

# Gemeindeentwicklungskonzept Teningen 2030

## Kapitel: Mobilität

### 1. Mobilität

#### 1.1. Vision, Ziele, Methodik

Der Verkehr in Teningen ist im Jahr 2030 flexibel und nachhaltig organisiert. Fahrrad und ÖPNV sind die primären Verkehrsmittel für die Teningener Bürger. Durch den konsequenten Umstieg auf Elektromobilität ist der verbliebene verringerte motorisierte Individualverkehr nachhaltig und leiser.

Das Angebot für Rad, ÖPNV und Sharing Angebote ist so attraktiv, dass die Haushalte in Teningen über durchschnittlich weniger als ein Auto verfügen. Diese Senkung der Autozahlen hat dazu geführt, dass Parkraum in Teningen kein Problem ist. Vielmehr ist es gelungen alten, bestehenden Parkraum umzunutzen und Flächen zu entsiegeln. Durch diese Wende in der Verkehrsgestaltung hat sich auch das Zentrum von Teningen zu einem belebten und beliebten Treffpunkt entwickelt.

Dies ist die Vision der Teningener Bürger aus der Bürgerbeteiligung vom 01. Februar 2020.

Aus dieser Vision lassen sich vier konkrete Ziele ableiten:

1. Die Verkehrs- sowie Emissions- und Lärmbelastung der Durchfahrtsstraßen wird spürbar reduziert.
2. Berufspendler nutzen vorwiegend multimodale (öffentliche) Verkehrsmittel mit alternativen Antrieben.
3. Der Verkehr zwischen den Ortsteilen findet vermehrt mittels Fahrrad und ÖPNV statt.
4. Die Anzahl der Autos pro Haushalt verringert sich in Teningen auf weniger als eins. (Stand 2017 = 1,35)

Um diese Ziele zu erreichen und die oben dargestellte Vision Wirklichkeit werden zu lassen werden im Folgenden für die fünf Handlungsfelder **Shared Mobility / Car Sharing**, **E-Mobilität**, **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**, **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)** und **Fuß- und Radverkehr** betrachtet. Zum einen wird jeweils der Status Quo in einer Bestandsaufnahme beschrieben. Zum anderen werden die jeweils für das Handlungsfeld identifizierten Maßnahmen definiert.

Anhand der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen werden abschließend vier Leitprojekte definiert.

#### 1.2. Leitprojekte

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität konnten vier Leitprojekte identifiziert werden.

##### 1.2.1 Mobilitäts-HUBs

Mobilitäts-HUBs bündeln alle multimodalen Verkehrsangebote für die Bewohner von Teningen. An strategisch günstigen Orten wie beispielsweise den Bahnhöfen werden Möglichkeiten geschaffen die für die

verschiedenen Bedarfe idealen Verkehrsmittel zu wechseln. Ein Mobilitätshub verfügt beispielsweise über:

- Die Möglichkeit Fahrräder und Pedelecs sicher und trocken abzustellen,
- Auf Fahrzeuge von Sharing Anbietern umzusteigen,
- Elektrofahrzeuge zu laden,
- Gut getaktet in den ÖPNV umzusteigen.

#### **Warum wird das Projekt als Leitprojekt gesehen?**

Die Mobilitätsstruktur in Teningen ist stark von Berufspendlern geprägt. In Teningen besteht grundsätzlich die Chance im Bereich der Berufspendler Maßnahmen mit Vorbildcharakter zu etablieren. Der Aufbau von Mobilitätshubs wird die Verkehrsinfrastruktur von Teningen grundlegend verändern.

#### **Welchem/n Entwicklungsziel/en kann das Leitprojekt zugeordnet werden?**

Das Leitprojekt Mobilitäts-HUBs kann allen zentralen Zielen zugeordnet werden. Die Mobilitätshubs sind damit der essenzielle Schlüssel zu einer nachhaltigen Mobilitätsveränderung in Teningen.

#### **Welche Maßnahmen sind Teil des Projekts oder können als Querschnittsmaßnahme innerhalb des Projekts realisiert werden?**

- Ausbau des Car Sharings auf mindestens ein voll verfügbares Fahrzeug
- Erhöhung der Anzahl an Elektrofahrzeugen in der Gemeinde
- Umgestaltung des Bahnhofs Köndringen
- Verlängerung des Radschnellweges Emmendingen <-> Freiburg nach Teningen
- Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen

### **1.2.2 Radschnellweg**

#### **Warum wird das Projekt als Leitprojekt gesehen?**

Der Anschluss an den vom Land Baden-Württemberg geplanten Radschnellweg zwischen Emmendingen und Freiburg ist essenziell, um die zukünftige Mobilitätsverschiebung hin zu einem vermehrten Einsatz von Fahrrädern und E-Bikes zu erreichen.

#### **Welchem/n Entwicklungsziel/en kann das Leitprojekt zugeordnet werden?**

Das Projekt Radschnellweg zählt auf die Ziele 1,2 und 4 ein. In begrenztem Maße kann das Projekt auch Ziel 3 zugeordnet werden.

#### **Welche Maßnahmen sind Teil des Projekts oder können als Querschnittsmaßnahme innerhalb des Projekts realisiert werden?**

- Neuer Taktfahrplan für den Busverkehr
- Anpassung des ÖPNV Tarifsystems
- Verlängerung des Radschnellweges Emmendingen <-> Freiburg nach Teningen
- Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen
- Kennzeichnung von Fahrrad Schutzstreifen

### 1.2.3 Verkehrsberuhigung Innenstadt

#### Warum wird das Projekt als Leitprojekt gesehen?

Der MIV im Innenstadtbereich von Teningen beeinträchtigt die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Stadt massiv. Ohne eine (Teil) Beruhigung der Innenstadt wird sich das öffentliche Leben weiter auf andere Orte verschieben. Eine weitere Verödung des Innenstadtbereichs wäre die Folge.

#### Welchem/n Entwicklungsziel/en kann das Leitprojekt zugeordnet werden?

Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt kann Ziel Nr. 1 zugeordnet werden. Darüber hinaus ist eine Revitalisierung der Teningen Innenstadt eng an den Verkehrsfluss gekoppelt.

#### Welche Maßnahmen sind Teil des Projekts oder können als Querschnittsmaßnahme innerhalb des Projekts realisiert werden?

- Erarbeitung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Kennzeichnung von geeigneten Parkflächen und Physische Einschränkung des Gehwegparken
- Installation eines Verkehrsmanagement Systems zur Regelung des Durchgangverkehrs
- Neuer Taktfahrplan für den Busverkehr
- Kennzeichnung von Fahrrad Schutzstreifen

### 1.2.4 Verbesserung des ÖPNV

#### Warum wird das Projekt als Leitprojekt gesehen?

Dem ÖPNV kommt in der zukünftigen Teningen Verkehrsgestaltung eine noch tragendere Rolle zu. Um die Pendelzeiten in Richtung Freiburg zu optimieren müssen Takte und Anschluss Fähigkeiten verbessert werden.

Für den Verkehr zwischen den einzelnen Ortsteilen von Teningen können Verbesserungen ebenfalls zu einer erhöhten Akzeptanz und damit zu einer vermehrten Nutzung führen.

#### Welchem/n Entwicklungsziel/en kann das Leitprojekt zugeordnet werden?

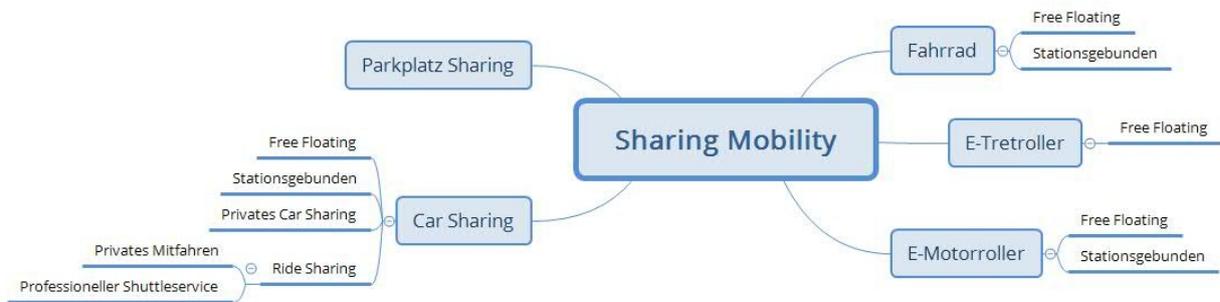
Die Verbesserung des ÖPNV kann allen zentralen Zielen zugeordnet werden.

#### Welche Maßnahmen sind Teil des Projekts oder können als Querschnittsmaßnahme innerhalb des Projekts realisiert werden?

- Umgestaltung des Bahnhofs Köndringen
- Barrierefreiheit an allen Haltestellen
- Anpassung des ÖPNV Tarifsystems
- Neuer Taktfahrplan für den Busverkehr
- Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen

## 2. Shared Mobility / Car Sharing

Shared Mobility hat eine Vielzahl von Ausprägungen. Diese reichen von der rein „privat“ organisierten gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen hin zu professionell betriebenen Mobilitätsflotten die spontan und individuell genutzt werden können.



### 2.1. Bestandsaufnahme

Die Möglichkeiten Fahrzeuge kurzfristig zu nutzen ist in Teningen derzeit praktisch nicht gegeben. Einzige Ausnahme ist ein Elektro-Auto welches über den Anbieter my-e Car gebucht werden kann. Da eine Nutzung unter der Woche nur von 18:00 bis 6:00 Uhr und am Wochenende möglich ist, sind die Nutzungszahlen bislang sehr niedrig. Die Kosten werden von vielen Bürgern als zu hoch angesehen.

Die Information über die Nutzungsmöglichkeit des Car Sharing-Angebots ist bislang noch nicht allgemein in der Kommune bekannt. Auch die Funktionsweise eines Sharing-Angebots ist erklärungsbedürftig.

Auch ein Leihsystem für Fahrräder oder E-Fahrräder ist in Teningen nicht verfügbar.

Aufgrund seiner Struktur bestehen in Teningen gute Voraussetzungen eine Sharing Infrastruktur aufzubauen. Durch die Anbindung über drei Bahnhöfe besteht die Chance die „letzte Meile“ über geteilte Mobilität abzuwickeln.

### 2.2. Maßnahmen

#### 2.2.1 Verbesserung der Information zu bestehenden Möglichkeiten des bestehenden Car Sharings

##### Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:

Die Möglichkeit in Teningen auf Car Sharing zugreifen zu können ist vielen Bürgern noch nicht bekannt. Diejenigen die davon Kenntnis haben kennen größtenteils die spezifischen Konditionen nicht. Um die Nutzung des Car Sharings zu erhöhen

##### Umsetzung der Maßnahme:

Die Kommune prüft den weiteren Ausbau des bestehenden Car Sharings um mindestens ein Fahrzeug. Dieses soll im 24/7 Modus verfügbar sein. Die Bereitstellung kann als Test auf drei Jahre befristet werden. Um nach den drei Jahren über einen weiteren Ausbau oder die Einstellung entscheiden zu können sollen im Vorfeld realistische Zielgrößen definiert werden. Diese sind zu festgelegten Intervallen mit den tatsächlichen Nutzungszahlen abzugleichen.

Die testweise Einführung muss durch intensive und anhaltende kommunikative Maßnahmen flankiert werden.

**Umsetzungszeitraum:**

2020-2023

**Akteure:**

- Verwaltung Teningen
- Car Sharing-Anbieter (my-e-car)

### **2.2.2 Ausbau des Car Sharings auf mindestens ein voll verfügbares Fahrzeug**

**Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Um den Bürgerinnen und Bürgern von Teningen die Möglichkeit zu bieten sich mit dem Konzept des Car Sharings vertraut zu machen, reicht das bestehende Angebot nicht aus. Car Sharing wird erst dann akzeptiert, wenn der zusätzliche Organisationsaufwand so gering wie möglich ist. Die bedeutet, dass insbesondere die Verlässlichkeit auch recht kurzfristig noch ein Auto zur Verfügung zu haben hoch ist. Um Haushalte dazu zu bewegen komplett auf private Autos zu verzichten ist ein sehr engmaschiges Netz mit Fahrzeugen notwendig. Dieser Ansatz ist für Teningen im ersten Schritt nicht zielführend. Mit einer kleinen Flotte kann jedoch erreicht werden, dass Zweit- und Drittwagen nicht angeschafft werden. Damit kann Car Sharing auch in Teningen ein Mittel sein, um die Anzahl der angemeldeten PKW zu senken.

**Umsetzung der Maßnahme:**

Die Kommune prüft den weiteren Ausbau des bestehenden Car Sharings um mindestens ein Fahrzeug. Dieses soll im 24/7 Modus verfügbar sein. Die Bereitstellung kann als Test auf drei Jahre befristet werden. Um nach den drei Jahren über einen weiteren Ausbau oder die Einstellung entscheiden zu können sollen im Vorfeld realistische Zielgrößen definiert werden. Diese sind zu festgelegten Intervallen mit den tatsächlichen Nutzungszahlen abzugleichen.

Die testweise Einführung muss durch intensive und anhaltende kommunikative Maßnahmen flankiert werden.

**Umsetzungszeitraum:**

2021-2023

**Akteure:**

- Verwaltung Teningen
- Car Sharing-Anbieter (my-e-car)

## **3. E-Mobilität: Möglichkeiten, Ladeinfrastruktur und Standorte**

### **3.1. Bestandsaufnahme**

Die Gemeinde Teningen ist sich ihrer Vorbildfunktion und ihrer Verantwortung für die Bürgerinnen und Bürger sowie für künftige Generationen und damit für die Umwelt bewusst. Das Thema Umweltschutz nimmt daher einen hohen Stellenwert ein und wird als zentrale kommunale Aufgabe angenommen. Aus diesem Grund spielt auch das Thema Elektromobilität in der Gemeinde Teningen eine große Rolle.

Bisher hat die Gemeinde Teningen im Bereich Mobilität der Verwaltung drei E-Dienstfahrräder und zwei normale Dienstfahrräder beschafft. Zudem wurden Fahrradständer an den Verwaltungsstandorten aufgebaut. Daneben verfügt die Gemeinde bereits über vier Elektroautos. Am Rathaus Teningen wurde eine Ladesäule errichtet. Einer der zwei Ladepunkte kann öffentlich genutzt werden. Der zweite Ladepunkt ist für das elektrische Carsharing-Fahrzeug reserviert, welches in der Gemeinde Teningen teilöffentlich angeboten wird. Während der Öffnungszeiten steht das Carsharing-Auto der Gemeinde als Dienstfahrzeug zur Verfügung. Am Wochenende und werktags nach 18 Uhr kann es von den Bürgerinnen und Bürgern gebucht werden. Um die Elektromobilität weiter voranzubringen, ist darüber hinaus eine weitere Umstellung der Flotte sowie der Arbeitsgeräte auf alternative Antriebe geplant.

Große Bedenken haben die Bürgerinnen und Bürger bei der Herstellung und Entsorgung der Akkus für Elektrofahrzeuge und sehen darin starke Verbesserungspotenziale. Auch die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und der benötigte Netzausbau muss beschleunigt und verbessert werden. Vorschriften, hohe Kosten, langen Ladezeiten, das Zuparken der Ladesäulen durch Verbrennerfahrzeuge sowie eine nicht ausreichende Aufklärung ("Informationsdefizit") hemmen laut Meinung der Bürgerinnen und Bürger das Voranbringen der Elektromobilität.

Die Bürgerinnen und Bürger sehen die Stärke der Elektromobilität vor allem in der Reduktion der Emissionen vor Ort. Elektrofahrzeuge sind lokal emissionsfrei und zudem leiser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Darüber hinaus spricht der hohe Wirkungsgrad und die längere Lebensdauer (verglichen mit Brennstoffzellenfahrzeugen) laut Meinung der Bürgerinnen und Bürger für eine batterieelektrische Lösung.

Potenziale werden vor allem im Öffentlichen Personennahverkehr bei einer Umstellung auf elektrische Antriebe gesehen. Zudem sollte eine bessere Aufklärungsarbeit zum Thema Elektromobilität geleistet und Informationen zu Fördermöglichkeiten beispielweise im Gemeindeblatt oder auf der Gemeindef Webseite zur Verfügung gestellt werden. Neben dem Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Bikes wurden vermehrt Vorschläge geäußert, die Elektromobilität durch finanzielle Zuschüsse ("Übergangsfinanzierung") durch die Gemeinde voranzubringen. Vorgeschlagen wurden beispielweise Zuschüsse für Wallboxen und eine finanzielle Unterstützung der Arbeitgeber beim Aufbau von Ladeinfrastruktur.

## **3.2. Maßnahmen**

### **3.2.1 Informationsbereitstellung und Öffentlichkeitsarbeit zum Themenbereich Elektromobilität**

#### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Dem derzeit vorliegenden "Informationsdefizit" soll eine ausreichende Aufklärungsarbeit entgegenwirken. Bei der Informationsbereitstellung steht vor allem die Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund, welche ein entsprechendes Bewusstsein für das Thema Elektromobilität bewirken soll. Als Zielgruppe werden vor allem die Bürgerinnen und Bürger aber auch die Unternehmen vor Ort gesehen. Welche Art von Öffentlichkeitsarbeit gepflegt wird, ist letztendlich weniger wichtig als die Tatsache, dass überhaupt Aktivitäten in dieser Richtung unternommen werden. Generell kann festgehalten werden, dass jede Art der Öffentlichkeitsarbeit grundsätzlich als positiv einzustufen ist und eine Multiplikatorwirkung innehat. Wesentliche Aspekte hierbei sind zum einen die Kontinuität und zum anderen eine erkennbare Objektivität und Ehrlichkeit.

Mit einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit sollten die Ziele "publik machen", "Informationen verbreiten", "zum Mitmachen anregen" und "Beteiligungsmöglichkeiten aufzeigen" angestrebt werden.

### **Umsetzung der Maßnahme:**

Um die Öffentlichkeitsarbeit im Themenbereich Elektromobilität voranzutreiben, müssen zunächst die Verbreitungswege (z. B. Amtsblatt, Webseite) festgelegt und die Verantwortlichen benannt werden. Anschließend sind der Aufbau einer koordinierten Pressearbeit zum Themenbereich (Elektro-)Mobilität und die Sammlung der Themenvorschläge entscheidend, um eine entsprechende Mitteilungsreihe zu entwickeln oder den Aufbau eines themenorientierten Pressespiegels zu ermöglichen.

Die Kommune übernimmt zudem die Ansprache der ortsansässigen Unternehmen zur Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen (z. B. über Informationsschreiben). Inhalte könnten dabei zum einen die Motivation der Unternehmen zum Aufbau von eigener (privater) Ladeinfrastruktur für deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zur Umstellung des Firmen-Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge (Vorbildfunktion) sein. Auch Hinweise zu Fördermitteln (z. B. Kaufprämie) oder zu steuerlichen Vorteilen (z. B. 0,25% / 0,5%-Regel für Elektrodienstwagen) können dazu beitragen, die Attraktivität der Elektromobilität für Unternehmen zu steigern.

### **Umsetzungszeitraum:**

Kurzfristig (ab 2020)

### **Akteure:**

- Verwaltung
- Pressestelle
- Klimaschutzmanagement

## **3.2.2 Kooperationen im Themenbereich Elektromobilität**

### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Die Kommune fungiert als „Vermittler“ und „Motivator“ und unterstützt beispielsweise lokale Unternehmen sowie interessierte und engagierte Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen.

### **Umsetzung der Maßnahme:**

Die Gemeinde Teningen könnte eine Beratung und Unterstützung der Unternehmen im Themenbereich Elektromobilität anbieten (z. B. bei der Förderantragstellung). Das Ermöglichen von Testangeboten bringt nicht nur die Elektromobilität näher, sondern kann auch eine Akzeptanzsteigerung bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen bewirken. Die Etablierung eines Elektromobilitätsnetzwerks bzw. Unternehmensnetzwerks Elektromobilität trägt zudem zur Stärkung eines Erfahrungs- und Informationsaustausches bei.

### **Umsetzungszeitraum:**

Kurzfristig (ab 2020/2021)

### **Akteure:**

- Verwaltung
- Klimaschutzmanagement

- Personen mit besonderem Wissen zum Thema Elektromobilität als Ansprechpartner der Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen

### 3.2.3 Erhöhung der Anzahl an Elektrofahrzeugen in der Gemeinde

#### Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:

Diese Maßnahme richtet sich insbesondere an die Zielgruppe der Bürgerinnen und Bürger. Mit der Unterstützung durch die Kommunen sollen entsprechenden Handlungen durchgeführt werden, um die Elektromobilität innerhalb der Kommunen voranzutreiben. Eine Senkung der Verkehrsemissionen kann nur erfolgen, wenn eine entsprechende Anzahl an Fahrzeugen "stillgelegt" oder durch emissionsarme Antriebe ersetzt wird. Diese Umstellung kann beispielsweise durch die Bereitstellung öffentlichen Raums für Ladeinfrastruktur, der Schaffung von Privilegien und der Attraktivierung alternativer E-Mobilitätslösungen unterstützt werden.

Dabei sollte die Kommune immer darauf achten, selbst eine Vorreiterrolle einzunehmen und mit gutem Beispiel voranzugehen. Diese sendet positive Signale an die Bevölkerung.

#### Umsetzung der Maßnahme:

Um die Erhöhung der Anzahl an Elektrofahrzeugen zu erzielen, könnte die Gemeinde Teningen

1. die Errichtung von Ladesäulen für E-Autos als Signalwirkung an die Bürgerschaft vorantreiben.
2. die Errichtung von Ladesäulen und sicheren Abstellmöglichkeiten für Elektrofahräder unterstützen.
3. Privilegien für Elektrofahrzeuge ermöglichen, um eine Steigerung der Nutzerzahlen von Elektrofahrzeugen zu erreichen.
4. einen Fördertopf für Elektromobilitätslösungen bereitstellen (z. B. für private Wallboxen), um die Anschaffung zu fördern.
5. das bestehenden E-Carsharing-Angebots optimieren, um eine Reduktion des Kfz-Bestandes bzw. des MIV sowie eine Bewusstseins- und Akzeptanzsteigerung für die Potenziale der Elektromobilität zu erzielen.
6. ehrenamtlich getragener E-Mobilitätsangebote (z. B. E-Bürgerbus) initiieren.
7. die Umstellung des ÖPNV auf emissionsarme Antriebe vorantreiben.
8. den E-Radverkehr durch die Schaffung sicherer Verkehrsflächen steigern.
9. Elektromobilität verstärkt in Bebauungsplänen sowie bei Neubau und Sanierung berücksichtigen.
10. eine Vorbildfunktion einnehmen (z. B. Umstellung Gemeindefuhrpark), um die Akzeptanz zu steigern.

#### Umsetzungszeitraum:

kurz- bis mittelfristig ja nach Themenpunkt

#### Akteure:

- Verwaltung
- Bauamt/Verkehrsamt
- Klimaschutzmanagement
- Ladeinfrastruktur-Anbieter
- Carsharing-Anbieter (my-e-car)
- Landkreis / Verkehrsträger (ÖPNV)

## 4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### 4.1. Bestandsaufnahme

Der motorisierte Individualverkehr ist für Teningen einer der wichtigsten Aspekte im gesamten Kontext der Mobilität. Der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 3 ist prägend für das Ortsbild. Die Verkehrsbelastung hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. Prognosen gehen von ca. 26.000 Kfz/Tag im Jahr 2025 aus. Die B3 hatte 2018 in Emmendingen eine Belastung von rund 17.000 Kfz/Tag, wobei der SV-Anteil mit 500 Einheiten bei 3% liegt und damit eine starke Personenverkehrsbelastung zeigt. Dies gilt insbesondere für den Ortskern und den Kronenplatz. Durch die Anwendung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrolle) hat sich die Situation in Teilen etwas entspannt. Gleichzeitig ist jedoch zu beobachten, dass es vermehrt zu Durchgangsverkehr auf Straßen kommt, die nur für Anlieger freigegeben sind. Die engen Straßen mit teilweise nur einem Gehweg bleiben aber ein Problem. Ein spezielles Problem in Sachen Lärmbelästigung sind Motorräder am Wochenende in der wärmeren Jahreszeit. Dies betrifft insbesondere die Verbindung zwischen Köndringen und Malterdingen. Diese Strecke ist durch beschleunigende Fahrzeuge generell anfällig für Lärmemissionen.

Im Kontext des ruhenden MIV ist festzustellen, dass grundsätzlich eine hohe Anzahl an Parkmöglichkeiten vorhanden ist. Punktuell fehlen jedoch Möglichkeiten im Innenstadtbereich. Dies führt dazu, dass vermehrt Gehwege zum Parken genutzt werden und damit den bereits engen Raum für Fußgänger weiter einschränken.

### 4.2. Maßnahmen

#### 4.2.1 Erarbeitung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt

##### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Durch die Lärmemissionen durch beschleunigende Fahrzeuge und die zu hohe Belastung von Anliegerstraßen, ist die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen im Innenstadtbereich zwingend notwendig. Dabei ist die Anpassung der Durchfahrgeschwindigkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen besonders zu kontrollieren. Hierfür sind Geschwindigkeitskontrollanlagen denkbar. Die zu stark frequentierten Straßen in der Innenstadt, können durch bauliche Veränderungen im Straßenrandbereich optimiert werden. Das Einfügen von Buchten am Straßenrand, welche in den Straßenraum hineinragen, kann zu einer selbstbestimmten Verringerung der Durchfahrgeschwindigkeit führen, ohne eine Kontrolleinheit in diesen Bereich einzutakten. Eine detaillierte Planung für die Hotspots und die möglichen Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz ist notwendig, um eine ganzheitliche und langfristig passende Lösung zu finden.

##### **Umsetzung der Maßnahme:**

Der Leistungsumfang der Analyse von der Grundlagenermittlung bis hin zur Ausführungsplanung muss ausgeschrieben werden, um damit ein Verkehrsplanungsbüro zu beauftragen. Die Überwachung und Betreuung der Thematik müssen ebenfalls beauftragt werden. Durch ein regelmäßiges Monitoring der Verkehrssituation können die Maßnahmen evaluiert und für die Zukunft optimiert werden.

##### **Umsetzungszeitraum:**

2021-2025

##### **Akteure:**

- Verwaltung
- Verkehrsplanungsbüro
- Evtl. externes Monitoring

#### **4.2.2 Kennzeichnung von geeigneten Parkflächen und Physische Einschränkung des Gehwegparken**

##### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Das Parken auf Gehwegen und am Straßenrand behindert einerseits den fließenden Verkehr, andererseits werden Fußgänger und zum Teil auch Radfahrer massiv behindert. Aus diesem Grund muss das Zuparken von Straßen und Gehwegen reduziert werden. Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung zum 28.04.2020 erweitert den Spielraum der Kommunen und kann durch eine Erhöhung der Bußgelder einen positiven Effekt haben.

##### **Umsetzung der Maßnahme:**

Zur Identifizierung der relevanten Bereiche und zur Feststellung des Umfangs der Maßnahme muss eine lokale Begehung mit einem Verkehrsplanungsbüro durchgeführt werden. Daraufhin ist zu prüfen, welche Teile der novellierten StVO neue Maßgaben für die Kennzeichnung von Parkflächen und die physische (bauliche) Einschränkung des Gehwegparkens bieten. Nach der ausführlichen Bestandsaufnahme und der Maßnahmenidentifikation folgt die Planung dieser Maßnahmen. Die abschließende Umsetzung der Maßnahmen durch das Straßenverkehrsamt und /oder durch eine beauftragte Baufirma erfolgt daraufhin.

##### **Umsetzungszeitraum:**

2020-2021

##### **Akteure:**

- Verwaltung
- Verkehrsplanungsbüro
- Straßenverkehrsamt
- evtl. Baufirma

#### **4.2.3 Installation eines Verkehrsmanagement Systems zur Regelung des Durchgangsverkehrs**

##### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Der bisherige Verkehrsfluss wurde durch einzelne Maßnahmen im Straßenraum teilweise zielführend beschränkt, jedoch an anderer Stelle ungewollt verstärkt. Somit muss der Verkehrsfluss auf den dafür vorgesehenen und ausreichend ausgebauten Straßen gebündelt und abgeführt werden. Die hochfrequentierten Straßen, welche das Fahrzeugvolumen zu Spitzenzeiten nicht bewältigen können, werden neben dem stockenden Verkehrsfluss auch physisch stark überlastet. Dies führt zu beschleunigter Abnutzung der Oberfläche und schlussendlich zu erhöhten Instandsetzungskosten, sowie einer verringerten Nutzbarkeit im gesamten Verkehrsnetz.

Eine weitere Herausforderung ist die Beschränkung des Schleichverkehrs von Fahrzeugen, die von der Autobahn abfahren und anschließend die Landes- Kreis- und Gemeindestraßen von Teningen als reinen Durchfahrtsverkehr belasten.

In beiden Fällen kann ein Verkehrsmanagementsystem mit individuell steuerbaren Lichtsignalanlagen und Leuchttafeln helfen, den Verkehr zu leiten und optimiert zu bündeln. Dieses wird von Sensoren mit Daten versorgt, welche durch eine hinterlegte Logik den Verkehr situativ angepasst leiten.

#### **Umsetzung der Maßnahme:**

Die Ausschreibung der Leistungen, von der Verkehrsanalyse bis hin zur Errichtung von Lichtsignalanlagen und Leuchttafeln, sowie der Programmierung der Logik des Verkehrsmanagementsystems muss zuerst erfolgen. Die anschließende Verkehrsflussanalyse und Konzeption des Gesamtsystems bildet die Grundlage für die Installation der Verkehrstechnischen Anlagen. Zentraler Bestandteil der Maßnahme ist die regelmäßige Prüfung der Wirksamkeit des Systems. Bei weitergehender Überlastung der Straßen kann eine bauliche Veränderung Abhilfe verschaffen. Bei Missachtung der Anweisungen seitens der Verkehrsteilnehmer ist ein Kontrollsystem einzurichten.

#### **Umsetzungszeitraum:**

2021-2023

#### **Akteure:**

- Verwaltung
- Verkehrsmanagement Lösungsanbieter
- evtl. externer Installateur

## **5. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

### **5.1. Bestandsaufnahme**

Durch die bereits oben angesprochene disperse Siedlungsstruktur verfügt Teningen über zwei verschiedene Bahnhöfe und Anbindungen an das regionale Schienennetz. Insbesondere der Bahnhof in Köndringen ist jedoch in einem schlechten Zustand. Des Weiteren sind vergleichsweise viele Bushaltestellen über die Kommune verteilt. Neben den Regionalbussen des RVF (Regio Verkehrsverbund Freiburg) besteht zusätzlich ein City Bus, welcher die einzelnen Ortsteile miteinander verbindet. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden insbesondere die schlechte ÖPNV Anbindung nach 19:30 und am Wochenende kritisiert. Aber auch zu Hauptverkehrszeiten wird die Taktung als nicht ausreichend angesehen. Eine bessere Verzahnung zwischen der Taktung der Busverbindungen und den S-Bahn und Zugverbindungen ist wünschenswert.

### **5.2. Maßnahmen**

#### **5.2.1 Umgestaltung des Bahnhofs Köndringen**

##### **Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Der Bahnhof Köndringen ist derzeit in einem desolaten Zustand. Er erfüllt weder die Ansprüche die Berufspendler haben noch ist er für Menschen mit körperlichen Einschränkungen barrierefrei zu nutzen. Wenn Teningen seine Chancen im Bereich des Pendelverkehrs nutzen will (siehe Mobilitäts-HUBs) sind attraktive Bahnhöfe unverzichtbar. Zudem muss das Vertrauen in die Sicherheit der Personen und des Eigentums erhöht werden (Siehe 6.2.2).

##### **Umsetzung der Maßnahme:**

Als kurzfristige Maßnahmen wird der Bahnhof mit Kameratechnik ausgestattet, sowie diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Für beide Ausstattungen wird eine Untersuchung des Geländes benötigt, um passende Orte für die Kameratechnik, sowie für die Abstellmöglichkeiten festzulegen. Anschließend wird die Technik installiert und die Fläche ertüchtigt.

Mit einem erweiterten Zeithorizont wird als mittelfristige Maßnahme das gesamte Bahnhofsgelände barrierefrei umgestaltet. Dies ist zwingend notwendig, um allen Personen einen gleichwertigen Zugang zum ÖPNV zu gewähren. Hierfür werden alle Zugänge zu den relevanten Aufenthalts- und Transitbereichen mit Rampen ausgestattet, sowie Treppen mit redundanten Verkehrswegen ergänzt. Diese Maßnahmen sind größtenteils baulicher Art und bedürfen einer Planung und einer schrittweisen Umsetzung, um die Nutzung der Flächen durchgehend zu ermöglichen.

Der langfristige Horizont zeigt eine vollständige Umnutzung des Bahnhofsgebäudes. Hier ist ein Coworkingspace denkbar, welcher von einem Planungsbüro für eine optimale Flächenwirtschaftlichkeit und energetische Optimierung untersucht und geplant wird. Daraufhin wird der Rohbau, als auch der Innenausbau inklusive TGA angepasst. Nutzer für die Flächen werden im Prozess gesucht und deren Verträge geschlossen.

**Umsetzungszeitraum:**

2021-2025

**Akteure:**

- Verwaltung
- Bahnhofseigentümer
- Infrastrukturdienstleister
- Planungsbüro
- Bauunternehmen oder Generalunternehmer (GÜ / TÜ denkbar)
- Bahnbetreiber
- Nutzer

### 5.2.2 Barrierefreiheit an allen Haltestellen

**Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Für viele Haltestellen fehlt ein barrierefreier Zugang. Um die Mobilität mittels ÖPNV auch in einer alternativen Gesellschaft noch attraktiv zu halten sollten mittelfristig alle Haltestellen und Haltepunkte des ÖPNV entsprechend ausgestattet werden.

**Umsetzung der Maßnahme:**

Eine detaillierte Erhebung der Ausgangslage an allen Haltestellen im Bereich Teningen des Netzverbands ist die Grundlage für die weiteren Schritte bis zur Barrierefreiheit. Anhand der IST Situation wird eine Priorisierung der wichtigsten Haltestellen anhand eines definierten Bewertungsschemas vorgenommen. Dieses Schema wird nach gewichteten Kriterien für die verschiedenen Bereiche Teningens erarbeitet und einheitlich angewandt. Anschließend werden die Haltestellen nach ihrer Priorisierung und in einem sinnvollen Ablaufplan umgebaut, um die Verfügbarkeit des ÖPNV aufrecht zu erhalten.

**Umsetzungszeitraum:**

2021-2023

**Akteure:**

- Verwaltung
- Planungsbüro
- Bauunternehmen

### **5.2.3 Anpassung des ÖPNV Tarifsystems**

**Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Das Tarifsystem des ÖPNV wird von Bürgern als zu umständlich und zu teuer wahrgenommen. Während Preisanpassungen nicht im Bereich des Möglichen sind, lohnt es sich jedoch einen Blick auf die Tarifstruktur zu werfen. Ziel ist es die Nutzung des ÖPNV so attraktiv wie möglich zu machen.

**Umsetzung der Maßnahme:**

Die Kommune kann im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf die lokale Verkehrsgesellschaft einwirken und eine Vereinfachung der Tarifstruktur anregen.

**Umsetzungszeitraum:**

mittelfristig

**Akteure:**

- Verwaltung
- Verkehrsverbund

## 5.2.4 Neuer Taktfahrplan für den Busverkehr

### Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:

Um eine substantielle Veränderung des Modal-Splits hin zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV zu erreichen ist eine bessere Taktung des Busverkehrs mit S-Bahn und Regionalbahn vorteilhaft.

Diese verringert die Gesamtreisezeiten erheblich.

### Umsetzung der Maßnahme:

Um einen Taktfahrplan für den Busverkehr einführen zu können ist zu prüfen ob die derzeit bestellten Fahrzeuge ausreichend sind. Zudem müssen die gefahrenen Routen dahingehend optimiert werden, dass die gewählte Taktung auch sicher bedient werden kann. Eine Befragung der Bürger ist diesbezüglich eine Möglichkeit für ein allumfassendes und passendes Konzept für den Busverkehr. Dies beinhaltet gegebenenfalls auch bauliche Anpassungen.

### Umsetzungszeitraum:

2021-2022

### Akteure:

- Verwaltung
- Verkehrsverbund
- Bürger

## 6. Fuß- und Radverkehr

### 6.1. Bestandsaufnahme

Der Radverkehr hat in der Gemeinde Teningen aufgrund seiner verteilten Siedlungsstruktur enorm hohes Potential. Eine Verschiebung des Modal-Splits hin zum Rad ist hier vorwiegend aufgrund des verstärkten Aufkommens von E-Bikes und S-Pedelecs zu erwarten.

Insbesondere in den stark vom MIV frequentierten Bereichen bestehen punktuell Probleme bei der Wegführung für Fußgänger. So enden z.B. im Oberdorf Rad- und Gehwege plötzlich oder Fußgänger müssen die Straßenseite wechseln. Teilweise sind die Straßen so eng und haben nur einen Gehweg, dass Rettungsfahrzeuge nicht durchkommen.

Weitere als risikobehaftet eingeschätzte Punkte sind:

- Kreisverkehr beim EDEKA für Radfahrer
- Nimburg: Sporthalle hat keinen sicheren Überweg z.B. Zebrastreifen
- Querende Fahrradfahrende Edeka -> Brücke -> B3
- Tscheulinstraße und Elzstraße Einmündung gefährlich
- Kandelstraße Teningen -> durchgängiger Gehweg fehlt
- Beleuchtung der Geh- und Fahrradwege insbesondere Teningen-Emmendingen
- Überquerungshilfen fehlen in Heimbach

## 6.2. Maßnahmen

### 6.2.1 Verlängerung des Radschnellweges Emmendingen <-> Freiburg nach Teningen

#### Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:

Der Radschnellweg zwischen Freiburg und Emmendingen ist beschlossen und wird durch das Land Baden-Württemberg und den Bund direkt gefördert. Die Weiterführung von Emmendingen nach Teningen ist derzeit noch nicht konkret geplant. Grundsätzlich liegt für diese Trasse jedoch eine positive Einschätzung durch das Land vor. Um die Ziele bezüglich der Verkehrsentwicklung zu erreichen empfiehlt es sich eine entsprechende Anschluss Planung voranzutreiben.

#### Umsetzung der Maßnahme:

Durch die positive Einschätzung der Trasse muss im ersten Schritt eine Abstimmung mit dem Regierungspräsidium bezüglich der Förmlichkeiten erfolgen. Da bisher keine Trasse festgelegt ist, muss ein Gremium zur Trassenfindung einberufen werden. Die in diesem Gremium festgelegte Trasse muss bewilligt und anschließend geplant werden. Diese Planung wird von einem Verkehrsplanungsbüro übernommen und anschließend von einem Straßenbauunternehmen umgesetzt.

#### Umsetzungszeitraum:

langfristig

#### Akteure:

- Verwaltung
- Regierungspräsidium
- Planungsbüro
- Bauunternehmen
- Bürger

### 6.2.2 Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen

#### Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:

Um den Pendelverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu bewältigen und dabei die Modalität Fahrrad, im Besonderen für die letzte Meile einsetzen zu können, werden an den Bahnhöfen vermehrt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet. Diese werden zu einem bestimmten Anteil, z.B. 10%, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs bieten.

#### Umsetzung der Maßnahme:

An den Bahnhöfen werden die bisherigen Fahrradstellplätze gezählt und deren regelmäßige Belegungsquote ermittelt. Dabei ist zu beachten, dass langfristig abgestellte Räder extra betrachtet werden, um eine möglichst effiziente Nutzung der Abstellmöglichkeiten in Zukunft zu garantieren. Aus der Anzahl und den Belegungsquoten werden Faktoren ermittelt, die die zukünftig benötigten Abstellmöglichkeiten festlegen, welche daraufhin errichtet werden. Der Anteil der Lademöglichkeiten wird für jeden Bahnhof individuell festgelegt. Die Ladepunkte werden werbewirksam mit Plakaten und Bodenpaintings beworben. Ein Monitoring der Nutzungsintensität der Ladepunkte wird in einem Report zusammengefasst und nach

6 Monaten geprüft. Aus den Ergebnissen wird die weitere Bereitstellung und deren Konditionen angepasst.

**Umsetzungszeitraum:**

kurzfristig

**Akteure:**

- Verwaltung
- Planungsbüro
- Lösungsanbieter
- Elektroinstallateur

### 6.2.3 Kennzeichnung von Fahrrad Schutzstreifen

**Kurzbeschreibung und Zielverfolgung:**

Das Parken auf Gehwegen und am Straßenrand behindert einerseits den fließenden Verkehr, andererseits werden Fußgänger und zum Teil auch Radfahrer massiv behindert. Aus diesem Grund muss das Zuparken von Straßen und Gehwegen reduziert werden. Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung zum 28.04.2020 erweitert den Spielraum der Kommunen und kann durch eine Erhöhung der Bußgelder einen positiven Effekt haben.

**Umsetzung der Maßnahme:**

Markierung der Parkflächen durch die Straßenmeisterei. Regelmäßige Kontrolle der Parkflächen und Straßenränder im Innenstadtbereich.

**Umsetzungszeitraum:**

kurzfristig

**Akteure:**

- Verwaltung
- Straßenmeisterei