masterplan Radverk. Südl. Ortenau / Nördl. Breisgau – Erweiterung Projektgebiet	① Einbringen in das Planfeststellungsverfahren (Start für 2023 durch DB Netz angekündigt)	① Abgleich Gemeindeentwicklungskonzepte, Identifikation von Maßnahmen und Priorisierung in Abstimmung mit den Partnern
RuF 22/3	Verbesserungen der Radinfrastruktur entlang der Einsteinallee bis zur L 118		
RuF 22/4	Fuß- und Radverkehrstunnel Bahnhof Lahr (Westzugang Bahnhof)		
RuF 22/5	Ost–West–Verbindung zw. Lahr und Schwanau		
RuF 22/6	Fußverkehr innerhalb der Gemeinden/ Städte stärken		
RuF 22/7	Radschnellverbindungen im Projektraum	④ verstärkte Vernetzung mit laufenden Planungen	

Tasks: ① letzte Meile / ② Infrastruktur & Angebote vor Ort / ③ Sichtbarkeit / ④ Vernetzung

Klicken, um direkt zur Skizze zu gelangen ▼		Kurzfristig umzusetzende Elemente und Elemente in Umsetzung (I)		
SuP 22/1	Vernetzung zu straßenverkehrsrechtlichen Themen	④ Auftakt im Rahmen der AG möglich		
SuP 22/2	Weiterentwicklung Anwohnerparken			
SuP 22/3	Gesamtkonzept Neubau K 5344 / Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrten B 3	Beginn Planfeststellungsverfahren 2024 geplant		
BMM 22/1	Gemeinsamer Workshop zu BMM	④ durchgeführt im November 2022		
BMM 22/2	Ausbau Datengrundlagen und Verknüpfung mit Mobilitätsapp	① ③ App-Launch in 03/2023	④ Netzwerkgründung 2023 abgestimmt auf Art und Zeitplan der Fortführung der AG BMM möglich	
BMM 22/3	Vernetzung gemeinsamer Nachfragepotentiale			
BMM 22/4	Aufbau von Mobilitätsstationen an Unternehmensstandorten	① ② ③ ④ städt. Ausschreibung 2022, Ansprache Unternehmen 2023		
BMM 22/5	Konzeption für Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz: E-Pendler-Netzwerk	③ ④ Infomonitor ÖPNV (→ Datendrehscheibe), dazu ggf. technische Infoveranstaltung durch SWEG		
BMM 22/6	Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität		② zahlreiche Teilmaßnahmen schon umgesetzt oder in Abstimmung; direkte Vernetzung von Ansprechpartnern (z.B. Förderung)	
BMM 22/7	Anreizsysteme für aktive Mobilität			
BMM 22/8	Umweltfreundliche Mobilität am Standort			

Tasks: ① letzte Meile / ② Infrastruktur & Angebote vor Ort / ③ Sichtbarkeit / ④ Vernetzung

Maßnahmenskizzen (I): Verankerung in der AG ÖPNV

Maßnahmenskizze ÖPNV 22/1	
Konkrete ÖPNV-Bedarfe decken	
Was	• Neue Verbindungen schaffen: Busverbindung im Rahmen des Stadtbussystems direkt vom Bahnhof Lahr zum Klinikum (u.a. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für Mitarbeitende, die auf der Schiene einpendeln) • Verbindungen erhalten: Buslinie Erstein – Lahr in Zusammenarbeit mit der Région Grand Est weiterführen, Mitfinanzierung in Höhe von 60 Prozent der Kosten durch den Ortenaukreis
Wer	• <u>Ortenaukreis</u>, Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau, Stadt Lahr, Unternehmen
Zeithorizont	• Kurz- bis mittelfristig
Ressourcen	• Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lahr, Strategie des Ortenaukreises zum Ausbau grenzüberschreitender Busverbindungen
Beitrag zu Zielen	A3 A4 B1 B2 B6 B8 C2 (C3)
Handlungsfelder	☒ Mobilitätsangebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Direkt an Öffentlichkeit bzw. Pendler*innen treten und Angebot bekannter machen • Ausweitung des grenzüberschreitenden Angebots prüfen; hierzu Rückgriff auf Erhebungsergebnisse zum grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen (Berücksichtigung der Ergebnisse der aktuellen Erhebung von PTV im Auftrag des Verkehrsministeriums) • Weitere Datengrundlagen für die detaillierte Analyse und die Identifikation weiterer ÖPNV-Bedarfe: Pendlerstatistiken, Daten aus den Haushaltsbefragungen zum VEP Lahr sowie aus dem Verkehrsmodell des Landkreises (Herausforderung: Datentiefe außerhalb des Landkreises (Abdeckung Pendeleinzugsgebiet))
Bemerkungen	• Schnittstelle zur AG BMM

Maßnahmenskizze ÖPNV 22/2	
Impulse für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans	
Was	• Aufgreifen von Impulsen aus dem Mobilitätspakt in der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Ortenaukreises
Wer	• <u>Ortenaukreis</u>, alle Partner
Zeithorizont	• Kurz-/Mittelfristig
Ressourcen	• Berücksichtigung als Baustein in der Konzeptionsphase des Nahverkehrsplans (→ ggf. als Anforderung, falls Ausschreibung erfolgt?)
Beitrag zu Zielen	A3 A4 B6 B8
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Ausgangslage: 2/3 der Einwohner im ländlichen Raum, 2/3 der Arbeitsplätze im urbanen Raum → lange Pendelwege • Konkretisierte ÖPNV-Bedarfe (vgl. Skizze ÖPNV 22/1) im Untersuchungsraum des Mobilitätspakts in der Verkehrsplanung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nutzen, maßgeschneiderte Lösungen für die ÖPNV-Anbindung des ländlichen Raums entwickeln • Nutzung der datengestützten Impulse aus dem Mobilitätspakt für die Versachlichung der politischen Diskussion durch konkrete Anknüpfungspunkte • Herausforderung: hoher Kostendruck aufgrund der Preissteigerungen im Bereich Kraftstoff und Personal, aktuell eher Angebotserhalt anstatt Angebotsausbau auf der Agenda; dennoch Planung für die Zukunft • Berücksichtigung der Themen Mobilitätsgarantie / Mobilitätspass je nach zukünftiger politischer und rechtlicher Rahmensetzung
Bemerkungen	• Aktueller Nahverkehrsplan von 2016 ist Grundlage für bestehende eigenwirtschaftliche Konzessionen und den Stadtbus Lahr. Konzessionen setzen für kurzfristige Anpassungen/Ergänzungen enge Grenzen, daher kurzfristig nur kleinteilige Optimierung möglich (aktuell z.B. Aufstockung Linie 113 auf Studentakt), jedoch keine grundlegende Umplanung und keine Änderungen von heute auf morgen

Maßnahmenskizze ÖPNV 22/3	
Best practice für den Mobilitätspakt nutzbar machen	
Was	• Best-practice-Impulse für ÖPNV im Mobilitätspakt nutzen
Wer	• AG ÖPNV, VM?, (externe Impulsgeber)
Zeithorizont	• Kurzfristig
Ressourcen	• Ggf. Einladung externer Impulsgeber
Beitrag zu Zielen	C2 C3
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Z.B. Impulsgeber aus anderen Mobilitätspakten zu Erfahrungen in der Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen • Alternativ Bericht VM/RP auf Basis bestehender Maßnahmenprogramme in den anderen Mobilitätspakten • Ggf. auch allgemeine Best-Practice-Impulse zum ÖPNV
Bemerkungen	•

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze ÖPNV 22/4	
Außenkommunikation zur Gemengelage im ÖPNV	
Was	Durch aktive Kommunikation besseres Verständnis für die komplexe Gemengelage im ÖPNV schaffen
Wer	Alle Partner
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Ressourcen	Externe Dienstleistung, falls eine Kampagne im Detail konzipiert und umgesetzt werden soll
Beitrag zu Zielen	C1 C2 C6
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	- Komplexe Gemengelage im ÖPNV erklären (Zuständigkeiten, Finanzierung, ...) - Transparenz schaffen - Verständnis schaffen für teils langwierige Abstimmungsprozesse - Gemeinsames Arbeiten an der Verbesserung und Beschleunigung dieser Prozesse demonstrieren - Gemeinsame Kampagne entwickeln?
Bemerkungen	- Informationsmaterial etc. ggf. auch als Element des BMM - ggf. Schnittstelle zu Infoangeboten Rad & Fuß

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze ÖPNV 22/5	
Materialien für Onboarding-Prozesse	
Was	• Erarbeitung von gemeinsamen Informationsmodulen für die Onboarding-Prozesse der Arbeitgeber
Wer	• <u>Unternehmen</u>, TGO, Stadt Lahr, Ortenaukreis
Zeithorizont	• Konzeption kurzfristig • Anschließend kontinuierliche Aktualisierung
Ressourcen	• Ggf. externer Aufwand für visuell ansprechende Gestaltung etc.
Beitrag zu Zielen	B4 B5 B9 B10 C6
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Als Erweiterung bestehender On-Boarding-Prozesse • Gemeinsamen Pool mit leicht verständlichen Informationen zu Nahverkehrsangeboten bereitstellen (Tarifangebote, Informationsquellen (Fahrpanauskunft, personalisierte Fahrpläne etc.)), als Flyer etc. • Modulare Konzeption: Gemeinsame Module + arbeitgeberspezifische Module je nach Standort und arbeitgeberabhängigen Unterstützungsleistungen • Berücksichtigung von (mindestens) Zweisprachigkeit (z.B. Erfahrungen von Zalando und Europapark nutzen) • Module nutzen, um Mobilitätspakt Lahr sichtbar zu machen („ein Informationsangebot des Mobilitätspakts Lahr“ o.ä.) • Module ggf. auch für Bewerberportale nutzbar machen: Partner als attraktive Arbeitgeber präsentieren (vgl. händeringende Suche nach Arbeitskräften) • Ggf. die Module auch für Neubürgermarketing nutzbar bzw. anpassbar machen • Konzeption eines effizienten Prozesses zur kontinuierlichen Pflege und Aktualisierung der einzelnen Module, Verteilung von Zuständigkeiten und gemeinsamer Zugriff
Bemerkungen	• Ggf. erweitern um zusätzliche Module zu den Themen Straße&Parken und Rad-/Fußverkehr → Abstimmung mit den jeweiligen AGs bzw. in der Koordinierungsgruppe • Einbindung bei den Arbeitgebern als Element des BMM; Verankerung dennoch in der AG ÖPNV wg. des hier höchsten Abstimmungs- und Aktualisierungsbedarfs

Maßnahmenskizzen (II): Verankerung in der AG Rad & Fuß

Maßnahmenskizze RuF 22/1	
Auswertung Verkehrsversuch L 118 zwischen Kürzell und Schuttern	
Was	• Nutzung des Pakts als Plattform zur frühzeitigen Abstimmung zwischen den direkt Betroffenen. (insbesondere Belegschaft der Firma Zalando) • Informationsaustausch: Erläutern des Verkehrsversuchs, von dessen Ergebnissen und ggf. der zukünftigen Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur im Newsletter der Firma Zalando.
Wer	• RP, alle
Zeithorizont	• Kurzfristig
Ressourcen	• im Rahmen der AG Sitzung
Beitrag zu Zielen	A2 B1 B5 B7 B13 B16 C2
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Trotz Nebenstraßencharakteristik sind die L118 und die Einsteinallee wichtige Routen für Pendler in Richtung Gewerbegebiet und explizit in Richtung Zalando. • Buslinie Erstein – Lahr („Zalando-Bus“) fährt über diese Route. • Vorstellung der Evaluation in der AG • Je nach zukünftiger Radverkehrsführung: aktive Kommunikation der neuen Infrastruktur in den Unternehmen, insbesondere Zalando
Bemerkungen	• Federführung des Verkehrsversuchs und für zukünftige Infrastruktur an der L118 bleibt unabhängig davon beim RP • Verknüpfung zur Radverkehrsinfrastruktur an der Einsteinallee (siehe Skizze RuF 22/3) • Je nach zukünftiger Radverkehrsinfrastruktur Berücksichtigung in Onboarding-Materialien (vgl. Skizze ÖPNV 22/5)

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/2	
Masterplan Radverkehr Südliche Ortenau / Nördlicher Breisgau – Erweiterung des Projektgebiets	
Was	• Der Masterplan Radverkehr Südliche Ortenau / Nördlicher Breisgau endet im Norden an den Gemeindegrenzen von Kappel-Grafenhausen und Mahlberg. • Europa-Park und die Gemeinde Rust sind sowohl Partner im Mobilitätspakt als auch im Masterplan Radverkehr.
Wer	• RVSO, Stadt Lahr, Gemeinde Schwanau, Gemeinde Rust, Europa-Park
Zeithorizont	• mittelfristig
Ressourcen	• Aufstockung der Projektfinanzierung
Beitrag zu Zielen	B7
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Erweiterung des Masterplan Projektgebiets um die Gemeinden Schwanau und die Stadt Lahr. • Eventuell (wie beim Europa-Park) auch die Unternehmen Zalando und Herrenknecht mit einbeziehen. • Einbindung der ALMI? • Anknüpfungspunkte über die Projektgrenzen hinaus schaffen. • Dabei können neben dem Netz auch Radabstellanlagen und das gezielte Promoten des Fahrrads näher betrachtet werden.
Bemerkungen	• Bearbeitung des Masterplans Radverkehr noch bis Dez. 2023.

[► zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/3	
Verbesserungen der Radinfrastruktur entlang der Einsteinallee bis zur L 118	
Was	• Lückenschlüsse im Radwegenetz entlang der Einsteinallee. • Radweg vom Bahnhof kommend endet auf der Ostseite der Einsteinallee auf Höhe der Archimedesstraße. • Einsteinallee zwischen Zalando und der L 118 ist sehr schmal und hat eine hohe Verkehrsbelastung gerade bei Schichtwechsel.
Wer	• Stadt Lahr, Unternehmen
Zeithorizont	• Mittel- bis langfristig
Ressourcen	• Abstimmung mit Zweckverband IGP erforderlich
Beitrag zu Zielen	A2 B7 B8 B16
Handlungsfelder	☐ Mobilitätsangebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☐ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Bessere Beschilderung (Wechsel von Ost- auf Westseite) • Zweirichtungsweg auf der Westseite? • Keine gesicherte Querung über die Archimedesstraße vorhanden. (Markierung, Beschilderung etc.) • Möglicher Schutzstreifen auf der Fahrbahn? • Verbesserungen für RuF entlang der Einsteinallee im Norden zwischen Zalando und der L 118. • ggf. Kombination mit Bushaltestelle und Bikesharing am Knotenpunkt zur L118 (siehe Skizze BMM 22/4)
Bemerkungen	• Priorisierung der Radinfrastruktur durch die Stadt Lahr. • Radverkehrs- bzw. Mobilitätskonzept liegt bereits vor. Schwachstellen entlang der Einsteinstraße bereits bekannt und eventuelle Planungen vorhanden. (Priorisierung) • Kopplung mit der weiteren Entwicklung bzgl. Verkehrsversuch L118 (siehe Skizze RuF 22/1)

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/4	
Fuß- und Radverkehrstunnel Bahnhof Lahr (Westzugang Bahnhof)	
Was	• Geplanter Westdurchstich zum Bahnhof Lahr direkt aus dem Gewerbegebiet sowie als Ost-West-RuF-Verbindung
Wer	• Stadt Lahr, RP Freiburg • [Deutsche Bahn / DB Netz, DB Station&Service]
Zeithorizont	• mittel- bis langfristig (Einbringen in das Planfeststellungsverfahren zur Rheintalbahn der DB im Abschnitt Lahr ggf. bereits in 2023)
Ressourcen	• Planungs- und Baukosten, ggf. mit Fördermitteln
Beitrag zu Zielen	A3 B6 B7 B15
Handlungsfelder	☒ Mobilitätsangebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☐ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Zusätzliche Querungsmöglichkeit unter der Bahnstrecke. Aktuell nur die umwegige Überführung im Norden des Bahnhofs vorhanden (hohe Verkehrsbelastung). • Offene Fragen: Wer plant wann und wie? • Durchstich abhängig vom Ausbau der Rheintalbahn (Bestandsstrecke). • genügende Breite, um neben Bahnsteigzugang auch als Ost-West-Verbindung im Rad- und Fußverkehr einschließlich Begegnungsverkehr zu dienen • Eventuelle Unterstützung durch Fördermittel vom Land. Kontakt zum RP
Bemerkungen	• Komplexität durch die aufwendige Abstimmung mit den Bahnplanungen zum Ausbau der bestehenden Rheintalbahn im Anschluss an die Neubaustrecke an der Autobahn; deswegen aktuell konkrete Planung noch nicht sinnvoll möglich • Abstimmung mit AG ÖPNV

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/5	
Ost–West–Verbindung zwischen Lahr und Schwanau	
Was	• Verbesserung der RuF-Verbindung zw. Lahr und Schwanau (Brücke an der Anschlussstelle Lahr)
Wer	• Gemeinde Schwanau, Stadt Lahr, RP Freiburg, RVSO
Zeithorizont	• mittel- bis langfristig
Ressourcen	• Planungs- und Baukosten, ggf. mit Fördermitteln
Beitrag zu Zielen	B7 B15 B16
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Autobahn A 5 und Ausbau der Rheintalbahn (3. + 4. Gleis) sind Barrieren für den Radverkehr. • Es existiert momentan nur eine Verknüpfung über die Autobahn A 5. • Ausbau/ Neubau von Brücken in starker Abhängigkeit des Ausbaus der Rheintalbahn.
Bemerkungen	• Rückkopplung mit der DB zwecks Zeitschiene notwendig. • Es lagen schon umfangreiche Planungen inkl. Verbesserungen für den Radverkehr vor, die bisher nicht umgesetzt werden können (Umplanung Neubaustrecke).

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/6	
Fußverkehr innerhalb der Gemeinden/Städte stärken	
Was	Verbesserung im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur.
Wer	Lahr, Schwanau, Rust, RP Freiburg
Zeithorizont	kurz-, mittel- und langfristig
Ressourcen	ggf. Projektmittel für Konzepterstellung, mit Fördermöglichkeiten
Beitrag zu Zielen	A2 A6 B12 B13 B14 B15 B16
Handlungsfelder	☐ Mobilitätsangebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	35% der Wege über alle Verkehrsmittel verteilt sind kürzer als 2 km. - Fußverkehrsmanagement ist insbesondere im kleinräumigen, kommunalen Kontext relevant. - Durchführung von Fußverkehrschecks. - Förderung bei der Erstellung von Fußverkehrskonzepten, Schulwegplänen, Fußgängerquerungskonzepten und Konzeption zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten. - Rückkopplung mit dem RP Freiburg zur Förderkulissee des Landes. (Vorstellung in der AG: umgesetzt) - Verknüpfen mit vorhandenen Stadt- bzw. Gemeindeentwicklungskonzepten
Bemerkungen	Vorhandene Planungen in Bezug auf die Förderkulissee des Landes neu bewerten.

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze RuF 22/7	
Radschnellverbindungen im Projektraum	
Was	• Radschnellweg Emmendingen – Lahr • Radschnellweg Lahr – Offenburg
Wer	• Stadt Lahr, RP Freiburg, Landkreis Ortenau, RVSO
Zeithorizont	• Langfristig
Ressourcen	• Projektfinanzierung erforderlich
Beitrag zu Zielen	B3 B7 B13 B15 B16
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Verlagerung der Pendlerströmen vom Pkw auf das Fahrrad. • Rückmeldung aus dem VM Land BW zum Radschnellweg Emmendingen – Lahr: keine Baulastträgerschaft durch das Land. Landkreise sind in der Pflicht. • Für beide Radschnellwege liegen separate Machbarkeitsstudien vor. • Umsetzung durch die Landkreise Ortenau und Emmendingen möglich und von den Städten und Gemeinden gewollt?
Bemerkungen	• Rückkopplung mit dem VM (Land BW), dem RP Freiburg und den Landkreisen Ortenau und Emmendingen.

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizzen (III): Verankerung in der AG Straße & Parken

Maßnahmenskizze SuP 22/1	
Vernetzung zu straßenverkehrsrechtlichen Themen	
Was	• Nutzung des Pakts als Plattform zur frühzeitigen Abstimmung verkehrsrechtlicher Fragestellungen • höhere Flughöhe als in der bilateralen Abstimmung zu Einzelfällen
Wer	• Ortenaukreis, Kommunen, ggf. Regierungspräsidium
Zeithorizont	• kurzfristig umsetzbar
Ressourcen	• Zeitaufwand für Sitzungen
Beitrag zu Zielen	B13 B16 B17 C1 C2
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• ggf. in Form eines Routine-TOP im Rahmen der AG Straße & Parken • Ansprechpartner kennenlernen, gegenseitig von Erfahrungen profitieren und Perspektivwechsel ermöglichen • Verständnis für Anforderungen an Eingriffe und deren Grenzen verbessern (z. B.: jeder Eingriff braucht Begründungen durch Notwendigkeit)
Bemerkungen	•

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze SuP 22/2	
Weiterentwicklung Anwohnerparken	
Was	• Bearbeitung bzw. Weiterentwicklung von Regelungen zum Anwohnerparken • Verhinderung von Gehwegparken und Verringerung der Belegung des öffentlichen Raums durch geparkte Pkw
Wer	• <u>Kommunen</u>
Zeithorizont	• [unterschiedlicher Status Quo in den beteiligten Kommunen]
Ressourcen	• ggf. externe Expertise für detaillierte Konzepte
Beitrag zu Zielen	A1 A6 B1 B2 B3 B12 B13 B14
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Besondere Relevanz u. a.: ○ Fahrzeuge stehen trotz vorhandener Stellplätze im öffentlichen Raum – Flächen der Allgemeinheit werden für private Nutzung blockiert ○ bei der Ausweisung neuer Baugebiete (inkl. frühzeitiger Flächensicherung für alternative Mobilitätsangebote, z. B. Mobilitätsstationen) ○ bei der Planung von Radschnellverbindungen (Interessensabwägung, welche anderen Nutzungen dort möglich sind) ○ generelle Flächenkonkurrenz mit der Förderung von Fuß- und Radverkehr • Zusätzliche Kosten für Anwohnerparken könnten insbesondere die Entscheidung zum Verzicht auf Zweitwagen unterstützen • Beispiel Ettenheim: Anrecht auf 2 Anwohnerparkausweise pro Haushalt, jedoch bei Verfügbarkeit von Garage oder Stellplatz kein Anrecht • Herausforderungen: ○ Erreichbarkeit sichern ○ Politische Kommunikation des öffentlich umstrittenen Themas

Bemerkungen	• Schnittstelle zum Thema Mobilitätspass (AG ÖPNV) sowie zur AG Rad & Fuß • Schnittstelle zur Förderung von Sharing-Angeboten (z. B. Bike-Sharing für die letzte Meile oder Car-Sharing jeweils an Mobilitätsstationen) • Prüfung der Schnittstelle zu BMM / Wechselwirkung mit möglicher Parkraumbewirtschaftung der Unternehmen
-------------	---

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze SuP 22/3	
Gesamtkonzept Neubau der K 5344 Ringsheim–Lahr/ Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrten der B 3	
Was	• Neubau der K 5344 als Ortsumfahrung Lahr–Ringsheim in Teilabschnitten, verbunden mit der Umgestaltung der heutigen Ortsdurchfahrten im Zuge der B 3
Wer	• <u>Ortenaukreis</u>, Stadt Lahr, RPF, VM
Zeithorizont	• Planung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig / in Abschnitten
Ressourcen	• Planungs- und Baukosten (Planungsauftrag für 1. Abschnitt durch Kreistag OG liegt vor, Umsetzung wird in Haushaltsplanung berücksichtigt)
Beitrag zu Zielen	A1 A6 B12 B15 B16 B17
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☐ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☐ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• laufende Planung des Ortenaukreises • Der bahnparallele Neubau der K 5344 ist möglichst flächenschonend geplant, insbesondere durch Berücksichtigung bestehender Wirtschaftswege; abschnittsweise mit parallelem Geh- und Radweg. • Komplementär zum Neubau ist die verkehrsberuhigende Umgestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrten entlang der B 3 in Abstimmung mit den Kommunen geplant, wodurch diese noch weiter vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. • Eine wesentliche Entlastungswirkung wird in Kippenheim erwartet, weitere Entlastungen in den Lahrer Ortsteilen Kippenheimweiler und Langenwinkel, Mahlberg und Ortsteil Orschweier, Ettenheim-Altdorf und Ringsheim. • Durch Vermeidung heutiger Umwege wird insgesamt eine deutliche Einsparung bei den Kfz-Fahrleistungen in diesem Bereich erwartet (mit entsprechender CO₂-Einsparung), die Anwendbarkeit des Klimabonus im Rahmen des LGVFG wird geprüft. • Vorabstimmungen zwischen Ortenaukreis und VM zum Klimabonus sind erfolgt, Förderantrag nach LGVFG ist vorgesehen (Bearbeitung durch RPF).
Bemerkungen	• ggf. Synergien möglich mit der Trasse der geplanten Radschnellverbindung Emmendingen–Lahr

Maßnahmenskizzen (IV): Verankerung in der AG BMM

Maßnahmenskizze BMM 22/1	
Gemeinsamer Workshop zu BMM	
Was	Gemeinsame Annäherung an das Themenfeld des (behördlichen und) betrieblichen Mobilitätsmanagements
Wer	<u>RP Freiburg</u>, Unternehmen, alle weiteren Partner
Zeithorizont	Kurzfristig (durchgeführt am 16.11.2022)
Ressourcen	Organisation von Raum und externen Referenten
Beitrag zu Zielen	C1 C2 C3
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	- Gemeinsame Positionsbestimmung im Themenfeld BMM - Bewusstseinsschärfung, was alles zu BMM gehört und wo die Partner mit einzelnen Bausteinen bereits aktiv sind - Einstieg in eine systematische Beschäftigung mit BMM - Impuls zu best-practice-Beispielen aus der Industrie - Impuls zu bestehenden Fördermöglichkeiten - Offener Workshop als Einstieg und zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise - Format der weiteren Befassung mit dem Thema offen lassen und im Workshop diskutieren
Bemerkungen	Berücksichtigung bereits aufgedeckter Überlappungen mit anderen AGs aus deren Maßnahmenskizzen

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/2	
Ausbau Datengrundlagen und Verknüpfung mit Mobilitätsapp	
Was	• Schaffung eines gemeinsamen Datenpools, der neue App-basierte Mobilitätsinformationen und -angebote ermöglicht
Wer	• Kommunen, Ortenaukreis, Unternehmen
Zeithorizont	• Mittelfristig
Ressourcen	• Aufbau einer gemeinsamen Dateninfrastruktur • IT-Kosten (Betrieb, Lizenzen, etc.)
Beitrag zu Zielen	A3 B5 B10 C2
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Mitarbeiterwohnorte, Interesse an MfG, Standorte von Mobilitätsstationen – vielfältige Daten vorstellbar • Verknüpfung der Daten & Angebote mit der App „Ortenau mobil“ des Landkreises (ab 01/2023)? • Verwaltung/Erhebung/Auswertung der Daten evtl. über Statistikamt der Stadt Lahr als neutrale staatliche Stelle • Nutzung durch alle beteiligten Akteure ermöglichen • Hohe Relevanz von Datenschutzfragen; ggf. nur statische Erhebungsdaten nutzbar, falls (personenbezogene) aktuelle Daten nicht genutzt werden können – Einfluss auf mögliche Angebote
Bemerkungen	•

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/3	
Vernetzung gemeinsamer Nachfragepotentiale	
Was	• Vernetzung von Betrieben & Institution, um gemeinsame Nachfrageschwellen zu erreichen und Angebotsausbau zu ermöglichen
Wer	• Unternehmen, Kommunen
Zeithorizont	• kurzfristig
Ressourcen	• ggf. gemeinsame Finanzierung von Angeboten / Angebotsergänzungen
Beitrag zu Zielen	A2 B1 B6 B8 C2
Handlungsfelder	☒ Mobilitätsangebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Vernetzung über die allgemeine Zusammenarbeit im Mobilitätspakt hinaus für spezifische Themen, um jeweils gemeinsam genügend Nachfrage zu erzeugen, die zusätzliche Angebote und / oder Angebotsausbau ermöglicht • Soweit nicht vorhanden: Datengrundlagen zu Nachfragepotentialen für nachhaltige Mobilität erheben • z.B. Carpooling, Carsharing, Werksbusse, ÖPNV-Verdichtung
Bemerkungen	• Schnittstelle zum Aufbau von Mobilitätsstationen an Unternehmensstandorten (Skizze BMM 22/4)

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/4	
Aufbau von Mobilitätsstationen an Unternehmensstandorten	
Was	• Aufbau von in das geplante System des Mobilitätsnetzwerks Ortenau integrierten Mobilitätsstationen an Unternehmensstandorten
Wer	• Stadt Lahr, Unternehmen
Zeithorizont	• kurz- bzw. mittelfristig, abhängig von den Ausschreibungsergebnissen der Stadt Lahr
Ressourcen	• Projektfinanzierung erforderlich (durch Unternehmen, ggf. mit Förderung) • Kommunikation mit zukünftigem Dienstleister und ggf. der Stadt Lahr notwendig
Beitrag zu Zielen	A2 A3 B1 B5 B8
Handlungsfelder	☒ Mobilitätsangebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Errichtung von Fahrradverleihstationen ◦ insbesondere am Standort Zalando und/oder in Zusammenhang mit einer Bushaltestelle an der L 118 ◦ weitere Unternehmensstandorte • Größe der Stationen muss noch definiert • Kostenteilung zwischen Stadt Lahr und Unternehmen • möglicher Rabatt für Mitarbeitende bei spezifischer Kooperation des jeweiligen Unternehmens mit dem Bikesharinganbieter (z.B. erste halbe Stunde kostenlos, Rabatt bei Buchung etc.)
Bemerkungen	• Ausschreibung für Folgemodell des Bikesharing noch in 2022 geplant (im Zusammenhang mit Mobilitätsstationen) ◦ Leider vsl. kein nahtloser Übergang zum derzeitigen Vertrag mit Nextbike ◦ Stadt kommt 2023 direkt auf Unternehmen zu, um Standorte zu ermöglichen, welche sich die Stadt nicht in der erforderlichen Größe leisten kann • Umsetzung des Gesamtkonzepts u.a. abhängig von LGVFG-Förderung • Förderung von Unternehmensanteilen ggf. in zweiter Phase (nach erster Phase mit Konzepterstellung) über Förderprogramm B²MM (VM) möglich

Maßnahmenskizze BMM 22/5	
Konzeption für Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz: E-Pendler-Netzwerk	
Was	• Konzeption für Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge: innovative Infrastruktur mit Anreizen für Unternehmen und Mitarbeitende/Pendelnde
Wer	• <u>Unternehmen</u>, Stadt Lahr, ggf. externe Partner
Zeithorizont	• Konzeption kurz-/mittelfristig, Umsetzung ggf. stufenweise
Ressourcen	• Projektfinanzierung erforderlich (z.B. Einstieg über Badenova-Innovationsfonds?) • ggf. externe Expertise für technische Lösungen • ggf. wissenschaftliche Begleitung/Monitoring
Beitrag zu Zielen	A1 B2 B3 B5 B10 B15 B17 C2 C3
Handlungsfelder	☒ Mobilitäts-angebote ☒ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☐ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Laden dienstlicher und privater E-Fahrzeuge am Arbeitsplatz ermöglichen • Softwarebasierte Systeme für Ladestrommanagement und bidirektionales Laden nutzen: ○ Mitarbeitende stellen Teil der Akkukapazität bereit (Annahme: Pendelstrecken brauchen nicht die maximale Kapazität), wodurch Unternehmen am Standort Leistungsspitzen glätten können (Herausforderung: rechtliche Rahmenbedingungen für Einspeisung) ○ an BMM andocken (Mitfahrkoordination), auch als Einkommensmöglichkeit für Mitarbeitende ○ Vom Nutzer aus denken und tatsächliche Potentiale ausloten (nicht nur Nachhaltigkeitssicht), um Motivation für den Einzelnen sicherzustellen • Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur einbeziehen • arbeitgeberübergreifende Kooperation, weil attraktiver mit steigender Teilnehmerzahl; bei Vernetzung mit Carsharing evtl. Sharing-Anbieter oder Taxiunternehmen zur Koordination einbinden • Versorgung über erneuerbare Energien sicherstellen, z.B. durch Photovoltaik über den (Unternehmens-)Parkplätzen • Prüfung von Fördermöglichkeiten für Investitionen / Unternehmensanteile

Bemerkungen	• Hier nur E-Kfz berücksichtigt, da Ladeinfrastruktur für Pedelecs unkomplizierter einzurichten ist, ebenso einzelne konventionelle Ladestationen für E-Autos ohne komplexe Steuerung, siehe hierzu Skizze BMM 22/8 • Auch als Reaktion auf die Herausforderung, dass Arbeitnehmer*innen oft im Wohnhaus nicht ohne weiteres Ladeanschluss einrichten können • Herausforderung: Ladeinfrastruktur in angemieteten Gewerbeimmobilien ist oft nicht ohne weiteres möglich
-------------	---

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/6	
Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität	
Was	• Sensibilisierung übergreifend zu nachhaltiger Mobilität bei Mitarbeitenden
Wer	• Unternehmen, alle
Zeithorizont	• kurzfristig
Ressourcen	• ggf. externe Dienstleistungen zur Gestaltung von Informationsmaterialien etc. • z.B. Auslobung kleiner Preise
Beitrag zu Zielen	B1 B4 B5 B15
Handlungsfelder	☐ Mobilitätsangebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☒ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Direkte Ansprache von Mitarbeitenden: „Das Thema ist uns wichtig!“, „Welchen Bedarf gibt es?“, ... (sowohl mit offiziellem Charakter in Rundschreiben etc. als auch niederschwellig, z.B. auf Tischsets in der Kantine) • Individuelle Sensibilisierung: „Was habe ich durch meinen Pendelweg mit dem Fahrrad an Emissionen eingespart“ • Kollektive Sensibilisierung: „Welchen Beitrag zum Klimaschutz haben wir als Organisation gemeinsamen geleistet?“ • Unterstützung durch Incentives, z.B. kleine Preise für Challenges • Über individuelle Fördermöglichkeiten informieren, Mobilitätsberatung anbieten • Sichtbarmachen von Alternativen ◦ Auch niederschwellig, z.B. durch Abfahrtsmonitore (Informationen über Datendrehscheibe BW) • Teilweise bereits umgesetzte Elemente, z.B. Schaeffler: jährlich „mit dem Rad zur Arbeit“
Bemerkungen	• vgl. Skizzen ÖPNV 22/5, BMM 22/7

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/7	
Anreizsysteme für aktive Mobilität	
Was	• Belegschaft durch Anreize zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad begeistern. (Anreizsysteme, Gamification; auch für Zufußgehen)
Wer	• <u>RVSO</u>, Unternehmen • [Hochschule Heilbronn, Prof. Dr. Jana Heimel]
Zeithorizont	• kurzfristig
Ressourcen	• ggf. externe Expertise für technische Lösungen • ggf. wissenschaftliche Begleitung/Monitoring • ggf. Anschaffung/Lizenzierung einer geeigneten App • Auslobung kleiner Preise
Beitrag zu Zielen	B1 B2 B3 B5
Handlungsfelder	☐ Mobilitäts-angebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☐ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• als Angebot der Arbeitgeber, z.B. Punkte sammeln für Fahrrad- und Fußkilometer, kleine Preise vergeben • bestehende technische Möglichkeiten prüfen, z.B. existierende App-Anbieter, um Aufwand gering zu halten bzw. nach Alternativen recherchieren und vergleichen. • vgl. PendlerratD-Plus (https://pendlerratd.com/) • Angebote der RadKULTUR BW für Arbeitgeber und Kommunen
Bemerkungen	• Kontaktaufnahme mit Frau Prof. Dr. Jana Heimel um zu klären, welchen Stand das Forschungsprojekt hat und ob eine Teilnahme/ Kooperation noch möglich wäre. (RVSO) • Schnittstelle zu AG Rad & Fuß

► [zurück zur Übersicht](#)

Maßnahmenskizze BMM 22/8	
Umweltfreundliche Mobilität am Standort	
Was	• Sonstige Maßnahmen und verbesserte Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität seitens der Arbeitgeber
Wer	• Unternehmen/Arbeitgeber
Zeithorizont	• kurz- bzw. mittelfristig
Ressourcen	• Arbeitgeberanteil Jobbike • Investitionskosten für Abstellanlagen, Ladesäulen etc. • Mitfinanzierung Busangebote
Beitrag zu Zielen	A2 B4
Handlungsfelder	☒ Mobilitätsangebote ☐ Verkehrsinfrastruktur ☒ Mobilitätsmanagement ☒ Mobilitätskultur ☐ Kompetenzen & Vernetzung
Ideenspeicher	• Jobbike-Angebot (Zalando [Z]: für direkte Mitarbeitende bereits umgesetzt, bisher nur bei Wohnort in D möglich; Klinikum [K]: 2023 geplant; Schaeffler [S]: in Prüfung) • Verbesserung der Haltestellensituation am Standort (Z: umgesetzt; Europa-Park: Beteiligung am Ausbau des multimodalen Knotens Ringsheim als Zugangspunkt zum Bahnverkehr umgesetzt) • Mitfinanzierung des Fahrplanangebots der Buslinien (inkl. Anbindung aus Frankreich sowie an den Bahnhof Lahr) (Z: laufend, Erweiterung geplant; S: Werksbus in Prüfung; Europa-Park: Rust-Shuttle für Übernachtungsgäste im Ort eingeführt) • Mitarbeiterbefragung zu Mobilität der Mitarbeitenden (Z: umgesetzt, Vertiefung geplant, K: umgesetzt) • Bike Repair Station im Eingangsbereich (Z: umgesetzt) • Verbesserung Radabstellplätze (Z: überdachte Stellplätze umgesetzt; K: vorgezogene Umsetzung mit dem neuen Parkhaus im Zusammenhang mit dem Klinik-Neubau) • Einrichtung von Ladestationen für Pedelecs (S: umgesetzt, auch abschließbar; Z: geplant) und Elektroautos (S: umgesetzt, auch privat nutzbar; Z: in Vorbereitung, Förderung wird geklärt) • Mitfahrbörse, Bewerbung „einfach mobil“
Bemerkungen	• Laufende Planung und Umsetzung durch die Arbeitgeber • Schnittstelle zu AG ÖPNV und AG Rad & Fuß bzgl. Anbindung der Standorte

► [zurück zur Übersicht](#)

Anhang: konkretisierte Ziele der Partnerschaftserklärung*

aus dem Protokoll zur Sitzung der Koordinierungsgruppe vom 12.07.2022

A. Ziele für den Klimaschutz

- * Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung durch Förderung von Alternativen zum motorisierten Individual- und Güterverkehr
 - * Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen
1. Push- und Pull-Maßnahmen sollen im Mobilitätspakt stets gemeinsam betrachtet werden, einschließlich finanzieller Instrumente.
 2. Maßnahmen für die „letzte Meile“ sollen betrachtet werden.
 3. Maßnahmen für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger sollen betrachtet werden.
 4. Die Zuverlässigkeit vernetzter Mobilitätsangebote soll als wichtiger Faktor für deren Attraktivität mit betrachtet werden.
 5. Im Bereich der öffentlichen Mittel soll eine Umlenkung zum Umweltverbund stattfinden.
 6. Die Erreichbarkeit der attraktiven Innenstadt (Lahr) bzw. Ortszentren soll sichergestellt bleiben.
 7. Der Umweltverbund soll selbst „grüner“ werden.
 8. Der „grünere“ Umweltverbund soll durch die dafür erforderlichen Infrastrukturen begleitet werden. Wo dies den thematischen Rahmen des Mobilitätspakts überschreitet, soll dieser eine Rolle als Impulsgeber wahrnehmen.
 9. Im Falle einer Maßnahmenkonkurrenz soll eine geeignete Prioritätensetzung den effizienten Mitteleinsatz mit maximaler Wirkung für nachhaltige Mobilität sicherstellen. Push- und Pull-Maßnahmen sollen im Mobilitätspakt stets gemeinsam betrachtet werden, einschließlich finanzieller Instrumente.

B. Ziele für Pendlerinnen und Pendler, Arbeitgeber und die lokale Öffentlichkeit

- * Bewusstseinsentwicklung für eine neue Mobilitätskultur
 - * Ein verbessertes, nachhaltigeres Mobilitätsangebot (inkl. betrieblicher Angebote)
 - * Rückgang verkehrsbedingter Belastungen (Lärm, Schadstoffe, Stau)
 - * Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualitäten steigern
1. Der Modal Split (Aufteilung MIV/Umweltverbund) soll zugunsten des Umweltverbundes verändert werden.
 2. Der (Pkw-)Stellplatzbedarf soll reduziert werden.
 3. Der Trend steigender Kfz-Zulassungszahlen in der Region soll gebrochen werden.
 4. Die Nachfrage nach Jobrädern und Jobtickets soll gesteigert werden.
 5. Bestehende und neue Mobilitätsangebote sollen bekannter gemacht werden.
 6. Anzahl und Qualität der ÖPNV-Haltstellen sollen erhöht, Takte verdichtet werden.

7. Das Radwegenetz soll ausgebaut werden.
8. Zusätzliche Mobilitätsknoten sollen installiert werden, um Vernetzung und intermodale Mobilität zu fördern.
9. Die Zweisprachigkeit von Mobilitätsangeboten und Mobilitätsinformationen soll stärker berücksichtigt werden.
10. Die Digitalisierung soll genutzt werden, um verbesserte, durchgängige Informationsangebote bereitzustellen.
11. Home-Office und Co-Working-Spaces sollen zur Verkehrsvermeidung beitragen.
12. Im Rahmen von Verkehrsprojekten sollen Beiträge zu Flächenumnutzung und Entsiegelung geleistet werden, welche die Aufenthaltsqualität erhöhen.
13. Die Umverteilung von Straßenraum hin zum Umweltverbund soll berücksichtigt werden.
14. Planerische Ansätze für autoarme Quartiersentwicklung sollen berücksichtigt, neue Quartiere autoarm und verkehrsberuhigt geplant und entwickelt werden.
15. Förderprogramme im gesamten Bereich nachhaltige Mobilität sollen von den Partnern in Anspruch genommen werden.
16. Erhöhung der Verkehrssicherheit
17. Reduktion von Lärm / Schadstoffen / Stau

C. Ziele für die Partner des Mobilitätspakts

* Ein Forum zur gemeinsamen Entwicklung und Abstimmung von Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität in der Region Lahr

1. Als Basis für die Zusammenarbeit sollen die bestehenden Zuständigkeiten („Wer macht was?“) sowie bestehende Beschränkungen geklärt und erklärt werden.
2. Der Austausch über aktuelle Themen und Projekte der Partner im Bereich Mobilität soll dauerhafter Bestandteil der Zusammenarbeit sein.
3. Soweit erforderlich, soll externe Expertise mit einbezogen werden.
4. Bestehende Formate über den Mobilitätspakt hinaus sollen genutzt werden, um über das Format Mobilitätspakt zu kommunizieren und für die Themen zu sensibilisieren.
5. Ein guter Informationsfluss zu nicht unmittelbar beteiligten Akteuren soll sichergestellt werden. Dabei sollen auch die Gemeinderäte mit einbezogen, der Mehrwert des Formats vermittelt und die Möglichkeit zur Rückkopplung gegeben werden.
6. Die Partner sollen ihre Multiplikatorenrolle aktiv wahrnehmen.