

KURZBERICHT
Mobilitätskonzept
Rastatt

Auftraggeber:

Stadt Rastatt
Herrenstraße 15
76437 Rastatt

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, Februar 2023

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Rastatt
Auftraggeber	Stadt Rastatt
Auftrags-Nr.	C822099
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Verena Zeidler, Christoph Schulze
Erstellungsdatum	06.12.2022
zuletzt gespeichert	15.02.2023

Inhalt

1	Einführung	5
2	Bestandsaufnahme und -bewertung	7
2.1	Grundlagenanalyse	7
2.2	Öffentlichkeitsbeteiligung	13
2.3	Herausforderungen und Potenziale nach Verkehrsarten	13
2.3.1	ÖPNV	14
2.3.2	Kfz-Infrastruktur	14
2.3.3	Fahrrad-Infrastruktur	15
2.3.4	Fußverkehrs-Infrastruktur	16
2.3.5	Zusammenfassung	16
3	Zieldefinition	18
3.1	Zielsystem	18
3.2	Monitoring	19
4	Maßnahmen	22
4.1	Handlungsfelder	23
4.2	Bewertung	25
4.3	Kurzsteckbriefe der Maßnahmen	26
4.3.1	Handlungsfeld Integrierte Netzkonzeption für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr	26
4.3.2	Handlungsfeld Verkehrsraum wird Stadtraum	30
4.3.3	Handlungsfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV	33
4.3.4	Handlungsfeld Effiziente Steuerung an Hauptstraßen	36
4.3.5	Strategie für Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit	37
4.3.6	Strategie für Information und Mitbestimmung	39
5	Umsetzungskonzept	42
5.1	Priorisierung und zeitliche Umsetzbarkeit	42
5.2	Finanzielle Umsetzbarkeit	44
6	Zusammenfassung und Fazit	46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Priorisierung und zeitliche Umsetzbarkeit von Maßnahmen	43
Tabelle 2: Förderprogramme für Infrastrukturmaßnahmen	44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersicht Bearbeitungskonzept Mobilitätskonzept Rastatt	6
Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung zwischen 2009 und 2018 im Vergleich (Statistisches Bundesamt (Destatis) 2021, Statistisches Landesamt BW 2021, Feststellung des Gebietsstandes, Bevölkerungsfortschreibung, Volkszählung, Zensus)	7
Abbildung 3 Bevölkerungsprognose Stadt Rastatt (Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung Basis 2017)	8
Abbildung 4 Pkw-Dichte (Inkar: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat Regio Datenbank (Griechenland 2010))	9
Abbildung 5 Pkw-Dichte je 1000 Einwohner (Kraftfahrt-Bundesamt, Inkar: Kraftfahrt- Bundesamt, Eurostat Regio Datenbank (Griechenland 2010))	9
Abbildung 6 Pendlerverkehr in 2019 (Bundesagentur für Arbeit)	10
Abbildung 7 Pendlerkehr im Zeitverlauf (Bundesagentur für Arbeit)	10
Abbildung 8 Unfälle mit Verletzten im Zeitverlauf (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by-de/2.0)	11
Abbildung 9 Unfälle nach Schwere und beteiligten Verkehrsarten 2019 (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by- de/2.0)	12
Abbildung 10 Unfallbeteiligte nach Verkehrsarten (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by-de/2.0)	12
Abbildung 11: Zielsystem des Mobilitätskonzepts	19

1 Einführung

Die Stadt Rastatt ist mit ca. 50.000 Einwohnern eines der Mittelzentren in der Region Mittlerer Oberrhein. Die Einwohnerzahlen sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Durch die Lage in der Rheinebene zwischen den attraktiven Landschaftsräumen Elsass und Nordschwarzwald ist die Stadt Rastatt gleichzeitig touristisch attraktiv und ein Wirtschaftsstandort mit überregionaler Strahlkraft.

Die großräumigen Verkehrsverflechtungen an der Achse Mannheim/Heidelberg – Basel unterliegen Engpässen im Schienen- und Straßennetz, aber auch die kleinräumigen Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt Rastatts und auf Bundes- und Landesstraßen sind durch hohe Kfz-Belastungen geprägt. Konflikte im Straßenraum und Forderungen nach mehr innerstädtischer Aufenthaltsqualität nehmen zu. Ebenso möchte die Stadt Rastatt ihren Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr leisten.

Das Schlagwort „Mobilitätswende“ und die dazugehörige öffentliche Diskussion verändern den Blick auf Mobilitätsplanung und die Anforderungen, die Bürgerinnen und Bürger an ein Mobilitätssystem stellen. Die Ursachen für Konflikte um geeignete Maßnahmen gehen über einen Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Verkehrsarten hinaus: Die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen, unterschiedlichen Formen der Mobilität und gesellschaftlichen Entwicklungen wurden in der Verkehrsplanung lange vernachlässigt. Daher wurden seitens der Europäischen Union Impulse zur Wandlung von einer reinen Verkehrsentwicklungsplanung hin zu „Sustainable Urban Mobility Plans“ geschaffen. Diese integrierte Betrachtungsweise ist Grundlage für das Integrierte Mobilitätskonzept Rastatt. Durch einen partizipativen Prozess sollen konkrete Schritte für eine nachhaltige Transformation des Mobilitätssystems der Stadt Rastatt definiert werden.

Nachfolgende Abbildung 1 visualisiert die Umsetzung dieses Ansatzes in unserem Bearbeitungskonzept. Im Fokus stehen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen von heute sowie der Zukunft. Die in der Abbildung links dargestellte Grundlagenebene dient der Analyse der Bestandssituation sowie bestehender Teilkonzepte und die Maßnahmenebene auf der rechten Seite der Entwicklung von Handlungskonzepten und Maßnahmen. Zentraler Ansatz ist die Ausrichtung der Mobilitätsplanung an politisch und gesellschaftlich breit abgestimmten und messbaren Zielen. Die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosten und ihres Nutzens sind dabei genauso wichtig wie eine anschließende kontinuierliche Evaluation der Umsetzung.

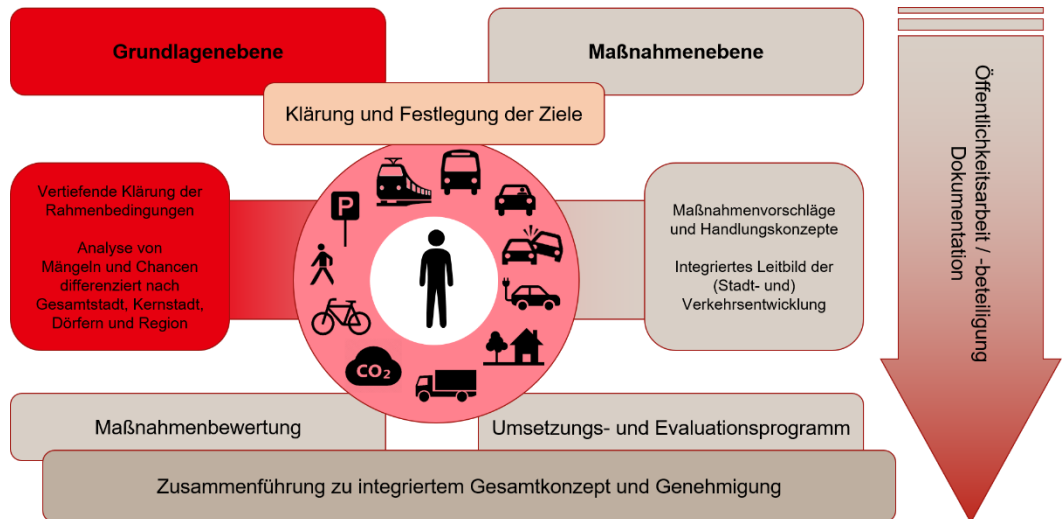


Abbildung 1 Übersicht Bearbeitungskonzept Mobilitätskonzept Rastatt

Die Stadt Rastatt hat in den letzten Jahren bereits eine Vernetzung unterschiedlicher Verwaltungseinheiten und Akteure erreicht, um das Verkehrssystem in der Region ganzheitlich weiterzuentwickeln. Im Januar 2020 wurde der dritte Mobilitätspakt des Landes Baden-Württemberg unter inhaltlicher Federführung der Stadt Rastatt unterzeichnet. Die zwölf unterzeichnenden Partner haben sich hiermit auf eine zunächst auf fünf Jahre angelegte Vereinbarung verständigt, Verbesserungen hin zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt und Region Rastatt zu erzielen. Der Mobilitätspakt zielt auf eine bessere regionale Abstimmung unterschiedlicher Akteure, um die Mobilitätswende umzusetzen. Das Integrierte Mobilitätskonzept entwickelt hingegen Ziele zur nachhaltigen Umgestaltung des Mobilitätssystems innerhalb Rastatts, entwickelt Maßnahmen und bewertet diese hinsichtlich der Umsetzbarkeit und der Wirkung. Durch den Bund und das Land Baden-Württemberg werden Kommunen, die ihre Verkehrssysteme nachhaltiger gestalten wollen, in verschiedenen Programmen unterstützt. Das Integrierte Mobilitätskonzept ist ebenfalls eine Grundlage für Förderanträge, da alle Maßnahmen aus fachlicher Sicht begründet und bewertet werden.

2 Bestandsaufnahme und -bewertung

In der Analysephase erfolgte eine Sichtung aller verfügbaren Daten zur Mobilität in Rastatt und eine Zusammenstellung zentraler Kennwerte zur Beschreibung des Ist-Zustandes und der zukünftigen Entwicklungen. Es wurden Begehungen der Infrastruktur vorgenommen und Unfalldaten analysiert. Zusammen mit den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden nach Verkehrsarten aufgeteilte Profile der Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Potenziale erarbeitet.

2.1 Grundlagenanalyse

Bevölkerungsentwicklung

Rastatt hat ein starkes und im Vergleich zu der Entwicklung in Baden-Württemberg und ganz Deutschland überproportionales Bevölkerungswachstum zu verzeichnen (siehe Abbildung 2). Dies spiegelt die positive wirtschaftliche Entwicklung wider. Auch die Prognose der Bevölkerungsvorausrechnung aus dem Jahr 2017 geht von einer weiter konstanten Bevölkerungszunahme bis 2035 aus, wobei sich die Wachstumsraten abflachen werden.

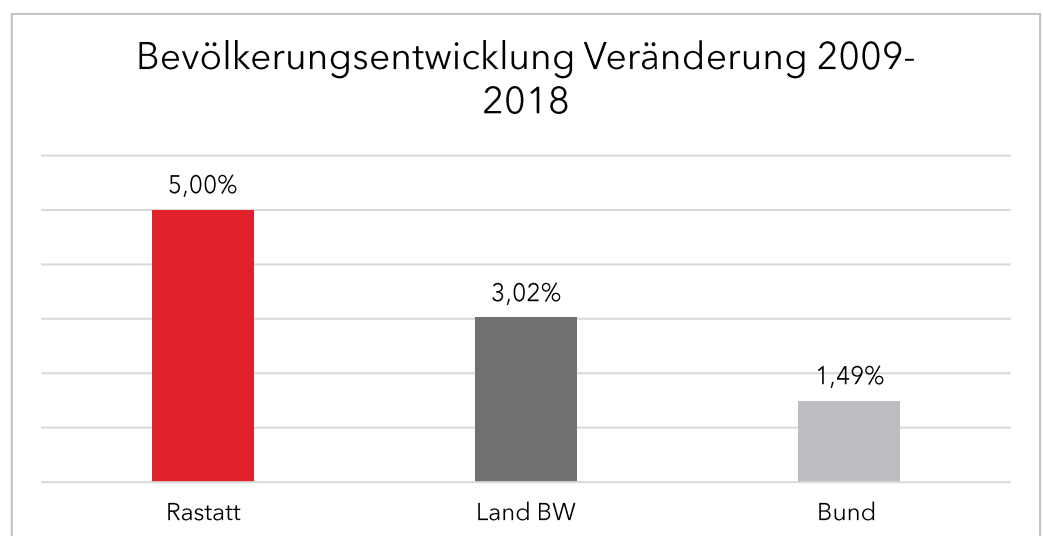


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung zwischen 2009 und 2018 im Vergleich (Statistisches Bundesamt (Destatis) 2021, Statistisches Landesamt BW 2021, Feststellung des Gebietsstandes, Bevölkerungsfortschreibung, Volkszählung, Zensus)

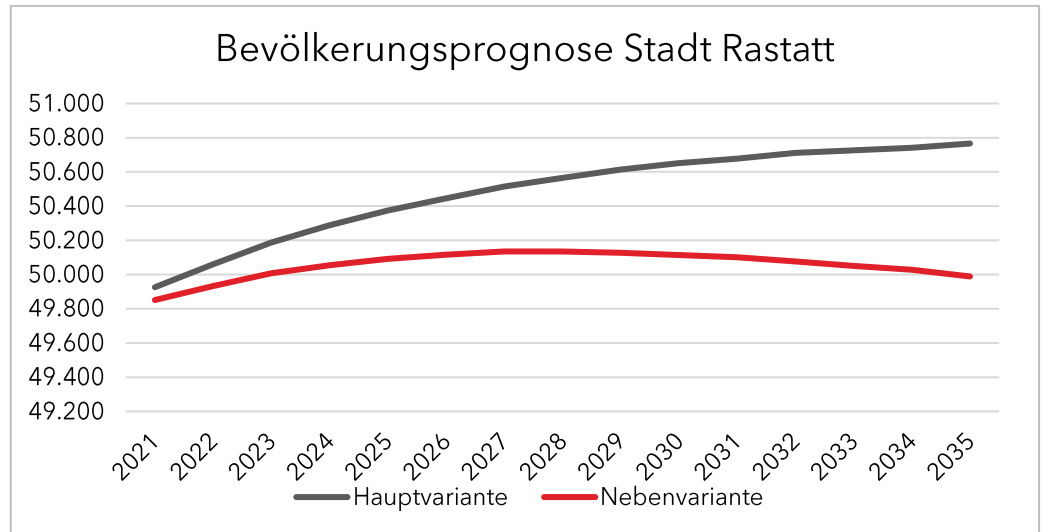


Abbildung 3 Bevölkerungsprognose Stadt Rastatt (Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung Basis 2017)

Kraftfahrzeugbestand im Vergleich

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands ist einerseits ein Indikator für die Pkw-Abhängigkeit bei der Mobilität, andererseits für die Kaufkraft der Bevölkerung. So ist in der Regel in Städten der Motorisierungsgrad niedriger als im gesamtdeutschen Durchschnitt, weil das Angebot im öffentlichen Nahverkehr besser und die täglichen Wege der Bevölkerung kürzer sind. In Rastatt ist der absolute Motorisierungsgrad angesichts der Stadtstruktur leicht überdurchschnittlich. Der Motorisierungsgrad ist einerseits niedriger als im Landkreis Rastatt, was deutlich den Unterschied zwischen der städtischen und der ländlichen Mobilitätsinfrastruktur zeigt. Andererseits liegt der Motorisierungsgrad höher als im Durchschnitt der städtischen Regionen und seit einigen Jahren auch über dem deutschen Durchschnitt. Die relative Zunahme der Motorisierung folgt dem allgemeinen Trend und liegt für den Zeitraum 2012-2020 etwas niedriger als in Baden-Württemberg, ist aber mit fast 9 % beachtlich hoch.

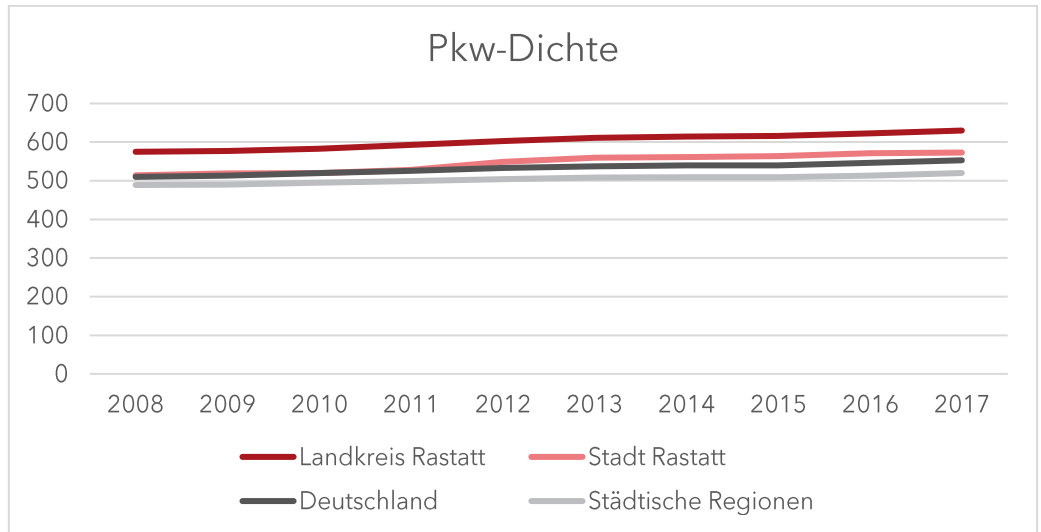


Abbildung 4 Pkw-Dichte (Inkar: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat Regio Datenbank (Griechenland 2010))

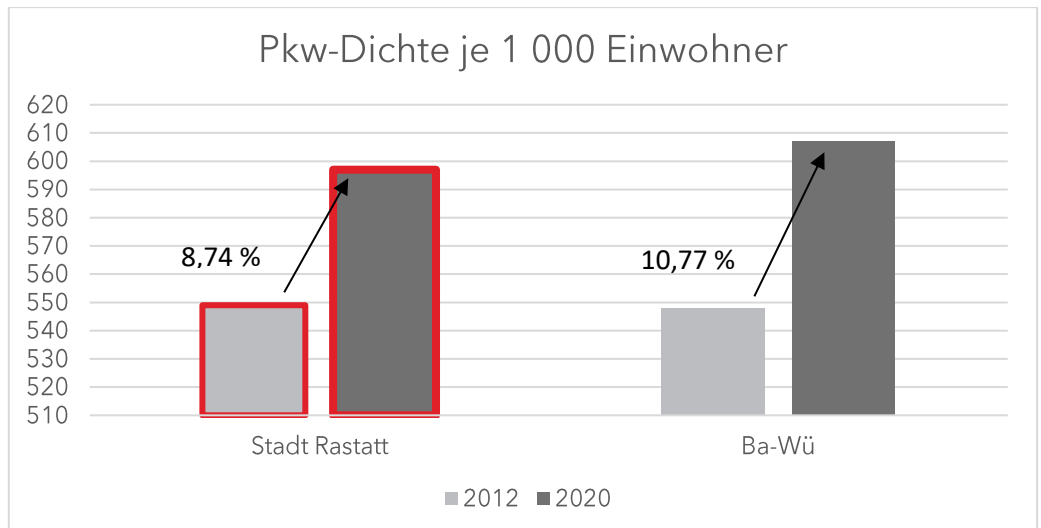


Abbildung 5 Pkw-Dichte je 1000 Einwohner (Kraftfahrt-Bundesamt, Inkar: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat Regio Datenbank (Griechenland 2010))

Pendlerverkehr der Stadt Rastatt

Die Funktion Rastatts als Wirtschaftsstandort der Region bewirkt auch ein hohes Pendler- und damit Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort betrug im Jahr 2019 31.536, während die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort bei 21.795 lag. Daraus ergibt sich eine höhere Zahl von Menschen, die zur Arbeit nach Rastatt einpendeln (22.154), als solchen, die in Rastatt wohnen und außerhalb der Stadt ihren Arbeitsort haben (12.425). Durch dieses sogenannte Pendlersaldo ist die Tagesbevölkerung, d.h. die Menschen, die in Rastatt tagsüber unterwegs sind, um 10.000 Menschen höher als die Wohnbevölkerung. Sowohl die Zahl der Ein- als auch der Auspendelnden wächst seit 2011 stetig. Dabei wachsen beide Zahlen stärker als die Bevölkerung. Zwischen 2011 und 2018 betrug die Zunahme jeweils ca. 20 %. Da sich

bislang kein Bruch in dieser Entwicklung abzeichnet, ist davon auszugehen, dass die Pendelnden zukünftig weiter zunehmen.

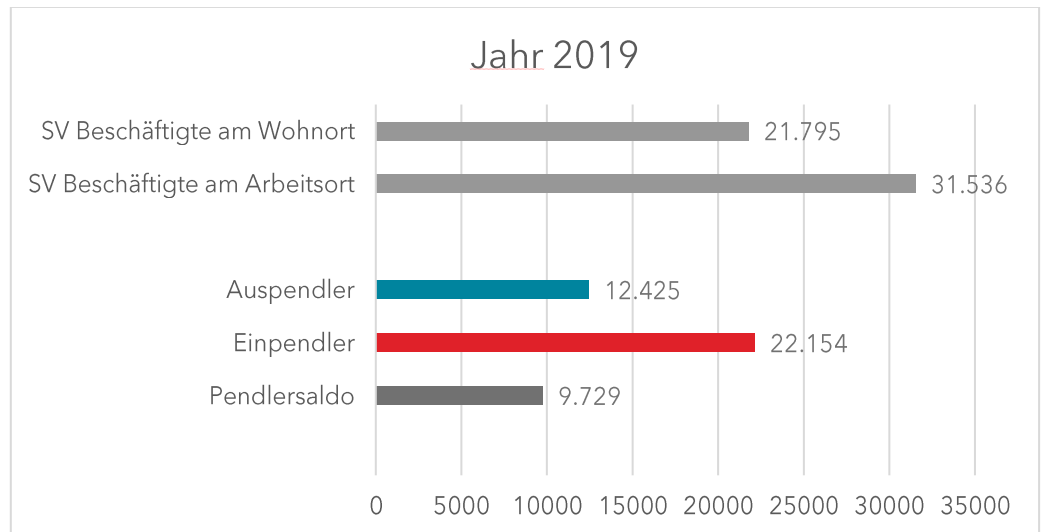


Abbildung 6 Pendlerverkehr in 2019 (Bundesagentur für Arbeit)

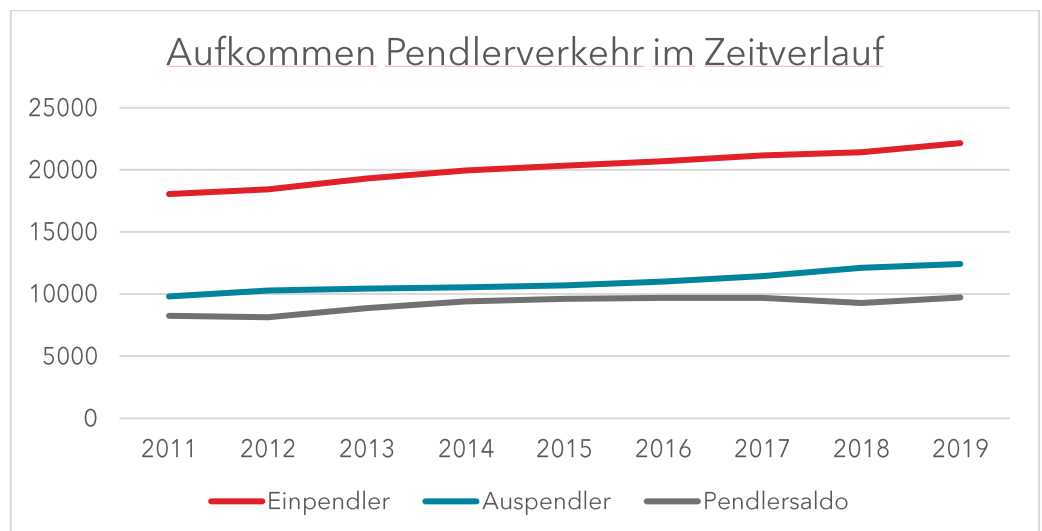


Abbildung 7 Pendlerverkehr im Zeitverlauf (Bundesagentur für Arbeit)

Verkehrsangebot

Eine detaillierte Beschreibung des Infrastrukturangebots für Mobilität in Rastatt ist der Langfassung des Mobilitätskonzepts zu entnehmen.

Unfallanalyse

Auf Basis des Unfallatlas (Statistische Ämter des Bundes und der Länder) und Angaben der Polizei wurde das Unfallgeschehen in Rastatt für die Jahre 2016-2019 analysiert. Aktuellere Daten standen zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht zur Verfügung. Der Unfallatlas enthält Daten zu allen Unfällen mit Personenschaden in den genannten Jahren. Neben dem Ort und der Schwere der Verletzung sind Informationen zu den beteiligten Verkehrsmitteln enthalten.

Die Analyse des Unfallaufkommens zeigt, dass in den untersuchten Jahren die Unfälle mit Getöteten insgesamt zugenommen haben (siehe Abbildung 8). Die Unfälle mit Schwerverletzten sind leicht gesunken, die Unfälle mit Leichtverletzten sowie die Unfälle insgesamt liegen nach zwischenzeitlicher Steigung wieder auf dem Niveau von 2016. Die Zahlen sind zwar vor dem Hintergrund eines gestiegenen Verkehrsaufkommens zu bewerten, trotzdem lässt sich festhalten, dass sich die Verkehrssicherheit in Rastatt in den betrachteten vier Jahren nicht verbessert hat.

Für das Jahr 2019 wurden alle Unfälle in Rastatt nach der Unfallschwere und den beteiligten Verkehrsmitteln ausgewertet (siehe Abbildung 9). Bei den Unfällen mit Leichtverletzten machen die Unfälle zwischen Pkw fast 50 % aus. Das folgt schon daraus, dass der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel ist. An zweiter Stelle stehen Unfälle zwischen Fahrrad und Pkw. Die anderen Kombinationen sind eher gleichmäßig gering vertreten. Im Gegensatz dazu machen bei den Unfällen mit Schwerverletzten neben den Unfällen zwischen Pkw Unfälle zwischen Pkw und Krafträdern einen großen Anteil aus. Bei den Unfällen mit Getöteten gab es zwei Unfälle Radfahrender.

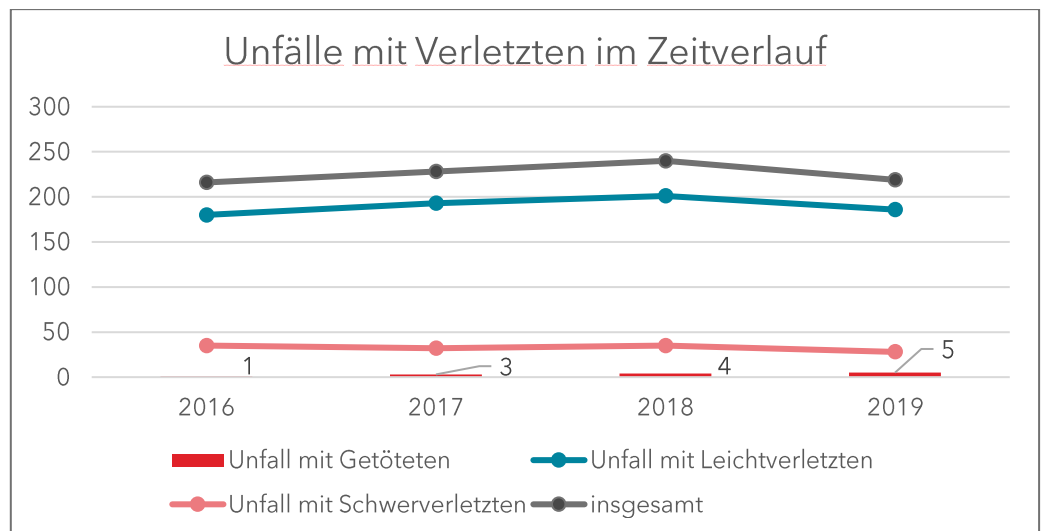


Abbildung 8 Unfälle mit Verletzten im Zeitverlauf (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by-de/2.0)

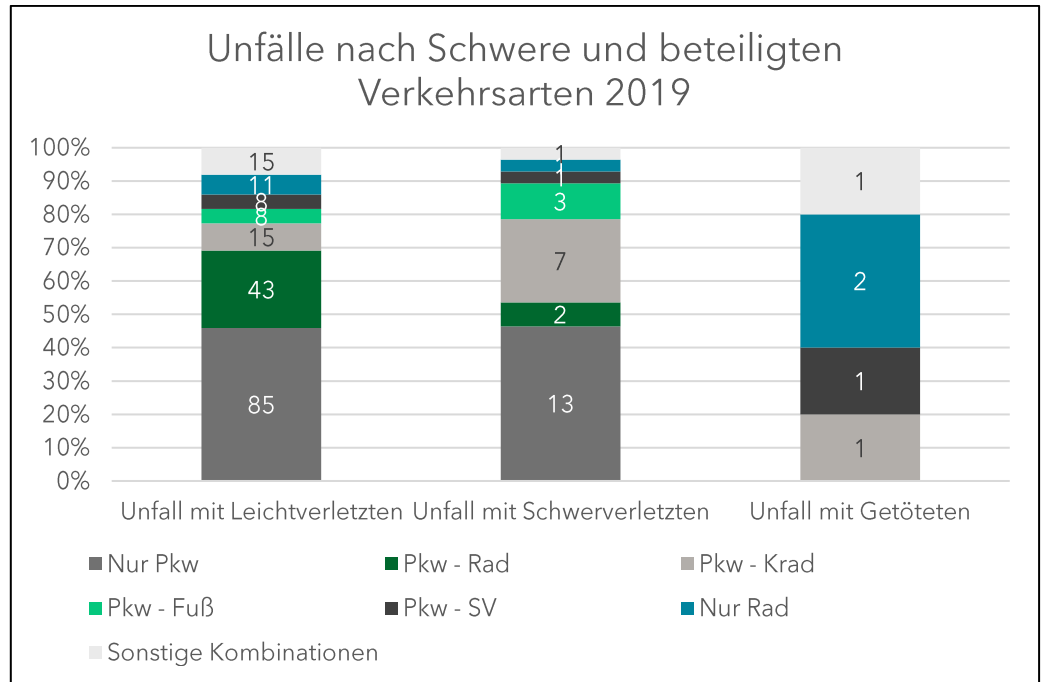


Abbildung 9 Unfälle nach Schwere und beteiligten Verkehrsarten 2019 (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by-de/2.0)

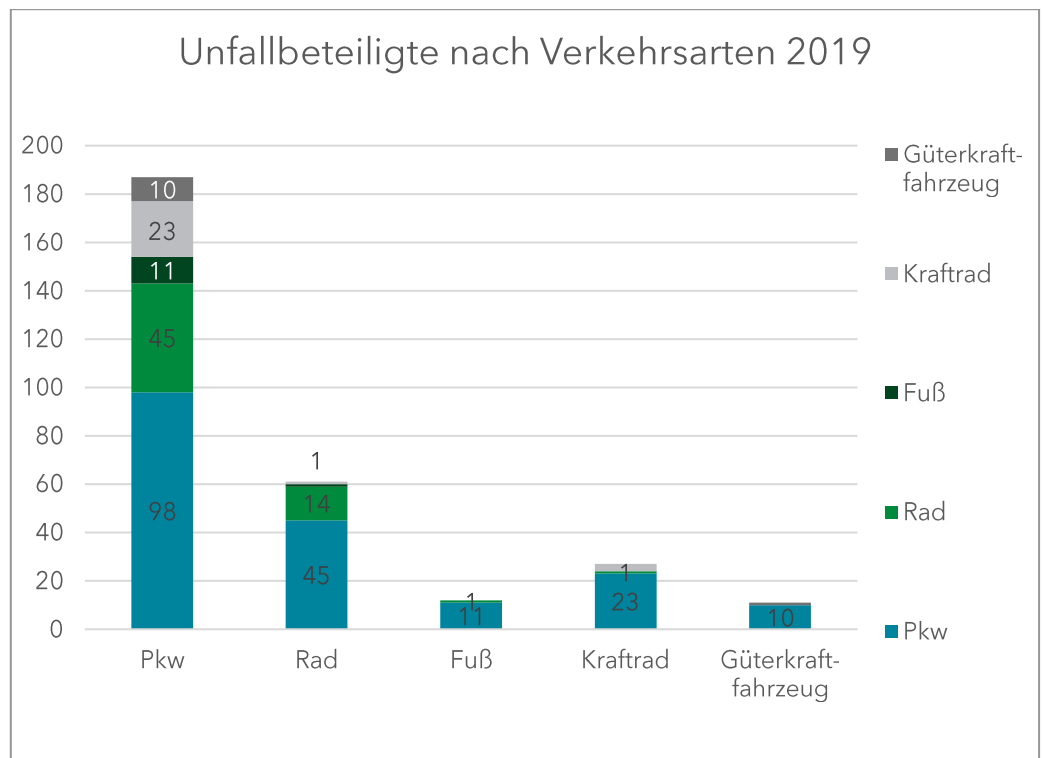


Abbildung 10 Unfallbeteiligte nach Verkehrsarten (Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland - Statistische Bundesämter / Datenlizenz: dl-by-de/2.0)

Betrachtet man die Unfallbeteiligungen nach den Verkehrsarten unabhängig von der Unfallschwere, lässt sich feststellen, dass bei ca. 30 % der Unfälle mit Pkw-Beteiligung ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Radverkehr) beteiligt sind. Der

Radverkehr ist mit 45 im Vergleich zu 11 Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung aber dominierend. Bei den Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung fällt zudem auf, dass die Anzahl von Unfällen nur mit anderen Radfahrenden und von Alleinunfällen mit 14 Unfällen relativ hoch ist. Zwischen Rad- und Fußverkehr gab es nur einen einzigen Unfall. Bei den Krafträdern und Güterkraftfahrzeugen sind die Unfallgegner bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls Pkw.

Eine detailliertere Auswertung der Unfalldaten mit räumlichem Bezug ist der Langfassung des Mobilitätskonzepts zu entnehmen.

2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung umfasste Online- und Präsenzformate. Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Planung der Beteiligungsformate mehrfach angepasst werden. Außerdem erfolgte eine Abstimmung mit dem Beteiligungskonzept des zeitgleich gestarteten Mobilitätspaktes für die Region Rastatt. So wurde die Onlinebeteiligung des Mobilitätspaktes, die durch das Unternehmen translake GmbH durchgeführt wurde, auch für das Mobilitätskonzept verwendet. Die Eingaben der Bürgerinnen und Bürger wurden aufbereitet und flossen in die Maßnahmenentwicklung ein. Weitere Beteiligungsformate waren der Mobilitätsbeirat, ein Infostand am Marktplatz und eine Beteiligungsradtour.

2.3 Herausforderungen und Potenziale nach Verkehrsarten

Betrachtet man die allgemeinen Entwicklungen in Rastatt (Pendlerverkehr, Motorisierungsgrad) lässt sich aus den Analyseergebnissen schlussfolgern, dass zentrale Entwicklungen den Klimaschutz- und Verkehrswendezielen entgegenlaufen.

- Die Bevölkerungszunahme geht bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten mit steigender Verkehrsleistung einher
- Der Pendlerverkehr nimmt kontinuierlich zu
- Der Motorisierungsgrad steigt weiterhin stark an

Die Ursache dieser Entwicklungen ist überwiegend übergeordneter Natur und die entsprechenden Entwicklungen finden ebenfalls auch Ebene des Landes und des Bundes statt.

Die Unfallanalyse zeigte außerdem, dass insbesondere im Fuß- und Radverkehr Defizite in der Verkehrssicherheit bestehen. Diese allgemein zu beobachtende Problematik zeigt sich auch in Rastatt. Die Ortsbegehung zeigte allerdings infrastrukturelle Mängel auf, die Unfälle begünstigen.

In Bezug auf die Infrastruktur werden Herausforderungen und Potenziale für die unterschiedlichen Verkehrsarten im Folgenden zusammengefasst.

2.3.1 ÖPNV

Rahmenbedingungen

- Gute Lage der Haltestellen
- ÖV-Netz vollständig
- In Schwachlastzeiten ÖPNV unattraktiv oder kein Angebot (nach 21 Uhr)
- Viele Arbeitsplätze im Schichtbetrieb mit Pendlerverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten (vor 6:00, 14:00-15:00, 22:00-23:00)

Herausforderungen

- Erhalt eines konkurrenzfähigen und flächendeckenden Busangebotes außerhalb des Schülerverkehrs (ab 16 Uhr)
- Schaffung eines ÖPNV-Angebots in allen Ortsteilen in den Abendstunden
- ÖPNV-Anbindung des Mercedes-Benz-Werkes und anderer großer Arbeitgeber konkurrenzfähig zum Pkw gestalten, insbesondere auf wichtigsten Relationen

Potenziale

- Attraktivierung der Verknüpfungen des innerstädtischen ÖPNV-Angebotes mit dem Regionalverkehr; insbesondere zu Schichtwechselzeiten des Mercedes-Benz-Werks
- Komplementäre Angebote (Carsharing, Bikesharing, Scooter-Sharing, ALT) werden bereits angeboten und erprobt
- Neue Bahnhofsgestaltung kann Attraktivität der Bahnnutzung in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln deutlich erhöhen

2.3.2 Kfz-Infrastruktur

Rahmenbedingungen

- Viele „Zwangspunkte“ durch Verlauf der Murg und Schieneninfrastruktur
- Hohe Dichte an Lichtsignalanlagen
- Hohe Schwerverkehrsanteile auf B3/B36 und L75, L77, L77a

Herausforderungen

- Reduzierung der negativen Auswirkungen, insbesondere der Trennwirkung, der B3 auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bei steigender Gesamtverkehrsnachfrage
- Ausgeprägte Belastungsspitzen des Straßennetzes durch Pendlerverkehre des Mercedes-Benz-Werks

- Viele Bundes- Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet, d.h. Planungshoheit liegt nicht bei der Kommune

Potenziale

- Erhalt der Leistungsfähigkeit durch übergeordnete Neubaumaßnahmen und damit einhergehende Neuordnung von Verkehrsbeziehungen; durch Umwidmung bisher übergeordneter Straßen in kommunale Baulast Verkehrsberuhigung in Teilen des Hauptstraßennetzes langfristig möglich (z.B. Rückbau der Badener Straße nach Fertigstellung der Querspange)
- Entlastung des Straßennetzes durch modale Verlagerung innerstädtischer Verkehre auf Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV
- Entlastung des Straßennetzes durch die modale Verlagerung von Pendlerverkehr auf den ÖPNV und Radverkehr

2.3.3 Fahrrad-Infrastruktur

Rahmenbedingungen

- Sehr gute Ausgangsbedingungen durch Stadtstruktur und Topographie
- Durch sehr hohe Kfz-Verkehrsstärken auf allen zentralen Verbindungen des Straßennetzes ist es sehr anspruchsvoll, ein attraktives Netz für den Radverkehr bereitzustellen
- Viele gute Netzelemente bereits vorhanden, aber auch viel mangelhafte Infrastruktur im Bestand
- Zunehmende Diversifizierung der Fahrradtypen bedingt höhere Ansprüche an die Infrastruktur

Herausforderungen

- Zwischen Rad- und Kfz-Verkehr gibt es an den Knotenpunkten und an Strecken mit zu schmalen Radverkehrsanlagen viel Konfliktpotenzial bzw. wenig Entflechtung. Dies betrifft weite Teile des Radverkehrsnetzes.
- Häufige Führung im Mischverkehr und auf schmalen Schutzstreifen ist für unsichere Radfahrende sehr unattraktiv und stellt ein großes Hemmnis für die Nutzung des Fahrrads bspw. auf dem Schulweg dar.
- Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr bergen, gerade falls die Radverkehrsnachfrage zunimmt, Konfliktpotenzial und sollten reduziert werden. Oft sind Lösungen für diese Streckenabschnitte nur aufwendig herzustellen, da die Verlegung des Radverkehrs auf die Straße ohne eigene Infrastruktur mit den hohen Kfz-Stärken unvereinbar ist.

Potenziale

- Teilweise sehr attraktive Verbindungen zwischen Ortsteilen

- Verbesserung der Sicherheit und Gewinnung neuer Nutzergruppen durch eigenständige Führungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entlang wichtiger Achsen für den Radverkehr
- Beschleunigung des und Attraktivierung Radverkehrs durch Überarbeitung der Signalisierung und durchgehende Führungen mit Aufstellflächen an Knotenpunkten möglich
- Durch die Elektrifizierung wird das Fahrrad für eine breitere Bevölkerungsschicht und für längere Wege attraktiv. Im Zusammenhang mit dem regionalen Radwegeausbau können auch längere Wege auf das Fahrrad verlagert werden.

2.3.4 Fußverkehrs-Infrastruktur

Rahmenbedingungen

- Sehr attraktive Fußwege-Infrastruktur in direkter Zentrumsnähe entlang der Murg und entlang diverser Grünzüge (z.B. Stadtpark)
- Hohe Trennwirkung bzw. geringe Querbarkeit des stark belasteten, klassifizierten Straßennetzes
- Gute Gestaltung der Fußgängerzone und des angrenzenden Straßenraums im Verlauf der Kaiserstraße

Herausforderungen

- Attraktivierung der Fußwege und Verbesserung der Querbarkeit entlang stark befahrener Straßen

Potenziale

- Einbindung der stadträumlich und landschaftlich attraktiven Fußwege entlang der Grünzüge in ein geschlossenes Fußverkehrsnetz
- Vereinfachung von Querungen und Verkürzung von Wartezeiten des Fußverkehrs an Knotenpunkten und Querungsstellen
- Verbesserung der Fußverkehrsführung insbesondere im Schülerverkehr

2.3.5 Zusammenfassung

Rastatt ist verkehrlich sehr gut in die gesamte Region angebunden, sowohl im Kfz-Verkehr als auch dem ÖPNV. Ausbaubedarf bei der Vernetzung in Region und benachbarte Kommunen besteht beim Radverkehr. Auf innerstädtischen Relationen spricht die Stadtstruktur zwar grundsätzlich für eine aktive Nahmobilität, die Infrastruktur begünstigt aktuell aber stark die Pkw-Nutzung:

- Viele Verbindungen werden durch Kfz- oder Schieneninfrastruktur mit unattraktiven Querungsmöglichkeiten zerschnitten.

- Die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs werden häufig über konkurrierende Nutzungen priorisiert, für den Rad- und Fußverkehr resultiert daraus oft eine geringe Qualität des Verkehrsangebots.
- Die Erschließung für den Kfz-Verkehr ist flächendeckend sehr gut.
- Einkaufsverkehre per Pkw werden durch das Verkehrssystem und die Stadtplanung (Zentralisierung der Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet ohne befriedigende Erschließung für Fuß- und Radverkehr) stark begünstigt.
- ÖPNV-Verbindungen für Pendelnde sind häufig aufgrund der Anschlussqualität nicht attraktiv.
- Im Freizeitverkehr bieten die Verkehrsmittel des Umweltverbunds oft keine Alternative zum Pkw, da es teilweise kein Angebot in den Tagesrandzeiten gibt:
 - Im ÖV gibt es nur eine geringe Angebotsqualität in Schwachlastzeiten oder keine Verbindungen; bspw. nach 20:00 auf Verbindungen in den Stadtteil Plittersdorf und in weiten Teilen der nördlichen und östlichen Kernstadt
 - Im Fuß- und Radverkehr stellen fehlende Beleuchtung und soziale Sicherheit nach Einbruch der Dunkelheit Hemmnisse dar.

Die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist zwar recht flächendeckend vorhanden, bietet aber nur auf wenigen Verbindungen gute Angebote für unsichere, schutzbedürftige und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende, bspw. Familien und Kinder. In den Ortsteilen gibt es im Allgemeinen keine „Rückfallebene“ (Carsharing, ÖV) im Fall von z.B. schlechtem Wetter, wenn man seine täglichen Wege hauptsächlich zu Fuß oder per Fahrrad zurücklegen möchte. Im Alltag auf den eigenen Pkw zu verzichten wird dadurch erschwert. Gleichzeitig stellen die starken Kfz-Belastungen auf den zentralen Achsen (B3/B36, aber auch im untergeordneten Netz) eine große Belastung für den Gesundheitsschutz (z.B. Lärm und Luftreinhaltung) der Rastatter Bevölkerung, den Klimaschutz und die Aufenthaltsqualität in Rastatt dar. Eine Angebotsverbesserung auf den kurzen bis mittleren Distanzen im Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV und die bessere Verknüpfung mit dem Regionalverkehr sind daher zentrale Anforderungen für die zukünftige Mobilitätsplanung. Aufgrund des begrenzten Straßenraums sind viele potenzielle Maßnahmen nur zulasten des Kfz-Verkehrs umsetzbar, d.h. der Wegfall von Parkplätzen oder eine Reduktion der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr an einzelnen Knotenpunkten ist notwendig, um eine sichere Führung für den Rad- und Fußverkehr herzustellen. Ohne die Umgestaltung der Infrastruktur ist eine weitere stetige Zunahme der Verkehrsbelastungen aufgrund des Wachstums der Stadt Rastatt allerdings unvermeidlich, was ebenfalls zu einer Zunahme des Flächenbedarfs führen wird.

3 Zieldefinition

3.1 Zielsystem

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den identifizierten Potenzialen wurden Ziele für das Mobilitätssystem in Rastatt entwickelt. Die Ziele sollen handlungsleitend sein und bilden damit die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung. Daher wurden die Ziele im Austausch mit dem Fachbeirat formuliert und durch den Gemeinderat beschlossen.

Grundsätzlich sollten Ziele SMART sein, das bedeutet spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch und terminiert. Gleichzeitig soll das Zielsystem alle Aspekte von Mobilität abbilden. Daher hat das Zielsystem mehrere Ebenen. Die einzelnen Ziele wurden drei Zielbereichen zugeordnet, nämlich Mensch, Stadt und Umwelt und Gesellschaft. Für diese drei Bereiche wurde jeweils eine Art „Vision“ formuliert, die gleichzeitig den Zielbereich erläutert.

Auf der Ebene „Mensch“ steht einerseits das individuelle Mobilitätsbedürfnis, dem das Ziel „Mobilitätssicherung“ entspricht. Andererseits bestehen auch individuelle Bedürfnisse an Diskriminierungsfreiheit und Kosten („Gerechte Infrastruktur und Mobilitätskosten“), eine gute Erreichbarkeit auch aufgrund der Stadtstruktur („Stadt der kurzen Wege“) und Sicherheit bzw. Wohlbefinden („Sichere Infrastruktur und positive Wahrnehmung“). Die zugehörige Vision lautet:

„Mobilität in Rastatt benachteiligt keine gesellschaftlichen Gruppen. Die Stadtstruktur begünstigt die Nutzung des Umweltverbunds. Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Stärken und Schwächen eingesetzt. Aktiv mobil zu sein fühlt sich sicher an und macht Freude.“

Auf Ebene der Stadt bestehen Interessen an einer guten Erreichbarkeit für die Wirtschaftsstandorte, aber auch die Notwendigkeit nachhaltiger Mobilitätslösungen durch die Wirtschaft für Belieferung, Kunden und die Angestellten („Nachhaltige Verkehrsangebote von und für die Wirtschaft“ und „Stadtverträgliche Pendlerverkehre“). Ebenfalls soll die Innenstadt attraktiv sein („Hohe Aufenthaltsqualität der Innenstadt“) und die kleinklimatischen Bedingungen möglichst an Extremwetterperioden angepasst sein („Ausgeglichenes Stadtklima“). Die Vision für den Bereich Stadt lautet daher:

„Die Stadt Rastatt ist durch eine hohe Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger sowie Geschäftstreibende gleichermaßen attraktiv und lebenswert.“

Auf Ebene der Umwelt und Gesellschaft allgemein bestehen die Ziele, die Emissionen von CO₂, Lärm und Luftschadstoffen zu senken („Niedrige CO₂-Emissionen“ und „Geringe Belastung durch Schadstoffe + Lärm“), Verkehrspolitik

partizipativer zu gestalten und Verkehrsraum auch als Begegnungsraum zu verstehen. Die entsprechende Vision lautet:

„Mobilität in Rastatt ist generationengerecht, schützt die Lebensgrundlagen und fördert sozialen Zusammenhalt.“

Eine integrierte Darstellung des Zielsystems zeigt Abbildung 11.

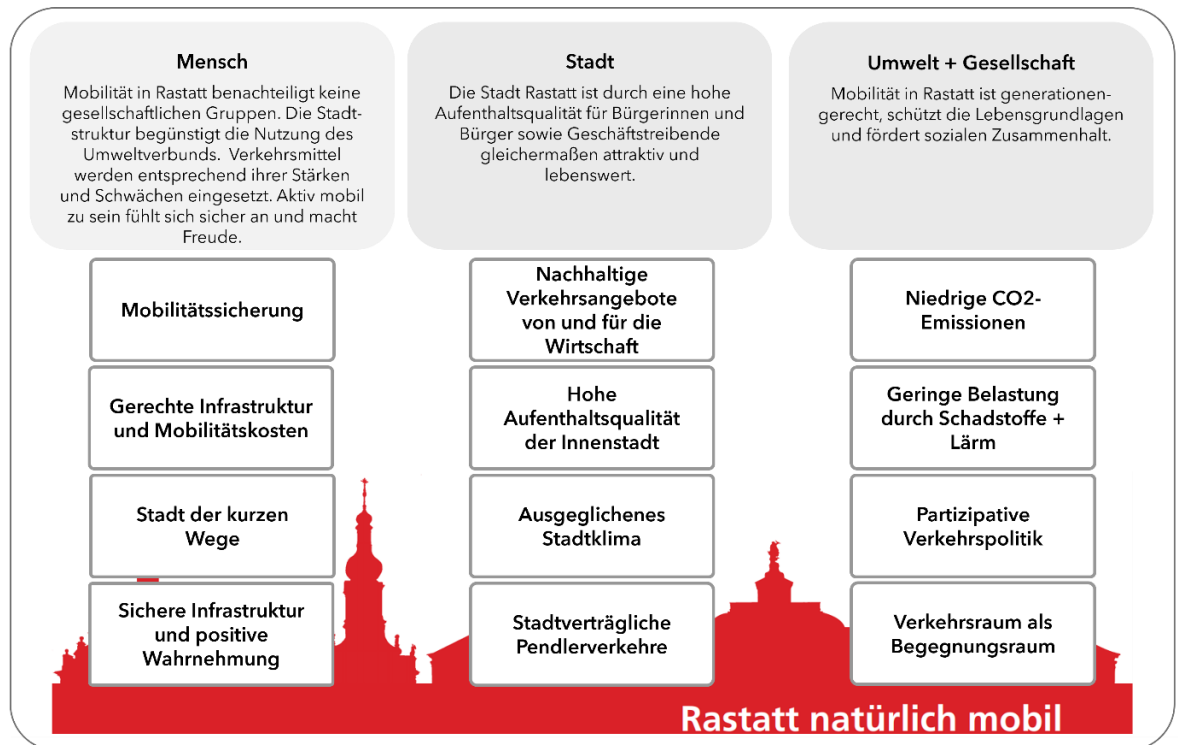


Abbildung 11: Zielsystem des Mobilitätskonzepts

3.2 Monitoring

Damit die Ziele messbar werden, müssen die breit formulierten Ziele konkretisiert und durch Indikatoren spezifiziert werden. Dabei muss ein Kompromiss gefunden werden zwischen dem Aufwand der Datenerhebung und -auswertung der Indikatoren und der Messung möglichst vieler Teilziele. Es wird daher empfohlen, drei Hauptindikatoren regelmäßig zu erheben und auszuwerten. Diese können ergänzt werden durch weitere Indikatoren je nach Verfügbarkeit der Daten.

Grundsätzlich eignet sich der Modal Split – d.h. die Aufteilung der Mobilität auf die verschiedenen Verkehrsmittel – zur Messung der Zielerreichung, da dieser in viele Zielbereiche hineinwirkt. Da der motorisierte Individualverkehr die größten Umweltwirkungen hat, einen sehr hohen Flächenverbrauch hat und die Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt, ist eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs der größte Einflussfaktor, um die formulierten Ziele zu erreichen. Der Modal Split hat außerdem den Vorteil,

dass er gut vergleichbar ist in der zeitlichen Entwicklung und im Vergleich mit anderen Städten. Der Modal Split wird über eine Mobilitätserhebung erfasst. Solche Daten liegen für Rastatt bisher nicht vor. Daher sieht das Mobilitätskonzept vor, eine Mobilitätsbefragung im Frühjahr 2023 durchzuführen. Eine frühere Erhebung während der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts war pandemiebedingt nicht möglich. Der konkrete Zielwert ist festzulegen, sobald entsprechende Ergebnisse vorliegen. Für eine grobe Orientierung können übergeordnete Ziele und Modal Split-Daten anderer Städte verwendet werden. Übergeordnete Ziele für den Modal Split wurden durch das Land Baden-Württemberg formuliert. Landesweit wird ein Modal-Split-Anteil der selbstaktiven Wege von 50 % angestrebt. Ebenfalls soll eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) erreicht werden.

Neben dem Modal-Split-Ziel sind weitere Indikatoren zu definieren. Ein weiteres sehr wichtiges Teilziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Da der Fuß- und Radverkehr stärker von Unfallfolgen betroffen ist als der motorisierte Verkehr, ist gerade aufgrund des Ziels dessen Anteile deutlich zu steigern die Sicherheit für diese Verkehrsarten gezielt zu verbessern. Dafür können einerseits die Unfallzahlen im Stadtgebiet mit Verletzten (ohne Unfälle auf der Autobahn) und/oder die Unfälle mit Beteiligung von selbstaktiven Verkehrsteilnehmenden ausgewertet werden. Ein Zielwert sollte allerdings nicht definiert werden, da das Ziel grundsätzlich die „Vision Zero“, also die Vermeidung jeglicher Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten sein muss. Dies ist bspw. in Schweden seit 1997 und mittlerweile auch in der VwV-StVO als übergeordnetes Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen festgeschrieben.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Zufriedenheit der Rastatterinnen und Rastatter mit dem Mobilitätssystem. Eine Abfrage dazu kann in die Mobilitätserhebung integriert werden. Zusammenfassend wird die Formulierung folgender Indikatoren empfohlen:

Zielwert 1: Modal Split

- ▶ Zielwert 2035:
 - ▶ motorisierter Individualverkehr < 35 %
 - ▶ ÖPV > 10 %
- ▶ Weitere mögliche Differenzierung:
 - ▶ Modal Split im Binnenverkehr
 - ▶ Modal Split nach Wegelänge
- ▶ Erhebung ca. alle 5 Jahre

Zielwert 2: Sicherheit

- ▶ Zielwert 2035: Reduktion
- ▶ Unfallzahlen im Stadtgebiet mit Verletzten (ohne Unfälle auf der Autobahn)

- Unfälle mit Beteiligung von selbstaktiven Verkehrsteilnehmenden im Stadtgebiet
- Erhebung: jährlich

Zielwert 3: Zufriedenheit

- Erhebung: alle 5 Jahre im Rahmen der Mobilitätsstudie
- Keine Ausgangsbasis abschätzbar
- Differenzierung:
 - Gesamtzufriedenheit Verkehrssystem
 - Steigerung der Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands

4 Maßnahmen

Die Maßnahmenentwicklung leitet sich von der Zielsetzung ab. Im Vordergrund der Maßnahmenentwicklung steht daher die Aufgabe, eine Verlagerung des Modal Splits zum Umweltverbund zu erreichen und damit auch die Einhaltung der Klimaziele zu ermöglichen. Gleichzeitig sollen die Anforderungen der Bevölkerung in Bezug auf Sicherheit, Aufenthaltsqualität, sozialen Ausgleich und Umweltwirkungen stärker berücksichtigt werden. Gerade in Bezug auf Infrastrukturmaßnahmen treten dabei auch Zielkonflikte auf. Maßnahmen stellen also immer Kompromisse zwischen unterschiedlichen Zielen oder auch den Bedürfnissen verschiedener Verkehrsarten dar. Die Herstellung geeigneter Infrastruktur für den Rad- oder Fußverkehr ist z.B. häufig nur zu Lasten von Flächen für den ruhenden Verkehr möglich. Zur Unterstützung bei diesem Interessensausgleich wurden Vorrangnetze für alle Verkehrsarten entwickelt. Mit Bezug auf die Vorrangnetze wurden Maßnahmen entwickelt, die zu einer gleichwertigen Berücksichtigung aller Verkehrsarten führen sollen. Da es sich bei dem integrierten Mobilitätskonzept um einen strategischen Rahmenplan handelt, sind diese Maßnahmen übergeordneter Natur und formulieren Entwicklungsrichtungen. Daraus werden im Rahmen der Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzepts konkrete Maßnahmenplanungen abgeleitet. Die Maßnahmenpläne für den Fuß- und Radverkehr und die konkreten Beispiele, die in den Maßnahmensteckbriefen (siehe Anhang) genannt werden, geben erste fachliche Empfehlungen für solche konkreteren Planungen.

Die durch übergeordnete Ebenen festgelegten Rahmenbedingungen, die teilweise großen Einfluss auf Planungsprozesse und Finanzierung haben, unterliegen einem ständigen Wandel. Es ist bspw. zu erwarten, dass sich die Regelwerke und das Verkehrsrecht in den kommenden Jahren weiter verändern werden, sodass sich der Handlungsspielraum der Kommunen verbessert. Das Mobilitätskonzept und die daraus abgeleiteten Planungen soll als lebendes Dokument an solche Entwicklungen fortlaufend angepasst werden. Einen Ausblick auf zu erwartende Änderungen des Regelwerks geben die 2022 veröffentlichten „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E KLIMA). Die darin aufgeführten Hinweise, bspw. zu aktualisierten Infrastrukturanforderungen für den Fuß- und Radverkehr, werden durch die Stadt Rastatt bei der Maßnahmenumsetzung berücksichtigt.

Es wurden außerdem folgende Planungsgrundsätze abgestimmt, die bei der Umsetzung aller Maßnahmen durch die Verwaltung berücksichtigt werden:

- Gleichberechtigte Betrachtung aller Verkehrsarten: Die jahrzehntelange Ausrichtung der Infrastrukturplanung auf Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zulasten besonders des Fuß- und Radverkehrs muss hin zu einer ausgewogenen Planung für alle Verkehrsarten, unter Berücksichtigung weiterer Aspekte wie Aufenthaltsqualität und Gesundheitsschutz, weiterentwickelt werden. Die Umsetzung dessen wird auch bedeuten, dass für den Kfz-Verkehr die Verkehrsqualität punktuell abnimmt. Die Betrachtung dieser Änderungen der Verkehrsqualität erfolgt nicht vor dem Hintergrund der zusätzlichen Verlustzeiten, sondern unter Berücksichtigung,

ob die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr grundsätzlich noch gegeben ist (QSV D). Bei der Beurteilung der Verkehrsqualität werden die Empfehlungen der E KLIMA, insbesondere zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, beachtet.

- **Sicherheit vor Leistungsfähigkeit:** Dieser Grundsatz entspricht der gesetzlichen Festsetzung der Vision Zero als oberstes Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen in der VwV-StVO. In Rastatt wird die Priorisierung der Verkehrssicherheit zukünftig konsequent umgesetzt. Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, werden nicht aufgrund von Leistungsfähigkeitseinbußen oder dem Entfall von Parkständen verworfen. Dabei gilt jede Maßnahme als förderlich für die Verkehrssicherheit, die im Rahmen eines Sicherheitsaudits empfohlen wurde, die dazu beiträgt, regelwerkskonforme Infrastruktur herzustellen oder deren Wirksamkeit in Forschungsberichten nachgewiesen wurde. Dies gilt insbesondere an Knotenpunkten und Strecken mit Unfallaufkommen.
- **Nachhaltige Siedlungsentwicklung:** Um neue Wohnviertel von Anfang an auf nachhaltige Mobilität auszurichten und damit die Verkehrszunahme zu begrenzen, werden bei der Planung neuer Quartiere die Umsetzbarkeit autoarmer Wohnkonzepte grundsätzlich betrachtet und die Möglichkeiten der Landesbauordnung zur Reduktion privater Stellplätze genutzt. Eine Reduktion von Stellplätzen erfolgt insbesondere im öffentlichen Straßenraum, um die Verkehrssicherheit in Wohnstraßen zu verbessern und eine verstärkte Begrünung zu ermöglichen. Für die Bereitstellung von Parkraum für Mehrfamilienhäuser werden flexible Konzepte, analog zu Quartiersgaragen mit einer Vermietung von Stellplätzen und gleichzeitiger Bereitstellung von Sharing-Angeboten, geprüft.
- **Kosteneffiziente Planung von Infrastruktur:** Die Bewertung der Kosteneffizienz neuer Maßnahmen erfolgt im Vergleich mit der Planungspraxis und wiederkehrenden Maßnahmen im Bestand. Um neue Maßnahmen zu finanzieren, werden auch Einsparpotenziale bei Maßnahmen der täglichen Planungspraxis geprüft (bspw. bei der Neuerschließung von Quartieren durch autoarme Entwürfe des Straßenraums).

Minimierung der Neuversiegelung und Ausweiten von Begrünung: Besonders im bestehenden Straßenraum sollen Umgestaltungsmaßnahmen nicht zulasten von Grünflächen gehen. Im Gegenteil wird angestrebt, durch Umgestaltungen des Straßenraums auch Platz für Begrünung und Entsiegelung zu schaffen, um Klimaanpassungsmaßnahmen umsetzen zu können.

4.1 Handlungsfelder

Aufbauend auf Bestandsanalyse und Zieldefinition erfolgte die Erarbeitung von Maßnahmen. Um diese zu strukturieren, wurden sechs Handlungsfelder definiert. Diese sind:

- **Integrierte Netzkonzeption für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr:** Die Mobilitätsplanung in Rastatt erfolgte in den letzten Jahrzehnten, so wie fast überall in Deutschland, autoorientiert. Durch eine gleichwertige Betrachtung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV auf allen Ebenen der Planung soll eine integrierte Planungsweise verankert werden. Zu diesem Zweck wurden Vorrangnetze für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr entwickelt. Defizite für den Fuß- und Radverkehr im Bestand sind nach und nach zu beseitigen. Zentrale Maßnahmen dafür wurden im Maßnahmenplan für den Fuß- und Radverkehr aufgezeigt. Neun übergeordnete Maßnahmen fassen den Handlungsbedarf in dem Handlungsfeld zusammen.
- **Verkehrsraum wird Stadtraum:** Rastatt hat als ehemalige barocke Residenzstadt eine attraktive Innenstadt und viele touristische Sehenswürdigkeiten. Die hohen Kfz-Belastungen stehen dem damit verbundenen Anspruch an eine hohe Aufenthaltsqualität entgegen. Die Verkehrsberuhigung besonders im innerstädtischen Bereich war daher ein zentrales Thema während der Zielentwicklung. Die sieben Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zeigen unterschiedliche Aspekte und Handlungsbedarfe zur Verkehrsberuhigung und nachhaltigeren Nutzung von Verkehrsraum auf.
- **Flexible Multimodalität und starker ÖPNV:** Rastatt verfügt über eine sehr gute Anbindung an den regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr, und damit über ein hohes Potenzial, den Umweltverbund zu stärken. Dafür ist eine gute Abstimmung des lokalen Nahverkehrs und eine konsequente Förderung intermodaler Angebote notwendig. Die acht Maßnahmen des Handlungsfelds behandeln alle Aspekte von ÖPNV, Multi- und Intermodalität zur Herstellung eines vollwertigen alternativen Angebots zum privaten Auto.
- **Effiziente Steuerung an Hauptstraßen:** Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in Rastatt ist die effiziente Abwicklung des Verkehrs ebenfalls ein relevantes Handlungsfeld. Rastatt verfügt in Relation zur Stadtgröße über vergleichsweise viele Ampelanlagen. Mit Bezug zu den Zielen und den Maßnahmen der anderen Handlungsfelder entstehen neue Anforderungen an die Signalsteuerung über die Optimierung für den Kfz-Verkehr hinaus. Die vier Maßnahmen haben den Erhalt der Leistungsfähigkeit für den notwendigen Verkehr, insbesondere den Wirtschaftsverkehr, und eine Verbesserung der Verkehrssteuerung für den Umweltverbund zum Ziel.
- **Strategie für Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit:** Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Voraussetzung für eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs und ein wichtiges Ziel für das integrierte Mobilitätskonzept an sich. Eine konsequente Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit ist ebenso wichtig. Beides erfordert Umgestaltungen der Infrastruktur und damit eine kontinuierliche Planung entsprechender Maßnahmen. Die sechs Maßnahmen des Handlungsfelds zeigen unterschiedliche Teilaspekte davon auf.










- **Strategie für Information und Mitbestimmung:** Eine gute Kommunikation, die Akzeptanz der Maßnahmen herstellt und eine Einflussnahme der Bevölkerung auf die Umsetzung ermöglicht, ist zentral für den Erfolg der Mobilitätswende. Die fünf Maßnahmen des Handlungsfelds machen konkrete Vorschläge für den Ausbau der bestehenden Angebote zu Information und Beteiligung.

4.2 Bewertung

Alle Maßnahmen werden hinsichtlich der zeitlichen Umsetzbarkeit und des finanziellen Aufwands bewertet. Da es sich bei den Maßnahmen um strategische Maßnahmen handelt, die grundsätzlich keinen konkreten örtlichen Bezug aufweisen, erfolgt keine Priorisierung auf der Ebene der allgemeinen Maßnahmen. Wurden den Maßnahmen verortete Beispiele zugeordnet, so erfolgte eine Priorisierung für diese Beispielmaßnahmen. Im Umsetzungskonzept sind weitere Hinweise zur Priorisierung enthalten (siehe Kapitel 5).

Zeithorizont

Maßnahmen können aufgrund von Rahmenbedingungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten begonnen werden. Dies kann durch die technische Entwicklung oder bereits vorhandene Planungen beeinflusst werden. Außerdem variiert der zeitliche Aufwand von Maßnahmen, Umsetzungserfolge sind zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu erwarten. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist eine Einteilung in kurz- bis langfristige Zeithorizonte vorgenommen.

-    kurzfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung (1-3 Jahre)
-    mittelfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung (3-9 Jahre)
-    langfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung (> 9 Jahre)

Kosten

Die Kostenkategorie zeigt den finanziellen Aufwand aller Maßnahmen, unter der Annahme einer umfangreichen Umsetzung, im Vergleich untereinander auf. Die geschätzten anfallenden Kosten sind Kosten, die für die Stadt Rastatt anfallen. Es ist immer eine schrittweise Umsetzung oder Implementierung der Maßnahme möglich, wodurch die Kosten geringer ausfallen können. Daher ist die Kostenkategorie als Richtwert zu verstehen. Die Einteilung erfolgt in fünf Kategorien, sehr niedrige bis sehr hohe Kosten.

- € € € € € sehr niedrige Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € niedrige Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € mittlere Kosten der Maßnahmenumsetzung
- € € € € € hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung

- € € € € € sehr hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung

Priorität

Besonders hoch zu priorisierende Maßnahmen werden in den Steckbriefen mit einem schwarzen Punkt gekennzeichnet. Dabei ist anzumerken, dass alle hier aufgeführten Maßnahmen ein wichtiger Bestandteil zur Zielerreichung sind. Im Prozess der Maßnahmenentwicklung sind Maßnahmen, die nicht zur Zielerreichung beitragen, entfallen. Eine Priorisierung kann sich aus den folgenden Gründen ergeben:

- Die Maßnahme stellt eine Voraussetzung für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen dar;
- Die Maßnahme hat eine hohe Relevanz für die Verkehrssicherheit;
- Die Maßnahme ist wirksam und dabei kurzfristig und kostengünstig umsetzbar;
- Die Maßnahme hat eine sehr hohe Relevanz und ist maßgeblich durch die Stadt Rastatt umsetzbar.

4.3 Kurzsteckbriefe der Maßnahmen

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Form von Kurzsteckbriefen vorgestellt. Darin enthalten ist eine kompakte Beschreibung der Zielrichtung und der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie eine Auflistung von Orten, an denen eine Umsetzung empfohlen wird. Ergänzt werden die Kurzsteckbriefe um eine kategorisierte Einschätzung der Kosten und des Zeithorizonts zur Umsetzung.

Für weiterführende Detailinformationen zu den Maßnahmen und zu bestehenden Fördermöglichkeiten befinden sich in Anlage 1 des Mobilitätskonzepts ausführliche Steckbriefe in Langform.

4.3.1 Handlungsfeld Integrierte Netzkonzeption für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr

Jedes Verkehrsmittel erfordert eine spezifische Netzplanung, die die jeweiligen Besonderheiten berücksichtigt. In der Vergangenheit wurde die Netzplanung für den Fuß- und Radverkehr tendenziell vernachlässigt. Da immer gegenseitige Nutzungskonkurrenzen bestehen, ist eine integrierte Konzeption der Netze für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr notwendig, um einen langfristigen Interessenausgleich zu schaffen. Dabei ist auch die Schulwegekonzeption ein wichtiges Element. Diese Netzplanung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgenommen und Vorrangnetze für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr definiert (siehe Anhang 2). Diese dienen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass die Vorrangnetze andere Verkehrsarten nicht ausschließen und nicht bedeuten sollen, dass die Bedürfnisse der jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden ignoriert werden können. Sie definieren lediglich die jeweiligen Haupttrouten und sollen damit dazu beitragen, Interessenkonflikte zu lösen (bspw. bei der Abwägung zwischen Aspekten der

Leistungsfähigkeit und der Attraktivität für den nicht-motorisierten Verkehr). Eine Bereitstellung angemessener Infrastruktur für die entsprechenden Verkehrsarten ist aber aus Sicherheitsgründen notwendig. Die Herstellung regelwerkskonformer Infrastruktur ist daher gegenüber einer Erhöhung von Verlustzeiten für eine andere Verkehrsart zu priorisieren (beispielsweise ist die Einrichtung einer fehlenden Radverkehrsführung am Knotenpunkt umzusetzen, auch wenn sie zu einer geringeren Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr führt). Die Vorrangnetze bilden außerdem die Grundlage für die Beschilderung und Priorisierung von Maßnahmen und dienen der Außenkommunikation. Im Falle von umfassenden Infrastrukturmaßnahmen oder veränderten Ansprüchen sind diese zukünftig anzupassen und fortzuschreiben. Aufgrund der unterschiedlichen Infrastrukturstandards zwischen den Verkehrsarten sollen die Vorrangnetze folgende verschiedene Funktionen erfüllen:

Vorrangnetz Kfz:

- Bündelung der Verkehrsbelastung
- Bedingungen für den Busverkehr verbessern

Vorrangnetz Rad:

- Definition und Schließen von Netzlücken zur durchgängigen Bereitstellung einer adäquaten Fahrradinfrastruktur
- Herstellung eines verlässlichen Standards zur ganzjährigen Nutzbarkeit (Beleuchtung, Wetterfestigkeit, ...)
- Intuitive Routenführung

Vorrangnetz Fuß:

- Erste Netzgrundlage für systematische Förderung des Fußverkehrs schaffen
- Infrastrukturverbesserung auf wichtigen Verbindungen
- Grundlage für Beschilderung

Diese Entwicklungsziele sollten durch die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden.

1 Themenfeld Integrierte Netzkonzeption für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr

1.1 Ausbau von schmalen Gehwegen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Durch sichere und ansprechende Gehwege soll die energie- und flächeneffizienteste Fortbewegungsart zu Fuß gehen gestärkt werden. Im Rahmen von Komplexmaßnahmen ist daher der Ausbau untermaßiger Gehwege umzusetzen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> den Ausbau auf mindestens 2,50m Breite die Berücksichtigung der Barrierefreiheit. 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bahnhofsstraße / Kapellenstraße Rheinauer Ring im Umfeld Gustav-Heinemann-Schule 	

1.2 Einrichtung von Fahrradstraßen




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Schaffung alternativer Fahrradrouten abseits von Kfz-Hauptstraßen macht das Fahrradfahren attraktiver.</p> <p>Eigenschaften von Fahrradstraßen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> im Allgemeinen dem Radverkehr vorbehalten Nebeneinanderfahren ist ausdrücklich erlaubt Kfz nur zulässig, wenn durch Zusatzzeichen erlaubt Allgemeine Höchstgeschwindigkeit 30 km/h 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ötigheimer Weg Ludwig-Wilhelm-Straße Am Schlossplatz Zeughausstraße und Steinmauerner Straße Gartenstraße Forellenstraße Waldstraße Münchfeldstraße Sternfeldstraße Bastgartenstraße Lindenallee 	

1.3 Einrichtung und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur an Strecken




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Für die sichere und komfortable Nutzung des Vorrangnetzes Rad müssen auch Haupt- und Sammelstraßen des Kfz-Verkehrs mit qualitativ hochwertigen, sicheren Radverkehrsanlagen ausgestattet sein.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Markieren von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mit Regelmaßen Einrichten von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> An der Ludwigsfeste Plittersdorfer Straße Karlsruher Straße Richard-Wagner-Ring Friedrich-Ebert-Straße Karlstraße (Ludwigstraße bis Lützowerstraße) Karlstraße (Franzbrücke bis Ludwigstraße) Ruhrstraße Berliner Ring Rauentaler Straße 	

1 Themenfeld Integrierte Netzkonzeption für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr




1.4 Fuß- und radverkehrsfreundlicher Umbau von Knotenpunkten

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Durch eine bessere Berücksichtigung an Knotenpunkten sollen der Rad- und der Fußverkehr attraktiver werden.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Radaufstellstreifen und vorgezogene Haltelinien ➤ Ausreichende Aufstellflächen (auch für Lastenräder) ➤ Verbesserte Signalisierung / verkürzte Wartezeiten ➤ Veränderung von Knotenpunktsgeometrien 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Herrenstraße - Kapellenstraße ➤ Plittersdorfer Straße - Richard-Wagner-Ring ➤ An der Ludwigsfeste - Lyzeumstraße ➤ Querung B3 an der Ostmarkstraße / Zum Rohngraben ➤ Kreuzung Rödernweg / Richard-Wagner-Ring ➤ Kreuzung Rödernweg / Baldenaustraße ➤ Friedrichring / Zur Friedrichsfeste 		




1.5 Einrichtung bzw. Ergänzung der Wegweisungsbeschilderung für den Fuß- und Radverkehr

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Beschilderung soll im Zuge der Netzentwicklung angepasst werden.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung zentraler Orte auch für den Fußverkehr ➤ Ergänzung von Zielen im Radverkehr 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung Fußroute Bahnhof - Innenstadt ➤ Beschilderung großer Wirtschaftsstandorte ➤ Beschilderung Radverbindung zwischen Kernstadt und Plittersdorf ➤ Beschilderung Radverbindung Richtung Münchfeld / Iffezheim 	

1.6 Neu- und Ausbau von Fuß- und Radwegen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Um die Nahmobilität zu fördern, sind direkte und widerstandsarme Verbindungen unerlässlich. Dabei gibt es punktuell noch Ausbaubedarf.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Netzorientierte, systematische Konzeption ➤ Schließen von Lücken im Netz (innerorts) ➤ Gezielte Netzerweiterung (außerorts) 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wintersdorf - MB-Werk: Neubau Fuß- und Radweg ➤ Rohrer Steg: Kurzfristig gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr ➤ Berliner Ring: Kurzfristig gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr in Unterführung 		

1.7 Anpassung Schulwegpläne und Einrichtungen von Hol- und Bring-Zonen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Mit Hilfe von Schulwegeplänen lässt sich die Verkehrssicherheit der Kinder verbessern und Hol- & Bringverkehr verringern. Unvermeidbare Verkehre sollen mit Hilfe von Hol- & Bring-Zonen sicherer abgewickelt werden.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hans-Thoma-Schule / Josef-Durler-Schule ➤ Hans-Jakob-Schule / Pestalozzischule / Ludwig-Wilhelm-Gymnasium 	

1 Themenfeld Integrierte Netzkonzeption für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr

1.8 Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs senken und Bündelung auf Vorrangnetz

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Hohe zulässige Geschwindigkeiten in Städten haben negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und steigern die Emissionen. Darüber hinaus ergeben sich bei einer Geschwindigkeitsreduktion neue verkehrliche und städtebauliche Möglichkeiten. Entlang nicht-klassifizierter Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte daher die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden. Gegebenenfalls ist eine bauliche Umgestaltung notwendig, um eine Akzeptanz der Geschwindigkeitsanordnung zu erreichen.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ An der Ludwigsfeste ➤ Rheinauer Ring ➤ Friedrichring / Plittersdorfer Straße ➤ Niederwaldstraße ➤ Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen an Ortseingängen 	

1.9 Schaffung von Ladeinfrastruktur für Kfz- und Radverkehr sowie Mikromobilität




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒 🕒 🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Elektromobilität soll durch das Angebot von Ladeinfrastruktur gestärkt werden.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kernstadt ➤ Stadtteile, in denen Haushalte auf privaten Flächen keine Ladeinfrastruktur realisieren können 	

4.3.2 Handlungsfeld Verkehrsraum wird Stadtraum




Der hohe Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr ist ein Hemmnis für eine nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung. Flächen effizienter zu nutzen und ausgewogener für unterschiedliche Nutzungen zu verteilen, ist daher Teil des Mobilitätskonzeptes. Gleichzeitig kann Verkehrsraum auch durch eine flexiblere Nutzung verschiedene Nutzungsansprüche miteinander verbinden. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt allgemein zu erhöhen und Potenziale zu definieren, wie durch eine Umnutzung oder Mischnutzung von Verkehrsraum echter Mehrwert für Rastatt geschaffen werden kann. Ebenfalls soll ein Fokus darauf liegen, die Barrierewirkung durch verkehrliche Infrastruktur zu reduzieren und stadtplanerische Ziele mit der verkehrlichen Nutzung in Einklang zu bringen.

2 Themenfeld Verkehrsraum wird Stadtraum




2.1 Aufenthaltsbereiche und Begrünung im Straßenraum ausweiten

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Eine ansprechende Gestaltung stärkt die Attraktivität, Alltagswege zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad zurückzulegen, verbessert das Sicherheitsgefühl und lädt zum Verweilen ein.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten des Seitenraums ➤ Straßenbegleitgrün & Ruheplätze 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Umfeld Haltestelle Zay ➤ Knotenpunkt Am Hasenwäldchen / Langemarckstraße / Sibyllenstraße ➤ Gestaltung des Bahnhofvorplatzes ➤ Aufwertung der Straßenräume der barocken Planstadt 		

2.2 Emissionsfreie Innenstadt




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Eine emissionsfreie Innenstadt, d.h. eine Einschränkung von (motorisiertem) Kfz-Verkehr im innerstädtischen Bereich, dient insbesondere dem Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen und trägt zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen im Sommer bei.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zufahrtsbeschränkung einzelner Straßenabschnitte ➤ Zonenzufahrtsbeschränkung (ggfs. in Abhängigkeit von der Antriebsart) 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schiffstraße: Zufahrtsbeschränkung ➤ Innenstadtbereich: Prüfung einer Reduktion des durchfahrenden Busverkehrs (ohne Ein- bzw. Ausstiege am Marktplatz) 	

2.3 Abbau der Trennwirkung von Straßen- und Schieneninfrastruktur




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Trennwirkung von Straßen- und Schieneninfrastruktur führt zu hohen Wartezeiten, Umwegen und insbesondere für den Fuß- & Radverkehr komplexen Wegeführungen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Flächenhafte Umgestaltung von Straßenräumen ➤ Herstellen neuer Querungen ➤ Aufwerten vorhandener Querungen 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Karlsruher Straße (B3 / B36) ➤ Bahnhofsvorplatz ➤ Verbindung Steinmetzstraße - Jahnallee ➤ Unterführung Berliner Ring 		

2 Themenfeld Verkehrsraum wird Stadtraum





2.4 Stärkung von Kleinzentren und Nahmobilität in den Quartieren

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Nahmobilität muss auch zwischen und innerhalb von Quartieren gestärkt werden. Dafür sind lokale Zentren bei den Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Konzepte des autoarmen Wohnens werden bei Neubaumaßnahmen angewendet. Auch neue Mobilitätsangebote (Sharing-Stationen) können einen Beitrag leisten.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Berücksichtigung von Kleinzentren bei der Maßnahmenentwicklung Entwicklung autoarmer Wohnkonzepte bei Neubau Aufbau von Mobilitätspunkten in Kleinzentren 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rheinau Einkaufsmarkt: Einrichtung Mobilitätspunkt 		

2.5 Verkehrsberuhigte Gebiete ausweiten

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen erhöhen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit und fördern darüber hinaus den Fußverkehr.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahrbahnverengungen Ausführung als Mischfläche 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Herrenstraße Uferstraßen Murg / Schiffstraße Schlossstraße Anordnung von Spielstraßen in Wohngebieten 		

2.6 Erstellung Parkraumkonzept

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  	
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Umsetzung vieler verkehrlicher Maßnahmen erfordert die Umverteilung von Flächen, welche in der Stadt mangels Raum häufig zu Lasten des ruhenden Verkehrs geht. Um die tatsächlichen Auslastungen zu bestimmen und daraus Potenziale für Flächenumnutzungen abzuleiten sollte ein Parkraumkonzept erstellt werden. Dies hat auch zum Zweck, den vorhandenen Parkverkehr besser zu lenken.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Angebotserfassung im Innenstadtgebiet Auslastungserhebung 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Beauftragung Parkraumkonzept (kurzfristig) 		

2 Themenfeld Verkehrsraum wird Stadtraum

2.7 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Der Wirtschaftsverkehr trägt ebenso wie private Autofahrten zu Lärm- & Schadstoffemissionen und Konflikten um innerstädtische Flächen und Straßenraum bei. Eine Verlagerung auf nicht-motorisierte und flächeneffiziente Fahrzeuge sollte daher angestrebt werden wo immer dies möglich ist.</p> <p>Potenziale sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzung von Lastenrädern im lokalen Lieferverkehr ➤ Emissionsarme Fahrzeuge im Geschäfts- & Lieferverkehr ➤ Einrichtung von Lieferzonen 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lastenrad-Testangebot (kurzfristig) ➤ Emissionsfreier Fuhrpark der Stadt Rastatt (mittelfristig) ➤ Kooperationsplattform bilden zur Findung von Mikrodepotflächen (langfristig) 	

4.3.3 Handlungsfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV

Der ÖPNV ist das leistungsfähigste aller Verkehrsmittel und damit das Rückgrat eines jeden Verkehrssystems. Dafür muss der ÖPNV verlässlich sein und eine gute Verbindungsqualität gewährleisten. Zur Anbindung außerhalb der Kernzeiten, Verbesserung der Flexibilität auf der letzten Meile und der Gewährleistung voller Mobilitätsoptionen ohne Privat-Pkw ist eine gezielte Ergänzung durch Sharing-Angebote und intermodale Infrastruktur unerlässlich. In Rastatt ist dabei die Abstimmung mit großen Arbeitgebern zentral.




3 Themenfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV

3.1 Attraktivierung des Busverkehrs




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Das Bussystem in Rastatt bildet für den Großteil des Stadtgebiets das wichtigste öffentliche Verkehrsangebot. Gemäß der letzten Mobilitätsumfrage des Mobipakts Rastatt nutzen jedoch mit etwa 22,5% weniger als ein Viertel der Befragten den öffentlichen Nahverkehr.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung Taktangebot ➤ Bessere Abstimmung mit dem Regionalverkehr ➤ Verbesserung der Haltestellen ➤ Prüfen einer veränderten Führung des Busverkehrs im Bereich des Marktplatzes zur Verkehrsberuhigung 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bessere Abstimmung Bus- und Schienenverkehr (kurzfristig) ➤ Nahverkehrskonzept (Beauftragung kurzfristig, Umsetzung entsprechender Maßnahmen mittel- bis langfristig) 	

3 Themenfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV




3.2 Attraktivierung des SPNV-Angebots

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist in Rastatt zentraler Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Verschiedene Maßnahmen zum weiteren Ausbau sind bereits in Planung und sollten durch eine konsequente Bereitstellung intermodaler Angebote an den Haltestellen unterstützt werden.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neubau SPNV-Haltestelle Niederbühl (kurzfristig) ➤ Reaktivierung Bahnstrecke Rastatt-Haguenau mit Haltestellen Wintersdorf und Münchfeld (langfristig) 	

3.3 Ausweitung Car-Sharing Angebote




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Durch die Ausweitung der Car-Sharing Angebote kann die Mobilität ohne eigenen (Zweit-)Pkw verbessert werden und somit zu einer Trendwende bei den Pkw-Zulassungen beitragen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zusammenarbeit mit privaten Akteuren zur Ausweitung des Angebots ➤ Ergänzung der Car-Sharing Flotte um Elektrofahrzeuge 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kaiserstraße (kurzfristig) ➤ Am Schlosspark (kurzfristig) ➤ Festplatz (kurzfristig) ➤ Tiefgaragen: Car-Sharing Plätze in allen öffentlichen Tiefgaragen vorsehen (mittelfristig) ➤ Ortsteile: Zur Förderung der Multimodalität, einbinden der Ortsteile (mittelfristig) 	

3.4 Ausweitung Bike-Sharing und Angebote für Mikromobilität




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Ziel ist es, ein breit aufgestelltes, flexibles und ergänzendes Mobilitätsangebot für möglichst viele Nutzergruppen zu etablieren.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Ausweitung des Bedienegebiets von nextbike ➤ Verlässlich konstantes Angebot an Mikromobilität (E-Scooter) ➤ Integration weiterer Fahrzeugtypen (z.B. Pedelecs, Lastenräder) 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau von Sharing-Angeboten am Bahnhof (kurzfristig) ➤ Feste Kooperation mit Anbietern Mikromobilität (kurzfristig) ➤ Einbindung der Ortsteile (kurz- bis mittelfristig) 	

3 Themenfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV

3.5 Ausweitung betriebliches Mobilitätsmanagement

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Das betriebliche Mobilitätsmanagement dient der effizienteren Abwicklung der Mobilität der Belegschaft und der eigenen Wirtschaftsverkehre und liegt damit im Verantwortungsbereich der ansässigen Arbeitgeber. Die Stadt Rastatt kann als Vermittlerin und Koordinatorin, besonders für kleinere Unternehmen, zum betrieblichen Mobilitätsmanagement beitragen und ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement betreiben. Damit erfüllt sie auch eine Vorbildfunktion. Der Mobilitätspakt spielt eine entscheidende Rolle bei der Koordination von Maßnahmen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber ➤ Maßnahmen wie: Job-Ticket, Car-Sharing-Angebote, Mitfahrangebote, Radabstellanlagen, Duschen & Spinde, kostenpflichtige Kfz-Stellplätze, u.v.m. 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausweitung der Radabstellanlagen auf dem Werks-gelände des MB-Werks ➤ Abstimmung mit Sharing-Konzepten ➤ Elsass-Bus: Bereitstellung eines Shuttle-Busses für Beschäftigte aus dem Elsass ins MB-Werk 	

3.6 Förderung der Intermodalität Fahrrad-ÖPNV




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Förderung der Fahrradnutzung als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV ist eine kostengünstige und wirkungsvolle Maßnahme zur Vergrößerung der Einzugsbereiche der Bahnhaltepunkte und damit auch zur Förderung eines Umstiegs vom Pkw auf die ÖPNV-Nutzung. Dies wird insbesondere durch die Schaffung geeigneter Abstellanlagen erreicht.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnhofsvorplatz: Ausbau Fahrradabstellanlagen 	

3.7 Flächendeckende Integration von Radabstellanlagen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Ziel ist die Herstellung eines flächendeckenden Angebots nutzerfreundlicher und bedarfsgerechter Radabstellanlagen, um die alltägliche Radnutzung auch mit hochwertigen Fahrrädern zu attraktivieren.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Konzept zur flächenhaften Einrichtung von Radabstellanlagen (kurz- bis mittelfristig) ➤ Zaystraße: Herstellen von Radabstellanlagen im Zuge der Umgestaltung des Umfelds der Haltestelle Zay (kurz- bis mittelfristig) ➤ Knotenpunkt Am Hasenwäldchen: Herstellen von Radabstellanlagen (kurz- bis mittelfristig) 	

3 Themenfeld Flexible Multimodalität und starker ÖPNV

3.8 Stärkung und Bewerbung von Mobilitäts-Apps




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Mit der Ausweitung des digitalen Fahrscheinvertriebs können die Ticketverkäufe in Fahrzeugen und somit auch die Standzeiten verringert werden. Dadurch ergeben sich Vorteile im Betrieb, weshalb eine Nutzung von Apps durch Informationsmaßnahmen unterstützt werden sollte. Auch für die Nutzenden vereinfachen die Apps die Ticketbuchung und Information über das Angebot.</p>		<p>Beispiele für Mobilitäts-Apps:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Regiomove.de ➤ KVV „Luftlinien-Tarif“ 	

4.3.4 Handlungsfeld Effiziente Steuerung an Hauptstraßen




Die teils hohen Verkehrsbelastungen in Rastatt erfordern eine Optimierung der Kapazitäten und damit Wartezeiten im bestehenden Netz, insbesondere an den Knotenpunkten. Dies muss allerdings unter gleichberechtigter oder – je nach Netzelement – bevorzugter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV geschehen. Wo Umnutzungen von Kfz-Infrastruktur geplant sind, müssen außerdem Leistungsfähigkeitsaspekte im Netzzusammenhang untersucht werden.

4 Themenfeld Effiziente Steuerung an Hauptstraßen

4.1 Implementieren freies Rechtsabbiegen für Radfahrende




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Radfahrende haben beim Rechtsabbiegen auf eigener Infrastruktur oftmals keine Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr, weshalb dieses durch einen Grünpfeil für den Radverkehr freigegeben werden kann. Das freie Rechtsabbiegen kann die Wartezeiten des Radverkehrs relevant verringern.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausgewählte Knotenpunkte im Radvorrangnetz laut Plan (siehe Anhang 1) 	

4.2 Ausbau der Bevorrechtigung des ÖPNV




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Priorisierung des Busverkehrs trägt zur Steigerung der Fahrplanstabilität bei und somit auch zur Steigerung der Attraktivität.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ LSA-Bevorrechtigung ➤ Bevorrechtigung im Straßenraum 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bevorrechtigung des Busverkehrs entlang der Bahnhofstraße / Kapellenstraße (kurzfristig) ➤ Prüfung weiterer Achsen zur Bevorrechtigung im Zuge des Nahverkehrskonzepts (Beauftragung kurzfristig, Umsetzung Maßnahmen langfristig) 	

4 Themenfeld Effiziente Steuerung an Hauptstraßen

4.3 Optimierung Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Lange Wartezeiten an Knotenpunkten werden von Zufußgehenden und Radfahrenden als Störfaktor angesehen. Auch bei den Beteiligungsformaten im Rahmen des Mobilitätskonzepts stellte sich dies als ein Hauptkritikpunkt heraus.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Reduktion der Wartezeiten ▶ ausreichende Qualität nach HBS ▶ Getrennt signalisierter Radverkehr ▶ Abbau von Anforderungstasten 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Lützowerstraße / Karlstraße / L77. / Militärstraße: Schaffen von Aufstellflächen für Fußverkehr & Verringerung der Wartezeiten ▶ Badner Halle / Herrenstraße / B36: Vergrößerung der Warteflächen und kürzere Wartezeiten für den Fußverkehr ▶ Ottersdorfer Straße / Oberwaldstraße: Einrichtung von Querungshilfe ▶ Zur Friedrichsfeste / Friedrichring: Querungshilfe für Fußverkehr 	

4.4 Aktualisierung der Ampeln und Anpassung an Infrastrukturmaßnahmen




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Zahl der signalisierten Knotenpunkte ist in Rastatt hoch und hat einen großen Einfluss auf den Verkehrsfluss und die Wartezeit. Da viele im Mobilitätskonzept geforderte Maßnahmen ebenfalls Auswirkungen auf die Signalisierung haben ist eine Anpassung der Signalprogramme notwendig. Sofern die Belange des Umweltverbunds nicht negativ beeinträchtigt werden umfasst dies auch eine Optimierung und Koordinierung für den Kfz-Verkehr.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Lichtsignalanlagen Richard-Wagner-Ring ▶ Lichtsignalanlagen Plittersdorfer Straße 	

4.3.5 Strategie für Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit




Eine Verbesserung der gefühlten und tatsächlichen Verkehrssicherheit ist entscheidend, um die Anteile des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV steigern zu können. Fahrradfahren, Zufußgehen und Busfahren ist nur attraktiv, wenn man sich dabei sicher fühlt. Außerdem schließen die Randbedingungen aktuell viele Nutzerinnen und Nutzer von diesen Verkehrsarten aus. Ohne barrierefreie Haltestellen ist die Nutzung des ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkung in den meisten Fällen unmöglich, für Menschen mit Kinderwagen wird die Nutzung zumindest erschwert. Auch die Nutzung von Radverkehrsanlagen mit Sonderfahrzeugen für Menschen mit Behinderung ist aufgrund mangelnder Breiten teilweise kaum möglich und die Fortbewegung im Rollstuhl oder mit Kinderwagen sehr mühsam. Eine konsequente Sicherheitsarbeit und Herstellung der Barrierefreiheit ist daher für die gesamte Bevölkerung zentral.

5 Themenfeld Strategie für Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit




5.1 Beleuchtung Hauptnetz Rad und Fuß

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
Kurzbeschreibung:	Die Beleuchtung von Geh- und Radwegen verbessert besonders die subjektive Sicherheit, ist aber auch objektiv sicherheitsrelevant. Innerstädtisch ist diese grundsätzlich gegeben, allerdings nicht außerorts zur Erreichung der äußeren Stadtteile.	Umsetzungsempfehlungen:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Feldweg Westring - Mercedes-Benz-Gelände ➤ Jahnallee ➤ Ottersdorfer Straße ➤ Wilhelmstraße ➤ Wilhelm-Busch-Straße - Fährstraße ➤ Siemensstraße ➤ Wilhelm-Busch-Straße / Buchenstraße ➤ In Abstimmung mit umliegenden Gemeinden überörtliche Radwege




5.2 Sichere Begegnungen an Knotenpunkten und Einmündungsbereichen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
Kurzbeschreibung:	Die gute und sichere Gestaltung von Knotenpunkten im gesamten Netz ist eine wichtige Maßnahme zur Unfallprävention, da diese sich überwiegend an Kreuzungen ereignen. Bestandteile der Maßnahme:	Umsetzungsempfehlungen:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Karlsruher Straße: mehrere Maßnahmen ➤ Zur Friedrichsfeste / Friedrichring: Einrichtung einer Querungshilfe für den Fußverkehr ➤ Karlsruher Straße: Prüfung auf Verträglichkeit von Parkplätzen entlang der B3/B36 (bei Mitsubishi) ➤ Ottersdorfer Straße / Westring: Einrichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fußverkehr ➤ An der Ludwigsfeste: Errichtung eines Fußgängerüberwegs beim Schloßplatz
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausreichende Sichtbeziehungen ➤ Auffällige Kennzeichnungen von Radverkehrsfurten ➤ Querungsstellen für den Fußverkehr ➤ Gehwegnasen 		

5.3 Instandhaltung und Räumkonzept der Fuß- und Radinfrastruktur

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
Kurzbeschreibung:	Für den Radverkehr sind ebene, gut befahrbare Oberflächen für den Komfort relevant. Darüber hinaus können durch Laub, Eis oder Schnee Gefahrensituationen für den Radverkehr entstehen.	Umsetzungsempfehlungen:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausweisung von Haushaltsmitteln für die Instandhaltung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ➤ Entwicklung Räumkonzept für den Fuß- und Radverkehr

5.4 Kontrolle des Parkraums und der Geschwindigkeitseinhaltung

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe   
Kurzbeschreibung:	Illegales Parken, die Nicht-Einhaltung von vorgeschriebenen Geschwindigkeiten und ein zu geringer Überholabstand stellen ein Sicherheitsrisiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmende dar. Darüber hinaus kann es auch zu negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Aufenthaltsqualität kommen. Die Kontrollen der entsprechenden Gesetze und Anordnungen sind daher zu verstärken.	Umsetzungsempfehlungen:	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kommunikation Stadt - Polizei zu zentralen Kontrollpunkten / -achsen (kurzfristig) ➤ Verstärkte Kontrolle an Problempunkt Obere Kaiserstraße und Friedrichstraße (kurzfristig) ➤ Verstärkt Kontrollen durchführen (Daueraufgabe)

5 Themenfeld Strategie für Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit

5.5 Barrierefreie Querungen, Ampeln und Haltestellen

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung: Rastatt hat mit dem Aktionsplan Inklusion eine Grundlage für mehr Barrierefreiheit im Straßenraum geschaffen. Ziel ist es, ein stadtweites Netz im Fußverkehr und ÖPNV herzustellen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bordabsenkungen ➤ Blindenleitsystem ➤ Akustisches & taktiles Freigabesignal an Lichtsignalanlagen ➤ Umsetzung gesetzlicher Vorgaben zur Barrierefreiheit von Haltestellen ➤ Barrierefreie Fahrgastinformation 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau barrierefreier Querungen und Ampeln (mittelfristig) ➤ Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen (mittel- bis langfristig) 	

5.6 Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe 🕒🕒🕒
<p>Kurzbeschreibung: Um eine positive Entwicklung der Unfallzahlen zu erreichen, ist nicht nur ein Aus- und Umbau der Infrastruktur nach aktuellen Erkenntnissen der Unfallforschung notwendig, sondern auch eine intensive Verkehrssicherheitsarbeit mit regelmäßiger Analyse der Unfallursachen.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sicherheitsaudits ➤ Schulung & Weiterbildung ➤ Verstetigung der spezifischen Planung für Fuß- und Radverkehr 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Karlsruher Straße (alle Knotenpunkte): Durchführung Sicherheits-Audit ➤ Durchführung Fußverkehrs-Check (kurzfristig) 	

4.3.6 Strategie für Information und Mitbestimmung




Die Information und Partizipation der Rastatter Bevölkerung ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Umsetzung der Mobilitätswende. Um eine umfassende Veränderung des Mobilitätsverhaltens bewirken zu können, müssen die Vorteile einer Ausrichtung des Mobilitätssystems auf den Umweltverbund deutlich gemacht werden. Gleichzeitig ist es wichtig, dass Bedenken und Sorgen in Bezug auf eine konkrete Maßnahme geäußert werden können und in der Umsetzung Beachtung finden. Dementsprechend ist eine strategische Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit mit Bezug zur Mobilität ein wichtiges Handlungsfeld.

6 Themenfeld Strategie für Information und Mitbestimmung




6.1 Partizipation und Information bei der Straßenraumgestaltung

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>In vielen Planungsprozessen verschiedener Ämter der Stadt Rastatt ist der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern bereits ein wichtigerer Bestandteil. In Zukunft soll verstärkt auch eine Einbindung bei Straßenraumumgestaltungen stattfinden.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Informieren & Beteiligen Vereinheitlichung der Informations- & Beteiligungsmöglichkeiten 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Öffentlichkeitsbeteiligung zur Umgestaltung des Bereichs um die Haltestelle Zaystraße Öffentlichkeitsbeteiligung zur Umgestaltung Herrenstraße 		




6.2 Schaffung von Kapazitäten in der Verwaltung für integrierte Mobilitätsplanung

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Um die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts umsetzen zu können und auch langfristig Maßnahmen im Themenfeld Mobilität voranzutreiben, müssen nicht nur mehr Kapazitäten geschaffen, sondern auch eine integrierte Betrachtung von Mobilität in der Stadtverwaltung etabliert werden.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Personalkapazität Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung 		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten (kurzfristig) Abrufen von Fördermitteln für Personalstellen (kurzfristig) Gründung Arbeitskreis Radverkehr und Nahmobilität (kurzfristig) 		

6.3 Mobilitätsoptionen kommunizieren




Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Für den Erfolg der Mobilitätswende ist es entscheidend, Alternativen zur Autonutzung zu kommunizieren. Dies gilt insbesondere bei neuen Angeboten.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung Flyer „Mobilität in Rastatt“ Veröffentlichung der Netzkarten Rad- und Fußverkehr (online, ggfs. im Straßenraum) Entwurf und Kommunikation touristische Radroute 	

6.4 Vernetzung und Kommunikation

Kosten	€ € € € €	Zeithorizont	Daueraufgabe	  
<p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Für die Kommunikation in der Stadt Rastatt ist die Fortführung des Mobilitätsbeirates von Vorteil. Der Beirat wurde zur Begleitung des Mobilitätskonzepts gegründet und gibt die Möglichkeit zum intensiven Austausch zu konkreten Maßnahmen zwischen Politik, Verwaltung und Verbänden.</p>		<p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verstetigung Mobilitätsbeirat Nutzung des Mobilitätspaktes zur Beschleunigung der Maßnahmenumsetzung 		

6 Themenfeld Strategie für Information und Mitbestimmung

6.5 Informieren zu neuen Infrastrukturmaßnahmen

Kosten	Zeithorizont
<p style="text-align: center;">€ € € € €</p> <p>Kurzbeschreibung: Neben einer allgemeinen Kommunikation zum Fortschritt bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts sollte die Umsetzung bestimmter Maßnahmen, bei denen Verkehrs- oder Verhaltensregeln geändert werden, durch spezifische Informationsmaßnahmen begleitet werden.</p> <p>Bestandteile der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Begleitkommunikation bei der Umsetzung von Maßnahmen ▶ Kommunikation neuer Angebote ▶ Kommunikation zu Verhaltensregeln im Verkehr ▶ Information zu den Planungen im Bereich Verkehr 	<p style="text-align: center;">Daueraufgabe   </p> <p>Umsetzungsempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Regelmäßige Veröffentlichung Umsetzungsstände des Mobilitätskonzepts ▶ Nutzung des Kampagnenmaterials „Vorsicht. Rücksicht. Umsicht.“ für die Verkehrssicherheitsarbeit ▶ Nutzung des Kommunikationspakets Fahrradstraßen der agfk zur Begleitkommunikation bei der Einrichtung von Fahrradstraßen ▶ Nutzung des Info- bzw. Werbematerials der Plattform RadKULTUR

5 Umsetzungskonzept

5.1 Priorisierung und zeitliche Umsetzbarkeit

Die Klimakrise und die damit verbundenen politischen Zielsetzungen machen tiefgreifende Änderungen und gleichzeitig eine hohe Geschwindigkeit bei der Maßnahmenumsetzung notwendig. Parallel bestehen nach wie vor auf übergeordneter Ebene verkehrspolitische Fehlanreize, die bewirken, dass zentrale Entwicklungen in Rastatt wie auch auf Ebene von Land und Bund Zielen der Mobilitätswende entgegenlaufen. Die Umsetzung der Maßnahmenansätze und eine Zielerreichung bis 2035 ist daher extrem anspruchsvoll. Eine gute Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen ist für den Erfolg des Mobilitätskonzepts zentral. Tabelle 1 fasst die entsprechende Zuordnung der Maßnahmen zu kurz- und mittel- bis langfristig umzusetzenden bzw. umsetzbaren Maßnahmen zusammen.

Die bestehende hochwertige ÖV-Anbindung ist der wichtigste Hebel zur Reduktion der Klimawirkungen des Verkehrs. Mit gezielten Verbesserungen in der Verknüpfung mit dem lokalen ÖPNV kann hier eine sehr gute Angebotsqualität erreicht werden. Eine fundierte Untersuchung und Entwicklung eines umfassenden Konzeptes ist hierfür die Voraussetzung, weshalb dieses zeitnah beauftragt werden sollte. Es ist zu beachten, dass durch die Einführung eines bundesweiten Nahverkehrs-Tickets der ÖV auch preislich attraktiver werden wird. Dieses Momentum sollte durch eine zeitnahe Angebotsverbesserung genutzt werden. Auch Verbesserungen der Infrastruktur für Fußverkehr, Fahrrad und Mikromobilität tragen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei.

Im Fuß- und Radverkehr ist das Bild im Bestand sehr heterogen. Einerseits gibt es sehr attraktive verkehrsberuhigte Verbindungen, andererseits sind teilweise die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf zentralen Achsen sehr schlecht. Eine Angebotsverbesserung im Fuß- und Radverkehr durch die Herstellung flächendeckend guter Netze ist hier der wichtigste Fokus für die Maßnahmenumsetzung in den nächsten Jahren. Eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ist dafür ein gleichzeitig sehr schnell umsetzbarer und wirksamer Hebel. Darüber hinaus muss auch der Infrastrukturbau verfolgt werden. Die Ausweitung und Verbesserung von Markierungslösungen für den Radverkehr ist dabei ebenfalls ein schnell umsetzbares Instrument. Auch die Einrichtung erster Fahrradstraßen sollte kurzfristig umgesetzt werden. Eine Priorisierung der Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr ist den entsprechenden Maßnahmenplänen zu entnehmen (siehe Anlage 2). Dabei wurden einerseits Infrastrukturen mit Sicherheitsmängeln und andererseits mit einer kurzfristigen zeitlichen Umsetzbarkeit priorisiert. Eine Einordnung der zeitlichen Umsetzbarkeit von Einzelmaßnahmen ist außerdem den Maßnahmensteckbriefen zu entnehmen. Eine Parkraumerhebung kann als Voraussetzung für die Umsetzung von Maßnahmen, die zulasten des ruhenden Verkehrs gehen, hilfreich sein. Teilweise sind auch übergeordnete Straßen elementare Teile der Netze für den Fuß- und Radverkehr. Maßnahmen müssen dann mit übergeordneten Behörden abgestimmt werden,

was die Planungslaufzeiten verlängert. Nichtsdestotrotz muss auch dort auf eine angemessene Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs hingewirkt werden.

Ebenfalls ist der Bereich der Information und Kommunikation nicht zu vernachlässigen. Die Beteiligungs-Radtour hat sich unter den verschiedenen Beteiligungsformaten als gutes Konzept erwiesen, um in den direkten Austausch mit der Bevölkerung zu kommen. Solche Angebote sollten verstetigt werden. Besonders relevant ist aber auch die breite Kommunikation neuer Infrastrukturangebote oder allgemeiner Neuerungen im Bereich Mobilität und Verkehrsrecht. Für den Erfolg des Mobilitätskonzeptes, das eine gemeinsame Anstrengung aller Akteure erfordert, ist es außerdem wichtig, die Vorteile der Mobilitätswende für die Lebensqualität zu kommunizieren und dadurch die Mobilitätswende zum „Markenkern“ zu machen. Die Landesgartenschau in der Barockstadt Rastatt 2036 bietet dafür einen zeitlichen und inhaltlichen Fixpunkt, auf den in der Planung hingearbeitet werden sollte. Maßnahmen zur Begrünung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität (auch temporär) und zum Ausbau der Gehwege können dabei eine Symbolwirkung haben und die Vorteile der Mobilitätswende erlebbar machen. Dabei ist eine enge Verzahnung mit dem Stadtentwicklungskonzept sinnvoll.

Sowohl der Infrastrukturausbau als auch die Anforderungen an Informationsmaßnahmen und Koordination erfordern einen hohen Personalaufwand. Die Einrichtung zusätzlicher Stellen sollte daher ebenfalls mit hoher Priorität verfolgt werden. Dafür eignet sich beispielsweise die Einrichtung einer Stelle eines/einer Radverkehrsbeauftragten, die auch durch das Land finanziell gefördert wird.

Tabelle 1: Priorisierung und zeitliche Umsetzbarkeit von Maßnahmen

Maßnahmen, die als Voraussetzung für andere Maßnahmen eine hohe Priorität haben
<ul style="list-style-type: none">➤ Attraktivierung des Busverkehrs : Erstellung Nahverkehrskonzept➤ Erstellung Parkraumkonzept➤ Schaffung von Kapazitäten in der Verwaltung für integrierte Mobilitätsplanung
Maßnahmen, die aufgrund von Sicherheitsaspekten eine hohe Priorität haben
<ul style="list-style-type: none">➤ Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs senken und Bündelung auf Vorrangnetz➤ Einrichtung und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur➤ Fuß- und radverkehrsfreundlicher Umbau von Knotenpunkten➤ Sichere Begegnung an Knotenpunkten und Einmündungsbereichen➤ Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen
Maßnahmen mit kurzfristigem Planungshorizont und hoher Priorität
<ul style="list-style-type: none">➤ Einrichtung von Fahrradstraßen➤ Förderung der Intermodalität Fahrrad - ÖPNV➤ Einrichtung bzw. Ergänzung der Wegweisungsbeschilderung für den Fuß- und Radverkehr

- Ausweitung betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsoptionen kommunizieren
- Informieren zu neuen Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrsregeln
- Anpassung Schulwegepläne und Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Maßnahmen mit mittel- bis langfristigem Planungshorizont und hoher Priorität

- Fuß- und radverkehrsfreundlicher Umbau von Knotenpunkten: Bauliche Maßnahmen
- Neu- und Ausbau von Fuß- und Radwegen
- Abbau der Trennwirkung von Straßen- und Schieneninfrastruktur
- Ausbau von schmalen Gehwegen
- Aufenthaltsbereiche und Begrünung im Straßenraum ausweiten (temporäre Maßnahmen auch kurzfristig umsetzbar)

5.2 Finanzielle Umsetzbarkeit

Verschiedene Programme auf Bundes- und Landesebene unterstützen die Städte finanziell bei der Umsetzung der Mobilitätswende. Für die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Infrastruktur sind verschiedene Fördermittel relevant (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Förderprogramme für Infrastrukturmaßnahmen

Programm	Fördergeber	Förderungssatz	Relevante thematische Schwerpunkte
Sonderprogramm Stadt und Land	Bund	75-90 %	Infrastrukturausbau Radverkehr
Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)	Land	50-75 %	Infrastrukturausbau Umweltverbund
Kommunalrichtlinie	Bund	65-90 %	Neubau Radverkehrsanlagen und Radwege, Wegweisung, Mobilitätsstationen, Abstellanlagen, Beleuchtung, Signalisierung
Klimaschutz durch Radverkehr	Bund	75-90 %	Modellprojekte Radverkehr mit regionalem Vorbildcharakter
Förderung von Fachkonzeptionen	Land	Max. 50 %	Konzeptionen Fuß-/Radverkehr, multimodale Knoten, verkehrsberuhigte Ortsmitten,

			Parkraumkonzepte, Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz
--	--	--	--

Eine Auswahl des jeweils passenden Förderprogramms für Infrastrukturmaßnahmen ist erst mit der tatsächlichen Maßnahmenumsetzung durch die Verwaltung möglich, weshalb die Fördermöglichkeiten für Infrastrukturmaßnahmen nicht in den Steckbriefen konkretisiert werden. Grundsätzlich sind aber Fördermöglichkeiten für alle vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen vorhanden, inklusive der Fachplanungen.

Darüber hinaus bestehen Fördermöglichkeiten für E-Fahrzeuge (insbesondere Lastenräder), Mikrodepots, Fachpersonal, Kommunikation und Aktionen und Mobilitätsmanagement. Die entsprechenden Fördermöglichkeiten werden in den jeweiligen ausführlichen Steckbriefen (siehe Anhang 1) aufgeführt. Somit sind fast alle Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes aktuell förderfähig, mit Ausnahme von wenigen stetigen Verwaltungsaufgaben wie die Instandhaltung von Fahrradinfrastruktur und der Erstellung eines Räumkonzeptes.

6 Zusammenfassung und Fazit

Das Integrierte Mobilitätskonzept Rastatt stellt einen Rahmenplan dar, wie die Mobilitätswende in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Dafür wurde zunächst eine Bestandsanalyse zur Ermittlung der Stärken und Schwächen und damit der Handlungsbedarfe durchgeführt, Ziele für das Mobilitätskonzept entwickelt und darauf aufbauend Handlungsfelder, Maßnahmen und ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Die Beteiligung der Bevölkerung Rastatts war integrativer Teil des Konzepts. Durch die Corona-Pandemie konnten die Beteiligungsformate allerdings nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Zentral für die Maßnahmenentwicklung war die Beteiligung per interaktiver Karte über den Mobilitätspakt. Dort konnten konkrete Hinweise und Maßnahmenvorschläge in einer Karte verortet werden. Für das Mobilitätskonzept wurden die das Stadtgebiet betreffenden Kommentare berücksichtigt und ausgewertet. Die Ergebnisse der fachlichen Bestandsanalyse, die Zielentwicklung und die Maßnahmenerstellung wurden zusätzlich intensiv durch den für das Projekt ins Leben gerufene Mobilitätsbeirat begleitet. Im Rahmen eines Infostandes wurden im Herbst 2021 Zwischenergebnisse der Öffentlichkeit vorgestellt und Maßnahmenthemen diskutiert. Während einer Beteiligungsradtour im Herbst 2022 wurden konkrete Maßnahmenvorschläge des Konzepts mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Im Rahmen der fachlichen Bearbeitung wurden zunächst verschiedene Daten zur Mobilitätsentwicklung in Rastatt gesammelt und aufbereitet. Durch Ortsbegehungen und Auswertung der interaktiven Karte wurde das Infrastrukturangebot evaluiert. Auf Basis der integrierten Betrachtung allgemeiner Entwicklungen im Bereich Mobilität und des Infrastrukturbestands wurden für die verschiedenen Verkehrsarten Herausforderungen und Potenziale beschrieben. Die Analyse hat gezeigt, dass die Ausgangssituation für Rastatt trotz einer aktuellen Dominanz des motorisierten Individualverkehrs mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität, Emissionen und Sicherheitsgefühl des Fuß- und Radverkehrs sehr viel Potenzial besitzt für eine umfassende Attraktivierung des Umweltverbunds. Dies gilt sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die Verflechtung mit der Region dank des guten Angebots im Öffentlichen Verkehr.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurden Ziele für die Mobilitätsentwicklung erarbeitet. Die Ziele bilden die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung und sollen eine integrierte Betrachtung von Mobilität ermöglichen. Es wurden insgesamt zwölf Teilziele definiert, die den drei Bereichen Mensch, Stadt und Umwelt + Gesellschaft zugeordnet wurden. Die Mobilitätssicherung stellt dabei ein Teilziel dar, die weiteren Teilziele betreffen Aspekte der Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Diskriminierungsfreiheit, Nachhaltigkeit, Emissions- und Lärmreduzierung und Stärkung des sozialen Austauschs. Zur Messung der Zielerreichung wurden drei Hauptindikatoren zur Entwicklung des Modal Split, der Verkehrssicherheit und der Zufriedenheit definiert. Die Definition konkreter Zielwerte ist dabei noch abhängig von den Ergebnissen der ausstehenden Mobilitätserhebung.

Den Kern des Mobilitätskonzepts bilden die Maßnahmen und das Umsetzungskonzept. In den sechs Handlungsfeldern Integrierte Netzkonzeption, Verkehrsraum, Stadtraum, Multimodalität und ÖPNV, Effiziente Steuerung, Sicherheitsarbeit und Barrierefreiheit und Information und Mitbestimmung wurden insgesamt 39 Maßnahmen definiert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Grundlage der Maßnahmenarbeit im Bereich Infrastruktur war die Definition von Vorrangnetzen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Aufgrund der Funktion als Rahmenplan wurden neben einzelnen konkreten Handlungsempfehlungen auch strategische Maßnahmen entwickelt. Dies ermöglicht die Anpassung an neue Entwicklungen und Erkenntnisse im Bereich Mobilität allgemein und konkret in Rastatt andererseits. Im Rahmen des Umsetzungskonzepts wurden einerseits kurzfristig umsetzbare Maßnahmen bestimmt und andererseits kurzfristig zu initiiierende Maßnahmen von strategischer Bedeutung, also hoher Priorität, definiert. Abschließend wurden bestehende finanzielle Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Das Mobilitätskonzept lebt von der tatsächlichen Umsetzung in den folgenden Jahren. Dabei ist es entscheidend, dass die Mobilitätswende als gesamtgesellschaftliche Anstrengung verstanden wird, die Rastatt lebenswerter und wettbewerbsfähiger macht. Die notwendige Änderung von Denkmustern, Routinen und Gewohnheiten kann nicht ausschließlich durch Maßnahmen seitens der Rastatter Politik und Verwaltung umgesetzt werden. Die Einbeziehung wichtiger Akteure und der Stadtgesellschaft ist ebenfalls zentral. Dafür bildet der Mobilitätspakt eine Plattform zum Austausch und zur Ideenentwicklung. Ebenfalls entscheidend ist eine gute Abstimmung mit anderen Fachbereichen, insbesondere den Aspekten der Stadtentwicklung. Mit der Verabschiedung des Stadtentwicklungskonzeptes liegt hier ebenfalls ein aktuelles Planwerk vor, das in der Umsetzung mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes abgestimmt werden muss.