

---

Stadt Rastatt

# Mobilitätspakt Rastatt

Nachhaltige Mobilität für den Wirtschaftsraum Rastatt

---



## Inhaltsverzeichnis

1. Absichtserklärung.....	2
2. Problematik und Herausforderungen.....	2
3. Ziele.....	3
4. Arbeitsstruktur und Evaluation.....	5
5. Öffentlichen Verkehr verbessern.....	6
5.1. Herausforderungen.....	6
5.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	7
6. Güterverkehre.....	8
6.1. Herausforderungen.....	8
6.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	8
7. Betriebliches Mobilitätsmanagement nutzen.....	8
7.1. Herausforderungen.....	9
7.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	9
8. Rad- und Fußverkehre ausbauen.....	10
8.1. Herausforderungen.....	11
8.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	11
9. Motorisierter Individualverkehr.....	12
9.1. Herausforderungen.....	12
9.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	13
10. Verkehrsträger besser vernetzen - Intermodalität.....	13
10.1. Herausforderungen.....	13
10.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	14
11. Individuelles Mobilitätsverhalten.....	14
11.1. Herausforderungen.....	15
11.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm.....	15
12. Unterzeichnung der Partner.....	16



## 1. Absichtserklärung

Unter der politischen Leitung des Landesverkehrsministeriums und der operativen Federführung der Stadt Rastatt verständigen sich die Partner

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Stadt Rastatt
- Regierungspräsidium Karlsruhe
- Landkreis Rastatt
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein
- Wirtschaftsregion Mittelbaden
- TechnologieRegion Karlsruhe GmbH
- Karlsruher Verkehrsverbund
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
- Mercedes-Benz AG
- Getinge Holding BV & Co KG
- Siemens AG

auf einen Mobilitätspakt. Übergeordnetes Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssituation im Wirtschaftsraum Rastatt und die Umsetzung der im Prozess zu definierenden Maßnahmen in ihrer jeweiligen Zuständigkeit unter Berücksichtigung des vorgesehenen Zeitplans. Im Jahr 2025 sollen die geplanten Maßnahmen und Zuständigkeiten evaluiert und gegebenenfalls nachjustiert werden.

Die gemeinsame Erklärung steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

## 2. Problematik und Herausforderungen

Das gemeinsame Anliegen der Partner des Mobilitätspaktes ist die Lösung von Verkehrsproblemen im Wirtschaftsraum Rastatt. Das dortige Verkehrsnetz ist erheblich mit Güter- und Individualverkehr belastet, so dass es regelmäßig zu Verkehrsstaus kommt, von denen auch der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) – insbesondere der Busverkehr - betroffen ist. Daraus resultieren nachteilige Auswirkungen für Anwohnerinnen und Anwohner, Umwelt und Natur. Zur Vermeidung von Emissionen und im Angesicht des voranschreitenden



Klimawandels muss die verkehrliche Situation mit Blick auf die Belange der Kommunen und Unternehmen deutlich verbessert werden. Zu den Herausforderungen gehören insbesondere die Verbesserung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs, des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Unternehmen, der Ausbau und die bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Verkehrsträger untereinander sowie die Optimierung des Straßen- und Wegenetzes. Des Weiteren sollen Bürgerinnen und Bürger dazu angeregt werden, ihr individuelles Mobilitätsverhalten zu reflektieren und einen eigenen Beitrag zu leisten.

Die Bevölkerungszahl im Wirtschaftsraum Rastatt hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Zusätzlich ist die Anzahl an Erwerbstätigen und Pendlern überproportional angestiegen. Dies ist nicht zuletzt auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region in den vergangenen Jahren zurück zu führen. Darüber hinaus sind die Übernachtungszahlen im Tourismussektor seit 2008 um ca. 70% angewachsen. Den gestiegenen Anforderungen ist das derzeitige Verkehrsnetz nicht gewachsen, die Folge sind täglich massive Probleme mit zähfließendem Verkehr und Stau auf der Straße und Verspätungen im S-Bahnverkehr. Das wachsende Umweltbewusstsein der Bevölkerung führt zu steigendem Interesse an alternativen Mobilitätsformen, wie beispielsweise ÖPNV und Radverkehr. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, müssen die Rahmenbedingungen dem Anstieg angepasst werden.

Die Optimierung der Verkehre kann nur unter Einbeziehung aller Akteure, auch der Unternehmen, gelingen. In einzelnen Betrieben sind bereits Ansätze eines betrieblichen Mobilitätsmanagements vorhanden. Die Möglichkeiten eines abgestimmten und strukturierten betrieblichen Mobilitätsmanagements, die Chancen neuer Technologien und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander sind jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

### 3. Ziele

Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität und angesichts des voranschreitenden Klimawandels sehen sich die beteiligten Partner verpflichtet, gemeinsam nach Lösungsansätzen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsabwicklung zu suchen und neue Ansätze für die Mobilität im Wirtschaftsraum Rastatt zu erarbeiten und umzusetzen. Dieser Lösungsansatz ist in einem ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmenkonzept zu dokumentieren: Dem Mobilitätspakt.

Von zentraler Bedeutung zur Zielerreichung des Mobilitätspaktes ist die Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes, welches die Mobilitätsbedürfnisse aller Beteiligten erfüllt und



gleichzeitig durch eine Reduktion des Individualverkehrs auch die durch den Naturhaushalt gesetzten Grenzen einhält und die Lebensqualität positiv beeinflusst (Lärmbelastung, Luftqualität). Dazu bedarf es – durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und die aktive Einbindung der verschiedenen Nutzergruppen - einer kritischen Reflektion des korporativen und des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

Den wesentlichen Beitrag für eine zukunftsorientierte Sicherung der Mobilität des Einzelnen und der Wirtschaft müssen verstärkt intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten. Ziel ist es deshalb, alle wesentlichen, für den Verkehr im Wirtschaftsraum Rastatt verantwortlichen Akteure zusammenzubringen, um durch eine Vielzahl von Verbesserungen das Gesamtsystem insgesamt leistungsfähiger zu gestalten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt und die hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr mit regelmäßigen Staus negative Auswirkungen auf Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt in der Region haben. Es sollen daher Engpässe identifiziert und beseitigt sowie insbesondere die Potenziale aller Verkehrsträger aktiviert werden. Ziel sollte dabei sein, spürbare Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsträger zu erreichen. Durch Verbesserungen bei ÖPNV (und hier insbesondere auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs), Rad- und Fußverkehr, die Vernetzung untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und die Nutzung neuer digitaler Technologien ist eine Entlastung der Straßeninfrastruktur möglich und es werden gleichzeitig die Voraussetzungen für eine aus Klimaschutzgründen notwendige, neue und vernetzte Mobilität geschaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird auf vorhandene Konzepte, wie zum Beispiel das regionale Mobilitätskonzept des Wirtschaftsregion Mittelbaden, Bundesverkehrswegeplan, Generalverkehrsplan, Nahverkehrsplan oder das intermodale Mobilitätsprojekt „regiomove“ aufgebaut und diese eingebunden.

Künftig soll ein deutlich höherer Anteil von Wegen im öffentlichen Nahverkehr und zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Wirtschaftsraum Rastatt ist größtenteils aufgrund seiner Topographie und seiner kurzen Wege geradezu prädestiniert hierfür. Bei der Strategie für eine bessere Mobilität im Wirtschaftsraum Rastatt sollen auch innovative Ansätze, wie z.B. die Förderung von umwelt- und klimafreundlichen Technologien genutzt werden.

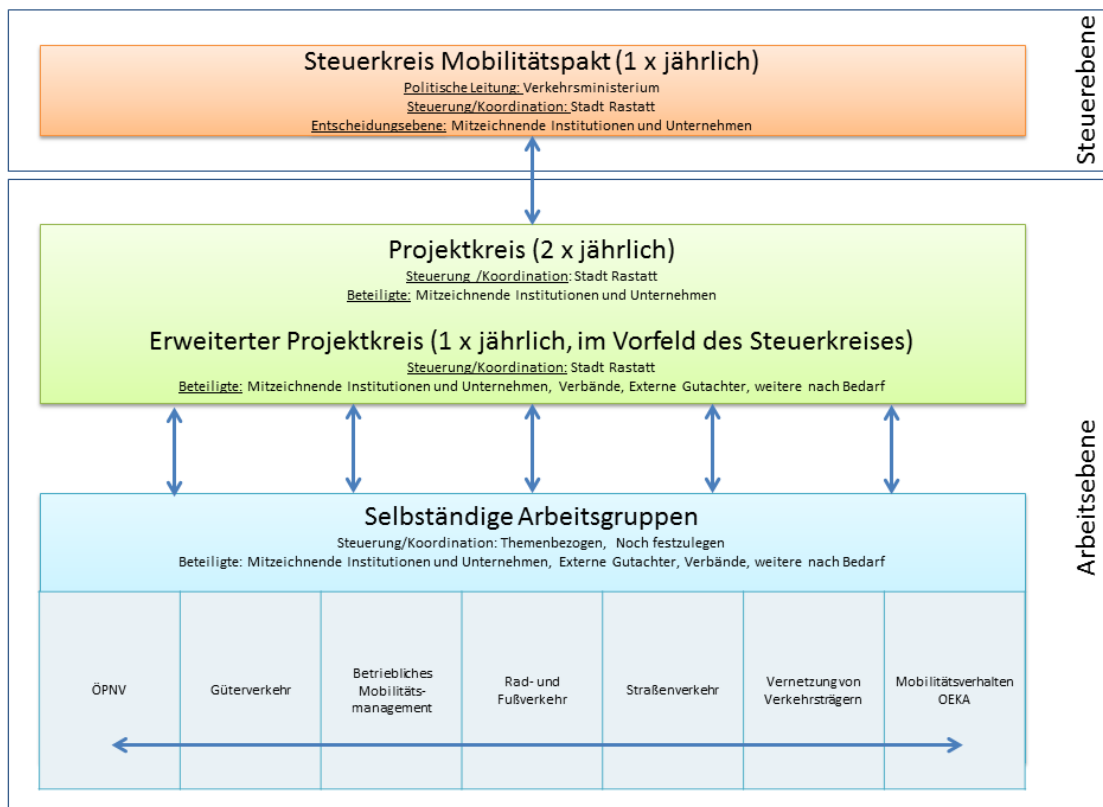
Aus den vorgenannten Gründen verfolgen die unterzeichnenden Partner in der Region gemeinsam das Ziel, die Grundlagen und Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilität im Wirtschaftsraum Rastatt zu schaffen. Durch die Beteiligung von Kommunen und Firmen eröffnet der Mobilitätspakt die Möglichkeit, Bürgerinnen und Bürgern sowie



Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Ideen nachhaltiger Mobilitätsstrategien unmittelbar zu vermitteln und die Akzeptanz zu erhöhen. Durch den Schulterschluss unterschiedlichster Entscheidungsträger werden zudem Schnittstellenproblematiken deutlich effizienter und schneller gelöst.

#### 4. Arbeitsstruktur und Evaluation

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich bis zum Jahr 2025 dazu, sich regelmäßig auszutauschen und gemeinsam Lösungen für die zuvor dargestellten Problemstellungen zu erarbeiten. Um die Zusammenarbeit effizient zu gestalten und Zuständigkeiten festzulegen, hat die Stadt Rastatt in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ein Organigramm erarbeitet, das die Arbeitsstrukturen verdeutlicht.



Der Steuerkreis tritt einmal jährlich zusammen. Er gibt die strategischen Ziele zur Umsetzung der Maßnahmen vor. In ungeklärten Fragestellungen wird in diesem Gremium eine abschließende Klärung sichergestellt.

Auf der Arbeitsebene findet in der Regel dreimal jährlich ein Treffen des Projektkreises statt, hiervon einmal jährlich im erweiterten Kreis mit Umwelt- / Verkehrsverbänden und nach Bedarf weiteren Beteiligten.



Aus dem Projektkreis werden Arbeitsgruppen gebildet, in welchen in den Themenfeldern, die im Organigramm genannt sind, konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden, um die strategischen Ziele zu erreichen. Die einzelnen Arbeitsgruppen arbeiten selbstständig und treffen sich bedarfsabhängig.

Bei Bedarf, spätestens aber zum Ende des Fünfjahreszeitraums, treffen sich die unterzeichnenden Partner für eine Bilanz des Prozesses.

Die Bewertung/Erfolgskontrolle der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt kontinuierlich im Rahmen der Treffen.

## 5. Öffentlichen Verkehr verbessern

Der ÖPNV, Schienen- und Personennahverkehr bietet als Alternative zum motorisierten Individualverkehr erhebliches Entwicklungspotenzial. Im täglichen Ablauf des ÖPNV entstehen regelmäßig Schwierigkeiten durch fehlende und teilweise unpünktliche Busverbindungen. Eine Bevorrechtigung des Busverkehrs ist in großen Teilen des Verkehrssystems noch nicht vorhanden. Wichtig für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist die Planung und Umsetzung kundenorientierter Maßnahmen.

### 5.1. Herausforderungen

Die Herausforderungen im Bereich des ÖPNV im Wirtschaftsraum Rastatt sind insbesondere:

- Teilweise fehlende Infrastrukturkapazitäten auf der Schiene
- SPNV Haltepunkte decken nicht überall die Nachfragepotentiale
- Einrichtung neuer SPNV-Haltepunkte aufgrund Infrastrukturkapazitäten nur bedingt möglich
- Zu verbessernde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Fehlende Direktverbindungen mit Regiobuslinien an die Schnittstellen mit dem SPNV
- Lange Fahrzeiten z.B. aufgrund von Halt an jeder Haltestelle oder ÖPNV, der ebenfalls im Stau steht.
- Hohe Auslastung bzw. Überlastung von Bussen und Bahnen
- Zu verbessernde Koordination von Schüler- und Schichtverkehren mit ÖPNV-Taktung
- Nicht optimale/fehlende Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern



- Informationsdefizite hinsichtlich Verbindungen, Verspätungen und Anschlussmöglichkeiten
- Fehlende Verbindungen ins Elsass
- Optimierung der Anbindung an Flughäfen

## 5.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Aus den Herausforderungen wurden folgende Verbesserungspotenziale identifiziert, die von der Arbeitsgruppe „ÖPNV“ weiter verfolgt und ergänzt werden sollen, um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern:

- Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigung (z.B. Busspuren, gekoppelte LSA)
- Regiobuslinienkonzept im Landkreis Rastatt mit Berücksichtigung der regionalen Verflechtungen (z.B. in Elsass)
- MobiPAMINA Projekt (u. A. Bahnverbindung Karlsruhe – Rastatt – Hagenau – Saarbrücken inkl. Reaktivierung des Abschnittes Rastatt-Hagenau)
- Umsetzung der grenzüberschreitenden SPNV-Ausschreibung „Südwest/Grand Est“ mit der Région Grand Est und den betreffenden deutschen Aufgabenträger mit perspektivischer Einbindung des Abschnittes Rastatt – Hagenau nach Umsetzung Reaktivierung
- Berücksichtigung Nachfrageentwicklung im Zusammenhang mit dem SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg
- Einsatz von Direktverbindungen im Berufsverkehr (z.B. zwischen Bahnhof und Innenstadt oder zwischen Bahnhof und Industriegebieten)
- Projektbezogene Analyse und Optimierung von Fahrplänen / Taktungen
- Prüfung zusätzlicher ICE-/IC-Halte
- Kapazitätserhöhung durch Schaffung zusätzlicher Linien oder Einsatz zusätzlicher Wagen
- Einrichtung S-Bahnhaltestelle Niederbühl, Bietigheim, Ottersweier, Bühl-Bußmatten
- Haltestellen auf Werksgeländen
- Realisierung viertes Gleis Karlsruhe - Durmersheim
- Erneute Prüfung einer Schienenanbindung Baden Airpark unter Berücksichtigung der Anbindung von möglichst großen Bevölkerungsanteilen an das S-Bahn Netz
- Bereitstellung von Echtzeit-Informationen für Nutzerinnen und Nutzern über Smartphone und stationären Fahrgastinformationssysteme
- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (vgl. Kapitel 10)





## 6. Güterverkehre

Der LKW Transport bildet das logistische Rückgrat der täglichen Versorgung von Bevölkerung und Industrie aller Art. Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport in Zukunft noch weiter steigen wird. Selbst wenn der Kraftakt gelingt, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, so obliegt die Verteilung der Güter innerhalb des Nahbereichs weiterhin dem LKW. Daher gilt es den LKW Verkehr zu strukturieren, organisieren und, wo möglich, mit Werksgleisen zu reduzieren. Ein besonderes Augenmerk muss auch auf den Erhalt und Ausbau des Schienengüterverkehrs der ersten und letzten Meile gelegt werden.

### 6.1. Herausforderungen

- Fehlende LKW-Stellplätze
- Zunahme Online-Shopping führt zu weiterem Güter- und Lieferverkehr
- Zunahme Distributionsverkehre in der Region
- Erwartete Entwicklung LKW-Verkehre unklar (insbesondere Verhältnis PKW/LKW)
- Weitere Verlagerung Lager- und Verkaufsflächen auf die Straße
- Fehlende Verkehrssteuerung für den Güterverkehr
- Güterverkehr auf der Schiene stößt an Kapazitätsprobleme und fehlende Flexibilität/Zuverlässigkeit mindert Attraktivität

### 6.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

- Erarbeitung einer Potentialanalyse zur Reaktivierung von Werksgleisen
- Realisierung des Bahnanschluss Presswerk Kuppenheim
- Zweigleisiger Ausbau der Murgtalbahn zwischen Rastatt und Kuppenheim
- Nachhaltige Reduzierung des motorisierten Lieferverkehrs auf der sog. letzten Meile (vgl Projekt „Efeu Campus“)
- Elektrifizierung des Güterverkehrs auf der Straße
- Stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt für den Gütertransport
- Prüfung von weiteren Lkw-Stellplatzmöglichkeiten (z.B. Autohof)

## 7. Betriebliches Mobilitätsmanagement nutzen



Die ansässigen Firmen konnten in den letzten Jahren sowohl das Produktions- bzw. Handelsvolumen als auch die Beschäftigtenzahl ausbauen und tragen damit zum starken Wirtschaftswachstum des Wirtschaftsraums Rastatt bei. Dabei legen die am Mobilitätspakt beteiligten Firmen großen Wert auf ein betriebliches Mobilitätsmanagement und nehmen in diesem Bereich in der Region eine wichtige Rolle ein. Grundsätzlich ist es jedoch das Ziel eine möglichst große Zahl von Unternehmen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu gewinnen, was durch die formelle Beteiligung der Wirtschaftsregion Mittelbaden und der TechnologieRegion Karlsruhe bekräftigt wird.

## 7.1. Herausforderungen

Herausforderungen bestehen in den Bereichen von

- Geringer Besetzungsgrad in Mitarbeiterfahrzeugen
- ÖPNV-Nutzung wird häufig als nicht attraktiv genug angesehen
- Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs durch Maßnahmen wie kostenfreie Parkplätze oder Dienstautos zulasten des ÖPNV
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im Elsass wohnender Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Geringe ÖPNV-Nutzungsquote trotz zum Teil optimaler ÖPNV-Erschließung
- Geringe Attraktivität der Radnutzung durch fehlende / schlecht ausgebaute Anbindungen, Stellplätze und Arbeitgeberangebote (z.B. Jobrad)
- Unzureichende Flexibilisierung hinsichtlich Arbeitszeiten und Arbeitsort der Mitarbeiter um die verkehrlichen Spitzenzeiten zu entlasten

## 7.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Neben firmeneigenen Lösungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement können auch Maßnahmen im Bereich des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements zielführend sein. Der firmenübergreifende Austausch sowie die Abstimmung mit den Kommunen und den zuständigen Verkehrsträgern sind hier unverzichtbar.

Voraussetzung für ein effektives betriebliches Mobilitätsmanagement ist eine systematische und fundierte Analyse der jeweiligen Standortbedingungen der beteiligten Akteure. Hierzu gehören bspw. Mitarbeiterbefragungen, Wohn-Standort-Analysen, Fuhrparkanalysen etc. Diese systematische Bestandsaufnahme bildet die Grundlage für die Entwicklung und



Festlegung von Maßnahmen. Verbesserungspotentiale werden u.a. von folgenden Maßnahmen erwartet:

- Förderung von Fahrgemeinschaften (bspw. über Mitfahrer-App)
- Ausweitung und Optimierung des Jobtickets oder sonstiger begünstigender Angebote und Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung
- Erhöhung der Radnutzung durch z. B. die Errichtung von sicheren Abstellanlagen, Schließfächern, Umkleiden und Duschen, die Schaffung von Leasingangeboten, innerbetrieblichen Radwegen, die Zulassung privater Räder auf dem Dienstgelände, die Möglichkeit des Aufladens von E-Bike-Akkus am Arbeitsplatz, die Einrichtung von Ladestationen oder Bike-Sharing-Stationen
- Aktive Bewerbung von Maßnahmen firmenintern und im Gesamttraum, d. h. laufende Kommunikation gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (betriebliches Mobilitätsmanagement muss „gelebt“ werden)
- Aktives Parkraummanagement mit Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen (bspw. Fahrgemeinschaften, Elektrofahrzeuge), Parkraumbewirtschaftung
- Flexible Arbeitszeit- und Arbeitsplatzgestaltung (mobiles Arbeiten, Standortanalyse der Mitarbeiter hinsichtlich Entfernung Wohnort/Unternehmen).
- Kooperation von Unternehmen hinsichtlich der Schaffung einer Verkehrsverbindung (z.B. öffentlich oder privat betriebenes Shuttle als Direktverbindung verbunden mit der Einrichtung von Sammelplätzen)
- Schaffung eines aktiven Mobilitätsmanagements der Firmen in der Region mit Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Firmen können z.B. im Zuge der Initiative RadKULTUR BW Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg erhalten.
- Aufbau Forum Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Einführung eines Verkehrstischs Mobilität für Unternehmen auf Ebene der Wirtschaftsregion Mittelbaden

## 8. Rad- und Fußverkehre ausbauen

Etwa die Hälfte der Pkw-Fahrten in deutschen Städten ist kürzer als 5 km und liegt damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad sogar das schnellste Verkehrsmittel ist. Schätzungen zeigen, dass sich bis zu 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern lassen. Die bessere Erschließung dieses Potenzials zur Entlastung der Umwelt und der Menschen in der Stadt ist eine wichtige Aufgabe. Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind leise,



verbrauchen keine fossile Energie, belasten die Umwelt nicht mit Schadstoffen und benötigen nur wenig Raum. Es sind daher die umwelt- und stadtverträglichsten sowie gesundheitsförderndsten Fortbewegungsformen.

Radschnellverbindungen (RSV) sind neue überörtliche Netzelemente für den Alltagsverkehr – insbesondere Berufs- und Ausbildungswege – in Verdichtungsräumen. Sie bieten eine attraktive Möglichkeit, auch längere Strecken zügig und sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen. Radschnellverbindungen werden im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen dort eingesetzt, wo ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen.

### 8.1. Herausforderungen

- Plötzlich endende Radwege, mangelnde Durchgängigkeit des Radnetzes, Gefahrenstellen und teilweise schlechter Zustand
- Fehlendes Radwegekonzept der Stadt Rastatt
- Überarbeitungsbedürftiges Radwegekonzept des Landkreis Rastatt
- Fehlende Bevorrechtigung
- Fußwege teilweise nicht seniorengerecht / barrierefrei
- Fehlende Trennung von Fuß- und Radverkehrsflächen
- Insbesondere in verdichteten Räumen hohe Flächenkonkurrenz (Gehweg, Radweg, Grünflächen, Stellplätze, Verkehrsfläche)
- Technologischer Fortschritt ermöglicht neue Fortbewegungsmittel (e-Bike, e-Scooter) mit höheren Geschwindigkeiten, die ebenfalls ausreichend Fläche benötigen

### 8.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

Das Land und der „Wirtschaftsraum Rastatt“ setzen einen besonderen Fokus auf das Thema Radmobilität und möchten in Zukunft die Attraktivität dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels wesentlich steigern und den Radverkehrsanteil am Modal Split signifikant erhöhen. Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Partner künftig, noch stärker zusammenzuarbeiten.

Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sind beispielsweise:

- Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes Stadt Rastatt und Abstimmung mit Kreiskonzept und RadNetzBW sowie Definition und Umsetzung eines Maßnahmenpaketes



- Shared Space
- Rhein-querende deutsch-französische Radwege
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Fußgängern und Radfahrern
- Barrierefreie Umgestaltung von Fußwegen
- Trennung von Fuß- und Radverkehrsflächen
- Berücksichtigung der Anforderungen des Radverkehrs bei der Konzeption der Mobilitätsstationen und Mobilitätszentralen
- Realisierung der Radschnellwegeverbindung Karlsruhe-Durmersheim-Rastatt und Rastatt-Baden-Baden-Bühl
- Berücksichtigung von neuen Fortbewegungsmitteln bei den Planungen

## 9. Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) zählt zu den Hauptverursachern von Schadstoffbelastung und Treibhausgasemissionen in Deutschland. Auch ist er hauptverantwortlich für Lärmbelastungen in Wohngebieten. Gleichwohl wird auch künftig der MIV eine wichtige Rolle spielen und insbesondere im ländlichen Raum das vorherrschende Fortbewegungsmittel bleiben. Zudem bleibt es abzuwarten, welche Auswirkungen alternative Antriebsarten und autonomes Fahren auf die Akzeptanz und Nutzungsintensität des MIV haben.

Neben der Verminderung des MIV durch andere attraktive Verkehrsträger ist es daher auch künftig ein wichtiges Ziel die Straßenverkehrsinfrastruktur vorrangig zu erhalten und dort, wo erforderlich, bedarfsgerecht auszubauen.

### 9.1. Herausforderungen

- Insbesondere in prosperierenden Regionen und auf Hauptverkehrsachsen hohe Belastung durch den MIV
- Lange Umsetzungsdauer für große Verkehrsinfrastrukturprojekte
- Teilweise ungünstige Taktung von Bauprojekten im Straßenraum führt zu zusätzlichen Problemen/Engstellen



## 9.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

- Optimierung und Abstimmung von Bauprojekten - auch von unterschiedlichen Baulastträgern – oder von Dritten
- Ausbau von Fernstraßenanschlüssen
- Bedarfsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen
- Dynamisch gesteuerte Fahrstreifen innerorts in Form von Bevorrechtigungen aber auch Einfahrtsverboten
- Realisierung des planfreien Ausbaus des Knotenpunktes A 5/B 462 AS Rastatt Nord
- Bau der Querspange (L 78b) zwischen der B3 im Osten und der L75 im Süden
- Vermeidung von Stadtverkehr auf der B3 und Optimierung der Westumfahrung Rastatt
- Umsetzung der „B3 neu“ (Lückenschluss bei Kuppenheim und Sinzheim)
- Anwendung von Smarter Road-Konzepten (z.B. B 462) für künftige Bedarfe

## 10. Verkehrsträger besser vernetzen - Intermodalität

Ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen kann durch eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger erschlossen werden. Für viele Wegebeziehungen sind ÖPNV, Fahrrad, CarSharing und Mitfahrgelegenheiten für sich alleine nicht hinreichend attraktiv. Durch den Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und Verbesserung der Information zu Mobilitätsalternativen erhöht sich sowohl die Anzahl als auch die Attraktivität der Alternativen zum eigenen Auto.

Bei „regiomove“, einem EU-geförderten Leuchtturmprojekt des KVV und der TechnologieRegion Karlsruhe, wird genau dieser Ansatz einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger verfolgt. Entsprechend wird regiomove eingebunden und hierauf aufgebaut.

### 10.1. Herausforderungen

- Überdachte und vandalismus- und diebstahlgeschützte Fahrradstellplätze fehlen
- Fehlendes Angebot an konsistenten intermodalen Angeboten
- Technologische Möglichkeiten der Vernetzung werden noch nicht ausgeschöpft
- Fehlende Flächen für intermodale Angebote an wichtigen Knotenpunkte (z.B. Bahnhöfe)



- Etablierung von „on-demand-Verkehren“ ist bisher kaum erfolgt
- Konkurrenz zwischen privaten und öffentlichen Anbietern und fehlende Standards
- Autonomes Fahren kann „Game Changer“ in Bezug auf das Mobilitätsverhalten sein
- Selbst die „Letzte Meile“ wird aktuell noch häufig durch den MIV zurückgelegt

## 10.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

- Bedarfsorientierte Angebote in „Randzeiten“ schaffen
- Einrichtung und Ausweitung von Mitfahrerparkplätzen
- Schaffung von Abstellmöglichkeiten (P+M, B+R, etc.) insbesondere wetter-, vandalismus- und diebstahlgeschützter Fahrradstellplätze
- Schaffung von Regiomove Ports als Mobilitätsstationen zur intermodalen Verknüpfung sowie die Ausweitung auf Nachbarregionen (Elsass)
- Schaffung eines Pendlerparkplatzes für elsässische Pendler
- Einsatz und Marktdurchdringung von standardisierten und benutzerfreundlichen Apps zum Informationsabruf und Buchung von intermodalen Angeboten
- Mobilitätsportal TRK
- On-Demand-Shuttles der Firmen öffentlich zugänglich machen
- Möglichkeiten zum Verkehrsträgerwechsel (KVVnextbike, Carsharing) erleichtern

## 11. Individuelles Mobilitätsverhalten

Etwa 75% der Verkehrsleistung (Pers.-Km) entfallen auf den MIV. Im Durchschnitt (über die Gesamtbevölkerung) beträgt die MIV-Mobilität ca. 2 Fahrten je Person und Tag. Die Mobilität an sich steigt dabei nicht, denn eine gesamtheitliche Betrachtung des Systems zeigt, dass Autofahrten aus ehemaligen Fußwegen, Wegen mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr stammen. Das einzige, das zugenommen hat, ist der Autoverkehr. Die Gesamtzahl der Wege und die dafür aufgewendete Zeit ist über die Jahre konstant geblieben, es findet nur eine Verkehrsverlagerung statt. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Die Organisation der Anfangs- und Endpunkte der Wege – der Parkplatz am Anfang und Ende der Wegekette motiviert zum Autofahren. Hinzu kommt: immer mehr Personen verfügen über einen eigenen PKW, auch weil es sich jeder leisten kann/will. Im ländlichen Raum gibt es darüber hinaus oft keine attraktive Alternative zum eigenen Pkw.

In den letzten Jahren ist jedoch eine Veränderung des Mobilitätsbewusstseins und – verhaltens festzustellen – ausgehend insbesondere von den großen Ballungszentren.



Feinstaubbelastung, Staus oder die Lärmproblematik führen zunehmend zu einer kritischen Auseinandersetzung mit dem MIV und eigenen Mobilitätsverhalten. Mit der zunehmend intensiv geführten Diskussion um den Klimawandel ist eine sich verstärkende Dynamik dieser Debatte zu erwarten. Entsprechend wichtig ist es, die Bevölkerung beim Mobilitätspakt mitzunehmen und aktiv zu beteiligen. Denn letztendlich bedürfen Maßnahmen zur Reduzierung des MIV und zur Stärkung alternativer Verkehrsträger der Akzeptanz aus der Bevölkerung verbunden mit dem Ziel eines geänderten Mobilitätsverhaltens.

### 11.1. Herausforderungen

- Änderung des Mobilitätsverhaltens ist ein langwieriger Prozess
- Alltagstaugliche Mobilitätsformen
- Akzeptanz aus der Bevölkerung muss gewährleistet sein

### 11.2. Lösungsansätze und Arbeitsprogramm

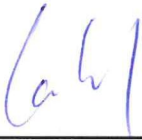
- Einrichtung eines Beteiligungsportals
- Kampagne zu Mobilitätsfragen (z.B. Neue Mobilität, mobiler Erlebnisraum)
- Durchführung von Beteiligungswerkstätten / Bürgerforen
- Umsetzung des Leitbilds der Stadt/Gemeinde der „kurzen Wege“
- Mobilitätskampagne für Neubürger, Wirtschaft und Unternehmen







## 12. Unterzeichnung der Partner

Rastatt, den 22.01.2020

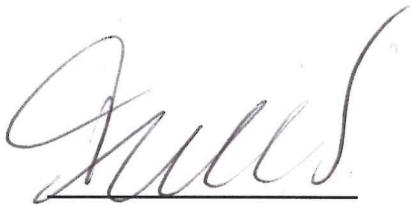


Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg

Stadt Rastatt


Landkreis Rastatt



Regierungspräsidium  
Karlsruhe



Regionalverband  
Mittlerer Oberrhein



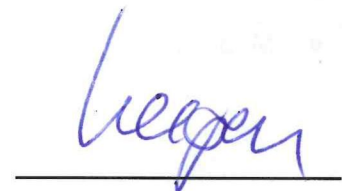
Wirtschaftsregion  
Mittelbaden



TechnologieRegion  
Karlsruhe GmbH



Karlsruher  
Verkehrsverbund



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg  
GmbH



Mercedes-Benz AG



Getinge Holding BV & Co  
KG



Siemens AG

