

## Leitlinien Zukunftsbild Tram 8+



### Was ist ein Zukunftsbild?

Der vorliegende Katalog der sog. Leitlinien fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Gesamtprozess zusammen und bildet gemeinsam mit Visualisierungen ausgewählter Streckenpunkte das Zukunftsbild.

Die Begleitgruppe als Zusammenschluss aus Bürgervertretern und Stadt hat die Ergebnisse des bisherigen Prozesses nach Abschluss aller Beteiligungsformate bewertet und gebündelt. Hierbei wurden die Leitlinien für die Entwicklung der Verlängerung der Tramlinie formuliert. Die Bündelung, Aufarbeitung und Konkretisierung aller Erkenntnisse und Ergebnisse erfolgte hierbei und im gesamten Prozess durch FIRU in Abstimmung mit der Stadt Weil am Rhein.

Die Ergebnisse des Zukunftsbildes werden in der Abschlussveranstaltung (Perspektivforum Tram 8+) allen Bürgerinnen und Bürgern präsentiert und können hierbei noch einmal mit der Bevölkerung diskutiert werden.

Am Ende des Prozesses steht das **Zukunftsbild Tram 8+** als Basis für eine konzeptionelle Umsetzung. Dieses wird zusammen mit der Zusammenfassung des Prozesses in einem Abschlussbericht dokumentiert. Das Zukunftsbild bzw. die Abschlussdokumentation sollte als fachliche Grundlage für die Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen dienen. Der weitere Prozess wird sich

voraussichtlich über die Jahre 2024 und 2025 erstrecken. Neben der Verstetigung der Begleitgruppe sollte eine zielgruppenspezifische Einbindung und Information der Bürgerinnen und Bürger erfolgen, welche durch verschiedene Aktionen abgerundet wird.

Der Gemeinderat wird laufend im Prozess und über das Ergebnis des Prozesses informiert und kann die erarbeiteten Leitlinien für die weiteren Entscheidungen zur Erweiterung der Tramlinie 8 zu Grunde legen.

### Das Zukunftsbild Tram 8 +

**legt 5 Leitlinien zugrunde**, die sich aus dem Beteiligungsprozess ergeben und einen **Rahmen bilden**.

1. Das Zukunftsbild der Stadt Weil am Rhein braucht Ziele, Strategien und Strukturen
2. Der Ausbau der Tram 8+ braucht Transparenz, Teilhabe und Mitgestaltung
3. Der Ausbau der Tram 8+ braucht Ressourcen, Kompetenzen und Kooperationen
4. Bei der Gestaltung der Infrastruktur der Zukunft steht der Mensch im Mittelpunkt
5. Die Tram als Wirtschaftsfaktor soll Mehrwerte für die Gesellschaft und das Stadtbild schaffen und die stadregionale Vernetzung im Agglomerationsraum stärken

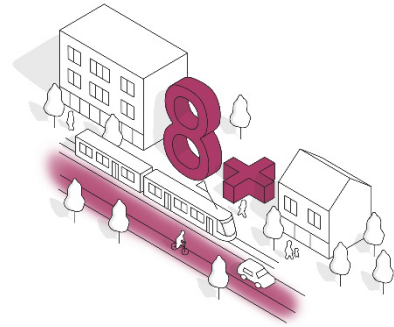
**Das Zukunftsbild Tram 8+ fokussiert innerhalb des Rahmens der fünf Leitlinien insgesamt 8 Leitthemen, die im Sinne eines Zukunftskompasses bei dem Prozess zur Verlängerung der Tram 8 und dem Ausbau der Hauptstraße berücksichtigt werden sollen.**



Im Folgenden werden diese acht Leitthemen und die dazugehörigen Zielsetzungen dargelegt:

## I. Verkehr & Mobilität

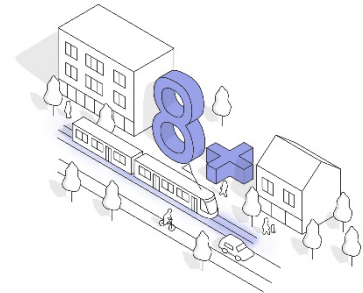
- 1. Es muss ein durchdachtes Parkkonzept zu Grunde gelegt werden.** Da Parkplätze wegfallen, muss sichergestellt werden, dass kein unkoordiniertes Parken entsteht und eine ausreichende Anzahl benötigter Parkplätze sichergestellt ist. Es ist zudem Wert darauf zu legen, barrierefreie Parkplätze in der Nähe von wichtigen Einrichtungen, wie Apotheken und Ärzten zu erhalten. Das Anwohnerparken ist soweit möglich zu sichern, die Verlagerung des Verkehrs auf die Nebenstraßen zu verhindern. Standorte für P&R-Möglichkeiten und Parkhäuser, aber auch kleinere Stellplätze in der Nähe von zentralen Einrichtungen sind zu prüfen, Anreize für die Nutzung bestehender Parkhäuser in Verbindung mit ÖPNV-Tickets sind zu schaffen. Die Gewerbetreibenden sind aktiv in die Planung des öffentlichen Raums und der Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.
- 2. Beim Ausbau der Tram 8 sollten alle Verkehrsmittel als Gesamtheit berücksichtigt werden.** Ein schlüssiges Verkehrskonzept ist zu erstellen, welches die Führung des Busverkehrs als auch den Umstieg, sowie einen sicheren Fußgänger-, PKW- und Fahrradverkehr und Abstellmöglichkeiten definiert.
- 3. Sicherheit für Fuß- und Radfahrer sicherstellen und verkehrsberuhigende Maßnahmen für PKW in der Hauptstraße etablieren.** Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion und Schwellen sind denkbar. Sichere und stark frequentierte Querungen verkehrsreicher Querstraßen sind sicherzustellen. An Querungen der Hauptstraße (Fuß- und Radverkehr) sind Sicherheitsmaßnahmen zu treffen (Prüfung Lichtsignalanlagen), um Unfallgefahren zu vermeiden.
- 4. Durchdachte Fahrradinfrastruktur planen und ein durchgängiges Radwegenetz schaffen.** Ein eigener Radweg (getrennt von der Fahrbahn) inkl. Schutzstreifen sollte, wo er möglich ist, unter Wahrung einschlägiger rechtlicher und technischer Normen umgesetzt werden. Es ist zu empfehlen, Regelmaße, statt Mindestmaße der Trassenplanung zu Grunde zu legen. Auch alternative Führungen, z.B. in den Nebenstraßen, sind zu prüfen, um ein sicheres durchgängiges Radnetz zu schaffen. Die Sicherheit ist zu gewährleisten, Gefahrenstellen sind zu reduzieren (z.B. Längsparken). Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind sinnvoll in den Stadtraum zu integrieren, Nebenstraßen sind in einem Gesamtkonzept zu berücksichtigen.
- 5. Die Hauptstraße sollte weiterhin für PKWs befahrbar sein.** Auch wenn eine Reduktion des Verkehrs z.B. durch Einbahnregelung angestrebt werden sollte, ist die Befahrbarkeit sicherzustellen. Einbahnstraßenregelungen sind im Einzelfall zu prüfen (z.B. zwischen Bühlerstraße und Schillerstraße), die dadurch entstehenden Freiräume sind planerisch zu entwickeln oder für die Parkraumbewirtschaftung zu nutzen (u.a. Anwohner, Kurzzeitparken).
- 6. Organisierte Anlieferung und Ladezonen für Geschäfte.** Der Straßenraum ist strategisch und durchdacht zu nutzen, um Anlieferungen sicherzustellen.



- 7. Umsteigepunkt am Läublinpark ist zu schaffen.** Multimodale Nutzung der Verkehrsmittel sollte am Läublinpark möglich sein, im Verkehrsverbund sollte die Tram- und Busnutzung ermöglicht werden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und abschließbare Schließfächer an überdachten Haltestellen sind zu gewährleisten.
- 8. Ausreichende Querbarkeit für Fußgänger ist sicherzustellen.** Vielfältige und sichere Querungsmöglichkeiten (ggf. i.V.m. Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen) sind sicherzustellen, insbesondere gut gelegene Querungsmöglichkeiten für den Schülerverkehr (Schulwegebeziehungen) und behinderte Menschen. Dabei ist der Verkehrsfluss der Tram zu berücksichtigen.
- 9. Hohe Taktung und lange Fahrzeiten (bis nachts) sind anzustreben, um die Attraktivität sicherzustellen.**
- 10. Eine eigene Fokusgruppe zum Thema Verkehr ist zu bilden.**
- 11. Tram nutzen – Innerstädtische Verkehrsbelastungen reduzieren.**
- 12. Ein innerstädtisches Mobilitätskonzept sollte die Zukunftsperspektive der nächsten 20 Jahre abbilden und eine ÖPNV-Vernetzung im Verkehrsverbund ermöglichen, sodass eine Anbindung von der Kernstadt in die Stadtteile von Weil am Rhein und überörtlich durch die Hauptbahnhof-Anbindung gewährleistet wird.**

## II. Trassenplanung

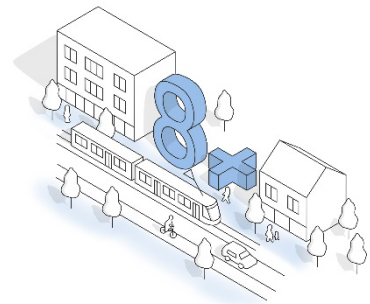
- 1. Barrierefreiheit der Haltestellen ist sicherzustellen.** Ausgestaltung der Haltestelle selbst, aber auch der direkte Weg zur Haltestelle.
- 2. Hochwertige Ausgestaltung der Haltestellen inkl. Überdachung ist zu gewährleisten.**
- 3. Einbindung und Umfang des Grüngleises ist unter zuschussrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen, die Vor- und Nachteile (Auswirkungen auf den Verkehr und Straßenraum, Lärminderungseffekte) sind zu ermitteln.** Ein Grüngleis kann Vorteile in der Klimaanpassung bieten. Ausgestaltung und Umfang sollten jedoch geprüft werden, um sicherzustellen, dass etwa Einsatzfahrzeuge nicht behindert werden oder Veranstaltungen, wie z.B. Umzüge nicht beeinträchtigt werden. Erprobten Erfahrungen aus Referenzprojekten (z.B. Fahrbahnquerschnitte, Geschwindigkeitsregulierungen, Einbindung Radverkehr, PKW-Verkehr und Tram-Trasse in Riehen) sind bei der Planung der Hauptstraße zu berücksichtigen.
- 4. Erreichbarkeiten ohne signifikante Umwege sind zu gewährleisten, die Belange der Anlieger sind im Zuge der Trassenplanung wirksam zu berücksichtigen.**



5. **Erhalt des Vegetationsbestand ist zu sichern.**
6. **Nicht alle Interessen können gleichermaßen Berücksichtigung finden. Eine Abwägung und eine Kompromissfindung sind notwendig, um eine optimale und zukunftsgerechte Umgestaltung der Hauptstraße gewährleisten zu können.**
7. **Eine Visualisierung der Planung (z.B. Straßenquerschnitte, Zukunftsstand der Straßenräume und Qualitäten der Stadträume anhand von Perspektivbildern) soll den Partizipations- und Umsetzungsprozess begleiten. Die Leitlinien liefern eine konsensuale Grundlage für das zukünftige Bild der Hauptstraße und zugleich für die Erstellung der Trassenplanung Tram 8+.**
8. **Die Trassenplanung soll verstärkt Sicherheitsaspekte berücksichtigen und dabei einschlägige rechtliche als auch technische Bestimmungen berücksichtigen.**
9. **Eine Verkehrsmodellierung zur Absicherung der Trassenplanung ist zu erstellen, die verkehrlichen Auswirkungen sind transparent darzulegen.**
10. **Haltestellen-Standorte für Tram und Bus sind aufeinander abzustimmen (u. a. Flächenbedarf, Platz für Abstellmöglichkeiten, Prüfung von weiteren Standorten für barrierefreie Haltestellen).**

### III. Innenstadtentwicklung/Hauptstraße

1. **Erhalt des Läublinparks.** Der Läublinpark sollte als wichtigster Grünraum und temporärer Veranstaltungsort in der Stadt vollständig erhalten bleiben. Eine attraktive Einbindung in die Verkehrsraum- und Haltestellensituation sollte angestrebt werden. Eine ansprechende, hochwertige Gestaltung des Parks als Treffpunkt für Jung und Alt soll sichergestellt sein.
2. **Qualitative Aufwertung hochfrequenzierter Stadträume** (Berliner Platz, Sparkassenplatz). Attraktive Anziehungspunkte entlang der Strecke und Inseln zum Verweilen schaffen, um die lokalen Lebens- und Aufenthaltsqualitäten zu stärken.
3. **Stadtgrün sollte ausgeweitet werden.** Durchgängige Begrünung der Hauptstraße als eines der Hauptanliegen der Hauptstraße, um die Aufenthaltsqualität zu stärken und um Verschattungsmöglichkeiten zu bieten.
4. **Die Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße ist zu erhöhen.** Verweilmöglichkeiten sollten geschaffen werden und hierbei attraktive und ausreichende Sitzmöglichkeiten etabliert werden. Der Stadtraum ist durch Grünflächen in Verbindung mit Aufenthaltsmöglichkeiten aufzuwerten, der Bereich zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz fußgängerfreundlich, städtebaulich gehaltvoll und funktional zu optimieren.



5. **Attraktive Parkmöglichkeiten sollten aufgezeigt werden.** Etablierung eines günstigen Tarifs prüfen, wenn in einem Geschäft eingekauft wird (Parkleitsystem implementieren unter Berücksichtigung des Handels und des Verkehrsverbundes).
6. **Besonderheiten in der Hauptstraße sollten geschaffen werden.** Eine besondere Gestaltung/Stadtmöblierung zu lokalen Themen, wie etwa Vitra/Wein/Gartenstadt wird empfohlen. Ein Slogan ist zu entwickeln, der die kulturelle Vielfalt von Weil am Rhein repräsentiert.
7. **Multimodalität ist zu fördern und unterstützen.** Park&Ride stärken, E-Ladestationen schaffen, Fahrradabstellflächen, -Boxen /Unterstände (auch für E-Roller, Velos) in den Stadtraum integrieren; vor allem an hochfrequentierten Orten und Mobilitätsknotenpunkten sind diese Aspekte in Verbindung mit Stadtgrün zu sichern.
8. **Bei der Ausgestaltung des Stadtraums der Zukunft ist den unterschiedlichen Voraussetzungen und funktionellen Bedeutungen der einzelnen Abschnitte der Hauptstraße Rechnung zu tragen und eine passende Ausgestaltung zu wählen.** Die sich aus der Umfrage ergebenden Qualitätsanforderungen an die jeweiligen Abschnitte bzw. Trassenplanung insgesamt sind bis zum Ende des Beteiligungsprozesses zu definieren und werden in der finalen Ausarbeitung des Zukunftsbildes ausgeführt und erläutert.



Zentrale Aspekte, wie eine verbesserte Begrünung, Aufenthaltsmöglichkeiten und Fahrradabstellmöglichkeiten sind auf dem gesamten Verlauf der Hauptstraße zu berücksichtigen. Eine besondere Bedeutung haben außerdem die Themen Sicherheit für den Radverkehr, Parkmöglichkeiten, die Querung für Fußgänger und die ebenerdige Befahrbarkeit für Rettungskräfte. Diese Themen finden sich in der Gesamtheit der Leitlinien wieder. Themen, die in der Planung der einzelnen Streckenabschnitte besonders zu berücksichtigen sind, umfassen folgende Aspekte:

Abschnitt A:



- Verkehrsfluss sicherstellen, indem sich die unterschiedlichen Verkehrsmittel nicht gegenseitig behindern und Rückstau vermieden werden kann.
- Attraktive Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr schaffen, da diese aktuell als unattraktiv, unsicher und fragmentiert wahrgenommen werden.
- Begrünung und Entsiegelung; Platzstrukturen attraktiver gestalten.
- Schaffung einer Mobilitätsdrehscheibe. Einfacher kurzer Umstieg zu Bahn und Bus ist anzustreben. P&R-Möglichkeiten, sowie Kurzzeitparkplätze sind zu prüfen. Attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten sind zu schaffen.

Abschnitt B:



- Prüfung, ob eine Verkehrsberuhigung etabliert werden sollte (Fußgängerzone, Einbahnstraße etc.).
- Der gesamte Abschnitt sollte einfach von Fußgängern gequert werden können, da sich hier eine hohe Frequenz an Geschäften und gastronomischen Einrichtungen befindet.
- Straßenraum begrünen, entsiegeln und attraktive Verweilmöglichkeiten schaffen.

Abschnitte C und D:



- Begrünung, Entsiegelung, Aufenthaltsorte und Verweilmöglichkeiten
- Sichere, attraktive und durchgängige Radwege
- Genügend Parkmöglichkeiten oder Alternativen anbieten, die dem Bedarf entsprechen. Arztpraxen, Gastronomie und Einzelhandel sollte für alle Altersgruppen erreichbar bleiben.
- Berliner Platz als Potenzial für eine erhöhte Begrünung und Verschattung.

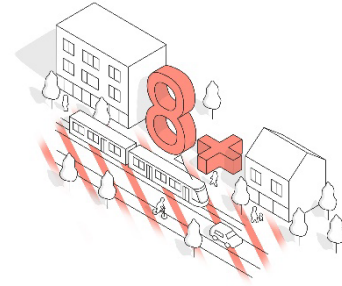
Abschnitt E:



- Läublinpark erhalten wie er ist und Wendeschleife außerhalb des Parks umsetzen.
- Sich keine Möglichkeiten für eine zukünftige Verlängerung versperren, auch wenn dies aktuell keine Rolle spielt, sollte man zukunftsorientiert denken.
- Begrünung, Verschattung, Aufenthalts- und Verweilqualität erhöhen, Sitzmöglichkeiten
- Einfachen durchdachten und schnellen Umstieg auf Busse ermöglichen, attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen und nach Möglichkeit P&R-Parkplätze schaffen. Die Multimodalität und der Umstieg auf die Tram sollte unterstützt werden.



## IV. Planungs- und Bauphase

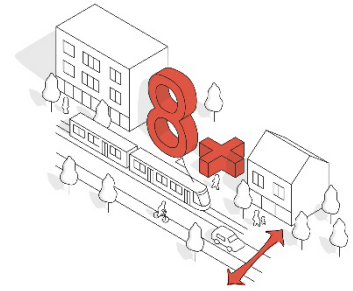


- 1. Durchgehende Bürgerinformation über den Planungs- und Bauprozess.** Die Öffentlichkeit sollte dauerhaft die Möglichkeit erhalten, sich über den aktuellen Stand des Prozesses zu informieren. Dies sollte zum einen über digitale Formate geschehen, aber auch über weitere Medien, wie Flyer und Plakate, um eine größere Öffentlichkeit zu erreichen. Eine offene und transparente Kommunikation sowie frühzeitige Ankündigungen sind zu gewährleisten. Eine zielgruppenorientierte Kommunikation sollte eine generationenübergreifende Ansprache gewährleisten, indem entsprechende Formate (analog und digital) genutzt und Informationsveranstaltungen durchgeführt werden.
- 2. Die Umsetzung in Bauabschnitten, um die negativen Auswirkungen gering zu halten, sollte angestrebt werden.** Der Dialog mit Anlieger und frühzeitige Information über die Planung der Bauphasen ist wichtig.
- 3. Die Stärkung des Einzelhandels ist auch während der Bauphase zu gewährleisten.** Der direkte Dialog mit Geschäftsinhabern sollte gezielt geführt werden, um Kunden den barrierearmen Zugang zu den Geschäften zu sichern. Intensive Beschäftigung mit den Sorgen der anliegenden Geschäfte, Gewerbebetrieben & Gastronomen (bezüglich Bauzeit > Umsatz, Auswirkungen, Parkplätze). Die Mehrwerte für den Einzelhandel sind darzulegen (bessere Erreichbarkeit).
- 4. Die Bauphase ist möglichst kurz zu halten.** Durch eine gute Planung und Organisation sollte die Bauphase möglichst kurzgehalten werden, Sperrungen sind möglichst frühzeitig zu kommunizieren.
- 5. Gute, durchdachte Beschilderungen der Umleitungen sind zu schaffen, sowohl für den PKW-Verkehr als auch für die Fahrradfahrer und Fußgänger.**
- 6. Zugänglichkeit und Zufahrt zu Einrichtungen/Geschäften sind weiterhin zu gewährleisten.**
- 7. Buslinien sollten während der Bauphase weiterhin nutzbar sein.** Ein alternatives Konzept ist auszuarbeiten.

Bei all diesen Punkten ist auf die Erfahrung bei der Verlängerung der Tramlinie bis zum Bahnhof zurückzugreifen.

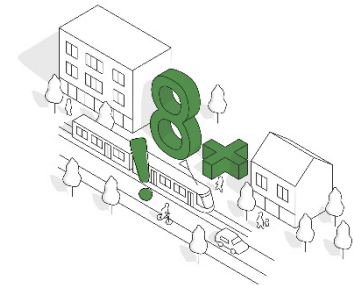
## V. Barrierefreiheit/Sicherheit/Abläufe

- 1. Ausreichende Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer sind sicherzustellen.** Vielfältige und gut gelegene Querungsmöglichkeiten für den Schülerverkehr (Schulwegebeziehungen Schulzentrum Egerstraße und Kant-Gymnasium sowie Grundschulen im Süden), aber auch behindertengerechte Querungsmöglichkeiten und Aufstellplätze für Lastenräder sollten sichergestellt werden.
- 2. Sicherheit und Sauberkeit sind als Standortfaktoren zu stärken.** Durch Beleuchtungskonzepte und städtebaulich-gestalterische Maßnahmen können die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht werden.
- 3. Ausreichende Überdachung sowie Sitzmöglichkeiten sollten bei der Gestaltung der Haltestellen berücksichtigt werden.**
- 4. Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit des Verkehrsmediums Tram und ein hohes Taktaufkommen sind sicherzustellen.**



## VI. Effekte und Wirkungen / Zielgruppenorientierte Beteiligung

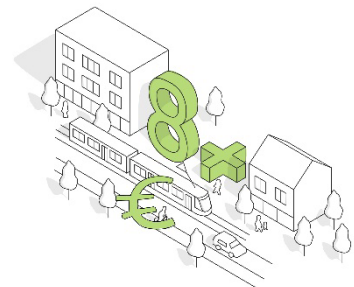
- 1. Stadregionale, wirtschaftliche, verkehrliche, umweltbezogene und soziale Effekte sind durch ein laufendes Monitoring zu erfassen, zu analysieren und zu bewerten. Die Begleitgruppe kann diesen Prozess unterstützen. Die Themen Verkehr und Stadtentwicklung sind räumlich-integriert zu betrachten.**
- 2. Die Anbindung an die Quartiere ist zu sichern, Mehrwerte für die Anwohner sind zu schaffen.** Die Anzahl der Haushalte, die von der Tramverlängerung profitieren können, ist zu ermitteln.
- 3. Bürgerbeteiligung sollte in Weil am Rhein bei allen Aspekten verstärkt werden und frühzeitig durchgeführt werden.** Vielfältige Formate sind anzubieten und auch eine zielgruppenspezifische Einordnung sollte bedacht werden. Offen mit Kritik umzugehen und aus Erfahrungen zu lernen, sollte das Selbstverständnis einer zu etablierenden Beteiligungskultur sein.
- 4. Ökologische Wirkungen und Lärmreduktionen (durch Grüngleis, Reduktion Verkehr) sind darzulegen.**
- 5. Bürgerbeteiligung ist zu initiieren und politisch zu legitimieren (Kommunale Beschlüsse zur Konstitution und Verstetigung stadtentwicklungsbegleitender Beteiligungsprozesse, der Leitlinien und der Begleitgruppe).**



6. Die Erarbeitung eines **Beteiligungskonzeptes und die Durchführung der Beteiligung** sind zu sichern. Die Auswertung, Entscheidungsfindung und Rückmeldung der Ergebnisse sind öffentlichkeitswirksam bekannt zu machen.
7. Ein begleitendes **Kommunikations- und Öffentlichkeitskonzept** wird empfohlen, wobei eine zielgruppenspezifische Ansprache mittels analoger und digitaler Formate zu adressieren sind.
8. Eine **Evaluation der Leitlinien und des Beteiligungsprozesses** ist durch die konstituierte **Begleitgruppe** als Fach- und Expertengremium sowie als kreativer Impulsgeber für Stadtentwicklungsthemen dauerhaft sicherzustellen.
9. Die **zielgruppenorientierte Beteiligung** soll die **Teilhabe aller gesellschaftlichen Milieus und Altersgruppen** ermöglichen. Demzufolge ist die **Jugend** stärker in Beteiligungsprozesse zu involvieren, aber auch eine **Einbindung von Anwohnern, Gastronomiebetrieben und Gewerbetreibenden**. Die Auswirkungen und Mehrwerte für die Bewohnerinnen und Bewohner der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt sind darzulegen.
10. **Soziale Medien und lokale Kommunikationskanäle sind stärker zu nutzen (informieren und kommunizieren), um Informationsdefizite zu beheben.** Flyer und Plakate sind ergänzend an hochfrequentierten Orten zu platzieren, Aktionstage dauerhaft zu etablieren. Informationssilos sind durch eine Multi-Channel-Kommunikation aufzulösen, lokale analoge und digitale Medien konstant einzubeziehen, Multiplikatoren zu erweitern. Ein kontinuierlicher städtischer Social-Media-Auftritt ist auch projektunabhängig aufzubauen.

## VII. Finanzielle Aspekte

1. **Einfaches Ticketsystem und günstige Tickets sind anzustreben.** Eine einfache Nutzung sollte in Abstimmung mit dem RVL ermöglicht werden. Attraktive Verbund-Lösungen (Tram- und Parkhaus-Ticket i.V.m. Einzelhandelskonzept) sind zu etablieren, Synergieeffekte (paralleler Ausbau des Fernwärmenetzes in der Hauptstraße) sind zu prüfen.
2. **Transparente Darlegung der Investitions- und Betriebskosten, sobald diese belastbar vorliegen.**
3. **Förderprogramme auf EU-, Bundes- und Landesebene sind auszuschöpfen, um die kommunalen Ausgaben zu verringern.** Förderbedingungen sind darzulegen.
4. **Tram leistet Wirtschaftsentwicklung.** Die Effekte für den Wirtschaftsstandort sind zu evaluieren und kommunizieren.



## VIII. Stadregionale Einbindung und Erreichbarkeit

### 1. Verkehrsverlagerungen und Auswirkungen auf anliegende Stadtbereiche sollten berücksichtigt werden.

Umfahrungsmöglichkeiten sollten gut durchdacht und ausgezeichnet werden. Die Prüfung sollte in einem Gesamtverkehrskonzept erfolgen, wobei die Belange der Anwohner und der Gewerbetreibenden (Gastronomie und Handel) berücksichtigt werden sowie durchdachte Radverkehrssysteme entwickelt werden.



2. **Zukünftige Anschlussmöglichkeiten offenhalten.** Eine evtl. mögliche zukünftige Verlängerung, soll durch die Ausgestaltung der Planung potenziell ermöglicht werden (z.B. nach Riehen oder Vitra). Auch wenn dies im Moment keine Relevanz hat.

3. **Die großräumige Verflechtung in den Agglomerationsraum ist zu stärken – eine Chance für die Region.** Die regionale Anbindung und Erweiterungsmöglichkeiten im Sinne eines regionalen Gesamtverkehrskonzeptes sind perspektivisch mitzudenken.