

Gefördert durch:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Anlage 3 zur DRUCKSACHE G-23/054

Freiburg 
I M B R E I S G A U



Klimamobilitätsplan Freiburg 2030

Impressum



Stadt Freiburg i. Br.
Dezernat V
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.

Ansprechpartner: Florian Kurt, Leiter Stabsstelle Mobilität
Kontakt: stab-mobilitaet@stadt.freiburg.de
Webseite: www.freiburg.de/kmp

Der Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 ist das Ergebnis einer projektbezogenen Zusammenarbeit des Garten- und Tiefbauamts, der Stabsstelle Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung und der Stabsstelle Mobilität. Die Fachplanung sowie die Beteiligung und Kommunikation erfolgten mit der Unterstützung externer Dienstleister:



burkhard horn

Dialog 
Werke

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat die modellhafte Erstellung des Klimamobilitätsplans Freiburg 2030 im Rahmen einer Pilotphase begleitet und finanziell unterstützt.

Gefördert durch:



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Freiburg im Breisgau, Mai 2023

Zusammenfassung

Der **Klimamobilitätsplan Freiburg 2030** wurde im Rahmen eines Pilotprojekts des Landes in enger Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium nach den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg erstellt. Ziel des Planungsprozesses war die Entwicklung und Bündelung von Maßnahmen im Bereich der Mobilität, durch deren Umsetzung die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Freiburg nach den Ergebnissen einer Verkehrsmodellierung bis 2030 gegenüber dem Stand des Jahres 2010 um mindestens 40 % reduziert werden können. Zur Erreichung dieses Ziels wurde mit dem Klimamobilitätsplan ein **integriertes Handlungskonzept auf der strategisch-konzeptionellen Ebene der städtischen Verkehrsplanung** ausgearbeitet, welches Maßnahmen verschiedener Handlungsfelder unter Berücksichtigung von Priorisierungen, Wechselwirkungen und Synergien zusammenführt. Der Plan bildet ein Bindeglied zwischen politischen Zieldefinitionen für den Klimaschutz im Verkehr auf den unterschiedlichen administrativen Ebenen und der verkehrsplanerischen Ausgestaltung konkreter Einzelmaßnahmen im städtischen Handlungsrahmen. Mit ihrem klaren Fokus auf die Wirksamkeit bei der Reduktion von CO₂-Emissionen orientiert sich die Maßnahmenplanung für den Klimamobilitätsplan an den Erfordernissen des Klimaschutzes und definiert diesen als **handlungsleitendes Motiv einer verkehrswendeorientierten kommunalen Verkehrspolitik**. Weitere zentrale Elemente einer umfassenden Verkehrs- und Mobilitätswende jenseits des übergeordneten Ziels der CO₂-Emissionsreduktion, etwa Verkehrssicherheit, Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes oder Aufenthalts- und Umweltqualität im öffentlichen Raum zur Stärkung der Lebensqualität in der Stadt, bleiben auch unabhängig vom Klimamobilitätsplan weiterhin zentrale Elemente der Freiburger Stadtpolitik.

Um eine stadt-, wirtschafts- und sozialverträgliche Ausgestaltung des Klimamobilitätsplans Freiburg sicherzustellen, wurde seine Aufstellung durch eine **umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit** mit unterschiedlichen Formaten begleitet. Zur Entwurfsfassung des Plans konnten im Rahmen einer öffentlichen Auslegung Stellungnahmen abgegeben werden.

Die vorliegende Endfassung des Plans umfasst insgesamt **65 verkehrsmittelübergreifende Einzelmaßnahmen**, die den Kategorien *Mobilitätsinfrastruktur, Mobilitätsangebot, Regulierung der Kfz-Mobilität, Stadtentwicklung und Raumordnung* sowie *Kommunikation* zugeordnet sind. Die Berechnungen im Verkehrsmodell haben ergeben, dass die Gesamtheit dieser Maßnahmen im Zusammenspiel mit verschiedenen Entwicklungen auf europäischer, Bundes- und Landesebene bis 2030 eine **Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Freiburg um insgesamt rund 42 %** bewirken kann. Für die praktische Umsetzung der Maßnahmen beinhaltet der Klimamobilitätsplan Freiburg eine **Umsetzungsplanung**, die einen Zeitplan und Ressourcenbedarfe festlegt. Die Erfolgskontrolle wird in den kommenden Jahren durch ein Konzept für das **Monitoring** gewährleistet, welches ebenfalls Bestandteil des Plans ist.

Mit dem Klimamobilitätsplan macht die Stadt Freiburg einen entscheidenden Schritt, um ihre ehrgeizigen Klimaziele auch im Bereich der Mobilität erreichen zu können. Der Plan definiert zahlreiche neue Ansätze, knüpft zugleich aber auch an bereits vorliegende städtische Planwerke und Konzepte an, insbesondere an den Verkehrsentwicklungsplan 2020, der als Gesamtverkehrsplanung für die Stadt Freiburg weiter Bestand hat und durch den Klimamobilitätsplan ergänzt wird. Mit seiner Leitbilddimension ist der Plan auch

nach innen gerichtet und adressiert die abstrakte Ebene der städtischen Planungskultur für die Mobilitätsgestaltung in einer lebenswerten Stadt. Gerade in diesem Kontext ist er auch als **Initiierung eines Prozesses** zu verstehen, da die nachhaltige Implementierung einer neuen Planungskultur Zeit benötigt, um ihre Effekte – auch über den Zielhorizont des Jahres 2030 hinaus – entfalten zu können.

Einen besonderen Mehrwert schafft der Klimamobilitätsplan durch seine **Handlungs- und Umsetzungsorientierung**, die entscheidende Impulse für kurz- bis mittelfristige Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr im städtischen Einflussbereich setzt. Gleichwohl hat der Plan keine Universalösungen für alle bestehenden Herausforderungen parat. Diese gilt es in der Langzeitperspektive zusätzlich durch weitere innovative Ansätze

anzugehen. Insbesondere der **regionale Verkehr** wird verstärkt in den Blick zu nehmen sein, da die im Einflussbereich der Stadt realisierbare Reduktion der CO₂-Emissionen einer deutlichen Limitierung unterliegt. Eine zentrale Schlussfolgerung aus dem Prozess zur Erstellung des Klimamobilitätsplans Freiburg ist daher die Erkenntnis, dass eine isolierte, auf den städtischen Betrachtungs- und Handlungsrahmen beschränkte Herangehensweise an den Klimaschutz im Verkehr mit Blick auf die Klimaneutralitätsziele allein nicht zielführend sein wird. **Es bedarf auch einer über die Stadtgrenzen hinaus reichenden Perspektive**, welche die regionalen Verkehrsbeziehungen und -verflechtungen sowie die verkehrlichen Interdependenzen zwischen der Stadt Freiburg und den angrenzenden Landkreisen in eine systematische Gesamtbetrachtung einbezieht.



Foto 1: Stadt Freiburg / Dr. Schick

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	S. 9
2.	Vorbereitungen & Analyse	S. 15
2.1	Arbeitsstrukturen	S. 16
2.2	Planungsgebiet	S. 17
2.3	Status-quo-Analyse der Verkehrssituation	S. 18
2.4	Planerische Grundlagen	S. 22
3.	Beteiligung & Kommunikation	S. 25
3.1	Interviews	S. 27
3.2	Auftaktveranstaltung	S. 28
3.3	Online-Beteiligung	S. 29
3.4	Forum Klima & Mobilität	S. 30
3.5	Öffentliche Auslegung der Entwurfsfassung	S. 31
3.6	Begleitende Kommunikation	S. 31
3.7	Ergebnisse des Beteiligungsprozesses	S. 32
4.	Methodik	S. 35
4.1	Verkehrsmodellierung- Theoretische Grundlagen	S. 36
4.2	Szenarien	S. 38
4.3	Unterstützung des Rahmenszenarios	S. 41

5. Maßnahmen	S. 45
6. Ergebnisse der Modellierung	S. 49
6.1 Entwicklung Fahrleistung und CO2-Emissionen	S. 50
6.2 Wirkung der Maßnahmenbereiche	S. 55
6.3 Verlagerung von Fahrten und Modal Split	S. 57
7. Umsetzungsplanung	S. 61
7.1 Herangehensweise und Aufbau	S. 62
7.2 Gesamtergebnisse und Betrachtung je Maßnahmenbereich	S. 63
8. Monitoring	S. 67
8.1 Indikatoren für das Ergebnismonitoring	S. 68
8.2 Indikatoren für das Prozessmonitoring	S. 69
9. Fazit & Ausblick	S. 71
 Anhang A: Leitbild	 S. 77
Anhang B: Maßnahmen	S. 83
Anhang C: Umsetzungsplanung	S. 145
Anhang D: Monitoringkonzept	S. 147
Abbildungsverzeichnis	S. 156



Foto 2: Stadt Freiburg / Seeger

1

Einleitung

1. Einleitung

Die dramatischen Auswirkungen des fortschreitenden Klimawandels auf die Menschheit und ihre natürlichen Lebensgrundlagen sind durch alarmierende Zahlen hinlänglich belegt. Bereits heute werden die Folgen des Klimawandels durch Extremwetterereignisse wie Hitzewellen, Starkregenfälle oder Dürreperioden global und in zunehmendem Maße auch unmittelbar vor unserer Haustüre sichtbar und spürbar. Über die dringliche Notwendigkeit, die klimarelevanten Emissionen möglichst schnell drastisch zu reduzieren, besteht vor diesem Hintergrund mittlerweile ein weitgehender gesellschaftlicher Konsens, dessen Ursprung und Ausdruck gleichermaßen in einem starken zivilgesellschaftlichen Engagement für eine aktivere Klimapolitik und die Beschleunigung von Transformationsprozessen hin zur Klimaneutralität in allen wirtschaftlichen Sektoren liegen. Konkrete Ziele für den Klimaschutz sind folgerichtig auf allen administrativen Ebenen beschlossen worden. Um ihren völkerrechtlich verbindlichen Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris nachzukommen, hat die Europäische Union sich und ihre Mitgliedsstaaten mit dem Europäischen Klimagesetz von 2021 verpflichtet, bis 2050 klimaneutral zu werden. Auf Bundesebene wurde das Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität mit Beschluss des Bundestags am 24.06.2021 im geänderten Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) um fünf Jahre auf 2045 vorgezogen. Das Land Baden-Württemberg hat seine Klimaziele im Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) festgeschrieben, welches die Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 vorsieht. Die Stadt Freiburg beabsichtigt, noch früher klimaneutral zu werden und hat ihre Ambition, beim Klimaschutz voranzugehen, im November 2022 durch das Vorziehen des städtischen Klimaneutralitätsziels von 2038 auf 2035 erneut unterstrichen.

Von der europäischen bis zur kommunalen Ebene fehlt es also weder an einem generellen Problembewusstsein noch an verbindlichen Zielsetzungen als Ausdruck dieses Bewusstseins. Was jedoch bis dato noch nicht im erforderlichen Maße vorliegt, ist eine schlüssige Antwort auf die Frage, wie die ehrgeizigen Ziele in der Praxis erreicht werden können. Diese Feststellung gilt insbesondere für den Verkehrssektor, der im Jahr 2019 bundesweit für rund 20 % der sektorenübergreifenden Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik Deutschland verantwortlich war. Die Ergebnisse der bisherigen Bemühungen um den Klimaschutz im Verkehr sind in bloßen Zahlen ausgedrückt ernüchternd. Der Verkehr ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen, abgesehen von einem kurzfristigen Einbruch infolge der Coronapandemie, in den zurückliegenden Jahrzehnten nicht substantiell reduziert werden konnten (Umweltbundesamt 2022).



Foto 3: Stadt Freiburg / Seeger

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung müssen erhebliche Bedenken bestehen, ob die bislang verfolgten Ansätze ausreichen werden, um die festgeschriebenen Klimaneutralitätsziele erreichen zu können.

Die Stadt Freiburg hat in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten großen Wert auf die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel gelegt und verfügt über eine Reihe dementsprechend ausgerichteter Planwerke, sowohl verkehrsmittelübergreifende wie den *Verkehrsentwicklungsplan 2020* und den *Masterplan Green-City* als auch verschiedene verkehrsmittelspezifische, bspw. für den Radverkehr, den Stadtbahnausbau oder die Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet. Das Resultat der verkehrspolitischen Rahmensetzungen für eine nachhaltige Mobilität in Freiburg kann anhand von Zahlen nachvollzogen werden. Der Modal Split im Freiburger Binnenverkehr zeichnet sich im Vergleich mit anderen deutschen Städten durch einen besonders hohen Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) aus. Die Verkehrsmittelwahl der Freiburger Bevölkerung ist einerseits Ausdruck eines hohen Umweltbewusstseins, das in der Stadt Tradition besitzt, andererseits aber auch das Ergebnis aktiven planerischen Handelns bei der Schaffung der notwendigen Voraussetzungen, um in Freiburg nachhaltig und klimafreundlich unterwegs zu sein. Ob durch kontinuierlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur insbesondere bei Stadtbahn und Radverkehr, die Ausweitung der nachhaltigen Mobilitätsangebote oder regulative Eingriffe zur Eindämmung des Pkw-Verkehrs – die Stadt Freiburg nimmt im Hinblick auf eine nachhaltige und klimafreundliche städtische Mobilität in vielerlei Hinsicht bundesweit eine Vorreiterrolle ein.

Dennoch verläuft die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor in Freiburg weitgehend analog zur Gesamtentwicklung auf Bundesebene. Freiburg ist zwar im Hinblick auf die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel führend und in diesem Sinne ein Vorbild für viele andere deutsche



Foto 4: Stadt Freiburg / Seeger

Städte, bedauerlicherweise bildet die Stadt bei den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen aber keine Ausnahme, sondern die Bestätigung der Regel. Die städtische Klimaschutzbilanz bis zum Jahr 2020 zeigt, dass es auch in Freiburg in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten nicht gelungen ist, eine substanzielle Emissionsreduktion zu erreichen. Vielmehr spiegeln die Daten aus Freiburg die generelle Entwicklung wider: Effizienzgewinne bei der Fahrzeugtechnik werden durch eine erhöhte Mobilität kompensiert. Hinzu kommen das Bevölkerungswachstum und die Gewerbeentwicklung in der Stadt sowie der gesamtgesellschaftliche Trend hin zu immer größeren und schwereren Fahrzeugen. In der Gesamtschau muss auch für die Stadt Freiburg festgehalten werden, dass die bislang verfolgten Ansätze allein offenkundig nicht ausreichen werden, um den Verkehr im Stadtgebiet perspektivisch klimaneutral zu gestalten.

Der Klimamobilitätsplan (KMP) Freiburg 2030 stellt die Weichen, um die dargestellte Entwicklung in die angestrebte Richtung zu lenken und im Stadtgebiet Freiburg in den kommenden Jahren einen möglichst großen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr zu leisten. Der Freiburger KMP wurde im Rahmen eines Pilotprojekts des Landes Baden-Württemberg in enger Abstimmung mit dem Lan-

desverkehrsministerium ausgearbeitet. Als kommunales Verkehrsplanungsinstrument, das auf eine ganzheitliche und Klimaschutzorientierte Betrachtung des Verkehrssektors abzielt, adressiert er die Ziele der EU, des Bundes und des Landes durch konkrete, vor Ort umzusetzende Maßnahmen im Rahmen einer ganzheitlichen Strategie zur effektiven Reduktion der lokalen Verkehrsemissionen. Festgeschrieben wurde das neue Instrument in § 7 f KSG BW. Der KMP soll Kommunen die Möglichkeit eröffnen, Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehrssektor im Rahmen eines bis zum Jahr 2030 terminierten Umsetzungsplans mit der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg anzugehen. Für Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrsinfrastruktur, die Bestandteil eines KMP sind, der in seiner Gesamtheit die Anforderungen gemäß Anlage 20 der Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erfüllt, kann eine erhöhte Landesförderung nach dem LGVFG mit einer Förderquote von 75 % statt 50 %, der sogenannte Klimabonus, in Anspruch genommen werden. Der KMP ist für die Stadt Freiburg damit auch ein bedeutender Beitrag für die Finanzierung der Verkehrs- und Mobilitätswende in den kommenden Jahren.

Eine Besonderheit, durch die sich der KMP als Planungsinstrument von anderen verkehrsplanerischen Konzepten abhebt, besteht in seinem analytischen Ansatz. Durch die Umsetzung der im KMP festgeschriebenen verkehrlichen Maßnahmen müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Stadtgebiet bis 2030 gegenüber dem Stand des Jahres 2010 um mindestens 40 % reduziert werden. Der Nachweis hierfür ist durch eine Verkehrsmodellierung zu erbringen. Der KMP beruht also auf einer datenbasierten Grundlage, welche die Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen auf der Basis einer Quantifizierung von Maßnah-

menwirkungen im Hinblick auf die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor vornimmt.

Die Rahmenbedingungen und Resultate des Prozesses zur Aufstellung des KMP Freiburg sind in der Struktur des vorliegenden Berichts abgebildet:

- » Grundlage für die Erstellung des KMP waren die Etablierung geeigneter Arbeitsstrukturen in der Stadtverwaltung und die Beauftragung unterstützender externer Fachbüros, eine Analyse des verkehrlichen Status quo im Stadtgebiet sowie die Auswertung bereits vorliegender städtischer Planwerke und Konzepte in den Bereichen Mobilität und Klimaschutz zur Integration in die Maßnahmenentwicklung (Kapitel 2).
- » Für den Prozess der Erstellung des KMP wurde ein partizipativer Handlungsrahmen etabliert, um durch die Beteiligung der Öffentlichkeit und relevanter Akteure eine stadt-, wirtschafts- und sozialverträgliche Maßnahmengestaltung sicherzustellen (Kapitel 3).
- » Die Berechnung des CO₂-Reduktionspotenzials der Maßnahmen des KMP erfolgte anhand eines Verkehrsmodells mit dem methodischen Ansatz der Szenarioanalyse (Kapitel 4). Die analysierten Einzelmaßnahmen aus den Kategorien *Mobilitätsinfrastruktur*, *Mobilitätsangebot*, *Regulierung der Kfz-Mobilität*, *Stadtentwicklung und Raumordnung* sowie *Kommunikation* bilden das Herzstück des KMP (Kapitel 5). Ihre Wirkungsbewertung stellt das zentrale Ergebnis des Prozesses zur Erstellung des KMP im Hinblick auf die überordnete Zielsetzung der CO₂-Emissionsreduktion dar (Kapitel 6).

- » Für die praktische Umsetzung der Maßnahmen beinhaltet der KMP eine Umsetzungsplanung, die einen Zeitplan und Zuständigkeiten sowie Finanz- und Personalbedarfe definiert (Kapitel 7). Das Konzept für das Monitoring ermöglicht die Kontrolle des Umsetzungsfortschritts und die Überprüfung der Maßnahmenwirkung anhand geeigneter Indikatoren (Kapitel 8).
- » Die Klimaneutralitätsziele des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Freiburg schaffen die Notwendigkeit, über den KMP und die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen um mindestens 40 % bis 2030 hinaus weitere Ansätze zu entwickeln, um mittel- bis langfristig zusätzliche Emissionsminderungspotenziale erschließen zu können (Kapitel 9).



Foto 5: Stadt Freiburg / Seeger



Foto 6: Stadt Freiburg / Seeger

2

Vorbereitungen & Analyse

2. Vorbereitungen & Analyse

2.1 Arbeitsstrukturen

Der Prozess zur Erstellung des KMP erstreckte sich im Rahmen der Pilotphase des Landes Baden-Württemberg über die Jahre 2021 und 2022. Die Endfassung des Plans ist das Ergebnis einer projektbezogenen Zusammenarbeit innerhalb der Freiburger Stadtverwaltung: Sowohl die Erarbeitung der fachlichen Inhalte des KMP als auch die Organisation des Beteiligungsprozesses erfolgte gemeinsam durch das Garten- und Tiefbauamt und die Stabsstelle Mobilität. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zudem maßgeblich durch die im Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung verortete Stabsstelle Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung unterstützt. Weitere städtische Ämter und Dienststellen, unter anderem das Stadtplanungsamt, das Umweltschutzamt und das Nachhaltigkeitsmanagement, wurden punktuell eingebunden. Über die verwaltungsinterne Zusammenarbeit hinaus wurden mit der INOVAPLAN GmbH und der ifok GmbH (bzw. der DialogWerke GmbH im Unterauftrag) zudem zwei externe Büros für die Fachplanung und die Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragt. Die Erstellung des KMP wurde durch eine Vielzahl von Abstimmungsformaten auf unterschied-

lichen Ebenen begleitet, darunter regelmäßige Jours fixes zwischen der Stadtverwaltung und den beauftragten Dienstleistern, kontinuierliche Abstimmungen mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG), dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF), Workshops mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg unter Beteiligung der weiteren Modellkommunen und der Regierungspräsidien sowie zahlreiche bilaterale und anlassbezogene Abstimmungen. In den Prozess einbezogen wurden des Weiteren die Freiburger Ortschaften, die direkt an Freiburg angrenzenden Gemeinden sowie weitere Kommunen der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen mit besonders starken Pendlerbeziehungen nach Freiburg. Ergänzend wurde der KMP dem Kompetenznetz Klima Mobil, dem Regionalverband Südlicher Oberrhein und der Mitgliederversammlung der Region Freiburg vorgestellt.

2.2 Planungsgebiet

Der KMP wurde nach dem Territorialprinzip für die Gemarkung der Stadt Freiburg als Pilotkommune erstellt (siehe Abbildung 1). Im Rahmen der Verkehrsmodellierung (siehe dazu Kapitel 4) wurden jedoch auch Entwicklungen im Umland, insbesondere in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen, in die Betrachtung einbezogen, die sich mittelbar auf den Verkehr in Freiburg auswirken. Eine Bilanzierung zur Ermittlung der Klimawirkungen erfolgte den Landesvorgaben zur Erstellung des KMP entsprechend jedoch ausschließlich für die Stadt Freiburg.

wald und Emmendingen, in die Betrachtung einbezogen, die sich mittelbar auf den Verkehr in Freiburg auswirken. Eine Bilanzierung zur Ermittlung der Klimawirkungen erfolgte den Landesvorgaben zur Erstellung des KMP entsprechend jedoch ausschließlich für die Stadt Freiburg.

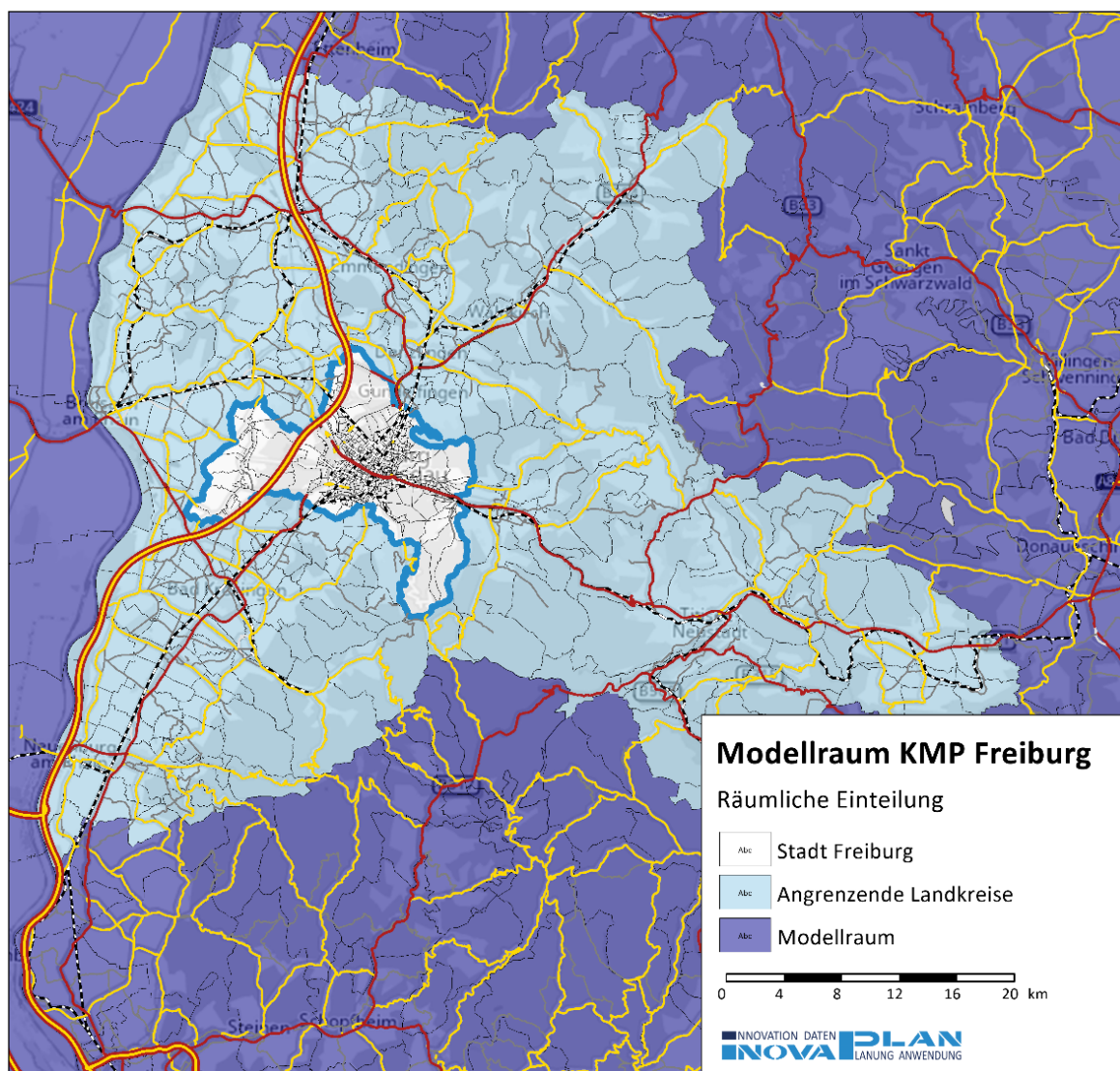


Abb. 1: Modellraum

2.3 Status quo-Analyse der Verkehrssituation

Die Stadt Freiburg weist im Modal Split einen hohen Anteil an Wegen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds auf. In Abbildung 2 ist der Modal Split der Freiburger Bevölkerung dargestellt. Zudem wird nach Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr unterschieden. Der Binnenverkehr berücksichtigt alle Wege, deren Start **und** Ziel im Freiburger Stadtgebiet liegen. Ein Großteil dieser Wege (ca. 80 %) wird bereits heute mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds zurückgelegt. Dieser Anteil liegt nach den Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) im deutschlandweiten Vergleich mit anderen Städten weit über dem Durchschnitt. Der Quell- und Zielverkehr berücksichtigt alle Wege, deren Start **oder** Ziel im Freiburger Stadtgebiet liegt. Hier ist der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds erheblich geringer, etwa 50 % aller Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (mIV). Insbesondere im Quell- und Zielverkehr besteht also weiteres Potenzial zur Verlagerung auf den Umweltverbund.

Abbildung 3 stellt den Modal Split nach Entfernungsklassen dar. Insbesondere auf kurzen Wegen (bis 5 km) spielen Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle für die Mobilität der Freiburger Bevölkerung, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds machen hier einen sehr hohen Anteil aus. Ein großes Verlagerungspotenzial besteht hingegen bei Fahrten mit einer Länge über 5 km. Hier bieten sich Radverkehr und öffentlicher Verkehr als Alternativen zum mIV an. Der mit der Wegelänge zunehmende Anteil des Autoverkehrs spielt für das CO₂-Reduktionsziel eine besondere Rolle, da hier mit einem auf den Umweltverbund verlagerten Weg deutlich mehr CO₂ eingespart werden kann als bei den kürzeren Distanzen. Wird nur die Fahrleistung des Pkw-Verkehrs betrachtet, werden ca. 26 % der Fahrzeugkilo-

meter durch Binnenverkehre erzeugt. Der überwiegende Teil ist mit einem Anteil deutlich über der Hälfte auf den Quell- und Zielverkehr zurückzuführen. Bei Betrachtung der Fahrleistung des Lkw-Verkehrs ergibt sich dagegen ein anderes Bild: Während der Binnenverkehr hier nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist etwa ein Drittel des Lkw-Aufkommens auf Quell- und Zielverkehre zurückzuführen. Rund die Hälfte der Fahrzeugkilometer wird durch Durchgangsverkehre verursacht, die vor allem auf der Autobahn (A5) oder der Bundesfernstraße (B31) verkehren (siehe Abbildung 4).

Im Stadtgebiet bestehen unterschiedliche Voraussetzungen im Hinblick auf die Pkw-Verfügbarkeit. Im Zentrum ist die Pkw-Affinität weniger stark ausgeprägt, da hier viele attraktive Alternativen zum Besitz eines eigenen Pkw vorhanden und die Abstellmöglichkeiten deutlich eingeschränkt sind. Am Stadtrand hingegen besteht angesichts anderer struktureller Voraussetzungen (Siedlungsstruktur, Mobilitätsangebote etc.) eine höhere Pkw-Verfügbarkeit (siehe Abbildung 5).

Eine Analyse bestehender Mobilitätsmöglichkeiten und Nutzungsvoraussetzungen kann auch über die Auswertung der Erreichbarkeit der verschiedenen Zielpunkte im Stadtgebiet erfolgen. Um Aufschluss über die Reisezeiten zu Zielen innerhalb der Stadt zu erhalten, wurden Erreichbarkeitsanalysen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt. Ausschlaggebend für die Attraktivität und damit die Nutzungswahrscheinlichkeit von Alternativen zum mIV ist das Verhältnis der jeweiligen Reisezeiten. In Abbildung 6 ist dazu das Reisezeitverhältnis ÖPNV/mIV dargestellt. Werte kleiner 1 bedeuten, dass Ziele mit dem ÖPNV schneller erreicht werden können als mit dem mIV. Ein Reisezeitverhältnis von 2 bedeutet, dass die Reisezeit mit dem ÖPNV im Vergleich zum mIV doppelt so

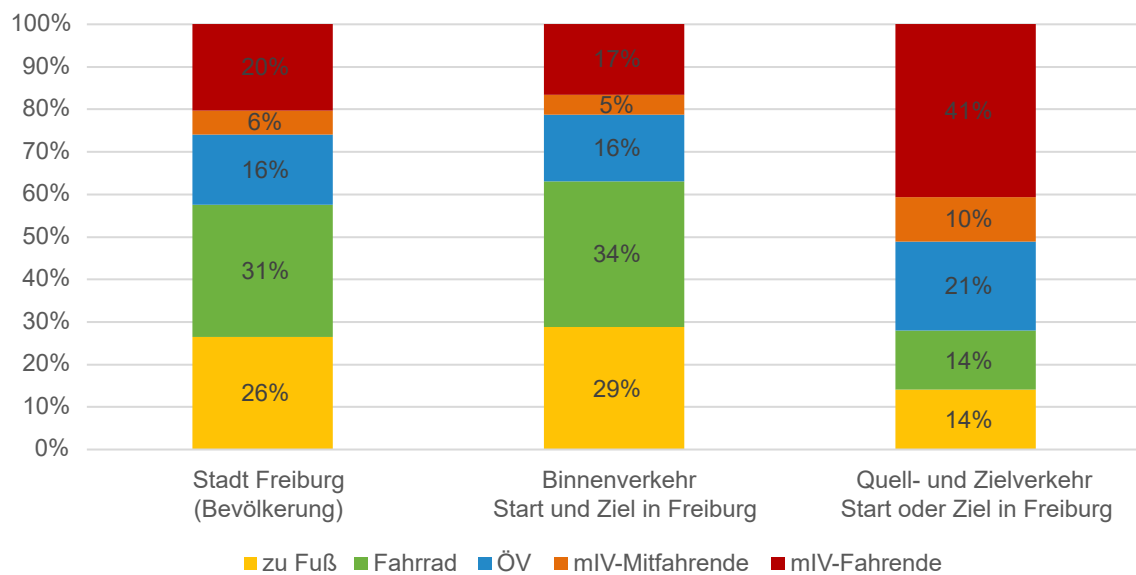


Abb. 2: Modal Split Stadt Freiburg (2016), Quelle: Haushaltsbefragung Stadt und Region Freiburg

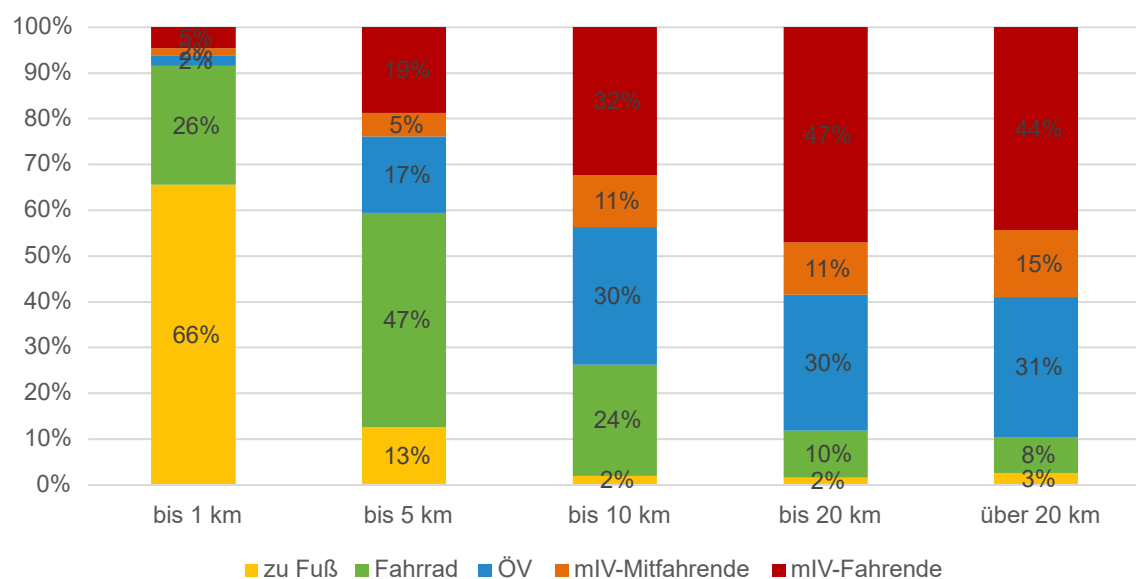


Abb. 3: Entfernungabhängiger Modal Split (2016), Quelle: Haushaltsbefragung Stadt und Region Freiburg

hoch ist. Im Freiburger Stadtgebiet sowie entlang der bestehenden SPNV-Verbindungen bestehen insgesamt recht gute Reisezeitverhältnisse: Der ÖPNV stellt hier in der Regel eine attraktive Alternative zum mIV dar. Insbesondere im Freiburger Westen und Norden existiert nach der durchgeführten Analyse jedoch derzeit noch kein ausreichend attraktives und gegenüber dem Pkw vollständig konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot. Hier besteht ein besonders hohes Potenzial, um durch Angebotsausweitungen eine signifikante Verlagerung vom mIV auf den ÖPNV zu bewirken.

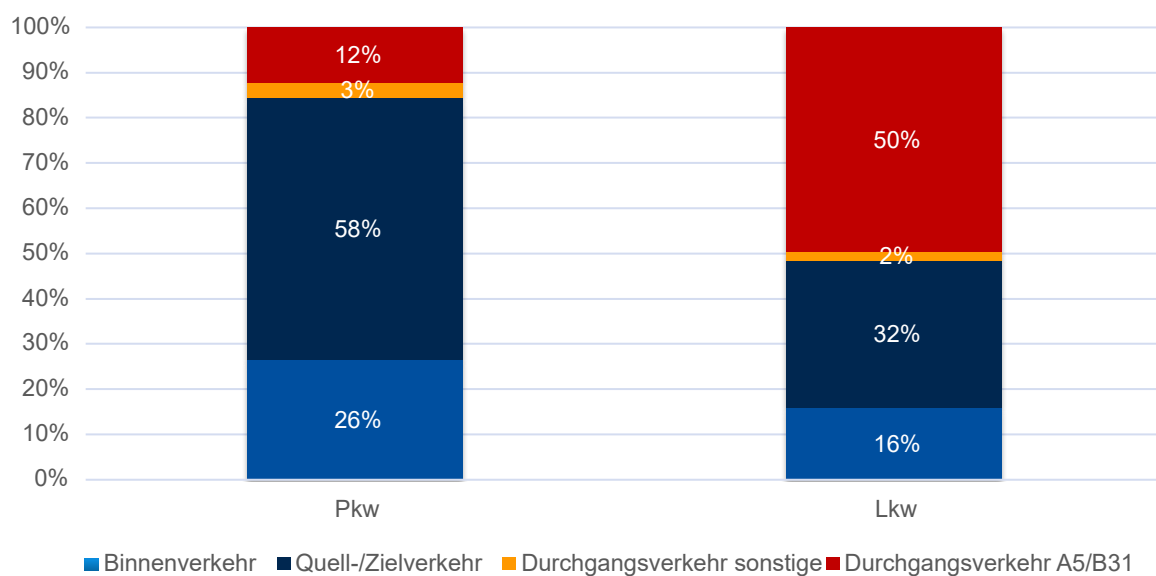


Abb. 4: Kfz-Fahrleistung, Quelle: Verkehrsmodell Stadt und Region Freiburg

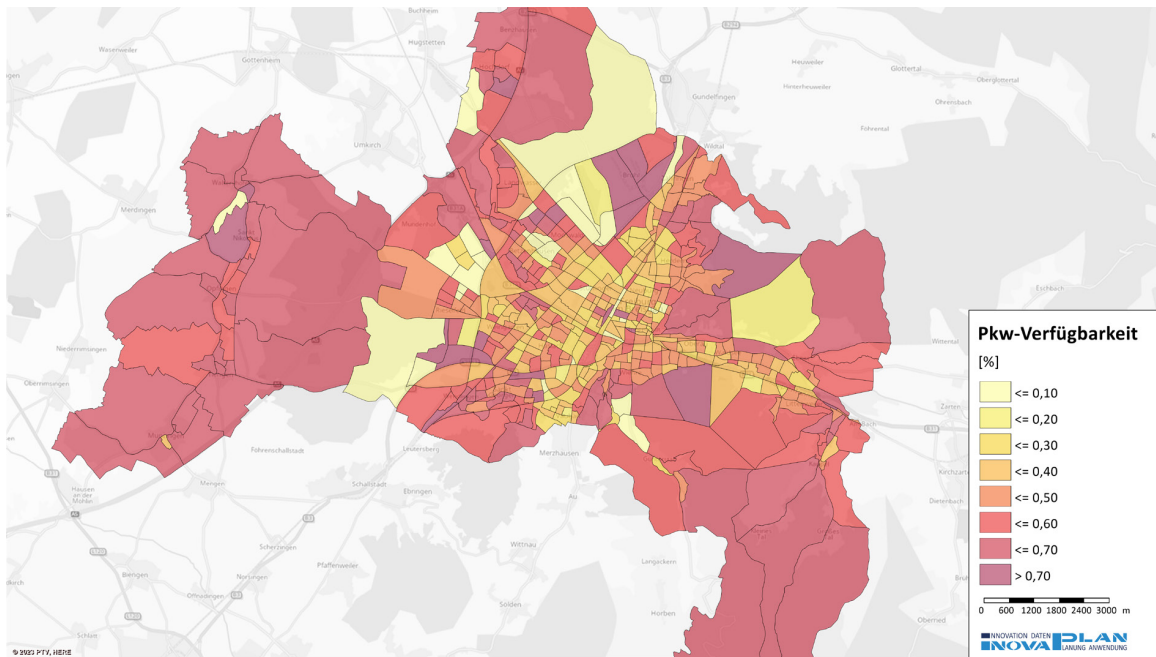


Abb. 5: Pkw-Verfügbarkeit

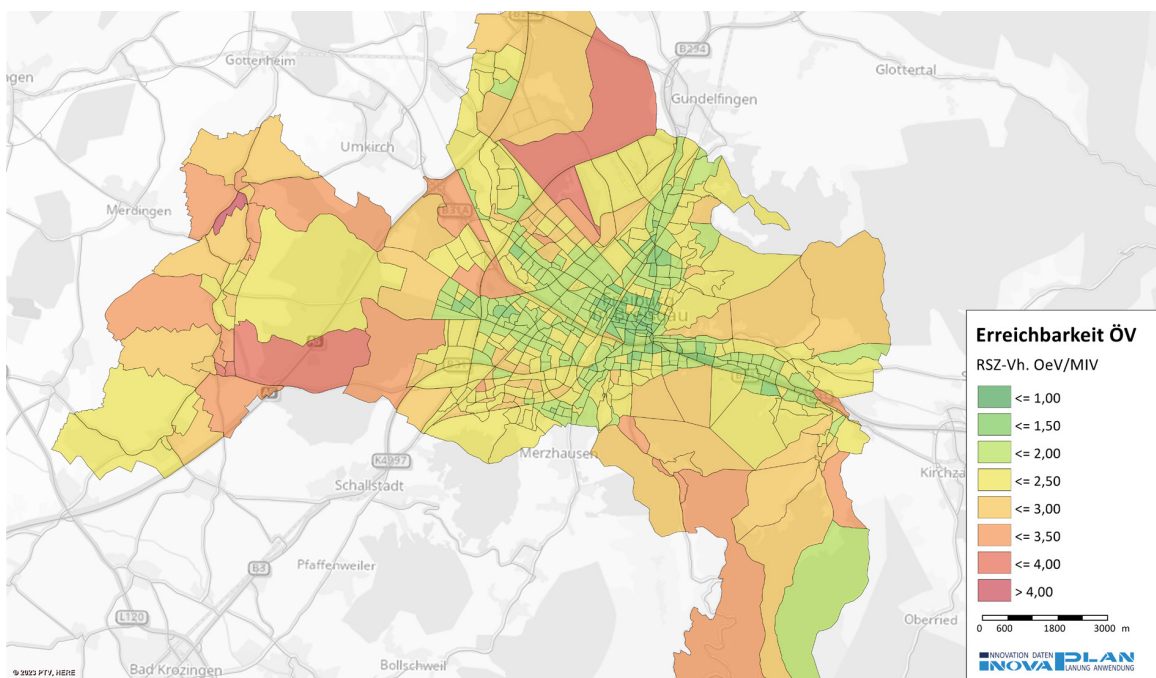


Abb. 6: ÖPNV-Erreichbarkeit

2.4 Planerische Grundlagen

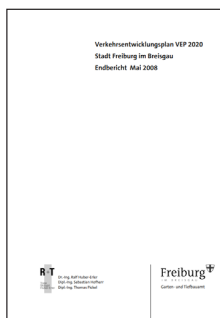
Die Stadt Freiburg verfügt über zahlreiche Planwerke und Konzepte für den städtischen Verkehr und ist zugleich in verschiedenen Bereichen bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz aktiv. Für die Erstellung des KMP lagen daher umfassende planerische Grundlagen als Ausgangsbasis für die Maßnahmenentwicklung vor. In den KMP wurden einerseits bereits beschlossene Maßnahmen integriert, die noch nicht oder noch nicht abschließend umgesetzt werden konnten. Andererseits wurden unterschiedliche Vorhaben aufgegriffen, die zwar in bestehenden Planwerken aufgeführt werden, bislang aber noch nicht zur Umsetzung beschlossen wurden.

In erster Linie knüpft der KMP mit seinen Maßnahmen zur Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen an den **Verkehrsentwicklungsplan** aus dem Jahr 2008 an, der als Gesamtverkehrskonzeption mit dem Zielhorizont 2020 das umfassendste und wichtigste verkehrsmittelübergreifende Planwerk der Stadt ist. In die Analyse der bestehenden planerischen Grundlagen einbezogen wurde zudem der **Masterplan Green-City** von 2018, der als fachliche Grundlage für Entscheidungen über die Umsetzung emissionsmindernder Maßnahmen viele Handlungsoptionen zur Reduktion der Stickoxidbelastung in Freiburg aufzeigt. Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder enthält auch das zuletzt 2019 fortgeschriebene städtische **Klimaschutzkonzept**, das parallel zum **Masterplan Green-City** erstellt wurde, und mit seiner Grundidee, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor durch eine Reduktion der Verkehrsleistung des Kfz-Verkehrs und eine Verlagerung möglichst vieler Wege auf den Umweltverbund bei kontinuierlicher Elektrifizierung des verbleibenden Kfz-Verkehrs zu erreichen, einen wichtigen Anknüpfungspunkt für die Maßnah-

menentwicklung für den KMP bildete.

Neben den Planwerken mit einem verkehrsmittelübergreifenden Ansatz verfügt die Stadt über eine Reihe verkehrsmittelspezifischer Konzepte, die ebenfalls in die Analyse für die Ausarbeitung der Maßnahmen des KMP einbezogen wurden. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere das **Radverkehrskonzept** aus dem Jahr 2012, das derzeit als RadNETZplus unter Einbeziehung der regionalen Radschnellwege weiterentwickelt wird, sowie die vorliegenden Planungen für den Stadtbahnausbau und die Umstellung der VAG-Busflotte auf E-Busse. Berücksichtigt wurden des Weiteren die konzeptionellen Ansätze zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, zur Fortentwicklung von Park & Ride und zur Erweiterung der verfügbaren Sharing-Angebote im Rahmen des integrierten Mobilitätsmanagements. Eine systematische Auswertung bereits vorliegender Planwerke und Konzepte im Hinblick auf Möglichkeiten zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor lag mit dem **Strategiepapier Klimaschutz & Mobilität** von 2021 ebenfalls bereits vor. Auch die hier formulierten Handlungsansätze für eine Verkehrsplanung, die noch stärker auf den Klimaschutz ausgerichtet ist, spielten bei der Maßnahmenentwicklung für den KMP eine wichtige Rolle.

Verkehrsentwicklungsplan
(2008)



Klimaschutzkonzept
(2018)



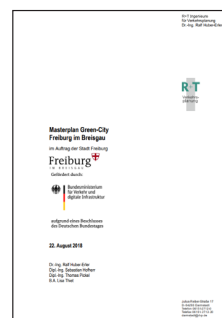
Strategiepapier "Klima-
schutz und Mobilität"
(2021)



Radverkehrskonzept
(2012)



Masterplan Green-City
(2018)



NEU!



Klimamobilitätsplan
(2023)



Foto 7: Stadt Freiburg / Seeger

3

Beteiligung & Kommunikation

3. Beteiligung & Kommunikation

Nach dem KSG BW sind Öffentlichkeit und Wirtschaft bei der Aufstellung eines KMP möglichst frühzeitig zu beteiligen. Im Rahmen einer öffentlichen Auslegung für die Dauer von mindestens einem Monat ist der Öffentlichkeit die Möglichkeit einzuräumen, zu den Planentwürfen Stellung zu nehmen. Dies erfolgte auf Grundlage einer vom Gemeinderat beschlossenen Entwurfsfassung. Auch bei der Umsetzung der weiteren Beteiligungs- und Kommunikationsformate wurde großer Wert auf eine umfassende Einbeziehung der Stadtge-

sellschaft und die Berücksichtigung möglichst vielfältiger Sichtweisen gelegt. Die einzelnen Beteiligungsschritte wurden eng mit der fachlichen Erarbeitung und politischen Abstimmung des KMP in den städtischen Gremien verzahnt (siehe Abbildung 7). Im städtischen Mobilitätsausschuss wurde regelmäßig über den aktuellen Sachstand berichtet. Die Gemeinderatsfraktionen wurden zusätzlich am 26.01.2022 und am 26.04.2022 zur Diskussion des jeweils aktuellen Bearbeitungsstands eingebunden.

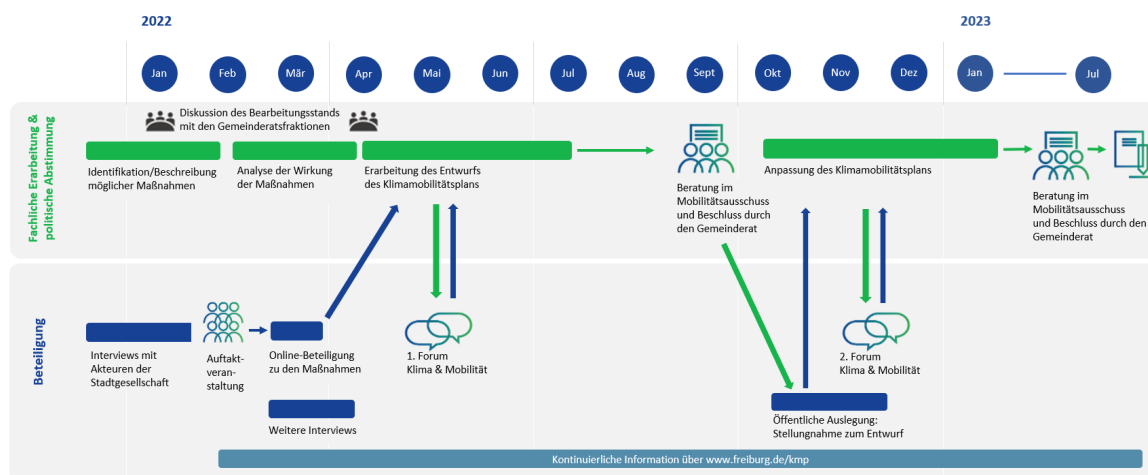


Abb. 7: Der Erarbeitungsprozess des KMP mit den Beteiligungsmodulen

3.1 Interviews

Zu Prozessbeginn wurden 21 Interviews mit ausgewählten Fachakteuren geführt. In den Gesprächen wurden frühzeitig Hinweise zum KMP, möglichen Maßnahmen und dem Erarbeitungsprozess aufgenommen. Die Ergebnisse der Interviews wurden zusammengeführt und zur Feinplanung des Beteiligungsprozesses herangezogen. Bis Juni 2022 wurden ergänzend sechs weitere Interviews geführt. Eine vollständige Liste der einbezogenen Institutionen ist nachfolgend aufgeführt. Berücksichtigt wurden sowohl Institutionen mit Bezug zu Mobilität und Klimaschutz als auch Institutionen, die für eine wirtschafts- und sozialverträgliche Maßnahmenumsetzung von besonderer Bedeutung sind.

- » ACE Region Baden-Württemberg
- » AG Umweltfreundlich zum Betrieb e.V.
- » Aktionsgemeinschaft z'Friburg in der Stadt
- » Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) Südbaden
- » Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) Freiburg
- » Arbeitsgemeinschaft Freiburger Bürgervereine
- » Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Freiburg
- » Bürger:innen-Rat Freiburg
- » Deutscher Gewerkschaftsbund DGB / ver.di
- » Fahrgastbeirat Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF)
- » Fridays for Future Freiburg
- » FUSS e.V.- Regionalgruppe Freiburg-Südbaden
- » Fuß- und Radentscheid Freiburg
- » Grüne Flotte Carsharing
- » Handelsverband Südbaden
- » Handwerkskammer Freiburg
- » Haufe Gruppe
- » Industrie- und Handelskammer (IHK) Südlicher Oberrhein
- » Initiative Statt-Tunnel
- » Migrantinnen- und Migrantenbeirat Freiburg
- » Seniorenbüro mit Pflegestützpunkt der Stadt Freiburg
- » Stadtmobil Südbaden
- » Uniklinik Freiburg
- » Universität Freiburg
- » Unternehmensverband Südwest
- » VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Regionalverband Südbaden
- » Verband des Verkehrsgewerbes Baden

3.2 Auftaktveranstaltung

Den zentralen Startpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung zum KMP bildete die Auftaktveranstaltung im Konzerthaus Freiburg am 15.02.2022. Ziel der Veranstaltung war es, den KMP als neues Planungsinstrument vorzustellen, seine Notwendigkeit zu verdeutlichen und die mit ihm einhergehenden Herausforderungen und Chancen aufzuzeigen. Zudem wurden der Erarbeitungsprozess und die Mitwirkungsmöglichkeiten vorgestellt, insbesondere die im direkten Anschluss an die Auf-

taktveranstaltung startende Online-Beteiligung. Von den rund 280 Teilnehmenden vor Ort und im Livestream beteiligten sich viele mit Fragen und Anmerkungen über ein digitales Tool direkt an den Diskussionen. Eine Aufzeichnung der Auftaktveranstaltung kann unter freiburg.de/kmp abgerufen werden.



Foto 8



Foto 9



Foto 10



Foto 11

Foto 8: Oberbürgermeister Martin Horn (Stadt Freiburg / Seeger)

Foto 9: Das Plenum: B. Horn, W. Manz, S. Stahl, Bürgermeister M. Haag (v.l.n.r.) (Stadt Freiburg / Seeger)

Foto 10: Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Stadt Freiburg / Seeger)

Foto 11: Besucher_innen (Stadt Freiburg / Seeger)

3.3 Online-Beteiligung

Die Maßnahmenvorschläge für den KMP konnten vom 15.02.2022 bis zum 09.03.2022 auf der städtischen Beteiligungsseite mitmachen.freiburg.de kommentiert werden. Die Online-Beteiligung bot die Gelegenheit, Vorschläge zu priorisieren und eigene Ideen einzubringen. Zudem wurden persönliche Angaben und Informationen zum Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden abgefragt. Insgesamt brachten sich bei der Online-Beteiligung ca. 800 Bürger_innen ein. Eine Zusammenfassung ist unter freiburg.de/kmp abrufbar. Dort sind auch alle Hinweise, Ideen und Maßnahmenvorschläge einsehbar.

3.4 Forum Klima & Mobilität

Im für den KMP-Prozess eingerichteten Forum Klima & Mobilität wurde der Erarbeitungsstand des KMP in zwei Sitzungen diskutiert. Das Forum setzte sich aus 30 Bürger_innen, 20 Institutionen, 10 Vertreter_innen der Stadtverwaltung und den beauftragten Fachbüros zusammen. Durch die Besetzung wurde die Abbildung unterschiedlicher Blickwinkel und Interessen sichergestellt. Zur Auswahl der Bürger_innen wurde eine Stichprobe von 550 Personen zufällig aus dem Melderegister gezogen und angeschrieben. Auf Grundlage der Rückmeldungen wurde eine möglichst vielfältige Gruppe ausgewählt, welche die Breite der Freiburger Stadtgesellschaft widerspiegeln sollte. Es nahmen Bürger_innen aus 14 von 28 Stadtteilen im Alter zwischen 23 und 80 Jahren mit unterschiedlichen Bildungsabschlüssen und einem diversen Mobilitätsverhalten teil. Die beteiligten Institutionen wurden auf Grundlage der zu Prozessbeginn geführten Interviews ausgewählt. Aus der Stadtverwaltung waren das Amt für Digitales und IT, das Amt für Soziales, das Baurechtsamt, das Garten- und Tiefbauamt, die Geschäftsstelle Gender & Diversity, das Nachhaltigkeitsmanagement, die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr, die Stabsstelle Mobilität, das Stadtplanungsamt und das Umweltschutzamt vertreten. Die erste Sitzung des Forums im Mai 2022 war in drei Module untergliedert.

Das digitale Modul A am 05.05.2022 richtete sich ausschließlich an die teilnehmenden Bürger_innen. Es diente zur Einführung, zum Kennenlernen sowie zur Klärung offener Fragen rund um den KMP und den Beteiligungsprozess. Im anschließenden, ebenfalls digitalen Modul B am 05.05.2022 wurden Aufbau und Funktionsweise des Verkehrsmodells erläutert, um die Berechnungen auf Grundlage des Modells für alle Mitglieder des Forums verständlich zu machen. Modul C am 10.05.2022 befasste sich dann in einer Präsenzveranstaltung mit den Maßnahmen des KMP. Die Diskussionen in drei Arbeitsgruppen konzentrierten sich auf die Chancen und Herausforderungen bei der Umsetzung ausgewählter Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung der Frage der Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit.

Die zweite Sitzung des Forums Klima & Mobilität fand am 24.11.2022 statt. Der Fokus der Veranstaltung lag auf der begleitenden Beteiligung und Kommunikation im Rahmen der anstehenden Umsetzung der Maßnahmen des KMP. Die Teilnehmenden erarbeiteten hierzu in Kleingruppen konkrete Ideen.



Foto 12: Teilnehmer_innen der 2. Sitzung des Forums Klima & Mobilität am 24.11.2022 (Stadt Freiburg / Seeger)

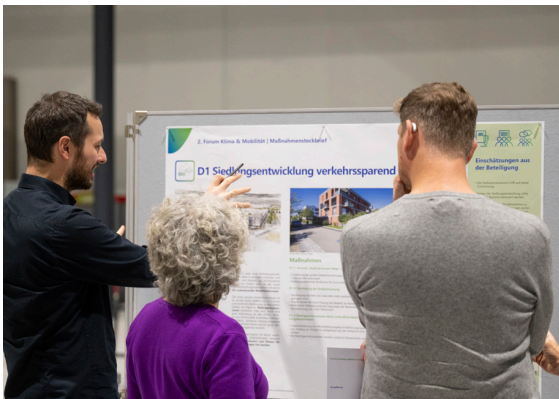


Foto 13: Stadt Freiburg / Seeger

3.5 Öffentliche Auslegung der Entwurfsfassung

Die Entwurfsfassung des KMP wurde am 04.10.2022 durch den Gemeinderat der Stadt Freiburg als Grundlage für die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gebilligt. Nach der durch das KSG BW vorgeschriebenen ortsüblichen Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt und per Aushang im Innenstadtrathaus und in den Freiburger Ortschaften hatten alle Interessierten während der Offenlage vom 24.10.2022 bis zum 02.12.2022 die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf abzugeben. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden systematisch ausgewertet und aggregiert. Das Ergebnis der Auswertung kann unter www.freiburg.de/kmp abgerufen werden.



Foto 14: Stadt Freiburg / Seeger

3.6 Begleitende Kommunikation

Um einen stetigen Zugang zu aktuellen Informationen zu gewährleisten, wurde unter www.freiburg.de/kmp ein eigener Webseitenbereich rund um den Freiburger KMP eingerichtet. Für eine gute Erkennbarkeit wurde ein Logo entwickelt und darauf basierend spezielle Designs mit Freiburg-Motiven erstellt, die auf der Webseite, in allen Publikationen und sonstigen projektbezogenen Dokumenten zu finden sind. Das Erscheinungsbild wird im Rahmen der Kommunikation zur Umsetzung von Maßnahmen des KMP weiterverwendet. Die begleitende Kommunikation sollte möglichst viele Menschen erreichen. Sowohl die Auftaktveranstaltung mit der anschließenden Online-Beteiligung als auch die öffentliche Auslegung der Entwurfsfassung mit der Möglichkeit zur Stellungnahme wurden im Amtsblatt, durch Pressemitteilungen und über die Social-Media-Kanäle der Stadt angekündigt, durch Plakate im öffentlichen Raum beworben und über Anschreiben an zufällig aus dem Melderegister ausgewählte Bürger_innen herangetragen. Die einbezogenen Institutionen unterstützten den Beteiligungsprozess anhand von zur Verfügung gestellten Textbausteinen und Bilddateien als Multiplikatoren.



Abb. 8: Plakate zur Bewerbung der Auftaktveranstaltung und der Online-Beteiligung

3.7 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Bei der **Auftaktveranstaltung** wurden wesentliche Herausforderungen für den Klimaschutz im Verkehr benannt. Deutlich wurde insbesondere die große Bedeutung der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg bei der Umsetzung des KMP und der in den kommenden Jahren notwendigen Ausweitung der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region. Zudem zeigte sich schon zu diesem frühen Zeitpunkt, dass die Maßnahmenvorschläge für den KMP mit verschiedenen, teils gegenläufigen Interessen verbunden sind. Umso bedeutsamer wurde der intensive Austausch mit den Interessensvertreter_innen und den Bürger_innen im Rahmen der nachfolgenden Beteiligungsformate.

Die **Online-Beteiligung** lieferte zahlreiche wertvolle Eindrücke, Hinweise, Ideen und Bewertungen zu den Maßnahmenvorschlägen. Viele Beiträge brachten deutlich den Wunsch nach einer Veränderung der derzeitigen Mobilitätsgestaltung zum Ausdruck. Die vorgenommenen Priorisierungen der Vorschläge durch die Teilnehmenden unterstrichen die besondere Bedeutung des Radnetz- und Stadtbahnausbaus, der Erweiterung des ÖPNV-Angebots, der sicheren und umweltverträglichen Gestaltung des Straßenraums sowie der Neuordnung des Parkens im öffentlichen Raum. Diese Maßnahmenbereiche wurden auch am häufigsten kommentiert und um eigene Ideen ergänzt. Das so entstandene Stimmungsbild aus der Online-Beteiligung wurde im Zuge der weiteren Ausarbeitung der Maßnahmenbereiche berücksichtigt und bildete eine wichtige Grundlage für die Erstellung der Entwurfsfassung des KMP.

Die Ergebnisse des **Forums Klima & Mobilität** flossen ebenfalls in die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen des KMP ein. Die Entscheidung, bereits in der Entwurfsfassung die zusätzliche Maßnahmenkategorie **Kommunikation** aufzu-

nehmen, ist unmittelbar auf die Diskussionen in der ersten Sitzung des Forums zurückzuführen. Auf Grundlage der Ergebnisse des ersten Forums wurde darüber hinaus die inhaltliche Gestaltung des zweiten Treffens konzipiert. Durch die Schwerpunktsetzung auf das Thema Beteiligung und Kommunikation konnten durch die Mitglieder des Forums konkrete Vorschläge erarbeitet werden. Diese werden bei der weiteren Beteiligung und Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere im Kontext der Umsetzung des KMP, in den kommenden Jahren aufgegriffen.

Die **Stellungnahmen** aus der öffentlichen Auslegung der Entwurfsfassung wurden systematisch ausgewertet, mit Blick auf die Möglichkeit einer Aufnahme in die Endfassung des KMP geprüft und bildeten den Anstoß für einige Anpassungen der Maßnahmen. Die zahlreichen weiteren Vorschläge für neue Maßnahmen und zur Ausweitung bereits bestehender Maßnahmen, die nicht in der Endfassung aufgenommen werden konnten, wurden dokumentiert und dienen als Denkanstöße für die weitere Diskussion. Sie werden bei den Überlegungen zu über den KMP hinausgehenden weiteren Schritten für die Verkehrs- und Mobilitätswende in Freiburg berücksichtigt. Die zahlreichen Hinweise mit einem konkreten Standortbezug wurden separat erfasst und werden verwaltungsintern im Kontext der Detailplanung von Einzelvorhaben weiterverarbeitet. Nicht zuletzt werden die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung der Entwurfsfassung den politischen Gremien der Stadt vorgelegt und bilden somit eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für den Beschluss des KMP durch den Gemeinderat.

Als **Fazit des Beteiligungsprozesses** zum KMP ist Folgendes festzuhalten: In Freiburg gibt es einen weitgehenden Grundkonsens zur Bedeutung des

Klimaschutzes im Verkehrssektor und dem bestehenden Handlungsbedarf, sowohl zur Erreichung der Klimaziele als auch im Hinblick auf die Lebensqualität in der Stadt. Die Beteiligungsformate, die sich durch sehr konstruktive Gespräche und ein hohes Maß an gegenseitiger Wertschätzung auszeichneten, konnten sich daher auf die Ausgestaltung des Wegs zu einer klimafreundlicheren Mobilität in Freiburg im Rahmen der Umsetzung des KMP konzentrieren. Der Beteiligungsprozess machte den Wunsch deutlich, wirksame Maßnahmen umzusetzen, und unterstrich in vielerlei Hinsicht die vorhandene Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung als Ausdruck eines starken zivilgesellschaftlichen Engagements für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität in Freiburg.



Foto 15: Stadt Freiburg / Seeger

4

Methodik

4. Methodik

4.1 Verkehrsmodellierung – Theoretische Grundlagen

Ein Verkehrsmodell ist ein wichtiges Planungsinstrument, das eine Einschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen von Maßnahmen im Verkehrsnetz und -angebot ermöglicht. Zudem können auf dieser Grundlage verschiedene Zukunftsszenarien betrachtet und miteinander verglichen werden. In Folge übergeordneter politischer, wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Entwicklungen bestehen aber auch Prognoseunsicherheiten, sodass sich Bandbreiten für die zu erwartenden verkehrlichen Effekte von Maßnahmen ergeben.

Ziel eines Verkehrsmodells ist die modellhafte Abbildung sowie Prognose von Verkehrsströmen in einem definierten Gebiet. Für die Verkehrsmodellierung im Rahmen der Erstellung des KMP wurde das Verkehrsmodell der Region Freiburg verwendet, in dem Mobilitätsdaten für die Stadt Freiburg und die angrenzenden Landkreise hinterlegt sind. Im Verkehrsmodell sind unter anderem Daten aus der 2016 durchgeführten Haushaltsbefragung in Stadt und Region sowie Daten aus einer netzweiten Fahrgasterhebung im ÖPNV der Region (RVF-/ZRF-Gebiet) aus 2016 berücksichtigt, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung möglichst realitätsnah abzubilden. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden Angaben zum Mobilitätsverhalten von über 3.000 Haushalten bzw. knapp 7.500 Personen erhoben.

Um das Verkehrsgeschehen im betrachteten Gebiet möglichst realitätsgetreu abbilden zu können, werden verschiedene Eingangsdaten genutzt. Besonders wichtig sind:

- » **Strukturdaten:** Angaben zu und räumliche Verteilung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, außerdem Altersstruktur der Bevölkerung, Pkw-Besitz bzw. Pkw-Verfügbarkeit sowie ähnliche Daten,

- » Informationen zum **Verkehrsangebot:** Straßen- und Wegenetz sowie Eigenschaften von Straßen und Wegen, ÖPNV-Angebot, sonstige Verkehrsangebote, Verknüpfung der Angebote untereinander sowie

- » Informationen zum **Verkehrsverhalten** der Bevölkerung: Bspw. Angaben zur Nutzung und Nutzungshäufigkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel (auf Basis der Ergebnisse der Haushaltsbefragung aus 2016).

Diese Eingangsgrößen fließen in das Verkehrsmodell ein und bilden die Grundlage für die Berechnung der Verkehrsnachfrage (siehe Abbildung 9). Das Modell bildet Personenbewegungen von einer Quelle A zu einem Ziel B für alle Quellen und Ziele sowie alle Personen im Modellraum an einem durchschnittlichen Werktag ab. Dazu werden im Rahmen der Modellberechnung mehrere Entscheidungsschritte durchlaufen:

- » **Verkehrserzeugung:** Wie viele Fahrten werden pro Tag zu welchem Zweck aus einem Teilgebiet (Verkehrszelle) heraus unternommen?
- » **Zielwahl:** Welche Zielorte (Verkehrszellen) werden zur Ausübung von Aktivitäten gewählt?
- » **Verkehrsmittelwahl:** Welche Verkehrsmittel werden auf welchen Wegen genutzt?
- » **Routenwahl:** Welche Routen werden zu welchen Zielpunkten gewählt?

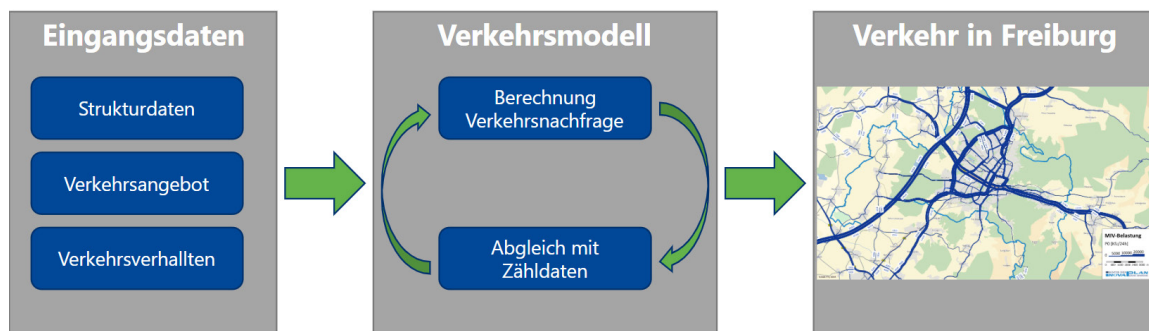


Abb. 9: Grundprinzip der Verkehrsmodellierung

Das Verkehrsmodell kann jedoch nicht nur aktuelle Verkehrsströme abbilden, sondern bietet insbesondere auch die Möglichkeit, die Wirkung einzelner Maßnahmen auf das Gesamtverkehrssystem zu untersuchen. Dazu müssen die Eingangsgrößen maßnahmenspezifisch angepasst werden, indem z. B. die hinterlegte Verkehrsinfrastruktur (Netze und Strecken), das Mobilitätsangebot (z. B. ÖPNV-Fahrtenangebot) oder auch die Strukturdaten angepasst werden. Im Anschluss wird die Verkehrsnachfrage mit den veränderten Eingangsdaten erneut berechnet. Im Ergebnis können Fahrtenverlagerungen zwischen einzelnen Verkehrsmitteln sowie zu erwartende Veränderungen der Verkehrsbelastung auf bestimmten

Strecken oder an einzelnen Punkten ermittelt und mit dem Status quo verglichen werden. Hierbei ist es auch möglich, verschiedene Einzelmaßnahmen in Form von Szenarien zusammen abzubilden und deren Auswirkungen gemeinsam zu betrachten, womit bspw. die Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund oder die Wirkung mehrerer Maßnahmen auf die Kfz-Belastung im Straßennetz gesamthaft abgebildet werden kann. Dies wiederum ermöglicht eine Berechnung der infolge der Umsetzung von einzelnen Maßnahmen bzw. Szenarien zu erwartenden Effekte auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, wie sie im Rahmen der Erstellung des KMP durchgeführt wurde.

4.2 Szenarioanalyse

Um Auswirkungen von strukturellen Entwicklungen, veränderten Rahmenbedingungen und der Umsetzung städtischer Maßnahmen auf die CO₂-Emissionen im Verkehr in Zahlen ausdrücken zu können, wurde im Rahmen der Erstellung des KMP eine Szenarioanalyse durchgeführt. Die entwickelten Szenarien bauen aufeinander auf und grenzen verschiedene Zustände, jedoch auch unterschiedliche Maßnahmen und politische Zuständigkeiten systematisch voneinander ab (siehe Abbildung 10). Der Nachweis der Emissionsänderungen im Verkehrssektor wurde anhand des Verkehrsmodells auf Grundlage der Szenarien analog zu den bestehenden verkehrlichen Bewertungsverfahren des Bundes (Beispiele: Bundesverkehrswegeplan, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen) erbracht.

Analysefall 2016 und Basis 2010

Ausgangssituation ist der im regionalen Verkehrsmodell abgebildete Analysefall des Jahres 2016. Er stellt die Ist-Situation der Mobilität in der Region dar und bildet die Basis für alle weiteren Entwicklungen. Um im Weiteren eine Reduktion gegenüber 2010 ermitteln zu können, wurden die für das Jahr 2016 ermittelten Emissionskenn-

werte mit Hilfe der jährlich erstellten städtischen Klimabilanz im Verkehrsbereich auf das Jahr 2010 zurückgerechnet.

Trend-Szenario 2030

Das Trend-Szenario bildet das erwartete strukturelle Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in der Stadt und der Region Freiburg für das Jahr 2030 und die daraus resultierenden Veränderungen in der Verkehrsnachfrage ab. Im Trend-Szenario sind keine weiteren verkehrlichen Maßnahmen enthalten, sodass dieses Szenario den zu erwartenden Zustand bei Beibehaltung der heutigen Mobilitätsmuster und ohne weiteres Eingreifen in das Verkehrssystem darstellt.

Rahmen-Szenario 2030

Das Rahmen-Szenario 2030 baut auf dem Trend-Szenario auf und bildet zusätzlich sowohl erwartbare übergeordnete Entwicklungen in der Gesellschaft und im Verkehrssektor als auch Rahmenvorgaben für den Verkehrssektor von EU, Bund und Land ab, insbesondere im Hinblick auf den Straßenverkehr und die Fahrzeugtechnik. Im Einzelnen enthält das Rahmen-Szenario die folgenden Annahmen (siehe nächste Seite):

Prinzipiskizze

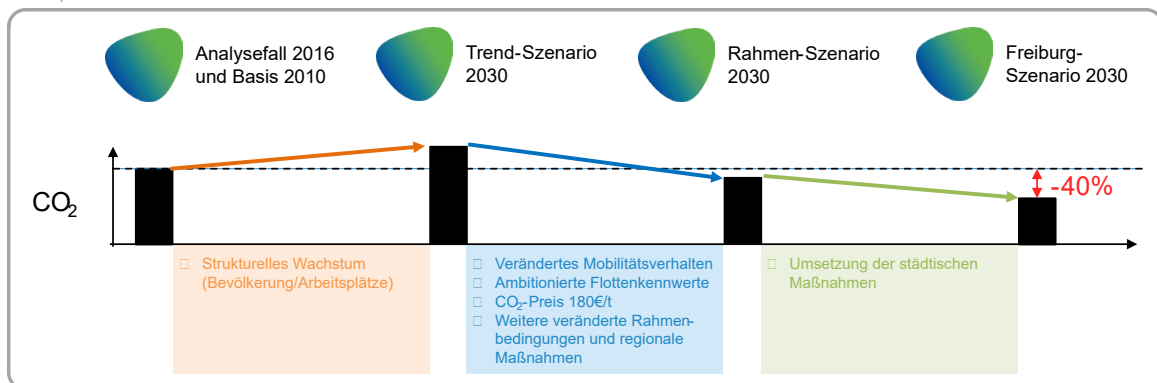


Abb. 10: Zusammenhang der Szenarien

Flottenkennwerte

Die technische Weiterentwicklung von Verbrennerfahrzeugen sowie die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und Förderung nicht-fossiler Antriebsformen im Pkw- und Lkw-Bereich sind erklärte klima- und verkehrspolitische Zielsetzung von EU, Bund und Land. In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurden im Rahmenszenario die in Abbildung 11 dargestellten Flottencharakteristika für das Prognosejahr 2030 abgebildet.

CO₂-Preis

Der CO₂-Preis wird bis 2030 stetig steigen, um den ambitionierten Klimaschutzziele auf den unterschiedlichen administrativen Ebenen zu entsprechen. Für 2030 wurde im Verkehrsmodell ein Preis von 180 € pro Tonne CO₂ festgelegt, der die Nutzung von Fahrzeugen mit fossilen Antriebsformen entsprechend verteuert. Über diesen gegenüber dem Status quo deutlichen Preisaufschlag (2022: 30 € pro Tonne CO₂) werden auch weitere monetäre bzw. steuerliche Maßnahmen abgebildet, die zu einer Verschiebung des Preisgefüges zugunsten des Umweltverbunds beitragen, wie bspw. die Abschaffung des Dieselpflichts oder der Förderung von Dienstwagen.

Homeoffice-Anteil

Infolge der Corona-Pandemie wird vermehrt im Homeoffice gearbeitet und Besprechungen finden häufiger als Videokonferenz statt. Es ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklung zumindest bis zu einem gewissen Grad verstetigen wird. Im Verkehrsmodell wurde daher eine Zunahme der Häufigkeit von Tätigkeiten im Homeoffice um 12 % und somit eine Reduzierung der täglichen Pendelwege um 12 % angenommen.

Umlandentwicklungen

Im Rahmen-Szenario sind auch regionale Maßnahmen abgebildet, die eine Fahrtenverlagerung auf den Umweltverbund zum Ziel haben (z. B. dortiger Ausbau von ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur), aber nicht im unmittelbaren Einfluss- und Entscheidungsbereich der Stadt Freiburg liegen und somit im Rahmen des KMP aufgrund methodischer Vorgaben nur als indirekte Maßnahmen betrachtet werden. Die Bilanzierung von Verkehrsleistung und Emissionen im Rahmen der Modellierung bezieht sich ausschließlich auf das Freiburger Stadtgebiet. Gleichwohl werden verstärkte Aktivitäten und Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor auch in den Umlandkommunen und der Region bis 2030 einen wichtigen Stellenwert

	Pkw	Leichte Nutzfahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge
Anteil Verbrenner	68,5 %*	79,9 %	90,1 %
Anteil Plug-in-Hybrid	9,5 %	7,4 %	0 %
Anteil emissionsfreie Antriebe (Elektroauto, Wasserstoff etc.)	22,0 %	12,7 %	10,0 %
mittlerer Flottenverbrauchswert	101g CO ₂ /km	159g CO ₂ /km	511g CO ₂ /km

Abb. 11: Flottencharakteristika 2030 (*Annahme zum Verbrauch von Verbrennern: 141g CO₂/km)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

einnehmen. Zur Abbildung dieser Entwicklungen in der Region wurden Veränderungen im regionalen Modal Split zugunsten des Umweltverbunds und der Nutzung klimafreundlicher Verkehrsangebote angenommen (Erhöhung des Anteils der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Wege, Verringerung des mIV). Auch im Umland wurde ein leicht reduzierter Pkw-Besitz angenommen.

Technische und gesellschaftliche Entwicklungen

Unabhängig von der Umsetzung konkreter Maßnahmen in Stadt und Region können bestimmte technische und gesellschaftliche Entwicklungen angenommen und im Rahmen-Szenario abgebildet werden. Zu nennen ist hier z. B. der gesellschaftliche Trend hin zu mehr Radverkehr, der durch die Marktentwicklung der elektrisch unterstützten Fahrräder beeinflusst wird, welche die Nutzung des Fahrrads auch auf mittleren und längeren Distanzen zunehmend attraktiv machen. Weitere Effekte wie steigende Kraftstoffpreise und die zunehmende öffentlich-mediale Präsenz des Themas Klimaschutz werden bis 2030 auch gesellschaftlich ein stärkeres Bewusstsein für die Bedeutung eines umweltfreundlichen Verkehrssystems und dementsprechende Veränderungen bei der Wahl der Verkehrsmittel bewirken.

Freiburg-Szenario 2030

Das Freiburg-Szenario baut auf dem Rahmen-Szenario auf und ergänzt dieses um die im Rahmen des KMP-Prozesses entwickelten und definierten städtischen Maßnahmen. Es wurde ermittelt, welche Klimaschutzeffekte durch die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen realisiert werden können. In der Bilanzierung stellt das Freiburg-Szenario die abschließende Bewertungsgröße gegenüber der Situation im Basisjahr 2010 dar, da in diesem Szenario – aufbauend auf den vorherigen Szenarien – alle Rahmenbedingungen,

Entwicklungen und Maßnahmentypen über alle räumlichen Wirkungsebenen hinweg abgebildet sind.

4.3 Städtische Unterstützung des Rahmen-Szenarios

Die für das Rahmen-Szenario angenommenen Flottenkennwerte und die zugrundeliegende Flottenzusammensetzung weichen in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg in Einzelheiten von den im Arbeitspapier der wissenschaftlichen Begleitforschung zum KMP-Pilotprozess genannten Werten ab. Einige Zielwerte können ambitionierter angesetzt werden als durch die Begleitforschung empfohlen, da die Freiburger Bevölkerung sich durch ein besonders hohes Umweltbewusstsein auszeichnet, das bereits seit mehreren Jahrzehnten auch im politischen Handeln der Stadt Ausdruck findet. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Landes unterstützt die Stadt sowohl auf politischer Ebene als auch durch eine Reihe konkreter Ansätze, welche die Annahme ambitionierterer Zielwerte rechtfertigen.

Verbesserung der Ladeinfrastruktur

Um die im Rahmen-Szenario angenommene Elektrifizierungsquote der Pkw-Flotte zu erreichen, sind einerseits Vorgaben und Handeln auf den übergeordneten administrativen Ebenen Land, Bund und EU erforderlich. Andererseits wird sich die Stadt Freiburg zur Unterstützung der Elektrifizierung des Straßenverkehrs für die Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur einsetzen, insbesondere in Niedrigemissionszonen (siehe Anhang B, Maßnahme D1-2.) sowie in Quartieren, in denen nur wenige private Stellplätze zur Verfügung stehen und/oder nur wenige private Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden können. Diese Unterstützung ist Teil des Freiburg-Szenarios (siehe Anhang B, Maßnahmenbereich A5), wird bilanziell aber im Rahmen-Szenario über eine veränderte Flottenzusammensetzung abgebildet.

Förderung von Elektroantrieben bei Kurier-, Express- und Paketdienstleistern

Im Bereich der Lieferverkehre gibt es bisher kaum Ansatzmöglichkeiten für städtische Maßnahmen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen sieht die Stadt Freiburg allerdings Möglichkeiten, die städtischen Verkehrsemissionen auch im Güterverkehrsbe-
reich zu verringern: Zur Förderung alternativer Antriebe sollen insbesondere für den (Klein-) Lieferverkehr Nullemissionszonen eingerichtet oder bei den Zufahrtsmöglichkeiten in bestimmte Quartiere räumlich und/oder zeitlich zwischen Elektrofahrzeugen (mit Privilegien) und anderen Fahrzeugen differenziert werden. Freiburg wird sich dafür einsetzen, die Umsetzungshürden für solche Regelungen zu verringern. Darüber hinaus sollen bestehende Lieferzeitfenster im Innenstadtbereich für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben erweitert werden.

Städteinitiative Tempo 30

Die Stadt Freiburg setzt sich aktiv für die Möglichkeit einer allgemeinen Einführung von Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz ein. Bereits Ende 2020 bot sich Freiburg gegenüber dem Bund als Modellkommune zur Erprobung einer flächen-
deckenden Tempo-30-Regelung an. Die Stadt ist außerdem Mitinitiatorin der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die im Juli 2021 ins Leben gerufen wurde. Ziel der Initiative ist es, die rechtlichen Möglichkeiten und Gestaltungsspielräume der Kommunen für eigene Straßenverkehrsregelungen zu erweitern, insbesondere im Hinblick auf die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten.

Regionale Zusammenarbeit

Um den Klimaschutz im Verkehrssektor auch in der Region zu fördern, strebt die Stadt Freiburg an, gemeinsam mit den Umlandkommunen die institutionellen Rahmenbedingungen für eine regionale Verkehrs- und Mobilitätswende zu verbessern und die Anstrengungen zu verkehrlichen Klimaschutzmaßnahmen zu verstärken. Auf Basis einer inten-

siveren regionalen Abstimmung sollen Mobilitätsstrategien sowie konkrete Projekte gemeinsam entwickelt werden. In diesem Rahmen sollen auch laufende kommunenübergreifende Projekte (z. B. Umsetzung Radschnellwege, Modellregion für den Mobilitätspass, Modellkommunen im Kompetenznetz Klima Mobil) gebündelt und in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten angegangen werden. Diese verstärkte regionale Kooperation kann z. B. innerhalb eines regionalen Mobilitätsnetzwerks (siehe Anhang B, Maßnahmenbereich E3) oder auch in Form einer regionalen Erweiterung des KMP umgesetzt werden.

Politische Unterstützung der Landes-, Bundes- und EU-Ziele

Die Stadt Freiburg setzt sich auf politischer Ebene dafür ein, dass die ambitionierten Klimaschutzziele der übergeordneten administrativen Ebenen erreicht werden können. Im städtischen Handlungsrahmen wird die Zielerreichung insbesondere durch den KMP und die hier definierten städtischen Maßnahmen vorangetrieben. Darüber hinaus unterstützt die Stadt Freiburg weitere notwendige Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene. Diese politische Unterstützung einer umfassenden Verkehrs- und Mobilitätswende findet unter anderem in den folgenden Beschlüssen, Mitgliedschaften und sonstigen Aktivitäten und Vorhaben der Stadt Freiburg Ausdruck:

- » Der Mobilitätswende Flügel verleihen (2021): Appell des Dialogs Nachhaltige Stadt an die kommende Bundesregierung
- » Positionen zur Nachhaltigkeit (2017): Beschluss des Oberbürgermeister Dialoges Nachhaltige Stadt

- » Gemeinderatsbeschluss Klimaneutralität der Stadt Freiburg im Jahr 2038 (Drucksache G-21/223)
- » Gemeinderatsbeschluss Klimaneutralität der Stadt Freiburg im Jahr 2035 (Drucksache G-22/186)
- » Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW)
- » Mitgliedschaft und Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil
- » Pilotkommune für die modellhafte Aufstellung eines Klimamobilitätsplans
- » Modellregion für Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie im Land Baden-Württemberg
- » Bewerbung als Modellregion im Bundes-Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“
- » Unterstützung des Klimabürger_innenrats der Region Freiburg

Unterstützung der Verkehrswende durch strategische Kommunikation

Durch eine umfassende strategische Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität und eine Kommunikationskampagne zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung sollen Akzeptanz, Wohlwollen und Umsetzungsbereitschaft für die Verkehrs- und Mobilitätswende in Freiburg und der Region erreicht werden (siehe Anhang B, Maßnahmenbereich E1).



Foto 16: Stadt Freiburg / Seeger

5

Maßnahmen

5. Maßnahmen

Im Rahmen der Ausarbeitung des KMP wurde ein Leitbild für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Freiburg entwickelt, das übergeordnete Ziele definiert und Planungsleitlinien festlegt. Das Leitbild bildete im Prozess zur Erstellung des KMP einen wichtigen Orientierungspunkt für die Auswahl, Ausgestaltung und Priorisierung der städtischen Maßnahmen. Darüber hinaus soll es im Zuge ausstehender Detailplanungen zu einzelnen Vorhaben herangezogen werden und besitzt über den Kontext des KMP hinaus Gültigkeit für zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsplanungen in Freiburg.

Die übergeordneten Leitbildziele definieren Referenzpunkte für ein planerisches Handeln, das sich unter anderem an Ressourcenschonung, umfassender Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben, Stadtverträglichkeit und der Notwendigkeit, das Wachstum der Stadt zu bewältigen, orientiert. Durch die Planungsleitlinien soll dauerhaft eine Planungskultur etabliert und gefestigt werden, die auf diese übergeordneten Ziele ausgerichtet ist. Die Leitlinien sind als Vorgaben zu verstehen, die der städtischen Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Abwägungsprozessen zusätzliche Orientierung geben, indem sie besonders wichtige Aspekte wie die Priorisierung der klimafreundlichsten Varianten oder die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowohl generell als auch für verkehrsträgerspezifische Planungen als handlungsleitend vorgeben. Das vollständige Leitbild mit allen Zielsetzungen und Leitlinien ist dem Anhang A zu entnehmen. Unter Berücksichtigung des durch das Leitbild gesetzten Rahmens wurden insgesamt 65 städtische Einzelmaßnahmen in den KMP aufgenommen und modelltechnisch im Freiburg-Szenario abgebildet. Die Einzelmaßnahmen wurden auf Grundlage ihrer inhaltlichen Ausrichtung in 17 Maßnahmenbereichen zusammengefasst, welche

wiederum in fünf Maßnahmenkategorien eingeordnet wurden.

Im Ganzen repräsentieren die Maßnahmen des KMP sowohl Kontinuität in der grundsätzlichen Ausrichtung der Freiburger Verkehrsgestaltung auf eine nachhaltige städtische Mobilität als auch Innovation durch vielfältige neue Ansätze. Der KMP markiert für die Verkehrspolitik und -planung in Freiburg zwar keine elementare Kursänderung, wohl aber eine deutliche Beschleunigung der Entwicklung und Steuerung hin zu einer umwelt- und klimaschonenden, sozial ausgewogenen und stadtverträglichen Mobilitätsgestaltung. Seine Umsetzung wird im öffentlichen Raum und in der öffentlichen Wahrnehmung deutlich sichtbar werden, allein aufgrund der Quantität der Vorhaben, die in den kommenden Jahren binnen kurzer Zeit auf den Weg gebracht werden sollen.

Die Maßnahmen des KMP werden die Verkehrs- und Mobilitätswende in Freiburg deutlich voranbringen. Bis 2030 sollen zahlreiche größere und kleinere Infrastrukturprojekte umgesetzt werden, die es noch komfortabler und sicherer machen, sich zu Fuß oder mit dem Rad durch die Stadt zu bewegen. Auch die Bedeutung der Stadtbahnen und -busse der VAG als Verkehrsträger des Umweltverbunds, deren Nutzung allen Menschen offensteht, wird weiter zunehmen. Eine zentrale Rolle werden dabei neben den großen Ausbauprojekten im Stadtbahnnetz vor allem die Ausweitung, Flexibilisierung und Verknüpfung der verfügbaren öffentlichen Mobilitätsangebote einnehmen. Zielrichtung der Maßnahmen ist also in erster Linie eine weitere Verbesserung der Voraussetzungen für die Nutzung der umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittel. Eine gezielte städtische Kommunikation soll diesen Ansatz ergänzen und das Thema nachhaltige Mobilität stärker in

den Fokus der Stadtöffentlichkeit rücken, um der Bevölkerung die Möglichkeiten, klimafreundlich in der Stadt unterwegs zu sein, noch deutlicher ins Bewusstsein zu rufen und so Anreize für individuelle Verhaltensänderungen zu setzen. Einen Bruch mit Gewohnheiten haben auch die regulativen Maßnahmen zum Ziel, welche – auch dies

ist ein wesentlicher Teil der Maßnahmen des KMP – deutliche Impulse zur Begrenzung des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet setzen sollen. Ausführliche Beschreibungen der 17 Maßnahmenbereiche mit Informationen zu allen Einzelmaßnahmen sind in den Maßnahmensteckbriefen im Anhang B zu finden.

A_Mobilitätsinfrastruktur



A.1 Radnetz ausbauen



A.2 Stadtbahnnetz ausbauen



A.3 Park & Ride, Bike & Ride ausbauen



A.4 Fußverkehr fördern



A.5 E-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern



A.6 VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

B_Mobilitätsangebot



B.1 ÖPNV-Angebote ausweiten



B.2 Attraktivere Preise & digitale Vernetzung



B.3 Carsharing-Angebote erweitern



B.4 Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

C_Regulierung der Kfz-Mobilität



C.1 Parken im öff. Raum neu ordnen



C.2 Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen

D_Stadtentwicklung und Raumordnung



D.1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



D.2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

E_Kommunikation



E.1 Strategische Kommunikation & Umsetzungsbegleitung



E.2 Mobilitätsberatung



E.3 Regionale Zusammenarbeit

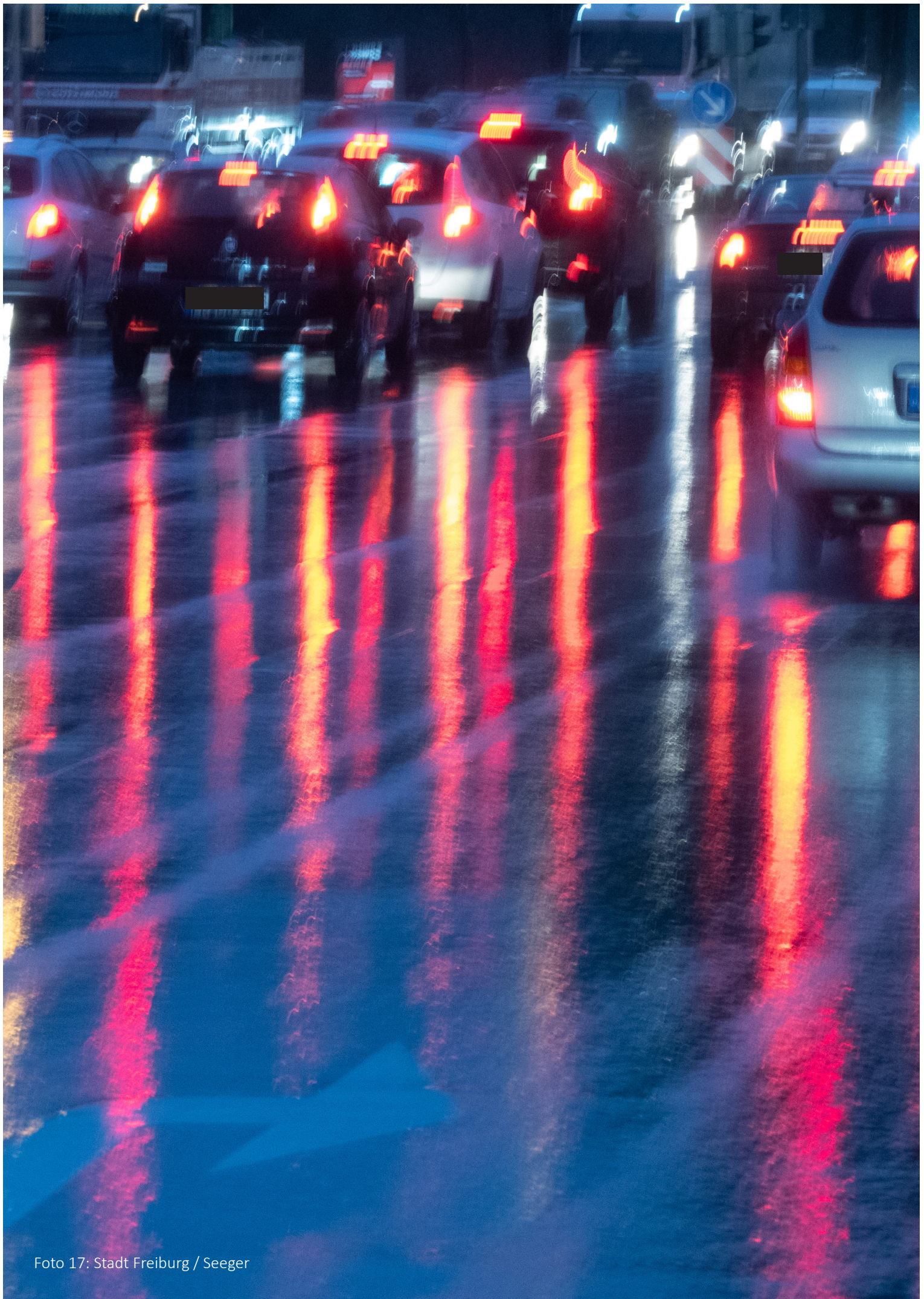


Foto 17: Stadt Freiburg / Seeger

6

Ergebnisse der Verkehrsmodellierung

6. Ergebnisse der Verkehrsmodellierung

Zur Abschätzung der Wirkung der im Rahmen des KMP vorgesehenen Maßnahmen wurden diese in das Verkehrsmodell integriert. Die auf Basis eines Vergleichs der unterschiedlichen Szenarien (siehe Kapitel 4.2) für das Jahr 2030 ermittelten Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben.

6.1 Entwicklung Fahrleistung und CO₂-Emissionen

Abbildung 12 stellt die Entwicklung der Kfz-Fahrleistung für die betrachteten Szenarien dar. Die Fahrleistung wird sowohl nach den Fahrzeugklassen (Pkw, Lkw, Bus) als auch nach Verkehrsbeziehungen (Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr) unterschieden. Etwa 90 % der Gesamtfahrleistung wird durch Pkw erbracht. Dieser Wert beinhaltet

auch Durchgangsverkehre auf A5 und B31, die in der weiteren Betrachtung nicht in die Emissionsbilanzierung einfließen. Insgesamt zeigt sich, dass sich sowohl für den Analysefall (2016) als auch das Trend-Szenario (2030) eine Zunahme der Kfz-Fahrleistung gegenüber dem Jahr 2010 ergibt. Dies spiegelt vor allem das strukturelle Wachstum gegenüber 2010 mit zunehmenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen in Stadt und Region wider. Im Rahmen- sowie Freiburg-Szenario kann dagegen infolge der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen gegenüber dem Trend-Szenario eine Abnahme der Kfz-Fahrleistung erreicht werden, die sich in erster Linie bei der Pkw-Fahrleistung im städtischen Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr ergibt.

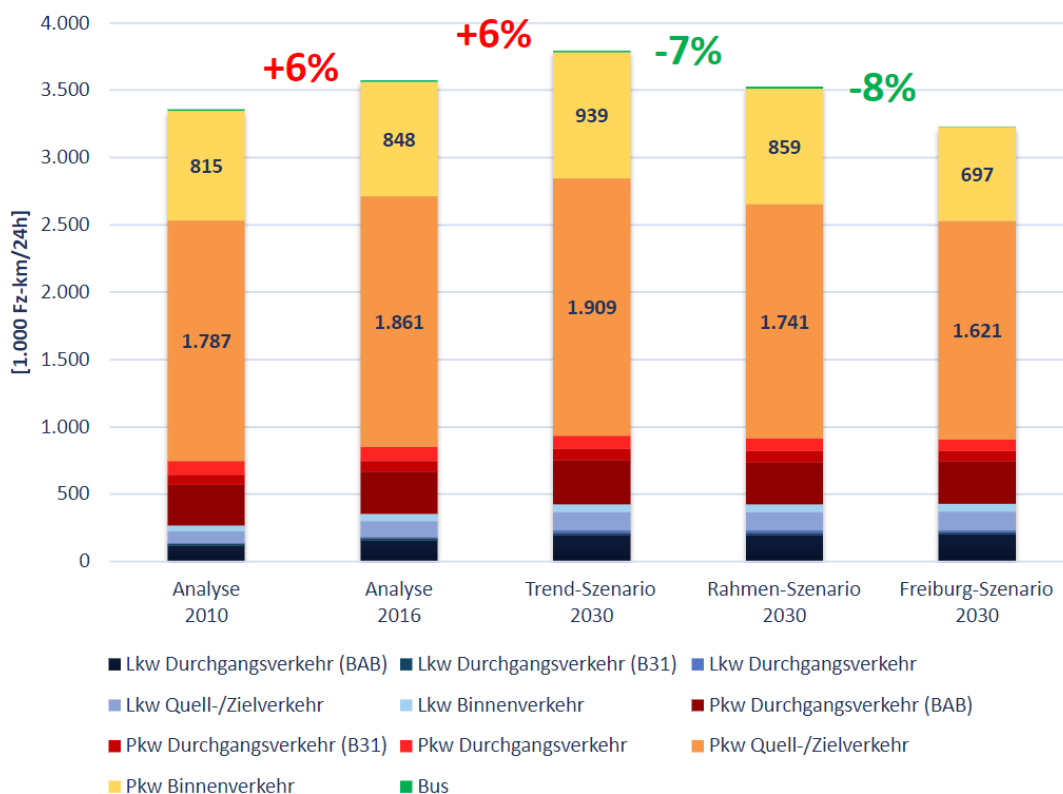


Abb. 12: Entwicklung der Kfz-Fahrleistung je Szenario

Die zu erwartende Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen bildet eine zentrale Ergebnisgröße auch für weitere verkehrliche und modelltechnische Untersuchungen, die durch die Stadt Freiburg regelmäßig für einzelne Maßnahmen durchgeführt werden. Auf Basis der vorliegenden Modellierungsergebnisse ergeben sich unterschiedliche mögliche Entwicklungspfade für die Zukunft (siehe Abbildung 13). Im Trend-Szenario wäre ein

weiterer Anstieg der Verkehrsmengen um etwa 6 % gegenüber der Analysesituation 2016 zu erwarten. Im Rahmen-Szenario stellt sich dagegen eine etwa gleichbleibende Verkehrsleistung ein. Im Freiburg-Szenario mit Umsetzung aller KMP-Maßnahmen ist dagegen mit einem Rückgang um ca. 9 % gegenüber dem Analysefall von 2016 zu rechnen.

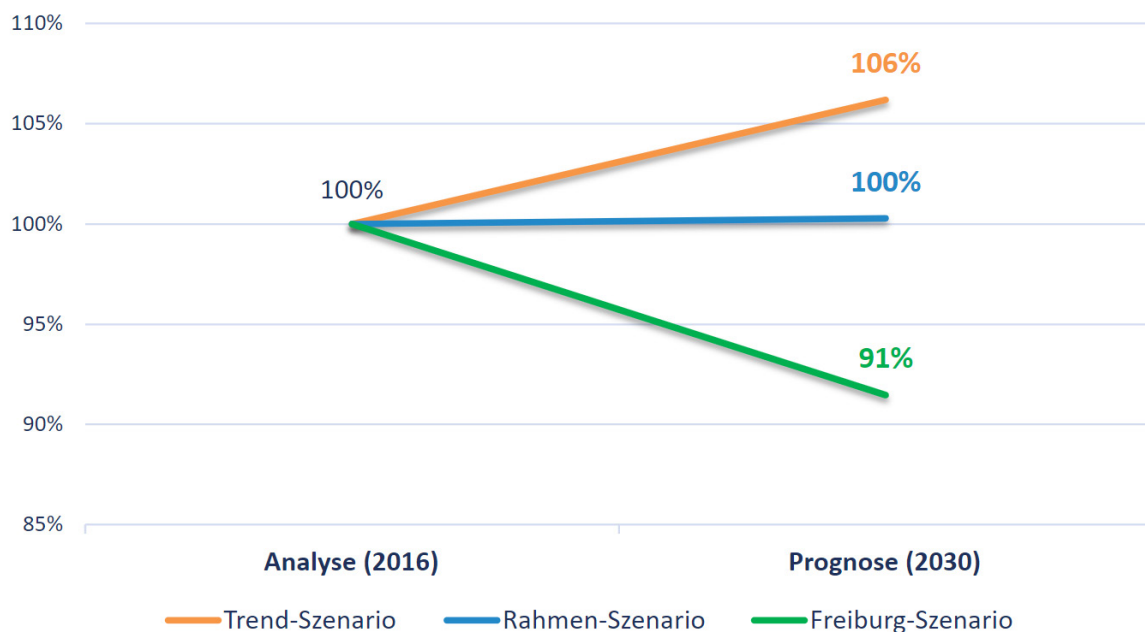


Abb. 13: Veränderung der Kfz-Fahrleistung in den Szenarien

Ergänzend zur Entwicklung der Fahrleistung ist in Abbildung 14 die Entwicklung und Zusammensetzung der CO₂-Emissionen für die modellierten Szenarien dargestellt. Der Anteil des Schwerlastverkehrs fällt hier mit ca. 30-35 % deutlich höher aus. Dessen Werte bleiben über die Szenarien hinweg nahezu unverändert und können durch die Maßnahmen des KMP kaum beeinflusst werden. Etwa 20-25 % der Emissionen sind auf Durchgangsverkehr auf der A5 und B31 zurückzuführen. Analog zur Fahrleistung ergibt sich für den Analysefall (2016) sowie das Trend-Szenario (2030) eine weitere Zunahme der CO₂-Emissionen. Durch die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen sowie die angenommenen Flottenemissionswerte

können die Emissionen im Rahmen- und im Freiburg-Szenario erheblich reduziert werden. Ein hoher Anteil der Reduktion ist auf die im Rahmen-Szenario hinterlegten Annahmen mit Wirkung auf die Flottenkennwerte zurückzuführen. Die übergeordneten Rahmenbedingungen und Maßnahmen auf EU-, Bundes- und Landesebene spielen eine sehr wichtige Rolle bei der Emissionsreduktion. Die im Freiburg-Szenario hinterlegten städtischen Maßnahmen wirken vor allem auf die Emissionen des Pkw-Verkehrs und haben, dem Fokus der städtischen Maßnahmen auf die Mobilität von Personen entsprechend, kaum Einfluss auf den Liefer- und Schwerlastverkehr.

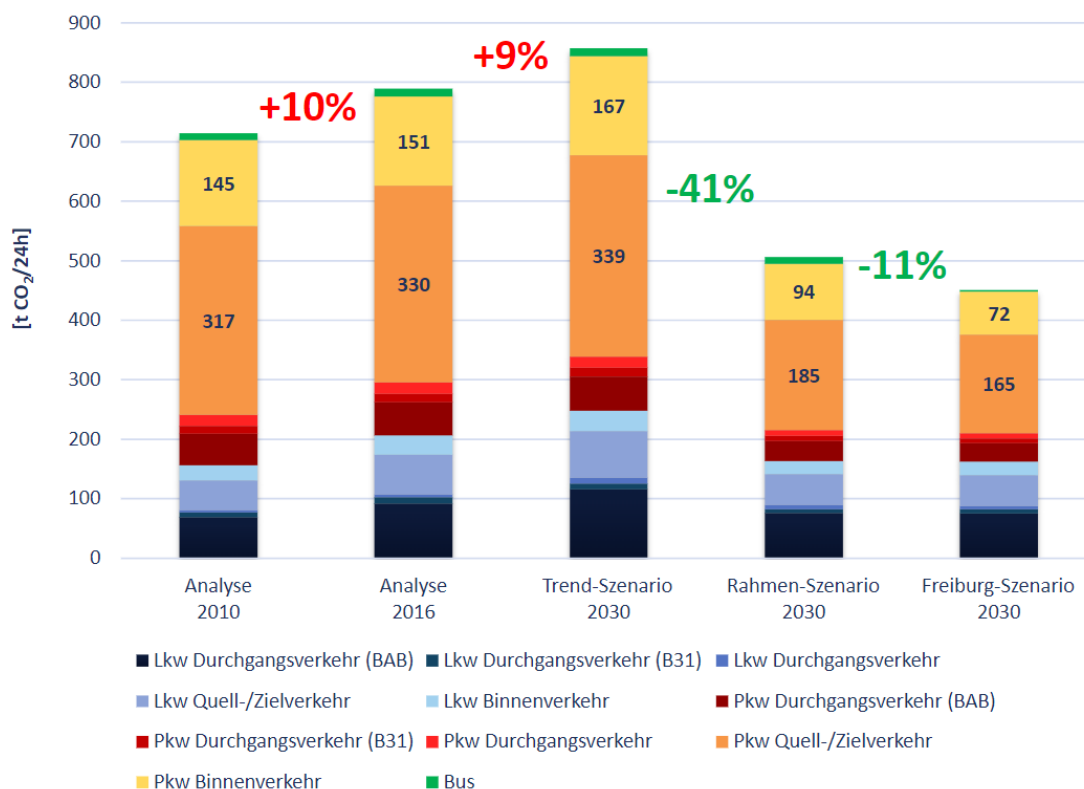


Abb. 14: Entwicklung der CO₂-Emissionen je Szenario

In Abbildung 15 sind die Entwicklungen der Kfz-Verkehrsleistung und der CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Freiburg gegenüber dem Bezugsjahr 2010 ohne den Durchgangsverkehr auf der A5 und B31 zusammenfassend dargestellt. Analog zu den vorangegangenen Betrachtungen zeigt sich auch hier für Analysefall (2016) und Trend-Szenario (2030) zunächst eine weitere Zunahme von Fahrleistung und verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Die Emissionen nehmen im Verhältnis zur Fahrleistung sogar überproportional zu, da sich vor allem im Schwerlastverkehr eine weitere Verkehrszunahme ergibt.

Im Rahmen-Szenario steigt die Kfz-Fahrleistung gegenüber dem Basisjahr 2010 hingegen weniger

stark an. Zudem können die CO₂-Emissionen deutlich um ca. 34 % reduziert werden, was vor allem auf die dem Szenario zugrundeliegenden Flottenkennwerte zurückzuführen ist. Die Veränderungen in der Fahrzeugflotte erweisen sich als besonders CO₂-wirksam. Eine weitere Emissionsreduktion erfolgt durch die Umsetzung der städtischen KMP-Maßnahmen. Im Freiburg-Szenario können die CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2010 um insgesamt rund 42 % reduziert werden. Die Kfz-Fahrleistung kann gegenüber dem Rahmen-Szenario um weitere 10 % reduziert werden, sodass bezogen auf das Jahr 2010 im Ergebnis eine um ca. 8 % geringere Kfz-Fahrleistung erreicht wird.

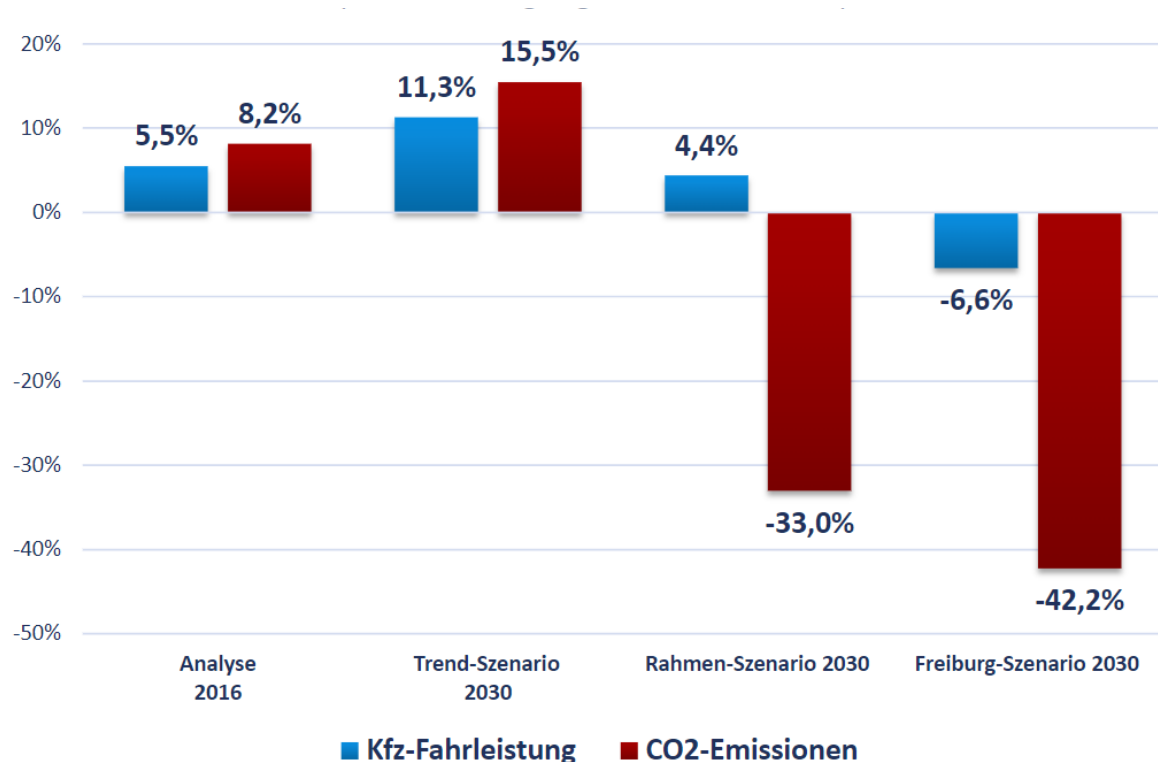


Abb. 15: Veränderung von Fahrleistung und CO₂-Emissionen je Szenario (ohne Durchgangsverkehr A5/B31)

Eine besondere Herausforderung zur Senkung der im Verkehr verursachten Emissionen ergibt sich aus dem anhaltenden Wachstum der Bevölkerung, da jede(r) zusätzliche Einwohnende durch seine/ihre täglichen Wege neuen Verkehr erzeugt. Durch den bis zum Jahr 2030 erwarteten Bevölkerungszuwachs in Freiburg ergibt sich somit eine weitere Verkehrszunahme, was auch die Entwicklung der Kfz-Fahrleistung im Trend-Szenario

zeigt. Daraus resultiert auch eine entsprechende Zunahme der Emissionen. Rechnet man den Effekt des Bevölkerungswachstums heraus und betrachtet die Modellierungsergebnisse in Bezug auf die Einwohner_innenzahl, ergibt sich daher ein deutlich höherer Rückgang der CO₂-Emissionen pro Kopf. In Abbildung 16 ist die Entwicklung der jährlichen CO₂-Emissionen je Einwohner_in dargestellt.

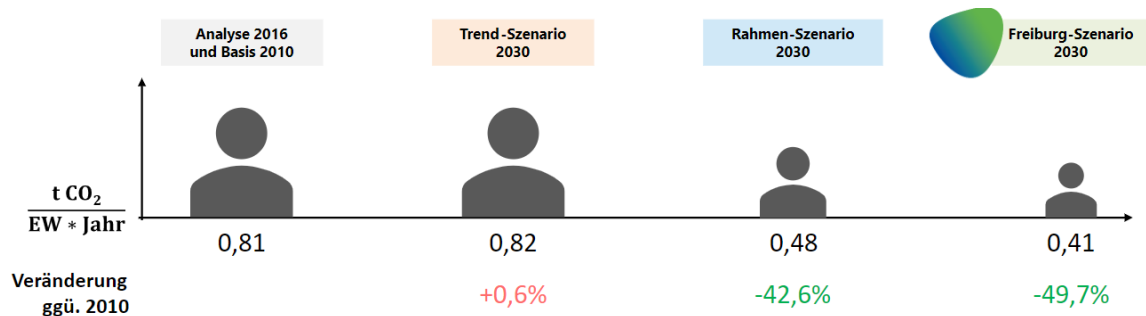


Abb. 16: Veränderung der jährlichen CO₂-Emissionen je Einwohner_in, je Szenario

6.2 Wirkungen der Maßnahmenbereiche

Die Klimaschutzwirkung der einzelnen städtischen Maßnahmen und Maßnahmenbereiche ist sehr unterschiedlich. Einzelne Maßnahmen stehen in Wechselwirkungen, sodass sich überlagernde Effekte zwischen verschiedenen Maßnahmen und Maßnahmenbereichen auftreten. Das heißt, die Summe der Wirkungen der einzelnen Maßnahmen entspricht nicht der bei Umsetzung aller Maßnahmen erzielbaren Gesamtwirkung. Im Zuge der Umsetzung des KMP wirken verschiedene Maßnahmen auf die gleichen Zielgruppen ein, sodass im Rahmen der Bewertung der Modellierungsergebnisse lediglich eine Abschätzung der Wirkungsbeiträge einzelner Maßnahmen und Maßnahmenbereiche vorgenommen werden kann. Abbildung 17 gibt einen Überblick über die relativen Wirkungsbeiträge der einzelnen städti-

schen Maßnahmenbereiche im Freiburg-Szenario. Für die Maßnahmenbereiche E1-E3 (Kommunikation) konnten die zu erwartenden Wirkungen im Rahmen des Verkehrsmodells nicht abgeschätzt werden, da die hier enthaltenen Maßnahmen vor allem darauf abzielen, die Wirkung der übrigen Maßnahmenbereiche zu verstärken. In Abbildung 18 (siehe nächste Seite) wird ergänzend eine Clustering der einzelnen Maßnahmenbereiche vorgenommen. Insgesamt kann durch die Umsetzung der städtischen KMP-Maßnahmen in Ergänzung der Wirkung des Rahmen-Szenarios ein weiterer Rückgang der CO₂-Emissionen um ca. 9 % gegenüber 2010 erzielt werden. Einen besonders großen Beitrag zum Klimaschutz leisten die Neuordnung des Parkens im öffentlichen Raum und die Elektrifizierung der VAG-Busflotte.



*städtische Unterstützung der Elektromobilität

Abb. 17: CO₂-Einsparung aus städtischen Maßnahmen

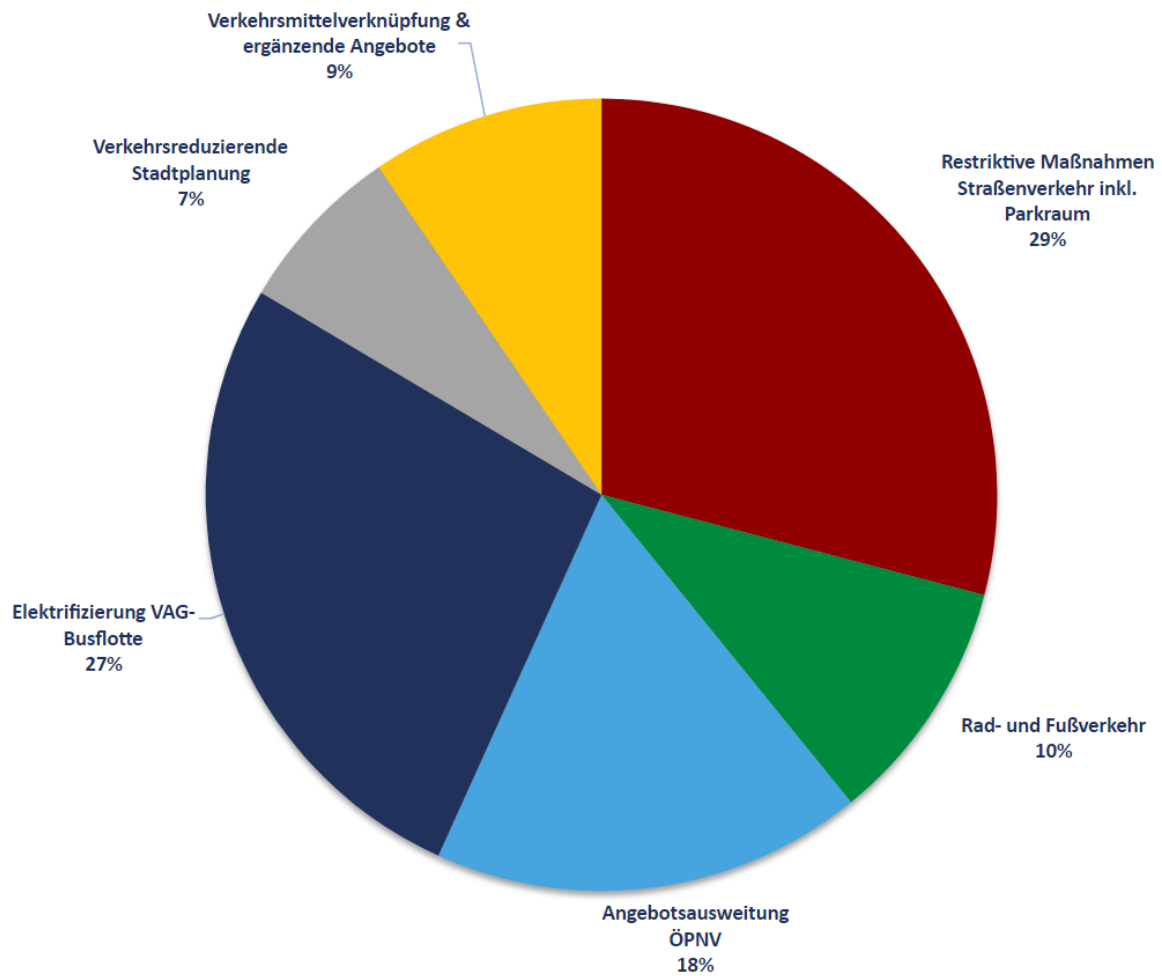


Abb. 18: Wirkungsbeitrag von Clustern der städtischen Maßnahmen

6.3 Verlagerung von Fahrten und Modal Split

In Abbildung 19 ist die Verlagerung von Fahrten dargestellt, die im Freiburg-Szenario gegenüber dem Trend-Szenario erreicht werden kann. Es zeigt sich, dass vor allem kurze Pkw-Fahrten bis ca. 10 km Länge deutlich reduziert werden können, weshalb nur ein verhältnismäßig geringer Rückgang der Fahrleistung, zu der lange Fahrten überproportional beitragen, zu verzeichnen ist. Bei längeren Wegen stellt der Umweltverbund hingegen auch mit den geplanten KMP-Maßnahmen meist keine ausreichend attraktive Alternative dar, sodass hier nur wenige Fahrten verlagert werden können. Das

weiter verbesserte ÖPNV-Angebot stellt vor allem bei Wegelängen bis ca. 20-25 km eine attraktive Alternative dar. Bis zu dieser Distanz kann der ÖPNV in allen Entfernungsbereichen etwa gleich hohe Zugewinne erzielen. Im Radverkehr ergibt sich insbesondere auf kurzen bis mittleren Wegelängen eine deutliche Fahrtenzunahme. Ab einer Wegelänge von ca. 7,5 km ist nur noch ein geringer Zugewinn zu verzeichnen. Auch im Fußverkehr ist eine Zunahme der Wegezähl festzustellen, erwartungsgemäß jedoch nur auf kurzen Distanzen.

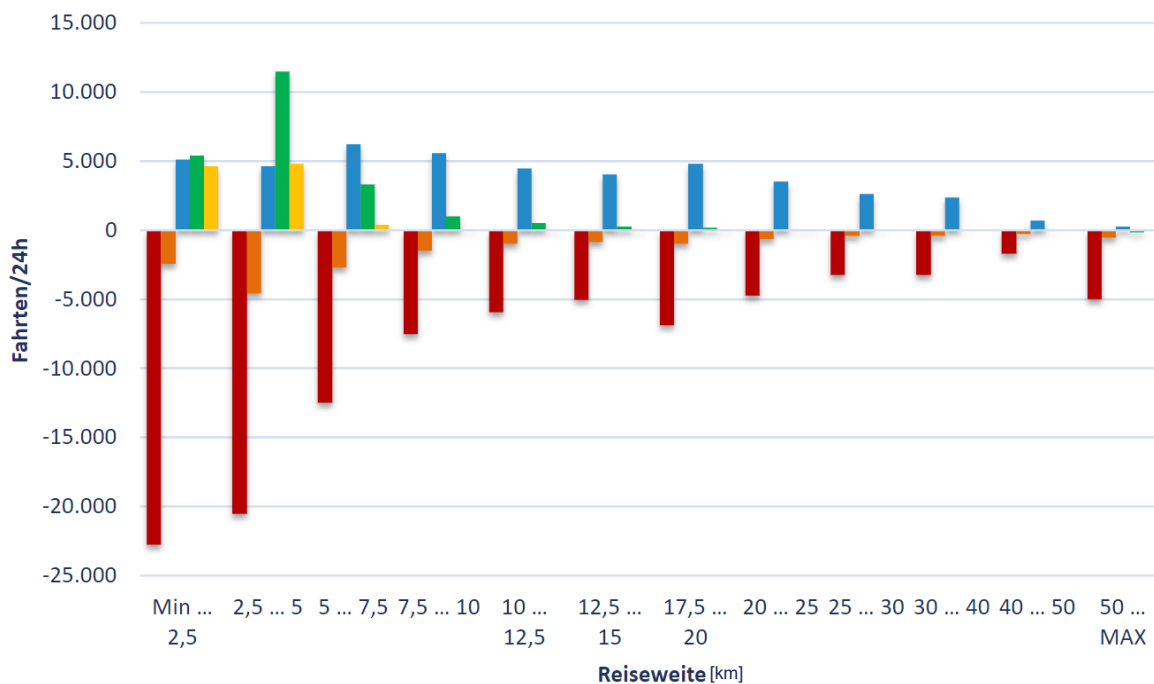


Abb. 19: Freiburg-Szenario: Verlagerung von Fahrten mit Quelle und/oder Ziel in Freiburg

Die Abbildungen 20 und 21 stellen die Veränderungen im Modal Split (Verkehrsmittelwahl: Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen aller Wege) nach der Umsetzung der Maßnahmen des KMP dar. Hierbei wird zwischen dem Gesamtverkehr im Stadtgebiet Freiburg, einschließlich ein- und auspendelnder Verkehre, sowie den durch die Freiburger Bevölkerung zurückgelegten Wegen unterschieden. Im Trend-Szenario führt sich die gute Ausgangssituation im Freiburger Verkehr mit einem bereits heute hohen Anteil des Umweltverbunds an der Verkehrsmittelwahl fort. Im Rahmen-Szenario ergeben sich nur geringfügige Verschiebungen. Als besonders wirksam erweisen sich die städtischen Maßnahmen im Freiburg-Szenario, die eine weitere deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bewirken.

Die Freiburger Bevölkerung legt nach der Umsetzung der KMP-Maßnahmen rund 80 % der Wege innerhalb der Stadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurück. Der ÖPNV nimmt um

knapp ein Viertel auf einen Anteil von ca. 19 % der zurückgelegten Wege zu, auch der Radverkehrsanteil kann weiter auf 34 % gesteigert werden. Jede sechste Pkw-Fahrt kann auf den Umweltverbund verlagert und der Pkw-Anteil am Modal Split somit deutlich reduziert werden.

Die Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens ist in Abbildung 22 differenziert nach der Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel dargestellt. Im Freiburg-Szenario führt die verbesserte Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrsleistung, insbesondere im Bereich des ÖPNV. In Summe ergibt sich im Freiburg-Szenario eine mit dem Trend-Szenario vergleichbare Verkehrsleistung, die allerdings entsprechend der Zielstellung des KMP anders auf die Verkehrsträger verteilt ist. Im Hinblick auf die zurückgelegten Entfernungen besteht nach der Umsetzung der KMP-Maßnahmen eine ähnliche Mobilität der Bevölkerung, die jedoch umweltfreundlicher abgewickelt wird.

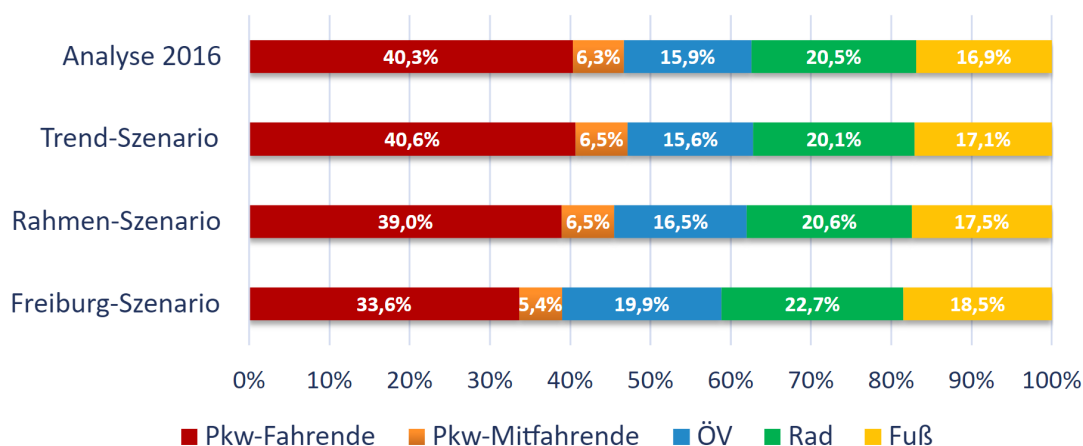


Abb. 20: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) je Szenario [Gesamtverkehr]

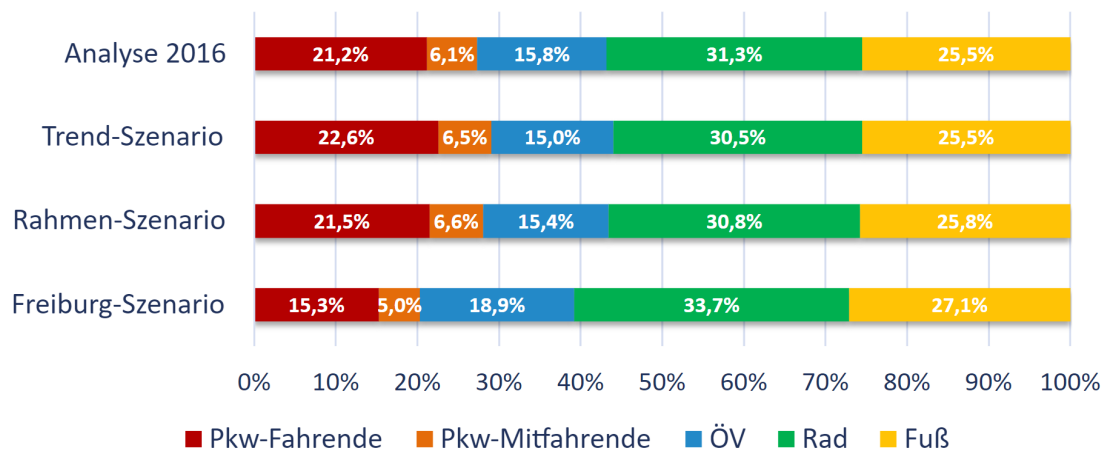


Abb. 21: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) je Szenario [Freiburger Bevölkerung]

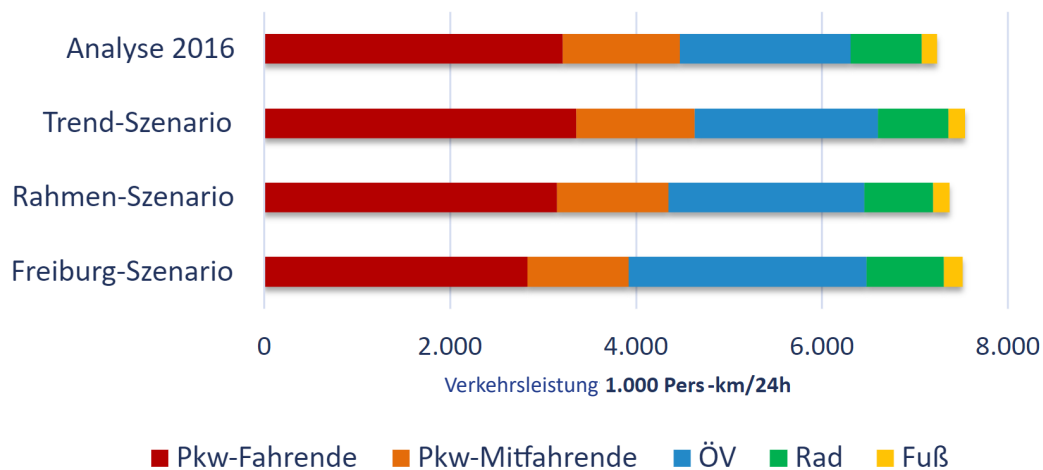


Abb. 22: Verkehrsleistung an durchschnittlichem Werktag je Szenario [Gesamtverkehr]



Foto 18: Stadt Freiburg / Seeger

7

Umsetzungsplanung

7. Umsetzungsplanung

Ziel der Umsetzungsplanung ist die Vorbereitung der Umsetzungsphase des KMP. Die insgesamt 65 städtischen Maßnahmen werden sowohl im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf ihrer Umsetzung als auch bezüglich der für die Umsetzung erforderlichen Finanzmittel konkretisiert und den Doppelhaushalten bis zum Jahr 2030 zugeordnet. Die Umsetzungsplanung soll im Rahmen des Prozessmonitorings (siehe Kapitel 8) bei Bedarf aktualisiert werden.

7.1 Herangehensweise und Aufbau

Jeder Maßnahme wurden zunächst ein Amt bzw. eine Dienststelle in der Stadtverwaltung oder die VAG als federführende Stelle zugeordnet. Diese ist grundsätzlich für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme verantwortlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde dann in einzelne Planungs- und Umsetzungsschritte aufgegliedert, die den

Doppelhaushalten 2023/2024 bis 2029/2030 zugeordnet wurden. Hierbei wurden sowohl maßnahmenbezogene Kriterien (Voraussetzungen, notwendige Abläufe und Abhängigkeiten, Finanzierungsmöglichkeiten) als auch die für die Umsetzung eines Schrittes erforderlichen Personalkapazitäten berücksichtigt. Für jeden Maßnahmenschritt wurden dann die entstehenden einmaligen Kosten (insbesondere Investitionskosten) und/oder laufenden Kosten (Betriebskosten und andere laufende Kosten), Personalkosten, ggf. zu beantragende Fördermittel sowie ggf. durch die Maßnahmenumsetzung zu erwartende zusätzliche Einnahmen abgeschätzt und dokumentiert. Folgende Informationen sind in der Umsetzungsplanung für jede der 65 städtischen Maßnahmen aufgeführt und in insgesamt 17 Tabellenblättern, entsprechend der Zuordnung der Maßnahmen zu den 17 Maßnahmenbereichen (A1 bis E3), aufgeführt:

Bezeichnung Maßnahmenbereich	je Einzelmaßnahme
Bezeichnung Einzelmaßnahme	
federführende Institution	
weitere beteiligte Institution(en)	
Themenkreis	
Handlungsschritte	je Einzelmaßnahme und Doppelhaushalt
ggf. möglicher Fördergeldgeber und Förderprogramm	
Anteil der Förderung [%]	
einmalige Kosten / laufende Kosten gesamt [€]	
... davon einmalige Kosten / laufende Kosten federführende Institution [€]	
... davon einmalige Kosten / laufende Kosten Fördergeldgeber [€]	
Personalkosten [zusätzlich gegenüber 2022]	
mögliche Einnahmen [€]	
Bemerkung/Hinweis	

Abb. 23: Struktur Umsetzungsplanung

Die Datenhaltung der Umsetzungsplanung ist so aufgebaut, dass mit Hilfe von aggregierenden Auswertungen ein schneller Überblick über den abgeschätzten Finanzierungsbedarf, mögliche Fördermittel sowie zu erwartende Einnahmen je Maßnahmenbereich, Organisationseinheit (zugeordnet nach der Federführung für eine Maßnahme) oder Doppelhaushalt gewährleistet wird. Die vollständige Umsetzungsplanung findet sich in Anhang C.

7.2 Gesamtergebnisse und Betrachtung je Maßnahmenbereich

Die Umsetzung aller Maßnahmen des KMP erfordert bis 2030 ein Investitionsvolumen und sonstige einmalige Kosten von ca. 240 Millionen Euro. Hiervon müssen voraussichtlich ca. 100 Millionen Euro durch die Stadt Freiburg und die VAG aufgebracht werden, ca. 140 Millionen Euro können durch Fördermittel von Bund und/oder Land finanziert werden. Hinzu kommen Betriebskosten und sonstige laufende Kosten von ca. 80 Millionen Euro (Summe über die Jahre 2023 bis 2030), von denen ca. 35 Millionen Euro durch die Stadt Freiburg und die VAG zu tragen sind und ca. 45 Millionen Euro durch Fördermittelgeber beigesteuert werden. Investitionen sind hauptsächlich im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Maßnahmenbereiche A2, A6 und B1), für den Radnetzausbau (A1) und den Ausbau von Park+Ride-Anlagen (A3) erforderlich. Zusätzliche Betriebskosten entstehen vor allem durch den Ausbau des ÖPNV-Angebots bei Stadtbahn und Bus (A2 und B1).

Für die Umsetzung der Maßnahmen des KMP ist zudem eine Ausweitung der Personalkapazitäten in der Stadtverwaltung erforderlich. Deutliche Schwerpunkte liegen in den Bereichen der Radverkehrsplanung sowie des Parkraummanagements, einschließlich der entsprechend der Ausweitung

des bewirtschafteten Gebiets auszuweitenden Parkraumüberwachung durch den Gemeindevollzugsdienst. Insgesamt entstehen bei der Stadt Freiburg im Zeitraum von 2023 bis 2030 (kumuliert) zusätzliche Personalkosten in Höhe von rund 15 Millionen Euro. Zusätzliche Personalbedarfe bei der VAG, die insbesondere durch den ÖPNV-Angebotsausbau entstehen, sind in den für die entsprechenden Maßnahmen ermittelten laufenden Kosten (Betriebskosten) enthalten.

Den genannten Kosten stehen durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die Gebührenentwicklung beim Bewohner- und Kurzzeitparken (Maßnahmenbereich C1) sowie durch die geplante Umsetzung eines Mobilitätspasses (Maßnahme B2-7) zusätzliche Einnahmen gegenüber, welche die Belastung des städtischen Haushalts durch den Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen deutlich reduzieren. Insgesamt wurde für den Zeitraum von 2023 bis 2030 (kumuliert) eine Steigerung der Einnahmen durch die KMP-Maßnahmen in Höhe von etwa 105 Millionen Euro abgeschätzt.

In der nachfolgenden Tabelle sind, jeweils über alle Maßnahmen der 17 Maßnahmenbereiche, die geschätzten einmaligen und laufenden Kosten, Personalkosten sowie Einnahmen als Summe über alle Doppelhaushalte von 2023 bis 2030 enthalten:

Abgeschätzte Kosten, Personalkosten sowie Einnahmen nach Maßnahmenbereich Summe über alle Doppelhaushalte 2023-2030 [gerundete Werte]					
Maßnahmenbereich	Maßnahmen-Kosten (einmalige Kosten, z.B. Investitionen, und laufende Kosten)	- davon eigene Kosten (Stadt und städtische Institutionen)	- davon Fördermittel (Bund, Land und übrige Mittelgeber)	Personalkosten	Einnahmen
A1 - Radnetzausbau	57,9 Mio. €	17,4 Mio. €	40,5 Mio. €	3,4 Mio. €	- €
A2 - Stadtbahnausbau	100,2 Mio. €	39,5 Mio. €	60,7 Mio. €	- €	- €
A3 - P+R/B+R	30,4 Mio. €	19,8 Mio. €	10,7 Mio. €	- €	- €
A4 - Fußverkehr	7,9 Mio. €	4,5 Mio. €	3,4 Mio. €	0,3 Mio. €	- €
A5 - E-Mobilität	1,4 Mio. €	1,3 Mio. €	0,0 Mio. €	1,2 Mio. €	- €
A6 - E-Busse	42,0 Mio. €	13,6 Mio. €	28,5 Mio. €	- €	- €
B1 - ÖPNV-Angebot	35,8 Mio. €	16,8 Mio. €	19,0 Mio. €	- €	- €
B2 - Tarife+Vernetzung	25,8 Mio. €	7,7 Mio. €	18,1 Mio. €	1,6 Mio. €	50,0 Mio. €
B3 - Carsharing	0,2 Mio. €	0,2 Mio. €	- €	0,4 Mio. €	1,2 Mio. €
B4 - Zweiradsharing	4,2 Mio. €	4,1 Mio. €	0,1 Mio. €	- €	- €
C1 - Parkraum	5,9 Mio. €	5,9 Mio. €	0,1 Mio. €	5,9 Mio. €	54,1 Mio. €
C2 - Straßenraum	3,8 Mio. €	2,5 Mio. €	1,3 Mio. €	0,2 Mio. €	- €
D1 - Siedlungsentwicklung	- €	- €	- €	- €	- €
D2 - Gewerbeentwicklung	- €	- €	- €	0,3 Mio. €	- €
E1 - Kommunikation	2,0 Mio. €	1,2 Mio. €	0,8 Mio. €	0,5 Mio. €	- €
E2 - Mobilitätsberatung	0,8 Mio. €	0,8 Mio. €	- €	0,7 Mio. €	- €
E3 - Regionale Kooperation	1,3 Mio. €	0,7 Mio. €	0,7 Mio. €	- €	- €
Gesamt	319,4 Mio €	135,8 Mio €	183,6 Mio €	14,5 Mio. €	105,2 Mio €

Abb. 24: Abgeschätzte Kosten, Personalkosten, Einnahmen nach Maßnahmenbereich (gerundet)



Foto 19: Stadt Freiburg / Seeger

8

Monitoring

8. Monitoring

Das Monitoring zum KMP umfasst eine systematische Erhebung, Analyse und Bewertung von Daten zu bestimmten Indikatoren zur Überwachung von Maßnahmenwirkungen (Ergebnismonitoring) und Umsetzungsfortschritt (Prozessmonitoring), um bei Bedarf rechtzeitig Anpassungen an der Umsetzungsplanung vornehmen zu können. Ergebnis- und Prozessmonitoring unterscheiden sich im Hinblick auf die betrachteten Indikatoren und den Zeithorizont der Evaluationsprozesse. Während für die Maßnahmenwirkungen, insbesondere aufgrund des hohen Aufwands, bei einigen Indikatoren ein Rhythmus von fünf Jahren angesetzt wird, soll der Umsetzungsfortschritt jährlich anhand einfach zu erfassender Indikatoren überprüft werden.

8.1 Indikatoren für das Ergebnismonitoring

Für die Prüfung der Wirkung der Maßnahmen (Ergebnismonitoring) kommen verschiedene Indikatoren in Betracht. Einige ermöglichen ein sehr umfassendes Bild, sind dafür aber nur mit hohem Aufwand zu erheben. Andere sind leicht zu erfassen, betrachten aber nur Teilbereiche der Maßnahmenwirkungen (Fahrgastzahlen des ÖPNV betrachten bspw. nicht die Veränderungen der Nutzung anderer Verkehrsmittel). Die Stabsstelle Mobilität koordiniert das Ergebnismonitoring

anhand des untenstehenden Evaluationsschemas. Neben den oberen drei Indikatoren, die alle Verkehrsmittel berücksichtigen (Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors), soll auch die Entwicklung einzelner Verkehrsmittel anhand spezifischer Indikatoren betrachtet werden. Hieraus lassen sich zwar keine direkten Rückschlüsse auf die CO₂-Emissionen ziehen, die Entwicklungen geben jedoch ergänzende Hinweise, bspw. zur Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes oder zur Entwicklung des Kfz-Aufkommens. Die gemeinsame Betrachtung aller Indikatoren schafft die Voraussetzung, um Veränderungen besser einschätzen und generelle Trends im Hinblick auf das städtische Verkehrsgeschehen ableiten zu können. Wenn bspw. die Zahlen im Kfz-Verkehr zurückgehen und gleichzeitig die Fahrgastzahlen des ÖPNV und die Mengen des Radverkehrs zunehmen, ermöglicht dies eine bessere Interpretation der Gesamtentwicklung als die Betrachtung nur eines Indikators allein.

Das Ergebnismonitoring beginnt mit der Betrachtung des Jahres 2024, dem ersten vollständigen Jahr nach dem Beschluss des KMP. Detaillierte Ausführungen zu den einzelnen Indikatoren sind Anhang D zu entnehmen.

Indikator	Evaluationsintervall
Verkehrsaufkommen	alle 5 Jahre
Verkehrsleistung	alle 5 Jahre
Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors	alle 2 Jahre
Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr	jährlich
Daten von Dauerzählstellen Kfz/Lkw	jährlich
Daten von Dauerzählstellen Rad	jährlich
Fahrzeugbestand und -neuzulassungen	jährlich

Abb. 25: Indikatoren für das Ergebnismonitoring

8.2 Indikatoren für das Prozessmonitoring

Die Erhebung und Prüfung des Umsetzungsfortschritts liegt in der Verantwortung der für den jeweiligen Maßnahmenbereich zuständigen Ämter, Dienststellen und externen Institutionen. Die Stabsstelle Mobilität koordiniert auch hier den Prüfungsprozess zentral und bündelt die erhobenen Daten in einem gesamthaften Prozessmonitoring zur Umsetzung der Maßnahmen des KMP. Es wird eine jährliche Prüfung des Umsetzungsfortschritts angestrebt, die erstmals für das Jahr 2024 erstellt werden soll. Eine Übersicht über die Indikatoren für das Prozessmonitoring, die für die unterschiedlichen Maßnahmenbereiche herangezogen werden sollen, ist ebenfalls im Anhang D zu finden.



Foto 20: Stadt Freiburg / Seeger

9

Fazit & Ausblick

9. Fazit & Ausblick

Das übergeordnete Ziel des Pilotprojekts zur Erstellung des KMP war die Entwicklung und Bündelung von Maßnahmen im Bereich der Mobilität, durch deren Umsetzung die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Freiburger Stadtgebiet bis 2030 gegenüber dem Stand des Jahres 2010 um mindestens 40 % reduziert werden können. Ein entsprechender Nachweis war unter Berücksichtigung der Vorgaben des KSG BW durch eine Verkehrsmodellierung zu erbringen.

Durch die Umsetzung der umfangreichen Maßnahmen aus den Kategorien Mobilitätsinfrastruktur, Mobilitätsangebot, Regulierung der Kfz-Mobilität, Stadtentwicklung und Raumordnung sowie Kommunikation wird die Zielsetzung in Kombination mit dem Rahmen-Szenario erreicht. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Freiburg können nach den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell bis 2030 um rund 42 % reduziert werden. Dieses Ergebnis ist zunächst als positiv zu bewerten, repräsentiert es doch den erfolgreichen Abschluss des rund zweijährigen Prozesses zur Aufstellung des Freiburger KMP und ermöglicht der Stadt Freiburg, die Umsetzung von Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehr in den kommenden Jahren mit der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg weiter konsequent voranzutreiben. Mit der Umsetzungsplanung liegt hierfür ein detaillierter Fahrplan vor, der unter Berücksichtigung von Finanzierungs- und Personalbedarfen einen klaren Weg aufzeigt, um in Freiburg durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsträger des Umweltverbunds, die Ausweitung nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilitätsangebote sowie regulative Eingriffe zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs weitere wichtige Schritte in Richtung einer Verkehrs- und Mobilitätswende sowie für eine zukunftsfähige Mobilität in einer lebenswerten Stadt zu gehen.

Gleichzeitig gilt es, das Projektergebnis kritisch einzuordnen: Lediglich rund ein Fünftel der nach den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung erreichbaren Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Freiburg wird durch die Umsetzung städtischer Maßnahmen bewirkt, während knapp vier Fünftel der Emissionsreduktion durch Entwicklungen und Rahmenbedingungen auf europäischer, Bundes- und Landesebene erreicht werden. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Kontext insbesondere die Annahmen zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, zum Rückgang der spezifischen CO₂-Emissionen von Kfz mit Verbrennungsmotor und zur generellen Reduzierung des Pkw-Bestands. Der überwiegende Teil der angestrebten Entwicklung entzieht sich – abgesehen von der Schaffung bestimmter Voraussetzungen und Rahmenbedingungen – also dem unmittelbaren Einfluss der Stadt Freiburg.

Ein zentrales Resultat der modellgestützten Untersuchung im Rahmen der Erstellung des KMP ist daher die generell naheliegende und nun auch durch entsprechende Daten hinterlegte Feststellung, dass die im kommunalen Handlungsrahmen realisierbare Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor einer deutlichen Limitierung unterliegt. Eine weitere CO₂-Einsparung durch Maßnahmen im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Stadt Freiburg ist vor dem Hintergrund des erheblichen Umfangs der städtischen Maßnahmen im KMP sowie der bereits heute sehr großen Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Freiburger Binnenverkehr kaum mehr möglich. Weiterer Handlungsspielraum besteht allenfalls bei der Restriktion des Kfz-Verkehrs. Ein noch stärkerer Fokus auf regulative Ansätze, die über die im KMP festgeschriebenen Maßnahmen hinausreichen, würde jedoch das Anliegen einer stadt-, sozial- und wirtschaftsverträglichen Maß-

nahmengestaltung möglicherweise konterkarieren. Ohnehin unterlägen zusätzlich denkbare Restriktionen vielfach der Bedingung, dass für ihre Einführung zunächst entsprechende gesetzliche Voraussetzungen bzw. Änderungen auf übergeordneter Ebene geschaffen werden müssten, womit auch hier die Handlungsmöglichkeiten und -bedarfe nicht vorrangig auf der kommunalen Ebene zu verorten sind.

Eine weitere Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu erreichen, ist jedoch mittel- bis langfristig zwingend erforderlich. Die für das Pilotprojekt definierte und folglich im Prozess zur Erstellung des KMP angestrebte Emissionsreduktion um mindestens 40 % bis 2030 gegenüber

dem Referenzjahr 2010 ist sowohl mit Blick auf die Landesziele für den Klimaschutz im Verkehr als auch das städtische Klimaneutralitätsziel nicht ausreichend. Eine Übersicht über die Landesziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg ist der Abbildung 26 zu entnehmen. Die angepeilte Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 55 %, die in der ausstehenden Novelle des KSG BW als Sektorenziel auch gesetzlich als Zielwert für das Jahr 2030 festgeschrieben werden soll, bezieht sich auf das Referenzjahr 1990. Da die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Freiburg zwischen 1990 und 2010 um etwa 12 % zurückgegangen sind, entspräche dieses neue Landesziel – übertragen auf das KMP-Basisjahr 2010 – einer Reduktion von rund 49 %, die bis 2030 zu erreichen wäre.

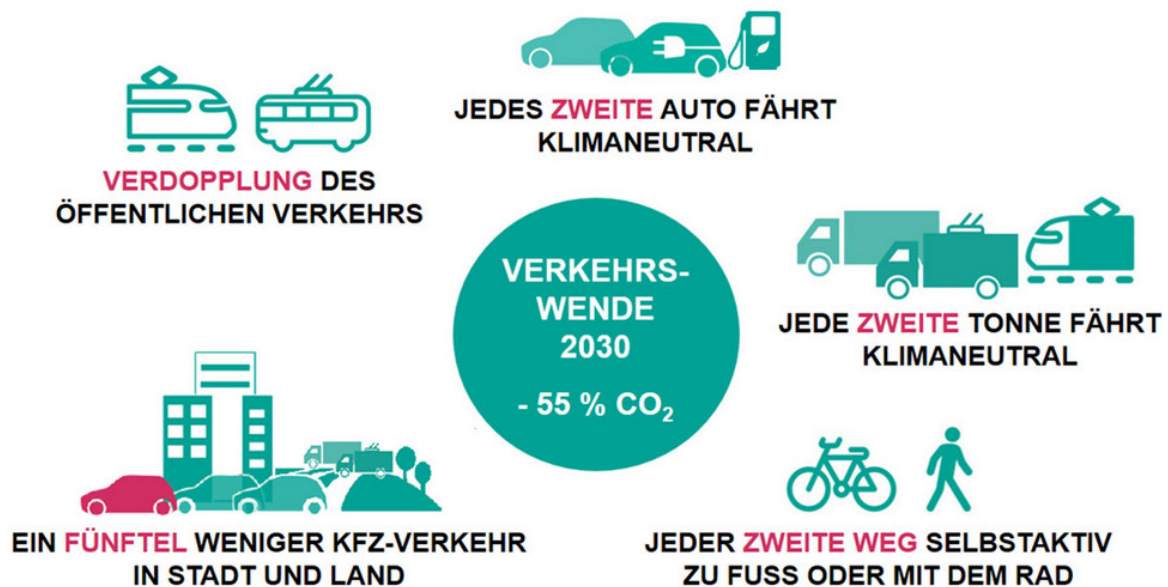


Abb. 26: Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2022)

1

Obwohl die Umsetzung des neuen Sektorenziels des Landes nicht in die Zuständigkeit der Kommunen verwiesen wird, sieht sich die Stadt Freiburg in der Verantwortung, auch über die Zielstellung und Umsetzung des KMP hinaus weitere Anstrengungen für den Klimaschutz im Verkehr zu unternehmen. Der Gemeinderat hat am 22.11.2022 beschlossen, den Zielzeitpunkt für das Erreichen der Klimaneutralität in Freiburg von 2038 auf 2035 vorzuziehen. Es steht außer Frage, dass diese Zielsetzung durch kommunale Maßnahmen allein und ohne weitere sektorenübergreifende Klimaschutzprojekte und -regelungen auf Bundes- und Landesebene nicht erreicht werden kann. Für den Verkehrssektor gilt dies in besonderem Maße. Der Klimaschutz muss gerade im Bereich der Mobilität in seiner gesamten Komplexität verstanden werden.

2

3

4

5

6

7

8

9

Um die Klimaneutralität zu erreichen, ist eine Antriebswende mit der Umstellung der Fahrzeugflotten von CO₂-emittierenden auf emissionsfreie Fahrzeuge erforderlich. Es existiert jedoch kein konsistentes Zukunftsszenario, in dem diese Antriebswende allein ausreichen würde, um das Klimaneutralitätsziel zu verwirklichen. Der enorme Bedarf an regenerativem Strom wäre hierzu in der Bilanzierung vollständig zu berücksichtigen – dies ist ein ganz wesentlicher Aspekt, der im Rahmen der pilothaften Erstellung des KMP nicht in die Modellbetrachtung einbezogen werden konnte. Neben einer Antriebswende bedarf es daher zwingend weiterer Schritte für eine umfassende Verkehrs- und Mobilitätswende mit einer deutlichen Reduktion der Verkehrsleistung des mIV. Die hierfür notwendige Entwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe für die Gesellschaft als Ganzes und kann nur unter Mitwirkung aller öffentlichen Aufgabenträger gelingen – sei es durch die Umsetzung von Maßnahmen in eigener Zuständigkeit, Finan-

zierungsbeiträge oder gesetzliche Rahmensetzungen.

Die Stadt Freiburg ist im Bewusstsein der klaren Grenzen ihrer Handlungsmöglichkeiten bereit, sich dieser gemeinsamen Verantwortung auch über die Umsetzung der Maßnahmen des KMP hinaus zu stellen. Für weitere Schritte für den Klimaschutz im Verkehr muss der kommunale Blickwinkel und Bezugsraum um eine über die Stadtgrenzen hinausreichende Perspektive ergänzt werden. Parallel zur Umsetzung anderer Maßnahmen des KMP soll daher eine Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit angestoßen werden, um durch gemeinsame Projekte weitergehende Ziele bei der Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu verfolgen. Erste Ansätze wurden im Zuge der Erstellung des KMP bereits entwickelt: Die angestrebte Ausweitung des ÖPNV-Angebots durch den Ausbau der Verbindungen zwischen Stadt und Region unter Einbeziehung der täglichen Wege ebenso wie des Freizeitverkehrs, die Umsetzung regionaler Mobilitätsstationen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel unter Einbeziehung von Car- und Zweirad-Sharing, der Ausbau und die Vernetzung der Radverkehrsinfrastruktur in und mit der Region sowie eine gemeinsame strategische Kommunikation zur Beförderung von Verhaltensänderungen in der persönlichen Mobilität sind nur einige Vorhaben, die gemeinsam mit den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen und den weiteren Akteuren in der Region, vor allem dem ZRF und dem RVF, konsequent vorangetrieben werden sollen.

Es ist die erklärte Absicht der Stadt Freiburg, die regionale Zusammenarbeit im Bereich der Mobilität durch die Entwicklung neuer Kooperations- und Organisationsformen zu institutionalisieren und strategisch zu verankern, um die

regionalen Verkehrsbeziehungen und -verflechtungen sowie die verkehrlichen Interdependenzen zwischen der Stadt Freiburg und den angrenzenden Landkreisen gemeinsam und unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes in den Blick zu nehmen. Dieses Vorgehen ist als Gebot für die zukünftige mobilitätsstrategische Ausrichtung der Stadt Freiburg unmittelbar aus den Erkenntnissen des Prozesses zur Erstellung des KMP abzuleiten. Denn die Verkehrsmodellierung hat nicht nur die Limitierung der CO₂-Reduktionsmöglichkeiten im städtischen Rahmen allein, sondern auch die diesbezüglich größeren Potenziale bei den Verkehren zwischen Stadt und Region deutlich aufgezeigt. Ebenso hat sich die Betrachtung des regionalen Verkehrs im Beteiligungsprozess zum KMP als großes Anliegen der Stadtgesellschaft herauskristallisiert. Beide Aspekte sollten perspektivisch mit der Unterstützung des Landes durch eine regionale Erweiterung des KMP Freiburg oder in einem vergleichbaren Rahmen in eine systematische, strategisch-konzeptionelle Verkehrsplanung für eine klimafreundlichere Mobilität in der gesamten Region eingebunden werden.



Foto 21: Stadt Freiburg / Seeger

Anhang A

Leitbild

Leitbild Klimamobilitätsplan Freiburg 2030

A

Das Leitbild für den Klimamobilitätsplan der Stadt Freiburg setzt sich aus zwei Ebenen zusammen:

- » **Übergeordnete Ziele:** Im Rahmen der Erstellung des Klimamobilitätsplans hat die Stadtverwaltung übergeordnete Ziele ausgearbeitet. Diese übergeordneten Ziele sind als gesamtgesellschaftliches Leitbild zu verstehen. Sie dienen als Grundlage für die städtische Verkehrsplanung und sind Orientierung für die Maßnahmenentwicklung.
- » **Planungsleitlinien:** Die Planungsleitlinien sollen dabei unterstützen, eine Planungskultur zu etablieren und zu verankern, die den übergeordneten Zielen des Klimamobilitätsplans dient. Sie geben den Planer_innen bei der Umsetzungsplanung – insbesondere in Abwägungsprozessen – zusätzliche Orientierung.

Übergeordnete Ziele

Mobilität ist ressourcensparend und umweltfreundlich zu gestalten. Sie ist insbesondere an den Zielen des Klimaschutzes auszurichten. In diesem Rahmen besteht für den Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 die Zielsetzung, eine CO2 Reduzierung von minus 40 % vom Basisjahr 2010 bis zum Zielhorizont 2030 im Verkehrssektor in Freiburg zu erreichen.

- » Durch die Durchmischung verschiedener Nutzungen in den Quartieren und eine kompakte Siedlungsstruktur wird die Anzahl und Länge der notwendigen Wege reduziert. Dadurch kann Verkehr vermieden werden.
- » Möglichst viele Wege sollen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußverkehr,

Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angebote) zurückgelegt werden. Der Fokus der städtischen Verkehrspolitik liegt auf der Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und der geteilten Mobilität (Sharing-Angebote).

- » Kfz-Verkehr, der nicht vermieden oder verlagert werden kann, soll möglichst umweltverträglich abgewickelt werden. Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie die CO₂-Emissionen sind durch eine umweltverträgliche Straßenraumgestaltung und den vermehrten Einsatz von elektrischen Fahrzeugen so gering wie möglich zu halten.

Die Mobilitätsplanung ist an den Belangen aller Bevölkerungsgruppen auszurichten. Die Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben ist zu ermöglichen.

- » Mobilität soll für alle attraktiv und bezahlbar sein. Insbesondere mit Blick auf die individuellen Kosten ist dies am ehesten beim Umweltverbund gegeben.
- » Der Kfz-Verkehr inkl. des Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs ist für verschiedene Zwecke sowie zur gesellschaftlichen Teilhabe erforderlich und soll diese Funktionen auch weiterhin erfüllen können.
- » Selbstaktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) wird besonders gefördert, da sie kostengünstig ist, die Gesundheit fördert und den öffentlichen Raum belebt.
- » Kinder, ältere und mobilitäts- oder sinneseingeschränkte Menschen sollen sich sicher in der Stadt bewegen können. Übersichtliche

Infrastruktur, Barrierefreiheit, eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h und die Trennung des schnellen vom langsamen Verkehr tragen dazu bei.

Mobilität soll stadtverträglich sein. Das heißt, dass sie öffentliche Räume belebt und die städtische Umwelt nicht negativ beeinträchtigt.

- » Das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ soll weiterhin in Freiburg konsequent angewandt und mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung weiterentwickelt werden. Das kommt sowohl den Bewohner_innen als auch den Gewerbetreibenden zugute: Geschäfte, Gastronomie und Kulturangebote entstehen bevorzugt an attraktiven, fußverkehrsfreundlichen Straßen und Plätzen. So können grundlegende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse der Quartiersbevölkerung zu einem großen Teil vor Ort erfüllt werden, was lange Fahrten (etwa mit dem Auto) entbehrlich macht. Die Stadt Freiburg setzt ihre großen Stadtentwicklungsprojekte (Dietenbach, Kleineschholz, Zähringen-Nord, Güterbahnhof usw.) in einem innenstadtnahen Radius (bis max. 5 Kilometer um die Innenstadt) um. Dabei wird eine nutzungsgemischte Struktur angestrebt, um die täglichen Wege der Einwohner_innen möglichst kurz zu halten und somit die Wahl von Fußwegen, Fahrrad, Bus oder Bahn als Verkehrsmittel zu begünstigen. Dieses Konzept wird weiter konsequent angewandt
- » Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind als flächensparende Verkehrsmittel besonders stadtverträglich. Der Autoverkehr soll als flächenintensivstes und am meisten Beeinträchtigungen erzeugendes Verkehrsmittel insbesondere im inneren Stadtbereich in der

Menge sowie in der Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenraum reduziert werden. Für eine umweltverträgliche Straßenplanung sollen bestehendes Grün bestmöglich erhalten und biodivers gestaltet bzw. aufgewertet und freiwerdende Flächen für die Begrünung des Straßenraums, Retention sowie die dezentrale Entwässerung und Versickerung (Schwammstadt) genutzt werden. So kann ein Aufheizen der Straßenräume verringert, Biodiversität in der Stadt gefördert und attraktive, öffentliche Straßenräume geschaffen werden.

Mobilität ist so zu gestalten, dass das Wachstum der Stadt bewältigt werden kann.

- » Das Verkehrssystem ist stellenweise an seiner Kapazitätsgrenze. Um ein weiteres Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen zu ermöglichen, ohne dass es zu deutlichen Überlastungen im Straßennetz und der sonstigen Verkehrsinfrastruktur kommt, müssen alle ihre Wege umweltfreundlicher zurücklegen.
- » Dies wird dadurch unterstützt, dass bei jeder Neuansiedlung Kfz-verkehrsreduzierende Maßnahmen ergriffen werden. Zudem werden die Kapazitäten im ÖPNV und im Radnetz zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre weiter ausgebaut.

Planungsleitlinien

- » Bei allen städtischen Verkehrsplanungsprojekten ist in der Abwägung der verschiedenen Belange (z. B. Verkehrssicherheit, Flächenverbrauch, Stadtgestaltung usw.) die klimafreundlichste Variante (z. B. Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds vor allem in Bezug auf den Flächenaufteilung, Priorisierung von Begrünung und somit Verschattung und Entsiegelung) zur Umsetzung auszuwählen. Dadurch werden attraktive und zukunftsfähige Stadträume und eine umweltverträgliche Gestaltung von Straßenräumen verwirklicht.
- » Verkehrsprognosen sind so zu erstellen, dass sie der Zielsetzung des Klimaschutzes im Verkehr entsprechen. Verkehrsprognosen für den Kfz-Verkehr der Zukunft sollen die Verlagerungswirkungen der geplanten Maßnahmen vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund berücksichtigen. Das bedeutet es ist gemäß den Modellrechnungen des Klimamobilitätsplans mit abnehmendem Kfz-Verkehr zu rechnen.
- » Bei allen Planungen sind die Belange von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen einzubeziehen.
- » Dem Fußverkehr werden qualitativ hochwertige und breite Flächen sowie sichere Quermöglichkeiten anderer Verkehrswege zur Verfügung gestellt. Bei der Programmierung von Lichtsignalanlagen wird angestrebt möglichst kurze Wartezeiten für den Fußverkehr umzusetzen. Gehwege werden nicht durch parkende Fahrzeuge oder sonstige dem Kfz zugehörige Einbauten in der Fläche reduziert. Gehweg-parken ist zu vermeiden. Stadtentwicklungsprojekte, bei denen durch Bebauungspläne die städtebauliche Situation neu geordnet wird, werden genutzt, um die Verhältnisse für den Fußverkehr systematisch zu verbessern und u. a. die hierfür notwendigen Flächen zu gewinnen. Städtebauliche Nachverdichtung und höhere Ausnutzung von Grundstücken müssen damit einhergehen, dass für das Fußverkehrsaufkommen auskömmliche Flächen bereitgestellt werden – bei Bedarf auch durch Abtretung von Fläche.
- » Dem Radverkehr werden hochwertige und breite Flächen zugewiesen. Der Radverkehr soll aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität – wenn erforderlich und soweit möglich – vom Fußverkehr sowie vom Kfz-Verkehr getrennt sein. Durchgängige Wege mit wenig Wartezeiten, großer Attraktivität und hoher Sicherheit werden zu flächendeckenden Netzen verknüpft. Witterungsgeschützte, sichere und ausreichend viele Abstellanlagen unterstützen die vermehrte Nutzung von Zweirädern.
- » Der Stadtbahn werden soweit wie möglich eigene Verkehrsflächen zugewiesen, bei Flächenknappheit ist auch eine gemeinsame Flächennutzung mit dem Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung der Stadtbahn angemessen. Störungen und Zeitverluste sind durch eine geeignete Gestaltung des Straßenraums sowie entsprechende Verkehrsregelungen zu vermeiden. Stadtbahn- und Busverkehr werden an den Knotenpunkten grundsätzlich priorisiert. Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV wird laufend erleichtert. Flächenbedarfe zur Verbesserung des ÖPNV sind prioritär zu Lasten der Flächen für den Kfz-Verkehr zu realisieren.
- » Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, Scootersharing) gehören zur Mobilitäts-Grundversorgung. Deshalb ist im öffentlichen Raum

- ausreichend Platz für sie vorzusehen und entsprechende Stationen an attraktiven Standorten einzurichten. Bei der Planung von neuen Wohnquartieren, insbesondere der Niedrigemissionszonen wird das öffentliche Carsharing- Angebot Teil der Grundversorgung. Dazu werden Flächen für Carsharing-Standorte bereits in den Bebauungsplänen gesichert. Zudem wird bei größeren Projekten angestrebt, das Carsharing aktiv zu vermarkten und die neuen Bewohner_innen bzw. Mitarbeiter_innen intensiv auf das Angebot hinzuweisen.
- » Der fahrende Kfz-Verkehr wird in ausreichender Qualität abgewickelt. Bei der Gestaltung der Straßenräume sind im innerstädtischen Bereich die Belange des Umweltverbunds höher zu gewichten als die des Kfz-Verkehrs und dem Umweltverbund mehr Fläche einzuräumen.
 - » Der parkende Kfz-Verkehr soll, je nach örtlichen Gegebenheiten, in der Regel auf privaten Flächen und nicht im öffentlichen Raum untergebracht werden. In der Abwägung der Flächenansprüche ist der parkende Kfz-Verkehr den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes grundsätzlich untergeordnet. Im Straßenraum können auf dafür vorgesehenen Flächen. Lieferfahrzeuge sowie Fahrzeuge von Dienstleistenden zeitlich begrenzt geparkt werden.
 - » Die Belange des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Zusätzlich sind die Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer_innen ist grundsätzlich höher zu gewichten als der Verkehrsfluss.
 - » Eine intensive Begrünung an Straßen und Plätzen verbessert das lokale Stadtklima. Zur Bewältigung von Hitzeperioden und Starkregenereignissen sind öffentliche Räume wo möglich und sinnvoll durch Bäume zu verschatten, zugunsten des Wasserhaushaltes und der Verdunstungskühlung zu entsiegeln bzw. teilzuentsiegeln sowie biodivers zu begrünen (siehe Klimaanpassungskonzept Stadt Freiburg). Vorhandene Baumstandorte werden erhalten oder wo nötig umgeplant und klimaresilient und biodivers umgestaltet, in dem u.a. Baumscheiben vergrößert werden, ggf. auch z. B. zu Lasten von Parkierungsflächen. Dies gilt insbesondere bei der Sanierung von Straßenräumen.
 - » Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird durch mehr Sitzmobiliar, eine Ausweitung und Aufwertung der Straßenbegrünung, Verschattung und verkehrsberuhigte Bereiche weiter verbessert. Dies macht auch die Stadt attraktiver für Bürger_innen, Tourist_innen, Einkaufende und Gewerbetreibende.
 - » Größere Veränderungen in Verkehrssystemen und Straßenräumen werden durch geeignete, zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen begleitet.
 - » Stadt- und Verkehrsplanung werden in enger Verzahnung entwickelt. Bei der Planung von neuen Quartieren und Ansiedlung größerer Baueinheiten wird regelmäßig ein autoreduzierendes, umweltverbundorientiertes und somit an den Erfordernissen des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung ausgerichtetes Mobilitätskonzept erarbeitet und umgesetzt.



Foto 22: Stadt Freiburg / Seeger

Anhang B

Maßnahmensteckbriefe

A_Mobilitätsinfrastruktur



A.1 Radnetz ausbauen



A.2 Stadtbahnnetz ausbauen



A.3 Park & Ride, Bike & Ride ausbauen



A.4 Fußverkehr fördern



A.5 E-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern



A.6 VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

B_Mobilitätsangebot



B.1 ÖPNV-Angebote ausweiten



B.2 Attraktivere Preise & digitale Vernetzung



B.3 Carsharing-Angebote erweitern



B.4 Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

C_Regulierung der Kfz-Mobilität



C.1 Parken im öff. Raum neu ordnen



C.2 Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen

D_Stadtentwicklung und Raumordnung



D.1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



D.2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

E_Kommunikation



E.1 Strategische Kommunikation & Umsetzungsbegleitung



E.2 Mobilitätsberatung



E.3 Regionale Zusammenarbeit

Die Grafiken und Bilder in den Maßnahmensteckbriefen dienen zur Veranschaulichung der Maßnahmen. Für die Definition der Maßnahmen sind die textlichen Maßnahmenbeschreibungen ausschlaggebend.



A1 Radnetz ausbauen



Foto 23: © Initiative RadKULTUR, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Lukas Breusch

Allgemeine Beschreibung

Innerhalb der Stadt Freiburg wird ein Drittel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (Stand 2016). Auch aufgrund der immer weiter verbreiteten E-Bikes ist davon auszugehen, dass das **Fahrrad in seiner Bedeutung zunimmt** und auch vermehrt auf längeren (und damit wegen der größeren Distanzen besonders klimarelevanten) Strecken in die Region genutzt wird.

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

Rad-Vorrang-Routen sind wie Radschnellwege hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz. Der Ausbaustandard von Rad-Vorrang-Routen ist ein komfortabler Zwischenstandard zwischen Radschnellwegen und Hauptradrouten.

Ziel

Die Stadt Freiburg baut das Radnetz weiter engagiert und konsequent aus. Bis 2030 entstehen weitere Rad-Vorrang-Routen im Stadtgebiet und erstmalig auch Radschnellwege, welche die Region mit der Stadt verbinden. Die Umsetzung der Radschnellwege ist ebenso wie die Rad-Vorrang-Routen zentraler Bestandteil des städtischen Umsetzungsprogramms RadNETZplus, das zeitgleich zum Klimamobilitätsplan erstellt wird. Zusätzlich werden Verbindungsrouten für den Radverkehr eingerichtet und weitere Optimierungen im Radnetz vorgenommen.

Der beabsichtigte Umsetzungsgrad bei beiden Maßnahmen liegt bei 50 % bis 2030.

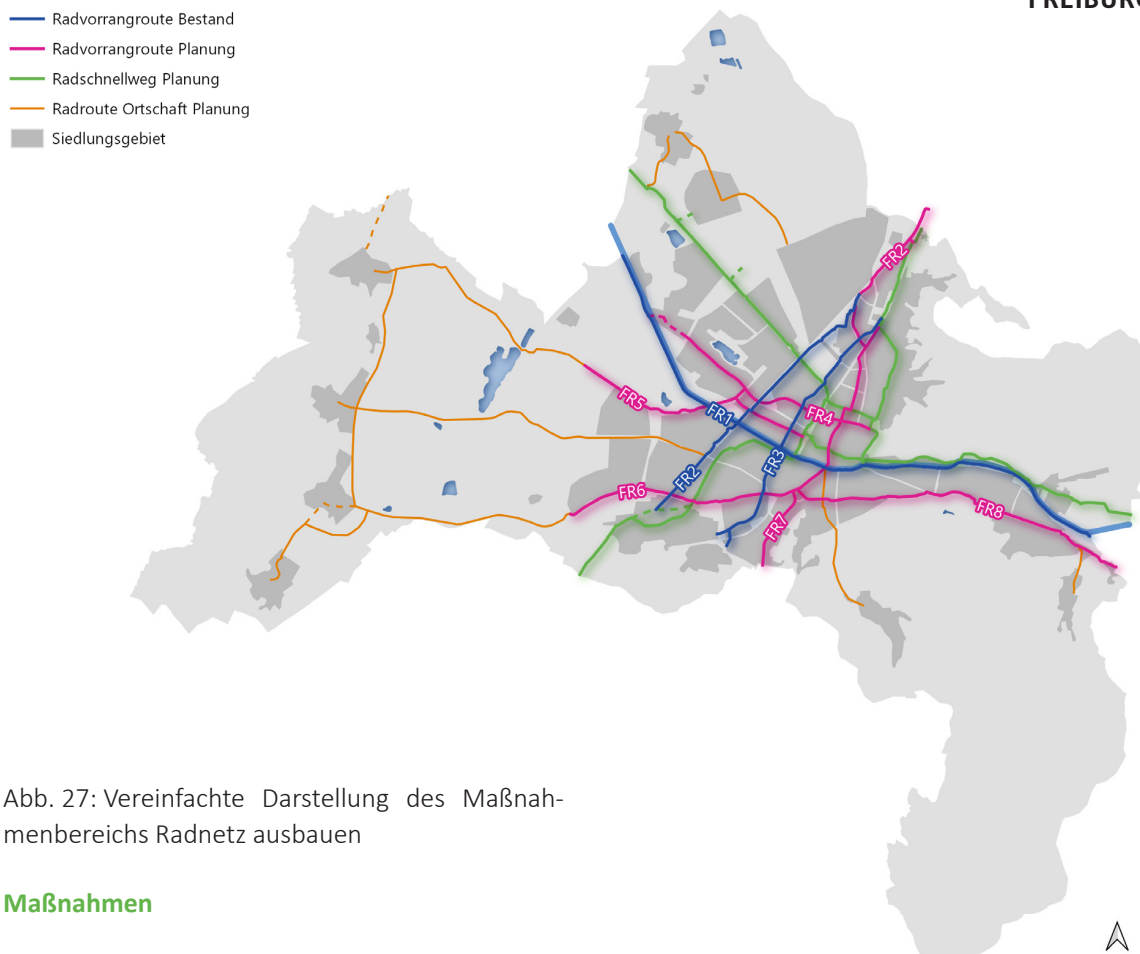


Abb. 27: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Radnetz ausbauen

Maßnahmen

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

Geplant sind Radschnellwege von Freiburg nach Emmendingen und Waldkirch, Kirchzarten, Bad Krozingen und Breisach, mit denen die Stadt Freiburg in alle vier Himmelsrichtungen mit der Region verknüpft werden soll. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat in Kooperation mit den Städten und Gemeinden Machbarkeitsstudien zu diesen vier Radschnellwegen erarbeitet. Folgende Radschnellwege sollen bis 2030 zu insgesamt 50 % der auszubauenden Strecken umgesetzt werden, wobei sich die Umsetzungsreihenfolge u.a. aus dem Fortgang der Variantenfindung, der vorbereitenden und konkreten Umsetzungsplanung, Einflussfaktoren durch Dritte (z. B. Leitungsträger wie Fernwärme) sowie der Grundstücksverfügbarkeit und Finanzierungsplanung ergeben wird:

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

Der RS6 befindet sich momentan in gemeinsamer Vorplanung bei der Stadt Freiburg und dem Regierungspräsidium Freiburg. Die Stadt Freiburg strebt an, gemeinsam mit dem Land und den betroffenen Gebietskörperschaften die drei weiteren Radschnellverbindungen möglichst zügig zu planen und umzusetzen. Im Rahmen dieser Maßnahme sollen die Radschnellwegabschnitte im Freiburger Stadtgebiet umgesetzt werden.

Beabsichtigter Umsetzungsgrad bis 2030: 50 % der auszubauenden Strecken

Maßnahmen

A1-2. Realisierung von fünf städtischen Rad-Vorrang-Routen (RVR) sowie weiteren Verbindungsrouen für den Radverkehr (Umsetzung Konzept RadNETZ^{plus})

Die Pilot-Rad-Vorrang-Routen FR1 (Ost-West, Dreisamradweg), FR2 (Nord-Süd, Güterbahnradweg) und FR3 (Nord-Süd, Zähringen – Stühlinger – Vauban) sind weitgehend umgesetzt. Auf allen drei Pilotstrecken werden bis 2030 einzelne, noch fehlende Abschnitte im Radvorrangroutenstandard umgesetzt. Beispielhaft zu nennen sind hierbei:

- » FR1: Verbreiterung bei Brauerei Ganter (westlich Fabrikstraße), sowie einzelne Verbreiterungen im Stadtgebiet
- » FR2: Verlängerung Richtung Norden ab Tullastraße bis zur Anbindung an den Radschnellweg RS6
- » FR3: Eschholzstraße zwischen Lehener Straße und Basler Straße, Lörracherstraße zwischen Basler Straße und Wiesentalstraße

Die zweite Umsetzungsstufe des Rad-Vorrang-Routen-Netzes wird im Umsetzungsprogramm RadNETZ^{plus} festgelegt. Das Umsetzungsprogramm wurde zeitgleich zum Klimamobilitätsplan erarbeitet und am 25.04.2023 vom Gemeinderat beschlossen (Drucksache G-23/058). Hier ist vorgesehen, fünf weitere Rad-Vorrang-Routen zunächst in sinnvollen Teilabschnitten umzusetzen:

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

Waldsee – Wiehre)

Die Rad-Vorrang-Routen ergänzend werden einzelne Verbindungsrouen mit angepasstem Standard umgesetzt und ausgebaut. Als Verbindungsrouen für den Radverkehr sollen unter anderem folgende Streckenführungen realisiert werden:

- » Verbindung FR4 mit FR1 durch die Breisgauer Straße
- » Verbindung FR5 und FR4 durch die Charlottenburger Straße
- » Verbindung FR1 und FR8 durch die Schwendistraße und Schützenallee

Bis 2030 sollen insgesamt 50 % der als Rad-Vorrang-Routen und Verbindungsrouen auszubauenden Strecken realisiert werden, wobei sich die Umsetzungsreihenfolge u.a. aus dem Fortgang der Variantenfindung, der vorbereitenden und konkreten Umsetzungsplanung, Einflussfaktoren durch Dritte (z.B. Leitungsträger wie Fernwärme) sowie der Grundstücksverfügbarkeit und Finanzierungsplanung ergeben wird.

Beabsichtigter Umsetzungsgrad bis 2030: 50 % der auszubauenden Strecken

A1-3. Ausbau und Optimierung im übrigen Radnetz

Neben dem Ausbau der Radschnellwege, der Rad-Vorrang-Routen und der Verbindungsrouen setzt die Stadt Freiburg auch den Ausbau des übrigen Freiburger Radnetzes fort. Dabei handelt es sich z. B. um folgende Maßnahmen:

- » Ausbau von Radrouen durch Verbreiterung / Umnutzung von Fahrbahnen
- » Lückenschlüsse und Ergänzungen im Radverkehrsnetz
- » Optimierung von Einzelpunkten bzgl. Sicher-

heit und Komfort

- » Anpassungen von Beschilderungen und Lichtsignalanlagen
- » Instandsetzung und Instandhaltung der Wegehochflächen

Unter anderem in folgenden Straßen/Straßenzügen sollen Maßnahmen zum Ausbau und zur Optimierung im übrigen Radnetz umgesetzt werden:

- » Elsässer Straße
- » Engesser-/Zinkmattenstraße
- » Lehener Straße West
- » Stefan-Meier-Straße
- » Bötzingen Str./Munzinger Straße
- » Bohlsteg/Marienmattenweg
- » Wiesentalstraße
- » Oltmannstraße
- » Schlierbergstraße
- » Talstraße/Basler Straße
- » Kappler Straße
- » Tullastraße

Die Umsetzungsreihenfolge der Maßnahmen wird sich aus dem Fortgang der vorbereitenden und konkreten Umsetzungsplanung, Einflussfaktoren durch Dritte (z.B. Leitungsträger wie Fernwärme), sowie der Grundstücksverfügbarkeit und Finanzierungsplanung ergeben.



A2 Stadtbahnnetz ausbauen



Foto 24: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Die **Stadtbahn** bildet in Freiburg das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit etwa 80 % wohnt ein hoher Anteil der Freiburger Bevölkerung im Einzugsbereich von Stadtbahnhaltestellen.

Das Stadtbahnnetz wird durch ein **Stadtbusnetz** ergänzt, das die nicht im Einzugsbereich einer Stadtbahnhaltestelle liegenden Wohn- und Gewerbegebiete sowie die Freiburger Ortschaften an den ÖPNV anschließt.

Ziel

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

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

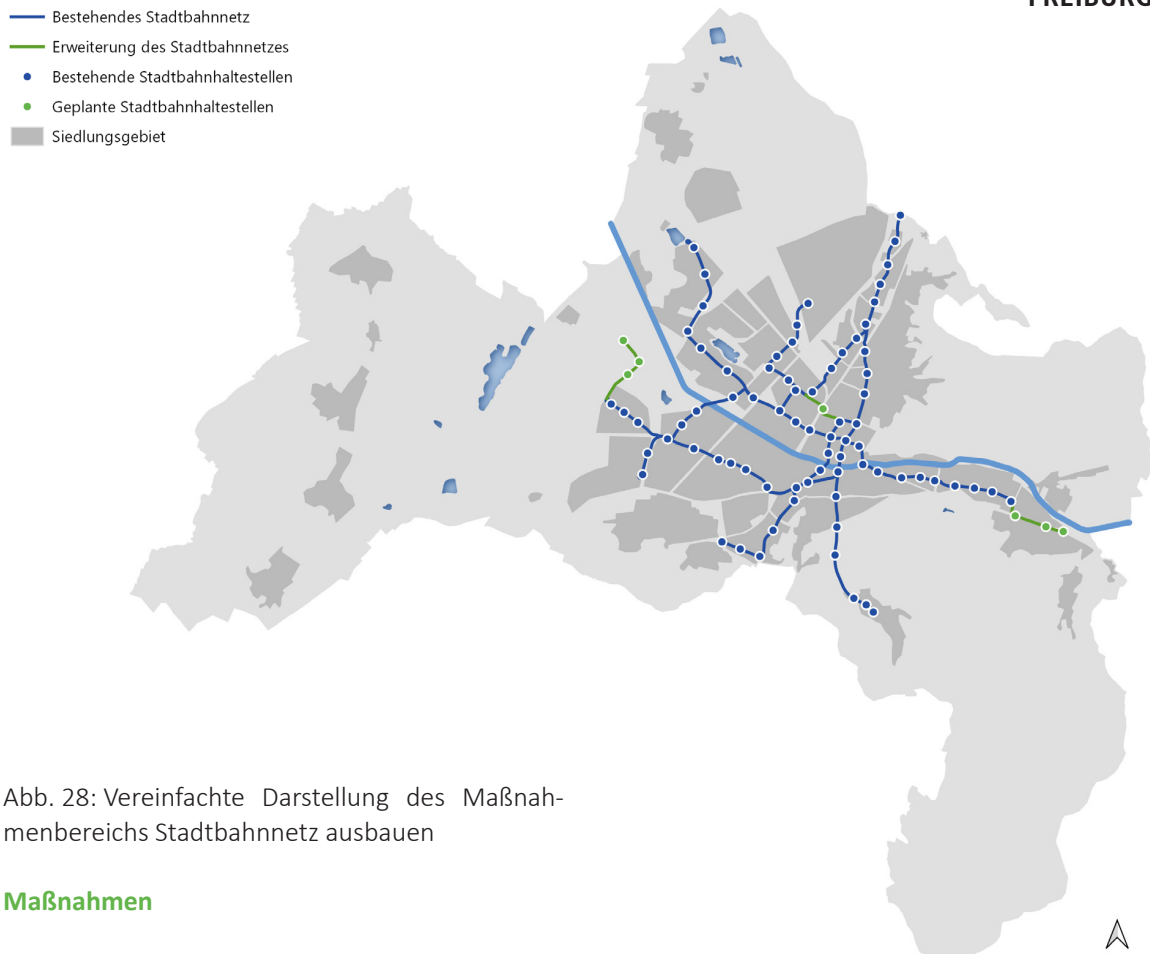


Abb. 28: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Stadtbahnnetz ausbauen

Maßnahmen

A2-1. Stadtbahnverlängerung Littenweiler – Kappler Knoten

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke Littenweiler/Laßbergstraße – Kappler Knoten mit Verknüpfung mit der Breisgau-S-Bahn am Haltepunkt Freiburg-Littenweiler inkl. aller notwendigen technischen Einrichtungen, Bahnsteigen und Zuwegungen sowie den erforderlichen (barrierefreien) Anpassungsmaßnahmen u.a. zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der sich durch die Stadtbahnmaßnahme verändernden Straßenabschnitte.

A2-2. Stadtbahnverlängerung Rieselfeld – Dietenbach

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke Rieselfeld/Bollerstaudenstraße – Dietenbach zur Anbindung des neuen Stadtteils Dietenbach, inkl. aller notwendigen technischen Einrichtungen, Bahnsteigen und Zuwegungen sowie den erforderlichen (barrierefreien) Ausbaumaßnahmen u.a. zur Berücksich-

tigung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der durch die Stadtbahnmaßnahme betroffenen Straßenabschnitte.

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

Bau einer neuen Stadtbahnstrecke zwischen Fahnenbergplatz und Robert-Koch-Straße (Uniklinik) über Friedrichstraße – Hauptbahnhof-Nord (Zur Unterführung) – Breisacher Straße zur besseren Vernetzung der Stadtbahnachsen und zur Kapazitätssteigerung, inkl. aller notwendigen technischen Einrichtungen, Bahnsteigen und Zuwegungen sowie den erforderlichen (barrierefreien) Anpassungsmaßnahmen u.a. zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der sich durch die Stadtbahnmaßnahme verändernden Straßenabschnitte.

Anmerkung:

Bei diesem Lückenschluss im Stadtbahnnetz ist

Maßnahmen

die zusätzliche Erschließungswirkung dem großen Beitrag zur Kapazitätserhöhung sowie der Entlastungswirkung für die bisherige West-Ost-Achse im Innenstadtbereich (Stadtbahnbrücke am Hauptbahnhof) sowie zur Betriebsstabilität untergeordnet.

A2-4. Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse der VAG

Für den Ausbau des Stadtbahn- und Stadtbusangebotes sind zusätzliche Fahrzeuge und entsprechende Flächen für die Fahrzeugabstellung, -instandhaltung, -reparatur und -pflege erforderlich. Hierfür werden eine Erweiterung der bestehenden Betriebshofkapazitäten sowie der Bau eines zweiten Betriebshofstandortes geprüft. In Abhängigkeit vom noch konkret zu ermittelnden Kapazitätsbedarf sowie den weiteren Vorbereitungen inkl. der Prüfung von Flächenverfügbarkeiten und Standorten können konkrete Planungen zur Umsetzung des Aus- und/oder Neubaus von Betriebshofkapazitäten aufgenommen werden. Der Aus-/Neubau von Betriebshofkapazitäten soll sukzessive entsprechend dem Zugang neuer Fahrzeuge im Rahmen des Angebotsausbaus (Maßnahmenbereiche A2 und B1) umgesetzt werden.

noch keine Flächen bzw. noch kein Standort definiert. Die weitere Planung sowie die Kosten für Planung und Umsetzung hängen vom Standort sowie weiteren Parametern ab, die im Zuge der Konkretisierung des Vorhabens zu klären sind. Die für die Umsetzung entstehenden Kosten können daher noch nicht sinnvoll abgeschätzt werden.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Die Finanzierung der Stadtbahnnetzerweiterungen ist sowohl hinsichtlich der Planungs- und Investitionskosten (für den Bau) als auch der sich mit dem Ausbau dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Strom) noch nicht mit allen beteiligten Stellen abschließend geklärt.
- » Die Stadtbahnverlängerung Littenweiler – Kappler Knoten (Maßnahme A2-1) ist ein regional bedeutsames Vorhaben und erhält eine Mitfinanzierung durch den ZRF.
- » Für den Aus- und/oder Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse sind

A3 Park & Ride, Bike & Ride ausbauen



Foto 25: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Die **konsequente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel** wird immer wichtiger, um attraktive Alternativen zur Nutzung des Autos anbieten zu können. Dabei geht es auch darum, einen **Umstieg** auf Bus, Bahn, Fahrrad oder andere Angebote des Umweltverbunds möglichst in der Nähe der Wohnquartiere zu ermöglichen, wenn diese nicht selbst über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen.

Auch **Autofahrten aus der Region** nach Freiburg sollen möglichst wohngebietsnah auf die Bus-, Bahn- oder Sharing-Angebote verlagert oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Ziel

Für einen einfachen und attraktiven Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln werden in Stadt und Region an geeigneten Standorten Mobilitätsstationen („**Mobilitätsdrehscheiben**“ und „**Mobilstationen**“) eingerichtet, die **verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen**. Ziel ist es, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen.

Als Erweiterung der Park & Ride-Idee bietet eine Mobilitätsstation auch **Übergangspunkte zum Carsharing, Bikesharing oder dem privaten Fahrrad**. Standorte von Mobilitätsstationen sind oft Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist ein sehr gutes Informationsangebot für die Nutzer_innen.

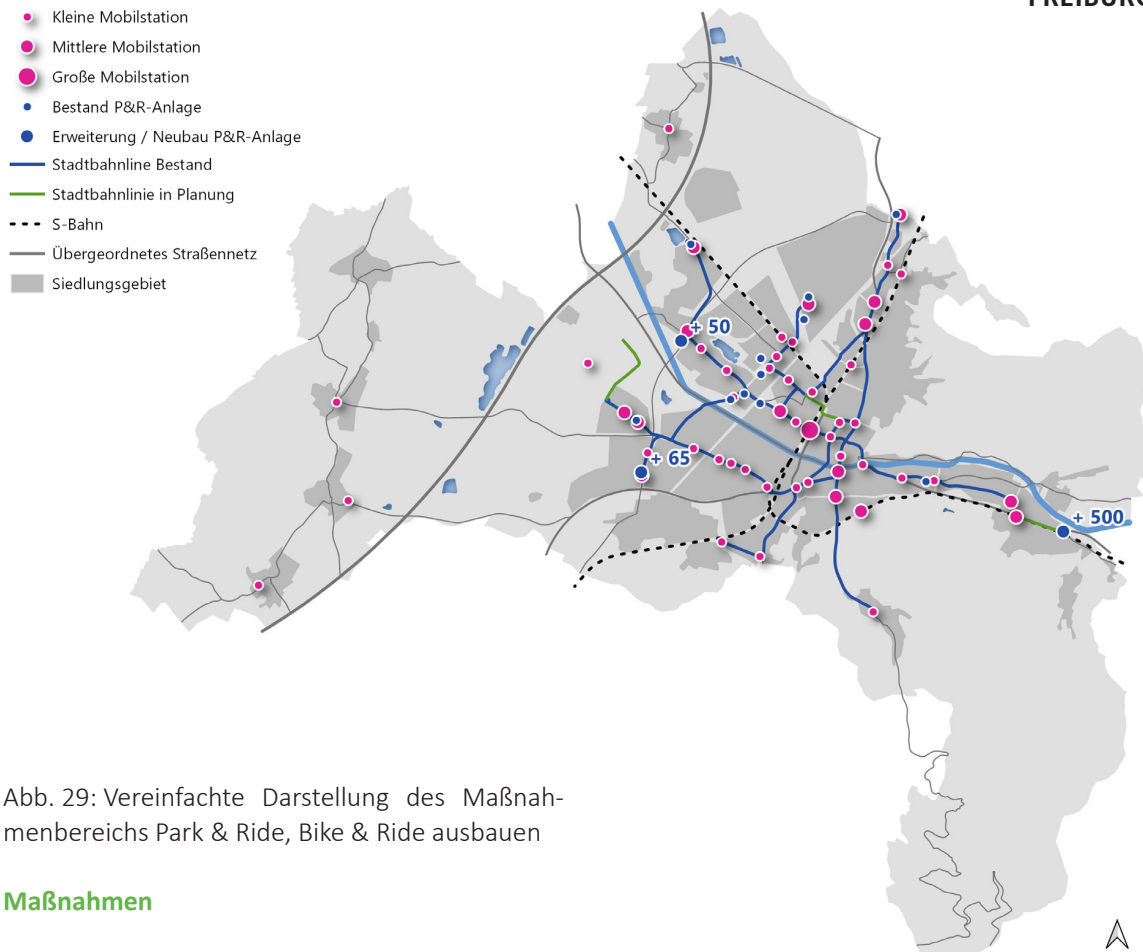


Abb. 29: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Park & Ride, Bike & Ride ausbauen

Maßnahmen

A3-1. Park&Ride-Anlagen ausbauen und bewirtschaften

Für alle städtischen Park & Ride-Anlagen wird eine Bewirtschaftung eingeführt. Die Bewirtschaftung dient u. a. der Unterbindung des Fremdparkens. Die Bewirtschaftung orientiert sich bisher an der Kombination Pkw/ÖPNV. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob Park & Ride-Anlagen mit dem Freiburger Mietradsystem Frelo ausgestattet werden können und für die Bewirtschaftung neben der Kombination Pkw/ÖPNV auch die Kombination Pkw/Frelo eingeführt werden kann.

Die Park & Ride-Anlage Littenweiler wird in Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler (Linie 1) über den S-Bahn-Haltepunkt Littenweiler bis zu einer neuen Endhaltestelle am Kappler Knoten umgesetzt. Geplant ist ein Parkhausneubau mit ca. 500 Parkplätzen. Im Rahmen der Umsetzung der Anlage soll auch ein sinnvoller Mix aus Carsharing-, Lade- und Zweiradparkplätzen umgesetzt werden. Genauere Festlegungen

sind in den nächsten Planungsschritten zu treffen.

Die Park & Ride-Anlage Munzinger Straße liegt an einer Endhaltestelle der Stadtbahn (Linie 3). Die momentane Kapazität von 78 Pkw-Parkplätzen ist aus- bzw. überlastet. Im Rahmen eines Ausbaus der Anlage soll die Kapazität um ca. 60-80 Pkw-Parkplätze erweitert werden. Im Rahmen des Ausbaus werden Einrichtungen zur besseren Verkehrsmittelverknüpfung umgesetzt.

Die Park&Ride-Anlage Paduaallee befindet sich an einer wichtigen Verknüpfungshaltestelle im Verlauf der Stadtbahnlinie 1. Sie hat derzeit eine Kapazität von ca. 250 Pkw-Parkplätzen. Die bestehende Anlage wird aus- und umgebaut. Im Rahmen des Aus- und Umbaus sollen 30-50 zusätzliche Pkw-Parkplätze entstehen, so dass die Kapazität der Park & Ride-Anlage künftig 280-300 Pkw-Parkplätze beträgt. Im Rahmen des Ausbaus werden Einrichtungen zur besseren Verkehrsmittel-

Maßnahmen

telverknüpfung umgesetzt.

Ein weiterer Aus- und ggf. Neubau von Park & Ride-Anlagen wird regelmäßig geprüft und ggf. konkret geplant. Entsprechende Investitionsmittel sind in die Umsetzungsplanung eingestellt.

A3-2. Einrichtung von sechs regionalen Mobilitätsdrehscheiben (davon eine im Stadtgebiet)

In den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald (drei Standorte), Emmendingen (zwei Standorte) sowie in der Stadt Freiburg (ein Standort: voraussichtlich in Landwasser/Stadtbahn-Endhaltestelle Moosweiher) sollen insgesamt sechs regionale Mobilitätsdrehscheiben eingerichtet werden. Konzipiert und geplant werden diese durch den ZRF. Parallel zu der Planung sind Vereinbarungen zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen zu treffen. Die Mobilitätsdrehscheiben des ZRF sind als Leuchtturmprojekte konzipiert und sollen auf andere Standorte übertragbar sein.

Die Mobilitätsdrehscheiben sollen, abhängig von der konkreten Umsetzungsplanung für den jeweiligen Standort, folgende Elemente enthalten: ÖPNV-Haltestelle, Abstellmöglichkeiten für Pkw und Zweiräder, Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder, Carsharing und weitere Sharing-Angebote, Informationsangebote und Service-Einrichtungen wie Reise- und Verpflegungsbedarf, Beratung und WC.

Mobilitätsdrehscheiben sind größere Mobilitätsstationen, an denen möglichst viele Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden und ggf. zusätzliche Service-Angebote angeboten werden.

A3-3. Einrichtung von 50 Mobilstationen

Im Stadtgebiet von Freiburg werden 50 kleinere Mobilstationen mit den Schwerpunkten Bike&Ride sowie Sharing-Angebote eingerichtet. Sie sollen

schwerpunktmäßig an Haltestellen des Schienenverkehrs und der Stadtbahnlinien umgesetzt werden, ggf. auch an bedeutenden Bushaltestellen. An den Mobilstationen werden mindestens drei Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und sichtbar gemacht. Sie werden von der VAG betrieben. Die genaue Standortwahl erfolgt auf Basis angebotssystematischer Überlegungen, Potenzialabschätzungen sowie der Grundstücksverfügbarkeit und Finanzierungsplanung.

Die vom ZRF in der Region geplanten Mobilitätsdrehscheiben und Mobilstationen sowie die Mobilstationen der VAG im Stadtgebiet sollen ein gemeinsames Gestaltungs- und Kommunikationskonzept erhalten. Es wird zudem angestrebt, dass alle Angebote an den Mobilitätsdrehscheiben und Mobilstationen in der gesamten Region über die gleichen Wege buchbar sind und – soweit Gebühren erhoben werden – bezahlt werden können.

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

An den Haltestellen des ÖPNV sowie an Carsharing-Stationen werden bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen geschaffen. Unter anderem soll umgesetzt werden:

- » Schaffung von hochwertigen überdachten Abstellanlagen auf dem BahnPark-Parkplatz an der Wentzingerstraße im Rahmen der Bike & Ride-Offensive der Deutschen Bahn
- » Kundenfreundlichere Gestaltung und technische Aktualisierung des Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof, das sich im Besitz der Freiburger Stadtbau befindet
- » Kombination Fahrrad/S-Bahn: Einrichtung von gesicherten Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten der regionalen Schienenstrecken/Breisgau-S-Bahn-Strecken im Rahmen der Bike & Ride-Offensive der Deutschen Bahn
- » Kombination Fahrrad/Stadtbahn: Bedarfsge-

rechter Ausbau von gesicherten Fahrradabstellanlagen an Stadtbahnhaltestellen in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der VAG. Wo möglich und sinnvoll, sollen überdachte Abstellanlagen angeboten werden. Hier bieten sich je nach Standort Sammel-schließanlagen, Bike & Ride-Boxen oder Parktürme an.

- » Kombination Fahrrad/Bus: An ausgewählten, strategisch sinnvollen Bushaltestellen – nach einer ersten Analyse ist von etwa 20 bis 25 Haltestellen im Stadtgebiet auszugehen – werden mindestens zwei Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt.
- » Kombination Fahrrad/Carsharing: Je Carsharing-Standort werden mindestens zwei Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt (Ausnahme: Bei Standorten mit nur einem Carsharing-Fahrzeug ein Anlehnbügel).

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen soll eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Stadt Freiburg, VAG und ZRF erfolgen.



A4 Fußverkehr fördern



Foto 26: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Fußverkehr ist elementarer **Grundbestandteil** einer klimafreundlichen Mobilität. Sein Beitrag zur CO₂-Minderung ist wegen der kurzen Distanzen der meisten Fußwege jedoch gering. Aber keine Verkehrsart trägt so sehr wie der Fußverkehr dazu bei, **Straßenräume wieder zu Orten der Begegnung und der sozialen Kontakte** zu machen, sie zu beleben und uns den Wert des öffentlichen Raums zu vermitteln. Gute Bedingungen für Fußgänger_innen sind auch deshalb wichtig, weil der Fußverkehr die einzige Verkehrsart ist, die überall und zu jeder Zeit nahezu allen Menschen offensteht. Die Freiburger_innen legen rund 25 % ihrer Wege innerhalb der Stadt zu Fuß zurück. Auch **Wege** mit anderen Verkehrsmitteln **beginnen und enden meist zu Fuß**, daher ist eine qualitativ hochwertige Fuß-Erreichbarkeit aller ÖPNV-Haltestellen, der Mobilstationen sowie sonstigen Verknüpfungspunkte, Carsharing- und Zweiradsharing-Stellplätze von besonderer Bedeutung zur Stärkung des Umweltverbundes.

Ziel

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

Bushaltestellen werden mit dem Ziel eines zügigen, komfortablen und barrierefreien Ein- und Ausstiegs sowie einer guten Zugänglichkeit **an die Belange des Fußverkehrs angepasst**.

Das Parken auf Gehwegen wird bis 2030 weitestgehend abgebaut, um die daraus resultierenden Einschränkungen und Behinderungen des Fußverkehrs zu beseitigen.

Maßnahmen

A4-1. Konzept und Handlungsprogramm für die Fußverkehrsförderung

Das zu erarbeitende Fußverkehrskonzept soll u. a. Defizite und Handlungsbedarfe im Fußverkehr systematisch erfassen, Leitlinien und Standards für die Fußverkehrsplanung formulieren und Prioritäten für eigenständige Maßnahmen und Programme zur Fußverkehrsförderung festlegen. Ziel ist es, den Fußverkehr in Freiburg attraktiver zu machen und den Modal Split-Anteil des Fußverkehrs signifikant zu erhöhen.

Das Konzept wird anschließend in einem Handlungsprogramm für den Fußverkehr und weiteren Einzelvorhaben sowie bei allen Neubau-, Umbau- und Sanierungsvorhaben umgesetzt. Auch bei Verkehrsregelungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen wird es berücksichtigt.

Die im Fußverkehrskonzept bzw. Handlungsprogramm für den Fußverkehr festgelegten Maßnahmen werden im Rahmen der hier definierten Maßnahme A4-2 Teil des Klimamobilitätsplans.

A4-2. Umsetzung des Handlungsprogrammes Fußverkehr; Barrierefreiheit; Ausbau Bushaltestellen

Trotz großflächiger Tempo-30-Zonen und einer hohen Dichte an gesicherten Querungen über Hauptverkehrsstraßen wird das Queren von Straßen an vielen Stellen von Fußgänger_innen als potenziell gefährlich wahrgenommen. Mit einem Handlungsprogramm für den Fußverkehr, das u.a. Maßnahmen zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen/Zebrastrassen, Querungshilfen und das Verbessern der Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen enthalten soll, wird die Verkehrssicherheit und der Komfort für den Fußverkehr durch viele Einzelmaßnahmen im Stadtgebiet sukzessive erhöht. Die Umsetzung der Anforderungen zur Barrierefreiheit ist integraler

Bestandteil dieser Maßnahmen.

Davon unabhängig werden weiterhin gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit (barrierefreie Innenstadt, Umsetzung von Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen, Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Lichtsignalanlagen usw.) umgesetzt.

Das Angebot im Busverkehr stellt eine wichtige Ergänzung zum Freiburger Stadtbahnnetz dar. Ihm kommt in Zukunft eine stärkere Bedeutung als Zubringer zum SPNV aber auch als ÖPNV-Angebot in der Fläche zu. Neben den Anforderungen aus der Barrierefreiheit im ÖPNV wird es wichtig sein, dass bestehende oder neue Bushaltestellen mit dem Ziel eines zügigen, komfortablen und barrierefreien Ein- und Ausstiegs sowie einer guten Zugänglichkeit an die Belange des Fußverkehrs angepasst werden. Besonderes Augenmerk wird dabei auf den Umsteigehaltestellen liegen – also den Bushaltestellen, an denen ein direkter Umstieg aus und in den SPNV erfolgen kann.

Auf Basis des Handlungsprogrammes für den Fußverkehr sollen unter anderem folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- » Verbreiterung von Gehwegen
- » Anlage von neuen (z.B. umwegfreien) Fußwegen inkl. erforderlicher Kunstbauten
- » Neuanlage von Radverkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Fußverkehrssicherheit durch Trennung und Entzerrung des Fuß- und Radverkehrs
- » Anlage von (Straßen-)Querungshilfen (z.B. Fußgängerlichtsignalanlage, Fußgängerüberwege/Zebrastrassen, Mittelinseln)
- » Vorziehen von Seitenbereichen („Gehwegnasen“) zur Verbesserung der Sichtbeziehungen bei Straßenquerungen und Kreuzungen sowie Einmündungen
- » Vergrößerung von Aufstellbereichen an Straßenquerungen/Wartestellen

Maßnahmen

- » Umbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet sowie Verbesserung ihrer fußläufigen Erreichbarkeit aus dem umliegenden Quartier
- » Verbesserung der Beleuchtungssituation auch an abseits von Straßen geführten Gehwegen
- » Verschattung von Gehbereichen durch Baumpflanzungen

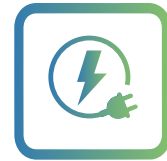
Beispielsweise in den folgenden Bereichen sollen entsprechende Vorhaben umgesetzt werden:

- » Markgrafenstraße
- » Carl-Kistner-Straße
- » Umsetzung Fußgängerbrücke Bohlsteg zur Verbesserung der Fußverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Haslach und Stühlinger
- » Lorettostraße
- » Umbau des ZOB am Hbf
- » Umbau von Bushaltestellen und deren verschiedenen Haltepositionen, u.a. an folgenden Bushaltestellen: Almendweg, Am Hörchersberg, Am Kirchacker, Am Mettweg, Am Schloss, Am Sender, Apotheke, Bauhöferstraße, Belchenstraße, Besanconallee, Bötzingen Straße, Cardinalweg, Diakonienkrankenhaus, Dorfstraße, Ebnet Rathaus, Ebnet Nepomukbrücke, Ebnet Straße, Falkenberger Straße, Faulerstraße, Fichtestraße, Gabelsbergstraße, Gescheidstraße, Haid, Haslacher Straße, Häusleacker, Heinrich-Heine-Straße, Herdern Kirche, Hochmeisterstraße, Hofackerstraße, Högestraße, Hubhof, IKEA, Immentalstraße, Innsbrucker Straße, Junghof, Kalkackerweg, Kappel Molzhofsiedlung, Kirchbergstraße, Kleintalstraße, Königsberger Straße, Kreuzstraße, Laufener Straße, Lörracher Straße, Marienmattenweg, Markgrafenstraße, Matthias-Blank-Straße, Moosackerweg, Mooswaldallee, Moosweiher, Mundenhof, Opfinger See, Pädagogische Hochschule, Paula-Modersohn-Platz, Pressehaus, Rehlingstraße, Reinhold-Schneider-Straße, Richard-Strauss-Straße, Rimsinger

Weg, Robert-Grumbach-Platz, Sandstraße, Schlachthof, Schopfheimer Straße, Schulstraße, Schutternstraße, St. Georgen Friedhof, St. Georgen Kirche, St. Nikolaus, Stadtgarten, Stadtstraße/Starkenstraße, Sudetenstraße, Uffhauser Straße, Unterdorf, Vogteistraße, Wihlerweg, Wirthstraße, Zenlinweg, Ziegelhofstraße

A4-3. Abbau des Gehwegparkens

Die Stadt Freiburg verfolgt das Ziel, das Gehwegparken im gesamten Stadtgebiet bis 2030 weitestgehend abzubauen. Hierdurch wird das Zu-Fuß-gehen, auch mit mehreren Personen, komfortabler und attraktiver. Zugleich trägt die Reduzierung geparkter Fahrzeuge zur Aufwertung der Straßenräume bei und vergrößert die Handlungsspielräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und für das Aufstellen bzw. die Umsetzung ergänzender Ausstattungen (z. B. Sitzgelegenheiten).



A5 Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern



Foto 27: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in Freiburg soll bis 2030 erheblich reduziert werden. Vor allem durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge soll die **voranschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte** unterstützt werden.

Ziel

Auf Basis eines zu erstellenden Ladeinfrastrukturkonzepts für die Stadt Freiburg soll vor allem in denjenigen Stadtgebieten **öffentliche Ladeinfrastruktur im Straßenraum** geschaffen werden, in denen wenig private Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und daher die Ladeinfrastruktur nicht in ausreichendem Umfang im privaten Raum aufgebaut werden kann.

Durch die Ausstattung von **Taxi- und Carsharing-Stellplätzen mit Elektro-Ladeinfrastruktur** soll vor allem die Umstellung von Autos, die mit großer täglicher Fahrleistung in Freiburg unterwegs sind, auf Elektroantriebe erfolgen.

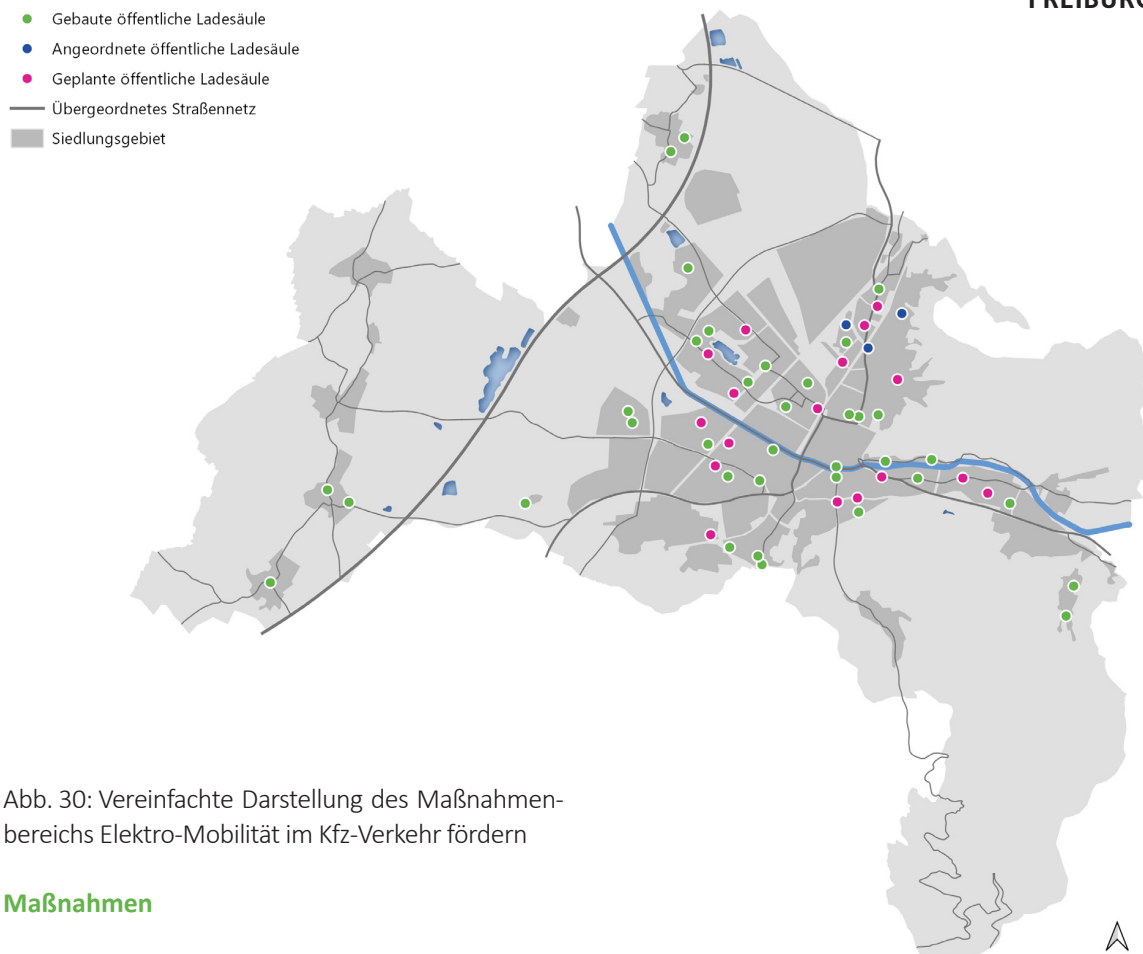


Abb. 30: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern

Maßnahmen

A5-1. Konzept für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

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

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

Die im Konzept zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur festgelegten Maßnahmen werden im Rahmen der hier definierten Maßnahme A5-2 Teil des Klimamobilitätsplans.

A5-2. Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur

Die Stadt Freiburg sorgt auf Basis des Konzepts zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zusammen mit den Anbietern für die Umsetzung entsprechender Vorhaben. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur soll schwerpunktmäßig in denjenigen Stadtgebieten erfolgen, in denen nur wenige private Stellplätze zur Verfügung stehen und/oder nur wenige private Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden können und daher – zur Unterstützung der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte – ein größerer Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur besteht.

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

Die Stadt Freiburg unterstützt die möglichst weitgehende Umstellung der in Freiburg stationier-

Maßnahmen

ten Taxis auf E-Antriebe. Taxistände werden in Abstimmung mit den Taxibetreibern mit bedarfsgerechten Lademöglichkeiten (Schnell- und/oder Normalladen, je nach Nutzung eines Standortes) ausgestattet.

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

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

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

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

A5-6. Umstellung der Fahrzeugflotte der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg auf CO₂-neutrale Antriebe

Die Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg

GmbH stellt ihre Fahrzeugflotte inkl. Müllkraftwagen und Straßenkehrmaschinen soweit technisch und betriebswirtschaftlich möglich auf Fahrzeuge mit CO₂-neutralen Antrieben um.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

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



A6 VAG-Busflotte elektrifizieren



Foto 28: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Die VAG betreibt im Freiburger Stadt- und Umlandverkehr insgesamt rund 70 Standard- und Gelenkbusse. Im Jahr 2018 wurden die ersten beiden E-Busse beschafft, die seit 2020 mit positiven Erfahrungen auf der Pilotlinie 27 für den E-Betrieb zwischen Europaplatz und Herdern eingesetzt werden. Im Jahr 2022 wurden weitere 15 E-Busse in Betrieb genommen und ersetzen die herkömmlichen Dieselflotten auf weiteren 4 Buslinien (11, 14, 19, 24). In den nächsten Jahren wird die VAG ihre gesamte Busflotte auf E-Busse umstellen.

Ziel

Die **gesamte Busflotte** der VAG wird in mehreren Schritten bis 2030 auf **E-Busse** umgestellt. Parallel dazu wird die dafür **notwendige Ladeinfrastruktur** an geeigneten Endhaltestellen hergestellt.

Maßnahmen

A6-1. Umstellung aller VAG-Busse auf E-Antrieb

Die VAG stellt ihre Busflotte bis 2030 schrittweise auf elektrisch angetriebene Busse um, sodass im Freiburger Stadtbusverkehr spätestens ab 2030 im Regelverkehr ausschließlich Elektro-Busse eingesetzt werden. Hierfür werden auf dem VAG-Betriebshof sowie an mehreren betrieblich und straßenräumlich geeigneten weiteren Standorten (Nach-)Lademöglichkeiten für die E-Busse geschaffen.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Es soll eine Mitfinanzierung aus dem Freiburger Zukunftsfonds Klimaschutz erfolgen.



B1 ÖPNV-Angebot ausweiten



Foto 29: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

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

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

Ziel

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

Durch eine Ergänzung neuer Busstrecken und/oder eine Erweiterung von Linienführungen soll eine Verbesserung der Netzwirkung erreicht werden. Insbesondere die Wohn- und Gewerbegebiete im Freiburger Westen, einschließlich der Freiburger Ortschaften, soll durch tangentielle Verbindungen besser an das städtische ÖPNV-Netz angebunden werden.

Maßnahmen

B1-1. Taktverdichtungen im Stadtbahn-Netz

Der Fahrplankontakt soll auf den Freiburger Stadtbahnlinien verdichtet werden:

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

B1-2. Taktverdichtungen im Stadtbus-Netz

Der Fahrplankontakt soll auf bestimmten Freiburger Stadtbuslinien verdichtet werden:

- » Taktverdichtung tagsüber auf den Linien 11, 14, 19, 24, 36
- » Taktverdichtung auf bestimmten Buslinien in bestimmten Zeiträumen
- » insbesondere im Zeitraum tagsüber zwischen der Früh- und der Spät-Hauptverkehrszeit
- » auf bestimmten Buslinien auch an Wochenenden und Feiertagen
- » Ersatz von Linientaxifahrten durch Linienbusfahrten
- » Einsatz von flexiblen Bedienungsformen (z. B. „OnDemand-Verkehre“), wo dies sinnvoll ist

B1-3. Verlängerung des Betriebszeitraums von Stadtbahnen und Stadtbussen

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

B1-4. Schnellbusse: Einführung von Schnellbuslinien nach/von den Tuniberg-Ortschaften

Einrichtung neuer Schnellbuslinien nach/von den Tuniberg-Ortschaften:

- » Freiburg Hbf/ZOB – Tiengen – Munzingen
- » Freiburg Hbf/ZOB – Opfingen
- » Freiburg Hbf/ZOB – Umkirch – Waltershofen

B1-5. Optimierung Stadtbusnetz: Neues Liniennetz für die Tuniberg-Ortschaften

Neuorganisation des Busnetzes zwischen den Tuniberg-Ortschaften und Freiburg/Munzinger Straße sowie Freiburg/Paduaallee – geänderte Liniennführungen für Linien 32, 33, 34

B1-6. Erweiterung Stadtbusnetz: Neue Linie 13 als Quartiersbus

Einrichtung einer neuen Buslinie 13 als Quartiersbus im Bereich Laufener Straße – Draisstraße – Eschholzstraße – Robert-Koch-Straße

B1-7. Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Verlängerung Linie 19

Verlängerung der Buslinie 19 von Paduaallee über Weststrandstraße und Industriegebiet Nord bis Gundelfinger Straße

B1-8. Erweiterung Stadtbusnetz; Stärkung Westtangente: Neu Liniennführung Linie 36

Linie 36 erhält drei Linienvarianten und wird mit jeweils einer Linienvariante über die Weststrandstraße bis Industriegebiet Nord und Gundelfinger Straße sowie bis Haid/Munzinger Straße verlängert.

Maßnahmen

B1-9. Erweiterung Stadtbusnetz: Verlängerung Linie 24 im Gewerbegebiet Haid-Süd

Verlängerung von Linie 24 bis zur neuen Haltestelle „Schaub“ im Gewerbegebiet Haid-Süd

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Die Finanzierung der Angebotserweiterungen im Stadtbahn- und Stadtbusnetz ist insbesondere hinsichtlich der sich hierdurch dauerhaft erhöhenden Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Strom/Kraftstoffe) noch zu klären.
- » Für den Ausbau des Stadtbahn- und Stadtbusangebotes sind zusätzliche Fahrzeuge und entsprechende Flächen für die Fahrzeugabstellung, -instandhaltung, -reparatur und -pflege erforderlich. Hierfür wird eine Erweiterung der bestehenden Betriebshofkapazitäten sowie der Bau eines zweiten Betriebshofstandortes geprüft (siehe Maßnahme A2-4).



B2 Attraktive Preise & digitale Vernetzung der Angebote

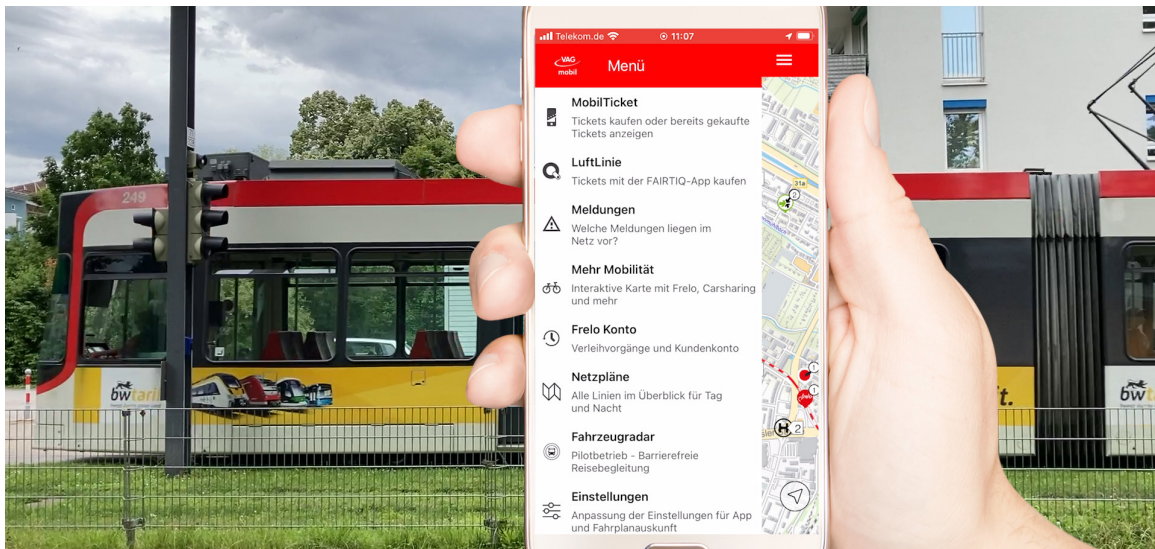


Foto 30: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

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

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

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

Ziel

Die Tarifangebote sollen für die Nutzer_innen möglichst einfach und attraktiv sein. Mit **pauschalen Tarifen** kann der Umstieg auf den ÖPNV sowie auf Sharing-Systeme weiter erleichtert werden, weil nicht für jede Fahrt zusätzliche Kosten anfallen. Analog zur Kostenstruktur der Pkw sollen **Mitfahrende den ÖPNV besonders preisgünstig nutzen** können.

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

Maßnahmen

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

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

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

B2-2. Umsetzung Deutschland-Ticket (49-Euro-Ticket)

Die Stadt Freiburg unterstützt die Umsetzung des Deutschland-Tickets zum 01.05.2023. Nach Umsetzung des Deutschland-Tickets innerhalb des RVF ist dessen Finanzierung für die Jahre ab 2024 zu klären.

B2-3. Umsetzung Jugendticket Baden-Württemberg

Die Stadt Freiburg unterstützt die Einführung des landesweiten Jugendtickets (landesweite Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV sowie des Bahn-Regionalverkehrs; „Jugendticket Baden-Württemberg“) zum 1.3.2023 und beteiligt sich gemäß den Vereinbarungen zwischen Land und kommunalen Spitzenverbänden sowie den Gebietskörperschaften an dessen Finanzierung.

B2-4. Intensivere Vermarktung des JobTicket

Die Stadt Freiburg unterstützt eine Intensivierung der Vermarktung des JobTickets.

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

B2-5. Stärkere Orientierung der Preis- und Tarifstrukturen im ÖPNV an Pkw-Kostenstruktur

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

Bei den Tageskarten (bisher REGIO24) wird zusätzlich zu den Ein- sowie Fünf-Personen-Varianten eine Variante für zwei Personen inkl. Kinder angeboten, um die Angebotslücke zwischen den Tageskarten für eine Person und für fünf Personen zu schließen.

B2-6. Weiterentwicklung einer multimodalen App

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

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

B2-7. Umsetzung eines Mobilitätspasses

Mit dem Mobilitätspass soll den Kommunen die Möglichkeit gegeben werden, zusätzliche Mittel für einen deutlichen Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten

Maßnahmen

und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg untersucht derzeit in Partnerschaft mit mehreren Modellregionen vier Varianten eines Mobilitätspasses. Dabei würden jeweils Einwohner_innen einer Kommune („Bürgerticket“), Kraftfahrzeughalter_innen oder Arbeitgeber_innen in einem festgelegten Gebiet („Nahverkehrsabgabe“ bzw. „Arbeitgeberabgabe“) oder Kfz-Nutzende auf definierten Straßen bzw. innerhalb eines definierten Stadtgebietes („Straßenbenutzungsgebühr“) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Gleichzeitig erhalten die Bürger_innen als Gegenleistung ein persönliches Mobilitätsguthaben, welches beim Kauf von Fahrkarten des ÖPNV eingelöst werden kann.

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

werden kann, ist – neben der politischen Beurteilung und Beschlussfassung – u. a. von der Anpassung des Rechtsrahmens und entsprechenden rechtlichen Prüfungen abhängig.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Die Stadt Freiburg ist für die Gestaltung der ÖPNV- und sonstigen Mobilitätstarife nicht zuständig. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen sind mit dem RVF, der VAG sowie weiteren Anbietern von Mobilitätsangeboten abzustimmen.
- » Die Finanzierung der Maßnahmen ist unter Einbindung von RVF und ZRF zu klären.
- » zu B2-7: Für die Einführung eines Mobilitätspasses sind Anpassungen im Rechtsrahmen erforderlich, die im Rahmen der Untersuchungen in den Modellregionen geprüft werden. Welches Modell eines Mobilitätspasses umgesetzt



B3 Carsharing-Angebote ausweiten



Foto 31: Stadt Freiburg / Seeger



Foto 32: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Carsharing entlastet die Umwelt insofern, dass es **Automobilität mit einer geringeren Zahl an Fahrzeugen** und somit gleichzeitig auch mit einem **geringeren Flächenverbrauch** ermöglicht. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt nach bisherigen Erfahrungen 5 bis über 10 private Fahrzeuge. Dieses Potenzial kommt insbesondere beim Wohnungsneubau zum Tragen, da durch die Flächeneinsparung bei Stellplätzen **Baukosten reduziert** werden können und den Bewohner_innen ein **Leben ohne privaten Pkw leichter ermöglicht** wird. Da beim Carsharing – anders als beim privaten Pkw – nach Nutzungszeit und gefahrener Distanz abgerechnet wird, werden Autofahrten zudem bewusster unternommen und dadurch potenziell reduziert. Carsharing ist auch aus sozialer Sicht positiv. Es reduziert die Lebenshaltungskosten in der Stadt, da es Automobilität auch ohne die hohen Fixkosten von eigenem Autobesitz ermöglicht.

Carsharing ist deshalb eine der Säulen der Freiburger Verkehrspolitik und wird seit 2015 durch die Einrichtung von Carsharing-Stationen im städ-

tischen Straßenraum unterstützt. Diese werden laufend ausgeweitet und zunehmend **elektrifiziert**.

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

Ziel

Ziel ist es, die **Verfügbarkeit** von Carsharing-Autos weiter zu **erhöhen**, sodass sich die Position des Carsharings als verlässlicher Baustein des Freiburger Mobilitätssystems festigt. Es wird darauf geachtet, dass vermehrt elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zudem sollen von Anbieterseite sowohl eine **vielfältige Fahrzeugflotte** als auch **nutzergruppen-spezifische Services** angeboten werden, sodass verschiedene Bedarfe gedeckt werden.

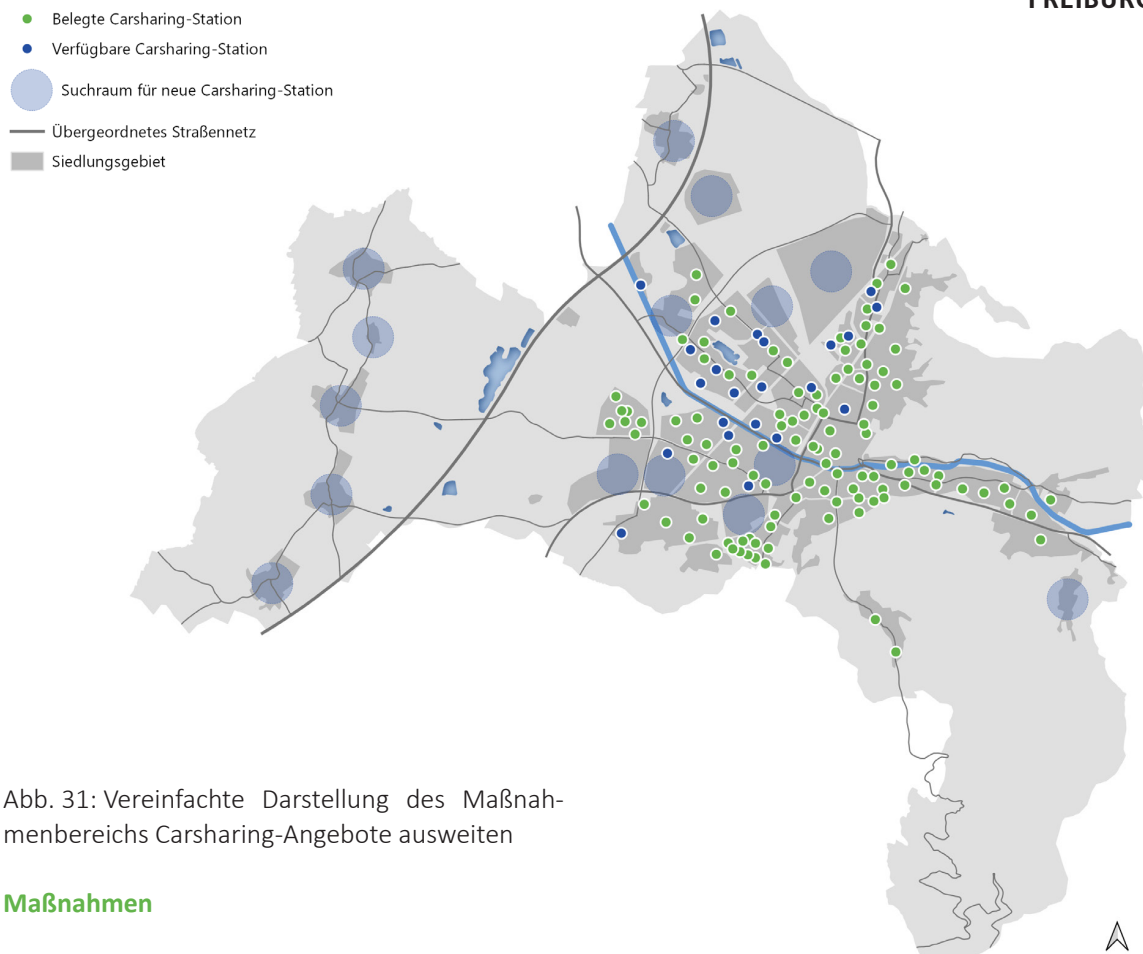


Abb. 31: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Carsharing-Angebote ausweiten

Maßnahmen

B3-1. Erweiterung von Carsharing-Stationen

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

Für nicht wirtschaftlich betreibbare, aber aus Sicht der Stadt sinnvolle neue Stationen, stellt die Stadt eine Anschubfinanzierung für den Betreiber zur Verfügung. Schwerpunkt hierfür sind Stationen in Ortsteilen und den Freiburger Ortschaften.

B3-2. Unterstützung innovativer Elemente im Carsharing

Carsharing ist ein vergleichsweise junges Mobi-

litätsangebot, das aufgrund von Verhaltensänderungen und neuer Technik Potenziale zur Weiterentwicklung aufweist.

Da das Carsharing-Angebot von privaten Firmen bereitgestellt wird, kann eine Verbesserung des Angebotes von der Stadt nur über verbesserte Rahmenbedingungen erreicht werden. Die Stadt Freiburg setzt die sehr gute Kooperation mit den Carsharing-Anbietern fort und unterstützt und begleitet neue Entwicklungen der Anbieter. Dies können z. B. folgende Elemente sein:

- » Carpools für Open-End-Buchungen
- » „Premium“-Carsharing in neuen Wohngebieten wie den Niedrigemissionszonen (d. h. vom ersten Moment an, mit Marketing, mit Zusatzangeboten, ggf. finanzielle Anreize)
- » Marketing für Carsharing allgemein
- » bessere Vernetzung (digital, innerhalb von Mobilitäts-Apps wie der VAG mobil-App)



B4 Zweirad-Sharing erweitern



Foto 33: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Bereits heute gibt es im Freiburger Stadtgebiet mehrere Zweirad-Sharing-Angebote. Angeboten werden derzeit **Mietfahrräder und elektrische Lastenfahrräder, E-Tretroller und E-Motorroller**.

Die Mietfahrräder sind stationsbasiert, die anderen Angebote sind im sogenannten „free-floating-Modell“ verfügbar. Die Fahrzeuge ergänzen das **Mobilitätssystem der Stadt** derart, dass sie tageszeitunabhängig flexible Kurzfahrten ermöglichen und als Zubringer zum ÖPNV eingesetzt werden. Konflikte können zwischen Fußverkehr und fehlerhaft abgestellten Fahrzeugen bestehen.

Ziel

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

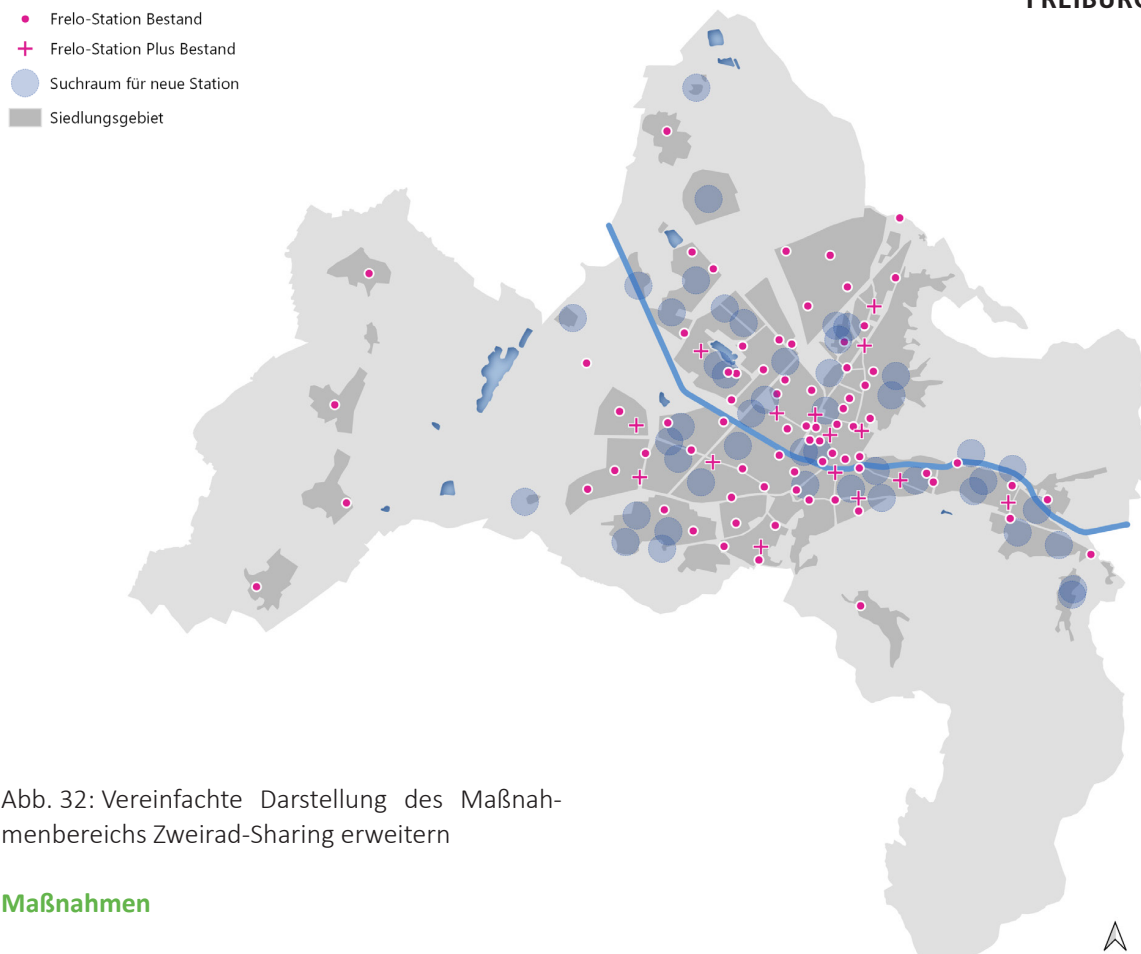


Abb. 32: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Zweirad-Sharing erweitern

Maßnahmen

B4-1. Neuausschreibung Fahrradvermietsystem („Frello“)

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

B4-2. Kooperation mit Zweirad-Sharing-Anbietern

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

lange des Fußverkehrs.

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

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



C1 Parken im öffentlichen Raum neu ordnen



Foto 34: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Der Umfang des Parkplatzangebots und die Kosten für die Parkplatznutzung sind für viele Verkehrsteilnehmer_innen wichtige Faktoren bei der Entscheidung, mit welchem Verkehrsmittel sie ihre Wege zurücklegen. Den **Regelungen zum Parken** (Kosten, zeitliche Beschränkungen, Einschränkung des Nutzer_innenkreises usw.) kommt deshalb eine **entscheidende Bedeutung** nicht nur bei der Verteilung des knappen Parkraums, sondern auch bei der Verlagerung von Autofahrten auf andere Verkehrsmittel im Interesse des Klimaschutzes zu.

Darüber hinaus sollen Kosten für das Parken im öffentlichen Raum – auch für Bewohner_innen im Umfeld ihrer Wohnung – einen Anreiz setzen, **Fahrzeuge außerhalb der öffentlichen Räume abzustellen**, um Spielräume für die Aufwertung von Straßenräumen und für die Flächenbedarfe anderer Verkehrsarten zu schaffen.

Ziel

Um nicht nur für Fahrten in die Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere, sondern möglichst für alle Wege im Stadtgebiet einen starken Anreiz zu setzen, andere Verkehrsmittel als das Auto zu nutzen, werden in einem **systematischen und klar kommunizierten Ansatz** die heute in großen Teilen des Stadtgebietes **kostenfreien Parkplätze im öffentlichen Raum schrittweise in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen**.

In Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz zwischen den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten sowie von nicht verkehrlichen Nutzungen werden stärker als in der Vergangenheit auch **Parkplätze abgebaut**, um diese Flächen anderweitig zu nutzen. Freiwerdende Flächen können dann verstärkt sowohl für das Abstellen umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Carsharing-Fahrzeuge, Fahrräder, E-Roller etc.) als auch für die Begrünung des Straßenraums (Bäume als Hitzeschutz) genutzt werden.

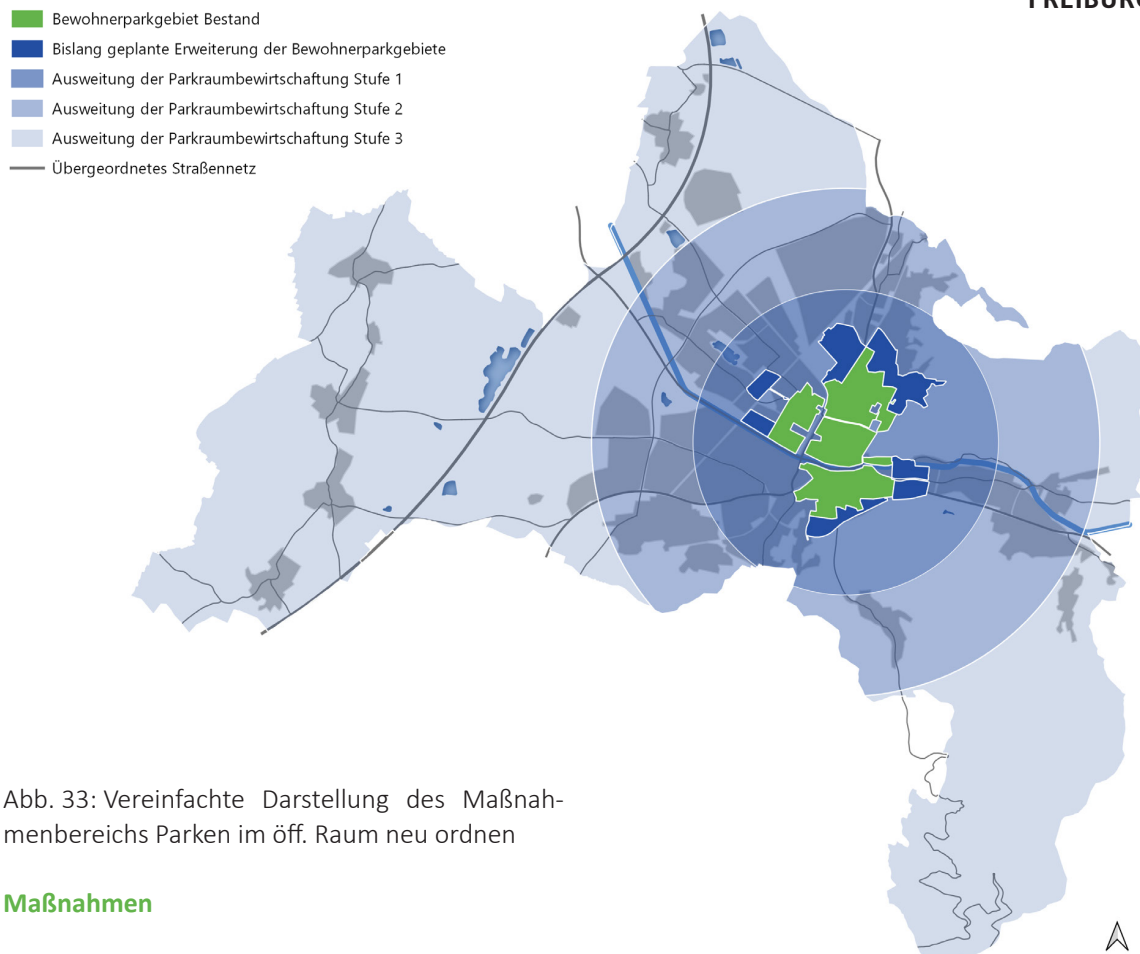


Abb. 33: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Parken im öff. Raum neu ordnen

Maßnahmen

C1-1. Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement

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

gedienste, Handwerker-/Dienstleister-Fahrzeuge, motorisierte Zweiräder usw.) untersucht. In einem ersten Schritt sollen Möglichkeiten geprüft werden, die im heutigen Rechtsrahmen und durch Nutzung ggf. bestehender Spielräume umsetzbar sind. Im zweiten Schritt soll geprüft werden, welche Regelungen bei Anpassungen des Rechtsrahmens möglich werden, damit sich die Stadt Freiburg zielgerichtet für entsprechende rechtliche Anpassungen einsetzen kann.

Die in der Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement festgelegten Maßnahmen werden im Rahmen der hier definierten Maßnahmen C1-2 bis C1-5 Teil des Klimamobilitätsplans.

C1-2. Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum

Heute sind etwa 10 % des öffentlichen Parkraums im Stadtgebiet bewirtschaftet. Auf Basis des

Maßnahmen

durch die Maßnahme C1-1 erstellten Konzepts zum stadtweiten Parkraummanagement wird die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums sukzessive ausgedehnt. Aufgrund der aktuellen Rechtslage müssen für die neu zu bewirtschaftenden Gebiete Parkscheinautomaten beschafft und in fußläufiger Entfernung zu den Parkmöglichkeiten aufgestellt werden.

Die Kapazitäten des Gemeindevollzugsdienstes für die Parkraumüberwachung werden in angemessenem Umfang erhöht. Die Umsetzung der Maßnahme wird von einer intensiven Kommunikationsarbeit begleitet.

Bis 2030 werden 50 % des öffentlichen Parkraums bewirtschaftet.

Unter anderem in folgenden Stadtgebieten soll die Parkraumbewirtschaftung inklusive der dafür notwendigen technischen Ausstattung (insbes. Parkscheinautomaten) umgesetzt werden:

- » Oberau: Quartier Runzstraße/Kartäuserstraße
- » Beurbarung Nord
- » Herdern/Neuburg Ost
- » Unterwiehre/Bereich Kronenmattenstraße
- » Sternwaldquartier/Wiehre-Bahnhof/Türkenlouisstraße
- » Oberwiehre Ost/Knopfhäuslesiedlung, Schützenallee
- » Lehener Straße/Quartier Runzmattenweg/Zehntsteinweg sowie Yorck-, Blücher-, Dunantstraße
- » Westliche Ferdinand-Weiß-Straße
- » Güterbahnhofgelände und Quartier Komturststraße
- » Herdern Nord
- » Holbeinviertel Süd
- » Gartenstadt, Carl-Kistner-Straße, Gutleutmaten

C1-3. Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze

Im Rahmen von Maßnahmen wie der Erweiterung des Carsharings, dem Abbau des Gehweg-parkens, der Entwicklung von lebendigen und verkehrsberuhigten Stadtteilzentren/Ortsmitten oder der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entfallen Pkw-Parkplätze. Die freiwerdenden Flächen werden genutzt, um umweltfreundliche Fortbewegungsmittel zu fördern, ausreichend Platz für Fußgänger_innen und mobilitätseingeschränkte Personen zu schaffen sowie um Maßnahmen des Städtebaus und der Klimaanpassung umzusetzen (z. B. Entsiegelung).

C1-4. Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum (Parkscheine) um 10 % alle 2 Jahre

Ein Grundsatzbeschluss hierzu wurde vom Gemeinderat im Jahr 2019 gefasst (Drucksache G-19/228). Diese Regelung wird bis 2030 beibehalten und umgesetzt. Eine schnellere oder stärkere Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum ist möglich.

C1-5. Kosten von Bewohnerparkausweisen in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße

Ein entsprechender Beschluss des Gemeinderats aus dem Jahr 2021 liegt bereits vor (Drucksache G-21/240) und wurde in 2023 bestätigt. Diese Regelung wird bis 2030 beibehalten und umgesetzt. Eine aufkommensneutrale Änderung oder Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise ist möglich.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » zu C1-2: Derzeit wird in der Praxis die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und die Privilegierung der Bewohner_innen in der Regel nur in Gebieten mit hohem Parkdruck

rund um die Innenstadt vorgenommen. Aus Sicht der Stadt Freiburg sollte der Bundesgesetzgeber eine Klarstellung in der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift mit dem Ziel vornehmen, dass Parkraumbewirtschaftung und eine Privilegierung der Bewohnerschaft zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung künftig in der alleinigen Entscheidung der Kommunen liegt und damit grundsätzlich überall zulässig ist. Dabei sind auch die Regelungen zum Erwerb einer kostenpflichtigen (Kurzzeit-)Parkerlaubnis (z.B. Wegfall der Parkscheinautomatenpflicht) anzupassen. Die Stadt Freiburg wird sich hierfür einsetzen.



C2 Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen



Foto 35: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Öffentlicher (Straßen-)Raum ist ein knappes und somit wertvolles Gut. Er muss vielen Ansprüchen gerecht werden. Einerseits soll er **funktional** sein, um den vorhandenen Verkehr flüssig und sicher abzuwickeln. Andererseits soll er eine **hohe Aufenthaltsqualität** bieten und für die benachbarten Flächennutzungen möglichst verträglich sein. Er ist die Visitenkarte der Stadt und trägt bei entsprechender Gestaltung dazu bei, dass sich Bewohner_innen und Besucher_innen in einem Stadtquartier wohl fühlen.

In Freiburg ist die Bevölkerung **teilweise hohen Lärm- und Schadstoffemissionen** ausgesetzt, die vom öffentlichen Straßenraum ausgehen. Stellenweise sind Verkehrsräume für den Fuß- und Radverkehr zu eng.

Ziel

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

Der Zielerreichung dienen die **Senkung der Geschwindigkeiten** auf – in der Regel – 30 km/h, die **Umverteilung von Verkehrsflächen** zugunsten umweltfreundlicher und stadtverträglicher Verkehrsarten sowie die **Reduzierung unerwünschter Durchgangsverkehre** in Wohngebieten.

Maßnahmen

C2-1. Ausweitung Tempo 30-Regelung

Die Maßnahme sieht vor, Tempo-30-Regelungen auf das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz auszudehnen, um die Lärm- und Schadstoffemissionen zu verringern sowie die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

Der aktuelle Rechtsrahmen lässt diese Maßnahme nicht zu, daher setzt sich die Stadt Freiburg im Rahmen der bundesweiten kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ dafür ein, künftig selbständig über die Einrichtung von Tempo 30 im Straßennetz innerhalb des Stadtgebietes entscheiden zu können.

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

C2-2. Verkehrslenkung in Wohnquartieren

Ausgewählte Straßen in Wohngebieten werden von Durchgangsverkehr entlastet, indem sie für diesen unattraktiver gestaltet werden. Elemente dazu sind vor allem Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr und punktuelle Unterbrechungen bzw. Sperrungen für die Durchfahrt von Kfz.

Welche Elemente des Straßennetzes in welcher Form umgestaltet werden, wird im Rahmen weiterer Untersuchungen auf Basis fachlicher Planung und in Abstimmung mit der Politik festgelegt. Hierfür kommen unter anderem Straßenzüge

in folgenden Quartieren in Betracht:

- » Quartier Haslach: u.a. Carl-Kistner-Straße, Uffhauser Straße, Feldberger Straße, Belchenstraße, Blauenstraße, Markgrafenstraße
- » Quartier Herdern: Mozartstraße, Urbanstraße, Karlstraße, Hauptstraße
- » Quartier Wiehre: Lorettostraße, Talstraße, Urachstraße, östliche Basler Straße
- » Quartier südliche Innenstadt: Wilhelmstraße/Rempartstraße/Wallstraße
- » Quartier Oberau: Kartäuserstraße, Fabrikstraße

Der Schwerpunkt weiterer Untersuchungen wird sein, die Vor- und Nachteile von Änderungen im Straßennetz herauszuarbeiten und abzuwägen. Die Zusammenhänge mit dem Ausbau des Radnetzes (siehe Maßnahmenbereich A1) sowie der Förderung des Fußverkehrs (Maßnahmenbereich A4) werden berücksichtigt.

C2-3. Lebendige und verkehrsberuhigte Stadtteilzentren und Ortsmitten

Längere Wege mit dem privaten Auto können insbesondere dadurch vermieden werden, dass die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs in der unmittelbaren Nachbarschaft befriedigt werden können. Stadtteilzentren (bzw. die Ortsmitten der außenliegenden Siedlungsgebiete und Ortschaften) erfüllen diese Funktion der Nahversorgung, sind zum Teil aber aufgrund des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sowie fehlender ansprechender Gestaltung des öffentlichen Raums unattraktiv.

Diese Maßnahme sieht vor, einzelne Stadtteilzentren bzw. Ortsmitten aufzuwerten, den lokalen Kfz-Verkehr zu reduzieren und zu beruhigen sowie die Erreichbarkeit der Zentren und Nutzbarkeit der örtlichen Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (insbesondere des Rad- und Fußverkehrs) zu verbessern, damit die dortige

Maßnahmen

Attraktivität und Aufenthaltsqualität gesteigert wird und die Funktion der Nahversorgung hier besser erfüllt werden kann.

Mit diesen Zielsetzungen sollen unter anderem folgende Stadtteilzentren bzw. Ortsmitten umgestaltet werden:

- » Innenstadt: Rempartstraße
- » Haslach: Carl-Kistner-Straße
- » Betzenhausen: Sundgauallee
- » Mooswald: Elsässer Straße
- » St. Georgen: Basler Landstraße
- » Wiehre: Lorettostraße und Talstraße
- » Zähringen: Zähringer Straße
- » Stühlinger: Eschholzstraße

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » zu C2-1: Anpassung des Straßenverkehrsrechts auf Bundesebene erforderlich



D1 Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen



Quelle: K9 Architekten, die-grille

Abb. 34: Visualisierung Dietenbach (Quelle: K9 Architekten, die-grille)

Allgemeine Beschreibung

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

Ziel

Die Stadt sieht neue Wohnbauaktivitäten vor allem in zentralen und/oder vom ÖPNV- und Radnetz gut erschlossenen Lagen vor. Zudem plant sie alle neuen Stadtentwicklungsmaßnahmen mit einem **Kfz-reduzierenden Mobilitätskonzept**.

Ziel eines solchen Mobilitätskonzepts ist es, private Autos entbehrlich zu machen und somit ihre Bedeutung zu reduzieren, sodass im Ergebnis sogenannte **Niedrigemissionszonen** entstehen. Dies wird durch eine gute Anbindung an den ÖPNV, sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote (Zweirad- und Carsharing) im öffentlichen Raum und ein gutes Mobilitätsmanagement erreicht.

Durch den geringeren Kfz-Besitz verringert sich der Stellplatzbedarf, wodurch **Baukosten reduziert und Flächen für andere Nutzungen frei werden**.

Maßnahmen

D1-1. Neufassung der Stellplatzsatzung

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

Diese Maßnahme sieht vor, dass die Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg neugefasst wird. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss dafür liegt bereits vor (Drucksache G-22/047). Ziel der Neufassung ist es, dass dem im Stadtgebiet deutlich variierenden Pkw-Besitz (0,4 Pkw pro Wohneinheit in der Innenstadt, 1,2 Pkw pro Wohneinheit in den Tuniberg-Gemeinden) Rechnung getragen wird und über eine Zonierung eine entsprechende Differenzierung stattfindet. Zusätzlich ist es angesichts der immer weiter steigenden Bedeutung des Fahrrads sowohl im städtischen als teilweise auch im regionalen Verkehr wichtig, dass die quantitativen und qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellplätze gesichert werden.

D1-2. Niedrigemissionszonen mit Quartiersgaragen und verbindliche Mobilitätskonzepte bei größeren Wohnbauvorhaben

Bei der Planung relevanter Wohnbauvorhaben wird von Anfang an ein Mobilitätskonzept implementiert, dessen Ziel es ist, die Mobilität im neuen Baugebiet möglichst weitgehend auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auszurichten und einen möglichst geringen Kfz-Besatz zu realisieren. Ähnlich wie bei der Stellplatzsatzung sind Kfz-Stellplatzschlüssel so niedrig wie möglich festzulegen. Ermöglicht wird dies durch die Umsetzung möglichst günstiger Rahmenbedingungen für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Die dennoch verbleibenden, dem Quartier zuzuordnenden Pkw (abgesehen von Fahrzeugen von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen bzw. -einschränkungen) sollen in Quartiersgaragen konzentriert abgestellt werden und durch die dortige Vorhaltung von E-Ladeinfrastruktur zu einem möglichst großen Anteil elektrisch angetrieben sein. Mit der Konzentration der Pkw-Abstellung in Quartiersgaragen sollen die öffentlichen Verkehrsflächen möglichst frei von abgestellten privaten Kfz gehalten werden, um dort Flächen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Sharing-Angebote sowie eine Begrünung zu gewinnen und so, neben den Zielen des Klimaschutzes im Verkehr, eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität sowie ein gutes Mikroklima im öffentlichen Raum zu erreichen.

Im Ergebnis entstehen Niedrigemissionszonen, die als solche öffentlich kommuniziert werden.

In den Niedrigemissionszonen werden folgende Merkmale umgesetzt:

- » Niedrige Kfz-Stellplatzzahlen im privaten und öffentlichen Raum
- » Konzentration der Pkw-Abstellung in Quartiersgaragen – hierfür Planung, Bau und Betrieb von Quartiersgaragen mit besonderem Fokus auf (a) die Verknüpfung der Verkehrsangebote insbesondere des Umweltverbundes (Einrichtung von Mobilstationen; vgl. Maßnahme A3-3) sowie (b) die Ausstattung der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität
- » Hohe Anforderung an Qualität und Quantität von Fahrradabstellplätzen
- » Flächensicherung für Carsharing im öffentlichen Raum
- » Flächensicherung für sonstige Sharing-Angebote im öffentlichen Raum
- » Umsetzung eines überdurchschnittlich dichten Sharing-Angebotes (insbesondere Carsharing, Rad- und Lastenradsharing)
- » Umsetzung fuß- und radverkehrsfreundlicher



Straßenräume

- » Sichere und direkte Zuwegung zu den Haltestellen des ÖPNV
- » Kommunikation und Mobilitätsberatung
- » Prüfung der Einrichtung eines Mobilitätsfonds – ggf. mit Unterstützung des Landes – für die Niedrigemissionszone Dietenbach, mit dem Ziel der Umsetzung bzw. Förderung von Maßnahmen, die eine Gesamtmobilität mit möglichst hohem Anteil des Umweltverbundes inkl. der Sharing-Angebote ermöglichen

Als Niedrigemissionszonen werden zunächst festgelegt:

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

Die Einrichtung weiterer Niedrigemissionszonen, auch innerhalb von bestehenden Quartieren, wird geprüft.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » Die konkrete Umsetzung von Planung und Bau der Quartiersgaragen ist von Parametern abhängig, die sich im Rahmen der weiteren Gebietsentwicklungen ergeben. Die für die Umsetzung der Quartiersgaragen entstehenden Kosten können daher noch nicht sinnvoll abgeschätzt werden.



D2 Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen



Foto 36: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Freiburg ist für Firmen ein attraktiver Standort. Mit der Ansiedlung neuer Unternehmen geht eine Zunahme an Wegen einher, die in Stadt und Region zurückgelegt werden.

Sowohl die **ÖPNV-Anbindung** als auch die **Radverkehrsinfrastruktur** in den Gewerbegebieten werden zum Teil zur Ermöglichung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens als **unzureichend** beschrieben. Um das Klimaschutzpotenzial im Verkehrssektor in den Gewerbegebieten möglichst gut zu heben, bietet die VAG im Auftrag der Stadt eine **freiwillige und kostenlose Mobilitätsberatung für Unternehmen** an und vergibt das sogenannte **MobilSiegel**, wenn ein Unternehmen entsprechende Maßnahmen (z.B. Jobticket, hochwertige Fahrradabstellanlagen) umsetzt. Darüber hinaus finden zwischen VAG und Unternehmen **regelmäßige Planungsrunden** mit einem Schwerpunkt auf der Optimierung des ÖPNV auf die Bedürfnisse der Unternehmen und ihrer Mitarbeiter_innen und ggf. Besucher_innen statt.

Ziel

Die Stadt wird bei neuen Gewerbeentwicklungen auf die Umsetzung klimafreundlicher Mobilitätskonzepte hinwirken, so dass das Wachstum der Arbeitsplätze möglichst wenig zusätzlichen Kfz-Verkehr auslöst. Lösungsansätze hierfür sind **sichere und komfortabel erreichbare Fahrradstellplätze, attraktive Sharing-Angebote, eine reduzierte Anzahl von Pkw-Stellplätzen, emissionsfrei betriebene Fahrzeugflotten sowie ein gutes Mobilitätsmanagement in den Betrieben**, in dessen Rahmen z. B. die Bildung von Fahrgemeinschaften organisiert werden kann. Die Mobilitätsberatung wird von Stadt und VAG verstetigt und ausgebaut.

Maßnahmen

D2-1. Entwicklung einer Strategie zur verkehrs-sparenden Gewerbeentwicklung

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

D2-2. Jährliche Planungsrunde zwischen VAG und Unternehmen

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



E1 Strategische Kommunikation & Umsetzungsbegleitung



Foto 37: Marc Doradzillo

Allgemeine Beschreibung

Ein wesentlicher Beitrag zur Einsparung von CO₂-Emissionen kann und muss durch Verhaltensänderungen geleistet werden.

Das bestehende Angebot an umweltfreundlichen Mobilitätsformen ist zwar bereits sehr gut bekannt, allerdings wurde sowohl in der Online-Beteiligung als auch im Forum Klima & Mobilität mehrfach darauf hingewiesen, dass **nicht genügend über Hintergründe, Ziele und persönliche Ansatzmöglichkeiten informiert** würde und dass es insgesamt an zielgruppenspezifischer Informationsaufbereitung fehle.

Ziel

Durch eine **umfassende strategische und langfristig angelegte Kommunikationskampagne** wird Wissen zu Hintergründen und Handlungsbedarfen zum Klimaschutz im Verkehrssektor aufgebaut sowie **Akzeptanz, Wohlwollen und Veränderungsbereitschaft** für die Verkehrswende in Freiburg und der Region geschaffen. Ängste vor Veränderungen sollen abgebaut werden. Die Kampagne verdeutlicht, welche Angebote es gibt, wo Veränderungen stattfinden (müssen), welche Zielbilder verfolgt werden und auf welche Art und Weise jede_r Bewohner_in zur Zielerreichung beitragen kann. Dabei arbeiten Stadtverwaltung und VAG verstärkt zusammen. Unterschiedliche soziale Milieus sind bei der Kommunikation und Beteiligung separat zu berücksichtigen. Eine **nutzergruppenspezifische, positive und kreative Ansprache** ist zu etablieren. Dabei ist auf Einfachheit, Verständlichkeit und Aktualität zu achten. Des Weiteren ist Sinn und Zweck der Maßnahmen verständlich mit Visualisierungen und Praxisbeispielen zu erläutern.

Maßnahmen

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

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

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

- » Begleitende Medien- und Öffentlichkeitsarbeit
- » Mitmach- und Ausprobiermöglichkeiten (z. B. Lastenleihrrad, Carsharing)
- » Pop-up-Aktionen
- » Kontinuierliche Pflege des Internetauftritts zum Klimamobilitätsplan
- » Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche

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

E1-2. Beteiligung zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans

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

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

E1-3. Umsetzung einer Kommunikationskampagne für den Umweltverbund

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

Maßnahmen

bekannt machen.

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

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

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

Im Rahmen des Klimaquartiers Waldsee hat das Umweltschutzamt der Stadt Freiburg das Experiment „Mobil ohne (eigenes) Auto“ initiiert. Das erklärte Ziel ist es, Menschen dabei zu unterstützen, einen Alltag ohne eigenes Auto zu erproben. Unterstützt wird das Projekt von VAG, RVF sowie den Carsharing-Anbietern Stadtmobil und Grüne Flotte.

Haushalte, die bereit sind, ihr Auto für einen Monat stehen zu lassen, erhalten im Gegenzug von zahlreichen Partnern ein umfassendes Mobilitätspaket. So erhalten die Teilnehmenden eine RegioKarte des RVF, können die Mieträder von Frelo einen Monat kostenlos nutzen und die Fahrzeuge der Carsharing-Anbieter vergünstigt leihen. Das Experiment soll zeigen, ob die zahlreichen Angebote jenseits des eigenen Autos die Mobilitätsbedürfnisse der Teilnehmenden ausreichend bedienen. Die Aktion „Mobil ohne (eigenes) Auto“ wird auf weitere Stadtteile ausgeweitet.



E2 Mobilitätsberatung intensivieren



Foto 38: Stadt Freiburg / Seeger

Allgemeine Beschreibung

Das **Mobilitätsverhalten hängt von Gewohnheiten und Einstellungen ab**. Diese unterscheiden sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land. Freiburg hat im Sinne einer klimaschonenden Mobilität **bereits zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt**. Städte aus den Niederlanden und Skandinavien zeigen aber, dass eine noch umweltfreundlichere Mobilitätskultur mit mehr ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr mit positiven Auswirkungen auf Lebensqualität und Attraktivität des öffentlichen Raums möglich ist.

Eine **Mobilitätsberatung** zielt darauf ab, die Bewohner_innen und Gewerbetreibenden über ihre Möglichkeiten, das öffentliche Mobilitätsangebot oder den Radverkehr zu nutzen, zu **informieren** und hinsichtlich einer umweltfreundlichen Mobilität zu **beraten**.

Ziel

Die Stadt Freiburg baut zusammen mit der VAG die Aktivitäten zur Kommunikation klimaschonender Verkehrsangebote sowie zur Mobilitätsberatung von Einwohner_innen und Betrieben aus.

Das eingeführte **„Stadt-Starter-Paket“**, das Freiburger Neubürger_innen mit vielen hilfreichen Informationen rund um alle Mobilitätsformen versorgt, wird fortgeführt.

In neuen Wohngebieten werden die Bürger_innen durch eine aktive Kommunikation über die dortigen Mobilitätsmöglichkeiten informiert.

Darüber hinaus soll das von der VAG eingeführte **„MobilSiegel“** als Auszeichnung für Betriebe, die die umweltfreundliche Mobilität aktiv fördern, weiter etabliert werden.

Maßnahmen

E2-1. Ausweitung VAG-Mobilitätsberatung für Unternehmen

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

Dafür sind folgende Aktivitäten vorgesehen:

- » Die FWTM und die VAG nutzen ohnehin stattfindende Veranstaltungen für die Ansprache von Unternehmen um die VAG-Mobilitätsberatung bekannt zu machen.
- » In Freiburg gibt es insgesamt fast 400 Unternehmen mit über 50 Mitarbeiter_innen. Diesen größeren Unternehmen wird bis 2025 ein Angebot für eine Mobilitäts-Erstberatung gemacht. Anhand eines standardisierten Fragebogens wird ein Maßnahmenset für das Unternehmen erarbeitet. Eine Unterstützung zur Umsetzung der Maßnahmen sowie eine spätere Evaluation der Maßnahmen werden ergänzend zur Erstberatung angeboten.
- » Die Freiburg -S- Wirtschaftsimmobiliien (FWI) weist bereits bei der Standortsuche und Vergabe von Gewerbeflächen auf das VAG-Beratungsangebot hin.
- » Bestehende Netzwerke wie Green Industry Park, Cluster Green City Freiburg, Nachhaltigkeitsrat, Klimapartner Oberrhein und die Industrie- und Handelskammer werden dafür genutzt, das VAG-Beratungsangebot bekannt zu machen und dienen der Vernetzung der Unternehmen untereinander. Veranstaltungen der Netzwerke werden gezielt genutzt, um Best-Practice-Beispiele von gelungenen nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements vorzustellen. Die Cluster-Unternehmen dienen als Botschafter.
- » Die Unternehmensberatung enthält eine Beratung zur Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten, zur Organisation der Logistik

sowie zu möglichen Fördermitteln zur Umsetzung der Maßnahmen (Förderprogramme sind z. B.: B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“, E-Lastenfahräder, E-Ladeinfrastruktur, GebäudeGrün hoch³- Flächenentsiegelung). Dabei soll auch auf die Vorteile von Homeoffice hingewiesen werden.

- » Es werden Veranstaltungen wie z. B. Mobilitätswochen organisiert, die u. a. Möglichkeiten zum Test der Verkehrsmittel des Umweltverbunds enthalten. Auf die Unternehmensangebote der RadKULTUR wird aufmerksam gemacht.
- » Um ein möglichst niederschwelliges Beratungsangebot zu etablieren, wird geprüft, ob eine Online-Beratung angeboten werden kann. Eine Online-Beratung könnte auch ein Tool zur Ermittlung der CO₂-Bilanz von Unternehmen enthalten.

E2-2. Unternehmensauszeichnung MobilSiegel der VAG

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

E2-3. Überarbeitung des Neubürger_innen-Pakets

Seit einigen Jahren händigen die Stadt Freiburg und die VAG ein sogenanntes „Stadt-Starter-Paket“ an diejenigen Personen aus, die sich neu bei der Stadt Freiburg anmelden. Das Paket und

Maßnahmen

die darin enthaltenen Gutscheine für Mobilitätsangebote (z. B. Freifahrt ÖPNV, Frello, Sonderkonditionen Carsharing) zu erhalten, ist für die Neubürger_innen derzeit verhältnismäßig aufwendig. Deswegen wird eine Überarbeitung stattfinden, die einen schnellen, digitalen Zugriff zu Informationen und Gutscheinen ermöglicht. Somit kann gewährleistet werden, dass zum Zeitpunkt des Lebensumbruchs „Umzug“ über die nachhaltigen Mobilitätsangebote in Freiburg informiert wird und sich optimaler Weise neue nachhaltige Mobilitätsroutinen bilden. Es wird auch geprüft, welche Bausteine des Pakets für alle in eine neue Wohnung in Freiburg einziehenden Personen angeboten werden können, unabhängig vom bisherigen Wohnort.

den Maßnahmen handelt es sich um insgesamt zwölf Bausteine aus verschiedenen Handlungsbereichen wie z. B. die Nutzung des Schulwegplaners oder die Beantragung von Förderleistungen für Fahrradabstellanlagen. Momentan befindet sich das Programm in der Pilotphase. Eine Freiburger Grundschule nimmt bereits an der Pilotphase des MOVERS-Programms teil. Die Stadt Freiburg begrüßt und unterstützt die Teilnahme von weiteren Schulen am MOVERS-Programm und fördert so die Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements an den Freiburger Schulen.

E2-4. Mobilitätsberatung in (neuen) Stadtteilen und Quartieren

In den Stadtentwicklungsgebieten und künftigen Niedrigemissionszonen Kleineschholz und Dietenbach sind ambitionierte Mobilitätskonzepte mit besonders niedrigen Stellplatzschlüsseln zu Grunde gelegt. Für die Akzeptanz der stark an den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ausgerichteten Mobilitätskonzepte sowie umfassende Mobilitätsinformationen für die Bewohner_innen wird eine Mobilitätsberatung vor Ort angeboten. Auch in den Quartiers- und Stadtteiltreffs in Freiburg wird eine Mobilitätsberatung etabliert und angeboten.

E2-5. Schulisches Mobilitätsmanagement

Das Land Baden-Württemberg hat das Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ konzipiert. Das Landesprogramm unterstützt Schulen in Baden-Württemberg bei der Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. MOVERS zielt darauf ab, die selbstaktive und sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule zu stärken. Bei



E3 Regionale Zusammenarbeit intensivieren



Foto 39: Stadt Freiburg / Seeger

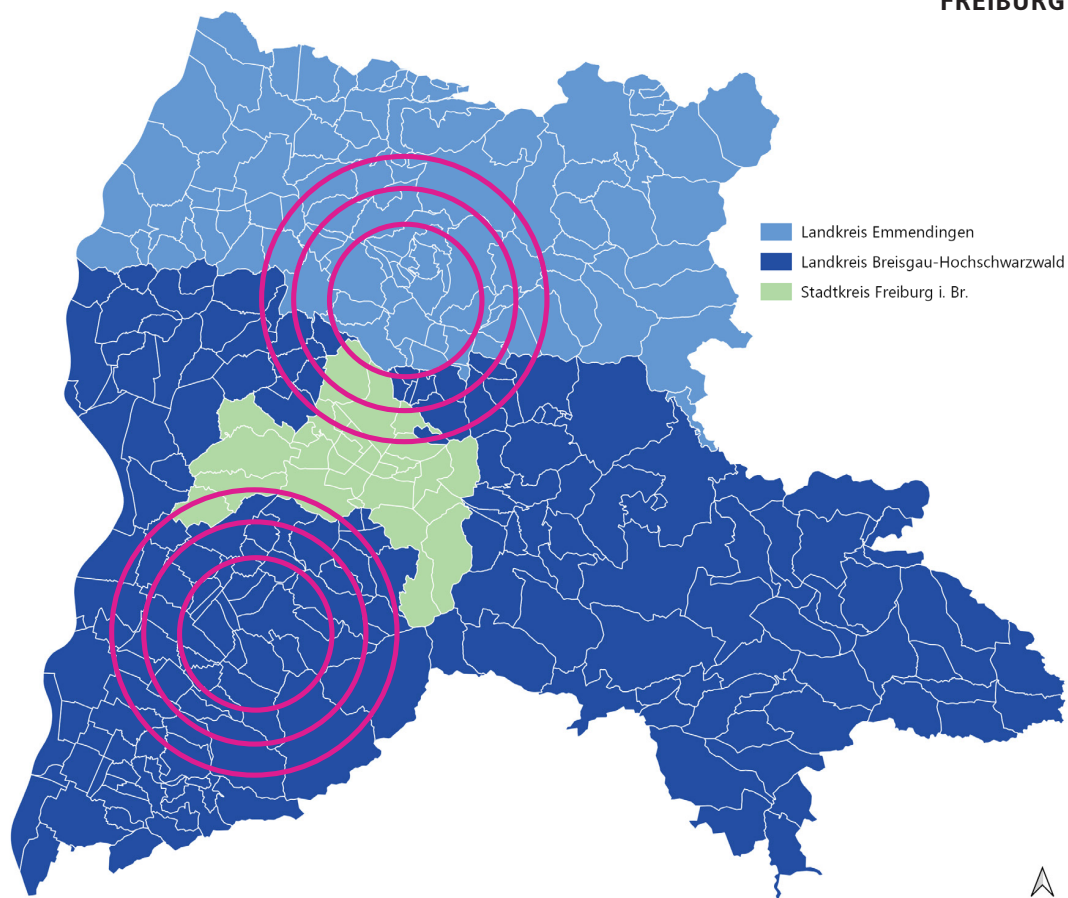
Allgemeine Beschreibung

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

Für die regionale Betrachtung und Abstimmung, über die städtischen sowie kommunalen Grenzen hinweg, **fehlt** derzeit für mehrere Mobilitätsthemen **eine geeignete gemeinsame Koordinations-einheit mit eigener Planungskompetenz**. Für die Abstimmung, Planung und Organisation des regionalen ÖPNV-Angebotes gibt es zwar mit dem ZRF eine solche regionale Einheit, getragen von den beiden Landkreisen und der Stadt Freiburg, die jedoch im derzeitigen strukturellen Rahmen

keinen Auftrag und kaum Kapazitäten hat, auch Mobilitätsthemen „am Rande“ bzw. jenseits des ÖPNV auf regionaler Ebene zu koordinieren. Auch der Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) als Träger der Regionalplanung hat weder Auftrag noch Kapazitäten um eine regionale Steuerung von Mobilitätsthemen zu übernehmen.

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



Ziel

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

Maßnahmen

E3-1. Regionale Mobilitätskooperation (z.B. Mobilitätsnetzwerk)

Die Stadt Freiburg unterstützt die Gründung und das Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation als einen sinnvollen Ansatz, die regionale und interkommunale Zusammenarbeit zu Mobilitätsstrategie und Mobilitätsprojekten zu intensivieren sowie um einen geeigneten Rahmen für den Austausch zu Mobilitätsthemen zu geben.

Abb. 35: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Regionale Zusammenarbeit intensivieren

Die Stadt Freiburg ist bereit, zusammen mit interessierten Kommunen der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie weiteren Partnern ein Mobilitätsnetzwerk oder eine ähnliche Mobilitätskooperation zu gründen. Die Ausgestaltung dieser Mobilitätskooperation ist zwischen den künftigen Partnern abzustimmen.

E3-2. Regionales Mobilitätskonzept (z. B. in Form der regionalen Erweiterung des Klimamobilitätsplans)

Die Erkenntnisse aus dem Erarbeitungsprozess des Freiburger Klimamobilitätsplans sowie aus den zugehörigen Beteiligungsformaten haben verdeutlicht, dass es zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr weiterer und regionaler Ansätze bedarf, die über das hinausgehen, was die Stadt Freiburg in eigener Zuständigkeit auf ihrer Gemarkung leisten kann. Die Verkehrsmodellierung hat gezeigt, dass die allein im städtischen Einflussbe-

Maßnahmen

reich realisierbare Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr deutlich limitiert ist. Eine auf die Stadt Freiburg beschränkte Herangehensweise an den Klimaschutz im Verkehr ist nicht zielführend. Um weitere CO₂-Einsparpotenziale zu erreichen, müssen auch die regionalen Verkehrsbeziehungen und -verflechtungen sowie die verkehrlichen Wechselbeziehungen zwischen der Stadt Freiburg und den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen in eine systematische Gesamtbetrachtung sowie Mobilitätsplanung einbezogen und in Zukunft verstärkt adressiert werden.

Aus fachlicher Sicht ist es sinnvoll, dass die Stadt, die Landkreise sowie die weiteren Akteure in der Region, vor allem der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), gemeinsam ein regionales Mobilitätskonzept erstellen. Ein solches Regionales Mobilitätskonzept kann als regionale Erweiterung des Freiburger Klimamobilitätsplans aufgestellt werden.

Rahmenbedingungen zur Umsetzung

- » zu E3-1: Förderung eines Mobilitätsnetzwerkes bzw. der Mobilitätskooperation z.B. über die Nationale Klimaschutzinitiative; sinnvolle Mindestzahl an teilnehmenden Kommunen; Kooperations-/Netzwerkmanagement und -beratung erfolgt durch einen externen Partner bzw. eine externe Organisation



Foto 40: Stadt Freiburg / Seeger

Anhang C

Umsetzungsplanung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit sind die Tabellen der Umsetzungsplanung in einem separaten Dokument zu finden. Die Tabellen sind im A3-Querformat angelegt und sollten möglichst als solche gedruckt werden.



Foto 41: Stadt Freiburg / Seeger

Anhang D

Monitoringkonzept

Monitoringkonzept

Indikatoren Ergebnismonitoring

Verkehrsaufkommen	
Einheit	Modal Split, prozentuale Anteile der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen
Beschreibung	Die Aufteilung aller zurückgelegten Wegen einer Grundgesamtheit (bspw. Bevölkerung Freiburgs) auf die verschiedenen Verkehrsmittel ermöglicht eine grundsätzliche Interpretation des Verkehrsverhaltens der entsprechenden Gruppe.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Indirekt: Durch eine Verringerung des Anteils an Pkw-Fahrten hin zu mehr Fahrten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds kann beispielsweise ein grundsätzlicher Trend hin zu klimafreundlicheren Verkehrsmitteln abgeleitet werden. Für die quantitative CO ₂ -Bilanzierung ist der Anteil an Wegen allein jedoch nicht ausreichend.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Erfassung mit Hilfe einer Haushaltsbefragung möglich, ggf. durch eine Analyse von Mobilfunkdaten. In beiden Fällen ist hierbei ein hoher finanzieller Aufwand erforderlich. Die Daten können jedoch auch für andere Zwecke genutzt werden.
Angestrebtes Evaluationsintervall	Alle 5 Jahre
Weitere Hinweise	Bisher stammen entsprechende Daten für die Stadt Freiburg aus einer stadtbezogenen Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland“. Diese Auswertungen sollen fortgeführt werden.

Abb. 36: Indikator Verkehrsaufkommen

Indikator Verkehrsleistung	
Einheit	Modal Split, prozentuale Anteile der Verkehrsmittel an der zurückgelegten Fahrleistung
Beschreibung	Die Aufteilung der zurückgelegten Fahrleistung (km/Tag) einer Grundgesamtheit (bspw. Bevölkerung Freiburgs) auf die verschiedenen Verkehrsmittel ermöglicht eine tiefergehende Einschätzung der Änderungen im Verkehrsverhalten.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Im Unterschied zur Anzahl der Wege (siehe vorhergehender Indikator <i>Verkehrsaufkommen</i>) ermöglicht die Betrachtung der zurückgelegten Entfernungen die Herstellung eines Zusammenhangs mit der Erreichung von Klimazielen. Über die zurückgelegten Distanzen mit Pkw/Lkw kann eine CO ₂ -Bilanzierung erfolgen und der Fortschritt bei der Erreichung des Gesamtziels (Reduktion der CO ₂ -Emissionen um mindestens 40 %) überwacht werden.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Erfassung mit Hilfe einer Haushaltsbefragung möglich. Als mögliche Alternative zur Haushaltsbefragung bietet sich die Analyse von Mobilfunkdaten zur Ermittlung dieses Wertes an. Die Aufteilung von Wegen auf unterschiedliche Verkehrsmittel aus Mobilfunkdaten heraus ist aktuell jedoch noch Gegenstand laufender Forschungen und bisher nicht ausgereift. Ggf. ergibt sich hierüber jedoch eine weitere Möglichkeit, die Fahrleistung auszuwerten. In beiden Fällen ist hierbei ein hoher finanzieller Aufwand erforderlich. Typischerweise ist die Fahrleistung zudem eine zentrale Ergebnisgröße des Verkehrsmodells. Das Modell sollte anhand von aktuellen Verkehrszählungen, Daten des Verkehrsverhaltens basierend auf den Ergebnissen einer Haushaltsbefragung sowie ergänzenden Daten (Strukturgrößen, Bevölkerungsentwicklung, etc.) regelmäßig fortgeschrieben und damit auf einen späteren Evaluationszeitpunkt aktualisiert werden.
Angestrebtes Evaluationsintervall	Alle 5 Jahre
Weitere Hinweise	Das Verkehrsmodell ermöglicht eine gesamthafte Betrachtung des Personenverkehrs (Freiburg, Umland, Fernverkehre) und eine Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs. Im Rahmen einer Haushaltsbefragung können dagegen nur einzelne Bereiche näher beleuchtet werden, sodass die Haushaltsbefragung zwar eine wichtige Datenquelle darstellt, die gesamthafte Bilanzierung aber über ein Verkehrsmodell erfolgen sollte.

Abb. 37: Indikator Verkehrsleistung

Indikator	Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors
Einheit	Tonnen CO ₂ -Äquivalent
Beschreibung	Die städtische Klimaschutzbilanz wird in zweijährigem Rhythmus erstellt und beinhaltet auch Aussagen zu den Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Direkt: Durch die ausgewiesenen Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor kann das Fortschritt zur Erreichung des Gesamtziels (Reduktion der CO ₂ -Emissionen um mindestens 40 %) überwacht werden.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Wert wird im Rahmen der städtischen Klimaschutzbilanz ausgewiesen.
Angestrebtes Evaluationsintervall	Alle 2 Jahre
Weitere Hinweise	-

Abb. 38: Indikator Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors

Indikator Daten von Dauerzählstellen Kfz/Lkw	
Einheit	Anzahl gezählte Kfz/Lkw während eines Tages/Monats/Jahrs
Beschreibung	Dauerzählstellen des Bundes an Autobahnen und Bundesstraßen sowie ergänzende städtische Dauerzählstellen ermöglichen eine fortlaufende Analyse der Verkehrsmengen.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Indirekt: Aus veränderten Verkehrsmengen lassen sich lokal die Tendenzen zu einem höheren bzw. niedrigeren CO ₂ -Ausstoß ableiten. Aus der reinen Verkehrsmenge kann jedoch nicht der Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen ermittelt werden, was einen direkten Rückschluss auf CO ₂ -Emissionen schwierig macht. Über die Analyse mehrerer verteilter Zählstellen über einen größeren Zeitintervall können jedoch lokale Einflüsse in der Gesamtbetrachtung minimiert und grundsätzliche Tendenzen abgeleitet werden. Durch eine differenzierte Betrachtung von Pkw/Lkw können zudem unterschiedliche Entwicklungen im Hinblick auf Personen- und Wirtschaftsverkehrsaufkommen abgeleitet werden.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Es existieren verschiedene Dauerzählstellen des Bundes, bspw. auf der B31 im Freiburger Stadtgebiet, deren Daten auf der Webseite der Bundesanstalt für Straßenwesen eingesehen werden können. Die Einrichtung weiterer städtischer Zählstellen oder ein möglicher Zugriff auf Zählstellen aus Lichtsignalanlagen ist zu prüfen.
Angestrebtes Evaluationsintervall	Jährlich
Weitere Hinweise	-

Abb. 39: Indikator Daten von Dauerzählstellen Kfz/Lkw

Indikator	Daten von Dauerzählstellen Rad
Einheit	Anzahl gezählte Radfahrende während eines Tages/Monats/Jahres
Beschreibung	Dauerzählstellen des Radverkehrs ermöglichen eine fortlaufende Analyse der Verkehrsmengen.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Indirekt: Mit steigenden Verkehrsmengen im Radverkehr kann eine Tendenz zu einer verstärkten Nutzung ermittelt werden. Ob die Werte dabei aufgrund einer insgesamt höheren Wegeanzahl oder einer tatsächlichen Verlagerung bspw. vom Pkw-Verkehr entstehen, lässt sich alleine mit diesem Wert nicht ermitteln. Gleichzeitig sind die Ergebnisse lokal begrenzt. Über die Analyse mehrerer verteilter Zählstellen über einen größeren Zeitintervall können jedoch lokale Einflüsse in der Gesamtbetrachtung minimiert werden und grundsätzliche Tendenzen abgeleitet werden.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Es existieren in Freiburg vier Dauerzählstellen der Firma Eco-Counter. Die Einrichtung zusätzlicher Dauerzählstellen ist zu prüfen.
Angestrebtes Evaluationsintervall	Jährlich
Weitere Hinweise	-

Abb. 40: Indikator Daten von Dauerzählstellen Rad

Fahrzeugbestand und -neuzulassungen	
Indikator	
Einheit	Fahrzeugzahlen absolut und je 1.000 Einwohner_innen nach Fahrzeugkategorie sowie Anteil emissionsfreier Fahrzeuge im Bestand sowie alternativ/ergänzend bei den Neuzulassungen eines Jahres.
Beschreibung	Im Rahmen jährlicher Statistiken des Kraftfahrtbundesamts (KBA) werden zugelassene Fahrzeuge nach Zulassungsbezirk, Antriebsart sowie die Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge ausgewiesen (Statistikprodukt FZ1.2 für jährliche Bestände). Auch für die Stadt Freiburg werden dabei einzelne Werte ausgewiesen.
Verwendung für Ergebnismonitoring	Indirekt: Mit steigendem Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen kann eine grundsätzlich bessere Klimabilanz der Fahrzeugflotte erwartet werden. Gleiches gilt für eine Abnahme der Gesamtzahl an Fahrzeugen. Um einen genauen Zusammenhang zu CO ₂ -Emissionen herstellen zu können, müssen die Werte zu Fahrzeugzahlen jedoch mit ihrer jeweiligen Fahrleistung in Beziehung gesetzt werden.
Möglichkeiten der Datenerfassung / Erhebung	Ausweisung der Daten im Rahmen jährlicher Statistiken des Kraftfahrtbundesamts
Angestrebtes Evaluationsintervall	Jährlich
Weitere Hinweise	-

Abb. 41: Indikator Fahrzeugbestand und-neuzulassungen

Indikatoren Prozessmonitoring

Maßnahmen bereich	Indikator	Zuständigkeit
A1	Realisierte Kilometer Radinfrastruktur als Radvorrangroute	GuT
	Realisierte Kilometer Radinfrastruktur als Radschnellverbindung	GuT
	Umsetzungsstatus Ausbau/Optimierung übriges Radnetz	GuT
A2	Kilometer realisierte Stadtbahn-Netzerweiterungen	VAG
	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	VAG
A3	Anzahl/Flächen/Stellplätze P+R Anlagen	GuT
	Umgesetzte Mobilitätsdreh Scheiben/Mobilitätsstationen	VAG, ZRF
	Anzahl Radabstellanlagen/Radstellplätze	GuT
A4	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	GuT
	Abbau Gehwegparken [m]	GuT
A5	Anzahl gemeldeter emissionsfreier Fahrzeuge in Freiburg	KBA
	Anzahl öffentliche Ladestationen	GuT
A6	Anzahl und Anteil Elektrobusse/emissionsfreie Busse	VAG
B1	Fahrgastzahlen im ÖPNV	VAG
	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen; Entwicklung der Betriebsleistung von Stadtbahn und Stadtbus	VAG

Abb. 42: Indikatoren Prozessmonitoring

B2	Fahrgastzahlen im ÖPNV	RVF
	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	RVF
B3	Anzahl Carsharing-Stationen bzw. -Fahrzeuge (nach Antriebsart)	GuT, Carsharing-Betreiber
	Anzahl Fahrten/Fahrleistung mit Carsharing-Fahrzeugen	Carsharing-Betreiber
B4	Anzahl Leihräder/Leihroller etc. (nach Antriebsart)	VAG/Bikesharing-Betreiber
	Anzahl Fahrten mit Bikesharing, Elektroroller etc.	VAG/Bikesharing-Betreiber
C1	Bewirtschaftete Fläche / Anzahl bewirtschafteter Parkplätze	GuT
	Anzahl ausgestellter Bewohnerparkausweise	ABI
C2	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	GuT
D1	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	GuT, Stabsstelle Mobilität
D2	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	GuT, VA
E1	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Stabsstelle Mobilität
E2	Anzahl beratener Betriebe/Personen pro Jahr	VAG
E3	Umsetzungsstatus geplanter Maßnahmen	Stabsstelle Mobilität

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Modellraum
- Abb. 2: Modal Split Stadt Freiburg (2016)
- Abb. 3: Entfernungsabhängiger Modal Split (2016)
- Abb. 4: Kfz-Fahrleistung, Quelle: Verkehrsmodell Stadt und Region Freiburg
- Abb. 5: Pkw-Verfügbarkeit
- Abb. 6: ÖPNV-Erreichbarkeit
- Abb. 7: Der Erarbeitungsprozess des KMP mit den Teilnehmungsmodulen
- Abb. 8: Plakate zur Bewerbung der Auftaktveranstaltung und der Online-Beteiligung
- Abb. 9: Grundprinzip der Verkehrsmodellierung
- Abb. 10: Zusammenhang der Szenarien
- Abb. 11: Flottencharakteristika 2030
- Abb. 12: Entwicklung der Kfz-Fahrleistung je Szenario
- Abb. 13: Veränderung der Kfz-Fahrleistung in den Szenarien
- Abb. 14: Entwicklung der CO₂-Emissionen je Szenario
- Abb. 15: Veränderung von Fahrleistung und CO₂-Emissionen je Szenario
- Abb. 16: Veränderung der jährlichen CO₂-Emissionen je Einwohner_in, je Szenario
- Abb. 17: CO₂-Einsparung aus städtischen Maßnahmen
- Abb. 18: Wirkungsbeitrag von Clustern der städtischen Maßnahmen
- Abb. 19: Freiburg-Szenario: Verlagerung von Fahrten mit Quelle und/oder Ziel in Freiburg
- Abb. 20: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) je Szenario [Gesamtverkehr]
- Abb. 21: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) je Szenario [Freiburger Bevölkerung]
- Abb. 22: Verkehrsleistung an durchschnittlichem Werktag je Szenario [Gesamtverkehr]
- Abb. 23: Struktur Umsetzungsplanung
- Abb. 24: Abgeschätzte Kosten, Personalkosten, Einnahmen nach Maßnahmenbereich (gerundet)
- Abb. 25: Indikatoren für das Ergebnismonitoring
- Abb. 26: Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg
- Abb. 27: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Radnetz ausbauen
- Abb. 28: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Stadtbahnnetz ausbauen
- Abb. 29: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Park & Ride, Bike & Ride ausbauen
- Abb. 30: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern
- Abb. 31: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Carsharing-Angebote ausweiten
- Abb. 32: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Zweirad-Sharing erweitern
- Abb. 33: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Parken im öff. Raum neu ordnen
- Abb. 34: Visualisierung Diätenbach
- Abb. 35: Vereinfachte Darstellung des Maßnahmenbereichs Regionale Zusammenarbeit intensivieren
- Abb. 36: Indikator Verkehrsaufkommen
- Abb. 37: Indikator Verkehrsleistung
- Abb. 38: Indikator Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors
- Abb. 39: Indikator Daten von Dauerzählstellen Kfz/Lkw
- Abb. 40: Indikator Daten von Dauerzählstellen Rad

Abb. 41: Indikator Fahrzeugbestand und-neuzulassungen

Abb. 42: Indikatoren Prozessmonitoring

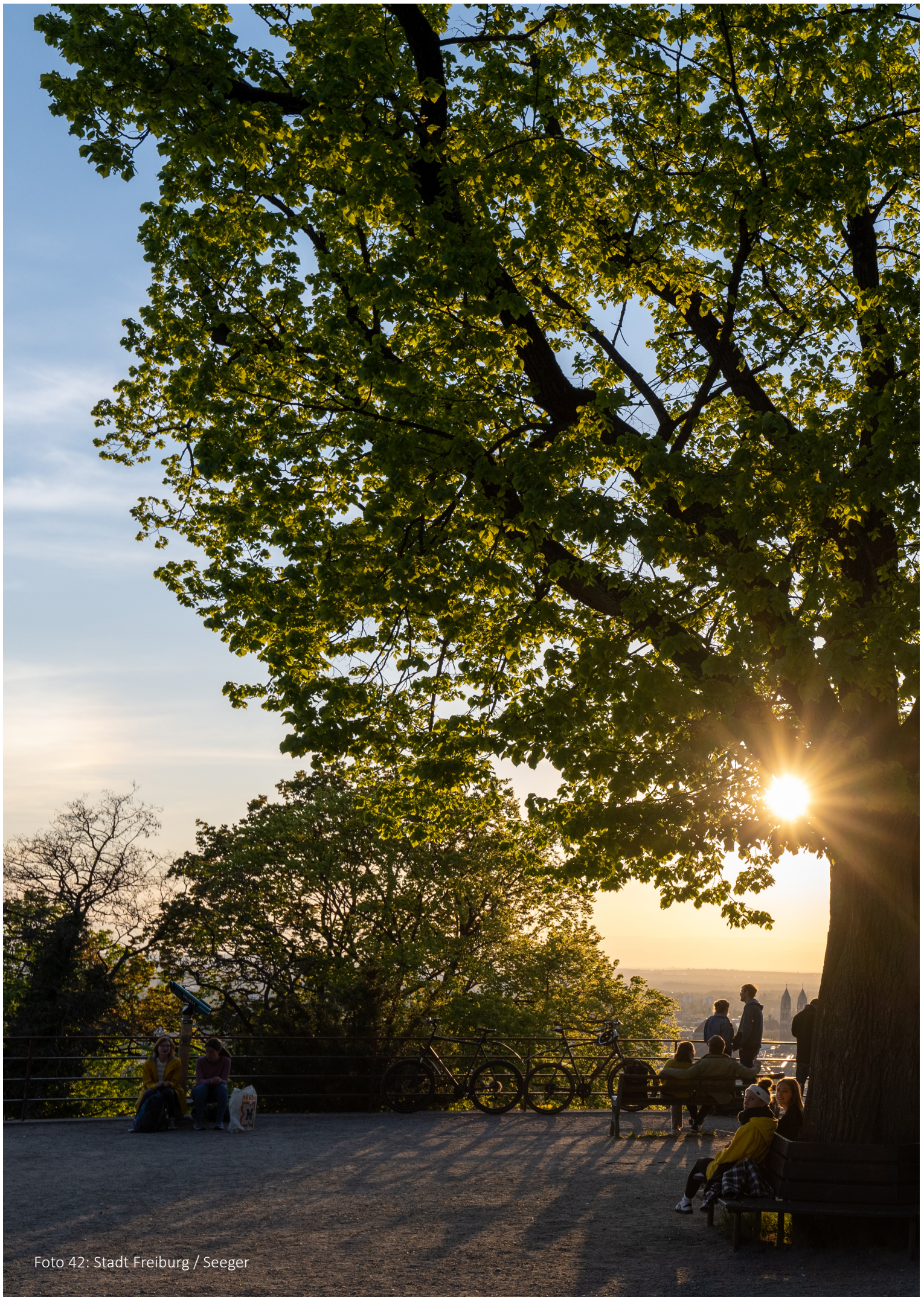


Foto 42: Stadt Freiburg / Seeger





Foto 40: Stadt Freiburg / Seeger

Anhang C

Umsetzungsplanung

Die Tabellen sind im A3-Querformat angelegt und sollten möglichst als solche gedruckt werden.

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													A1 - Radnetz ausbauen												
Maßnahme A1-1		Realisierung 4 regionale Radschnellwege (Umsetzungsgrad bis 2030: 50%)																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure		Stabsstelle Mobilität; Regierungspräsidium Freiburg; Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald; Landkreis Emmendingen																							
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Planung von ca. 2 km Radschnellweg	Bund; Land BaWü, LGVFG	75%	400.000 €	400.000 €	100.000 €	100.000 €	300.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Planung und Bau von ca. 3 km Radschnellweg	Bund; Land BaWü, LGVFG	75%	6.000.000 €	4.000.000 €	1.500.000 €	800.000 €	4.500.000 €	300.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Planung und Bau von ca. 5 km Radschnellweg	Bund; Land BaWü, LGVFG	75%	8.000.000 €	4.000.000 €	2.000.000 €	800.000 €	6.000.000 €	500.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030	Planung und Bau von ca. 6 km Radschnellweg	Bund; Land BaWü, LGVFG	75%	10.000.000 €	- €	2.500.000 €	- €	7.500.000 €	700.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
Anmerkung: Ausbau regionale Radschnellwege - insgesamt 27km; 50% davon entspricht 14km konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A1-2		Realisierung 5 städtische Rad-Vorrang-Routen sowie Verbindungsrouten (Umsetzungsgrad bis 2030: 50%)																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Planung und Bau von ca. 2 km Rad-Vorrang-Route / Verbindungsroute	Land BaWü, LGVFG	70%	4.000.000 €	4.000.000 €	1.200.000 €	1.200.000 €	2.800.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Planung und Bau von ca. 4 km Rad-Vorrang-Route / Verbindungsroute	Land BaWü, LGVFG	65%	6.500.000 €	1.500.000 €	2.275.000 €	500.000 €	4.225.000 €	300.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Planung und Bau von ca. 6 km Rad-Vorrang-Route / Verbindungsroute	Land BaWü, LGVFG	65%	8.000.000 €	1.500.000 €	2.800.000 €	500.000 €	5.200.000 €	700.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030	Planung und Bau von ca. 7 km Rad-Vorrang-Route / Verbindungsroute	Land BaWü, LGVFG	65%	8.000.000 €	- €	2.800.000 €	- €	5.200.000 €	900.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €														
Anmerkung: Ausbau städtische Rad-Vorrang-Routen - insgesamt 38km; 50% davon entspricht 19km konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A1-3		Ausbau und Optimierung im übrigen Radnetz																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Umsetzung mehrerer Vorhaben gemäß jährl. LGVFG-Anmeldung	Land BaWü, LGVFG	70%	4.000.000 €	4.000.000 €	1.200.000 €	1.200.000 €	2.800.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Umsetzung mehrerer Vorhaben gemäß jährl. LGVFG-Anmeldung	Land BaWü, LGVFG	65%	1.000.000 €	500.000 €	350.000 €	100.000 €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Umsetzung mehrerer Vorhaben gemäß jährl. LGVFG-Anmeldung	Land BaWü, LGVFG	65%	1.000.000 €	500.000 €	350.000 €	100.000 €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030	Umsetzung mehrerer Vorhaben gemäß jährl. LGVFG-Anmeldung	Land BaWü, LGVFG	65%	1.000.000 €	- €	350.000 €	- €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													A2 - Stadtbahnnetz ausbauen												
Maßnahme A2-1.1		Stadtbahnverlängerung Littenweiler - Kappler Knoten																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure		Garten- und Tiefbauamt, ZRF																							
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Vor- und Ausführungsplanung	Land BaWü, LGVFG	50%	300.000 €	300.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Bauausführung ab Ende 2025; Fertigstellung Ende 2027 (Stadtbahninfrastruktur)	Land BaWü, LGVFG; ZRF	75%	13.000.000 €	13.000.000 €	3.600.000 €	6.350.000 €	9.400.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Ende 2025; Fertigstellung Ende 2027 (Stadtbahninfrastruktur)	Land BaWü, LGVFG; ZRF	75%	8.700.000 €	8.700.000 €	2.200.000 €	4.110.000 €	6.500.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-1.2		Stadtbahnverlängerung Littenweiler - Kappler Knoten																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Stadtbahnausbau																							
Weitere Akteure		VAG																							
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Vor- und Ausführungsplanung	Land BaWü, LGVFG	50%	400.000 €	400.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Bauausführung ab Ende 2025, Fertigstellung Ende 2027 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, ZRF	60%	1.300.000 €	1.300.000 €	520.000 €	780.000 €	780.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Bau P+R-Anlage Littenweiler siehe Maßnahme A3-1	- €														
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Ende 2025, Fertigstellung Ende 2027 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, ZRF	60%	4.000.000 €	4.000.000 €	1.600.000 €	2.400.000 €	2.400.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Bau P+R-Anlage Littenweiler siehe Maßnahme A3-1	- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-1.3		Stadtbahnverlängerung Littenweiler - Kappler Knoten																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €														
DHH 2025-2026	Fahrzeugbeschaffung	Land BaWü, LGVFG	30%	7.000.000 €	7.000.000 €	4.900.000 €	4.900.000 €	2.100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-1.4		Stadtbahnverlängerung Littenweiler - Kappler Knoten																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €														
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €														
DHH 2027-2028	Betriebskosten ab Fahrplanwechsel 12/2027	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		1.080.000 €	1.080.000 €	- €	- €	1.080.000 €	- €	Personalkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €														
DHH 2029-2030	Betriebskosten	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		2.260.000 €	- €	730.000 €	- €	1.530.000 €	- €	Personalkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €														

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													A2 - Stadtbahnnetz ausbauen												
Maßnahme A2-2.1		Stadtbahnverlängerung Rieselfeld - Dietenbach																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure		Garten- und Tiefbauamt																							
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Vor- und Ausführungsplanung	Land BaWü, LGVFG		500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Bauausführung ab Anfang 2026, Fertigstellung Ende 2027 (Stadtbahninfrastruktur)	Land BaWü, LGVFG	75%	13.000.000 €	13.000.000 €	5.200.000 €	7.300.000 €	7.800.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Anfang 2026, Fertigstellung Ende 2027 (Stadtbahninfrastruktur)	Land BaWü, LGVFG	75%	6.500.000 €	6.500.000 €	2.300.000 €	4.200.000 €	4.200.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-2.2		Stadtbahnverlängerung Rieselfeld - Dietenbach																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Stadtbahnausbau																							
Weitere Akteure		VAG																							
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Vor- und Ausführungsplanung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Bauausführung ab Anfang 2026, Fertigstellung Ende 2027 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, LGVFG	60%	3.800.000 €	3.800.000 €	1.520.000 €	2.280.000 €	2.280.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Anfang 2026, Fertigstellung Ende 2027 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, LGVFG	60%	2.800.000 €	2.800.000 €	1.120.000 €	1.680.000 €	1.680.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-2.3		Stadtbahnverlängerung Rieselfeld - Dietenbach																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €														
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €														
DHH 2027-2028	Fahrzeugbeschaffung	Land BaWü, LGVFG	30%	7.000.000 €	7.000.000 €	4.900.000 €	4.900.000 €	2.100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A2-2.4		Stadtbahnverlängerung Rieselfeld - Dietenbach																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Stadtbahnausbau																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €														
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €														
DHH 2027-2028	Betriebskosten ab Fahrplanwechsel 12/2027	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		1.020.000 €	1.020.000 €	- €	- €	1.020.000 €	- €	Personalkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €														
DHH 2029-2030	Betriebskosten	Land BaWü - Förderung zu klären		2.140.000 €	- €	2.140.000 €	- €	- €	- €	Personalkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €														

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	A2 - Stadtbahnnetz ausbauen											
Maßnahme A2-3.1	Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt)											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	Garten- und Tiefbauamt											
Themenkreis	Stadtbahnausbau											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Vorplanung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Vor- und Ausführungsplanung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Anfang 2027; Fertigstellung Anfang 2029 (Stadtbahninfrastruktur)	Bund; GVFG (inkl. Anteil Land BaWü)	85%	17.500.000 €	17.500.000 €	4.800.000 €	4.800.000 €	12.700.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Bauausführung ab Anfang 2027; Fertigstellung Anfang 2029 (Stadtbahninfrastruktur)	Bund; GVFG (inkl. Anteil Land BaWü)	85%	2.500.000 €	- €	700.000 €	- €	1.800.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												
Maßnahme A2-3.2	Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt)											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Stadtbahnausbau											
Weitere Akteure	VAG											
Themenkreis	Stadtbahnausbau											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Vorplanung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Vor- und Ausführungsplanung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Bauausführung ab Anfang 2027; Fertigstellung Anfang 2029 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, LGVFG	60%	4.000.000 €	- €	1.600.000 €	- €	2.400.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Bauausführung ab Anfang 2027; Fertigstellung Anfang 2029 (Maßnahmen im Straßenraum, Wegebau)	Land BaWü, LGVFG	60%	1.000.000 €	- €	400.000 €	- €	600.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												
Maßnahme A2-3.3	Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt)											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Stadtbahnausbau											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030	Fahrzeugbeschaffung	Land BaWü, LGVFG	30%			- €		- €	- €	Betrieb des Lückenschlusses Hbf-Nord vsl. ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf (Verlegung von Linien)	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												
Maßnahme A2-3.4	Stadtbahn-Lückenschluss Hauptbahnhof-Nord (Stadtbahn Messe, 2. Bauabschnitt)											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Stadtbahnausbau											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030	Betriebskosten ab Anfang 04/2029	Land BaWü - Förderung zu klären		400.000 €	- €	400.000 €	- €	- €	- €	Personalkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	A2 - Stadtbahnnetz ausbauen											
Maßnahme A2-4	Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Stadtbusse											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Stadtbahnausbau											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Planung Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse	Land BaWü, LGVFG	75%			- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortfindung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
DHH 2027-2028	Planung und Umsetzung Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse	Land BaWü, LGVFG	75%			- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortfindung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
DHH 2029-2030	Planung und Umsetzung Aus-/Neubau eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse	Land BaWü, LGVFG	75%			- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortfindung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													A3 - P+R, B+R ausbauen												
Maßnahme A3-1		Park+Ride-Anlagen ausbauen und bewirtschaften																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken																							
Weitere Akteure		VAG, Garten- und Tiefbauamt																							
Themenkreis		Straßen- und Parkraum																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Erweiterung P+R Munzinger Straße; Erweiterung P+R Paduaallee; Umsetzung Bewirtschaftung der P+R-Anlagen	Land BaWü, LGVFG	35%	2.000.000 €	2.000.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €	700.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2025-2026	Neubau P+R Littenweiler mit 500 Parkpl. + Verkehrsmittelverknüpf. (ab 2026); Neubau/Ausbau weiterer P+R-/B+R-Anlagen	Land BaWü, LGVFG	35%	6.500.000 €	- €	4.225.000 €	- €	2.275.000 €	- €	Standorte + Ausstattung sind noch festzulegen; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2027-2028	Neubau P+R Littenweiler mit 500 Parkpl. + Verkehrsmittelverknüpf.; Neubau/Ausbau weiterer P+R-/B+R-Anlagen	Land BaWü, LGVFG	35%	12.500.000 €	- €	8.125.000 €	- €	4.375.000 €	- €	Standorte + Ausstattung sind noch festzulegen; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
DHH 2029-2030	Neubau/Ausbau weiterer P+R-/B+R-Anlagen	Land BaWü, LGVFG	35%	6.000.000 €	- €	3.900.000 €	- €	2.100.000 €	- €	Standorte + Ausstattung sind noch festzulegen; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €														
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A3-2		Einrichtung von 6 regionalen Mobilitätsdrehscheiben (davon eine in Freiburg)																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken																							
Weitere Akteure		VAG, ZRF																							
Themenkreis		Straßen- und Parkraum																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Planung der Mobilitätsdrehscheiben			- €		- €		- €	- €	Die Kosten für die Erstellung der Entwurfsplanung trägt der ZRF	- €														
DHH 2025-2026	Planung und Bau der Mobilitätsdrehscheibe Freiburg-Landwasser	Land BaWü, LGVFG	60%	2.000.000 €	- €	800.000 €	- €	1.200.000 €	- €	Die Finanzierung der Umsetzung/Bau der Mobilitätsdrehscheiben erfolgt durch die beteiligten Gemeinden	- €														
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €														
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €														
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A3-3		Einrichtung von 50 Mobilstationen																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Straßen- und Parkraum																							
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung													
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet													
DHH 2023-2024	Einrichtung von 5 Mobilstationen an Pilotstandorten	Land BaWü, LGVFG	60%		- €	- €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €														
DHH 2025-2026	Einrichtung von 15 Mobilstationen	Land BaWü, LGVFG	60%		- €	- €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €														
DHH 2027-2028	Einrichtung von 15 Mobilstationen	Land BaWü, LGVFG	60%		- €	- €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €														
DHH 2029-2030	Einrichtung von 15 Mobilstationen	Land BaWü, LGVFG	60%		- €	- €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €														
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	A3 - P+R, B+R ausbauen											
Maßnahme A3-4	Ausbau von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Carsharing-Stationen											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	VAG											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Aufbau & Betrieb von ca. 3 gesicherten Radabstellanlagen; 20 Standorte à 10 Fahrradbügel	Fördermöglichkeiten werden geprüft		300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €	
DHH 2025-2026	Aufbau & Betrieb von ca. 5 gesicherten Radabstellanlagen; 20 Standorte à 10 Fahrradbügel	Fördermöglichkeiten werden geprüft		500.000 €	- €	500.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €	
DHH 2027-2028	Aufbau & Betrieb von ca. 5 gesicherten Radabstellanlagen; 20 Standorte à 10 Fahrradbügel	Fördermöglichkeiten werden geprüft		500.000 €	- €	500.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standorte und Ausstattung sind noch festzulegen	- €	
DHH 2029-2030	Betrieb von gesicherten Radabstellanlagen; 20 Standorte à 10 Fahrradbügel			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													A4 - Fußverkehr fördern												
Maßnahme A4-1		Konzept und Handlungsprogramm für die Fußverkehrsförderung																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung		Handlungsschritte		Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung											
		Kurzbeschreibung		Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet											
DHH 2023-2024		Entwicklung eines Fußverkehrskonzepts und Definition eines Handlungsprogramms		Land BaWü, Konzeptförderung	50%	50.000 €	50.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2025-2026		Umsetzung des Fußverkehrskonzepts und Handlungsprogramms im Rahmen von Maßnahme A4-2						- €		- €	- €		- €												
DHH 2027-2028								- €		- €	- €		- €												
DHH 2029-2030								- €		- €	- €		- €												
Maßnahme A4-2		Umsetzung Handlungsprogramm Fußverkehr, Barrierefreiheit und Ausbau Bushaltestellen																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure		Verkehrsbehörde; Verkehrsprojekte (Barrierefreiheit)																							
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung		Handlungsschritte		Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung											
		Kurzbeschreibung		Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet											
DHH 2023-2024		Umsetzung mehrerer Vorhaben aus dem Handlungsprogramm Fußverkehr / Fußverkehrskonzept; Ausbau von Bushaltestellen		Land BaWü, LGVFG	45%	1.450.000 €	1.450.000 €	800.000 €	800.000 €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2025-2026		Umsetzung mehrerer Vorhaben aus dem Handlungsprogramm Fußverkehr / Fußverkehrskonzept; inkl. Projekt Reutebachgasse; Ausbau von Bushaltestellen		Land BaWü, LGVFG	45%	3.150.000 €	2.700.000 €	1.730.000 €	1.730.000 €	1.420.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2027-2028		Umsetzung mehrerer Vorhaben aus dem Handlungsprogramm Fußverkehr / Fußverkehrskonzept; Ausbau von Bushaltestellen		Land BaWü, LGVFG	45%	1.450.000 €	200.000 €	800.000 €	160.000 €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2029-2030		Umsetzung mehrerer Vorhaben aus dem Handlungsprogramm Fußverkehr / Fußverkehrskonzept; Ausbau von Bushaltestellen		Land BaWü, LGVFG	45%	1.450.000 €	- €	800.000 €	- €	650.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung																									
Maßnahme A4-3		Abbau des Gehwegparkens																							
Federführung		Garten- und Tiefbauamt, Fuß- und Radverkehr																							
Weitere Akteure		Verkehrsbehörde																							
Themenkreis		Fuß- und Radverkehr																							
Umsetzung		Handlungsschritte		Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung											
		Kurzbeschreibung		Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet											
DHH 2023-2024		Umsetzung mehrerer Vorhaben entsprechend Planungsfortschritt				- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €												
DHH 2025-2026		Umsetzung mehrerer Vorhaben entsprechend Planungsfortschritt				100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	100.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2027-2028		Umsetzung mehrerer Vorhaben entsprechend Planungsfortschritt				100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	100.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2029-2030		Umsetzung mehrerer Vorhaben entsprechend Planungsfortschritt				100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	100.000 €	zusätzlich Nutzung vorhandener Personalkapazität	- €												
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen																									

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	A5 - Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern											
Maßnahme A5-1	Konzept für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Erstellung Konzept zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur	Land BaWü	50%	50.000 €	50.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	200.000 €	Personalstelle mit Landesförderung (nachhaltige Mobi.)	- €	
DHH 2025-2026	Umsetzung des Konzepts zum Ausbau der öffentl. Ladeinfrastruktur im Rahmen von Maßnahme A5-2					- €		- €	200.000 €	Personalstelle mit Landesförderung (nachhaltige Mobi.)	- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	200.000 €		- €	
DHH 2029-2030						- €		- €	200.000 €		- €	
Maßnahme A5-2	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladestationen			50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	100.000 €	Personalstelle mit Landesförderung (nachhaltige Mobi.)	- €	
DHH 2025-2026	Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladestationen			50.000 €	- €	50.000 €	- €	- €	100.000 €		- €	
DHH 2027-2028	Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladestationen			50.000 €	- €	50.000 €	- €	- €	100.000 €		- €	
DHH 2029-2030	Genehmigung, Markierung und Beschilderung von 30 öffentlichen Ladestationen			50.000 €	- €	50.000 €	- €	- €	100.000 €		- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme A5-3	Förderung Umstellung Taxi-Fahrzeuge auf E-Antriebe											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Taxi-Unternehmen; Anbieter Ladeinfrastrutur											
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Abstimmung mit Taxi-Unternehmen									Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2025-2026	Genehmigung von Taxi-Ladestationen , Planung + Betrieb von externen Anbietern, Stadt bezuschusst Baukosten			200.000 €	- €	200.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2027-2028	Genehmigung von Taxi-Ladestationen , Planung + Betrieb von externen Anbietern, Stadt bezuschusst Baukosten			200.000 €	- €	200.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2029-2030											- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	A5 - Elektro-Mobilität im Kfz-Verkehr fördern											
Maßnahme A5-4	Förderung Umstellung Carsharing-Fahrzeuge auf E-Antriebe											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Carsharing-Anbieter											
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024											- €	
DHH 2025-2026	Genehmigung von Carsharing-Ladestationen , Planung + Betrieb von externen Anbietern, Stadt bezuschusst Baukosten			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Genehmigung von Carsharing-Ladestationen , Planung + Betrieb von externen Anbietern, Stadt bezuschusst Baukosten			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Genehmigung von Carsharing-Ladestationen , Planung + Betrieb von externen Anbietern, Stadt bezuschusst Baukosten			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme A5-5	Förderung Umstellung gewerbliche (Klein-)Fahrzeugflotten auf E-Antriebe											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Garten- und Tiefbauamt											
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Erstellung Konzept zur Förderung der Umstellung gewerblicher (Klein-)Fahrzeuge auf E-Antriebe			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2025-2026	Umsetzung Konzept zur Förderung der Umstellung gewerblicher (Klein-)Fahrzeuge auf E-Antriebe			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2027-2028	Umsetzung Konzept zur Förderung der Umstellung gewerblicher (Klein-)Fahrzeuge auf E-Antriebe			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
DHH 2029-2030	Umsetzung Konzept zur Förderung der Umstellung gewerblicher (Klein-)Fahrzeuge auf E-Antriebe			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen Personalkapazität zu A5-1	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme A5-6	Umstellung der Fahrzeugflotte der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg auf CO2-neutrale Antriebe											
Federführung	ASF - Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Elektrifizierung											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Zeitplanung noch offen; ASF organisiert weitestgehende Umsetellung der Fahrzeugflotte bis 2030	Fördermöglichkeiten werden geprüft						- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Zeitplanung noch offen; ASF organisiert weitestgehende Umsetellung der Fahrzeugflotte bis 2030	Fördermöglichkeiten werden geprüft						- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Zeitplanung noch offen; ASF organisiert weitestgehende Umsetellung der Fahrzeugflotte bis 2030	Fördermöglichkeiten werden geprüft						- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Zeitplanung noch offen; ASF organisiert weitestgehende Umsetellung der Fahrzeugflotte bis 2030	Fördermöglichkeiten werden geprüft						- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	A6 - VAG-Busflotte elektrifizieren											
Maßnahme A6-1	Umstellung der VAG-Busse auf E-Antrieb											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Elektrifizierung VAG											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umstellung von 6 Solo-Bussen und 22 Gelenk-Bussen, 5 E-Ladestationen auf der Strecke; 17-Ladestationen im Betriebshof West	Bund; Land BaWü; Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	76%	26.000.000 €	26.000.000 €	6.200.000 €	6.200.000 €	19.800.000 €	- €	Drucksache G-22/149; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	33 E-Ladestationen auf der Strecke und Ladeinfrastruktur im Betriebshof West	Land BaWü	68%	6.600.000 €	6.600.000 €	2.100.000 €	2.100.000 €	4.500.000 €	- €	Drucksache G-22/149; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Umstellung von 5 Solo-Bussen	Bund; Land BaWü; Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	44%	3.400.000 €	3.400.000 €	1.900.000 €	1.900.000 €	1.500.000 €	- €	Drucksache G-22/149; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Umstellung von 5 Bussen; Ladeinfrastruktur auf der Strecke	Bund; Land BaWü; Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	44%	6.000.000 €	- €	3.350.000 €	- €	2.650.000 €	- €	Drucksache G-22/149; Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich B1 - ÖPNV-Angebot ausweiten												
Maßnahme B1- 1-3		Ausweitung Betriebszeiträume sowie Taktverdichtungen im Stadtbahn- und Stadtbusnetz										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Betriebskosten für Taktverdichtung + erweiterte Betriebszeiten; ab Fahrplanwechsel 12/2025	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		1.650.000 €	- €	- €	- €	1.650.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2027-2028	Betriebskosten für Taktverdichtung + erweiterte Betriebszeiten	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		3.460.000 €	- €	- €	- €	3.460.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2029-2030	Betriebskosten für Taktverdichtung + erweiterte Betriebszeiten	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		3.640.000 €	- €	- €	- €	3.640.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkungen: hier gemeinsame Abbildung der Maßnahmen B1-1 bis B1-3 Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B1- 1-3		Taktverdichtungen im Stadtbus-Netz; Linien 11+14										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Betriebskosten für Taktverdichtung Linie 11; ab Fahrplanwechsel 12/2025	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		1.100.000 €	- €	- €	- €	1.100.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2027-2028	Betriebskosten für Taktverdichtung Linie 11	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		2.310.000 €	- €	- €	- €	2.310.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2029-2030	Betriebskosten für Taktverdichtung Linie 11 + Linie 14 ab Fahrplanwechsel 12/2028	Land BaWü - Festbetrag 5,0 Mio € p.a. (hier anteilig zugeordnet)		4.830.000 €	- €	- €	- €	4.830.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkungen: hier gemeinsame Abbildung der Maßnahmen B1-1 bis B1-3 konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B1-4		Einführung von Schnellbuslinien nach/von Tuniberg-Ortschaften										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Schnellbuslinie 1: Munzingen -> Tiengen -> FR HBF (ab 12/2022)	Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	100%	600.000 €	600.000 €	- €	- €	600.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2025-2026	Schnellbuslinie 1: Munzingen -> Tiengen -> FR HBF	Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	100%	660.000 €	660.000 €	- €	- €	660.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2027-2028	Schnellbuslinie 1: Munzingen -> Tiengen -> FR HBF	Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	100%	700.000 €	700.000 €	- €	- €	700.000 €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2029-2030	Schnellbuslinien 1: Munzingen -> Tiengen -> FR HBF, 2: Waltershofen -> Umkirch -> FR Hbf (ab 12/2028); 3: Opfingen --> HbF (ab 12/2028)	Land BaWü - Förderung zu klären		2.160.000 €	- €	2.160.000 €	- €	- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich B1 - ÖPNV-Angebot ausweiten												
Maßnahme B1-5		Neues Linienkonzept für Tuniberg-Ortschaften										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Linie 32: Munzinger Straße und Opfingen + Linie 33: Munzingen, Tiengen, Opfingen, Waltershofen, Umkirch, Paduaallee + Linie 35: Munzinger Straße und Tiengen (ab 12/2023)					- €		- €	- €	Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes Tuniberg erfolgt aufwandsneutral durch betriebl. Optimierungen	- €	
DHH 2025-2026	Linie 32: Munzinger Straße und Opfingen + Linie 33: Munzingen, Tiengen, Opfingen, Waltershofen, Umkirch, Paduaallee + Linie 35: Munzinger Straße und Tiengen					- €		- €	- €	Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes Tuniberg erfolgt aufwandsneutral durch betriebl. Optimierungen	- €	
DHH 2027-2028	Linie 32: Munzinger Straße und Opfingen + Linie 33: Munzingen, Tiengen, Opfingen, Waltershofen, Umkirch, Paduaallee + Linie 35: Munzinger Straße und Tiengen					- €		- €	- €	Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes Tuniberg erfolgt aufwandsneutral durch betriebl. Optimierungen	- €	
DHH 2029-2030	Linie 32: Munzinger Straße und Opfingen + Linie 33: Munzingen, Tiengen, Opfingen, Waltershofen, Umkirch, Paduaallee + Linie 35: Munzinger Straße und Tiengen					- €		- €	- €	Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes Tuniberg erfolgt aufwandsneutral durch betriebl. Optimierungen	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B1-6		Neue Linie 13 als Quartiersbus										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Quartiersbus Haslach/Stühlinger (Kleineschholz) (ab 12/2025)	Land BaWü - Förderung zu klären		810.000 €		810.000 €		- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2027-2028	Quartiersbus Haslach/Stühlinger (Kleineschholz)	Land BaWü - Förderung zu klären		1.710.000 €		1.710.000 €		- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2029-2030	Quartiersbus Haslach/Stühlinger (Kleineschholz)	Land BaWü - Förderung zu klären		1.800.000 €		1.800.000 €		- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B1-7		Verlängerung Linie 19										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		ÖPNV-Offensive										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030	Verlängerung der Linie 19 - Westrandstraße - Paduaallee - IG Nord - GFS (ab 12/2028)	Land BaWü - Förderung zu klären		1.780.000 €	- €	1.780.000 €	- €	- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	B1 - ÖPNV-Angebot ausweiten											
Maßnahme B1-8	Neue Linienführung Linie 36											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030	Ausweitung der Linie 36 - Taktverdichtung, Kombination IG Nord - IG Haid (ab 12/2028)	Land BaWü - Förderung zu klären		3.290.000 €	- €	3.290.000 €	- €	- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B1-9	Verlängerung Linie 24											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028	Stärkung Westtangente (Linie 24 - Verlängerung + Taktverdichtung) (ab 12/2027)	Land BaWü - Förderung zu klären		1.700.000 €	- €	1.700.000 €	- €	- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
DHH 2029-2030	Stärkung Westtangente (Linie 24 - Verlängerung + Taktverdichtung)	Land BaWü - Förderung zu klären		3.580.000 €	- €	3.580.000 €	- €	- €	- €	Personal- und Fahrzeugkosten sind in Betriebskosten enthalten	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich B2 - Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote												
Maßnahme B2-1	Multimodales Tarifangebot erweitern											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Neu- und Weiterentwicklung von multimodalen Tarifangeboten; Entwicklung von Angebotspaketen für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026	Neu- und Weiterentwicklung von multimodalen Tarifangeboten; Entwicklung von Angebotspaketen für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2027-2028	Neu- und Weiterentwicklung von multimodalen Tarifangeboten; Entwicklung von Angebotspaketen für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2029-2030	Neu- und Weiterentwicklung von multimodalen Tarifangeboten; Entwicklung von Angebotspaketen für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten ggf. entstehende Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B2-2	Umsetzung Deutschland-Ticket (49-Euro-Ticket)											
Federführung	RSK, ÖPNV-Koordination											
Weitere Akteure	VAG; RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umsetzung und Finanzierung des 49-Euro-Tickets für Freiburg	Bund, Land BaWü				- €		- €	- €	kommunaler Finanzierungsanteil ab 2024 noch offen	- €	
DHH 2025-2026	Umsetzung und Finanzierung des 49-Euro-Tickets für Freiburg	Bund, Land BaWü				- €		- €	- €	kommunaler Finanzierungsanteil ab 2024 noch offen	- €	
DHH 2027-2028	Umsetzung und Finanzierung des 49-Euro-Tickets für Freiburg	Bund, Land BaWü				- €		- €	- €	kommunaler Finanzierungsanteil ab 2024 noch offen	- €	
DHH 2029-2030	Umsetzung und Finanzierung des 49-Euro-Tickets für Freiburg	Bund, Land BaWü				- €		- €	- €	kommunaler Finanzierungsanteil ab 2024 noch offen	- €	
Anmerkung: ggf. entstehende Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B2-3	Umsetzung Jugendticket Baden-Württemberg											
Federführung	RSK, ÖPNV-Koordination											
Weitere Akteure	VAG; RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umsetzung und Finanzierung des Jugendticket BW für Freiburg	Land BaWü	70%	6.000.000 €	6.000.000 €	1.800.000 €	1.800.000 €	4.200.000 €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Umsetzung und Finanzierung des Jugendticket BW für Freiburg	Land BaWü	70%	6.300.000 €	6.300.000 €	1.890.000 €	1.890.000 €	4.410.000 €	- €	Finanzierung Jugendticket BW soll ab 2025 umgestellt werden - Finanzierg.-Prognose auf Basis aktuellem Stand	- €	
DHH 2027-2028	Umsetzung und Finanzierung des Jugendticket BW für Freiburg	Land BaWü	70%	6.600.000 €	6.600.000 €	1.980.000 €	1.980.000 €	4.620.000 €	- €	Finanzierung Jugendticket BW soll ab 2025 umgestellt werden - Finanzierg.-Prognose auf Basis aktuellem Stand	- €	
DHH 2029-2030	Umsetzung und Finanzierung des Jugendticket BW für Freiburg	Land BaWü	70%	6.900.000 €	- €	2.070.000 €	- €	4.830.000 €	- €	Finanzierung Jugendticket BW soll ab 2025 umgestellt werden - Finanzierg.-Prognose auf Basis aktuellem Stand	- €	
Anmerkung: ggf. entstehende Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich B2 - Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote												
Maßnahme B2-4	intensivere Vermarktung des JobTicket											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	intensivere Vermarktung des Jobtickets ggü. großen und mittelgroßen Arbeitgebern sowie Institutionen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026	intensivere Vermarktung des Jobtickets ggü. großen und mittelgroßen Arbeitgebern sowie Institutionen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2027-2028	intensivere Vermarktung des Jobtickets ggü. großen und mittelgroßen Arbeitgebern sowie Institutionen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2029-2030	intensivere Vermarktung des Jobtickets ggü. großen und mittelgroßen Arbeitgebern sowie Institutionen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
Anmerkung: ggf. entstehende Mehreinnahmen sind noch abzuschätzen												
Maßnahme B2-5	stärkere Orientierung der Preis- und Tarifstrukturen im ÖPNV an Pkw-Kostenstruktur											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	RVF; RSK, ÖPNV-Koordination											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Konzepterstellung ÖPNV-Tarifstrategie nach Umsetzung 49-Euro-Ticket; mit Fokus auf Gelegenheitsverkehr und Zielstellung, dass Pkw-Nutzer/innen auf den ÖPNV umsteigen	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Umsetzung der ÖPNV-Tarifstrategie	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Umsetzung der ÖPNV-Tarifstrategie	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten												
Maßnahme B2-6	Weiterentwicklung einer multimodalen App											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Darstellung der Informationen zu allen Mobilitätsangeboten in Apps und Webseiten von VAG und RVF	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	B2 - Attraktive Preise und digitale Vernetzung der Angebote											
Maßnahme B2-7	Umsetzung eines Mobilitätspasses											
Federführung	RSK, ÖPNV-Koordination											
Weitere Akteure	Land BaWü; RVF											
Themenkreis	ÖPNV-Offensive											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Konzepterstellung Mobilitätspass, Variantenvergleich und -festlegung	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	- €		- €	- €
DHH 2025-2026	Umsetzungsvorbereitung und Umsetzung Mobilitätspass ab 01/2026	Land BaWü - Förderung zu klären				- €		- €	400.000 €	Personalbedarf abhängig von Umsetzungsvariante	10.000.000 €	- €
DHH 2027-2028	Betrieb Mobilitätspass					- €		- €	600.000 €	Personalbedarf abhängig von Umsetzungsvariante	20.000.000 €	- €
DHH 2029-2030	Betrieb Mobilitätspass					- €		- €	600.000 €	Personalbedarf abhängig von Umsetzungsvariante	20.000.000 €	- €
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt sowie rechtlicher und politischer Rahmensetzung												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	B3 - Carsharing-Angebote ausweiten											
Maßnahme B3-1	Erweiterung von Carsharing-Stationen											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Carsharing-Anbieter											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Inbetriebnahme 100 zusätzlicher Carsharing-Fahrzeuge; 10-20 Carsharing-Fahrzeuge mit Anschubfinanzierung durch Stadt			50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	100.000 €	Personalstelle mit Landesförderung (nachhaltige Mobilität)	200.000 €	- €
DHH 2025-2026	Inbetriebnahme 100 zusätzlicher Carsharing-Fahrzeuge; 10-20 Carsharing-Fahrzeuge mit Anschubfinanzierung durch Stadt			50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	100.000 €	Personalstelle mit Landesförderung (nachhaltige Mobilität)	260.000 €	- €
DHH 2027-2028	Inbetriebnahme 100 zusätzlicher Carsharing-Fahrzeuge; 10-20 Carsharing-Fahrzeuge mit Anschubfinanzierung durch Stadt			50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	100.000 €		320.000 €	- €
DHH 2029-2030	Inbetriebnahme 100 zusätzlicher Carsharing-Fahrzeuge; 10-20 Carsharing-Fahrzeuge mit Anschubfinanzierung durch Stadt			50.000 €	- €	50.000 €	- €	- €	100.000 €		380.000 €	- €
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Abstimmung mit den Carsharing-Anbietern Betrieb des Carsharings durch die Carsharing-Anbieter												
Maßnahme B3-2	Unterstützung innovativer Elemente im Carsharing											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Carsharing-Anbieter											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Unterstützung der Carsharing-Anbieter durch die Stadtverwaltung	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Unterstützung der Carsharing-Anbieter durch die Stadtverwaltung	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Unterstützung der Carsharing-Anbieter durch die Stadtverwaltung	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Unterstützung der Carsharing-Anbieter durch die Stadtverwaltung	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten Betrieb des Carsharings durch die Carsharing-Anbieter												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	B4 - Zweiradsharing erweitern											
Maßnahme B4-1	Neuausschreibung Fahrradvermietsystem ("Frelo")											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	Garten- und Tiefbauamt											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Vorbereitung Ausschreibung neues Fahrradvermietsystem ab 01.2026			700.000 €	700.000 €	700.000 €	700.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Vorbereitung Ausschreibung; Betrieb neues System (ab 01.2026)			950.000 €	700.000 €	950.000 €	700.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Betrieb neues Fahrradvermietsystem			1.200.000 €	700.000 €	1.200.000 €	700.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Betrieb neues Fahrradvermietsystem; Vorbereitungen Folgesystem			1.200.000 €	- €	1.200.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und regionaler Abstimmung Betrieb des Fahrradvermietsystems durch Zweirad-Sharing-Anbieter												
Maßnahme B4-2	Kooperation mit Zweirad-Sharing-Anbietern											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	VAG											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Umstellung der Regelungen mit Anbietern von freiwilliger Vereinbarung auf Sondernutzung inkl. Auswahlverfahren					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Einrichtung von Abstellplätzen an Mobilstationen und POI (ca. 100); gemäß Projektaufstellung	Land BaWü, LGVFG	60%	50.000 €	- €	20.000 €	- €	30.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Einrichtung weiterer Abstellplätze; gemäß Projektaufstellung	Land BaWü, LGVFG	60%	50.000 €	- €	20.000 €	- €	30.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und regionaler Abstimmung Betrieb des Zweirad-Sharings durch Zweirad-Sharing-Anbieter												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	C1 - Parken im öffentlichen Raum neu ordnen											
Maßnahme C1-1	Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Digitales und Indormationstechnik											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Erstellung Konzeption zum stadtweiten Parkraummanagement	Land BaWü, Konzeptförderung	50%	100.000 €	100.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	100.000 €		- €	
DHH 2025-2026									- €		- €	
DHH 2027-2028									- €		- €	
DHH 2029-2030									- €		- €	
Maßnahme C1-2.1	Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Amt für öffentliche Ordnung											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 15% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1); hierfür u.a. Beschaffung und Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Fördermöglichkeiten werden geprüft		600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	1.500.000 €	- €
DHH 2025-2026	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 25% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1); hierfür u.a. Beschaffung und Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Fördermöglichkeiten werden geprüft		1.600.000 €	300.000 €	1.600.000 €	300.000 €	- €	300.000 €		3.500.000 €	- €
DHH 2027-2028	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 35% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1); hierfür u.a. Beschaffung und Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Fördermöglichkeiten werden geprüft		1.600.000 €	200.000 €	1.600.000 €	200.000 €	- €	300.000 €		5.500.000 €	- €
DHH 2029-2030	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 50% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1); hierfür u.a. Beschaffung und Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Fördermöglichkeiten werden geprüft		1.600.000 €	- €	1.600.000 €	- €	- €	300.000 €		7.500.000 €	- €
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme C1-2.2	Schrittweise räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung											
Federführung	Amt für öffentliche Ordnung											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 15% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1)							- €	200.000 €	Personalkosten für zusätzliche Parkraumüberwachung	200.000 €	- €
DHH 2025-2026	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 25% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1)							- €	600.000 €	Personalkosten für zusätzliche Parkraumüberwachung	600.000 €	- €
DHH 2027-2028	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 35% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1)							- €	1.000.000 €	Personalkosten für zusätzliche Parkraumüberwachung	1.000.000 €	- €
DHH 2029-2030	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 50% des öffentlichen Parkraums in Abhängigkeit vom Konzept (Maßnahme C1-1)							- €	1.400.000 €	Personalkosten für zusätzliche Parkraumüberwachung	1.400.000 €	- €
Anmerkung: hier separate Abbildung der Ausweitung der Parkraumüberwachung entsprechend der räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	C1 - Parken im öffentlichen Raum neu ordnen											
Maßnahme C1-3	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze	Maßnahme wird im Rahmen von Maßnahmen zum Ausbau von Radnetz und Fahrradabstellanlagen, zum Abbau von Gehwegparken, zum Ausbau von Carsharing und Zweiradsharing sowie zur umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrsnetzes umgesetzt.						- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze							- €	- €		- €	
DHH 2027-2028	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze							- €	- €		- €	
DHH 2029-2030	Umnutzung bestehender Kfz-Parkplätze							- €	- €		- €	
Maßnahme C1-4	Erhöhung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum (Parkscheine) um 10% alle 2 Jahre											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umstellung Parkscheinautomaten etc.			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	600.000 €	
DHH 2025-2026	Umstellung Parkscheinautomaten etc.			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	750.000 €	
DHH 2027-2028	Umstellung Parkscheinautomaten etc.			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	950.000 €	
DHH 2029-2030	Umstellung Parkscheinautomaten etc.			100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	1.150.000 €	
Maßnahme C1-5	Kosten von Bewohnerparkausweisen in Abhängigkeit der Fahrzeuggröße											
Federführung	Amt für Bürgerservice und Info.management											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Umsetzung der Kfz.-größenabhängigen Bepreisung des Bewohnerparkens (inkl. Effekt räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens)					- €		- €	200.000 €	Personalkosten für Ausgabe Bewohnerparkausweise bei Vergrößerung des bewirtschafteten Gebietes	3.500.000 €	3.500.000 €
DHH 2025-2026	Umsetzung der Kfz.-größenabhängigen Bepreisung des Bewohnerparkens (inkl. Effekt räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens)					- €		- €	400.000 €	Personalkosten für Ausgabe Bewohnerparkausweise bei Vergrößerung des bewirtschafteten Gebietes	5.400.000 €	3.100.000 €
DHH 2027-2028	Umsetzung der Kfz.-größenabhängigen Bepreisung des Bewohnerparkens (inkl. Effekt räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens)					- €		- €	500.000 €	Personalkosten für Ausgabe Bewohnerparkausweise bei Vergrößerung des bewirtschafteten Gebietes	8.500.000 €	3.100.000 €
DHH 2029-2030	Umsetzung der Kfz.-größenabhängigen Bepreisung des Bewohnerparkens (inkl. Effekt räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens)					- €		- €	600.000 €	Personalkosten für Ausgabe Bewohnerparkausweise bei Vergrößerung des bewirtschafteten Gebietes	12.000.000 €	- €

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich C2 - Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität in bestehenden Straßenräumen												
Maßnahme C2-1	Ausweitung Tempo 30-Regelung											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Einrichtung stadtweite Tempo 30-Regelung [Voraussetzung: Gesetzesänderung]; Lichtsignalanlagen Programmierung, Verkehrsschilder			500.000 €	- €	500.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €	
Maßnahme C2-2	Verkehrslenkung in Wohnquartieren											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Planung und punktueller Umbau von Straßen und Wegen in einem Quartier	Fördermöglichkeiten werden geprüft		300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Planung und punktueller Umbau von Straßen und Wegen in einem Quartier	Fördermöglichkeiten werden geprüft		300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Planung und punktueller Umbau von Straßen und Wegen in einem Quartier	Fördermöglichkeiten werden geprüft		300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Planung und punktueller Umbau von Straßen und Wegen in einem Quartier	Fördermöglichkeiten werden geprüft		300.000 €	- €	300.000 €	- €	- €	200.000 €		- €	
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme C2-3	Lebendige und verkehrsberuhigte Stadtteilzentren/Ortsmitten											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024						- €		- €	- €		- €	
DHH 2025-2026	Umgestaltung von einem Stadtteilzentrum/einer Ortsmitte	Land BaWü, LGVFG	60%	700.000 €	- €	280.000 €	- €	420.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Umgestaltung von einem Stadtteilzentrum/einer Ortsmitte	Land BaWü, LGVFG	60%	700.000 €	- €	280.000 €	- €	420.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Umgestaltung von einem Stadtteilzentrum/einer Ortsmitte	Land BaWü, LGVFG	60%	700.000 €	- €	280.000 €	- €	420.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen der LGVFG-Förderung												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	D1 - Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen											
Maßnahme D1-1	Neufassung der Stellplatzsatzung											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Baurechtsamt											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Aufstellung und Beschluss der neuen Stellplatzsatzung			- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026				- €		- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028				- €		- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030				- €		- €		- €	- €		- €	
Maßnahme D1-2	Niedrigemissionszonen mit Quartiersgaragen und verbindliche Mobilitätskonzepte bei größeren Wohnbauvorhaben											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Stadtplanungsamt; Projektgruppe Dietenbach											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Einmalige Kosten / Investitionen		Einmalige Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Einmalige Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Baugebiet Kleineschholz: Planung und Bau einer Quartiersgarage	Fördermöglichkeiten werden geprüft		- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortplanung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
DHH 2025-2026	Baugebiete Dietenbach und Kleineschholz: Planung und Bau mehrerer Quartiersgaragen	Fördermöglichkeiten werden geprüft		- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortplanung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
DHH 2027-2028	Baugebiete Dietenbach und Kleineschholz: Planung und Bau mehrerer Quartiersgaragen	Fördermöglichkeiten werden geprüft		- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortplanung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
DHH 2029-2030	Baugebiete Dietenbach und Kleineschholz: Planung und Bau mehrerer Quartiersgaragen	Fördermöglichkeiten werden geprüft		- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; Standortplanung noch offen; Kosten noch nicht kalkuliert	- €	
Anmerkung: Darstellung bereits bekannter Vorhaben siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß Planungsfortschritt und Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	D2 - Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen											
Maßnahme D2-1	Entwicklung einer Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklung											
Federführung	Garten- und Tiefbauamt, Straßenraum und Parken											
Weitere Akteure	Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe (FWTM)											
Themenkreis	Straßen- und Parkraum											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Entwicklung der Strategie zur verkehrssparenden Gewerbeentwicklg.; hierbei Abstimmung mit relevanten Akteuren					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Anwendung der Strategie					- €		- €	100.000 €		- €	
DHH 2027-2028	Anwendung der Strategie					- €		- €	100.000 €		- €	
DHH 2029-2030	Anwendung der Strategie					- €		- €	100.000 €		- €	
Maßnahme D2-2	Jährliche Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure												
Themenkreis	Kommunikation VAG											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Jährliche Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen			- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Jährliche Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen			- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028	Jährliche Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen			- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2029-2030	Jährliche Planungsrunden zwischen VAG und Unternehmen			- €		- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	E1 - Strategische Kommunikation und Umsetzungsbegleitung											
Maßnahme E1-1	Planung und Umsetzung der Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität sowie zur Umsetzung der Maßnahmen des KMP											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung, Stabsstelle Beteiligung; Garten- und Tiefbauamt											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität	Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	33%	300.000 €	300.000 €	200.000 €	200.000 €	100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Weiterentwicklung und Umsetzung Kommunikationskampagne (Ausschreibung mit Rahmenvertrag für vsl. 3 Jahre: 2024-2026)	ggf. Klimaschutzfonds Stadt Freiburg; ggf. Bund: Nationale Klimaschutzinitiative	50%	400.000 €	400.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	100.000 €		- €	
DHH 2027-2028	Weiterentwklung und Umsetzung Kommunikationskampagne (Ausschreibung mit Rahmenvertrag für vsl. 4 Jahre: 2027-2030)	ggf. Klimaschutzfonds Stadt Freiburg; ggf. Bund: Nationale Klimaschutzinitiative	50%	400.000 €	400.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €		- €	
DHH 2029-2030	Weiterentwklung und Umsetzung Kommunikationskampagne (Ausschreibung mit Rahmenvertrag für vsl. 4 Jahre: 2027-2030)	ggf. Klimaschutzfonds Stadt Freiburg; ggf. Bund: Nationale Klimaschutzinitiative	50%	400.000 €	- €	200.000 €	- €	200.000 €	200.000 €		- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Kampagnenplanung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme E1-2	Beteiligung zur Umsetzung der Maßnahmen des KMP											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung, Stabsstelle Beteiligung; Garten- und Tiefbauamt											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Akteursbeteiligung: 1-2 x im Jahr Jahres- bzw Halbjahresgespräch zur KMP-Umsetzung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026	Akteursbeteiligung: 1-2 x im Jahr Jahres- bzw Halbjahresgespräch zur KMP-Umsetzung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2027-2028	Akteursbeteiligung: 1-2 x im Jahr Jahres- bzw Halbjahresgespräch zur KMP-Umsetzung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2029-2030	Akteursbeteiligung: 1-2 x im Jahr Jahres- bzw Halbjahresgespräch zur KMP-Umsetzung					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Beteiligungsplanung												
Maßnahme E1-3	Umsetzung einer Kommunikationskampagne für den Umweltverbund											
Federführung	VAG											
Weitere Akteure	Stabsstelle Mobilität											
Themenkreis	Kommunikation VAG											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu multimodaler Mobilität	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Priorisierung der Mittel auf das Thema Umweltverbund	- €	
DHH 2025-2026	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu multimodaler Mobilität	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Priorisierung der Mittel auf das Thema Umweltverbund	- €	
DHH 2027-2028	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu multimodaler Mobilität	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Priorisierung der Mittel auf das Thema Umweltverbund	- €	
DHH 2029-2030	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne zu multimodaler Mobilität	Fördermöglichkeiten werden geprüft				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Priorisierung der Mittel auf das Thema Umweltverbund	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Kampagnenplanung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich	E1 - Strategische Kommunikation und Umsetzungsbegleitung											
Maßnahme E1-4	Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Badenova											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Konzeption und Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Land BaWü, Konzeptförderung	50%	100.000 €	100.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	eigenständige Kommunikationskampagne zur eMobilität - wird von Personal zu Maßnahme A5-1 geleistet	- €	
DHH 2025-2026	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	eigenständige Kommunikationskampagne zur eMobilität - wird von Personal zu Maßnahme A5-1 geleistet	- €	
DHH 2027-2028	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	eigenständige Kommunikationskampagne zur eMobilität - wird von Personal zu Maßnahme A5-1 geleistet	- €	
DHH 2029-2030	Weiterentwicklung und Umsetzung einer Kommunikationskampagne für die E-Mobilität	Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	eigenständige Kommunikationskampagne zur eMobilität - wird von Personal zu Maßnahme A5-1 geleistet	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß Kampagnenplanung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme E1-5	Aktion "Mobil ohne (eigenes) Auto" ausweiten											
Federführung	Umweltschutzamt											
Weitere Akteure	Energieagentur Region Freiburg											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Aktion "Mobil ohne (eigenes) Auto" ausweiten	Klimaschutzfonds Stadt Freiburg	100%	80.000 €	80.000 €	- €	- €	80.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich E2 - Mobilitätsberatung intensivieren												
Maßnahme E2-1		Ausweitung VAG-Mobilitätsberatung für Unternehmen										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		Kommunikation VAG										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Ausbau des Angebots der MobilBeratung für Unternehmen	Fördermöglichkeiten zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Umsetzung evtl. alternativ durch Dienstleister	- €	
DHH 2025-2026	Ausbau des Angebots der MobilBeratung für Unternehmen	Fördermöglichkeiten zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Umsetzung evtl. alternativ durch Dienstleister	- €	
DHH 2027-2028	Ausbau des Angebots der MobilBeratung für Unternehmen	Fördermöglichkeiten zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Umsetzung evtl. alternativ durch Dienstleister	- €	
DHH 2029-2030	Ausbau des Angebots der MobilBeratung für Unternehmen	Fördermöglichkeiten zu klären				- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets; Umsetzung evtl. alternativ durch Dienstleister	- €	
Anmerkung: weitere Darstellung siehe Maßnahmensteckbrief (Anhang B) konkrete Umsetzung gemäß weiterer Planung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme E2-2		Unternehmensauszeichnung MobilSiegel der VAG										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		Kommunikation VAG										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Weiterer Aufbau des MobilSiegel-Netzwerks durch jährliche Veranstaltung; Auszeichnung von 20-40 Unternehmen; zusätzlich Netzwerkveranstaltungen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026	Weiterer Aufbau des MobilSiegel-Netzwerks durch jährliche Veranstaltung; Auszeichnung von 20-40 Unternehmen; zusätzlich Netzwerkveranstaltungen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2027-2028	Weiterer Aufbau des MobilSiegel-Netzwerks durch jährliche Veranstaltung; Auszeichnung von 20-40 Unternehmen; zusätzlich Netzwerkveranstaltungen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2029-2030	Weiterer Aufbau des MobilSiegel-Netzwerks durch jährliche Veranstaltung; Auszeichnung von 20-40 Unternehmen; zusätzlich Netzwerkveranstaltungen					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
Maßnahme E2-3		Überarbeitung Neubürger_innenpaket										
Federführung		VAG										
Weitere Akteure												
Themenkreis		Kommunikation VAG										
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Digitalisierung des Stadt-Starter-Pakets					- €		- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität und Budgets	- €	
DHH 2025-2026						- €		- €	- €		- €	
DHH 2027-2028						- €		- €	- €		- €	
DHH 2029-2030						- €		- €	- €		- €	

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung

Maßnahmenbereich													E2 - Mobilitätsberatung intensivieren												
Maßnahme E2-4		Mobilitätsberatung in (neuen) Stadtteilen und Quartieren																							
Federführung		VAG																							
Weitere Akteure																									
Themenkreis		Kommunikation VAG																							
Umsetzung		Handlungsschritte		Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung											
		Kurzbeschreibung		Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet											
DHH 2023-2024		Konzepterarbeitung für neue Quartiere, Beratung für Anwohner:innen mit Unterstützung von Beratungsfirma		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2025-2026		Beratungsveranstaltungen vor Ort, Umsetzung des Konzepts		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2027-2028		Evaluation und ggf. Anpassung des Konzepts, weitere Umsetzung		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
DHH 2029-2030		weitere Umsetzung des Konzepts		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €												
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß weiterer Planung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen																									
Maßnahme E2-5		Schulisches Mobilitätsmanagement																							
Federführung		Stabsstelle Mobilität																							
Weitere Akteure		Garten- und Tiefbauamt, Amt für Schule und Bildung																							
Themenkreis		Kommunikation																							
Umsetzung		Handlungsschritte		Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung											
		Kurzbeschreibung		Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet											
DHH 2023-2024		Freiburger Schulen nehmen am Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ teil		Land BaWü - Förderung zu klären		50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	100.000 €	Personalkosten ab 01/2024	- €												
DHH 2025-2026		Freiburger Schulen nehmen am Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ teil		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	200.000 €		- €												
DHH 2027-2028		Freiburger Schulen nehmen am Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ teil		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	200.000 €		- €												
DHH 2029-2030		Freiburger Schulen nehmen am Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ teil		Land BaWü - Förderung zu klären		100.000 €	- €	100.000 €	- €	- €	200.000 €		- €												
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß weiterer Planung und ggf. Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen																									

KMP Freiburg 2030 - Umsetzungsplanung												
Maßnahmenbereich	E3 - Regionale Zusammenarbeit intensivieren											
Maßnahme E3-1	Regionale Mobilitätskooperation (z.B. Mobilitätsnetzwerk)											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Kommunen, Landkreise, Region Freiburg, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Gründung und Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation	Bund: Nationale Klimaschutzinitiative (Laufzeit 3 Jahre, 2024 - 2026)	50%	100.000 €	100.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; externe Unterstützung für Netzwerk-/Kooperations- organisation	- €	
DHH 2025-2026	Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation	Bund: Nationale Klimaschutzinitiative (Laufzeit 3 Jahre, 2024 - 2026)	50%	200.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; externe Unterstützung für Netzwerk-/Kooperations- organisation	- €	
DHH 2027-2028	Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation	Bund: Nationale Klimaschutzinitiative (Laufzeit 3 Jahre, 2027 - 2029)	50%	200.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; externe Unterstützung für Netzwerk-/Kooperations- organisation	- €	
DHH 2029-2030	Betreiben einer regionalen Mobilitätskooperation	Bund: Nationale Klimaschutzinitiative (Laufzeit 3 Jahre, 2027 - 2029)	50%	200.000 €	- €	100.000 €	- €	100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität; externe Unterstützung für Netzwerk-/Kooperations- organisation	- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß weiterer Planung, regionaler Abstimmung und Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												
Maßnahme E3-2	Regionales Mobilitätskonzept											
Federführung	Stabsstelle Mobilität											
Weitere Akteure	Kommunen, Landkreise, Region Freiburg, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Regio-Verkehrsverbund Freiburg, Regierungspräsidium Freiburg etc.											
Themenkreis	Kommunikation											
Umsetzung	Handlungsschritte	Finanzierungsmöglichkeiten Laufende Kosten		Laufende Kosten Gesamt	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Federführung	davon bis 02/23 in HH-Planung	Laufende Kosten Fördergeldgeber	Personalkosten	Bemerkung/Hinweis	Einnahmen	davon bis 02/23 in HH-Planung
	Kurzbeschreibung	Fördergeldgeber & Förderprogramm	Anteil der Förderung [%]	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet autom. Berechnung	zusätzlich ggü. 2022		Euro [€] gerundet	Euro [€] gerundet
DHH 2023-2024	Erstellen eines regionalen Mobilitätskonzeptes (ab 2024)	Land BaWü, Konzeptförderung	50%	200.000 €	200.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2025-2026	Erstellen eines regionalen Mobilitätskonzeptes	Land BaWü, Konzeptförderung	50%	400.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	- €	Umsetzung im Rahmen vorhandener Personalkapazität	- €	
DHH 2027-2028									- €		- €	
DHH 2029-2030									- €		- €	
Anmerkung: konkrete Umsetzung gemäß weiterer Planung, regionaler Abstimmung und Anmeldung im Rahmen von Förderprogrammen												