Energieagentur Unterfranken

MOBILITÄTSKONZEPT

der Marktgemeinde Weilbach

Impressum

Mobilitätskonzept der Marktgemeinde Weilbach

Auftraggeber:
Markt Weilbach
Hauptstr. 59
63937 Weilbach

Erstellt von:
Energieagentur Unterfranken e.V.
Herr Karlheinz Paulus
Herr Onur Tüptük
Domstraße 5
97070 Würzburg

Erstellungszeitraum:
April 2021 – Mai 2025

Förderhinweis:
Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Marktgemeinde Weilbach, wurde von der Regierung Unterfranken im Rahmen der Richtlinie zum Umwelt-Förderschwerpunkt „Klimaschutz in Kommunen“ im Klimaschutzprogramm Bayern 2050 (KommKlimaFöR) gefördert. Bayerische Kommunen und deren Zusammenschlüsse erhalten im Rahmen dieses Programms Zuwendungen bei der systemischen Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen (Fokus Klimaschutz), sowie zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels (Fokus Klimaanpassung).

gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

Foto Titelseite: © Dominik Barino

Vorwort

Liebe Weilbacherinnen, liebe Weilbacher,

die menschengemachte Erderwärmung stellt für die gesamte Menschheit eine besondere Herausforderung dar. Immer neue wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, welche Auswirkungen die Veränderungen des Weltklimas auch in unserer Region haben werden und bereits haben. Unterfranken und damit auch der Markt Weilbach wird sich großen Veränderungen stellen müssen. Gleichzeitig ist jede Kommune angehalten, diesen Prozess zu verlangsamen und den CO_2-Ausstoß zu mindern.

Unser mittelfristiges Ziel ist es, Weilbach zu einer klimaneutralen Gemeinde zu entwickeln. Um dieses Vorhaben strategisch zu untermauern, haben wir 2021 einen strukturierten Prozess eingeleitet. Drei zentrale Handlungsfelder sollten analysiert werden, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die nächsten Schritte zu schaffen. Bereits im Prozess der Datenerhebungen begann der Markt Weilbach einzelne Maßnahmen, die erkannt wurden, umzusetzen.

Dank der guten Vorarbeit vergangener Jahre startet der Markt Weilbach nicht von Null. Dennoch ist noch viel zu tun.

Mit einem kommunalen Energiemanagementsystem strebt die Marktgemeinde Weilbach an, Energie gezielt einzusparen, effizienter zu nutzen und die eigene CO_2-Bilanz transparent zu erfassen. Gleichzeitig widmen wir uns drängenden Zukunftsthemen wie der Mobilitätswende im ländlichen Raum, etwa durch den Ausbau der E-Mobilität und eines attraktiven ÖPNV, sowie der Klimaanpassung. Letztere umfasst zentrale Bereiche wie die Widerstandsfähigkeit unserer Wälder, die Sicherung der Landwirtschaft, ein effektives Starkregen- und Hitzemanagement sowie die langfristige Gewährleistung der Trinkwasserversorgung.

Gestützt auf die erarbeiteten Konzepte und Daten gehen wir nun die nächsten Schritte.

Es wird ein schrittweiser, langfristiger Prozess sein, der Engagement, Geduld und Kooperation auf allen Ebenen verlangt. Mein Dank gilt allen, die bereits jetzt mitwirken und die mit vollem Einsatz daran arbeiten, Weilbach zukunftsfest zu machen.

Ich bin zuversichtlich, dass wir mit gemeinsamer Anstrengung die gesteckten Ziele erreichen. Nutzen wir die Chancen dieser Planung, um Weilbach ökologisch, wirtschaftlich und sozial fit für die nächsten Generationen zu machen.

Ihr Bürgermeister

Haseler

Robin Haseler

1. Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **III**

Inhaltsverzeichnis **IV**

1 Zusammenfassung **1**

2 Wozu das Ganze? - Hintergrund und Zielsetzung **2**

2.1 Auf welcher Grundlage? – Rechtsgrundlage und rechtliche Rahmenbedingungen 2

2.2 Worum geht es? – Thematische Einordnung und Problemstellung 5

2.3 Was wurde gemacht? - Vorgehen und Projektablauf 6

3 Wie sind die Rahmenbedingungen in Weilbach? **7**

3.1 Lage, Geographie und Siedlungsstruktur 7

3.2 Flächennutzung und lokalklimatische Besonderheiten 7

3.3 Bevölkerungsstruktur 8

4 Wo stehen wir? – Bestandsanalyse und Bürgerbefragung **10**

4.1 Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor 10

4.2 Bürgerbefragung 11

5 Gemeinsam gestalten – Bürger- und Akteursbeteiligung **29**

6 Am Ball bleiben – Verstetigungsstrategie und Controllingkonzept **37**

6.1 Langfristig denken – Verstetigungsstrategie 37

6.2 Transparent steuern – Controllingkonzept 38

7 Im Austausch bleiben – Kommunikationsstrategie **40**

8 Was haben wir vor? – Unser Maßnahmenkatalog und Umsetzungsstrategie **41**

8.1 Fußverkehr 42

8.1.1 Maßnahme: Barrierefreiheit für Fußgänger verbessern 42

8.1.2 Maßnahme: Aufenthaltsqualität im Fußwegenetz steigern 43

8.1.3 Maßnahme: Sicherer Schulweg und Schulwegesicherheit 45

8.2 Radverkehr 46

8.2.1 Maßnahme: Radwegenetz ausbauen und überörtliche Verbindungen schaffen 46

8.2.2 Maßnahme: Radinfrastruktur instand halten und Service verbessern 48

8.2.3 Maßnahme: Fahrradabstellanlagen ausbauen 50

8.2.4 Maßnahme: Fahrräder und E-Bikes – Förderung und Leihsysteme 51

8.2.5 Maßnahme: Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für den Radverkehr 53

8.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 55
8.3.1 Maßnahme: Barrierefreie und attraktive Bushaltestellen 55
8.3.2 Maßnahme: ÖPNV-Angebot erweitern und Verbindungsqualität verbessern 56
8.3.3 Maßnahme: Einführung von On-Demand-Verkehren 58
8.3.4 Maßnahme: Ausbau von Veranstaltungsverkehren 60
8.3.5 Maßnahme: Digitale Mobilitätsplattform einführen 62
8.4 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr) 63
8.4.1 Maßnahme: Verkehrsberuhigung und Tempo-Reduzierung im Ort 63
8.4.2 Maßnahme: Straßenräume und Knotenpunkte sicher umgestalten 65
8.4.3 Maßnahme: Parkraummanagement und kommunale Stellplatzsatzung 67
8.4.4 Maßnahme: Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ausbauen 69
8.4.5 Maßnahme: Kommunale Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umstellen 70
8.4.6 Maßnahme: E-Carsharing und Fahrzeugsharing fördern 72
8.4.7 Maßnahme: Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung zur nachhaltigen Mobilität 74
Anhang **77**
Abbildungsverzeichnis **86**

1 Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept der Marktgemeinde Weilbach verfolgt das Ziel, eine klimaneutrale Gemeinde zu werden, indem eine nachhaltige Mobilitätswende eingeleitet wird. Im Fokus stehen die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Ausbau eines attraktiven und barrierefreien ÖPNV.

Aktuelle Analysen zeigen, dass der Verkehrssektor mit 5.350 Tonnen CO_2 pro Jahr eine der größten Emittenten in Weilbach ist. Die Bürgerbefragung offenbart eine starke Abhängigkeit vom Auto (77 % tägliche Nutzung), während der ÖPNV aufgrund unzureichender Taktung und Zuverlässigkeit kritisiert wird. Die Radinfrastruktur wird zwar positiv bewertet, bedarf jedoch weiterer Verbesserungen, insbesondere bei Sicherheit und Vernetzung.

Kernmaßnahmen umfassen:

- Fußverkehr: Barrierefreie Gehwege, sichere Schulwege und Aufwertung des öffentlichen Raums.
- Radverkehr: Lückenschluss im Radnetz, Ausbau von Abstellanlagen und Förderung von E-Bikes.
- ÖPNV: Attraktivierung durch dichtere Taktung, Rufbusse und digitale Mobilitätsplattformen.
- Kfz-Verkehr: Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement und Ausbau der E-Ladeinfrastruktur.

Das Konzept setzt auf breite Bürgerbeteiligung, langfristige Verstetigungsstrategien und die Einbindung regionaler Partner. Gefördert durch das bayerische Klimaschutzprogramm „KommKlimaFöR“, soll Weilbach so ökologisch, sozial und wirtschaftlich zukunftsfest gestaltet werden.

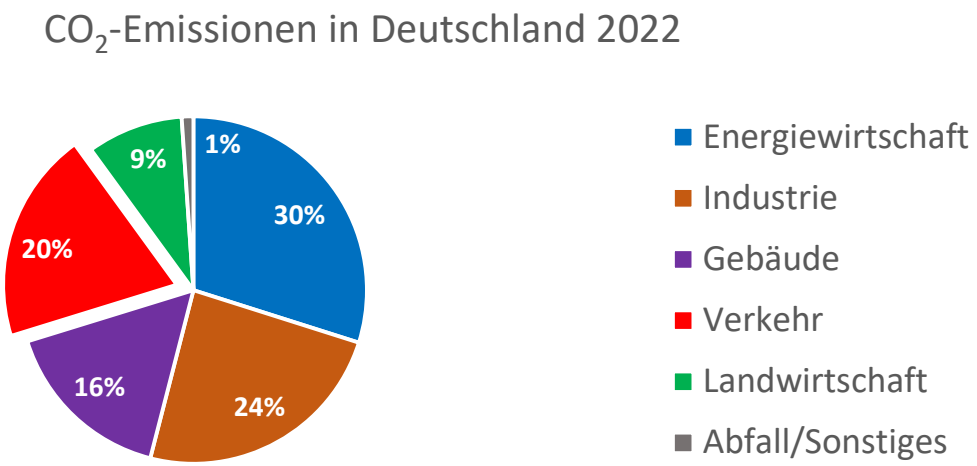
2 Wozu das Ganze? - Hintergrund und Zielsetzung

2.1 Auf welcher Grundlage? – Rechtsgrundlage und rechtliche Rahmenbedingungen

Die Welt befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Globale Erwärmung, Digitalisierung und veränderte Bedürfnisse der Menschen stellen uns vor neue Herausforderungen. Das Klima hat sich weltweit verändert und wird sich weiterhin verändern. Bereits heute gefährdet der Klimawandel einen erheblichen Teil unseres Wohlstandes sowie die sozialen Errungenschaften. Die langfristigen Folgen des Klimawandels bedrohen die Lebensgrundlagen zukünftiger Generationen. Spätestens seit der Veröffentlichung des ersten Bandes des IPCC-Berichts im Jahr 2021 besteht in der Wissenschaft kein Zweifel mehr daran, dass der Klimawandel eindeutig nachgewiesen und unbestreitbar vom Menschen verursacht ist. [1]

Das Pariser Klimaabkommen von 2015 und die daraus resultierenden Gesetze auf Bundes- und Landesebene verpflichten uns zu ambitionierten Klimaschutzzielen. Deutschland hat sich dazu bekannt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 signifikant zu reduzieren und bis 2045 klimaneutral zu werden. Auch Bayern hat mit seinem Klimagesetz klare Vorgaben für den Klimaschutz formuliert, insbesondere im Bereich der Mobilität. So soll Bayern bis 2040 klimaneutral sein. Dies ist eine große Herausforderung, zumal der Verkehrssektor in Deutschland aktuell für einen erheblichen Anteil der Emissionen verantwortlich ist. Laut Umweltbundesamt liegt dieser bei etwa 20 % (2022), in Bayern sogar noch höher.

[1] Vgl. IPCC 2021



Quelle: Bundesministerium Umwelt, Naturschutz, Nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Abbildung 1: Sektorale Verteilung der CO_2-Emissionen in Deutschland

Die Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der CO_2-Emissionen in Deutschland in verschiedenen Sektoren (Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges) von 1990 bis 2021 in Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent. Jeder Balken repräsentiert einen spezifischen Zeitraum: 1990, 2000, 2010, 2018, 2019, 2020 und 2021. Die Daten verdeutlichen, wie sich die Emissionen in diesen Sektoren über die Jahre verändert haben und welche Fortschritte bei der Reduktion erzielt wurden.

Im Verkehrssektor sind die Emissionen im Vergleich zu 1990 kaum gesunken. Sie lagen 2021 nur geringfügig unter dem Niveau von 1990. Dies ist besonders auffällig, da in

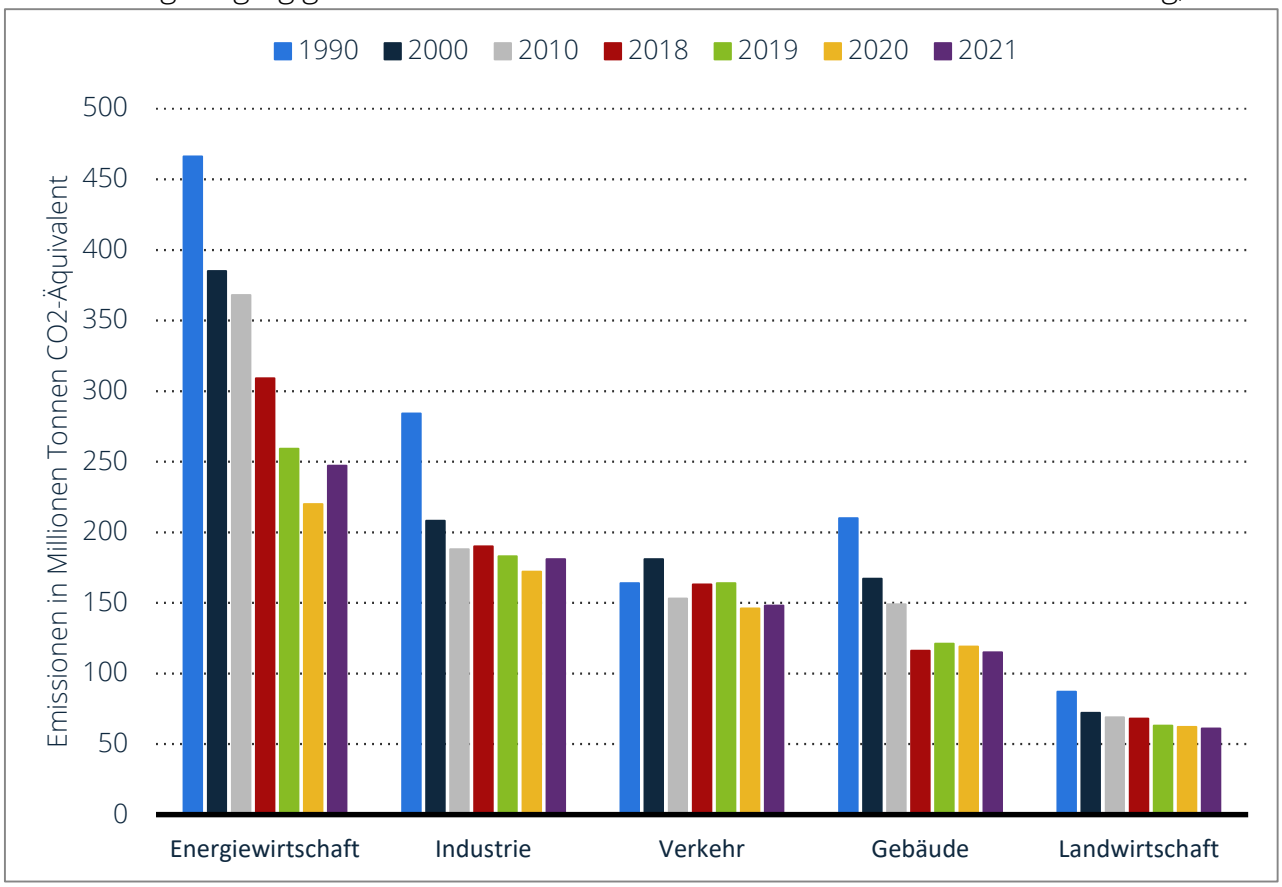


Abbildung 2: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland (1990-2021)

anderen Sektoren, wie z.B. der Energiewirtschaft und der Industrie, deutlichere Reduktionen erzielt wurden. Der Verkehrssektor bleibt somit ein großer Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland.

Klimaexperten sind sich einig, dass wir das Ziel des Pariser Abkommens von 2015 bereits verfehlt haben. Selbst bei verstärkten Maßnahmen und Bemühungen, die Treibhausgasemissionen zu senken, werden die bereits ausgestoßenen Treibhausgase noch Jahre und Jahrzehnte in der Atmosphäre verweilen und den Klimawandel weiter vorantreiben. Unabhängig von der aktuellen und zukünftigen Bereitschaft zum weltweiten Klimaschutz muss sich die Menschheit daher bereits jetzt auf Veränderungen vorbereiten und sich entsprechend anpassen. Dies kann nur vor Ort geschehen und stellt eine Gemeinschaftsaufgabe dar, bei der Städte und Kommunen eine wichtige Vorreiterrolle übernehmen. Durch sofortige und umfassende Klimaschutzmaßnahmen kann das Ausmaß der Folgen noch begrenzt werden.

Es ist höchste Zeit zu handeln.

2.2 Worum geht es? – Thematische Einordnung und Problemstellung

Die Mobilität in ländlichen Kommunen steht vor vielfältigen Herausforderungen: Demografischer Wandel, veränderte Mobilitätsbedürfnisse, begrenzte finanzielle Ressourcen und der zunehmende Druck, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Der individuelle Kfz-Verkehr dominiert den Alltag, während der Fuß-, Rad- und öffentliche Nahverkehr oft nur eingeschränkt genutzt werden können. Dies führt nicht nur zu ökologischen, sondern auch zu sozialen und wirtschaftlichen Belastungen. Auch in Weilbach sind diese Entwicklungen spürbar. Angesichts dieser Herausforderungen gilt es, innovative und nachhaltige Lösungen zu finden, die die Mobilität von morgen sichern und gleichzeitig unsere Umwelt schonen.

Im Fokus stehen dabei die folgenden Ziele:

- Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr
- Stärkung und Ausbau des ÖPNVs (z.B. durch dichtere Taktung, bessere Anbindungen, Deutschlandticket)
- Nahtlose Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel für effiziente und flexible Mobilität (z.B. durch Mobilitätsstationen, Bike-Sharing-Angebote, integrierte Fahrplanauskunft)
- Berücksichtigung der Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft und Sicherstellung der Mobilität für alle Altersgruppen (z.B. barrierefreie Angebote, Rufbus-Systeme)
- Nutzung neuer digitaler Technologien zur Optimierung der Verkehrsplanung und -steuerung (z.B. intelligente Verkehrsleitsysteme, Echtzeit-Informationen, Mobilitäts-Apps)
- Verringerung von Lärm- und CO_2-Emissionen sowie Luftverschmutzung durch Verkehrsvermeidung und -optimierung

Dieses Mobilitätskonzept ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität. Es zeigt konkrete Handlungsmöglichkeiten auf und leistet damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Verbesserung der Lebensqualität in Weilbach.

2.3 Was wurde gemacht? - Vorgehen und Projektablauf

Das im Februar 2021 an die Energieagentur Unterfranken e.V. in Auftrag gegebene und von der Regierung von Unterfranken geförderte vorliegende Mobilitätskonzept soll der Gemeinde zunächst als Verständnisgrundlage, Zustandserfassung, Anregung und richtungsweisendes Instrument dienen. Die Konzepterstellung umfasste mehrere Bausteine:

Grundlagenermittlung: Die Grundlagenermittlung beinhaltete die Sichtung der vorliegenden Konzepte und Planungen, der Statistiken und vorliegender Erhebungen. Sie wurde ergänzt durch Bestandsaufnahmen vor Ort und Verkehrszählungen sowie Analysen. Eine repräsentative Haushaltsbefragung ermöglichte die Erfassung von Einstellungen, Gewohnheiten, dem Modal Split. Die Ergebnisse wurden bei einer Bürgerveranstaltung und im Gemeinderat vorgestellt.

Definition von Zielen: Die beauftragte Energieagentur Unterfranken erarbeitete gemeinsam mit der Gemeinde Ziele zur zukünftigen, vernetzten und klimafreundlichen Mobilität.

Entwicklung von Maßnahmen: Die Erarbeitung eines fortschreibbaren Maßnahmenkatalogs war unter anderem Aufgabe im Arbeitskreis und der Mobilitätswerkstatt II. Das Ziel der Entwicklung waren Maßnahmen, die von breiten Kreisen unterstützt werden und einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Handlungs- und Umsetzungskonzept inklusive Evaluationskonzept: Das Handlungs- und Umsetzungskonzept umfasst unter anderem eine Priorisierung und Konkretisierung der Maßnahmen. Ein Evaluierungskonzept ermöglicht eine fortlaufende Erfolgskontrolle und animiert zur dauerhaften Überprüfung der Zielerreichung. Aufgrund der Coronapandemie konnte erst Ende 2022 mit der Erarbeitung des Konzeptes begonnen werden. Aus dem selbigen Grund musste auf eine öffentliche

3 Wie sind die Rahmenbedingungen in Weilbach?

3.1 Lage, Geographie und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Weilbach, mit ihren 2.139 Einwohnern (Stand 2022), liegt etwa 50 Kilometer südlich von Aschaffenburg im Süden des unterfränkischen Landkreises Miltenberg, im Regierungsbezirk Unterfranken. Die Fläche des Marktes Weilbach beträgt insgesamt 2.726 Hektar und reicht weit über den Kernort Weilbach hinaus. Zu Weilbach gehören zudem die Ortsteile Weckbach, Gönz, Ohrenbach, Wiesental, Reuenthal und Sansenhof.

Abbildung 3: Lage des Marktes Weilbach im Landkreis Miltenberg (www.wikipedia.de, 2024)

Das Gemeindegebiet erstreckt sich von der hessischen Grenze im Westen, wo der Ortsteil Sansenhof liegt, bis zur östlichen Gemarkungsgrenze bei Reichartshausen, einem Ortsteil von Amorbach. Die topografischen Gegebenheiten der Gemeinde sind durch erhebliche Höhenunterschiede geprägt: Der höchste Punkt befindet sich auf 478 Metern über Normalhöhennull (NHN) am Gipfel der Sansenhöhe beim Sansenhof, während der niedrigste Punkt an der Mud auf 133 Metern ü. NHN liegt.

3.2 Flächennutzung und lokalklimatische Besonderheiten

Ein Blick in die kommunale Statistik zeigt, dass die Vegetationsflächen innerhalb der Gemeindemarkung mit einem Gesamtanteil von 88,6 % eindeutig überwiegen. Davon entfallen 70 % auf Waldflächen, während landwirtschaftlich genutzte Flächen einen bedeutenden Teil der Vegetationsflächen ausmachen. Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen anteilsmäßig eine geringere Fläche ein, liefern aber dennoch wichtige Funktionen für die Gemeinde.

Abbildung 4: Flächennutzungsaufteilung der Gemeinde Weilbach in Hektar (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2024)

Obwohl Gewässer mit einem Anteil von 0,5 % prozentual gesehen das Schlusslicht bilden, tragen sie wesentlich zum Lokalklima bei. Zu den bedeutenden Gewässern der Gemeinde zählen der Weilbach, die Mud, der Ohrenbach und der Gönzer Bach. Diese Gewässer beeinflussen das lokale Mikroklima positiv und sind wichtige ökologische Elemente der Landschaft.

Die unterschiedlichen Höhenlagen innerhalb der Gemeindefläche führen zu variierenden kleinklimatischen Verhältnissen. Datenauszüge aus dem Klimaatlas Unterfranken belegen, dass für den Zeitraum von 1995 bis 2024 die Jahresdurchschnittstemperatur im Ortskern von Weilbach bei 10 °C liegt, während sie auf der Sansenhöhe bei 8,8 °C beträgt. Zudem ist auf den Höhenlagen, um Weilbach eine höhere Jahresniederschlagsmenge von bis zu 1.014 mm zu verzeichnen, während im Talbereich die Niederschlagsmenge zwischen 750 und 800 mm liegt.

Grundsätzlich herrscht in Weilbach ein mildes, subatlantisch geprägtes Klima mit regional vergleichsweise hohen Niederschlägen. Die hohe Waldfläche und das ländliche, naturnahe Umland wirken sich klimatisch begünstigend auf die Gemeinde aus. Allerdings sind aufgrund der Höhenunterschiede und daraus resultierenden Hanglagen auch Geogefahren wie Rutschablagerungen, insbesondere im Bereich um das Reuenthal, zu berücksichtigen.

3.3 Bevölkerungsstruktur

Mit einer Bevölkerungsdichte von 86 Einwohnern je km² ist Weilbach vergleichsweise dünn besiedelt. Zum Vergleich: Die Landeshauptstadt München weist eine Bevölkerungsdichte von rund 4.900 Einwohnern je km² auf. Die geringe Bevölkerungsdichte in Weilbach ermöglicht eine hohe Lebensqualität mit viel Raum und wenig Überfüllung.

Die Einwohnerzahl von Weilbach betrug Ende 2022 insgesamt 2.139 Personen. Die Altersstruktur der Gemeinde zeigt einen überdurchschnittlich hohen Mittelwert beim Durchschnittsalter. Im Jahr 2022 lag das Durchschnittsalter der Einwohner bei 46,2 Jahren. Die demografische Entwicklung weist auf eine Alterung der Bevölkerung hin, wobei ein signifikanter Anteil der Einwohner über 65 Jahre alt ist.

Diese demografischen Trends stellen die Gemeinde vor Herausforderungen, bieten aber auch Potenziale. Ein genauerer Blick in die Statistiken zeigt, dass Maßnahmen zur Attraktivierung der Gemeinde für jüngere Menschen und Familien sinnvoll sein könnten, um einer Überalterung entgegenzuwirken und die Bevölkerungsentwicklung positiv zu beeinflussen.

4 Wo stehen wir? – Bestandsanalyse und Bürgerbefragung

4.1 Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor

Dieses Kapitel analysiert den Kraftstoffverbrauch, den CO_2-Ausstoß, die Energienutzung und die Kraftstoffkosten des Straßenverkehrs in der Gemeinde Weilbach. Die Datengrundlage basiert auf statistischen Erhebungen zu den Fahrzeugzahlen sowie Annahmen über Verbrauchswerte und Nutzungsmuster. Grundlage der Berechnungen sind typische Jahresfahrleistungen, der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und die Emissionen pro Liter Kraftstoff. Der Betrachtungszeitraum umfasst das Jahr 2022 und schließt alle zugelassenen Kraftfahrzeuge ein.

Der Straßenverkehr in der Gemeinde Weilbach verursacht einen jährlichen CO_2-Ausstoß von insgesamt 5.350 Tonnen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausstoß von 2,501 Tonnen CO_2 pro Jahr. Hauptverursacher der Emissionen sind die zugelassenen Fahrzeuge, deren Verbrauchsprofile und Jahresfahrleistungen den Gesamtwert maßgeblich beeinflussen.

Der Gesamtenergieverbrauch des Straßenverkehrs in Weilbach beläuft sich auf 20.018 MWh pro Jahr. Diese Energiemenge ergibt sich aus der Umrechnung der verbrauchten Kraftstoffmengen in Energieäquivalente (Benzin: 8,9 kWh/Liter; Diesel: 9,8 kWh/Liter). Der Verkehr trägt somit erheblich zum Energiebedarf der Gemeinde bei und stellt ein zentrales Handlungsfeld dar, um den Gesamtenergieverbrauch nachhaltig zu senken.

Die jährlichen Kraftstoffkosten des Straßenverkehrs summieren sich auf etwa 3.910.000 €. Diese Ausgaben spiegeln die Belastung der Haushalte und Unternehmen wider und verdeutlichen den wirtschaftlichen Einfluss des Verkehrssektors. Angesichts des russischen Angriffskrieges und der damit verbundenen Unsicherheiten auf den Energiemärkten, des Anstiegs der Energiepreise sowie der CO_2-Bepreisung ist davon auszugehen, dass die Kosten in Zukunft weiter steigen werden.

Die Analyse zeigt, dass der Straßenverkehr in Weilbach einen wesentlichen Anteil am CO_2-Ausstoß, Energieverbrauch und den finanziellen Belastungen der Bürger hat. Diese Ergebnisse unterstreichen die Dringlichkeit, Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen zu entwickeln. Ansätze wie die Förderung von Elektromobilität, der Ausbau von Radwegen oder die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs könnten dazu beitragen, die Umweltbelastung und die finanziellen Aufwendungen nachhaltig zu reduzieren.

4.2 Bürgerbefragung

Um ein besseres Verständnis für das Mobilitätsverhalten und die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner von Weilbach zu gewinnen, wurde im Januar 2023 eine Bürgerbefragung durchgeführt. Der vollständige Fragebogen ist im Anhang einsehbar. Ziel der Befragung war es, wertvolle Erkenntnisse zu Mobilitätsvoraussetzungen und -verhalten, zur Bewertung der aktuellen Verkehrssituation sowie zu Anregungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung zu gewinnen. Die Ergebnisse der Umfrage flossen sowohl in die Bestandsaufnahme als auch in die Erstellung des Maßnahmenprogramms ein, das in Kapitel 8 näher erläutert wird.

Diese Befragung stellte einen zentralen Baustein der Grundlagenermittlung dar, da sie das tatsächliche Mobilitätsverhalten und die Einstellungen der Befragten erfasste. Sie bietet somit eine solide Basis für die Analyse der einzelnen Verkehrsmittel und deren Nutzung. Der Umfragezeitraum erstreckte sich vom 16. bis zum 30. Januar 2023. Insgesamt nahmen 114 Personen daran teil, was bei einer Einwohnerzahl von 2.139 einer Rücklaufquote von etwa 5,3 % entspricht – ein erfreuliches Ergebnis für eine freiwillige Umfrage. Die detaillierten Ergebnisse der Befragung werden in diesem Kapitel präsentiert und analysiert.

Von den Teilnehmenden an der Befragung waren etwa 41,12 % männlich und 57,94 % weiblich. Rund 99 % der Befragten stammen aus Weilbach oder der unmittelbaren Umgebung, was die lokale Relevanz der Ergebnisse unterstreicht.

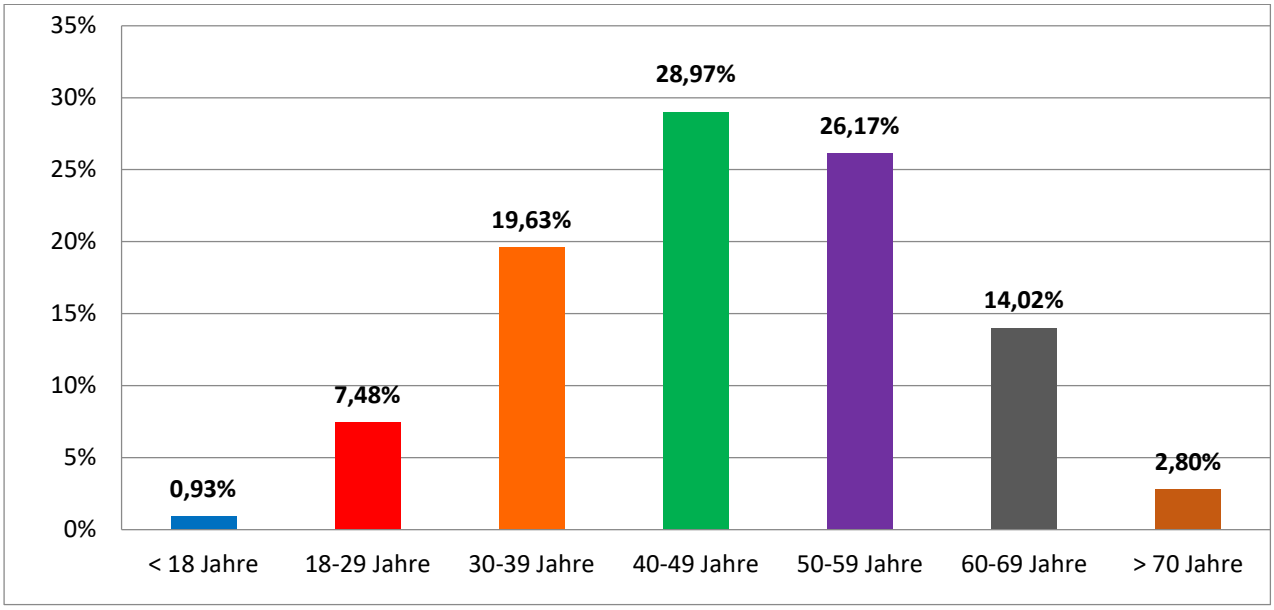


Abbildung 5: Verteilung der Befragten nach Altersklassen

Die Abbildung 5 zeigt die prozentuale Verteilung der Befragten nach Altersklassen, die in sechs Gruppen eingeteilt sind: von der jüngsten Gruppe unter 18 Jahren bis hin zur ältesten Gruppe über 65 Jahre. Besonders stark vertreten sind die Altersgruppen der 35- bis 49-Jährigen sowie der 50- bis 64-Jährigen, die gemeinsam den größten Anteil der Befragten ausmachen. Demgegenüber sind die jüngsten (unter 18 Jahre) und ältesten (über 65 Jahre) Altersklassen deutlich geringer repräsentiert. Auch die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen ist vergleichsweise schwach vertreten. Diese Verteilung zeigt, dass die Befragung vor allem von Personen mittleren Alters dominiert wird, während jüngere und ältere Bevölkerungsschichten weniger stark repräsentiert sind.

Die vorliegende Abbildung 6 zeigt die Ergebnisse einer Umfrage zur persönlichen Mobilität. Die Teilnehmer wurden gebeten, anzugeben, wie häufig sie verschiedene Verkehrsmittel nutzen.

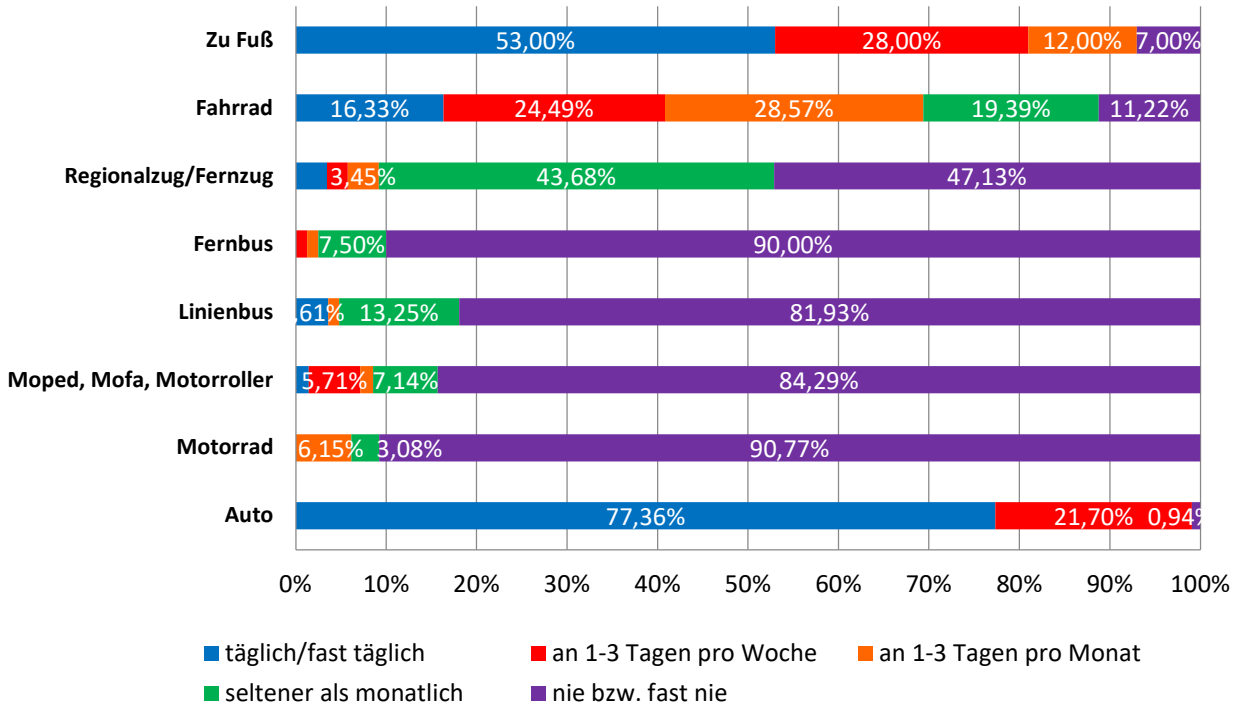


Abbildung 6: Mobilitätsverhalten der Befragten

Die Tabelle listet in den Zeilen die verschiedenen Verkehrsmittel auf, von Zu Fuß über Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel bis hin zu motorisierten Zweirädern und dem Auto. Die Spalten zeigen die Häufigkeit der Nutzung, die in fünf Kategorien unterteilt ist: täglich/fast täglich, an 1-3 Tagen pro Woche, an 1-3 Tagen pro Monat, seltener als monatlich und nie bzw. fast nie. Farbige Balken visualisieren den prozentualen Anteil jeder Antwortkategorie für das jeweilige Verkehrsmittel.

Besonders auffällig ist die hohe Nutzung von Autos und das Zufußgehen. 77,36 % der Befragten nutzen das Auto täglich oder fast täglich, was eine hohe Abhängigkeit vom Auto im Alltag zeigt. Mit 53 % ist Zu Fuß gehen die zweithäufigste Form der Mobilität. Dies deutet auf kurze Wege und eine bewusste Entscheidung für eine gesunde und umweltfreundliche Fortbewegung hin.

Öffentliche Verkehrsmittel wie Regionalzug/Fernzug und Linienbus werden von einem Großteil der Befragten nur selten oder gar nicht genutzt. Dies könnte auf eine eingeschränkte Verfügbarkeit oder fehlende Attraktivität dieser Optionen hindeuten. Möglicherweise spielen auch regionale oder infrastrukturelle Unterschiede eine Rolle, z.B. ein nicht ausreichend ausgebauter öffentlicher Nahverkehr.

Das Fahrrad zeigt eine starke Polarisierung: Während ein Teil der Befragten es regelmäßig nutzt (24,49 % an 1-3 Tagen pro Woche), geben andere an, es überhaupt nicht zu verwenden (28,57 %). Insgesamt ist die Nutzungshäufigkeit von alternativen Mobilitätsformen wie dem Fahrrad oder dem Bus gering. Die Kategorien „selten“ und „nie“ dominieren bei diesen Verkehrsmitteln.

Zusammenfassend zeigt die Auswertung, dass viele Menschen stark auf das Auto angewiesen sind, während andere Verkehrsmittel wie Bus, Bahn oder Fahrrad weniger Bedeutung im Alltag haben. Die Dominanz des Autos und die geringe Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werfen Fragen nach der Verkehrsinfrastruktur und den Alternativen in der Region auf.

Im nächsten Schritt wurden die Befragten zur Erreichbarkeit ihres Wohnortes zum Arbeitsplatz befragt, der Entfernung vom Wohnort und wie sie die Erreichbarkeit bewerten würden. Die Abbildung 7 zeigt die Bewertung der Erreichbarkeit vom Wohnort zum Arbeitsplatz, aufgeschlüsselt nach den genutzten Verkehrsmitteln: Fahrrad, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Auto. Die Befragten konnten die Erreichbarkeit in fünf Kategorien bewerten: „sehr gut“, „gut“, „mittel“, „schlecht“ und „sehr schlecht“.

Besonders auffällig ist, dass das Auto mit großem Abstand die positivsten Bewertungen erhält. Fast 95 % der Befragten sagen, dass die Erreichbarkeit mit dem Auto entweder „sehr gut“ (75,73 %) oder „gut“ (19,42 %) ist. Dies ist nicht sonderlich verwunderlich, da das Auto in vielen Regionen das am besten angepasste Verkehrsmittel für Pendler darstellt. Lediglich 3,88 % der Befragten bewerten die Erreichbarkeit mit dem Auto als „mittel“ oder schlechter, was auf eine sehr hohe Zufriedenheit in dieser Kategorie hinweist.

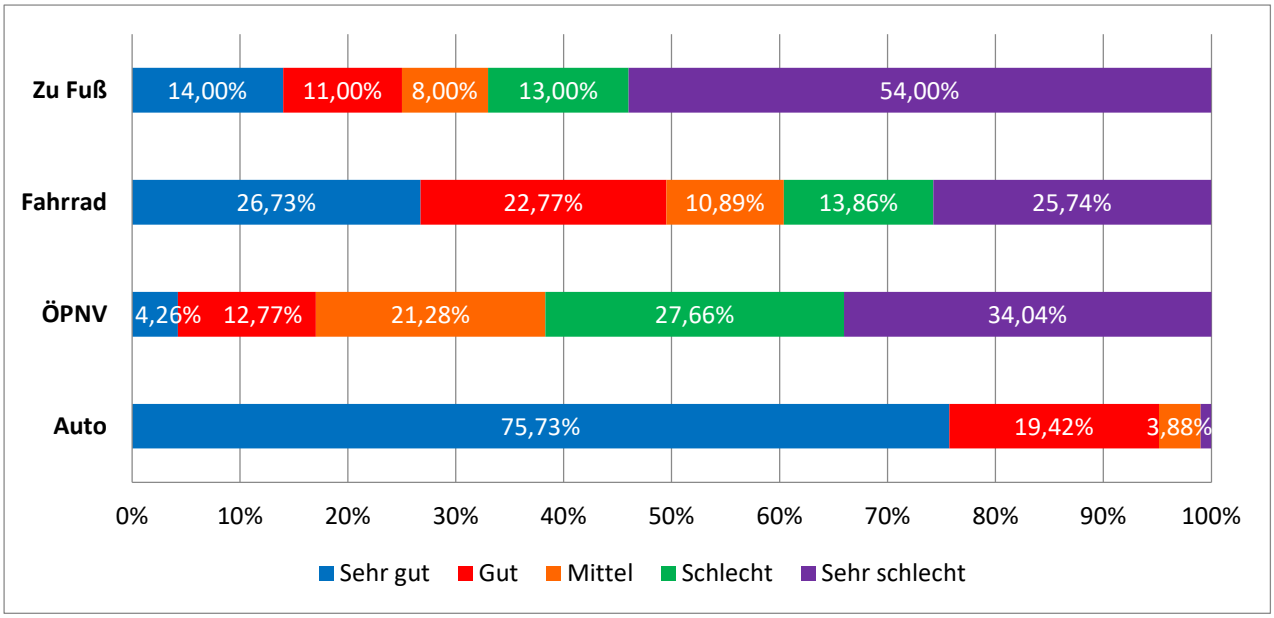


Abbildung 7: Bewertung Erreichbarkeit Arbeitsplatz vom Wohnort

Die Bewertung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zeigt hingegen ein gemischteres Bild. Fast 50 % der Befragten empfinden sie als „sehr gut“ (26,73 %) oder „gut“ (22,77 %). Gleichzeitig sagen jedoch 38 %, dass die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad „schlecht“ (13,86 %) oder „sehr schlecht“ (25,74 %) ist. Dies deutet darauf hin, dass die Nutzung des Fahrrads stark von individuellen Faktoren wie der Distanz zum Arbeitsplatz oder der Qualität der Fahrradinfrastruktur abhängt.

Der öffentliche Nahverkehr wird insgesamt deutlich schlechter bewertet. Über 60 % der Befragten empfinden die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV als „schlecht“ (27,66 %) oder „sehr schlecht“ (34,04 %). Nur knapp 4 % bewerten sie als „sehr gut“, während 12,77 % die Erreichbarkeit als „gut“ einschätzen. Damit bewerten nur etwa 17 % der Befragten den ÖPNV positiv, während die übrigen 83 % ihn als neutral oder schlechter einstufen. Diese Ergebnisse legen nahe, dass der ÖPNV in der Region nicht ausreichend an die Bedürfnisse der Pendler angepasst ist, was auf eine mangelhafte Infrastruktur, unregelmäßige Taktungen oder fehlende Verbindungen hindeuten könnte.

Zusammenfassend zeigt sich, dass das Auto mit Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist. Das Fahrrad wird von einem Teil der Befragten positiv wahrgenommen, ist jedoch auch mit deutlicher Kritik konfrontiert. Der ÖPNV schneidet hingegen am schlechtesten ab und wird nur von einer kleinen Minderheit als zufriedenstellende Option angesehen.

Die Abbildung 8 zeigt die Ergebnisse der Befragung zur Entfernung des Arbeitsplatzes vom Wohnort, unterteilt in verschiedene Distanzklassen. Die Daten geben einen Überblick darüber, wie weit die Arbeitsplätze der Befragten durchschnittlich entfernt sind.

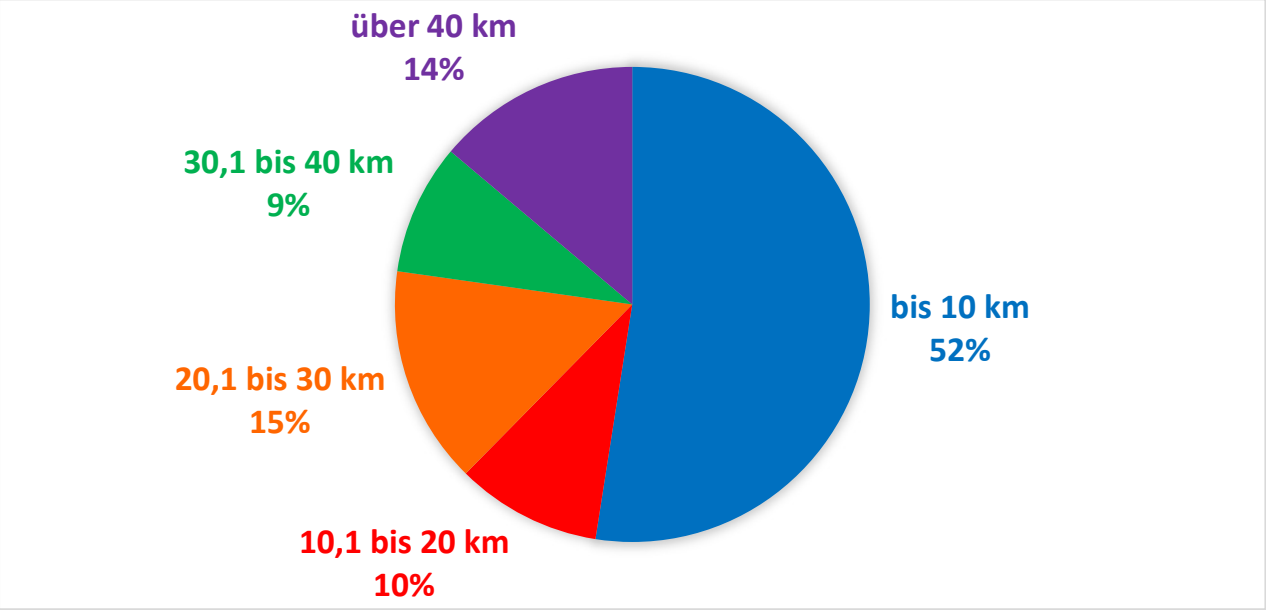


Abbildung 8: Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsplatz

Mit 52 % gibt mehr als die Hälfte der Befragten an, dass ihr Arbeitsplatz weniger als 10 Kilometer vom Wohnort entfernt liegt. Dies deutet auf eine hohe Lokalität der Beschäftigung hin, was sowohl auf eine gute Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen in der Nähe als auch auf ein regional geprägtes Mobilitätsverhalten schließen lässt.

Rund 10 % der Befragten haben einen Arbeitsweg zwischen 10,1 und 20 Kilometern, und 15 % geben an, dass ihr Arbeitsplatz 20,1 bis 30 Kilometer entfernt ist. Zusammen machen diese mittleren Entfernungen 25 % der Antworten aus, was zeigt, dass ein Viertel der Befragten für ihren Arbeitsweg eine moderate Pendeldistanz zurücklegt.

9 % der Befragten geben an, dass ihr Arbeitsplatz zwischen 30,1 und 40 Kilometer entfernt ist, während 14 % angeben, eine Strecke von über 40 Kilometern zurückzulegen. Diese Gruppe repräsentiert insgesamt 23 % der Befragten und deutet darauf hin, dass ein relevanter Anteil der Befragten längere Arbeitswege hat, was häufig mit einer höheren Abhängigkeit von motorisiertem Individualverkehr oder dem ÖPNV einhergeht.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Mehrheit der Befragten kurze Arbeitswege hat, was eine gute Voraussetzung für nachhaltige Mobilitätskonzepte wie Fahrradnutzung oder kurze Fahrten mit dem ÖPNV darstellt. Gleichzeitig machen längere Arbeitswege einen signifikanten Anteil aus, der eine gut ausgebaute Verkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur erforderlich macht, um diese Bedürfnisse zu bedienen. Die Vielfalt der Distanzen weist

darauf hin, dass sowohl lokale als auch überregionale Anforderungen berücksichtigen sollten.

Die Abbildung 9 zeigt die Ergebnisse einer Umfrage zur Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs in Weilbach. Die Befragten konnten ihre Bewertung auf einer fünfstufigen Skala abgeben, die von „Sehr gut“ bis „Sehr schlecht“ reicht.

Mehr als die Hälfte der Befragten (50,94 %) bewertet den Bus- und Bahnverkehr neutral, was auf eine gewisse Indifferenz hindeutet. Zusammen mit den Anteilen der Bewertungen „Schlecht“ (29,25 %) und „Sehr schlecht“ (6,60 %) ergibt sich eine eher negative Gesamtbewertung des öffentlichen Verkehrs in Weilbach. Nur ein geringer Anteil der Befragten bewertet den Bus- und Bahnverkehr positiv. Lediglich 3,77 % geben „Sehr gut“ und 9,43 % „Gut“ an.

Die Ergebnisse legen nahe, dass der Bus- und Bahnverkehr in der Region weder besonders positiv noch stark negativ wahrgenommen wird, aber deutliche Schwächen aufweist. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der vorherigen Abbildungen. Dort wurde bereits deutlich, dass der ÖPNV für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als weniger geeignet angesehen wird und dass viele Menschen auf das Auto angewiesen sind. Verbesserungen in Bereichen wie Frequenz, Komfort oder Pünktlichkeit könnten dazu beitragen, die Zufriedenheit der Nutzer zu steigern und den ÖPNV zu einer attraktiveren Alternative zum Individualverkehr zu machen.

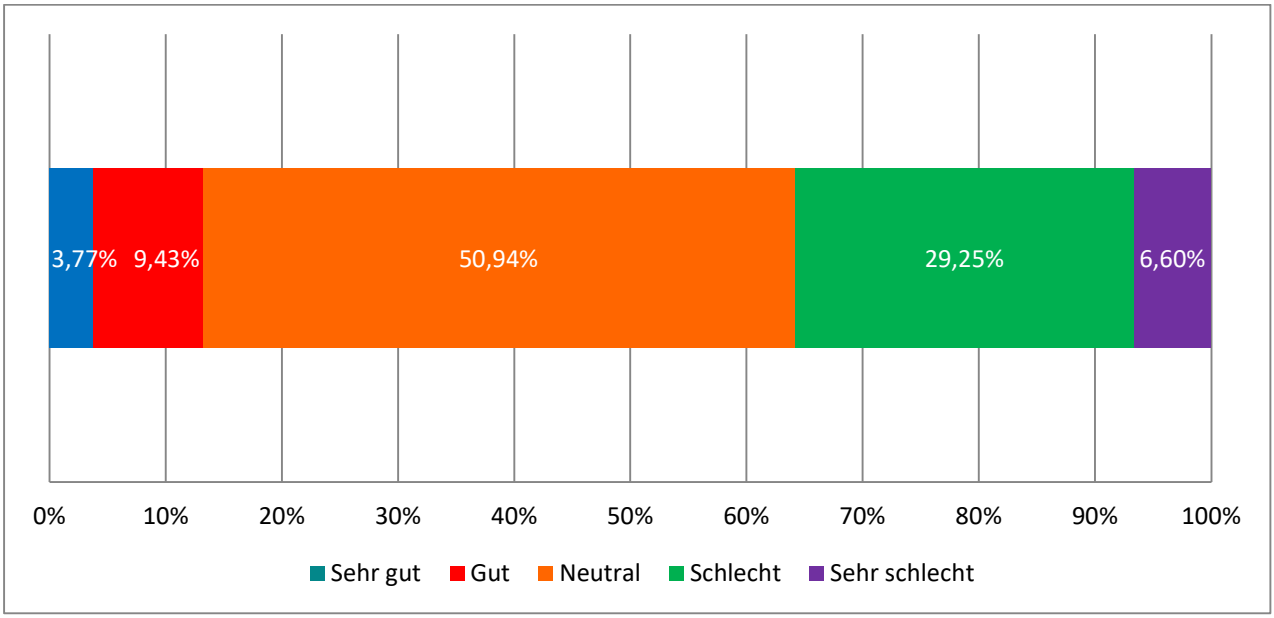


Abbildung 9: Bewertung ÖPNV in Weilbach

Im nächsten Schritt konnten die Befragten abgeben, welche Voraussetzungen für sie besonders wichtig wären, um den ÖPNV zu nutzen oder was sie dazu motivieren würde, diesen häufiger in Anspruch zu nehmen. Die Antworten decken verschiedene Aspekte ab, die von Taktung und Zuverlässigkeit über Kosten und Komfort bis hin zu Streckenabdeckung und weiteren Faktoren reichen. Die Befragten konnten ihre Zustimmung auf einer fünfstufigen Skala von „Sehr wichtig" bis „Überhaupt nicht wichtig" abgeben.

Ein zentraler Punkt, der in der Abbildung deutlich wird, ist die hohe Bedeutung einer besseren Taktung und Fahrplanabdeckung. Mit 61,54 % ist dies der meistgenannte Faktor, der zeigt, dass viele Befragte die aktuellen Verbindungen als unzureichend empfinden. Dies könnte darauf hindeuten, dass Busse und Bahnen nicht häufig genug verkehren oder zu Zeiten fahren, die für die Nutzer unpraktisch sind. Besonders in einer

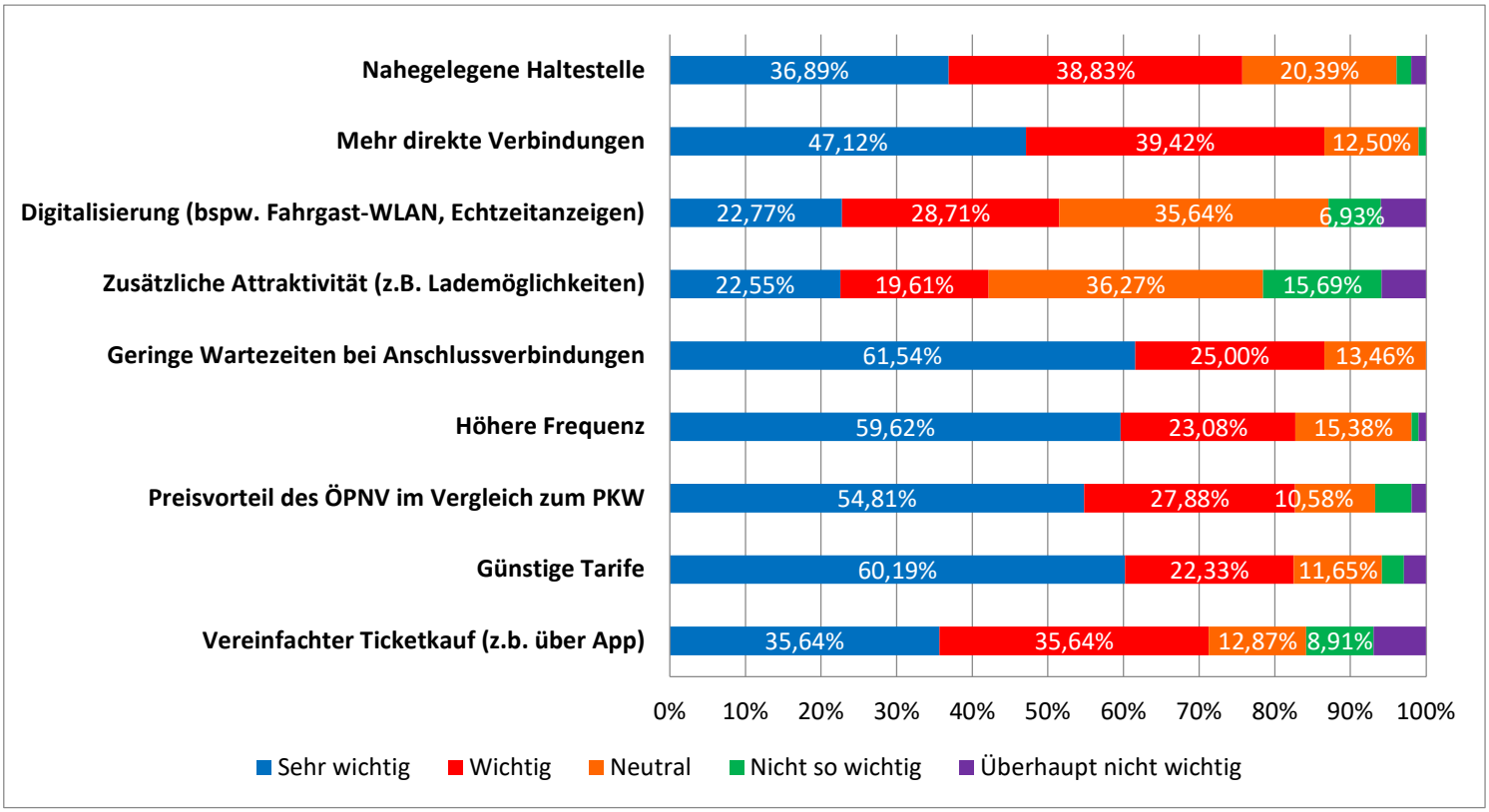


Abbildung 10: Voraussetzungen und Motivation zur Nutzung des ÖPNV

ländlichen Region wie Weilbach oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten dürfte dies eine große Herausforderung darstellen. Fast ebenso wichtig ist für 59,62 % der Befragten die Zuverlässigkeit des ÖPNV. Hierunter fallen Aspekte wie Pünktlichkeit und die Vermeidung von Ausfällen, die für viele eine entscheidende Rolle spielen. Die hohe Zustimmung in dieser Kategorie könnte nahelegen, dass Verspätungen oder unzuverlässige Verbindungen aktuell ein großes Hindernis für die Nutzung des ÖPNV darstellen.

Auch die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind für mehr als die Hälfte der Befragten ein wesentlicher Faktor. 54,81 % geben an, dass günstigere Ticketpreise oder ein verbessertes Preis-Leistungs-Verhältnis für sie wichtig wären. Dies deutet darauf hin, dass viele den ÖPNV als zu teuer empfinden, insbesondere im Vergleich zu den Kosten und dem Komfort des motorisierten Individualverkehrs. Es ist wichtig zu beachten, dass diese Befragung vor der Einführung des Deutschlandtickets stattgefunden hat, welches für eine monatliche Pauschale bundesweit unbegrenzte Fahrten im Nah- und Regionalverkehr ermöglicht. Die Einführung dieses Tickets könnte potenziell die Wahrnehmung der Befragten hinsichtlich der Kostenstruktur des ÖPNV verändert haben, da es eine deutliche finanzielle Entlastung darstellt und den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich vereinfacht. Die Ergebnisse machen dennoch deutlich, dass finanzielle Entlastungen, wie etwa durch attraktive Tarife oder Abonnements, eine größere Nutzung des ÖPNV fördern können und weiterhin eine zentrale Rolle bei der Attraktivitätssteigerung spielen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Komfort und die Sauberkeit der Verkehrsmittel. 60,19 % der Befragten erwarten, dass Busse und Bahnen höhere Standards in diesen Bereichen erfüllen, um den ÖPNV als attraktive Alternative wahrzunehmen. Dies könnte die Verfügbarkeit von bequemen Sitzmöglichkeiten, klimatisierten Fahrzeugen, sauberem Interieur und allgemein einer angenehmen Reiseatmosphäre umfassen.

Rund 36,27 % der Befragten wünschen sich zudem eine bessere Streckenabdeckung mit direkteren Verbindungen. Diese Zahl zeigt, dass viele Nutzer den aktuellen Linienverlauf als unzureichend empfinden. Vor allem Pendler, die lange Umwege oder häufige Umstiege in Kauf nehmen müssen, könnten hiervon betroffen sein.

Weitere Aspekte wie die Verfügbarkeit digitaler Informationen, etwa Echtzeitdaten zu Ankunftszeiten oder Verspätungen, sind für 22,77 % der Befragten von Bedeutung. Diese Funktionen könnten die Nutzerfreundlichkeit und Planungssicherheit erhöhen. Sicherheit während der Fahrt ist für 22,33 % der Befragten wichtig, während barrierefreier Zugang, etwa durch Niederflurfahrzeuge oder barrierefreie Haltestellen, von 19,61 % als ausschlaggebend genannt wird. Obwohl diese Punkte weniger häufig genannt werden, sind sie besonders für spezifische Nutzergruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen oder ältere Menschen entscheidend.

Zusammenfassend zeigt die Abbildung, dass die wichtigsten Anforderungen der Befragten an den ÖPNV in einer besseren Taktung, einer höheren Zuverlässigkeit, günstigeren Kosten und verbessertem Komfort liegen. Gleichzeitig spielen eine größere Streckenabdeckung und direkte Verbindungen ebenfalls eine bedeutende Rolle. Die hohe

Bedeutung funktionaler und qualitativer Verbesserungen zeigt, dass der ÖPNV aktuell in vielen Bereichen nicht optimal an die Bedürfnisse der Nutzer angepasst ist. Um die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV zu steigern, sollten diese zentralen Handlungsfelder priorisiert angegangen werden. Besonders interessant ist, dass die hohe Zustimmung für funktionale Verbesserungen wie Taktung und Zuverlässigkeit eng mit der Qualität des Angebots verbunden ist – Aspekte wie Komfort und Sauberkeit stehen diesen in ihrer Wichtigkeit kaum nach. Dies zeigt, dass ein ganzheitliches Maßnahmenpaket erforderlich ist, das sowohl die Infrastruktur als auch die Nutzererfahrung optimiert.

Die Abbildung 11 zeigt die Bewertung der aktuellen Situation des Radfahrens in Weilbach durch die Befragten. Insgesamt wird die Situation überwiegend positiv wahrgenommen, denn 54,72 % der Befragten bewerten die Bedingungen für Radfahrer als „gut" und weitere 17,92 % sogar als „sehr gut". Damit sind mehr als 70 % der Befragten mit der aktuellen Situation des Radfahrens zufrieden, was auf eine grundsätzlich solide Infrastruktur oder allgemein positive Bedingungen hindeutet.

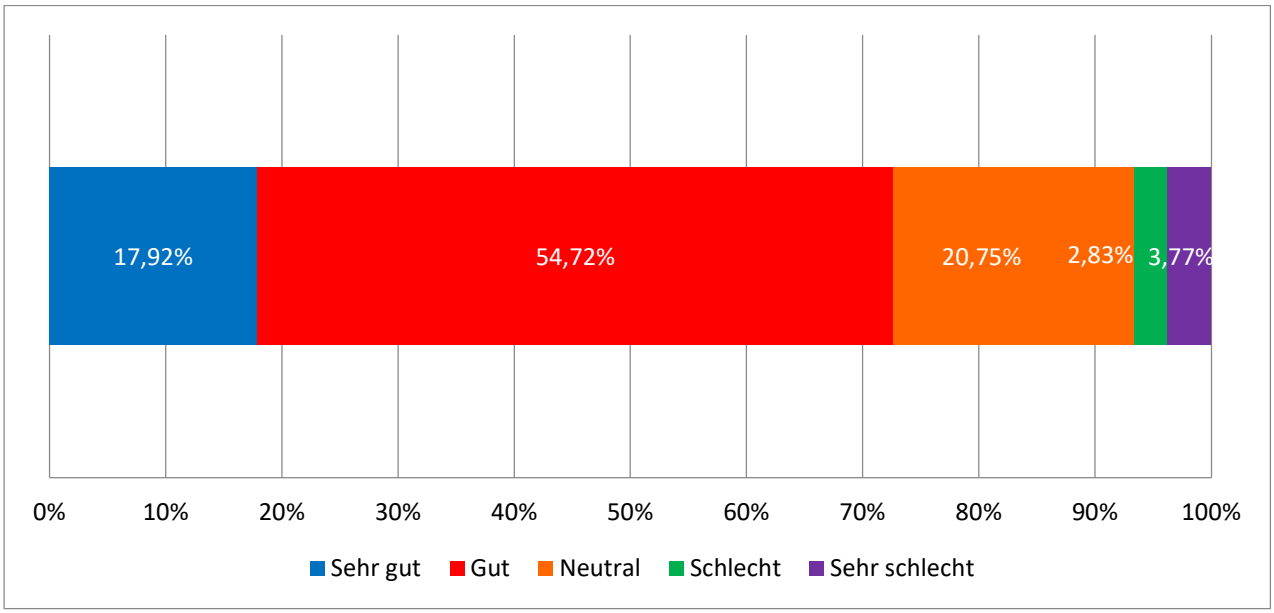


Abbildung 11: Bewertung Radfahrsituation in Weilbach

Nur ein kleiner Anteil der Befragten bewertet die Situation negativ: 2,83 % geben an, dass die Bedingungen „schlecht" sind, und 3,77 % stufen sie als „sehr schlecht" ein. Zusammen machen diese negativen Einschätzungen lediglich 6,6 % aus, was darauf hindeutet, dass gravierende Probleme im Radverkehr von der Mehrheit nicht wahrgenommen werden. Der Anteil der neutralen Bewertungen liegt bei 20,75 %. Die hohe Zufriedenheit mit den Bedingungen für Radfahrer zeigt, dass Weilbach bereits eine gute Grundlage für den Radverkehr geschaffen hat. Der geringe Anteil negativer Bewertungen deutet darauf hin, dass die meisten grundlegenden Anforderungen für den Radverkehr erfüllt werden.

Insgesamt deutet das Ergebnis darauf hin, dass das Radfahren in Weilbach von den meisten Menschen als attraktive Mobilitätsoption wahrgenommen wird. Weitere Maßnahmen, wie eine Erweiterung der Radwege oder die Förderung des Radverkehrs durch Kampagnen, könnten dazu beitragen, die Zufriedenheit auf einem hohen Niveau zu halten oder sogar noch zu steigern.

Die Abbildung 12 illustriert die Ergebnisse der Befragung zu den wichtigsten Voraussetzungen für eine häufigere Nutzung des Fahrrads.

Ein Blick auf die Grafik offenbart, dass die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur eine zentrale Rolle spielt. Allen voran steht die Trennung von Pkw-/Fuß- und Radwegen,

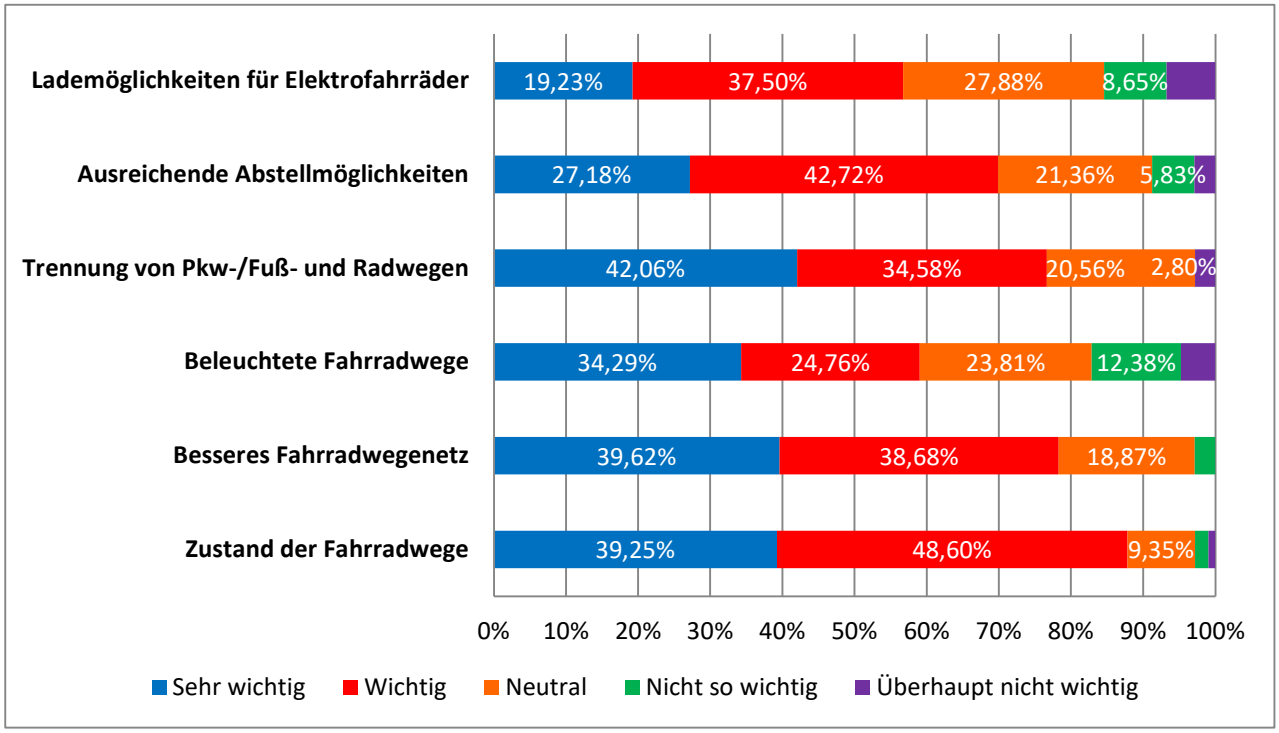


Abbildung 12: Voraussetzungen und Motivation zur Nutzung des Fahrrads

die mit 42,06 % Zustimmung in der Kategorie „Sehr wichtig“ den wichtigsten Faktor für die Befragten darstellt. Dies unterstreicht den Wunsch nach mehr Sicherheit und Komfort beim Radfahren, indem die verschiedenen Verkehrsteilnehmer klar voneinander getrennt werden. Eng damit verbunden ist der Zustand der Fahrradwege, der für 39,25 % der Befragten „Sehr wichtig“ ist. Gut ausgebaute und instand gehaltene Radwege sind essenziell, um das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel zu etablieren. Ein besseres Fahrradwegenetz mit mehr Verbindungen und einer besseren Anbindung an wichtige Ziele wird von 39,62 % als „Sehr wichtig“ angesehen. Neben der Infrastruktur spielen auch weitere Faktoren eine Rolle. So sind ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, z.B. an Bahnhöfen, Einkaufszentren oder Arbeitsplätzen, für 27,18 % „Sehr wichtig“.

Beleuchtete Fahrradwege tragen ebenfalls zur Sicherheit bei, insbesondere in den Abendstunden und im Winter. Für 34,29 % ist dieser Aspekt „Sehr wichtig“. Mit zunehmendem Anteil von Elektrofahrrädern gewinnen auch Lademöglichkeiten an Bedeutung. 19,23 % der Befragten halten dies für „Sehr wichtig“.

Um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, sollten die genannten Aspekte bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Die Ergebnisse decken sich mit den vorherigen Umfrageergebnissen, die gezeigt haben, dass die Situation des Radfahrens von den Bürgerinnen und Bürgern in Weilbach als verbesserungsfähig eingeschätzt wird.

Die Abbildung zeigt die Ergebnisse einer Umfrage zur Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von verschiedenen Anlässen. Die Befragten konnten für jeden Anlass angeben, welches Verkehrsmittel sie üblicherweise nutzen: Auto, Zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV oder „Anderes“.

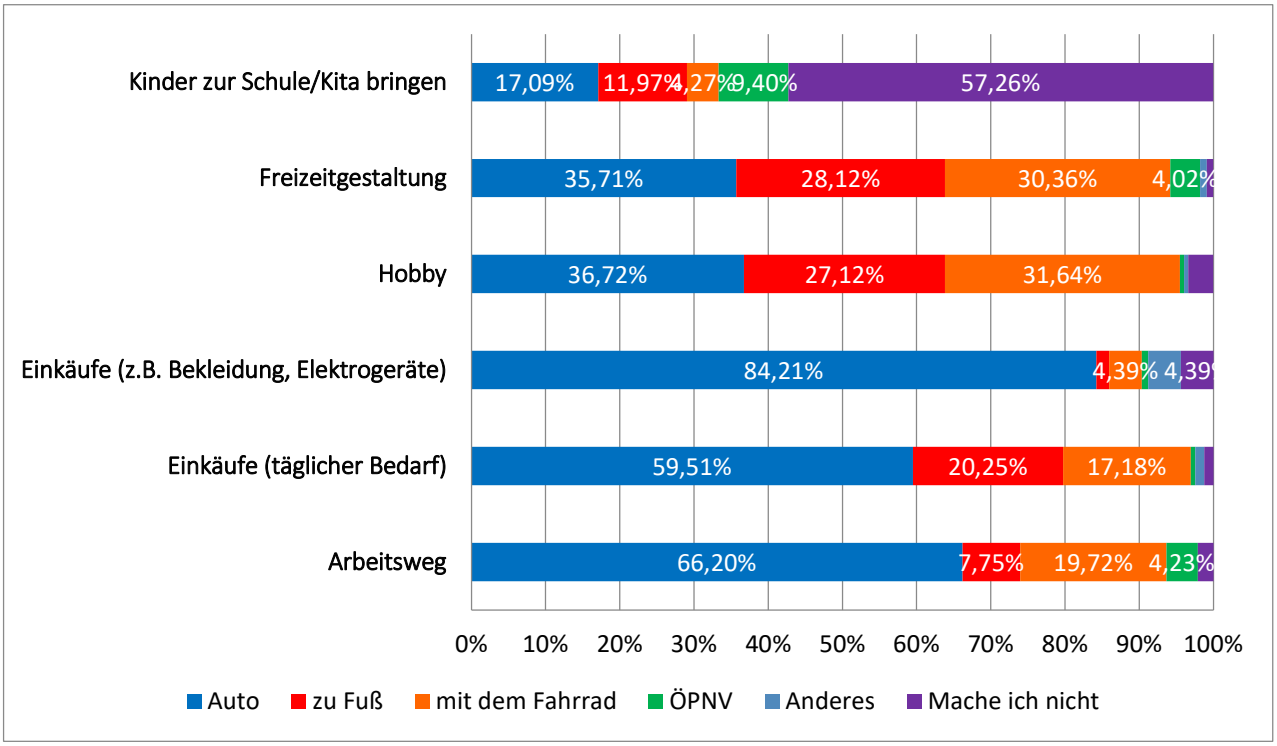


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Anlass

Ein zentrales Ergebnis ist die Dominanz des Autos bei den meisten Anlässen. Besonders deutlich wird dies beim Arbeitsweg (66,20 %), bei Einkäufen (z.B. Bekleidung, Elektrogeräte) mit 84,21 % und bei Einkäufen des täglichen Bedarfs (59,51 %). Dies verdeutlicht die hohe Abhängigkeit vom Auto im Alltag und unterstreicht die Bedeutung des Individualverkehrs für die Mobilität in Weilbach, was sich mit der Aussage im Text deckt, dass das Auto in allen Kategorien dominiert.

Interessanterweise zeigt sich bei der Freizeitgestaltung und bei Hobbys ein anderes Bild. Hier wird das Auto zwar auch genutzt (35,71 % bzw. 36,72 %), aber es gibt auch einen erheblichen Anteil an Personen, die zu Fuß gehen (28,12 % bzw. 27,12 %) oder das Fahrrad nehmen (30,36 % bzw. 31,04 %). Dies deutet darauf hin, dass bei der Freizeitgestaltung und bei Hobbys eine größere Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsmittels besteht und dass hier auch öfter auf alternative Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Diese Beobachtung stimmt mit der Aussage im Text überein, dass das Fahrrad bei Arbeitswegen und Freizeitaktivitäten häufiger genutzt wird als bei Einkäufen oder Arztbesuchen.

Der ÖPNV spielt bei allen Anlässen eine untergeordnete Rolle. Die höchsten Nutzungsanteile erreicht er beim Arbeitsweg (7,75 %) und beim Bringen der Kinder zur Schule/Kita (9,40 %). Dies bestätigt die Ergebnisse der vorherigen Abbildungen, die gezeigt haben, dass der ÖPNV in Weilbach als weniger attraktiv eingeschätzt wird und deckt sich mit der Aussage im Text, dass der ÖPNV bei Arbeitswegen und Arztbesuchen eine größere Rolle spielt, während er für Freizeitaktivitäten und Einkäufe nur marginal genutzt wird.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Abbildung ein differenziertes Bild der Verkehrsmittelnutzung in Weilbach zeichnet. Während das Auto bei vielen Anlässen das dominierende Verkehrsmittel ist, werden bei der Freizeitgestaltung und bei Hobbys auch häufiger alternative Verkehrsmittel genutzt. Der ÖPNV spielt hingegen eine untergeordnete Rolle.

Die Abbildung 11 zeigt die Antworten der Befragten auf die Frage, welche Anschaffungen sie sich in der Zukunft vorstellen könnten. Die dargestellten Kategorien umfassen E-Bikes, Elektroautos, Lastenräder, neue Fahrräder sowie alternative Mobilitätslösungen.

Besonders auffällig ist das hohe Interesse an E-Bikes. 48,57 % der Befragten besitzen bereits ein E-Bike und weitere 20,95 % planen die Anschaffung. Zusammen mit denjenigen, für die ein E-Bike grundsätzlich vorstellbar ist (3,81 %), zeigt sich ein sehr großes Potenzial für diese umweltfreundliche Alternative zum Auto und die hohe Zustimmung zeigt zudem, dass viele Menschen das Potenzial von E-Bikes als alltagstaugliches Verkehrsmittel erkennen. Gründe für diese Beliebtheit könnten die zunehmende Verbreitung von E-Bikes, ihre Eignung für längere Strecken und hügelige Gebiete sowie die steigende Akzeptanz als Alternative zum Auto sein. Zudem erleichtern E-Bikes insbesondere älteren Menschen oder Personen mit geringerer körperlicher Fitness den Umstieg auf eine aktive und umweltfreundliche Mobilitätsform. Trotzdem gibt es auch eine signifikante Gruppe von 24,76 %, die kein Interesse an einem

E-Bike hat. Mögliche Gründe könnten in den hohen Anschaffungskosten oder in einer bereits bestehenden Zufriedenheit mit einem konventionellen Fahrrad liegen.

29,52 % der Befragten äußern Interesse an der Anschaffung eines Elektroautos. Dies deutet darauf hin, dass emissionsfreie Mobilität zunehmend als attraktive Alternative zum Verbrennungsmotor wahrgenommen wird. Besonders in ländlichen Regionen könnten Elektroautos eine attraktive Option darstellen, da sie die Vorteile des Individualverkehrs mit umweltfreundlicher Technologie kombinieren. Allerdings zeigt sich auch, dass 60 % der Befragten derzeit kein Interesse an einem Elektroauto haben. Hier spielen möglicherweise mehrere Faktoren eine Rolle: Die hohen Anschaffungskosten, bedenken bei der Reichweite und eine potenziell unzureichende Ladeinfrastruktur. Zudem könnten sich viele Befragte noch nicht mit dem Gedanken an einen Wechsel vom konventionellen Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb anfreunden.

Die Abbildung zeigt auch, dass On-Demand-ÖPNV-Angebote wie Rufbusse ein relevantes Thema darstellen. Mit einem Anteil von 29,52 % der Befragten, die angeben, sich eine solche Lösung in Zukunft vorstellen zu können, zeigt sich eine moderate Akzeptanz für diese Mobilitätsform. On-Demand-ÖPNV, der flexibel und bedarfsgesteuert organisiert wird, könnte besonders in ländlichen Regionen eine praktikable Alternative sein, in denen klassische Linienbusse aufgrund geringer Nachfrage und hoher Betriebskosten häufig nicht effizient betrieben werden können.

Trotz der Zustimmung zeigt die Abbildung auch, dass 60 % der Befragten kein Interesse an einem solchen Angebot haben. Dies könnte darauf hinweisen, dass das Konzept vielen Menschen noch nicht vertraut ist oder dass Bedenken hinsichtlich der Verlässlichkeit, des Komforts oder der Kosten bestehen. Eine weitere Hürde könnte die Organisation der Buchung sein, die eine App oder einen Anruf voraussetzt, was nicht alle potenziellen Nutzer als bequem empfinden.

Insgesamt deutet die Zustimmung für On-Demand-ÖPNV darauf hin, dass diese Form des öffentlichen Verkehrs für eine spezifische Zielgruppe attraktiv sein könnte, insbesondere für Personen, die keine regelmäßigen Fahrten unternehmen oder an Orten leben, die bisher nur schlecht an den klassischen ÖPNV angebunden sind.

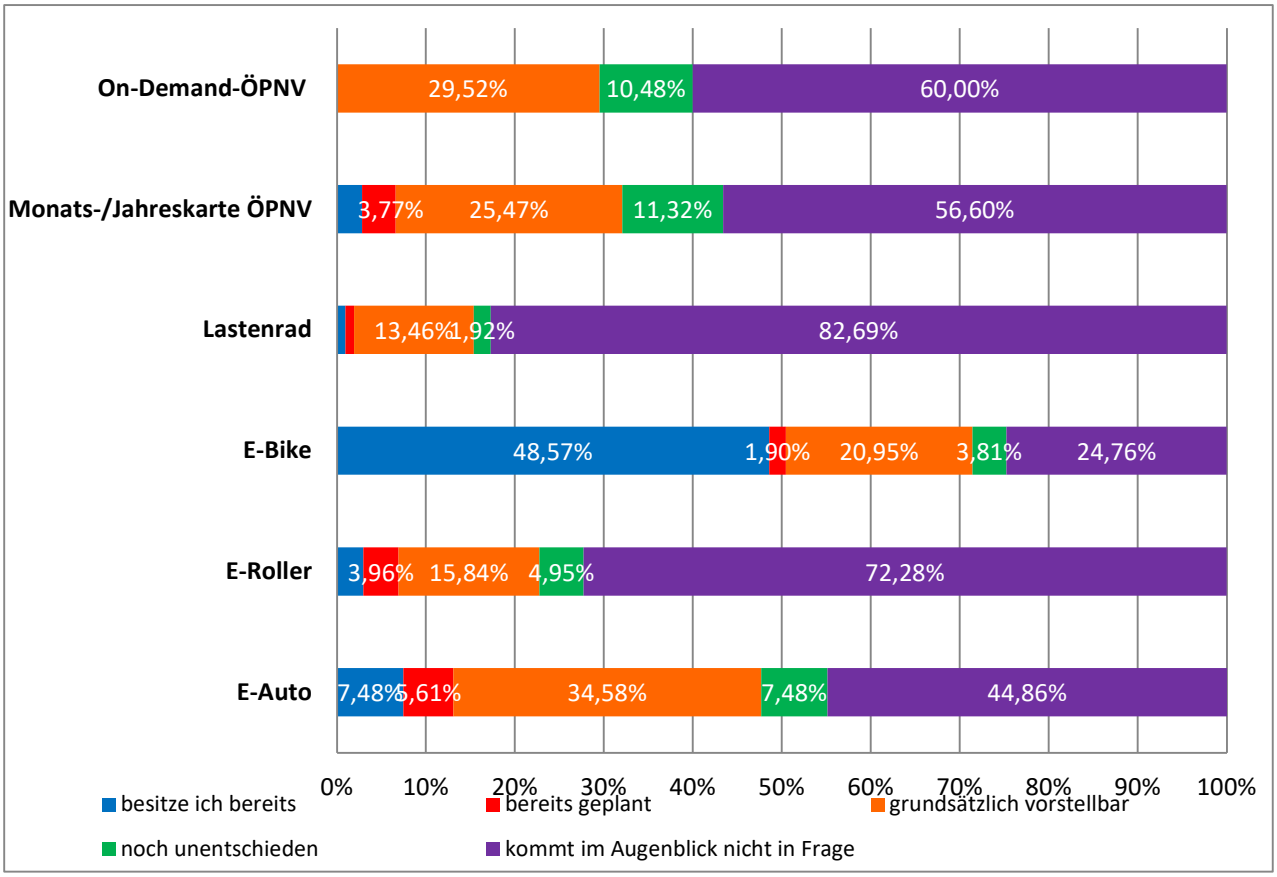


Abbildung 14: Geplante und mögliche Anschaffungen für nachhaltige Mobilität

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Monats-/Jahreskarten für den ÖPNV. 56,60 % besitzen bereits eine solche Karte oder planen die Anschaffung. Dies deutet darauf hin, dass der ÖPNV, trotz der in vorherigen Fragen geäußerten Kritik durchaus eine Rolle im Mobilitätsmix spielt, insbesondere für regelmäßige Fahrten.

Eher gering ist das Interesse an E-Rollern und E-Autos. Zwar können sich 72,28 % bzw. 44,86 % der Befragten die Anschaffung grundsätzlich vorstellen, aber konkrete Pläne gibt es nur bei 4,95 % bzw. 7,48 %. Die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten und die bisher noch eingeschränkte Ladeinfrastruktur könnten hier eine Rolle spielen.
Ein Lastenrad wird nur von 13,46 % der Befragten als mögliche Anschaffung genannt. Dies zeigt, dass Lastenräder eine begrenzte Zielgruppe ansprechen, möglicherweise Familien mit Kindern oder Personen, die größere Lasten transportieren müssen. Die hohe Ablehnungsquote von 82,69 % deutet darauf hin, dass der Bedarf an dieser Art von Mobilität stark spezialisiert ist. Gründe könnten die hohen Anschaffungskosten, der Bedarf an zusätzlichem Platz für die Lagerung oder schlichtweg eine fehlende Notwendigkeit sein.
Die Ergebnisse machen deutlich, dass nachhaltige Mobilität in der Bevölkerung an Bedeutung gewinnt, insbesondere durch das Interesse an E-Bikes und Elektroautos.

Dennoch bleibt das Auto für viele der zentrale Bestandteil der Mobilität, was sich auch in der geringen Zustimmung für alternative Lösungen wie Lastenräder widerspiegelt. Um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern, könnten staatliche Förderprogramme, eine verbesserte Infrastruktur für E-Bikes und Fahrräder sowie Aufklärungskampagnen zur Elektromobilität hilfreich sein. Insgesamt zeigt die Befragung, dass Mobilitätskonzepte künftig sowohl auf innovative Technologien als auch auf die individuellen Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt werden sollten.

Zu guter Letzt wurden die Befragten gefragt, wie die Mobilität in Weilbach umweltverträglicher gestaltet werden kann, geben einen detaillierten Einblick in die Wünsche und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, siehe Wortwolke (Abb. 15). Die Auswertung der Umfrageergebnisse zeigt, dass die Einwohner von Weilbach eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen und Ideen haben, um die Mobilität in ihrer Gemeinde umweltverträglicher zu gestalten. Es zeigt sich ein klarer Fokus auf die Verbesserung der Infrastruktur, die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sowie auf organisatorische und digitale Lösungen, die bestehende Angebote effizienter und attraktiver machen sollen.

Ein zentraler Wunsch der Befragten ist der Ausbau und die Verbesserung der Radinfrastruktur. Insbesondere wird der Bau eines durchgängigen, sicheren und gut beleuchteten Fahrradwegs zwischen Weilbach und Weckbach sowie nach Amorbach genannt. Dies würde nicht nur die Mobilität innerhalb der Region verbessern, sondern auch Pendlern und Freizeitradlern attraktive Alternativen zum Auto bieten. Radwege sollten direkt entlang der Hauptstraßen verlaufen, um eine einfache Orientierung und Nutzung zu ermöglichen. Gleichzeitig wird gefordert, dass Radwege gut ausgeschildert und modern gestaltet werden, um auch für E-Bikes oder Lastenräder geeignet zu sein. Zusätzlich wurden Vorschläge für bessere Fahrradabstellmöglichkeiten gemacht, die insbesondere für E-Bikes ausgelegt sind. Hierzu gehören wettergeschützte, abschließbare Fahrradständer, die sowohl Sicherheit als auch Komfort bieten.

Ein weiteres großes Thema ist die Ladeinfrastruktur für Elektroautos und Kleinfahrzeuge. Viele Befragte kritisieren, dass die frühere E-Tankstelle in Weilbach abgebaut wurde, ohne dass adäquater Ersatz geschaffen wurde. Sie wünschen sich die Reaktivierung dieser Station oder den Aufbau neuer, moderner Ladesäulen, idealerweise als Schnellladestationen. Es wird zudem vorgeschlagen, diese mit Solarenergie zu betreiben, etwa durch Photovoltaikanlagen auf öffentlichen Gebäuden wie dem Kindergarten oder dem Bauhof. Ein vergünstigter Ladetarif für Bürgerinnen und Bürger könnte die Attraktivität weiter steigern. Mehrere Antworten betonen, dass die Förderung der

Elektromobilität ohne eine zuverlässige und flächendeckende Ladeinfrastruktur nicht realisierbar ist.

Die Verbesserung des ÖPNV wird von vielen Befragten als essenziell angesehen. Häufig genannt werden Wünsche nach einer höheren Frequenz von Bus- und Bahnverbindungen, besseren Anschlüssen und kürzeren Taktzeiten. Insbesondere eine Direktverbindung nach Aschaffenburg mit mindestens einem Stundentakt, idealerweise im 30-Minuten-Takt, wird gewünscht. Darüber hinaus wird angeregt, Rufbusse oder andere On-Demand-ÖPNV-Lösungen einzuführen, um die Flexibilität zu erhöhen, insbesondere für kleinere Ortsteile, die derzeit schlecht angebunden sind. Frühere und spätere Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen, beispielsweise für Schichtarbeiter, sind ebenfalls ein häufig geäußerter Wunsch.

Die Einführung von Carsharing-Angeboten wird mehrfach vorgeschlagen. Eine zentrale Organisation, die über eine digitale Plattform mit Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten arbeitet, könnte die Nutzung dieser Alternative zum Privatfahrzeug erleichtern. Carsharing könnte vor allem in Kombination mit dem ÖPNV und anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln eine attraktive Lösung für viele Mobilitätsbedarfe darstellen.

Einige Befragte regen an, Leih-E-Bikes oder Elektroautos als Ergänzung zu den bestehenden Mobilitätsangeboten einzuführen. Solche Angebote könnten insbesondere für Menschen attraktiv sein, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, aber dennoch flexibel und nachhaltig mobil sein möchten. Darüber hinaus werden organisierte Mitfahrmöglichkeiten vorgeschlagen, wie beispielsweise Mitfahrbänke oder eine Mitfahr-App, die es Pendlern oder Gelegenheitsfahrern ermöglichen, ihre Fahrten zu koordinieren und sich die Nutzung eines Autos zu teilen.

Die Befragten kritisieren die derzeitige Organisation und Taktung des ÖPNV in der Region. Ein dichterer Takt, insbesondere bei den Bus- und Bahnverbindungen, ist ein zentraler Wunsch. Ein 30-Minuten-Takt für Busse und Bahnen wird von vielen als ideal angesehen, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Darüber hinaus wird die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahnverbindungen angesprochen. Ein flexibleres Angebot, wie etwa Rufbusse, die auf Anfrage gebucht werden können, könnte insbesondere für kleinere Gemeinden und abgelegene Ortsteile eine wichtige Ergänzung sein. Zudem wird betont, dass die Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn jederzeit möglich sein sollte, um die intermodale Mobilität zu fördern.

Abbildung 15: Wünsche und Ideen der Bürger

Die Sicherheit im innerörtlichen Verkehr ist ein weiteres wichtiges Anliegen. Gefordert wird eine konsequente Reduzierung der Geschwindigkeiten in Wohngebieten auf 30 km/h sowie die verstärkte Überwachung dieser Zonen durch Geschwindigkeitskontrollen. Solche Maßnahmen könnten die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erheblich verbessern.

Mehrere Befragte weisen auf Probleme mit dem Parken entlang der Hauptstraße hin. Sie schlagen vor, Parkverbote an besonders kritischen Stellen einzuführen, um den

Verkehrsfluss zu verbessern und Engpässe zu vermeiden. Gleichzeitig wird angeregt, alternative Parkmöglichkeiten außerhalb des Ortszentrums zu schaffen.

Einige Befragte schlagen vor, die Zugänglichkeit und Attraktivität bestehender Angebote zu verbessern. So könnte der Regionalmarkt mit verlängerten Öffnungszeiten, insbesondere am Abend, für Berufstätige attraktiver gemacht werden. Ähnliche Ansätze könnten auch auf den ÖPNV übertragen werden, etwa durch günstigere Tickets oder flexiblere Fahrpläne.

Ein zentraler Vorschlag ist die Entwicklung einer digitalen Plattform, die verschiedene Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Carsharing und Leihsysteme bündelt. Eine solche Plattform könnte nicht nur Informationen bereitstellen, sondern auch Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten integrieren, um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu erleichtern.

Die Umsetzung dieser Vorschläge steht vor verschiedenen Herausforderungen. Die ländliche Struktur von Weilbach mit größeren Entfernungen macht das Auto für viele Menschen unverzichtbar. Die bergige Topografie kann die Nutzung des Fahrrads erschweren. Und die Veränderung von Mobilitätsgewohnheiten ist ein langfristiger Prozess, der attraktive Alternativen und Anreize erfordert.

Die Befragung zeigt deutlich, dass die Bürgerinnen und Bürger von Weilbach ein hohes Interesse an einer umweltfreundlicheren und effizienteren Mobilität haben. Zentrale Maßnahmen umfassen den Ausbau der Rad- und Ladeinfrastruktur, die Verbesserung des ÖPNV sowie die Förderung von Carsharing und Leihsystemen. Gleichzeitig zeigen die Antworten, dass eine stärkere Verknüpfung und Digitalisierung der Mobilitätsangebote dazu beitragen können, deren Akzeptanz und Nutzung zu steigern.

5 Gemeinsam gestalten – Bürger- und Akteursbeteiligung

Ein erfolgreicher kommunaler Klimaschutz setzt das engagierte Zusammenwirken aller relevanten Akteure voraus. Durch die systematische Einbindung der vielfältigen Kompetenzen und des Expertenwissens unterschiedlicher Interessensgruppen schaffen wir eine belastbare Grundlage für die Entwicklung praxisnaher Projekte und Maßnahmen. Ziel des Beteiligungsprozesses ist es, klimagerechtes Handeln in alle Bereiche zu integrieren, allen Akteuren umfassende Partizipationsmöglichkeiten zu eröffnen, lokale Rahmenbedingungen einzubinden und politische Entscheidungen transparent und nachvollziehbar zu vermitteln. Im Folgenden wird erläutert, wie die verschiedenen Akteursgruppen an der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzeptes, insbesondere des Maßnahmenkatalogs, partizipativ mitgewirkt haben.

Bürgerbefragung

Um eine möglichst repräsentative und breitgefächerte Datengrundlage zu erhalten, wurde vom 16. bis 30. Januar 2023 eine standardisierte, umfassende Mobilitätsbefragung durchgeführt. Das Erhebungsinstrument wurde bewusst multimodal angelegt: Bürger*innen konnten den Fragebogen sowohl online als auch in schriftlicher Form ausfüllen. Letztere lagen an zentralen Orten wie dem Rathaus und dem Regionalmarkt zur Mitnahme bereit, um auch weniger digitalaffine Bevölkerungsgruppen gezielt anzusprechen.

Im Anschluss an die Befragung wurden die gesammelten Daten systematisch ausgewertet. Die Ergebnisse präsentierte die Kommune bereits am 03. Februar 2023 im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung, bei der sowohl die zentralen Erkenntnisse erläutert als auch erste Handlungsempfehlungen diskutiert wurden. Dieser

transparente Rückblick stärkte nicht nur die Glaubwürdigkeit des Prozesses, sondern bot auch Raum für Rückfragen und Anregungen aus der Bürgerschaft.

Der vollständige Fragebogen wird als Anhang diesem Konzept beigefügt, um Interessierten einen vertieften Einblick in die Methodik und Ergebnisse zu ermöglichen.

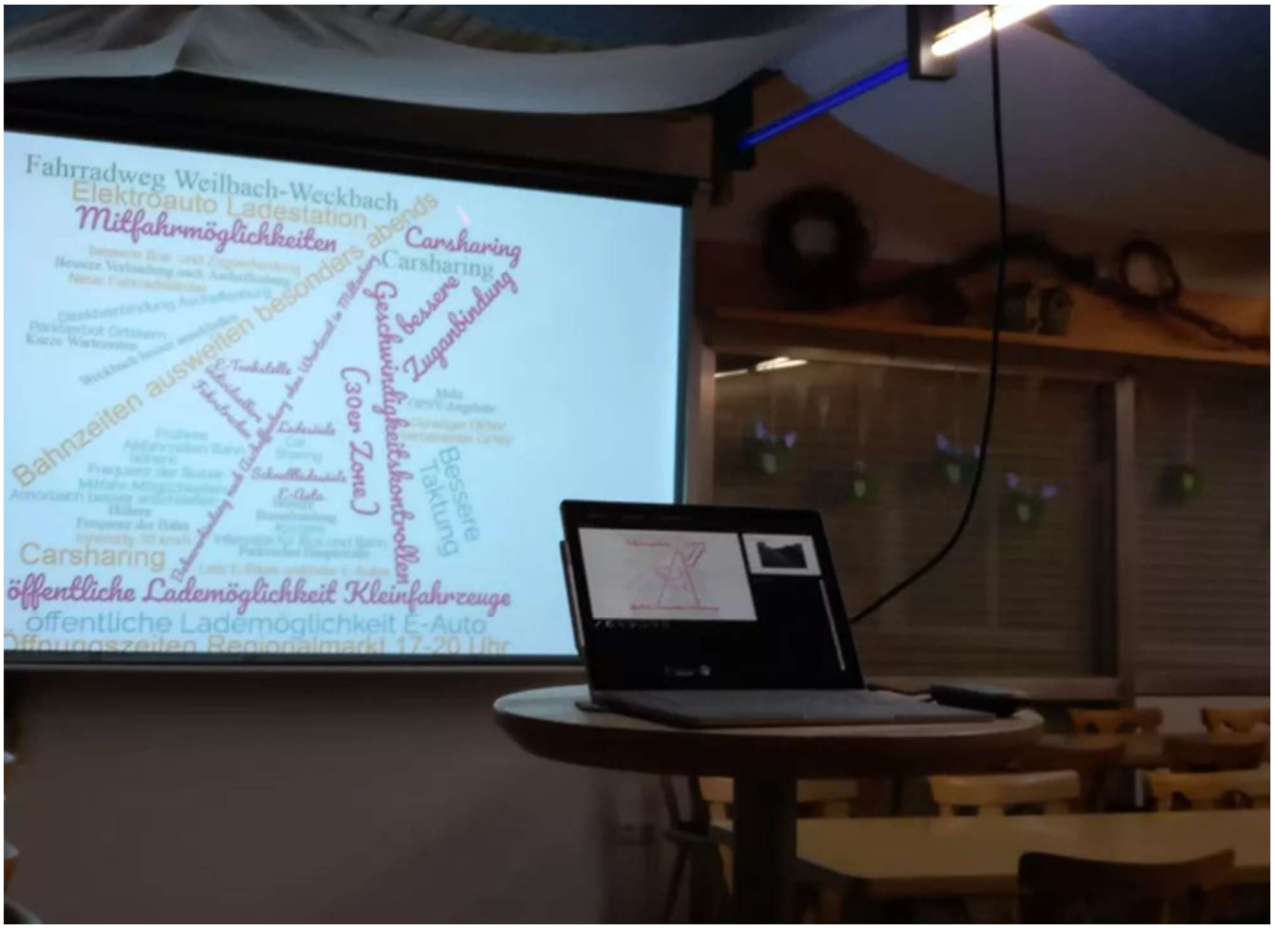


Abbildung 16: Mobilitätsabend (Bild: Karlheinz Paulus)

Expertendialoge

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts fanden vertiefende Gespräche mit Vertreter*innen zentraler Akteure und Institutionen statt. Zu den Gesprächspartner*innen zählten:

- Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC)
- Der Landkreis Miltenberg
- Das Planungsbüro Via
- Kirchgaessner Reisen (Bus- und Reiseunternehmen)

- Das Busunternehmen Ehrlich
- Die Westfrankenbahn (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
- Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)

Aus diesen Dialogen ergaben sich zentrale Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen, die als Grundlage für die Konzeption dienen:

1. Mobilitätsbewusstsein und Verhaltenswandel als Schlüssel

Ein erfolgreicher Wandel des Mobilitätsverhaltens setzt voraus, dass die Bedürfnisse, Gewohnheiten und das Bewusstsein der Bevölkerung im Fokus stehen. Nur durch gezielte Aufklärung, Partizipation und Anreize können langfristige Verhaltensänderungen erreicht werden, etwa die vermehrte Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel.

2. Ausbau und Optimierung des ÖPNV

Das öffentliche Verkehrsangebot muss sowohl quantitativ als auch qualitativ deutlich verbessert werden. Hierbei kommt der Schiene als Rückgrat des Regionalverkehrs eine Schlüsselrolle zu, während Busse als Zubringer fungieren. Kritisch sind jedoch die unzureichende Taktung, mangelnde Verbundkooperationen und die fehlende Abstimmung von Fahrplänen über kommunale Grenzen hinweg. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, bedarf es bedarfsorientierter Angebote, erweiterter Kompetenzen der Aufgabenträger sowie einer stärkeren finanziellen Förderung, da rein eigenwirtschaftliche Lösungen nicht ausreichen.

3. Innovative Mobilitätslösungen

Neue Ansätze wie Sharing-Modelle (z. B. Carsharing, E-Scooter), flexible Bedienformen im öffentlichen Verkehr (wie On-Demand-Shuttles) und die Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sind essenziell, um eine zukunftsfähige Verkehrswende zu gestalten.

4. Regionale Kooperation und grenzüberschreitende Vernetzung

Mobilität endet nicht an administrativen Grenzen. Daher ist eine eng abgestimmte Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Landkreisen und Nachbarregionen unverzichtbar. Ein gemeinsamer Letter of Intent aller Gemeinden zur Taktverdichtung im ÖPNV könnte hierbei ein erster Schritt sein. Nur durch ein einheitliches Verständnis der „Mobilitätsregion“ lassen sich Verkehrsströme sinnvoll lenken und Angebote auf Quellen und Ziele im Umland ausrichten.

5. Sicherheit und Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

- Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der innerörtlichen Hauptstraße erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Konkrete infrastrukturelle Maßnahmen sind erforderlich: die kritische Überquerung der Bundesstraße am Kreisverkehr für Radfahrende aus Weckbach nach Weilbach, der Ausbau des Radwegs zwischen diesen Orten sowie die Verbesserung des provisorischen „Fahrradwegs" von der Eisenbahnbrücke hinab.

5. Inklusion und barrierefreie Mobilität

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen müssen systematisch berücksichtigt werden. Dazu zählen der vollständige Ausbau barrierefreier Haltestellen, der Einsatz angepasster Fahrzeuge (z. B. Niederflurbusse) sowie serviceseitige Maßnahmen wie taktile Leitsysteme. Besondere topografische Herausforderungen, etwa Steigungen, sind bei der Planung zu beachten.

6. Nachhaltige Tourismusmobilität

Um umweltfreundliche Anreiseformen zu fördern, sollten Ladeinfrastrukturen für E-Bikes und E-Autos an touristischen Knotenpunkten geschaffen werden (Stichwort: Walderleben).

7. Sicherer Schulweg

Die Entwicklung eines Schulwegekonzepts für die Grundschule soll Kindern einen sicheren, eigenständigen Zugang ermöglichen, durch verkehrsberuhigte Zonen, klar geführte Fußwege und gezielte Aufklärungsarbeit.

Die gesammelten Impulse unterstreichen die Notwendigkeit eines multidimensionalen Ansatzes: Technische Innovationen, infrastrukturelle Anpassungen und gesellschaftliche Teilhabe müssen Hand in Hand gehen, um eine gerechte, klimaverträgliche und lebenswerte Mobilitätszukunft zu gestalten.

Mobilitätsbegehung

Am 15. März 2024 lud die Gemeinde Weilbach Bürger*innen zu einem partizipativen Bürgerspaziergang ein, um gemeinsam Herausforderungen und Lösungsansätze für die lokale Mobilität zu diskutieren. Die interaktive Begehung führte entlang zentraler Verkehrspunkte und ermöglichte einen praxisnahen Austausch zwischen Anwohnenden, Planenden und Entscheidungsträgern.

Abbildung 17: Startpunkt am Rathaus

Die Veranstaltung begann am Rathaus (Abbildung 17), wo gleich zu Beginn kontroverse Themen aufkamen. Die Einführung von Tempo 30 zur Verkehrsberuhigung sowie die unübersichtliche Parkraumsituation auf der Hauptstraße. Deutlich wurde, dass die aktuelle Gestaltung sowohl Sicherheitsbedenken als auch Nutzungskonflikte zwischen Autos, Radfahrenden und Fußgänger*innen hervorruft.

An der Kreuzung Hauptstraße/Marktplatz (Abbildung 18) richteten Teilnehmende den Fokus auf eine kritische Engstelle. Radfahrende berichteten von riskanten Situationen beim Einfahren auf die Kreisstraße (Hauptstraße), verstärkt durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Abbildung 18: Verlauf des Spaziergangs

Auf dem weiteren Weg wurde die Problematik des schmalen Gehwegs thematisiert. Der fehlende abgesenkte Bordstein und der begrenzte Raum stellen insbesondere für Rollstuhlfahrer*innen und Nutzer*innen von Kinderwagen ein erhebliches Hindernis dar.

Abbildung 20: Hartungsstraße

Abbildung 19: Übergang Hauptstraße/Raiffeisenstraße

An der Kreuzung Raiffeisenstraße/Hartungsstraße entstand die Diskussion um eine mögliche Umleitung des Fahrradverkehrs in Richtung Bahnhof. Ziel war es, die Gefahrenstelle an der Hauptstraße bzw. am Marktplatz zu umgehen. Die mehrheitliche Meinung der Teilnehmenden lautete jedoch, dass „Weilbach gesehen werden soll und nicht umfahren".

An der Station am Bahnhof wurde ein weiteres praktisches Problem deutlich. Der Elektrobus schafft es aufgrund der Kurvenlage nicht, direkt vor der Schule anzuhalten, sodass die Kinder gezwungen sind, einen Teil des Weges zu Fuß zurückzulegen.

Die darauffolgende Station war die Brücke zur Auffahrt an der Bundesstraße. Hier wurde der Verbesserungsbedarf bei der Auffahrt betont – sei es durch die Installation einer Ampel oder durch den Bau eines zweiten Kreisels –, um den Verkehrsfluss zu optimieren.

Die letzte Station bildete der Bahnübergang am Bauhof beziehungsweise am Kindergarten. Besonders zur Stoßzeit wurde der enge Zuweg zum Kindergarten als kritisch bewertet.

Der Spaziergang ermöglichte es, die mobilitätsbezogenen Herausforderungen aus Bürger*innenperspektive zu erfassen und liefert wertvolle Impulse für die Weiterentwicklung unseres Mobilitätskonzepts. Die gesammelten Eindrücke bilden eine wertvolle Grundlage, um gezielte Maßnahmen für sichere, inklusive und attraktive Verkehrsräume abzuleiten – stets im Dialog mit denen, die Weilbach täglich nutzen.

Abbildung 21: Bahnübergang sowie Zufahrt Kindergarten

6 Am Ball bleiben – Verstetigungsstrategie und Controllingkonzept

Die dauerhafte Etablierung des Mobilitätskonzepts ist eine wesentliche Voraussetzung, um den langfristigen Transformationsprozess im Mobilitätsbereich erfolgreich zu gestalten. Nur wenn Maßnahmen in Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft fest verankert sind, können die ambitionierten Ziele, etwa die Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme und die Reduktion von Emissionen, realisiert werden. Im Folgenden werden die notwendige Verstetigungsstrategie sowie das Controllingkonzept erläutert, die dazu dienen, die selbst gesteckten Ziele transparent zu überwachen und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

6.1 Langfristig denken – Verstetigungsstrategie

Für eine nachhaltige Umsetzung des Mobilitätskonzepts bedarf es stabiler Strukturen innerhalb der kommunalen Verwaltung. Für die nachhaltige Umsetzung des Mobilitätskonzepts in einer so kleinen Kommune empfiehlt es sich, bestehende Verwaltungsstrukturen zu nutzen. Statt einer eigenständigen Abteilung kann die Aufgabe durch einen Mobilitätskoordinator übernommen werden – idealerweise im Rahmen einer bereits bestehenden Stelle – der die Initiierung, Begleitung und Umsetzung aller verkehrsrelevanten Maßnahmen koordiniert. In kleineren Kommunen, die Teil einer Verwaltungsgemeinschaft sind, kann diese Aufgabe auch flexibel durch bereits bestehende Strukturen realisiert werden.

Eine erfolgreiche Mobilitätsplanung ist eine Querschnittsaufgabe, die nahezu alle Fachbereiche berührt. Daher sollten klare Zuständigkeiten definiert und interne Abläufe frühzeitig abgestimmt werden. Eine enge Zusammenarbeit und regelmäßiger Informationsaustausch zwischen den Abteilungen fördern nicht nur die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen, sondern ermöglichen auch eine schnelle Reaktion auf neue Herausforderungen und innovative Ideen. Die Integration der Mobilitätsplanung in den täglichen Verwaltungshandlungsablauf trägt wesentlich zur Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrskonzepte bei.

Über die interne Abstimmung hinaus ist der Austausch mit externen Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft von großer Bedeutung. Der gemeinsame Erfahrungsaustausch und das Bündeln von Ressourcen führen zu innovativen Lösungsansätzen und steigern die Wirksamkeit der Maßnahmen. Regelmäßige Berichte sowie transparente Kommunikationsstrategien stellen sicher, dass die Bevölkerung über

Fortschritte informiert wird und nachhaltig in den Entwicklungsprozess eingebunden bleibt.

Auch die Finanzierung der Maßnahmen muss langfristig gesichert sein. Neben der Bereitstellung kommunaler Haushaltsmittel sollten Förderprogramme auf Landes- oder Bundesebene zur Mobilisierung zusätzlicher Ressourcen in Betracht gezogen werden. Ein begleitendes Controlling- und Evaluierungskonzept unterstützt dabei, den Fortschritt regelmäßig zu überprüfen, Erfolge zu dokumentieren und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen – so wird gewährleistet, dass die gesteckten Ziele nachhaltig erreicht werden.

6.2 Transparent steuern – Controllingkonzept

Eine regelmäßige Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen ist unerlässlich, um die Ziele des Mobilitätskonzepts effizient zu erreichen. Das Controllingkonzept dient dazu, den Umsetzungsstand der Strategien systematisch zu überwachen, ihre Wirksamkeit (z. B. CO_2-Einsparungen) und Wirtschaftlichkeit zu evaluieren sowie Anpassungen abzuleiten. Die Erfolgskontrolle erfolgt auf zwei Ebenen:

1. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts:

   Das Mobilitätskonzept wird regelmäßig evaluiert und an aktuelle Entwicklungen angepasst. Eine kontinuierliche Überprüfung ermöglicht es, den Fortschritt systematisch zu beobachten und erforderliche Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen vorzunehmen – etwa kann bereits im Jahr 2030 eine Überarbeitung stattfinden.

2. Operatives Controlling der Maßnahmen:

   Für jede im Maßnahmenkatalog enthaltene Maßnahme werden spezifische Erfolgsindikatoren und Meilensteine definiert. Harte Indikatoren, wie etwa quantitative Parameter zu Emissionsreduktionen oder Nutzungssteigerungen im öffentlichen Verkehr, ermöglichen eine objektive Bewertung. Ergänzend dazu dienen weiche Indikatoren, beispielsweise die Anzahl durchgeführter Bürgerdialoge oder Informationsveranstaltungen, der Bewertung von Maßnahmen, deren Effekte weniger direkt messbar sind. Diese differenzierte Betrachtungsweise ermöglicht eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation des Erfolgs jeder einzelnen Maßnahme.

Zur operativen Umsetzung könnte regelmäßig ein Bericht erstellt werden, der einen klaren Überblick über den aktuellen Stand der umgesetzten Maßnahmen bietet. Dieser Bericht könnte in den zuständigen politischen Gremien vorgestellt, sodass dort der Fortschritt diskutiert und notwendige Anpassungen empfohlen werden können. Auf diese Weise könnten frühzeitig Abweichungen erkannt und entsprechende Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden.

Insgesamt gewährleistet dieses Controllingkonzept eine transparente und zielgerichtete Steuerung des Mobilitätskonzepts. Es stellt sicher, dass die gesetzten Ziele eingehalten werden und unterstützt die Verwaltung dabei, flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig weiterzuentwickeln.

7 Im Austausch bleiben – Kommunikationsstrategie

Eine effektive Kommunikationsstrategie bildet einen wesentlichen Baustein für den Erfolg eines Mobilitätskonzepts – sie schafft die Grundlage für Transparenz, Akzeptanz und gemeinschaftliches Engagement. Ziel ist es, die Bevölkerung sowie alle relevanten Akteure kontinuierlich und verständlich über die Ziele, Maßnahmen und Fortschritte der Mobilitätsplanung zu informieren. Dabei sind interne Stellen wie die Verwaltung ebenso einzubeziehen wie externe Partner, beispielsweise Verkehrsbetriebe, lokale Institutionen, Wirtschaftsvertreter und weitere Interessensgruppen. Eine offene Darstellung der geplanten Projekte und erreichten Ergebnisse fördert das Vertrauen in die Maßnahmen, sensibilisiert für die Bedeutung nachhaltiger Mobilität und motiviert zur aktiven Beteiligung.

Die vorgesehenen Kommunikationsmaßnahmen sollen dazu beitragen, bestehende Wissenslücken zu schließen und einen intensiven Dialog zwischen den verschiedenen Interessengruppen zu ermöglichen. Hierbei werden zentrale Informationen über offizielle Kanäle – wie die kommunale Website, Social-Media-Plattformen, lokale Pressemitteilungen, Informationsveranstaltungen sowie regelmäßige Newsletter – verbreitet. Diese vielfältigen Kanäle stellen sicher, dass den unterschiedlichen Bedürfnissen der Zielgruppen optimal begegnet wird und der Informationsfluss kontinuierlich gewährleistet ist. Ergänzend können persönliche Beratungsangebote und direkte Gesprächsforen dazu beitragen, den Austausch zu fördern und individuelle Fragen oder Bedenken gezielt zu klären.

Durch eine klare und nachvollziehbare Kommunikation über die ergriffenen Maßnahmen sowie deren verkehrspolitische, ökonomische und ökologische Vorteile wird das Mobilitätskonzept als gemeinsame Aufgabe greifbar gemacht. Diese Strategie stärkt nicht nur die Akzeptanz und das Engagement in der gesamten Kommune, sondern ebnet auch den Weg für eine erfolgreiche und langfristig verankerte Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

.

8 Was haben wir vor? – Unser Maßnahmenkatalog und Umsetzungsstrategie

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts dient der Maßnahmenkatalog als zentrales Instrument, um die strategischen Ziele in konkrete Handlungsschritte zu übersetzen. Während das Mobilitätskonzept die Vision und die übergeordneten Ziele einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in Weilbach formuliert, stellt der Maßnahmenkatalog sicher, dass diese Ziele auch praktisch umgesetzt werden können. Hier werden alle geplanten Maßnahmen übersichtlich zusammengestellt und beschrieben. Dadurch wird für Entscheidungsträger und Bürger gleichermaßen transparent, welche Schritte vorgesehen sind, um die Mobilitätswende vor Ort zu erreichen. Der Katalog bildet somit eine wichtige Grundlage für die Umsetzung: Er hilft dem Gemeinderat und der Verwaltung, fundierte Entscheidungen zu treffen und Ressourcen gezielt einzusetzen. Gleichzeitig bietet er der interessierten Öffentlichkeit einen nachvollziehbaren Überblick über die geplanten Verbesserungen im Verkehrsbereich und schafft Vertrauen in den Prozess, indem er offenlegt, wie die Gemeinde eine umweltfreundlichere, effizientere und sicherere Mobilität fördern will.

Handlungsfelder im Mobilitätskonzept

Damit die Mobilität ganzheitlich verbessert werden kann, deckt der Maßnahmenkatalog sämtliche relevanten Handlungsfelder ab. Er berücksichtigt alle Verkehrsarten und Themenbereiche, angefangen beim Fußverkehr und Radverkehr über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis hin zum motorisierten Verkehr. Beim motorisierten Verkehr werden sowohl der fließende Verkehr als auch der ruhende Verkehr (Parkraummanagement) betrachtet, um Lösungen für den fahrenden Autoverkehr ebenso wie für das Parken zu entwickeln. Ebenso wichtig ist die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und Innenstädten, um die Lebensqualität zu steigern und sichere Räume für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Darüber hinaus widmet sich der Katalog der Intermodalität, indem Maßnahmen an intermodalen Knotenpunkten, also Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, vorgeschlagen werden. So wird ein nahtloses und bequemes Wechseln zwischen Auto, Fahrrad, Bus, Bahn oder Fußweg ermöglicht. Ergänzend werden begleitende Handlungsfelder wie Bildung und Kommunikation (z. B. Sensibilisierung der Bürger*innen für nachhaltige Mobilität), Digitalisierung (etwa digitale Mobilitätsangebote oder intelligente Verkehrssteuerung) sowie Verwaltung und Planung (Optimierung behördlicher Prozesse

und Planungsinstrumente) einbezogen. Durch diese breite Aufstellung stellt der Maßnahmenkatalog sicher, dass keine wichtigen Bereiche vernachlässigt werden und alle Elemente des Verkehrssystems im Sinne eines integrierten Ansatzes zusammenwirken.

Bewertungskriterien je Maßnahme

Jede Maßnahme im Katalog wird nach einheitlichen Kriterien beschrieben und bewertet, um ihre Bedeutung und Umsetzbarkeit klar darzustellen. Zu diesen Bewertungskriterien gehören insbesondere die beteiligten Akteure und Zuständigkeiten, also wer für die Umsetzung verantwortlich ist und welche weiteren Stellen oder Partner eingebunden werden müssen. Ebenso werden die potenziellen Fördermöglichkeiten beleuchtet, damit ersichtlich wird, ob und wie externe Fördermittel (von Land, Bund oder EU) zur Finanzierung genutzt werden können. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Umsetzungshorizont, der angibt, in welchem Zeitrahmen die Maßnahme realisiert werden kann (kurzfristig, mittelfristig oder langfristig). Auch die zu erwartenden Kosten werden abgeschätzt, um den finanziellen Aufwand frühzeitig einschätzen zu können.

Schließlich wird auch die voraussichtliche Wirkung der Maßnahme betrachtet, also welcher Beitrag zu den Zielen des Mobilitätskonzepts damit erreicht werden kann. Unter Wirkung fallen beispielsweise Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit, Einsparungen von CO_2-Emissionen, eine Reduzierung von Lärm oder eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Durch die systematische Erfassung all dieser Kriterien wird jede Maßnahme transparent beschrieben und vergleichbar gemacht. Auf diese Weise erkennen Gemeinderat und Verwaltung auf einen Blick den Nutzen und den Aufwand der einzelnen Projekte und können fundiert entscheiden, welche Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden sollten.

8.1 Fußverkehr

8.1.1 Maßnahme: Barrierefreiheit für Fußgänger verbessern

Zielsetzung: Sicherstellen, dass alle Bürger, insbesondere Senioren, Menschen mit Behinderungen und Familien mit Kinderwagen, sich sicher und bequem im Ort fortbewegen können. Barrierefreie Wege erhöhen die Teilhabe und Selbständigkeit dieser Gruppen im Alltag.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde soll schrittweise alle Gehwege, Überwege und öffentlichen Plätze barrierefrei gestalten. Dazu zählen das Anpassen von Oberflächenbelä-

gen (glatte, rutschfeste Gehwegpflaster ohne Stolperkanten) sowie die Nachrüstung taktiler Leitsysteme und Bodenindikatoren für Sehbehinderte. Bordsteine an Straßenquerungen sind konsequent abzusenken und mit taktilen Rippenplatten zu versehen, um Rollstuhlfahrern und Menschen mit Sehbehinderung einen sicheren Übergang zu ermöglichen. Engstellen auf Gehwegen, wie z. B. in der Hauptstraße, müssen entschärft werden, etwa durch Gehwegverbreiterungen oder bauliche Änderungen, da schmale Gehwege und fehlende Bordsteinabsenkungen derzeit ein erhebliches Hindernis für Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen darstellen. Begleitend sollten längere Rampen oder alternative Routen an steilen Abschnitten geschaffen werden, um der hügeligen Topografie Rechnung zu tragen. Insgesamt ist das Ziel, ein lückenlos barrierefreies Wegenetz im Ortskern und zu wichtigen Zielen (Rathaus, Arzt, ÖPNV-Haltestellen, Schule, etc.) zu gewährleisten.

Zuständige Akteure: Markt Weilbach (Bauamt) in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt (für überörtliche Straßen und Genehmigungen). Bürger*innen mit Behinderung oder Seniorenbeirat sollten in die Planung einbezogen werden, um praxisnahe Lösungen zu finden.

Empfohlener Zeithorizont: Kurz- bis mittelfristig. Kurzfristig (1–2 Jahre) sind die dringendsten Barrieren zu beseitigen (z. B. abgesenkte Bordsteine an Hauptquerungen, Entschärfung konkreter Gefahrenstellen). Mittelfristig (3–5 Jahre) folgt der sukzessive Umbau weiterer Gehwegabschnitte und Haltestellen. Die gesetzliche Vorgabe zur Barrierefreiheit im ÖPNV (eigentlich bis 2022) unterstreicht den Handlungsdruck – Verzögerungen sollten vermieden werden.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Förderfähig sind solche Maßnahmen über Programme wie die Städtebauförderung (Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“), sofern sie der Aufwertung des Ortskerns dienen. Ebenso können Mittel aus dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) für barrierefreie Verkehrsanlagen beantragt werden. Als Ansprechpartner bietet sich der VdK oder Behindertenbeauftragte an, um Fördermittel (z. B. „Bayern barrierefrei“) und technische Beratung zu erhalten. Gegebenenfalls kann die Odenwald-Allianz im Rahmen des Regionalbudgets kleinere Projekte (z. B. taktile Leitsysteme am Marktplatz) kofinanzieren.

8.1.2 Maßnahme: Aufenthaltsqualität im Fußwegenetz steigern

Zielsetzung: Den öffentlichen Raum für Fußgänger so gestalten, dass er zum Verweilen und sicheren Bewegen einlädt. Durch höhere Aufenthaltsqualität, z. B. Sitzmöglichkeiten, Begrünung und gute Beleuchtung, sowie ein erhöhtes subjektives Sicherheitsgefühl sollen mehr Menschen motiviert werden, Wege im Ort zu Fuß zu erledigen.

Konkrete Beschreibung: An frequentierten Fußwegen und Plätzen (Ortszentrum rund um Hauptstraße/Marktplatz, vor Ladenzeilen, an Bushaltestellen etc.) sind Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten bereitzustellen. Geeignet sind z. B. Bänke mit Lehnen sowie gegebenenfalls Wetterschutz (überdachte Wartebereiche). Ebenso sollte an spielerische Elemente für Kinder gedacht werden (kleine Spielgeräte oder Markierungen am Boden), damit Wege für Familien attraktiver werden. Zusätzliche Begrünung (Bäume, Blumenkübel) verbessert das Mikroklima im Sommer und schafft eine angenehmere Atmosphäre, was insbesondere im Zuge der Klimaanpassung wichtig ist. Auch eine gute Beleuchtung der Gehwege ist zentral, um Fußgängern in den Abendstunden Sicherheit zu geben – dunkle, unsichere Ecken gilt es auszuleuchten. Insbesondere an Übergängen und Parksituationen erhöht Beleuchtung das subjektive Sicherheitsgefühl. Durch solche Maßnahmen steigt die wahrgenommene Sicherheit und Gemütlichkeit, was mehr Menschen, auch abends oder bei schlechtem Wetter, zum Zufußgehen animiert. Ergänzend sollte das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt werden, z. B. durch sichtbare Polizeipräsenz oder Hilfspunkt-Markierungen, damit sich alle Altersgruppen im öffentlichen Raum wohlfühlen. Verkehrsberuhigte Bereiche oder Shared Space-Elemente (wo Fußgänger Vorrang haben) im Ortskern können geprüft werden, um die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Letztlich soll der öffentliche Raum als Begegnungsort fungieren, nicht nur als Verkehrsfläche.

Zuständige Akteure: Markt Weilbach in Kooperation externen Planungsbüros für Freiraumgestaltung. Gemeinderat für die politische Unterstützung und Bereitstellung von Finanzmitteln. Lokale Vereine und Bürgerinitiativen können bei der Ausgestaltung helfen (z. B. Patenschaften für Blumenbeete oder Bänke übernehmen). Die Verkehrsüberwachung (Polizei/Ordnungsamt) ist einzubeziehen, um Angsträume zu identifizieren und entgegenzuwirken.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Konzept und Planung der Maßnahmen sollten in den nächsten 2–3 Jahren erfolgen, mit schrittweiser Umsetzung danach. Einige Elemente (z. B. mobile Bänke, Pflanzkübel) lassen sich kurzfristig bereits installieren, um schnell Wirkung zu zeigen. Größere Umgestaltungen (z. B. Umbau eines Platzes, Installation von Beleuchtungsmasten) erfolgen mittelfristig im Rahmen eines Gesamtkonzepts für den öffentlichen Raum.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität können oft im Rahmen der Städtebauförderung mitfinanziert werden (Programme „Lebendige Zentren“ oder „Sozialer Zusammenhalt“, wenn Weilbach entsprechende Förderkulisse hat). Auch das bayerische Programm „Innenstädte beleben“ könnte relevant sein. Für Beleuchtungsprojekte mit Energiespar-Komponenten käme die Kommunalrichtlinie

der Nationalen Klimaschutzinitiative in Betracht (Förderung energieeffizienter LED-Straßenbeleuchtung). Kooperationspartner können lokale Unternehmen sein (Sponsoring von Sitzbänken oder Grünpatenschaften als Öffentlichkeitsarbeit).

8.1.3 Maßnahme: Sicherer Schulweg und Schulwegesicherheit

Zielsetzung: Kinder sollen gefahrlos und eigenständig zur Schule und zum Kindergarten gelangen können. Durch ein sicheres Schulwegnetz mit verkehrsberuhigten Zonen, übersichtlichen Querungen und Begleitangeboten wird Unfällen vorgebeugt und Eltern werden entlastet. Zudem fördert ein sicherer Schulweg die Selbstständigkeit der Kinder.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde entwickelt ein Schulwegkonzept für die örtliche Grundschule und den Kindergarten. Darin werden die Hauptwege der Kinder identifiziert und sicher gestaltet. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schule/Kindergarten (z. B. Ausweisung von Tempo-30-Zonen oder Spielstraßen während der Schulwegzeiten) haben oberste Priorität. An gefährlichen Querungsstellen auf dem Schulweg werden zusätzliche Querungshilfen geschaffen, z. B. Zebrastreifen, Mittelinseln oder Bedarfsampeln, sodass Kinder sicher die Straße überqueren können. Konkret kritisch bewertet wurde z. B. der enge Zuweg zum Kindergarten am Bahnübergang während der Stoßzeiten; hier sind bauliche Entschärfungen (Verbreiterung des Weges, Absicherung des Bahnübergangs) umzusetzen. Ergänzend dazu könnte ein „Walking Bus" System reaktiviert oder eingeführt werden, dabei gehen Kinder in von Eltern begleiteten Gruppen zu Fuß zur Schule. Ein solcher Walking Bus wurde in vergleichbaren Gemeinden erfolgreich erprobt und fördert nicht nur die Sicherheit, sondern auch Bewegung und Klimaschutz. Entlang der Schulwege sind ausreichend Beleuchtung und klare Gehwegmarkierungen vorzusehen, damit auch in der dunklen Jahreszeit Sichtbarkeit gewährleistet ist. Darüber hinaus sollte eine Aufklärungskampagne für Eltern und Kinder gestartet werden (z. B. Informationsabende oder Flyer), um auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr hinzuweisen und die Vorteile eigenständiger Schulwege hervorzuheben. Ziel ist es, die Zahl der „Elterntaxis" zu reduzieren und stattdessen sichere, eigenständige Mobilität der Kinder zu fördern.

Zuständige Akteure: Gemeinde Weilbach, Schulverwaltung und Schulleitung arbeiten hier Hand in Hand, sowie die Polizei sind einzubinden, um Gefahrenstellen zu analysieren und Maßnahmen abzustimmen. Elternbeirat und Lehrkräfte sollten intensiv beteiligt werden, da sie wertvolle Hinweise zu Schulwegen geben können und bei Aktionen (Walking Bus, Schulwegtraining) mitwirken. Ebenso kann der Kindergarten und ggf. der Jugendbeauftragte der Gemeinde einbezogen werden.

Empfohlener Zeithorizont: Kurzfristig und fortlaufend. Erste Maßnahmen (z. B. Markierung von Übergängen) sollten sofort bzw. innerhalb eines Jahres umgesetzt werden, da hier unmittelbare Sicherheitsrelevanz besteht. Das umfassende Schulwegkonzept kann parallel innerhalb ~1 Jahres erarbeitet werden. Mittelfristig (2–4 Jahre) folgt dann die bauliche Umsetzung größerer Maßnahmen aus dem Konzept (z. B. neue Fußgängerampel, Wegeverbindungen). Die Begleitung durch Aufklärung und Aktionen ist kontinuierlich fortzuführen (z. B. jedes Schuljahr).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Für bauliche Maßnahmen im Schulumfeld kann auf Landesmittel zur Verkehrssicherheitsförderung zurückgegriffen werden. Die gesetzliche Unfallversicherung (UK/BG) bietet teilweise Unterstützung bei Schulwegsicherungs-Maßnahmen. Kleinere Projekte (wie der Walking Bus oder Aufklärungskampagnen) könnten über das Regionalbudget der Odenwald-Allianz oder den Verkehrssicherheitsfonds gefördert werden. Als Kooperationspartner kommen die Deutsche Verkehrswacht (für Schulwegtraining) und ggf. ADAC-Stiftung (die reflektierende Schulwegwesten verteilt) in Betracht. Auch Versicherungen (Haftpflichtkasse etc.) unterstützen örtliche Sicherheitsinitiativen mitunter finanziell. Nicht zuletzt sollte mit benachbarten Kommunen abgestimmt werden, wenn Schulwege über deren Gebiet führen, um einheitliche Sicherungsstandards zu erreichen.

8.2 Radverkehr

8.2.1 Maßnahme: Radwegenetz ausbauen und überörtliche Verbindungen schaffen

Zielsetzung: Steigerung des Radverkehrsanteils durch ein attraktives, sicheres Radwegenetz, das alle Ortsteile sowie Nachbarkommunen verbindet. Bürger*innen sollen insbesondere für lokale Alltagswege, aber auch für Freizeitstrecken eine komfortable und lückenlose Radinfrastruktur vorfinden, um das Fahrrad als echte Alternative zum Auto nutzen zu können.

Konkrete Beschreibung: Zentrales Vorhaben ist der Lückenschluss und Ausbau von Radwegen zwischen Weilbach und seinen Ortsteilen sowie in Richtung der Nachbarstädte. Insbesondere ein durchgängiger, sicherer und gut beleuchteter Radweg zwischen Weilbach und Weckbach sowie nach Amorbach wird von den Bürgern dringend gewünscht. Dieser Radweg soll vorzugsweise entlang der bestehenden Hauptstraßen verlaufen, um direkte Wege mit einfacher Orientierung zu bieten. Kurzfristig kann entlang der Verbindungsstraße nach Weckbach eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h umgesetzt

werden, um die Sicherheit für Radfahrende auf der schmalen Strecke zu erhöhen. Langfristig wird jedoch der Bau eines eigenen Radwegs angestrebt. Dabei ist auch die Querung der Bundesstraße am bestehenden Kreisverkehr zu berücksichtigen, Radfahrer aus Weckbach sollen gefahrlos nach Weilbach gelangen können. Hier könnte z. B. eine Ampel im Kreisverkehr oder eine Unterführung geprüft werden, da aktuell das Einfädeln auf die Hauptstraße für Radfahrende als riskant beschrieben wird (Problemstelle am Kreisverkehr, zulässige 50 km/h dort begünstigen gefährliche Situationen). Innerörtlich sind ebenfalls Netzlücken zu schließen, z. B. Verbindungen vom Ortskern zu Schule, Sportplätzen und Bahnhof (Amorbach) sollen mit Radschutzstreifen oder separaten Wegen ausgestattet werden. Alle wichtigen Ziele in Weilbach sollen sicher per Rad erreichbar sein. Gegebenenfalls können wenig befahrene Nebenstraßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, um ein Grundnetz ohne große Baumaßnahmen zu schaffen (wie es andere Gemeinden vormachen). Parallel zum Infrastrukturausbau muss eine eindeutige Beschilderung erfolgen, sodass Radler die Routen leicht finden. Wegweiser zu Ortsteilen, Nachbarkommunen und wichtigen Zielen (Bahnhof Amorbach, Gewerbegebiete etc.) sind aufzustellen. Auch Markierungen auf der Fahrbahn (Piktogramme, Schutzstreifen) können die Sichtbarkeit von Radwegen erhöhen. Insgesamt entsteht so ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, das Pendlern und Freizeitradlern attraktive Alternativen zum Auto bietet.

Zuständige Akteure: Planung und Bau liegen federführend bei der Gemeinde (Bauamt), allerdings oft in Abstimmung mit dem Landkreis, da Verbindungsstrecken und Kreisstraßen in deren Bereich fallen. Für überörtliche Radrouten ist die Kooperation mit Nachbarkommunen (z. B. Amorbach) entscheidend. Idealerweise wird ein gemeindeübergreifendes Radwegekonzept erstellt. Die Odenwald-Allianz bietet hier einen Rahmen für interkommunale Abstimmung. Fachlich können der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und Planungsbüros unterstützen (z. B. bei Trassenfindung). Wichtig ist, frühzeitig Fördergeber (Regierung von Unterfranken) einzubinden, um Förderquoten zu sichern.

Empfohlener Zeithorizont: Mittel- bis langfristig. Einige Maßnahmen zur Sicherheit können kurzfristig umgesetzt werden (Tempo-Reduzierung auf Verbindungsstraßen, Markierungen und Beschilderung innerhalb 1–2 Jahren). Der eigentliche Radwegebau (z. B. Weilbach–Weckbach oder entlang der ST 2309) erfordert Planungszeit und Mittelakquise, daher mittelfristig (3–5 Jahre) anstreben. Größere Projekte, falls Grunderwerb nötig, können auch langfristig (5–10 Jahre) dauern. Hier ist kontinuierliche Planung und Abstimmung wichtig, um bereit zu sein, sobald Fördermittel verfügbar sind.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Für Radweg-Neubau und -Ausbau kann das Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ genutzt werden, das bis 2030 Finanzhilfen für kommunale Radverkehrsinfrastruktur bereitstellt. Ergänzend fördert der Freistaat Bayern Radwege über das BayGVFG mit bis zu 80% (insbesondere an Kreis- und Gemeindestraßen). Auch die Klimaschutzinitiative (Bund) hat das Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“, das Modellprojekte unterstützt, Kombinationen aus Infrastruktur und Service (z. B. Radwege plus Abstellanlagen) haben hier Chancen. Als Partner können Nachbarkommunen fungieren, um gemeinsame Förderanträge zu stellen (interkommunale Projekte werden oft bevorzugt behandelt). Der Landkreis ist ein wichtiger Mitspieler, etwa wenn es um Radwege entlang von Kreisstraßen geht (ggf. Baukostenzuschüsse vom Kreis). Nicht zuletzt kann der ADFC beratend helfen und ggf. bei der Routenplanung (ehrenamtlich) unterstützen; zudem könnten Unternehmen im Ort (z. B. für Gewerbegebiets-Anbindung) als Sponsoren oder durch Grundstücksbereitstellung beitragen.

8.2.2 Maßnahme: Radinfrastruktur instand halten und Service verbessern

Zielsetzung: Sicherstellung der Qualität und Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen zu jeder Jahreszeit. Durch gute Wartung, Beleuchtung und ergänzende Service-Angebote wird das Radfahren komfortabler und sicherer, was die Akzeptanz weiter erhöht und die bereits hohe Zufriedenheit der Radnutzer auf einem hohen Niveau hält.

Konkrete Beschreibung: Neben dem Ausbau neuer Strecken darf die Pflege des bestehenden Radwegenetzes nicht vernachlässigt werden. Die Gemeinde etabliert daher ein regelmäßiges Instandhaltungs- und Reinigungsprogramm für Radwege: Schäden am Belag (wie Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher) werden zeitnah ausgebessert, Laub und Schmutz werden gekehrt, im Winter erfolgt Winterdienst (Schnee räumen, Splitt streuen) auf wichtigen Radverbindungen. Insbesondere Strecken zur Schule oder zum Bahnhof sind prioritär auch bei Eis und Schnee befahrbar zu halten. Ergänzend wird die Beleuchtung entlang wichtiger Radwege verbessert, z. B. Installation von Beleuchtung an bisher unbeleuchteten außerörtlichen Abschnitten nach Amorbach oder durchgehendes Licht auf dem geplanten Weilbach-Weckbach-Radweg. Beleuchtete Wege erhöhen die Sicherheit und ermöglichen die Radnutzung auch in den frühen Morgen- und Abendstunden in der dunklen Jahreszeit. Zum Infrastruktur-Service gehört auch eine durchgängige Beschilderung und Markierung der Radwege (Wegweiser, Fahrrad-Piktogramme), damit Radler sich orientieren können. Dies sollte einmalig installiert und anschließend gepflegt werden (verblasste Markierungen erneuern, beschädigte Schilder ersetzen). Als zusätzliches Angebot können an frequentierten Punkten Fahrrad-Service-Stationen eingerichtet werden – z. B. öffentliche Luftpumpen oder kleine Reparaturstationen mit Werkzeug, wie sie

vielerorts an Bahnhöfen oder zentralen Plätzen erfolgreich genutzt werden. Solche Stationen erhöhen den Komfort für Radfahrer, insbesondere E-Bike-Nutzer, die regelmäßig Reifendruck checken müssen. Schließlich ist zu prüfen, ob in Kooperation mit dem Landkreis eine Meldeplattform (z. B. über eine App oder das Internet) eingerichtet werden kann, auf der Bürger Schlaglöcher oder Gefahrenstellen auf Radwegen direkt melden – so können Mängel schneller behoben werden. Durch diesen Bündel an Maßnahmen bleibt die vorhandene Infrastruktur attraktiv und sicher.

Zuständige Akteure: Hauptverantwortlich ist der Bauhof der Gemeinde für die operative Wartung. Die Priorisierung und Planung (z. B. wo Licht installiert wird) erfolgt durch die Gemeindeverwaltung in Abstimmung mit dem Gemeinderat und ggf. dem Landratsamt (falls kreiseigene Wege betroffen sind). Für spezielle Serviceeinrichtungen können Sponsoren eingebunden werden (z. B. örtliche Fahrradgeschäfte könnten eine Reparaturstation stiften und im Gegenzug Werbung anbringen). Die Bevölkerung selbst sollte über ein Meldesystem oder regelmäßige Befragungen eingebunden sein, um Problemstellen zu identifizieren.

Empfohlener Zeithorizont: Kurz- und fortlaufend. Wartungsmaßnahmen wie Reinigung und Winterdienst erfolgen laufend und saisonal (im Winter täglich bei Schneefall, Laubbeseitigung im Herbst etc.). Kleinere Verbesserungen (Beschilderung, Markierungen, Pumpstationen) können kurzfristig innerhalb 1 Jahres umgesetzt werden. Die Beleuchtungsnachrüstung an Strecken nach Amorbach oder Weckbach ist mittelfristig (ca. 2–3 Jahre) anzugehen, da sie Planung und Budgetierung erfordert. Generell sollte die Pflege des Radnetzes dauerhaft als fester Posten im Haushalt verankert werden.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Unterhalt wird meist aus dem kommunalen Budget bestritten; jedoch können einzelne Projekte gefördert werden: Die Nationalen Klimaschutzinitiative fördert z. B. energieeffiziente Beleuchtung (LED-Lampen) auch für Wege. Für die Einrichtung von Fahrrad-Servicepunkten gibt es ggf. kleinere Töpfe, etwa im Rahmen der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen), falls der Landkreis Mitglied ist, kann Weilbach hiervon profitieren. Die laufende Sanierung von Radwegen kann anteilig über die FAG-Förderung (Finanzausgleichsgesetz) bezuschusst werden, wenn es sich um gemeindliche Wege handelt (Investitionspauschalen). Kooperationspartner: Lokale Fahrradhändler (Materialspenden oder Wartungsverträge für Service-Stationen), ADFC (der z. B. Schulungen für Bauhof zu radfreundlicher Wegereinigung anbieten kann) und die Nachbarkommunen (Abstimmung der Wegestandards und evtl. gemeinsamer Betrieb von Meldesystemen oder Wartungspools).

8.2.3 Maßnahme: Fahrradabstellanlagen ausbauen

Zielsetzung: Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens durch ausreichende und komfortable Abstellmöglichkeiten. Wenn Bürger ihr Fahrrad zuverlässig, witterungsgeschützt und diebstahlsicher abstellen können, steigt die Bereitschaft, es für Alltagswege zu nutzen. Besonders für teurere E-Bikes ist ein guter Abstellstandard entscheidend.

Konkrete Beschreibung: An strategisch wichtigen Orten werden zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen bzw. bestehende Anlagen modernisiert. Dazu gehören insbesondere der Bereich am Marktplatz/Hauptstraße, an öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Schule, Sporthalle, Kirchen) sowie an Bushaltestellen und Mitfahrpunkten. Die neuen Abstellanlagen sollen den Anforderungen moderner Fahrräder gerecht werden: Es sind überdachte, möglichst abschließbare Fahrradständer vorzusehen, die Schutz vor Regen bieten und gleichzeitig die Möglichkeit, Rahmen und Laufrad anzuschließen, um Diebstahl vorzubeugen. Für E-Bikes sollten nach Möglichkeit Lademöglichkeiten integriert werden, beispielsweise Schließfächer mit Steckdosen, in denen Akkus geladen werden können, während das Rad parkt. Eine Erweiterung der bestehenden einfachen Bügelständer ist insbesondere am Marktplatz nötig, da dort laut Bürgerfeedback oft Mangel an sicheren Abstellplätzen herrscht. Zudem sollen an den Haltepunkten des ÖPNV (Bushaltestellen in Weilbach und Ortsteilen) Bike-and-Ride-Abstellplätze eingerichtet werden, um die intermodale Nutzung (Kombination Fahrrad + Bus/Zug) zu fördern. Hier bieten sich abschließbare Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen an, die Pendler gegen geringe Gebühr nutzen können. Bei der Auswahl der Standorte und Ausführungen sollten die Erfahrungen der Bürger berücksichtigt werden, eventuell eine kurze Umfrage, wo Bedarf gesehen wird. Als flankierende Maßnahme ist eine Beschilderung der Fahrradparkplätze sinnvoll, sodass Ortsfremde diese schnell finden. Insgesamt steigert ein Netz an hochwertigen Abstellanlagen die Bequemlichkeit für Radfahrende erheblich und ergänzt den Ausbau der Wegeinfrastruktur sinnvoll.

Zuständige Akteure: Die Umsetzung obliegt der Gemeinde. Bei Abstellanlagen an Bahnhöfen oder in anderen Kommunen ist Kooperation mit dem Landkreis bzw. der Nachbarstadt Amorbach nötig (ggf. Absprachen mit der Bahn bei Bahnhofsnähe). Gegebenenfalls können auch Privatpartner einbezogen werden: z. B. Supermärkte oder die Kirchen könnten auf ihrem Gelände Fahrradständer aufstellen, was mit der Gemeindestrategie abgestimmt werden sollte. Die Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger (Landratsamt/Nahverkehrsgesellschaft) ist bei Bike-and-Ride zentral, um gemeinsame Lösungen (Standard, Zugangssystem) zu finden.

Empfohlener Zeithorizont: Kurz- bis mittelfristig. Die Planung sollte umgehend beginnen, da der Bedarf akut zu sein scheint. Kleinere Anlagen (einfach überdachte Ständer) können kurzfristig binnen 1 Jahr installiert werden. Größere oder abschließbare Systeme erfordern Budget und Ausschreibung, mittelfristig innerhalb von ca. 2 Jahren umsetzbar. Priorität haben Standorte mit hohem Aufkommen (Bahnhof, Schule). Nach Umsetzung sollte regelmäßig evaluiert werden, ob weitere Plätze nötig sind (kontinuierlicher Ausbau nach Bedarf).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Das Bundesprogramm „Stadt und Land" fördert auch Fahrradabstellanlagen als Teil der Radverkehrsinfrastruktur. Zusätzlich hat der Freistaat Bayern ein spezielles Förderprogramm für Fahrradparkhäuser und -abstellanlagen (insb. an ÖPNV-Knoten) aufgelegt, darüber können bis zu 75% der Kosten gedeckt werden. Weiterhin unterstützt die Nationale Klimaschutzinitiative der Bundesregierung innovative Fahrradparkkonzepte, insbesondere wenn sie mit E-Lademöglichkeiten verbunden sind. Kooperationspartner könnten Lokale Handwerksbetriebe sein, die z. B. Überdachungen sponsern oder fertigen. Die Kreiswerke/ÖPNV-Betriebe könnten sich an Bike-and-Ride-Anlagen beteiligen, da diese den ÖPNV attraktiver machen. Als Ideengeber kann der ADFC dienen, der Empfehlungen zu Standortwahl und Ständertypen bereithält und oft auch Sammelbestellungen für Kommunen organisiert.

8.2.4 Maßnahme: Fahrräder und E-Bikes – Förderung und Leihsysteme

Zielsetzung: Mehr Bürger sollen Zugang zu Fahrrädern, insbesondere E-Bikes und Lastenräder, erhalten und diese im Alltag nutzen. Durch finanzielle Anreize beim Kauf sowie durch Leihangebote können Hemmschwellen (hohe Anschaffungskosten, Ungewissheit über Nutzen) abgebaut werden. Ziel ist es, den Umstieg vom Auto auf nachhaltige Räder zu erleichtern und spezifische Mobilitätsbedürfnisse (z. B. Lastentransporte, bergiges Gelände per E-Antrieb) abzudecken.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde initiiert ein Maßnahmenbündel zur Förderung der privaten Radnutzung. Ein Baustein ist ein kommunales Förderprogramm für den Kauf von Fahrrädern, E-Bikes oder Lastenrädern. Denkbar wäre z. B. ein Zuschuss von einigen hundert Euro pro E-Lastenrad für Familien oder Gewerbetreibende, oder eine Prämie für den Umstieg vom Zweitauto aufs E-Bike. Dieses Programm kann die bestehenden staatlichen Förderungen ergänzen und lokal bewerben. Parallel sollten die Bürger über vorhandene Bundes- und Landeszuschüsse informiert werden (z. B. gibt es Bundesförderung für E-Lastenräder für Unternehmen, die oft unbekannt ist). Als zweiter Baustein wird geprüft, ein Leihsystem für Fahrräder/E-Bikes im Ort aufzubauen. In der Bürgerbefragung wurde

die Einführung von Leihrädern (insbesondere E-Bikes) ausdrücklich angeregt. Ein solches Angebot könnte z. B. im Rahmen der Odenwald-Allianz interkommunal umgesetzt werden, sodass an zentralen Punkten (Marktplatz Weilbach, Bahnhof Amorbach, etc.) E-Bikes ausgeliehen werden können, eventuell in Kooperation mit einem Verleih-Anbieter oder dem lokalen Fahrradhandel. Auch Lastenräder zum Ausleihen (kommunale Lastenrad-Sharing) wären denkbar, um Bürgern für gelegentliche Transporte eine Alternative zum Auto zu bieten. Zusätzlich könnten gezielte Kampagnen durchgeführt werden, um den Nutzen der Fahrräder bekannter zu machen, z. B. Testtage, an denen E-Bikes ausprobiert werden können oder Lastenrad-Vorführungen für Handwerker. All diese Maßnahmen zielen darauf ab, verbleibende Barrieren (Kosten, Unsicherheit) abzubauen und den Radverkehr für neue Nutzergruppen attraktiv zu machen.

Zuständige Akteure: Gemeindeverwaltung konzipiert das Förderprogramm und setzt es administrativ um (Antragsannahme, Kontrolle Verwendungsnachweis). Die Finanzierung muss vom Gemeinderat beschlossen werden. Für das Leihsystem wären Kooperationspartner notwendig: denkbar ist ein Vertrag mit einem Bike-Sharing-Anbieter aus der Region oder die Kreiswerke (falls diese Mobilitätsdienste anbieten). Alternativ könnte die Gemeinde gemeinsam mit Nachbarkommunen und der Odenwald-Allianz ein kleines Verleihprojekt selbst betreiben (ggf. im Rahmen eines Modellprojekts). Lokale Fahrradläden und Betriebe könnten als Sponsoren auftreten (Werbeflächen auf den Leih-Rädern) oder in Wartung und Betreuung eingebunden sein.

Empfohlener Zeithorizont: Kurzfristig bis mittelfristig. Ein kommunales Förderprogramm lässt sich kurzfristig innerhalb von 6–12 Monaten beschließen und starten (z. B. zum nächsten Haushaltsjahr). Die Wirkung kann schon im ersten Jahr messbar sein (Anzahl geförderter Räder). Die Einrichtung eines Leihsystems ist mittelfristig (ca. 2 Jahre) realistisch, da zunächst Partner gefunden, eine Konzeption und evtl. Fördermittel beantragt werden müssen. Pilotprojekte könnten z. B. zur nächsten Radsaison umgesetzt werden. Kampagnen und Testtage können parallel bereits kurzfristig veranstaltet werden, um das Thema in der Bevölkerung zu verankern.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Für Lastenräder gibt es Bundes- und Landesförderungen (z. B. das Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ fördert modellhafte Maßnahmenbündel, zu denen auch Verleihsysteme gehören können). Bayern hatte zeitweise ein Programm „Lastenrad prämieren“, solche Mittel können genutzt werden, falls neu aufgelegt. Die Nationale Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) fördert auch verhaltensbezogene Maßnahmen, ein interkommunales E-Bike-Sharing könnte als Modellprojekt eine Förderung erhalten. Ansonsten kann die Gemeinde auf Regionalbudget-

Mittel der Odenwald-Allianz zurückgreifen, um z. B. ein oder zwei E-Lastenräder für die Öffentlichkeit anzuschaffen (Kleinprojektförderung bis 20.000 €). Kooperation mit Verkehrsunternehmen: Der Verkehrsverbund könnte Interesse an Leih-E-Bikes zur letzten Meile haben (ggf. Finanzierungshilfe). Versicherungspartner wie die Kommunale Unfallversicherung unterstützen manchmal Projekte, die Gesundheit fördern (Radfahren als aktive Mobilität). Wichtig ist zudem Öffentlichkeitsarbeit. Hier könnte der ADFC beratend helfen oder Testaktionen gemeinsam durchführen.

8.2.5 Maßnahme: Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für den Radverkehr

Zielsetzung: Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, um das Image des Radfahrens weiter zu verbessern und mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad zu motivieren. Durch Öffentlichkeitsarbeit sollen die Vorteile des Radfahrens (gesund, kostengünstig, umweltfreundlich) hervorgehoben und Vorurteile abgebaut werden. Gleichzeitig sollen vorhandene Angebote (neue Radwege, Förderprogramme etc.) bekannt gemacht werden.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde setzt auf ein ganzes Bündel an Kommunikations- und Mitmachaktionen, um den Radverkehr positiv darzustellen. Ein zentrales Element ist die Fortführung und Intensivierung von Aktionen wie „Stadtradeln“, an der Weilbach bereits teilnimmt oder teilnehmen könnte. Dabei treten Teams aus Bürgern und Kommunalvertretern an, um möglichst viele Alltagswege per Rad zurückzulegen, die Marktgemeinde kann hier mit gutem Beispiel vorangehen (z. B. Team der Rathaus-Mitarbeiter). Neben Stadtradeln könnten lokale Wettbewerbe („Fahrradfreundlichster Betrieb in Weilbach“) oder Aktionstage veranstaltet werden. Beispielsweise ein jährlicher „Mobilitätstag“, an dem Info-Stände, Fahrradcodierung durch die Polizei, E-Bike-Testfahrten und geführte Radtouren angeboten werden. Dies schafft Öffentlichkeit und Begeisterung fürs Radfahren. Kommunikationsseitig sollte die Gemeinde Erfolgsgeschichten verbreiten, etwa in den Gemeindeblättern oder auf Social Media über Bürger berichten, die vom Auto aufs Fahrrad umgestiegen sind. Solche positiven Beispiele wirken motivierend. Auch die Integration des Themas in die Schule (Aktion „Zu Fuß oder per Rad zur Schule“) fördert langfristig eine Radfahrkultur. Zudem soll die Gemeinde verstärkt Informationen bereitstellen, z. B. eine Fahrradkarte mit empfohlenen Routen in und um Weilbach, sowie Hinweise auf radfreundliche Gastbetriebe etc., um auch den Radtourismus anzukurbeln. All diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass Radfahren als selbstverständlich und erstrebenswert wahrgenommen wird. Je mehr Menschen häufig radeln, desto sichtbarer wird es im Ort. Mit der Zeit entsteht so eine Fahrradfreundliche Kultur, die die Verkehrswende unterstützt.

Zuständige Akteure: Gemeinde (Öffentlichkeitsarbeit/Klimaschutzmanagement Landkreis) steuert und koordiniert die Kampagnen. Wichtige Partner sind lokale Vereine (Sportvereine, ADFC-Ortsgruppe), die bei Veranstaltungen mitwirken können. Die Schulen und Kitas sollten einbezogen werden (Aktionen mit Kindern, z. B. Fahrradtraining, Malwettbewerb „Mein Schulweg" etc.). Auch Arbeitgeber vor Ort können als Multiplikatoren dienen, indem sie Mitarbeiter zum Mitmachen motivieren (z. B. eigenes Stadtradel-Team). Die Polizei/Verkehrswacht unterstützt bei Sicherheitstrainings. Zudem kann man sich mit benachbarten Kommunen oder dem Landkreis abstimmen, um Aktionen gemeinsam umzusetzen (z. B. kreisweite Radkampagne, gemeinsame Radveranstaltungen), was Ressourcen spart und mehr Aufmerksamkeit erzeugt.

Empfohlener Zeithorizont: Kurzfristig beginnend und dann dauerhaft. Unmittelbar sollte die Öffentlichkeitsarbeit starten, z. B. Planung für die nächste Teilnahme am Stadtradeln. Viele Aktionen lassen sich kurzfristig im nächsten Jahr aufsetzen (Mobilitätstag, Schulaktionen). Wichtig ist die Verstetigung: Öffentlichkeitsarbeit ist kein einmaliges Projekt, sondern ein kontinuierlicher Prozess. Daher sollten jedes Jahr wiederkehrende Formate etabliert werden (z. B. jährlicher Fahrrad-Aktionstag, regelmäßige Presseartikel, fortlaufende Social-Media-Präsenz zum Thema). Die Wirkung baut sich über die Jahre auf, daher langfristig anlegen, aber mit kurzfristigen Höhepunkten (z. B. Eröffnung eines neuen Radwegs mit Event).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Nicht-investive Maßnahmen können über die NKI-Kommunalrichtlinie (Förderschwerpunkt Mobilität) gefördert werden, hier gibt es Unterstützung für Kampagnen und Bildung (oft 50 % Zuschuss). Auch das bayerische Programm „Radverkehrsförderung.NichtInvestiv" (soll Kommunen unterstützen, liegt z. B. in AGFK-Projekten vor) kann angesprochen werden. Für einzelne Events können Sponsorengelder lokal eingeworben werden (Banken, Versicherungen, Fahrradhändler). Als Partner und Ideengeber bietet sich die AGFK Bayern an, die zahlreiche Best-Practice-Beispiele und Materialien für Öffentlichkeitsarbeit bereitstellt. Die Landesanstalt für Landwirtschaft und Forsten (zuständig für Erlebniswege) könnte bei touristischen Radkarten helfen. Außerdem lohnt ein Blick auf benachbarte Regionen: etwa Aktionen der Odenwald-Allianz oder des Landkreises Miltenberg, um Synergien zu nutzen. Letztlich ist die Vernetzung mit nationalen Kampagnen sinnvoll (z. B. Europäische Mobilitätswoche, Mit dem Rad zur Arbeit), die oft vom Bund oder Land unterstützt werden.

8.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

8.3.1 Maßnahme: Barrierefreie und attraktive Bushaltestellen

Zielsetzung: ÖPNV für alle nutzbar machen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Senioren etc. Durch barrierefreie und gut ausgestattete Haltestellen wird der Einstieg in Busse erleichtert und der ÖPNV insgesamt attraktiver. Ziel ist es, Zugänglichkeit und Komfort an jedem Halt deutlich zu erhöhen.

Konkrete Beschreibung: Im gesamten Gemeindegebiet sollen alle Bushaltestellen schrittweise barrierefrei ausgebaut werden. Konkret bedeutet dies: Einbau eines Hochbordsteins (mind. 16 cm Höhe) an der Haltekante, damit Niederflurbusse nahezu niveaugleich anhalten können. Zusätzlich ist ein taktiles Leitsystem im Boden zu integrieren (Rillenplatten vom Wartebereich zur Bordsteinkante, Aufmerksamkeitsfelder), damit sehbehinderte Menschen den Einstieg finden. Jede Haltestelle sollte über einen eben befestigten Wartebereich verfügen, der ausreichend groß und stufenlos erreichbar ist (z. B. Bordsteinabsenkung oder Rampen vom Gehweg). Neben der Barrierefreiheit ist auch die Ausstattung wichtig: Wo noch nicht vorhanden, werden Wetterschutz-Wartehäuschen mit Sitzmöglichkeiten installiert. Diese Unterstände erhöhen den Komfort für alle Nutzer (insbesondere ältere Menschen) und signalisieren, dass ÖPNV-Nutzer willkommen sind. Weiterhin sollten Haltestellen mit aktueller Fahrgastinformation ausgestattet werden, zumindest Fahrplan-Aushänge in lesbarer Schrift, idealerweise ergänzt durch dynamische Anzeiger (Echtzeitanzeigen) an zentralen Halten (sofern technisch im Verbund verfügbar). Beleuchtung an den Haltestellen ist ebenfalls zu gewährleisten, um Sicherheit in den Abendstunden zu bieten. Sofern Platz ist, können an wichtigen Halten (Ortsmitte, Schule) Sitzbänke außerhalb der Wartehäuschen ergänzt werden, damit mehr Personen warten können. Eventuell sind auch Abfallbehälter und Fahrradständer (für Bike-and-Ride) in die Haltestellengestaltung zu integrieren. All diese Maßnahmen sorgen dafür, dass die Busnutzung komfortabel und auch für Menschen mit Behinderung selbstverständlich wird. Eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV ist nicht nur ein Ziel der Gemeinde, sondern bis 2022 auch gesetzlich angestrebt. Hier besteht Nachholbedarf, den Weilbach nun systematisch abarbeiten wird.

Zuständige Akteure: In der Regel liegt die Haltestellen-Infrastruktur in der Verantwortung der Kommune, während der ÖPNV-Betrieb beim Landkreis/Nahverkehrsverbund liegt. Daher muss die Gemeinde Weilbach diese Maßnahmen initiieren und umsetzen, idealerweise in Abstimmung mit dem Landratsamt, um auch Fördermittel abzurufen. Der Behindertenbeauftragte des Landkreises oder lokale Behindertenverbände können beratend

einbezogen werden, um die Maßnahmen nutzergerecht zu gestalten. Die jeweiligen Grundstückseigentümer der Haltestellenbereiche (z. B. an Staatsstraßen ggf. Staatliches Bauamt) sind zu beteiligen, falls Anpassungen im Straßenraum erfolgen. Die Busunternehmen selbst (bzw. der Verkehrsverbund) sollten informiert werden, damit sie ihr Fahrpersonal schulen und ggf. bei Aufstellung von Echtzeitanzeigen mitwirken.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Eine Prioritätenliste sollte erstellt werden, welche Haltestellen zuerst umgebaut werden. Diese Prioritäts-Haltestellen können innerhalb von 2–3 Jahren barrierefrei ausgebaut werden. Das gesamte Haltestellennetz barrierefrei umzurüsten ist je nach Finanzlage ein 5- bis 10-Jahres-Programm. Gesetzlich war eine vollständige Umsetzung bis 2022 vorgesehen. Kleinere Verbesserungen (Fahrplankästen, Beleuchtung) können parallel kurzfristig umgesetzt werden, selbst wenn der bauliche Umbau erst später erfolgt.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Der Freistaat Bayern fördert den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen großzügig (in der Regel über das GVFG-Programm, teils bis ~80% Zuschuss). Dafür ist eine Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken nötig, um die Maßnahme anzumelden. Zusätzlich können Mittel aus „Bayern barrierefrei 2025“ genutzt werden, einem Programm, das Barrieren im öffentlichen Raum abbaut (Haltestellen sind dort explizit genannt). Kooperationspartner: Die Inklusionsbeauftragten auf Bezirks- oder Kreisebene können fachlich beraten und ggf. kleinere Zuschüsse (z. B. aus Behindertenfonds) geben. Für Wartehallen gibt es oft Werbepartner: Ein Unternehmen stellt Fahrgastunterstände auf und finanziert sie über Werbung, dies kann geprüft werden, spart Kosten. Auch die Odenwald-Allianz kann im Rahmen ihrer Mobilitätsinitiativen (Regionalbudget) eventuell kleinere Verbesserungen bezuschussen.

8.3.2 Maßnahme: ÖPNV-Angebot erweitern und Verbindungsqualität verbessern

Zielsetzung: Der ÖPNV soll für die Bevölkerung eine wirkliche Alternative zum Auto werden, auch im ländlichen Raum. Dafür müssen Taktfrequenz, Betriebszeiten und Linienführung an den Bedürfnissen der Bürger ausgerichtet sein. Ziel ist ein attraktives Angebot, das Pendlern, Schülern und Freizeitreisenden passende Verbindungen bietet, einschließlich guter Anschlüsse an die Bahn und an Nachbarorte.

Konkrete Beschreibung: Aufbauend auf den Wünschen der Bevölkerung werden mehrere Angebotsverbesserungen angestrebt. Erstens ist die Erhöhung der Fahrtfrequenz wichtig: Viele Bürger wünschen sich häufigere Bus- und Bahnverbindungen sowie kürzere Taktzeiten. Konkret sollte geprüft werden, auf der Achse Weilbach–Miltenberg/Aschaffenburg

einen Stundentakt, perspektivisch sogar 30-Minuten-Takt anzubieten. Eine direkte Buslinie von Weilbach nach Aschaffenburg (evtl. als Expressbus oder Schnellbus über die B469) mit mindestens stündlicher Verbindung wäre ein großer Gewinn, da Aschaffenburg ein wichtiger Arbeits- und Ausbildungsort ist. Zweitens sind die Betriebszeiten auszudehnen: Frühere erste Busse am Morgen und spätere letzte Busse am Abend, damit z. B. Schichtarbeiter oder Ausgeher den ÖPNV nutzen können. Insbesondere am Wochenende sollten spätere Fahrten ermöglicht werden (viele derzeitige ÖPNV-Angebote enden zu früh am Abend). Drittens wird die Linienführung optimiert: So soll die Anbindung der Weilbacher Ortsteile und Gewerbegebiete verbessert werden. Beispielsweise könnte ein Rufbus (siehe separate Maßnahme) oder zusätzliche Kleinbus-Linien kleinere Ortschaften wie Gönz, Ohrenbach regelmäßig mit Weilbach verbinden, insbesondere zu Schul- und Pendlerzeiten. Auch das Gewerbegebiet sollte zu Schichtwechselzeiten gezielt angefahren werden. Viertens: Anschlussverbindungen müssen abgestimmt werden. Die Busfahrpläne sind so zu gestalten, dass Anschlüsse an den Bahnhof Amorbach (Richtung Aschaffenburg/Seehof) gewährleistet sind. Das kann bedeuten, dass Busse gezielt die Zugankünfte abwarten bzw. kurze Umsteigezeiten ermöglichen. Eine enge Abstimmung mit der Westfrankenbahn bzw. dem Verkehrsverbund VRRM ist dafür nötig. Neben Takt und Zeiten sollte auch über die Tarifgestaltung nachgedacht werden: Hohe Ticketpreise wurden als Hürde identifiziert. Die vielen Nennungen in der Umfrage („Bessere Taktung, bessere Anschlüsse“) zeigen, dass hier ein essentieller Hebel für eine umweltfreundlichere Mobilität gesehen wird.

Zuständige Akteure: Die Planung des ÖPNV-Angebots obliegt dem Aufgabenträger, in diesem Fall dem Landkreis Miltenberg bzw. der kommunalen Verkehrsgesellschaft. Die Gemeinde Weilbach sollte aktiv im Kreistag und gegenüber dem ÖPNV-Zweckverband diese Verbesserungen einfordern und konstruktiv mitgestalten. Wichtig sind Abstimmungen mit benachbarten Gemeinden, insbesondere Amorbach und Miltenberg, da Linien über Gemeindegrenzen hinausgehen. Die Verkehrsunternehmen (Busbetreiber) sind einzubeziehen, um Machbarkeit und Kosten abzuschätzen. Zudem kann der Freistaat Bayern beratend helfen, vor allem hinsichtlich Förderung (ÖPNV-Zuweisungen). Fahrgastbeiräte oder die Initiative ProBahn könnten ebenfalls als Partner gehört werden, um Fahrgastsicht einzubringen.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Änderungen im ÖPNV-Angebot erfolgen typischerweise zum Fahrplanwechsel. Kurzfristig sollte die Gemeinde bis zum nächsten Fahrplanjahr (z. B. Dez 2025) konkrete Forderungen und Konzepte erarbeiten und beim Landkreis vorlegen. Die Umsetzung kann dann mittelfristig innerhalb 2–3 Jahren erfolgen, je

nach Finanzierung und Vertragslage mit Betreibern. Einige Verbesserungen (geringfügige Taktverdichtungen oder spätere Busfahrten) könnten evtl. schon kurzfristig als Pilot eingeführt werden, wenn zusätzliche Mittel bereitgestellt werden, bspw. im Rahmen von Modellprojekten. Die Evaluation der Angebotsänderungen (Fahrgastzahlen-Entwicklung) sollte kontinuierlich erfolgen, um nachzusteuern.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Die Ausweitung des ÖPNV kann über erhöhte ÖPNV-Zuweisungen des Freistaats mitfinanziert werden, beispielsweise gibt es Fördertatbestände für Taktverdichtungen im ländlichen Raum (Stichwort „Mobilitätsgarantie Bayern", die eine Mindestbedienung vorsieht). Auch spezielle Töpfe wie „Landverkehr 2023+" könnten genutzt werden, falls initiiert. Für neue Angebote wie Expressbusse gibt es manchmal Modellprojekte vom Bundesverkehrsministerium. Kooperationspartner: Große Arbeitgeber in der Region (z. B. Industriebetriebe in Miltenberg) könnten als Partner für Jobtickets oder durch Mitfinanzierung von Linien auftreten, wenn deren Beschäftigte profitieren. Zudem kann man mit Nachbarlandkreisen sprechen, falls z. B. Aschaffenburg (Stadt/Land) mit ins Boot muss für Durchbindungen. Nicht zuletzt sind Fahrgastverbände (ProBahn) und die Bürger selbst wichtige Partner: Rückmeldungen der Nutzer sollten in die Angebotsplanung einfließen (z. B. über regelmäßige Fahrgastbefragungen).

8.3.3 Maßnahme: Einführung von On-Demand-Verkehren

Zielsetzung: Flexible Ergänzung des ÖPNV, um alle Ortsteile und Tageszeiten abzudecken. On-Demand-Angebote (auf Deutsch etwa Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi) ermöglichen Mobilität nach Bedarf, insbesondere abends oder am Wochenende sowie für abgelegene Ortsteile ohne Linienverkehr. Ziel ist es, Lücken im ÖPNV-Netz zu schließen und jedem Bürger zumindest eine Grundmobilität ohne eigenes Auto zu garantieren.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde Weilbach strebt gemeinsam mit dem Landkreis die Einführung eines bedarfsorientierten Rufbussystems an. Dieses könnte so funktionieren, dass zu bestimmten Zeiten (z. B. abends nach 20 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig, oder tagsüber in der Schwachlastzeit) ein Kleinbus oder Taxi auf telefonische/ app-basierte Bestellung die Fahrt aufnimmt. Bürger*innen melden ihren Fahrtwunsch mindestens 30–60 Minuten vorher an (telefonisch oder über eine Smartphone-App), und der Rufbus bedient dann entsprechend flexible Routen zwischen definierten Haltepunkten. Beispielsweise könnte ein solches System alle Weilbacher Ortsteile (Weckbach, Gönz, Ohrenbach etc.) auf Abruf mit dem Zentralort Weilbach und dem Bahnhof Amorbach ver-

binden. Dadurch würden auch kleinere Gemeinden in Randlagen mobilisiert. Die Taktlücken des Linienverkehrs, abends oder in der Fläche, werden so überbrückt. Wichtig ist, dass das System einfach verständlich ist: Es könnten bestehende Haltestellen als Ein- und Ausstiegspunkte genutzt werden, die Fahrten aber nur bei Bedarf durchgeführt. Die Buchung per Telefon für Ältere und per App für Jüngere stellt sicher, dass es für alle nutzbar ist. Fahrpreise sollten nach Möglichkeit in den ÖPNV-Tarif integriert sein (z. B. normales Busticket + ggf. Komfortzuschlag), um Hürden gering zu halten. Ein Anwendungsfall wäre etwa: Bürger X in Weckbach möchte abends um 21 Uhr nach Weilbach. Er bestellt den Rufbus, dieser holt ihn an der Bushaltestelle Weckbach ab und fährt ihn nach Weilbach Marktplatz, evtl. kombiniert mit anderen Anrufern. Solche Systeme laufen bereits erfolgreich in vielen Landkreisen. Falls ein klassischer Rufbus betrieblich schwierig ist, wäre als vereinfachte Alternative auch die Wiedereinführung eines Anruf-Sammeltaxis (AST) denkbar, bei dem lokale Taxiunternehmen Fahrten zu ÖPNV-Tarifen durchführen. Letztlich erhöht ein On-Demand-Dienst die Flexibilität des ÖPNV deutlich und bietet auch Bewohnern ohne Auto in abgelegenen Ortsteilen Mobilitätssicherheit (z. B. für Arztbesuche oder Einkäufe).

Zuständige Akteure: Federführend muss der Landkreis die Einrichtung eines Rufbussystems betreiben, da es in den Nahverkehrsplan gehört und finanziert werden muss. Die Gemeinde Weilbach sollte jedoch als Impulsgeber auftreten und gemeinsam mit anderen Odenwald-Allianz-Kommunen den Bedarf anmelden. Die Verkehrsgesellschaft des Kreises oder ein beauftragter Dienstleister würde die Betriebsorganisation übernehmen. Wichtig sind Kooperationspartner vor Ort: bestehende Taxi- oder Mietwagenunternehmen können als Betreiber fungieren (oft haben diese bereits Rufbusverträge). Zudem wäre die Odenwald-Allianz ein guter Rahmen, um ein gemeindeübergreifendes Konzept aufzusetzen, ggf. als gemeinsamer Rufbus für alle Mitgliedsgemeinden, was Effizienz schafft. Technische Partner (für die Buchungs-App) könnten innovative Start-ups oder der Verbund sein, je nachdem, ob ein bestehendes System (Apps wie „Bayern-Flex“ o. ä.) genutzt wird.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Die Einrichtung eines Rufbus-Systems erfordert Planung im Nahverkehrsplan und eine Ausschreibung/Beauftragung. Angestrebt wird eine Umsetzung in 2–3 Jahren. Allerdings können vorbereitende Schritte, wie Bedarfsermittlung, Konzeptskizze, bereits kurzfristig erfolgen, damit zur nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans konkrete Vorschläge vorliegen. Ein realistischer Start wäre z. B. Fahrplanwechsel Ende 2026, falls bis 2025 Planung und Finanzierung geklärt sind. Nach

Einführung sollte das System laufend evaluiert werden (Fahrgastzahlen, Kosten), um es bei Erfolg auszuweiten oder bei Problemen nachzusteuern.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Der Freistaat Bayern fördert flexible Bedienformen im ÖPNV seit Jahren als Ergänzung im ländlichen Raum (sog. Mobilität in ländlichen Räumen); Mittel dafür können beim Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt werden (im Jahr 2018 flossen z. B. 2,8 Mio. € in solche Angebote). Auch der Bund hat Modellprojekte für On-Demand-Shuttle (über das BMVI/BMDV – z. B. im Programm „LandMobil"). Die Odenwald-Allianz könnte über das Regionalbudget kleinere Anschubfinanzierungen leisten (für Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung oder Ausstattung). Als Partner bietet sich die Nahverkehrsgesellschaft Bayern an, die bei der Planung unterstützt (ggf. über das Projekt „Bayerische Mobilitätsgarantie"). EU-Förderung über LEADER wäre ebenfalls denkbar, wenn das Projekt innovativ und interkommunal ausgelegt wird. Ein potenzieller Kooperationspartner vor Ort ist der Taxiunternehmer in Weilbach/Miltenberg, der eventuell Fahrzeuge und Personal stellt. Hier könnten Zuschüsse helfen, z. B. für die Beschaffung eines rollstuhlgerechten Kleinbusses. Nicht zuletzt sollte man mit bereits erfolgreichen Rufbus-Kommunen Kontakt aufnehmen (z. B. der Rufbus im Spessart oder Schweinfurt), um Erfahrungen und eventuell Softwarelösungen auszutauschen.

8.3.4 Maßnahme: Ausbau von Veranstaltungsverkehren

Zielsetzung: Gewährleistung einer sicheren und umweltfreundlichen Mobilität auch bei lokalen Großveranstaltungen oder Anlässen mit hohem Besucheraufkommen. Durch spezielle Veranstaltungsverkehre (Shuttle-Busse, Sonderfahrten) soll der Individualverkehr zu Events reduziert, Parkprobleme vermieden und die Teilhabe aller ermöglicht werden (auch jener ohne Auto oder die kein Auto nutzen wollen, z. B. wegen Alkohol).

Konkrete Beschreibung: Die Marktgemeinde etabliert für wiederkehrende große Veranstaltungen in der Region einen Bus-Shuttle-Service. Ein Beispiel ist die traditionelle Michaelismesse in Miltenberg. Hier könnte an den Haupttagen ein Pendelbus von Weilbach nach Miltenberg und zurück angeboten werden, damit Besucher bequem ohne eigenes Auto zum Fest und wieder heim kommen. Ähnliches gilt für Jugendveranstaltungen oder Konzerte in der Umgebung: Denkbar ist etwa ein Nachtbus zu regionalen Disco- oder Festivalveranstaltungen am Wochenende, um Jugendlichen eine sichere Heimfahrt zu ermöglichen. Die Gemeinde kann solche Verkehre in Kooperation mit dem Veranstalter oder dem Landkreis organisieren. Meist handelt es sich um temporäre Linien, die nur an den Eventtagen verkehren (z. B. stündlicher Shuttle ab nachmittags bis in die Nacht). Neben überregionalen Events sollten auch lokale Feste betrachtet werden: Beim Weilbacher

Kirchweihfest oder größeren Vereinsfeiern könnte ein kleiner Ortsbus eingesetzt werden, der die Ortsteile anbinden, damit Besucher nicht alle mit dem Auto kommen. Wichtig ist, diese Angebote intensiv zu bewerben, damit sie gut genutzt werden, etwa durch Ankündigung im Veranstaltungsmagazin, soziale Medien und Plakate. Gelingt es, einen Teil der Besucher auf den ÖPNV zu verlagern, verringert sich das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten, es gibt weniger Parkdruck im Ort und auch Themen wie Alkoholfahrten werden entschärft. Die Akzeptanz solcher Verkehre ist oft hoch, wenn sie zuverlässig und passend getaktet angeboten werden.

Zuständige Akteure: Die Organisation obliegt der Gemeinde in Abstimmung mit dem Landkreis (falls dessen Busse genutzt werden). Häufig werden solche Shuttles aber direkt von Veranstaltern oder in Kooperation mit Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Daher sollte Weilbach mit dem Landratsamt/Nahverkehr und dem Veranstalter frühzeitig Kontakt aufnehmen, um gemeinsam ein Konzept zu erstellen. Möglicherweise können bestehende Busunternehmen aus der Region mit eingespannt werden, die außerhalb der regulären Zeiten Kapazitäten haben. Die örtlichen Vereine (bei lokalen Festen) sollten eingebunden werden. Sie kennen den Bedarf und können ihre Mitglieder motivieren, den Shuttle zu nutzen.

Empfohlener Zeithorizont: Kurzfristig umsetzbar, da es sich um punktuelle Einsätze handelt. Bereits für die kommenden Veranstaltungen (z. B. Michaelismesse im nächsten Jahr) kann ein Testlauf geplant werden. Wichtig ist, die Planung ca. 3-4 Monate vor dem Event abzuschließen, damit genug Zeit für Werbung bleibt. Wenn erfolgreich, sollte das Shuttle-Angebot dauerhaft bei jährlich wiederkehrenden Veranstaltungen etabliert werden. Anpassungen erfolgen flexibel je nach Besucherresonanz (Fahrplan, Haltepunkte).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Oft finanzieren sich Veranstaltungsverkehre über die Veranstalter oder geringe Fahrgelder. Dennoch kann man prüfen, ob der Landkreis über ÖPNV-Fördermittel Sonderverkehre bezuschusst (manche Kreise haben Budgets für Freizeitbusse). Die Veranstalter selbst (z. B. Messeveranstalter) sollten als Finanzierungspartner gewonnen werden, da sie vom Shuttle profitieren (mehr Besucher, weniger Parkprobleme). Bei volksfest-ähnlichen Veranstaltungen kann auch die Brauerei oder Sponsoren (z. B. eine Brauerei könnte Shuttlebus-Kosten sponsern im Austausch für Werbung „Gesponsert von…“). Ein weiterer Partner ist die Jugendarbeit/Jugendpflege im Landkreis. Für Jugendveranstaltungen können ggf. Mittel aus der Jugendarbeit verwendet werden, um sichere Heimwege zu gewährleisten. Durch Kooperation mit Nachbarkommunen könnte man sich die Kosten teilen, falls der Shuttle mehrere Orte bedient.

8.3.5 Maßnahme: Digitale Mobilitätsplattform einführen

Zielsetzung: Vernetzung aller Mobilitätsangebote und einfache Zugänglichkeit über eine digitale Plattform. Bürger sollen in einer einzigen App oder Website Informationen und Buchungsmöglichkeiten für alle relevanten Verkehrsmittel finden, von Busfahrplänen über Carsharing bis zum Rufbus. Dadurch wird die Nutzung nachhaltiger Angebote erleichtert und deren Attraktivität gesteigert.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde initiiert gemeinsam mit dem Landkreis, sowie Partnern die Entwicklung einer digitalen Mobilitätsplattform (bzw. nutzt eine bestehende regionale App) zur Bündelung verschiedener Verkehrsangebote. In dieser App/Plattform sollen mindestens folgende Funktionen vorhanden sein: Fahrplanauskunft für ÖPNV (Bus und Bahn) in Echtzeit, Buchungsmöglichkeit für On-Demand-Angebote (z. B. Rufbus-Bestellung direkt aus der App heraus), Integration von Carsharing (Anzeige verfügbarer Fahrzeuge und ggf. Reservierung) sowie von Leihsystemen (z. B. E-Bike-Verleih, sofern eingeführt). Die Plattform könnte zudem Mitfahrgelegenheiten vermitteln (Integration einer Mitfahr-App-Funktion für Pendler).

Zuständige Akteure: Der Landkreis Miltenberg bzw. Verkehrsverbund muss an Bord sein, da er die ÖPNV-Daten liefert und evtl. bereits an digitalen Lösungen arbeitet.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Die Konzeption und Abstimmung mit Partnern dürfte ca. 1 Jahr in Anspruch nehmen. Die technische Entwicklung oder Anpassung einer bestehenden App nochmals 6–12 Monate. Realistisch könnte eine erste Version der Mobilitätsplattform in 2 Jahren live gehen. Wichtig ist, dass kurzfristig die Entscheidung zur gemeinsamen Umsetzung fällt, um Fördermittel nicht zu verpassen. Nach Launch muss die Plattform kontinuierlich verbessert werden (Updates, Einbindung neuer Angebote) – das ist ein langfristiges Unterfangen, das aber Schritt für Schritt geht.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Digitale Mobilität ist ein Thema, das diverse Fördermöglichkeiten bietet. Das BMVI/BMDV hatte Programme wie „Modellprojekte Smart City / Smart Mobility“, wo digitale Plattformen förderfähig sind. Auch im Rahmen von LEADER könnte ein gemeinsames Allianz-Projekt finanziert werden, da es der Daseinsvorsorge dient. Bayern selbst fördert über die Bay. Digitalstrategie teils kommunale Apps (hier wäre die Allianz-App ein Ansatzpunkt). Als Kooperationspartner sollten Verkehrsunternehmen und -verbünde eingebunden sein – vielleicht existiert beim Verkehrsverbund Mainfranken oder Rhein-Main bereits eine App, die man erweitern kann (Kooperation spart Kosten). Außerdem könnten IT-Unternehmen aus der Region als Sponsor oder Entwickler auftreten. Hochschulen (z. B. TH Aschaffenburg) wären ggf.

ebenfalls interessiert an Pilotprojekten zur Mobilität. Letztlich ist die Vernetzung mit bestehenden Lösungen zentral, z. B. Nutzung von Open-Data-Plattformen (DEFAS Bayern für Fahrplandaten) und Einbindung in nationale Apps wie „Mobility Inside“, wofür wiederum technische Unterstützung vom VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) kommen könnte.

8.4 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)

8.4.1 Maßnahme: Verkehrsberuhigung und Tempo-Reduzierung im Ort

Zielsetzung: Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität durch angepasste Geschwindigkeiten. Insbesondere innerorts sollen Autofahrer langsamer und rücksichtsvoller fahren, um Unfälle zu vermeiden und Fußgänger wie Radfahrer zu schützen. Die Senkung der Kfz-Geschwindigkeit dient direkt dem Unfallschutz und indirekt auch der Lärm- und Emissionsminderung.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde strebt an, flächendeckend eine Tempo-30-Regelung in Wohngebieten einzuführen. Wo rechtlich zulässig, sollen alle reinen Anwohnerstraßen auf 30 km/h beschränkt werden. Entscheidend ist aber auch die Hauptverkehrsachse: Auf der Hauptstraße durch Weilbach (Kreisstraße) wird geprüft, zumindest in den dicht bebauten Abschnitten eine Tempo-30-Zone oder zeitliche Beschränkung (z. B. nachts) einzurichten. Die Bürger haben klar die Einführung von Tempo 30 innerorts gefordert, da die derzeit erlaubten 50 km/h an engen Stellen als zu hoch empfunden werden (riskante Situationen insbesondere am Knoten Hauptstraße/Marktplatz wurden berichtet). Sollte eine generelle Reduzierung auf 30 km/h auf der Hauptstraße (Kreisstraße) nicht unmittelbar genehmigungsfähig sein, setzt sich die Gemeinde beim Landkreis dafür ein und nutzt neue gesetzliche Spielräume, die Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit einräumen. Ergänzend werden weitere verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet, wo möglich. Neben dauerhaften Beschränkungen könnten auch zeitlich befristete Maßnahmen erprobt werden (z. B. temporäre Spielstraßen an Wochenenden in bestimmten Wohnstraßen). Das Ziel ist, ein generelles Verantwortungsbewusstsein bei Autofahrern zu schaffen, dass innerhalb Weilbachs langsames Fahren erwartet wird. Schilder allein reichen dafür nicht aus. Es braucht auch Überwachung und bauliche Maßnahmen (siehe weitere Maßnahmen). Dennoch ist die rechtliche Anordnung der Tempo-30-Zonen ein wichtiger erster Schritt. Sie sollte einhergehen mit einer Informationskampagne, damit sich alle Verkehrsteilnehmer darauf einstellen. Durch die Reduzierung der Geschwindig-

keiten werden Bremswege verkürzt und die Unfallwahrscheinlichkeit sowie schwere deutlich reduziert, dies könnte die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erheblich verbessern.

Zuständige Akteure: Die Anordnung von Tempo 30 auf Gemeindestraßen obliegt der Gemeinde (Verkehrsbehörde), auf übergeordneten Straßen (Kreis-, Staatsstraßen) allerdings der Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt. Daher muss die Gemeinde eng mit dem Landratsamt zusammenarbeiten und überzeugende Unfallanalysen/Gutachten vorlegen, um Tempo 30 auf der Hauptstraße zu erreichen. Die Polizei sollte in die Planungen eingebunden sein (sie muss die Verkehrsschau begleiten und später kontrollieren). Letztlich entscheidet die Untere Verkehrsbehörde (Kreis) über die Beschränkung auf der Kreisstraße, politischer Rückhalt durch den Kreistag (insb. Stimmkreisabgeordnete) wäre hilfreich. Innergemeindlich sind Gemeinderat und Ordnungsamt zuständig für die Ausweisung neuer Zonen.

Empfohlener Zeithorizont: Kurzfristig. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten können innerhalb des nächsten Jahres beschlossen und ausgeschildert werden, da der Handlungsbedarf unmittelbar ist. Die Reduktion auf der Hauptstraße könnte etwas länger dauern (Abstimmung, evtl. Versuchsanordnung). Hier sollte dennoch versucht werden, mittelfristig (2 Jahre) zumindest einen Teilabschnitt zu beruhigen, etwa im Ortskern. Falls umfassende Regelungen Zeit brauchen, könnten Übergangsmaßnahmen kurzfristig helfen (z. B. temporäre Tempo-30-Schilder zu bestimmten Zeiten, Baustellenverordnung als Testphase). Insgesamt sollte bis in 2–3 Jahren ein Großteil des Ortes Tempo 30 sein.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Für das Aufstellen von Verkehrszeichen gibt es keine speziellen Förderprogramme (die Kosten sind gering und von der Kommune zu tragen). Allerdings können Begleitmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung gefördert werden: z. B. temporäre Projekte über den Verkehrssicherheitsfonds Bayern oder Modellversuche über das Bundesverkehrsministerium (wenn z. B. Lärmschutz als Begründung für Tempo 30 herangezogen wird, es gibt Lärmsanierungsprogramme). Kooperationspartner: Die Polizei und Verkehrswacht können bei der Öffentlichkeitsarbeit helfen (Aktionstage „Runter vom Gas“ im Ort). Auch Schulen könnten als Partner fungieren (Schüler basteln 30er-Schilder für eine Kampagne etc.). Ein externer Gutachter (Verkehrsplaner) könnte beauftragt werden, um die Notwendigkeit von Tempo 30 fachlich zu untermauern. Hierfür ließen sich ggf. Unfallkommissionsmittel vom Landkreis akquirieren, falls Unfallschwerpunkte vorliegen.

8.4.2 Maßnahme: Straßenräume und Knotenpunkte sicher umgestalten

Zielsetzung: Durch bauliche Maßnahmen die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss an kritischen Stellen verbessern. Umgestaltung von Unfall- bzw. Engstellenschwerpunkten soll Unfälle reduzieren, die Übersichtlichkeit erhöhen und Geschwindigkeiten baulich dämpfen. Insbesondere sollen Fußgänger und Radfahrer davon profitieren (leichtere Querungen, weniger Konflikte mit Kfz).

Konkrete Beschreibung: Aufbauend auf der Analyse werden bestimmte Knotenpunkte und Straßenabschnitte in Weilbach als problematisch identifiziert und sollen umgebaut werden. An erster Stelle steht die Kreuzung Hauptstraße/Am Marktplatz, die von Bürgern als gefährliche Engstelle benannt wurde. Hier kam es zu riskanten Situationen beim Einfahren auf die Hauptstraße, u. a. wegen der unübersichtlichen Führung und der bisher zulässigen 50 km/h. Ein Umbau könnte z. B. einen Mini-Kreisverkehr an dieser Kreuzung vorsehen, um Tempo zu reduzieren. Alternativ sind Aufpflasterungen denkbar, um Autofahrer zum Abbremsen zu zwingen. Zweiter Schwerpunkt: die Brücke mit Auffahrt zur Bundesstraße (B 469/Mil18) am Ortsrand. Hier wurde Verbesserungsbedarf betont, entweder durch Installation einer Ampelanlage oder den Bau eines zweiten Kreisels um den Einfädelverkehr sicherer zu machen und Rückstaus zu vermeiden. Eine Ampel an der Auffahrt könnte Stoßzeiten regeln; ein Kreisel würde die heute komplizierte Einmündung (vermutlich Stop-Schild) ersetzen und den Verkehrsfluss optimieren. Drittens: der Kreisverkehr an der B 469 selbst. Hier muss die Querung für Radfahrer aus Weckbach verbessert werden. Mögliche Maßnahmen: Zebrastreifen über die Kreiselausfahrt oder ein bypass-Fuß/Rad-Tunnel in der Nähe. Generell sollten Kreisverkehre, wo möglich, gegenüber Ampeln bevorzugt werden, da sie den Verkehrsfluss flüssiger halten und Unfallschwere senken, insofern kann auch die Prüfung weiterer Kreisverkehr-Lösungen an Ortszugängen sinnvoll sein. Neben diesen großen Punkten gibt es kleinere Straßenraumumgestaltungen: Zum Beispiel könnten in der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt bauliche Fahrbahnverengungen eingerichtet werden, um Tempo zu drosseln (falls Tempo 30 nicht eingehalten wird). Auch Mittelinseln an langen Geraden (z. B. Ortseinfahrten) wirken als Bremse und sichere Querung zugleich. In Wohngebieten können Diagonalsperren oder Blumenkübel an Einmündungen den Durchgangsverkehr bremsen. All diese Eingriffe zielen darauf, eine selbsterklärende Verkehrsberuhigung zu erzielen: Die Straße selbst „erzwingt“ langsames Fahren und Aufmerksamkeit. Dadurch werden die Sicherheitsbedenken, die Bürger geäußert haben (z. B. im Hinblick auf die Hauptstraße), adressiert. Zudem können Umgestaltungen auch optisch das Ortsbild aufwerten und für jüngere Fahrer den

Eindruck vermitteln, im Ort statt auf freier Strecke zu sein (Stichwort „Gateways“ am Ortseingang).

Zuständige Akteure: Je nach Straßenklassifizierung sind unterschiedliche Akteure federführend: Für Kommunalstraßen die Gemeinde, für Kreisstraßen das Landratsamt (Kreisbauamt) und für Bundesstraßen das Staatliche Bauamt. In jedem Fall muss die Gemeinde die Initiative ergreifen und Planungen anstoßen. Bei komplexen Knoten (wie der B469-Auffahrt) sind alle Ebenen einzubeziehen (Gemeinde, Landkreis, Staat). Eine enge Abstimmung mit der Verkehrsbehörde ist nötig, da bauliche Änderungen oft verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Markierungen, Beschilderungen) erfordern. Planerisch sollten Verkehrsplaner oder Ingenieurbüros beauftragt werden, die Erfahrung mit Unfallschwerpunktsbeseitigung haben. Bürgerbeteiligung kann sinnvoll sein, z. B. Anwohner der Hauptstraße bei der Detailplanung mit einbeziehen, um lokale Hinweise zu erhalten.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig bis langfristig, je nach Maßnahme. Kleinere bauliche Eingriffe (Verengungen, Inseln) können mittelfristig in 2–3 Jahren umgesetzt werden, sobald Planung und Finanzierung stehen. Größere Umbauten wie ein neuer Kreisverkehr oder Ampelanlage an der Bundesstraße erfordern Vorlauf (Planfeststellung ggf.), sodass diese langfristig (5 Jahre und mehr) zu sehen sind. Wichtig ist, früh zu beginnen: Prioritätenliste erstellen 2025, Planungen 2026/27, Umsetzung ab 2028 für die Großprojekte. Zwischenzeitlich könnten Übergangslösungen greifen (provisorische Markierungen oder temporäre Barrieren) bis zum Endausbau.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Die Verbesserung von Unfallhäufungsstellen kann über das Programm „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (GVFG) gefördert werden, v.a. wenn es um Umbau von Knotenpunkten geht. Auch gibt es Bundesmittel für Verkehrssicherheit (z. B. Unfallkommission-Empfehlungen werden teils bezuschusst). Sollte der Aspekt Klimaanpassung (Stauvermeidung = weniger Emission) eine Rolle spielen, könnten Klimaschutz-Förderprogramme herangezogen werden, aber eher indirekt. Kooperationspartner sind hier vor allem die zuständigen Straßenbauämter (Kreis und Staat), die oft Finanzierungshilfen leisten, wenn ihre Straßen betroffen sind. Das Regionalmanagement könnte moderieren, da mehrere Ebenen beteiligt sind. Ferner kann die Berufsgenossenschaft für kommunale Unfallversicherung Interesse haben, Schulwege sicherer zu machen und eventuell kleine Zuschüsse geben. Für Planungsleistungen kann die Gemeinde ggf. eine Fachförderung vom Freistaat erhalten (es gibt Richtlinien für Förderungen von Verkehrsuntersuchungen). Nicht zuletzt sollte man

die Bürgerwehr bzw. Freiwillige Feuerwehr einbeziehen: etwa bei Planung von Verkehrsinseln in Bezug auf Durchfahrtsbreite. Sie sind indirekte Partner, um sicherzustellen, dass Rettungsfahrzeuge noch durchkommen.

8.4.3 Maßnahme: Parkraummanagement und kommunale Stellplatzsatzung

Zielsetzung: Ordnung des ruhenden Verkehrs, um Engpässe und Konflikte durch wild parkende Fahrzeuge zu vermeiden. Gleichzeitig soll ausreichender Parkraum bereitgestellt werden, jedoch möglichst am Ortsrand statt im Ortskern, um den Ortskern vom Parkdruck zu entlasten. Eine Stellplatzsatzung stellt langfristig sicher, dass bei neuen Bauvorhaben genügend (oder bedarfsgerechter) Parkraum entsteht, ohne die Ortsbildqualität zu beeinträchtigen.

Konkrete Beschreibung: Zunächst wird ein Parkraumkonzept für den Ortskern erarbeitet. Dieses identifiziert Bereiche, wo Parken zum Problem wird, etwa entlang der Hauptstraße, wo parkende Autos den Verkehrsfluss behindern und zu unübersichtlichen Situationen führen. Basierend darauf werden Maßnahmen umgesetzt: An kritischen Engstellen der Hauptstraße werden Parkverbote eingeführt, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Sichtbeziehungen an Einmündungen frei zu halten. Diese Stellen könnten z. B. durch gelbe Markierungen oder Poller kenntlich gemacht werden, damit dort nicht mehr geparkt wird. Um den wegfallenden Parkraum auszugleichen und generell dem Bedarf der Bewohner/Gäste zu entsprechen, werden alternative Parkmöglichkeiten außerhalb des Ortszentrums geschaffen. Konkret könnte dies bedeuten: Ausweisung eines Parkplatzes am Ortsrand (z. B. in Nähe der B469-Abfahrt oder an einer anderen gut erreichbaren Stelle), wo Besucher ihr Auto abstellen und zu Fuß in den Ort laufen können. Auch ein kleiner Park-and-Ride-Platz in Nähe einer ÖPNV-Haltestelle (ggf. an der Hauptstraße Richtung Miltenberg) wäre sinnvoll, damit Pendler nicht im Ortskern parken. Zusätzlich prüft die Gemeinde die Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung. Diese regelt zum einen, wie viele Stellplätze bei Neubauten geschaffen werden müssen (z. B. bei neuen Mehrfamilienhäusern oder Gewerbeansiedlungen), kann aber auch innovative Ansätze ermöglichen, wie Stellplatzsharing oder Ablösezahlungen. Beispielsweise könnte die Satzung vorsehen, dass im Ortskern statt eigener Stellplätze ein Beitrag an einen Gemeinschaftsparkplatz geleistet werden kann – so werden nicht überall kleine Parkplätze versiegelt, sondern zentral gebündelt. In Wohngebieten könnte sie auch Mindeststandards (Größe, E-Ladevorbereitung) festlegen. Parallel dazu sollte das Parkregime auf der Straße überdacht werden: Einführung von Kurzparkzonen im Zentrum (mit Parkscheibe, z. B. 2 Stunden) um Dauerparker zu verhindern, und ggf. Bewohnerparken in reinen Wohnstraßen, um Fremdparken zu steuern. Ziel ist ein gleichmäßiges Angebot: genug Parkplätze

für Bewohner und Besucher, aber kein wildes Parken auf Gehwegen oder an Engpässen. Durch die Neuorganisation wird die Hauptstraße sicherer, insbesondere für Fahrradfahrer und die Aufenthaltsqualität steigt, wenn nicht überall Autos im Weg stehen. Langfristig werden Bürger motiviert, auch mal auf das Auto zu verzichten, wenn das Parken nicht mehr „vor der Ladentür" selbstverständlich ist und stattdessen attraktive Alternativen vorhanden sind.

Zuständige Akteure: Gemeindeverwaltung und Gemeinderat erarbeiten die Stellplatzsatzung (ggf. mit externer Planungshilfe). Die Umsetzung der Parkverbote und -zonen erfolgt durch die örtliche Verkehrsbehörde (i.d.R. Gemeinde in Abstimmung mit Landkreis). Kontrolle dann durch Gemeindlichen Vollzugsdienst oder Polizei. Die Planung neuer Parkplatzanlagen am Ortsrand sollte mit den Grundstückseigentümern abgestimmt sein und ggf. mit dem Bauamt des Landkreises (wegen eventueller Genehmigungen an überörtlichen Straßen). Anlieger und Gewerbetreibende sind wichtige Akteure: Ihre Bedürfnisse müssen einbezogen werden (z. B. Lieferzonen definieren). Daher ist eine Bürgerbeteiligung im kleinen Rahmen sinnvoll, wenn Parkregelungen geändert werden.

Empfohlener Zeithorizont: Kurz- bis mittelfristig. Sofort anzugehen sind die akuten Problemstellen: Parkverbote an Engpässen sollten kurzfristig (innerhalb 1 Jahres) umgesetzt werden, da die Verkehrssicherheit hier betroffen ist. Das Parkraumkonzept und die Stellplatzsatzung können parallel entwickelt werden. Ziel: Verabschiedung der Stellplatzsatzung mittelfristig in 1–2 Jahren, damit sie für kommende Bauprojekte gilt. Der Bau eines neuen Parkplatzes am Ortsrand ist ebenfalls mittelfristig (ca. 2–3 Jahre, inkl. Planen, Grunderwerb, Bau). Einzelne Regelungen (Kurzparkzonen, Bewohnerparken) können nach Absprache auch kurzfristig testweise eingeführt werden. Wichtig: nach Umsetzung sollte nach 1–2 Jahren evaluiert werden, ob die Maßnahmen wirken (weniger Falschparker, ausreichende Auslastung der neuen Plätze etc.).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Die Erstellung eines Parkraumkonzepts könnte im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig sein, falls sie Teil eines ISEK (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept) ist. Die Anlage neuer Parkplätze wird selten gefördert, allenfalls wenn es um Park-and-Ride geht – hierfür gibt es Mittel über die ÖPNV-Förderung (bei ÖPNV-Bezug). Gegebenenfalls kann die LEADER-Förderung für ländliche Entwicklung genutzt werden, wenn innovative Aspekte (z. B. multifunktionaler Dorfplatz mit Parken und anderweitiger Nutzung) dabei sind. Als Partner kämen örtliche Einzelhändler in Betracht – sie haben Interesse an Kundenparkplätzen und könnten sich an Lösungen beteiligen (z. B. über einen gemeinsamen Parkplatzfonds). Die

IHK/Handelsverband kann moderierend unterstützen, um Interessen der Wirtschaft einzubringen. Politisch ist es ratsam, den Landkreis mit ins Boot zu holen, falls kreisliche Flächen genutzt werden können (z. B. an der Kreisstraße Platz für Parkbuchten) oder Unterstützung bei Kontrollen (Kreissheriff) benötigt wird.

8.4.4 Maßnahme: Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ausbauen

Zielsetzung: Schaffung einer ausreichenden und verlässlichen Ladeinfrastruktur für Elektroautos (und Pedelecs), um den Umstieg auf Elektromobilität voranzubringen. Bürger sollen im Gemeindegebiet Möglichkeiten zum öffentlich zugänglichen Laden finden, damit Reichweitenangst abnimmt und der Betrieb von E-Fahrzeugen bequem möglich ist. Zudem soll der Standort Weilbach attraktiv bleiben für E-Mobilisten (Einwohner und Besucher).

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde erarbeitet ein Standortkonzept für Ladesäulen und setzt dieses mit Partnern um. Aktuell wurde bemängelt, dass die frühere E-Ladesäule in Weilbach ersatzlos abgebaut wurde. Laut Bürgerideen wäre es ideal, Ladesäulen mit Solarenergie zu betreiben (z. B. PV-Anlagen auf öffentlichen Gebäuden liefern Strom) und vergünstigte Tarife für Einheimische anzubieten. Dies könnte z. B. über ein Bonussystem der Stadtwerke geschehen. Die Gemeinde selbst hat zwar keinen eigenen Energieversorger, kann aber mit regionalen Anbietern kooperieren. Neben öffentlichen Ladern sollte auch halböffentliche Infrastruktur gefördert werden: z. B. könnten Gastbetriebe, die Touristen beherbergen, Unterstützung erhalten, wenn sie Ladesäulen für Gäste installieren. Außerdem sollte die Gemeindeverwaltung Bürger über Fördermöglichkeiten für private Wallboxen informieren, sodass auch zuhause mehr Ladepunkte entstehen, denn viele laden überwiegend daheim. Zusammenfassend umfasst die Maßnahme: kurzfristig neue öffentliche Ladesäule im Ortskern, mittelfristig Ausbau an weiteren strategischen Punkten (auch Ortsteile prüfen), und begleitend Förderung der privaten Ladeinfrastruktur. Damit wird dem in der Umfrage vielfach geäußerten Wunsch entsprochen, die entfernte E-Tankstelle zu ersetzen und ein zuverlässiges, flächendeckendes Ladenetz zu schaffen.

Zuständige Akteure: Die Gemeinde übernimmt die Koordinationsrolle. Die tatsächliche Umsetzung (Bau und Betrieb der Ladesäulen) sollte möglichst durch erfahrene Partner erfolgen – z. B. lokale Energieversorger (Stadtwerke Miltenberg oder Bayernwerk). Diese können die Ladestationen betreiben und abrechnen. Die Gemeinde stellt idealerweise die Fläche bereit (z. B. öffentliche Parkplätze) und unterstützt ggf. finanziell bei der Installation. Zuständig für Planung (Netzanschluss klären, Standort wählen) ist das Bauamt der Gemeinde in Abstimmung mit dem Netzbetreiber. Wichtig auch: Eigentümer der in Frage

kommenden Grundstücke einbinden (bei privaten Standorten). Die Klimaschutz- bzw. Wirtschaftsförderstelle der Gemeinde kann parallel Betriebe beraten, wie sie Ladesäulen aufstellen können.

Empfohlener Zeithorizont: Kurz- bis mittelfristig. Kurzfristig (innerhalb 1 Jahres) sollte zumindest eine neue Ladesäule im Zentrum in Betrieb gehen, um das drängendste Defizit zu beheben. Die Planung dafür kann sofort starten. Der weitere Ausbau (z. B. 2–3 zusätzliche Standorte) ist mittelfristig in den nächsten 3 Jahren anzustreben, abhängig von Partnern und Förderzuschlägen. Private Installationen laufen fortlaufend – hier bis 2025/26 verstärkt informieren, da bis dahin Bundesförderungen neu aufgelegt werden könnten. Insgesamt sollte Weilbach bis 2030 in jedem Ortsteil zumindest einen Ladepunkt vorhalten können.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Aktuell fördert der Bund über die „Bundesförderung Ladeinfrastruktur" öffentlich zugängliche Ladesäulen, hier können bis zu 60% der Investitionskosten übernommen werden (Programm wird regelmäßig neu aufgelegt). Das Land Bayern ergänzt mit dem Programm „Ladeinfrastruktur vor Ort" für Kommunen. Für private Wallboxen gab/gibt es die KfW-Förderung (kann man bewerben). Kooperationspartner: Energieversorger oft bereit, in kleineren Kommunen Säulen zu betreiben, da sie dadurch ihr Netzprofil schärfen. Diese Partner sollte man früh ansprechen. Auch Autohaus-Betriebe in der Region könnten als Sponsoren auftreten (manche finanzieren Ladesäulen im Gegenzug für Werbung). Ein innovativer Partner könnte die Odenwald-Allianz sein, die im Sinne interkommunaler Kooperation ein gemeinsames Ladenetz mit einheitlichem Zugang aufbauen könnte. Wenn Ladesäulen an touristischen Punkten entstehen sollen, können Tourismusverbände beteiligt werden.

8.4.5 Maßnahme: Kommunale Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umstellen

Zielsetzung: Verringerung der CO_2-Emissionen und Vorbildfunktion durch Elektrifizierung des gemeindlichen Fuhrparks. Die Gemeinde will bis zu einem bestimmten Zeitpunkt ihre eigenen Fahrzeuge (vom Dienst-Pkw bis zum Bauhof-Fahrzeug) auf umweltfreundliche Antriebe (Elektro oder ggf. Wasserstoff bei größeren Maschinen) umstellen. Das zeigt Modernität und Vorbildfunktion zur Mobilitätswende, spart langfristig Betriebskosten und reduziert lokale Luftschadstoffe.

Konkrete Beschreibung: Die Marktgemeinde erstellt zunächst eine Fuhrparkanalyse: Welche Fahrzeuge (Pkw, Transporter, ggf. Traktoren) sind vorhanden, wie alt, und welche Einsatzprofile (Tageskilometer) haben sie? Darauf basierend wird ein Umstellungsplan erarbeitet. Beispielsweise können Dienst-Pkw im Rathaus (für Dienstfahrten der Mitarbeiter)

zeitnah durch E-Pkw ersetzt werden, da die täglichen Strecken überschaubar sind und Lademöglichkeiten am Rathaus geschaffen werden können. Für den Bauhof ist zu prüfen, welche Fahrzeuge elektrisch verfügbar sind, denn inzwischen gibt es E-Transporter für leichte Lasten, E-Nutzfahrzeuge für Straßenreinigung oder kleine E-Traktoren für Grünpflege. Die Gemeinde priorisiert zunächst jene Fahrzeuge, bei denen es einsatzfähige E-Modelle gibt und die demnächst turnusgemäß ersetzt werden müssten. Das könnte z. B. bedeuten: Anschaffung von 1–2 Elektro-Kleintransportern anstelle von Diesel-Kastenwagen im Bauhof in den nächsten 2 Jahren. Auch Spezialgeräte wie E-Laubbläser oder E-Rasenmäher können Teil der Elektrifizierungsstrategie sein. Wichtig ist der Ausbau von Ladeinfrastruktur an den Gemeindestandorten (Rathaus, Bauhof), damit die Fahrzeuge zuverlässig geladen werden können. Hier können Wallboxen installiert werden, idealerweise mit PV-Strom vom Dach, um den Strom nachhaltig bereitzustellen. Neben reinen Elektrofahrzeugen könnte die Gemeinde auch Fahrräder/Pedelecs in ihren „Fuhrpark" aufnehmen, wie z. B. Dienst-E-Bikes für Ortsfahrten der Mitarbeiter, was Dienstwege per Auto ersetzt. Insgesamt soll die Umstellung schrittweise erfolgen, sodass in einigen Jahren die meisten gemeindlichen Fahrzeuge ohne Verbrenner auskommen. Damit trägt Weilbach zur CO_2-Minderung bei und folgt dem eigenen Ziel, klimaneutral zu werden. Außerdem spart E-Mobilität langfristig Wartungs- und Energiekosten. Wichtig ist die Schulung der Mitarbeiter, die die neuen Fahrzeuge nutzen, um Berührungsängste abzubauen. Die Gemeinde kann so glaubwürdig die Förderung der Elektromobilität nach außen vertreten.

Zuständige Akteure: Verantwortlich ist die Gemeinde (Verwaltungsleitung und Bauhofleitung) für Beschaffung und Management der Fahrzeuge. Beschlüsse über Neuanschaffungen trifft der Gemeinderat mit Budgetbewilligung. Mögliche Beratung bietet die Energieagentur Unterfranken, die bei der Erstellung des Konzepts helfen kann. Für konkrete Förderanträge muss die Verwaltung aktiv werden (Antragstellung z. B. bei der NKI). Die Mitarbeiter der Gemeinde sind wichtige Akteure. Ihre Akzeptanz ist nötig, daher gilt es diese früh einbinden (z. B. Probefahrten mit E-Fahrzeugen organisieren). Externe Partner: Autohäuser für Teststellungen, Hersteller für Spezialtechnik (z. B. Kommunal-E-Fahrzeuge).

Empfohlener Zeithorizont: Mittel- bis langfristig angelegt. Die Analyse sollte kurzfristig (innerhalb 1 Jahres) abgeschlossen sein. Erste Ersatzbeschaffungen könnten dann mittelfristig (1–3 Jahre) erfolgen, abhängig von Fahrzeugalter und Lieferzeiten. Ziel könnte sein, bis ca. 2030 den Großteil (z. B. 80%) der Flotte umgestellt zu haben. Dabei gilt natürlich: Fahrzeuge werden idealerweise zum Ende ihrer Lebensdauer ersetzt, um wirtschaftlich

zu bleiben, denn ein vorzeitiges Aussortieren aller Verbrenner wäre kostspielig, daher realistisch in Etappen bei planmäßiger Erneuerung.

Mögliche Förderprogrammes / Kooperationspartner: Hervorragende Förderchancen bietet die „Kommunalrichtlinie" der Nationalen Klimaschutzinitiative, die Zuschüsse für die Beschaffung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur in Kommunen bietet (oft 40–60% Zuschuss, je nach Finanzkraft der Kommune). Auch das Programm „Flottenaustausch" des Bundes (falls wieder neu aufgelegt) könnte relevant sein. Bayern hat über das Bundeswirtschaftsministerium eine Förderung für kommunale Nutzfahrzeuge in bestimmten Bereichen. Kooperationspartner: Hersteller bieten manchmal Sonderkonditionen für Kommunen. Der kommunale Spitzenverband (z. B. Städte- oder Gemeindetag) kann Informationen liefern, welche Förderungen aktuell sind. Zudem kann Weilbach sich mit Nachbarkommunen abstimmen, für evtl. gemeinsame Beschaffung in größerer Zahl, um Rabatt zu erhalten (Interkommunale Zusammenarbeit, z. B. Sammelbestellung von E-Dienstautos).

8.4.6 Maßnahme: E-Carsharing und Fahrzeugsharing fördern

Zielsetzung: Teilen statt Besitzen, denn durch Carsharing-Angebote soll die Anzahl notwendiger Privat-Pkw reduziert und trotzdem Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden. Insbesondere soll auch außerhalb der Dienstzeiten der gemeindliche Fuhrpark der Bevölkerung zugutekommen (Steigerung der Auslastung). Ziel ist es, den Bürgern in Weilbach Zugang zu einem gemeinschaftlich genutzten Elektroauto zu ermöglichen, was v.a. für Wenigfahrer oder Zweitwagenersatz attraktiv ist.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde plant ein Modellprojekt, bei dem kommunale Elektrofahrzeuge abends und am Wochenende von Bürgern ausgeliehen werden können. Konkret könnte z. B. der neue E-Dienstwagen des Rathauses oder ein E-Transporter vom Bauhof in einer Carsharing-Plattform angeboten werden. Bürger registrieren sich und können das Auto z. B. stunden- oder tageweise mieten, wenn die Gemeinde es nicht benötigt. Dies erfordert organisatorisch ein Buchungssystem (möglichst digital/App-basiert) und eine Versicherungslösung, ist aber machbar und wird in manchen Gemeinden bereits praktiziert. Ergänzend dazu, oder falls der kommunale Fuhrpark nicht geeignet ist, könnte man einen Carsharing-Anbieter in die Region holen. Man würde dann an einem zentralen Ort (z. B. Rathausparkplatz) ein Elektro-Carsharing-Fahrzeug stationieren, das von jedem via App gebucht werden kann. Mehrfach wurde der Wunsch nach Carsharing-Angeboten geäußert, da nicht jeder ständig ein eigenes Auto benötigt. Ein solches Fahrzeug kann z. B. ein kompakter E-Pkw sein, der für Besorgungen oder Ausflüge genutzt

wird. Die Gemeinde könnte initial einen Teil der Kosten übernehmen oder garantieren, damit ein Anbieter das Risiko eingeht. Um die Nutzung zu erleichtern, sollte das Carsharing unbedingt in die oben genannte Mobilitätsplattform integriert werden – also eine zentrale Organisation und Buchungsmöglichkeit digital vorhanden sein. Neben klassischen Carsharing sind auch andere Sharing-Konzepte zu fördern: z. B. Bürgerauto oder Nachbarschaftsauto-Modelle, bei denen mehrere Haushalte sich ein Fahrzeug teilen. Die Gemeinde kann hier moderierend tätig sein und z. B. einen Info-Abend organisieren oder einen kleinen Zuschuss geben, wenn sich Initiativen bilden. All dies führt dazu, dass Menschen, die nur gelegentlich ein Auto brauchen, kein eigenes (zweites) anschaffen müssen, sondern auf das Teilen zurückgreifen. Das spart Kosten und Stellplätze. Und die vorhandenen Fahrzeuge werden besser ausgelastet, was Ressourcen schont.

Zuständige Akteure: Für das kommunale Fahrzeug-Sharing muss die Gemeindeverwaltung (zusammen mit dem Bauhof) ein Konzept erarbeiten: Welches Fahrzeug, welche Zeiten, wie Versicherung/Reinigung, etc. und dies dann beschließen. Ggf. wird ein Betreiber oder eine Plattform benötigt. Hier kann z. B. ein Carsharing-Verein oder eine Firma helfen, die die Software stellt. Wenn ein externer Carsharing-Anbieter ins Boot soll, muss die Gemeinde über Ausschreibung oder öffentliches Interesse diesen finden und unterstützen. Die Bürger selbst sind natürlich entscheidend. Es sollte früh abgefragt werden, wer Interesse hätte (damit das Angebot auch genutzt wird). Eventuell kann man Pilotnutzergruppen etablieren (z. B. Mitarbeiter der Verwaltung nutzen das Auto privat testweise), um Erfahrungen zu sammeln.

Empfohlener Zeithorizont: Mittelfristig. Die Planungsphase (Recht, Versicherung, Plattform) wird etwas Zeit brauchen. Angestrebt wird, innerhalb von 1–2 Jahren nach Beschaffung des ersten E-Fahrzeugs der Gemeinde das Sharing dafür freizuschalten. Ein externer Anbieter bräuchte ähnliche Vorlaufzeit, aber vielleicht lässt sich ein kleineres Projekt auch kurzfristig als Test durchführen (z. B. für 6 Monate ein Carsharing-Fahrzeug mieten und schauen, wie viele Buchungen passieren). Nach einer Pilotphase von ca. einem Jahr sollte evaluiert werden – und dann entschieden, ob das Angebot ausgebaut wird (weitere Fahrzeuge oder feste Installation) oder nachjustiert.

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gab es Förderungen für Carsharing-Konzepte in ländlichen Räumen. Solche Modellprojekte könnten wieder aufgelegt werden. Auch die Landesförderung (Bay) „Mobilitätsmodellprojekte“ könnte greifen, wenn Weilbach hier Vorreiter ist. Die Odenwald-Allianz könnte als Partner auftreten, etwa um ein gemeinsames E-Carsharing in

mehreren Gemeinden zu etablieren. Das erhöht die Auslastung und könnte über das Allianz-Regionalbudget initial gefördert werden. Partner: Carsharing-Anbieter (wie Scouter, E-Wald, Flinkster), hier sollte man Gespräche führen, ob sie sich Engagement in Weilbach vorstellen. Möglicherweise ist auch ein örtliches Autohaus interessiert, ein E-Auto zu stellen, um den Verkauf zu fördern (so nach dem Motto Probefahrten/Sharing). Auch könnten die Energieversorger vor Ort als möglicher Kooperationspartner dienen. Zusammenfassend gibt es zwar kein Standard-Förderprogramm speziell für Carsharing, aber als Klimaschutzmaßnahme eingebettet in größere Konzepte bestehen durchaus Zuschusschancen.

8.4.7 Maßnahme: Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung zur nachhaltigen Mobilität

Zielsetzung: Die Bürger sollen aktiv über die Notwendigkeit und Vorteile einer Mobilitätswende informiert und zur Verhaltensänderung motiviert werden. Ziel ist es, ein Umdenken einzuleiten: weg von der Selbstverständlichkeit des Autos hin zu einer bewussteren, umweltfreundlicheren Mobilität. Dies gelingt nur, wenn in den Köpfen ein Wandel passiert. Die Maßnahme setzt daher auf Aufklärung und Mitnahme der Bevölkerung.

Konkrete Beschreibung: Die Gemeinde startet eine Informationskampagne rund um nachhaltige Mobilität. Diese umfasst verschiedene Kanäle: Artikel im Mitteilungsblatt, Social Media Posts, Info-Veranstaltungen und Kooperationen mit Schulen/Vereinen. Inhaltlich werden Themen behandelt wie Klimaschutz und Verkehr (Erklärung, warum weniger Autos fahren ein Gewinn für Klima und Ort ist, z. B. weniger CO_2, weniger Lärm, mehr Lebensqualität). Ebenso werden die Bürger über die Angebote informiert, die jetzt durch das Mobilitätskonzept entstehen: „Wussten Sie schon, dass es jetzt den Rufbus gibt?“ oder „Hier laden Sie Ihr E-Auto mit Ökostrom…“. Durch kontinuierliche Information soll das Bewusstsein geschärft werden, die neuen Angebote auch zu nutzen. Ein weiterer Baustein ist die Ansprache spezifischer Zielgruppen: z. B. Schüler und Jugendliche, hier könnten Workshops in der Schule stattfinden, die z. B. die Folgen des Klimawandels und den Beitrag der Mobilität thematisieren (vielleicht in Projekttagen, in Zusammenarbeit mit Organisationen wie der Energieagentur Unterfranken). Für Senioren könnte es Mobilitätsberatungen geben (z. B. „Wie komme ich mit dem Rufbus zum Arzt?“, inkl. praktischem Training). Ein innovatives Element wäre ein „Mobilitäts-Stammtisch“ oder Runder Tisch, bei dem sich interessierte Bürger regelmäßig treffen, um neue Ideen zu diskutieren und Informationen austauschen, gefördert durch die Gemeinde. Des Weiteren sollten positive Beispiele hervorgehoben werden: z. B. im Gemeindeblatt Bürger vorstellen, die erfolgreich auf E-Auto umgestiegen sind oder die gar kein Auto mehr brauchen dank Rad +

ÖPNV, um Nachahmer zu finden. Auch Kooperationen mit lokalen Medien (Zeitung, Radio) sind sinnvoll, damit das Thema präsent bleibt. Insgesamt muss die Kommunikation offen und dialogorientiert sein. Sorgen der Bürger (z. B. „Wie soll ich ohne Auto…") müssen ernst genommen und beantwortet werden. Durch eine solche Begleitung wird die Umsetzung der technischen Maßnahmen von einem gesellschaftlichen Wandel unterstützt. Nur wenn Verwaltung, Politik und Bürgerschaft gemeinsam an einem Strang ziehen, wird die Mobilitätswende gelingen.

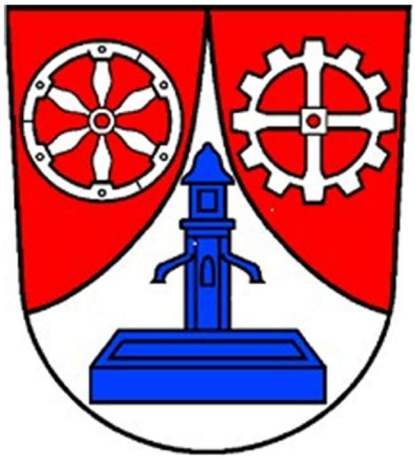
Zuständige Akteure: Bürgermeister und Verwaltungsspitze sollten hier als Gesichter der Kampagne auftreten und ein klares Bekenntnis sowie Vorleben (z. B. Dienstwege mit dem E-Bike) haben Signalwirkung. Praktisch wird die Öffentlichkeitsarbeit von der Verwaltung koordiniert. Wichtige Partner: Schulen, Vereine, Kirchen – Multiplikatoren in der Gesellschaft, die Botschaften weitertragen können. Die Klimaschutzmanager benachbarter Kommunen oder des Landkreises könnten gemeinsame Aktionen organisieren, um Reichweite zu erhöhen. Zudem sollten Verkehrsclubs wie VCD oder ADFC einbezogen werden, die oft gutes Infomaterial haben. Schließlich sind es aber die Bürger selbst, die einbezogen werden sollen: Etwa indem man engagierte Einwohner als „Mobilitätsbotschafter" gewinnt, die in ihrem Umfeld Werbung für die Alternativen machen (Peer-to-Peer-Ansatz).

Empfohlener Zeithorizont: Ab sofort und dauerhaft. Öffentlichkeitsarbeit sollte sofort starten, parallel zur Umsetzung der ersten Maßnahmen. Kurzfristig kann man z. B. eine Bürgerinfo-Veranstaltung zum neuen Mobilitätskonzept durchführen, um die Inhalte vorzustellen. Die Bewusstseinsbildung ist eine permanente Aufgabe, es gibt keinen festen Endzeitpunkt. Allerdings sollte nach einigen Jahren (z. B. 5 Jahre) reflektiert werden, ob sich Einstellungen messbar geändert haben (vielleicht durch eine erneute Umfrage). Aber grundsätzlich gilt: kontinuierlich kommunizieren, immer wieder neue Aspekte aufgreifen (z. B. wenn neue Angebote starten, diese zum Anlass nehmen).

Mögliche Förderprogramme / Kooperationspartner: Auf kommunaler Ebene kann für Kampagnenarbeit die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) über die Kommunalrichtlinie Unterstützung bieten – dort sind auch Bildungs- und Informationsarbeit förderfähig (bis zu 65% Kostenerstattung). Ebenfalls gibt es vom Bundesumweltministerium das Programm „Kurze Wege für den Klimaschutz", wo Nachbarschaftsprojekte, auch Mobilitätsbewusstsein, gefördert wurden. Als Partner für Material und Inhalte bietet sich z. B. die Agentur Mobilikon (eine Wissensplattform für Mobilität) an. Auch EU-Programme wie die Europäische Mobilitätswoche (Kampagnenmittel) können kleinere Förderungen oder zumindest Material zur Verfügung stellen. Lokal könnten Sparkasse oder Volksbank als

Sponsoren auftreten, wenn man z. B. Preise für Wettbewerbe braucht. Und natürlich sollte man die Bürgerstiftung oder Vereine nicht vergessen. Manchmal gibt es ehrenamtliche Gruppen, die Umweltbildung machen und hier andocken können. Letztlich ist der Kooperationsansatz: möglichst viele Akteure ins Boot holen, damit die Botschaften auf breiter Front kommen (Schule, Verein, Kirche, Medien, Politik) und hierfür braucht es mehr Koordination als Geld.

Anhang



Hallo und herzlich willkommen zur Weilbacher Mobilitätsumfrage!

Liebe Bürgerinnen und Bürger, es gibt viele Möglichkeiten sich fortzubewegen. Ob mit dem Auto, mit dem Bus, mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Doch welche Verkehrsmittel nutzen Sie und Warum? Wie kann die Mobilität in Weilbach bürger- und klimafreundlicher gestaltet werden? Wie kann Weilbach ein verbessertes Angebot und eine optimierte Abstimmung der verschiedenen Verkehrsformen erreichen? Um die Mobilität der Bürger von Weilbach zu verbessern, möchten wir mit dieser Umfrage das Mobilitätsverhalten, die Bedürfnisse und Wünsche der Bürger erfragen.

Gerne können mehrere Personen aus Ihrem Haushalt an der Umfrage teilnehmen. Bitte schenken Sie uns 10 Minuten Ihrer Zeit und beantworten Sie die Fragen ausschließlich für Ihre Person.

Die Umfrage ist anonym und kann Ihrer Person nicht zugeordnet werden. Der sensible und verantwortungsvolle Umgang Ihrer Daten ist uns wichtig.

1. Welche und wenn ja, wie viele der folgenden Fahrzeuge besitzen Sie?

Pkw mit reinem Diesel-/Benzinmotor ☐

Pkw mit Gasantrieb ☐

Pkw mit reinem Elektroantrieb ☐

Pkw mit Hybridantrieb ☐

Moped, Mofa, Motorroller mit Verbrennungsmotor ☐

Moped, Mofa, Motorroller mit Elektroantrieb ☐

Elektrofahrräder, Pedelecs ☐

Funktionstüchtige Fahrräder (ohne Antriebsunterstützung) ☐

1. Wie würden Sie Ihre eigene Mobilität beschreiben? Wie oft benutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel oder gehen Sie zu Fuß?

	täglich/fast täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie bzw. fast nie
Auto	○	○	○	○	○
Motorrad	○	○	○	○	○
Moped, Mofa, Motorroller	○	○	○	○	○
Linienbus	○	○	○	○	○
Fernbus	○	○	○	○	○
Regionalzug/Fernzug	○	○	○	○	○
Fahrrad	○	○	○	○	○
Zu Fuß	○	○	○	○	○

2. Bewerten Sie die Erreichbarkeit von Ihrem Wohnort ...?

Bitte wählen Sie die Sie betreffende Möglichkeit

○ zum Arbeitsplatz

○ zur Schule

○ zur Weiterführenden Schule

○ zur Universität & Fachhochschule

	Sehr gut	Gut	Mittel	Schlecht	Sehr schlecht
Auto	○	○	○	○	○
ÖPNV	○	○	○	○	○
Fahrrad	○	○	○	○	○
Zu Fuß	○	○	○	○	○

5. Wie weit ist die Entfernung vom Wohnort zur oben gewählten Möglichkeit? (in km)

6. Bewerten Sie den Bus- und Bahnverkehr in Weilbach zum aktuellen Zeitpunkt.

	Sehr gut	Gut	Neutral	Schlecht	Sehr schlecht
Bus- und Bahnverkehr	○	○	○	○	○

7. Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Haushalt zur nächstgelegenen Haltestelle (Bus/Bahn)? (in Minuten zu Fuß)

5. Was sind für Sie die wichtigsten Voraussetzungen, um den ÖPNV zu nutzen? Was würde Sie motivieren diesen häufiger zu nutzen?

	Sehr wichtig	Wichtig	Neutral	Nicht so wichtig	Überhaupt nicht wichtig
Vereinfachter Ticketkauf (z.b. über App)	○	○	○	○	○
Günstige Tarife	○	○	○	○	○
Preisvorteil des ÖPNV im Vergleich zum PKW	○	○	○	○	○
Höhere Frequenz	○	○	○	○	○
Geringe Wartezeiten bei Anschlussverbindungen	○	○	○	○	○
Zusätzliche Attraktivität (z.B. Lademöglichkeiten)	○	○	○	○	○
Digitalisierung (bspw. Fahrgast-WLAN, Echtzeitanzeigen)	○	○	○	○	○
Mehr direkte Verbindungen	○	○	○	○	○
Nahegelegene Haltestelle	○	○	○	○	○

6. Bewerten Sie die Situation des Radfahrens in Weilbach zum aktuellen Zeitpunkt.

	Sehr gut	Gut	Neutral	Schlecht	Sehr schlecht
Situation des Radfahrens	○	○	○	○	○

5. Was sind für Sie die wichtigsten Voraussetzungen, um das Fahrrad häufiger zu nutzen?

	Sehr wichtig	Wichtig	Neutral	Nicht so wichtig	Überhaupt nicht wichtig
Zustand der Fahrradwege	○	○	○	○	○
Besseres Fahrradwegenetz	○	○	○	○	○
Beleuchtete Fahrradwege	○	○	○	○	○
Trennung von Pkw-/Fuß- und Radwegen	○	○	○	○	○
Ausreichende Abstellmöglichkeiten	○	○	○	○	○
Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder	○	○	○	○	○

6. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für welche Anlässe? (Mehrfachantworten möglich)

	Auto	zu Fuß	mit dem Fahrrad	ÖPNV	Anderes	Mache ich nicht
Arbeitsweg	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Einkäufe (täglicher Bedarf)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Einkäufe (z.B. Bekleidung, Elektrogeräte)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hobby	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeitgestaltung	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kinder zur Schule/Kita bringen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Können Sie sich vorstellen, eines der folgenden Dinge zukünftig anzuschaffen oder zu nutzen?

	besitze ich bereits	bereits geplant	grundsätzlich vorstellbar	noch unentschieden	kommt im Augenblick nicht in Frage
E-Auto	○	○	○	○	○
E-Roller	○	○	○	○	○
E-Bike	○	○	○	○	○
Lastenrad	○	○	○	○	○
Monats-/Jahreskarte ÖPNV	○	○	○	○	○
On-Demand-ÖPNV (ÖPNV auf Bestellung, nicht fahrplan- oder haltestellengebunden)	○	○	○	○	○

6. Was müsste sich ändern, um die Mobilität in Weilbach zukünftig umweltverträglicher zu gestalten? Haben Sie Vorschläge oder Ideen?

5. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an

- ◯ Männlich
- ◯ Weiblich
- ◯ Divers
- ◯ Keine Angabe

---

6. Bitte wählen Sie Ihre Altersgruppe aus

- ◯ < 18 Jahre
- ◯ 18-29 Jahre
- ◯ 30-39 Jahre
- ◯ 40-49 Jahre
- ◯ 50-59 Jahre
- ◯ 60-69 Jahre
- ◯ > 70 Jahre

5. Welcher Beschäftigung gehen Sie zurzeit nach?

- ◯ Schüler*in
- ◯ Student*in
- ◯ Auszubildende*r
- ◯ Vollzeitbeschäftigung
- ◯ Teilzeitbeschäftigung
- ◯ Vorübergehend freigestellt (bspw. Mutterschutz, Elternzeit)
- ◯ Hausfrau/Hausmann
- ◯ Ruhestand
- ◯ Zurzeit ohne berufliche Beschäftigung

6. In welcher Stadt/Gemeinde wohnen Sie?

Postleitzahl ☐

Ort ☐

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Wir bedanken uns recht herzlich bei Ihnen
für die aktive Teilnahme an dieser Umfrage.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sektorale Verteilung der CO_2-Emissionen in Deutschland 3

Abbildung 2: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland (1990-2021) 4

Abbildung 3: Lage des Marktes Weilbach im Landkreis Miltenberg (www.wikipedia.de, 2024) 7

Abbildung 4: Flächennutzungsaufteilung der Gemeinde Weilbach in Hektar (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2024) 8

Abbildung 5: Verteilung der Befragten nach Altersklassen 11

Abbildung 6: Mobilitätsverhalten der Befragten 12

Abbildung 7: Bewertung Erreichbarkeit Arbeitsplatz vom Wohnort 14

Abbildung 8: Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsplatz 15

Abbildung 9: Bewertung ÖPNV in Weilbach 16

Abbildung 10: Voraussetzungen und Motivation zur Nutzung des ÖPNV 17

Abbildung 11: Bewertung Radfahrsituation in Weilbach 19

Abbildung 12: Voraussetzungen und Motivation zur Nutzung des Fahrrads 20

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Anlass 21

Abbildung 14: Geplante und mögliche Anschaffungen für nachhaltige Mobilität 24

Abbildung 15: Wünsche und Ideen der Bürger 27

Abbildung 16: Mobilitätsabend (Bild: Karlheinz Paulus) 30

Abbildung 17: Startpunkt am Rathaus 33

Abbildung 18: Verlauf des Spaziergangs 34

Abbildung 19: Übergang Hauptstraße/Raiffeisenstraße 35

Abbildung 20: Hartungsstraße 35

Abbildung 21: Bahnübergang sowie Zufahrt Kindergarten 36