

Mobilitätskonzept

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Analysebericht

Gefördert als Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt

M.Eng. Maximilian Keller (bis August 2017)

B.Sc. Gabriel Wilkes

Dipl. Medienwirt (M.A.) Hannes Wöhrle

Punktuelle Unterstützung:

Anna Gering (Mobilitätsmanagement an Schulen)

Analysebericht für die

Stadt Weil am Rhein
Rathausplatz 1
79576 Weil am Rhein

V 1.1, 29. August 2018

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Abkürzungsverzeichnis	5
Kurzfassung	6
1. Anlass und Zielsetzung	16
2. Methodik und Vorgehensweise	18
2.1. Öffentliche Auftaktveranstaltung.....	18
2.2. Online-Befragungen	19
2.3. Leitfadengestützte Interviews.....	19
2.4. Befragung der Schulen	20
2.5. Begehungen und Befahrungen.....	20
2.6. Kartierungen.....	21
2.7. Zählungen	21
2.8. Teilnehmende Beobachtung	22
2.9. Fotodokumentation	22
2.10. Auswertung von statistischen Daten.....	22
2.11. Literaturrecherchen	22
2.12. Auswertung der Fahrdaten der städtischen Kraftfahrzeuge.....	22
3. Ausgangslage und Rahmenbedingungen der Mobilität	24
3.1. Überblick über Weil am Rhein.....	24
3.2. Strukturelle Rahmenbedingungen und regionale Einbettung	25
3.2.1. Regionale und regionalplanerische Einbettung	25
3.2.2. Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	26
3.2.3. Wirtschaftsdaten.....	27
3.2.4. Pendlerbeziehungen.....	27
3.2.5. Großräumige Erreichbarkeit.....	29
3.3. Verkehrliche und städtebauliche Ausgangssituation	30
3.3.1. Siedlungsstruktur und zentrale Bereiche	30
3.3.2. Innerörtliches Straßennetz.....	30
3.3.3. Trends des Verkehrsaufkommens.....	31
3.3.4. Modal Split	32
3.4. Bestehende Pläne und Programme.....	33
3.4.1. Bund	33
3.4.2. Land Baden-Württemberg.....	34
3.4.3. Landkreis Lörrach	34
3.4.4. Trinationales / Agglomeration Basel / Kanton Basel-Stadt	35
3.4.5. Stadt Weil am Rhein – verkehrlich	36
3.4.6. Stadt Weil am Rhein – nicht-verkehrlich.....	36
3.4.7. Zusammenfassende Beurteilung	37

3.4.8.	Zusammenfassende Beurteilung Bebauungsplan Innenstadt West	38
4.	Energie- und CO ₂ -Bilanz.....	39
4.1.	CO ₂ -Bilanzierung: Methodik	39
4.2.	CO ₂ -Bilanzierung: Ergebnisse	40
5.	Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebots	42
5.1.	Radverkehr	42
5.1.1.	Kulisse und Allgemeines zu Radverkehrsförderung	42
5.1.2.	Aktuelle Projekte, Planungen und Konzepte.....	43
5.1.3.	Lage innerhalb überregionaler und regionaler Netze	48
5.1.4.	Radverkehrsstreckennetz und Ausbaustandard	49
5.1.5.	Abstellanlagen und Wegweisung	52
5.1.6.	Service, Kommunikation/Marketing und weitere Aspekte	55
5.1.7.	Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung	56
5.2.	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	57
5.2.1.	Begriffsbestimmungen, Relevanz und Kulisse.....	57
5.2.2.	Organisationsstruktur des ÖV in Weil am Rhein	58
5.2.3.	Vergangene Entwicklungen und aktuelle Planungen und Projekte	59
5.2.4.	Örtlicher ÖV: Bus, Tram, AST.....	64
5.2.5.	SPNV: S-Bahn und Regionalbahn.....	69
5.2.6.	Reisezeitvergleich, Anbindungen und Gesamtbewertung Netz und Taktung	71
5.2.7.	Tarife, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Komfort, Service und weitere Aspekte	74
5.2.8.	Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung	79
5.3.	Fußverkehr	80
5.3.1.	Relevanz des Fußverkehrs und Bedingungen für Fußverkehrsfreundlichkeit.....	80
5.3.2.	Aktuelle Projekte und Konzepte mit Fußverkehrsbezug.....	80
5.3.3.	Fußverkehrssituation in den zentralen Bereichen	81
5.3.4.	Fußverkehrssituation in den Wohngebieten.....	85
5.3.5.	Barrierefreiheit und Service-Angebote	87
5.3.6.	Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung	87
5.4.	Motorisierter Individualverkehr	88
5.4.1.	Motorisierter Individualverkehr und Klimaschutz.....	88
5.4.2.	Aktuelle Planungen und weitere aktuelle Themen	88
5.4.3.	Fahrzeugbestand u. -entwicklung	89
5.4.4.	Parken.....	90
5.4.5.	Weitere Aspekte	91
5.4.6.	Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung	91
5.5.	Sharing-Angebote sowie inter- und multimodalen Angebote	92

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

5.5.1.	ÖPNV und Fahrrad.....	93
5.5.2.	ÖPNV und Pkw.....	94
5.5.3.	Carsharing.....	95
5.5.4.	Fahrradverleihsystem.....	96
5.5.5.	Ridesharing-Angebote.....	97
5.6.	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsinformationen und Service-Angeboten.....	97
5.6.1.	Mobilitätsmanagement.....	97
5.6.2.	Mobilitätsinformation und Mobilitätsmarketing.....	97
5.6.3.	Zusammenfassende Bewertung.....	98
5.7.	Alternative Antriebe (E-Mobilität und andere).....	99
5.8.	Wirtschafts- und Güterverkehr.....	100
5.8.1.	Begriffsbestimmungen und aktuelle Themen.....	100
5.8.2.	Trimodaler Logistik-Hub: Hafen und Umschlagbahnhof.....	100
5.8.3.	Lokale Wirtschaft und Industrie.....	102
5.8.4.	Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten.....	102
6.	Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken für eine klimafreundliche Mobilität.....	103
7.	Schulisches Mobilitätsmanagement.....	106
7.1.	Hintergründe und Notwendigkeiten.....	106
7.2.	Situation von Verkehr und Mobilität an den Weiler Schulen.....	107
8.	Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung.....	113
8.1.	Analyse der betrieblichen Mobilität.....	114
8.1.1.	Lage, Infrastruktur und Angebote.....	114
8.1.2.	Mobilität auf Arbeitswegen.....	116
8.1.3.	Dienstliche Mobilität.....	126
8.2.	Zusammenfassung und Bewertung, Potenziale.....	133
	Quellenverzeichnis.....	134
	Anhang.....	136

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anrufsammeltaxi
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BW	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs [Land Baden-Württemberg]
ÖV	öffentlicher Verkehr
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
z.B.	zum Beispiel

Kurzfassung

Übersicht

Die Große Kreisstadt Weil am Rhein liegt im Dreiländereck im äußersten Südwesten Deutschlands an der Grenze zur Schweiz und zu Frankreich. Mit rund 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf knapp 20 km² weist sie eine hohe Einwohnerdichte auf. Die Bevölkerungszahlen stiegen in den letzten 25 Jahren um rund 10% und auch für die Zukunft ist ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Raumordnerisch bildet Weil am Rhein mit der angrenzenden Stadt Lörrach ein gemeinsames Oberzentrum. Weil am Rhein ist Teil der Agglomeration Basel.

Weil am Rhein ist außerordentlich gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Dies ist bedingt durch einen Autobahnanschluss an die A 5 (Frankfurt – Basel) und die nahe A 98 (nach Waldshut-Tiengen), weiterhin führen die B 3, die B 317 und die B 532 durch Weil am Rhein. Der Flughafen „Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg“ liegt in weniger als 10 km Entfernung. Im Schienenverkehr ist durch Bahnhöfe der Rheintalbahn (Freiburg im Breisgau – Basel) und der Gartenbahn (Weil am Rhein – Lörrach) sowie dem nahen Fernverkehrs-Bahnhof Basel Badischer Bahnhof (mit Direktverbindungen u.a. nach Frankfurt und Zürich) eine gute Anbindung gegeben. Für den Güterverkehr kommen noch hinzu ein Hafen und ein Containerumschlagbahnhof, wodurch ein trimodaler Logistik-Hub vorhanden ist. Die sehr gute verkehrliche Anbindung hat allerdings auch zur Folge, dass das Stadtgebiet von großen Verkehrsachsen zerschnitten wird, was zu Trennwirkungen führt.

Die direkte Grenzlage zur Schweiz zieht verschiedene verkehrliche Besonderheiten nach sich. So pendelt von den 9.000 Pendlern aus Weil am Rhein die Hälfte in die Schweiz, vor allem nach Basel. Die Einpendler kommen hingegen zum größten Teil aus dem Landkreis Lörrach. Aus schweizerischer Sicht ist gleichzeitig das Einkaufen in Deutschland sehr günstig, so dass besonders an Samstagen eine große Zahl von Einkaufenden aus der Schweiz nach Weil am Rhein fährt. Dies hat zu einer Ansiedlung von großflächigem innerstädtischen Einzelhandel in der Stadt geführt; diese Entwicklung wird durch aktuelle Planungen (Dreiländergalerie) fortgeführt.

Im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung sind die Pkw-Zulassungen in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gestiegen, die Pkw-Dichte liegt aktuell bei etwa 540 angemeldeten Pkw pro 1.000 Einwohnenden. Die Verkehrsbelastungen auf überörtlichen Straßen sind in den letzten Jahren jedoch nicht wesentlich gestiegen, die Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr haben sogar leicht abgenommen. Diese Entwicklung widerspricht der öffentlichen Wahrnehmung, ist in vielen anderen Kommunen in Deutschland jedoch auch zu beobachten.

In Weil am Rhein existiert eine Vielzahl an Plänen und Konzepten mit Verkehrsbezug. Neben den formalen (d.h. per Gesetz aufzustellenden und umzusetzenden) Konzepten wie Lärmaktionsplan oder Nahverkehrsplan bestehen auf unterschiedlichen Ebenen und teilweise auf einzelne Verkehrsmittel beschränkte informelle Konzepte. Zu nennen sind insbesondere der mehrfach aktualisierte sogenannte Gesamtverkehrsplan, Parkraumkonzepte für verschiedene Stadtteile, die Radverkehrskonzepte des Landkreises Lörrach und der Stadt Weil am Rhein sowie das Agglomerationsprogramm Basel. Trotz der Bezeichnung „Gesamtverkehrsplan“ ist dieser kein verkehrsmittelübergreifendes Konzept, sondern enthält quantitative Untersuchungen zu konkreten Fragestellungen. **Ein Konzept für die allgemeine verkehrliche Entwicklung oder auch die Stadtentwicklung in Weil am Rhein mit Verkehrsmittel-übergreifenden oder strategischen Vorstellungen besteht nicht.** Neben diesen Konzepten gibt es zahlreiche aktuelle verkehrliche und städtebauliche Einzelplanungen in unterschiedlichen Teilen der Stadt, die teilweise gegenwärtig in der Umsetzung sind.

Methodik

Zur Analyse der verkehrlichen Situation in Weil am Rhein wurden verschiedene Methoden angewandt, u.a. Begehungen, Befahrungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, Zählungen, Kartierungen sowie das Auswerten von Statistiken, Literatur, Plänen und Konzepten. Nicht zuletzt erfolgte mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, einer Online-Befragung, einer öffentlichen Begehung sowie Interviews eine umfangreiche Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner, Interessierten und Stakeholdern.

CO₂-Bilanz

Eine CO₂-Bilanz auf Grundlage des Territorialprinzips ergibt, dass aktuell jährlich etwa 55.000 Tonnen CO₂ durch den Straßenverkehr in Weil am Rhein emittiert werden.

Radverkehr

Seit der jüngeren Vergangenheit wird der Radverkehr auf Landesebene (u. a. über die RadSTRATEGIE, das RadNETZ und eine Veränderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) und Landkreisebene (Umsetzung einer flächendeckenden Wegweisung, Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzepts) verstärkt finanziell gefördert und konzeptionell weiterentwickelt. Aktuell wird außerdem eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen durchgeführt, die auch eine Verbindung von Basel nach Schliengen über Weil am Rhein vorsieht.

Größere Verbesserungen für den Radverkehr konnten durch die dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Dreiländerbrücke von Friedlingen nach Frankreich erreicht werden. Weitere Maßnahmen in der jüngeren Vergangenheit sind eher kleinteilig, z.B. Markierungslösungen oder der Ausbau von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum.

Grundsätzlich erscheint das Potenzial für den Radverkehr in Weil am Rhein hoch, hierfür sprechen die geringen Steigungen (außer in Ötlingen), eine eher hohe Bevölkerungsdichte, ein kompakter Siedlungskörper, die gute Nahversorgung (außer in den äußeren Ortschaften), eine ansprechende und flache Umgebung mit nahen Ausflugszielen wie dem Tüllinger Berg oder dem Gelände der Landesgartenschau, und wichtigen Ziele wie Basel und Lörrach in geringer Entfernung. Das Radverkehrskonzept des Landkreises geht folgerichtig von einem Radverkehrsanteil von 20% aus, der für 2025 in dem Bereich „Westlicher Landkreisbereich entlang des Rheins“, in dem sich auch die Stadt Weil am Rhein befindet, erreicht werden könnte.

Das aktuelle Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein („velo2025“) wurde vom Gemeinderat 2015 beschlossen und enthält ein Routenkonzept mit einer Einteilung in „Pendler Routen“, „Basisrouten“ und „Verdichtungs Routen“ mit jeweils unterschiedlichen Qualitätsstandards. Mit den dort ausgeführten Maßnahmenvorschlägen würden viele heutige Schwachstellen beseitigt, die auch in der Online-Befragung häufig genannt wurden. Als Beispiel seien die Verbindung zwischen den Ortsteilen Haltingen und Friedlingen, zwischen Haltingen und Märkt oder von Otterbach in die Stadtmitte entlang der B3 genannt.

In der Online-Umfrage und bei der öffentlichen Ortsbegehung wurden von den Teilnehmenden weitere Defizite genannt, auf die im Radverkehrskonzept nicht eingegangen wird. Dies sind z.B. die Hauptstraße in der Kernstadt sowie von der Kernstadt über die Friedensbrücke nach Friedlingen. Weiterhin negativ für den Radverkehr ist beispielsweise die illegale Nutzung des Weilwegs durch Kfz.

In beiden Radverkehrskonzepten (zu) kurz kommen die Themen Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln (also z.B. Bike und Ride) sowie Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum im

Allgemeinen sowie Marketing und Kommunikation für den Radverkehr. Diese sind jedoch wichtig, um Radverkehr als System zu fördern und eine Rad-Kultur zu entwickeln. Auch die institutionelle Verankerung der Radverkehrsförderung wird in den Konzepten nicht thematisiert. Trotz des Beschlusses durch den Gemeinderat ist aktuell nicht klar, wann und ob wichtige Lückenschlussprojekte, wie etwa die neue Brücke über die Autobahn zwischen Haltingen und dem Rhein, realisiert werden.

Es kann festgehalten werden, dass die bestehenden Defizite des Radverkehrs typisch sind für Städte in unserer Zeit. Es ist häufig wenig Platz für den Radverkehr im Straßenraum vorhanden, stellenweise fehlen durchgängige gute Strecken, die Sichtbarkeit und Wahrnehmung des Radverkehrs von anderen Verkehrsteilnehmern ist nicht immer gegeben, u.a.m. **Manche Defizite wurden bereits angegangen, jedoch ist die Situation für den Radverkehr weiterhin verbesserungsfähig. Unter anderem aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur ist von einem hohen Potenzial auszugehen. Das städtische Radverkehrskonzept ist hilfreich und sollte umgesetzt werden. Zusätzlich sollten auch weitere, in diesem Konzept nicht genannte, Defizite beseitigt und zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, dies gilt insbesondere in den Bereichen Fahrradparken, Service, Kommunikation und institutionelle Verankerung.**

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Weil am Rhein über den Verkehrsverbund RVL (Unternehmensverbund) organisiert. Die Weil am Rhein betreffenden Leistungen werden von den Verkehrsunternehmen SWEG (Busverkehr), BVB (Tramlinie), SBB (Gartenbahn) und DB Regio (Rheintalbahn) durchgeführt. Es ist zu unterscheiden zwischen Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landes (Gartenbahn und Rheintalbahn), des Landkreises (Straßen-ÖPNV) sowie den Stadtbusverkehren, für die die Stadt selbst die Verantwortung übernommen hat.

Der Nahverkehrsplan gibt einen Rahmen für den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis vor, betrifft die Stadtbusverkehre jedoch nur am Rande. Eine eigene Strategie oder Planung der Stadt Weil am Rhein bzw. der Stadtwerke bezüglich einer wünschenswerten Entwicklung des ÖPNV existiert jedoch nicht. Planungen und Umstrukturierungen erfolgen eher aus aktuellen Anlässen heraus.

Das Angebot auf der Rheintalbahn ist derzeit tagsüber etwa ein Stundentakt (abends bis etwa 23 Uhr seltener). Die Gartenbahn verkehrt werktags tagsüber im Halbstundentakt (abends bis etwa 22:30 Uhr), wochenends im Stundentakt. Die Busse verkehren in unterschiedlichen Takten. Während die Linien 55 und 6/16 im Stadtgebiet werktags tagsüber etwa halbstündlich fahren, sind die Linien 12, 15 und 66 sowie das Anrufsammeltaxi mit Stundentakt bis hin zu einzelnen Fahrten seltener und unregelmäßiger unterwegs. Die Tram verkehrt in 7,5 bis 15 min-Takten. Abends und an Wochenenden ist das Angebot stark ausgedünnt. Die Busverkehre enden gegen 20 Uhr, die Taktung an Wochenenden ist seltener bis hin zur Angebotseinstellung zweier Linien. Die Tram fährt hingegen zu jeglicher Tageszeit mindestens im 30 min-Takt und abends bis etwa 0:30 Uhr.

Zuletzt gab es im Jahr 2014 größere Veränderungen im ÖPNV. Im Zuge der Tramverlängerung nach Weil am Rhein wurde das Busnetz angepasst und es wurden besonders die äußeren Ortsteile besser angebunden.

Die bis 2022 laut Personenbeförderungsgesetz herzustellende Barrierefreiheit schreitet voran. Der Nahverkehrsplan setzt Barrierefreiheit in verschiedenen Aspekten als qualitativen Standard für die Vergabe von Linien sowie Haltestellenausstattung fest. Die Bahnhöfe Weil am Rhein und Haltingen werden derzeit barrierefrei umgebaut, die Haltestellen der S-Bahn sind bis auf Gartenstadt bereits komplett barrierefrei erreichbar und die Tramhaltestellen wurden ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Nachholbedarf gibt es bei den Bushaltestellen.

Wie aus den Ergebnissen der Bewohnerumfrage ablesbar, ist die Zufriedenheit der tatsächlichen und potentiellen Fahrgäste mit dem ÖV gering. So erhält dieses Verkehrssystem mit 4,0 die schlechteste Note im Vergleich aller Verkehrsmittel.

Die Defizite, wie sie aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und eigenen Beobachtungen hervorgehen, sind

- die geringe Taktung in den Abendstunden und wochenends, besonders in die äußeren Ortsteile;
- eine ungenügende Pünktlichkeit mancher Linien;
- im Vergleich zum Auto zu lange Reisezeiten auf vielen Relationen (beispielsweise Haltingen – Lörrach);
- unzureichende Erschließung mancher Gebiete (zu weit entfernte Haltestellen);
- teilweise schlechte Anschlüsse;
- ein (auch durch die Grenzlage bedingtes) kompliziertes Tarifsysteem;
- teilweise ungenügende Ausstattung der Bushaltestellen (die Tram-Haltestellen sind im Gegensatz zeitgemäß gestaltet und ausgestattet und barrierefrei erreichbar);
- wenig und nicht leicht zu verstehende Fahrgastinformation digital und vor Ort an den Bushaltestellen;
- unbefriedigender Service (beispielsweise hinsichtlich Serviceorientierung des Fahrpersonals).

Diese Defizite stellen bei eigentlich hoher Bereitschaft, den ÖV zu nutzen, insgesamt erhebliche Hemmnisse für eine verstärkte Nutzung dieses Verkehrssystems dar.

Verbesserungen sind aktuell im Bereich der digitalen Fahrgastinformation via Apps und dynamischer Information an Haltestellen geplant (via Landkreis/RVL) und eine Veränderung der Führung einer Buslinie mit Eröffnung der Nordwest-Umfahrung ist geplant. Weiterhin ist eine Verlängerung der Tramlinie bis zum Läublinpark und weiter zur Vitra in Diskussion und im im Aggloprogramm angemeldet. Diese bietet nicht nur Vorteile für Auspendelnde in die Schweiz und von schweizerischen Einkaufenden, sondern auch besonders für die Vernetzung der Weiler Stadtteile und hilft der Attraktivität des ÖV.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind mit der Neuvergabe der Oberrheinstrecke Angebotsausbauten in Aussicht. Weil am Rhein betreffend wird es damit ab 2020 ein regelmäßig stündliches Angebot geben, nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus (etwa 2024) halbstündlich. Hinzu kommen Komfortverbesserungen aufgrund neuer Fahrzeuge. Grundsätzlich besteht mit der aktuell nur zu Museumsfahrtzwecken genutzten Kandertalbahn ab Haltingen aktivierbares Potential und mit dem „Herzstück“ in Basel besteht eine langfristige Perspektive zu verbesserter Anbindung nach Basel SBB und darüber hinaus. Bei den Bahnhöfen sind die Verbesserungen der Erreichbarkeit der Bahnsteige des Bahnhofs Weil am Rhein durch den „Dreizack“ zu nennen, außerdem die grundlegende Modernisierung mit Berücksichtigung der Barrierefreiheit des Bahnhofs Haltingen.

Hinsichtlich Tarifen fällt positiv auf, dass es unter dem Namen „triregio“ diverse grenzüberschreitende Tickets gibt, welche im Juni 2018 durch grenzüberschreitende Einzelfahrscheine weiter verbessert wurden.

Verglichen mit Städten ähnlicher Größe zeigt sich das ÖV-Angebot in Weil am Rhein überdurchschnittlich gut. Das Abend- und Wochenendangebot ist besonders im Stadtbusverkehr jedoch beschränkt und erfüllt nicht heutige Mobilitätsbedürfnisse. Häufige Verspätungen einzelner Linien machen vor allem dem Busverkehr zu schaffen und wirken abschreckend. Das Tarifsysteem und die wenig attraktive und prominente Außendarstellung sind vor allem für Neukunden und Wenignutzer eine Hürde. Das Umfeld ist mit den absehbaren Verbesserungen auf der Oberrheinstrecke sowie der möglichen Tramverlängerung positiv dynamisch und bereits heute mit dem SPNV sowie der Fernverkehrsanbindung grundsätzlich auf einem hohen Niveau. Bei Behebung

der angebotsseitigen Defizite in Kombination mit Informations- und Marketingaktionen erscheinen damit hohe Fahrgastzuwächse möglich.

Fußverkehr

Beim Fußverkehr sind neben dem sicheren und angenehmen Zurücklegen von Strecken vor allem das sichere Queren von Straßen sowie die Aufenthaltsqualität von Bedeutung, wobei Verbesserungen der Fußverkehrsfreundlichkeit häufig auch aus städtebaulichen und sozialen Gesichtspunkten vorteilhaft sind. Neben eher geringen direkten Effekten für den Klima- und den Lärmschutz bringen Verbesserungen der Fußverkehrssituation damit vor allem städtebauliche Reize und eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums mit sich.

In der Hauptstraße auf der Leopoldshöhe hat der Fußverkehr vergleichsweise breite Gehwege, die mit dem hohen Fußverkehrsaufkommen dort korrespondieren. Es befinden sich dort zahlreiche Sitzgelegenheiten, die bei gutem Wetter vielfältig genutzt werden. Große Bäume erhöhen zusätzlich die Aufenthaltsqualität. Die Querung der Hauptstraße ist jedoch schwierig. Aktuell in der Diskussion befindliche Planungen beinhalten eine Ausweisung des westlichen Stücks der Hauptstraße zur Fußgängerzone. Die Umsetzung der Planung würde die Aufenthaltsqualität erhöhen und die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger dort erheblich verbessern. Auch die mögliche Straßenbahn wäre aus Fußverkehrssicht eher vorteilhaft. Im Zuge des Baus der Dreiländergalerie und weiterer aktuell geplanter Veränderungen am westlichen Stadteingang sind erhebliche Verbesserungen bzgl. der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu erwarten. Der geplante Shared Space scheint – trotz der im Vergleich mit anderen Shared Space-Situationen eher hohen Zahl an durchfahrenen Kfz – eine möglicherweise geeignete Lösung um die Querungssituation für den Fußverkehr zwischen Bahnhof bzw. Einkaufszentrum und Leopoldshöhe zu verbessern.

Weitere vorteilhafte städtebauliche Projekte sind die Aufwertung der Ortsmitte Haltingen, das Sanierungsgebiet Friedlingen und die Verkehrsberuhigung in Altweil. Sehr angenehm für Fußgänger ist die Dreiländerbrücke, die städtebaulich, wie auch von ihrer Verbindungsfunktion her, ihresgleichen sucht.

In den Wohngebieten ist entsprechend der in der Vergangenheit gültigen Planungsstandards häufig zu wenig Platz für den Fußverkehr vorhanden, während gleichzeitig die Straßenbreiten und Eckausrundungen hohe Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr zulassen und die Querung für zu Fuß Gehende damit erschwert wird. Teilweise wird zudem der Gehweg von parkenden Autos blockiert, was nicht nur unkomfortabel für den Fußverkehr ist, sondern auch die Sichtverhältnisse, insbesondere für Kinder, erschwert.

Eine weitere Beeinträchtigung des Fußverkehrs erfolgt auf einigen für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen bei schmalen Gehwegen und hohem Fußverkehrsaufkommen. Auch ein hohes Kfz-Aufkommen schmälert stellenweise die Qualität des Zufußgehens.

Barrierefreiheit ist aufgrund zahlreicher Hindernisse überwiegend nicht gegeben; zu starke Querneigungen, zu geringe Bordsteinabsenkungen und aufgrund der Materialwahl oder schlechten Zustands ungeeignete Oberflächenbeschaffenheit.

Die Fußverkehrssituation in Weil am Rhein ähnelt vielen Städten dieser Größenordnung – Fußverkehr wurde früher überwiegend nur als Restverkehr betrachtet, dem „Restflächen“ zugewiesen wurde. Entsprechend ist die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur an vielen Stellen eher gering und das zu Fuß Gehen unter anderem aufgrund zu schmaler Gehwege und unzureichender Querungsstellen stellenweise nicht angenehm. Die aktuellen städtebaulichen Projekte sind günstig für den Fußverkehr, jedoch wäre es wünschenswert auch an anderen Stellen im Stadtgebiet die Fußverkehrsfreundlichkeit zu erhöhen.

Motorisierter Individualverkehr

Im Rahmen eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität kann nicht die gesamte Bandbreite des motorisierten Individualverkehrs dargestellt werden, vielmehr liegt der Fokus auf den Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel (beispielsweise durch Flächeninanspruchnahme, behinderndes Parken, Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmenden), den Potenzialen zur Vermeidung von Wegen mit dem Kfz und zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie einer verträglichen Abwicklung des verbleibenden motorisierten Verkehrs (beispielsweise über alternative Antriebe).

Grundsätzlich ist die Situation für den motorisierten Verkehr sehr gut, fast alle Ziele sind schneller erreichbar als mit dem ÖPNV und zum Teil auch mit dem Rad. Die Infrastruktur ist gut ausgebaut. In jüngerer Vergangenheit abgeschlossene bzw. aktuelle Großprojekte sind die zollfreie Straße und die Nordwestumfahrung Haltingen. Die zollfreie Straße hat das Potenzial, Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuhalten. Gleiches sollte man für die Nordwestumfahrung bezüglich der Haltinger Ortsdurchfahrt vermuten, allerdings legen bestehende Untersuchungen den Schluss nahe, dass ein wesentlicher Anteil des Verkehrs in Haltingen Quell- und Zielverkehr ist und somit die Entlastungswirkung nur gering ausfallen kann. Noch nicht geklärt ist, ob und wie die Nordwestumfahrung weitergeführt werden kann; die bisher diskutierten Anschlüsse erscheinen schwer umsetzbar oder verkehrlich wenig sinnvoll.

In der Befragung wurde immer wieder „zu viel [motorisierter] Verkehr“ als Problem genannt, wobei vor allem die Auswirkungen auf den nicht-motorisierten Verkehr gemeint waren. Staus vor allen in Haltingen, Friedlingen und Otterbach werden von Kfz-Nutzern bemängelt. Diese sind im Vergleich zu anderen Städten nicht als besonders gravierend einzuschätzen, besonders da sie zeitlich eng begrenzt sind, führen aber teilweise zu illegalen Umfahrungen (z.B. über den Weilweg).

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Durchfahrtsverbote wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und aus Lärmschutzgründen eingeführt. Die streckenbezogene Begrenzung auf Tempo 30 in Haltingen stößt in der Bewohnerschaft auf unterschiedliche Reaktionen. Verkehrlich dient sie auch der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer. Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen wurden überwiegend Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Problematisch ist, dass z. B. in der Hauptstraße in Alt-Weil an manchen Kreuzungen baulich durch Aufpflasterungen suggeriert eine Vorfahrtsstraße suggeriert wird, obwohl tatsächlich rechts vor links gilt. Dies kann zu Missverständnissen und kritischen Situationen führen. **Auch die Straßenbreiten und Eckausrundungen sind häufig noch an Tempo 50 angepasst.**

Parken ist in den Kerngebieten reguliert (Bewohnerparken, Parkzeitbeschränkungen, allerdings keine Parkgebühren); Parkraumkonzepte für mehrere Stadtteile liegen vor. **Parken prägt vielerorts das Stadtbild, gleichzeitig sind viele der öffentlichen Parkhäuser nicht ausgelastet, auch nicht zu Spitzenzeiten (z.B. samstags). Stichprobenhafte Zählungen und Beobachtungen ergaben, dass Parkvorschriften in allen Stadtteilen von einem nicht unwesentlichen Anteil der Fahrzeugführer missachtet werden;** dies gilt sowohl für das unerlaubte Parken auf Gehwegen als auch für das zu lange oder unbefugte Parken in Gebieten mit Parkraumregularien. Vor allem das Parken auf Gehwegen und Radwegen behindert und gefährdet den Fuß- und Radverkehr.

Sharing-Angebote: Carsharing, Bikesharing, Ridesharing

Das Mobilitätsverhalten von Haushalten mit und ohne Autobesitz unterscheidet sich erheblich. Zur Erleichterung eines autoarmen Lebensstils kann Carsharing einen wesentlichen Beitrag leisten. In Weil am Rhein sind aktuell zwei (miteinander verbundene) Carsharing-Anbieter mit je einem Auto präsent, hiervon ist eines elektrisch (Strom aus Wasserkraft). Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung in der Region ist die Carsharing-Dichte in Weil am Rhein gering. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte, der guten Anbindung im SPNV sowie der Nutzung des Radverkehrs zeigt sich ein

erhebliches Potential für eine verstärkte Nutzung von Carsharing. Dies wird auch durch die Ergebnisse der Online-Umfrage bestätigt. **Hierzu wäre eine Ausweitung (Verdichtung) des Angebots nötig, die Erstellung eines Carsharing-Konzepts wäre sinnvoll.**

Ein Bikesharing-Angebot (d.h. ein Fahrradverleihsystem mit automatischer Ausleihe und Rückgabemöglichkeiten an verschiedenen Orten) existiert nicht. Lediglich manche Fahrradhändler bieten einen Fahrradverleih an.

Ridesharing-Angebote sind flexible Mitfahrgelegenheiten, die über das Internet bzw. eine App gebucht werden können. Die Mitfahrgelegenheiten werden von Privatpersonen über ein Portal angeboten. Bei den bekanntesten überregionalen Portalen finden sich auch Angebote für Weil am Rhein, vor allem für Fahrten von und zur Arbeit in der näheren Umgebung aber auch für weiter entfernte Ziele.

Intermodalität

Beim intermodalen Mobilitätsverhalten werden innerhalb eines Weges verschiedene Verkehrsmittel genutzt (z.B. mit dem Rad zum Bahnhof, anschließend den Weg mit der S-Bahn fortsetzen). Um dies zu ermöglichen, sind entsprechende Angebote in Infrastruktur und Service notwendig. Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltes sind als Bike+Ride-Anlage bezeichnet, Pkw-Stellplätze als Park+Ride-Anlage.

Am Bahnhof Weil am Rhein wurden in der Tramwendeschleife Fahrradstellplätze nachgerüstet, so dass nun über 100 Stellplätze vorhanden sind. Die Qualität ist gut, im Sommer ist die Anlage gut ausgelastet. An den S-Bahn-Stationen gibt es überdachte Abstellanlagen. Der Bahnhof in Haltingen hat derzeit nur minderwertige Fahrradstellplätze (nicht diebstahlsichere Felgenklemmer), die zudem überlastet sind; dies wird jedoch im Zuge der Bahnhofsumgestaltung verbessert. Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen sind nicht vorhanden und für die nahe Zukunft nicht geplant.

Aufgrund der Landesbauordnung müssen beim Bau der Dreiländergalerie mehrere hundert Fahrradstellplätze nachgewiesen werden, die als Fahrradparkhaus geplant sind. Es wäre wünschenswert, diese – soweit kapazitätsmäßig möglich – als Bike+Ride-Anlage anzubieten.

Die Fahrradmitnahme im SPNV ist grundsätzlich erlaubt, sofern genug Platz vorhanden ist. In den Bussen ist dies nicht gestattet.

Wirtschafts- und Güterverkehr

Güterverkehr ist in Weil am Rhein zum einen hinsichtlich der vor Ort erzeugenden bzw. einkaufenden Unternehmen in den Gewerbe- und Industriebetrieben relevant. Dem Gutachterbüro liegen keine Daten vor, mit welchen Verkehrsmitteln die Fahrten der in Weil am Rhein ansässigen Unternehmen durchgeführt werden. Gleichwohl hat die Stadt grundsätzlich die Möglichkeit Rahmenbedingungen schaffen, dass möglichst viele Verkehre auf CO₂-armen Transportinfrastrukturen abgewickelt werden. Neben Veränderungen in bereits vorhandenen Industriegebiete bietet die anstehende Neuentwicklung des Lofogeländes dafür eine besondere Chance.

Hinzu kommt der ansässige trimodale Logistik-Hub aus Umschlagbahnhof, Rheinhafen und Autobahnanschluss. Prinzipiell ist dieser im Sinne des Klimaschutzes als sehr positiv zu bewerten, da hierdurch eine Alternative zum Transport von Gütern auf langen Strecken mittels Lkw vorliegt. Durch die Hafengesellschaft hat die Stadt außerdem direkte Einflussmöglichkeiten um diesen klimafreundlicher zu gestalten. Der Containerumschlagbahnhof ist soweit möglich zu unterstützen.

Es ist empfehlenswert, in den Betrieben ein Mobilitätsmanagement durchzuführen. Die Stadt hat die Chance, durch ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement als Vorbild für andere zu dienen.

Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde im Sinne eines Mobilitätsmanagementprozesses die Mobilität innerhalb der Stadtverwaltung untersucht. Eine Analyse des verkehrlichen Angebots erfolgte für den Standort Rathaus, welches der Arbeitsort für ca. 2/3 der Beschäftigten ist.

Ziele des Mobilitätsmanagements sind Erreichbarkeit, Gewährleistung der Mobilität, Umweltwirkung, Kostenersparnis, Arbeitseffizienz, Gesundheitsvorsorge, Außenwirkung bzw. Vorbildfunktion der Stadtverwaltung, Bindung der Mitarbeitenden.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihren Arbeitswegen befragt (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, u.a.) und der Standort des Rathauses hinsichtlich der verkehrlichen Situation analysiert. Weiterhin wurde ein Screening der dienstlichen Mobilität (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, städtischer Fuhrpark) durchgeführt.

Der Standort des Rathauses ist durch seine Lage in der Mitte der Innenstadt und in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof sehr gut an alle Verkehrsmittel angebunden. Die bestehende Infrastruktur ist gut. Im Rahmen des geplanten Anbaus an das Rathaus und den Bau der Dreiländergalerie (Wegfall der Parkplätze für die städtischen Angestellten) werden Herausforderungen auf das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung zukommen. Gleichzeitig sind diese Veränderungen auch eine große Chance, die Mobilität der Stadtverwaltung im Rahmen der Neuausrichtung klimafreundlicher gestalten.

Auf dem Weg zur Arbeit ist der MIV mit etwa 60% der Mitarbeitenden heute das dominierende Verkehrsmittel der Beschäftigten der Stadtverwaltung. Das Fahrrad nutzen 20%, jeweils 10% gehen zu Fuß oder nutzen den ÖPNV. Vor dem Hintergrund, dass 320 der 530 Beschäftigten der Stadtverwaltung im Weiler Stadtgebiet wohnen, wird ein großes Potential deutlich, die Nutzung des Umweltverbunds auszubauen. Neben eine Reihe kommunikativer Maßnahmen wie der verstärkten Kommunikation der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV-Tag, Fahrradkampagnen, Fahrradaktionstag, Pedelec-Training, Fahrradwartung) und ihrer Vorteile ist hier **die Förderung des Jobtickets als Maßnahme** zu nennen, die ihre Wirkung in der dienstlichen und auch privaten Mobilität entfaltet.

Bei der dienstlichen Mobilität bietet die Stadtverwaltung ihren Beschäftigten schon heute Möglichkeiten sich klimaschonend fort zu bewegen. Neben Dienstfahrrädern mit und ohne elektrische Unterstützung stehen zwei sehr effizient (33 Cent/km) genutzte, aber oft ausgebuchte Elektroautos zur Verfügung. Der ÖPNV kann niedrigschwellig mit übertragbaren Punktekarten genutzt werden.

Trotz dieses Angebots werden heute immer noch ca. 30% der dienstlichen Wege mit privaten Autos zurückgelegt und das, obwohl nur wenige dienstliche Ziele weiter als 5 Kilometer vom Dienstort entfernt sind.

Wie schon beim Arbeitsweg besteht also auch bei dienstlichen Wegen ein großes Potential auf eine klimafreundlichere Ausrichtung. Zu empfehlen sind auch hier kommunikative Maßnahmen (Anreizsystem für den Umweltverbund, Sichtbarkeit der Dienstfahrzeuge, Zielkarte für die einzelnen Verkehrsmittel). Weiterhin kann der Ausbau der Kapazitäten der elektrifizierten Fahrzeugflotte durch externe Spitzenlastabdeckung (Carsharing) in Verbindung mit einer konsequenteren Nutzung im Rahmen der bestehenden Regelungen zur Verkehrsmittelwahl deutliche Verbesserungen bewirken.

Mobilität an Schulen

„Kinder sind die Zukunft und fordern uns auf, nachhaltig und zukunftsorientiert zu denken, zu planen und zu handeln.“ hält die Stadt Weil am Rhein in ihren Leitlinien für eine kinderfreundliche Kommunen fest. Eine nachhaltige Planung und Einbeziehung der Schulkinder sollte auch für die Verkehrssituation an Schulen und den Schulweg die Maxime sein. Mit dem Screening der Mobilität an Weiler Schulen sollen Schulen und Verwaltung in Kooperation mit der Schülerschaft dabei unterstützt werden, Schülerinnen und Schülern eine selbstständige Mobilität (zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Roller, bei einem langen Schulweg auch mit dem ÖPNV) zu ermöglichen. Wichtige Voraussetzung für eine selbstständige Mobilität ist, dass die Schulwege und die Umgebung der Schulen sicher sind.

Bei den folgenden Ausführungen sind nur die öffentlichen Schulen berücksichtigt.

Die Situation an den Schulen ist sehr unterschiedlich. Neben Unterschieden zwischen Grund- und weiterführenden Schulen (z.B. bezüglich der Größe des Einzugsgebiets und der Verkehrsmittelwahl) sind auch Unterschiede innerhalb der Schultypen zu verzeichnen. So kommen etwa die Schülerinnen und Schüler aus Ötlingen überwiegend mit dem Schulbus zur Grundschule in Märkt, während es zu den anderen Grundschulen keinen Schulbusverkehr gibt. Auch die verkehrliche Anbindung ist sehr unterschiedlich. Grundsätzlich sind jedoch alle Schulen mit allen Verkehrsmitteln zu erreichen (ÖPNV-Haltestellen in fußläufiger Entfernung).

Auch die Verankerung des Themas Mobilität ist sehr unterschiedlich; vier Schulen haben aktuelle Schulwegepläne, während sechs Schulen keine haben; drei Schulen haben eine verantwortliche Person für das Thema Mobilität, sieben nicht. Auffällig ist, dass drei weiterführende Schulen (Realschule, Kant- und Oberrheingymnasium) über einen aktuellen Radschulwegeplan (aus dem Jahr 2015 bzw. 2016) verfügen.

Von den Schulen wurden verschiedene verkehrliche Probleme benannt, am häufigsten die Verkehrssituation zu Schulbeginn und – oft damit verbunden – die Behinderung und Gefährdung durch „Elterntaxis“, also Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule bringen. Weiterhin wurde hin und wieder die Situation der Pkw-, Roller- und Fahrradstellplätze als verbesserungsfähig bezeichnet. Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei fast der Hälfte der Schulen die Fahrradabstellanlagen überlastet sind. Zu beachten ist dabei, dass die Begehungen teilweise im Winter durchgeführt wurden, so dass mit einer noch höheren Aus- bzw. Überlastung in den Sommermonaten zu rechnen ist. Bei rund einem Drittel der Schulen wurden mangelhafte Querungsmöglichkeiten identifiziert oder gemeldet. Nur wenige Schulen (Kant-Gymnasium und Grundschule in Märkt) haben Haltestellen für Elterntaxis.

Neben einzelnen Stärken einzelner Schulen (z.B. Radschulwegepläne, Verantwortliche vor Ort, gute Radabstellanlagen) sind auch entsprechende Schwächen zu verzeichnen (z.B. behindernde und gefährdende Verkehrssituation, unzureichende Qualität oder Quantität der Rad- oder Rollerabstellanlagen). Kennzeichnend für die Situation an Weiler Schulen ist zudem, dass es keinen institutionalisierten Austausch zwischen den Beteiligten und der Verwaltung zum Thema Mobilität gibt, mit dem gemeinsam Defizite besprochen und ggf. Abhilfe geschaffen werden kann.

Einführung

1. Anlass und Zielsetzung

Eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen ist angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung unverzichtbar. Ein Aktivitätenschwerpunkt muss im Sektor Verkehr liegen, der zu etwa einem Viertel an den gesamten Klimagas-Emissionen in Deutschland beteiligt ist und in den letzten Jahren unter allen Sektoren die geringsten Rückgänge zu verzeichnen hatte. Neben Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen sind alle staatlichen Ebenen einschließlich der Kommunen gefordert, nachhaltige Aktivitäten vor allem zur Minderung des Verbrauchs an fossilen Energieträgern zu ergreifen.

Eine Klimaschutz-Erstberatung hat für die Stadt Weil am Rhein ergeben, dass neben Quartierskonzepten ein Mobilitätskonzept am dringlichsten ist. Im März 2016 hat der Gemeinderat die Erstellung eines Mobilitätskonzepts beschlossen. Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundes war eine Förderung als Klimaschutzteilkonzept Mobilität möglich. Die Bearbeitung des Konzepts konnte nach der Förderzusage im Mai 2017 begonnen werden. Der vorliegende erste Berichtsteil (Zwischenbericht) dokumentiert die durchgeführten Analyseschritte. Diese sind in Abbildung 1 als Arbeitspakete (AP) 1 bis 3 dargestellt¹.

Die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Klimaschutz-Teilkonzepts orientiert sich an den gängigen fachlichen Standards und berücksichtigt insbesondere die Anforderungen, die an eine Förderung des Projekts im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gestellt werden und die in den „Richtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen“ formuliert sind.

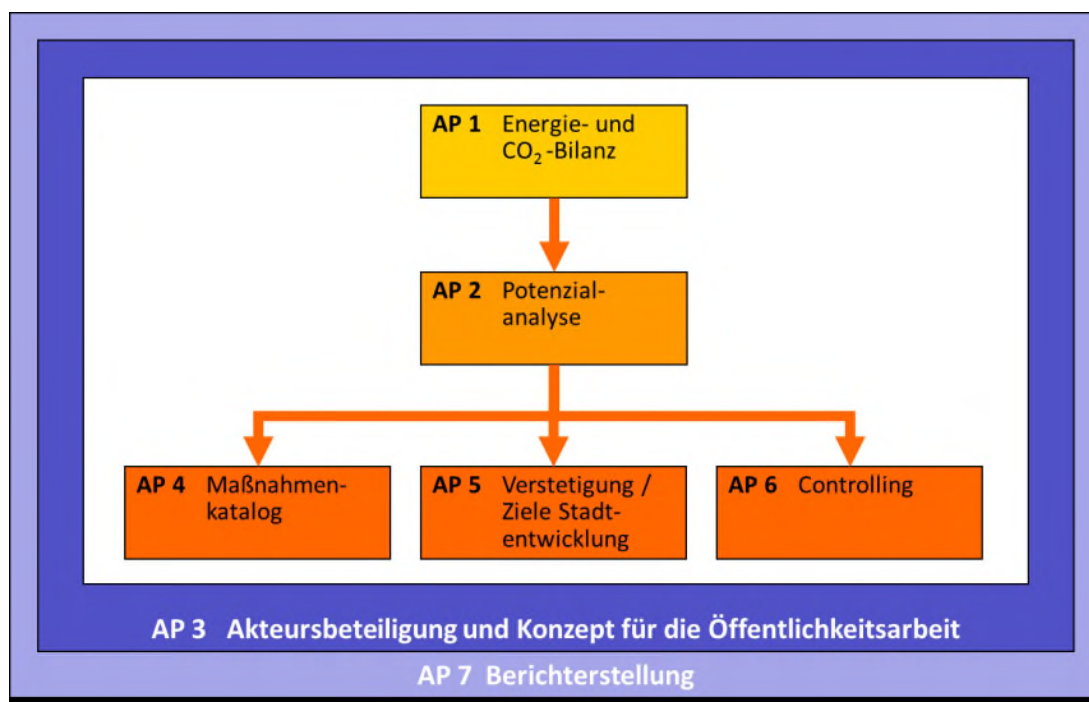


Abbildung 1: Arbeitspakete des Mobilitätskonzepts

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für die Stadt Weil am Rhein sollen aufbauend auf einer fundierten Analyse Maßnahmen entwickelt werden, die eine klimafreundliche Verkehrsmittelwahl und die Minderung der verkehrsbedingten Emissionen in Weil am Rhein fördern.

¹ Redaktioneller Hinweis: Soweit keine andere Quelle angegeben ist, stammen alle Abbildungen von Verkehr mit Köpfchen.

Auch im Bereich Mobilität steht die Stadt Weil am Rhein mit verkehrsplanerischen Strategien und Konzepten nicht am Anfang. Mit dem Radverkehrskonzept "velo2025", das im November 2015 durch den Gemeinderat beschlossen wurde, einen aktualisierten Gesamtverkehrsplan für den MIV aus dem Jahr 2007, dem Lärmaktionsplan oder einem Buskonzept mit Variantenuntersuchung liegen bereits mobilitätsrelevante Planungen vor. Allerdings fehlt es bisher an einem integrierten verkehrlichen Gesamtkonzept, welches über die bisherige zum Teil sektorale Herangehensweise hinausgeht. Mit dem Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ sollen nun das gesamte Stadtgebiet und alle Verkehrsformen betrachtet werden. Dabei besteht das Ziel darin, das vorhandene Verkehrssystem unter Berücksichtigung des Aspekts Klimaschutz zu optimieren, um Autoverkehre und CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Projektziel ist die Schaffung eines strategischen Planungsinstruments für einen klimafreundlichen Verkehr in Weil am Rhein. Neben den verschiedenen Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität – von der Stärkung des Umweltverbands mit einer Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs über klimafreundliche Siedlungsentwicklung bis hin zu effizienten Fahrzeugtechnologien – sollen auch soziale Aspekte (Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen) sowie die Ordnung des ruhenden Verkehrs berücksichtigt werden. Weiterhin soll das Konzept umsetzungsorientiert angelegt sein.

In der Analyse wurde auf folgende Merkmale ein besonderes Augenmerk gelegt:

- **Umfassender Mobilitätsbegriff**
Die gesamte Bandbreite der Verkehrsträger (Auto, ÖPNV, Rad, Fuß) und Verkehrszwecke (Wirtschafts-, Einkaufs-, Freizeitverkehr...) wird ebenso berücksichtigt wie die regionale, d.h. auch grenzüberschreitende Dimension des Verkehrs.
- **Klimaschutz im Kontext weiterer Ziele**
Klimaschutz wird nicht als isoliertes Ziel betrachtet; vielmehr sind Umweltschutz im Allgemeinen sowie nachhaltige Maßnahmen, d.h. auch die Berücksichtigung von sozialen und ökonomischen Aspekten, relevant.
- **Berücksichtigung bestehender Konzepte**
Die Eignung bestehender Konzepte für eine klimafreundliche Mobilität wird geprüft; ggf. werden Anpassungsvorschläge eingebracht.
- **Partizipation und Akzeptanz**
Nur durch eine breite und intensive Einbindung aller relevanten Akteure des öffentlichen Lebens kann die Akzeptanz des Klimaschutzprogramms gesichert und damit eine wesentliche Voraussetzung für seine Realisierung geschaffen werden. Beteiligung und Mitarbeit am Klimaschutzprogramm sollen zudem einen Beitrag zum Kulturwandel in Gesellschaft, Politik und Verwaltung leisten, wie er für einen konsequenten Klimaschutz erforderlich ist.

2. Methodik und Vorgehensweise

Die Analyse fußt auf einer Reihe angepasster Methoden und Vorgehensweisen, die im Folgenden kurz dargestellt werden. Es wurde bewusst eine ganze Bandbreite an Methoden gewählt, um nicht nur quantitative Daten (Zählungen, Kartierungen, Auswertung statistischer Daten) in die Analyse einfließen zu lassen, sondern auch qualitative Informationen (beispielsweise, zum Mobilitätsverhalten) aufzunehmen. Wichtige Daten- und Informationsquelle war zudem die Beteiligung der Weiler Bevölkerung, die im Rahmen der Auftaktveranstaltung, einer Begehung und einer Online-Befragung die Gelegenheit hatte, ihre Sicht auf die Mobilitätssituation in der Stadt darzulegen.

Die Ergebnisse der unterschiedlichen Methoden werden in diesem Kapitel nicht einzeln dargestellt, sondern nur kurz angerissen. Die Ergebnisse finden sich thematisch sortiert in den Kapiteln 3 „Ausgangslage und Rahmenbedingungen der Mobilität“ und 5 „Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebots“.

2.1. Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die frühzeitige Einbindung der relevanten Akteure wie Kommunalverwaltung, Verkehrsunternehmen, Umweltverbände und insbesondere auch der Bevölkerung soll die Akzeptanz und die Transparenz des Mobilitätskonzepts unterstützen. Mit Hilfe von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit soll einerseits eine Akzeptanzbasis für Maßnahmen geschaffen werden, andererseits können Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung und Politik den Lösungsraum bereichern. Darüber hinaus ist eine Beteiligung verschiedener Akteure immer auch dienlich, zu prüfen, ob aus fachlicher Sicht entwickelte Maßnahmen konsistent, nachvollziehbar und vermittelbar sind.

Die öffentliche Auftaktveranstaltung am 4.10.2017 diente dazu, die Öffentlichkeit über das gestartete Projekt mit seinen Zielen und seinem Vorgehen zu informieren und erste Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung aufzunehmen. Weiteres Ziel war, zu weiterer Mitarbeit zu motivieren – hierzu konnten sich die Teilnehmenden in eine Interessiertenliste eintragen (12 Rückläufe) und wurden gebeten an der Online-Befragung (siehe unten) teilzunehmen.

Die Gesamtmoderation lag bei Frank Leichsenring (Büro Komm...zept), die einzelnen Workshops wurden von Christian Renner (Bauamtsleiter), Jessica Faißt (zuständig für Stadt- und Grünplanung), Hannes Wöhrle und Hannah Eberhardt (bei VERKEHR MIT KÖPFCHEN) moderiert. Die rund 40 Teilnehmenden konnten an nach Themen unterschiedenen Tischen in mehreren Runden ihre Anregungen einbringen. Leifragen waren:

- Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?
- Welche positiven Ansätze gibt es in Weil am Rhein?
- Was müsste passieren um klimafreundlich mobil zu sein?

Die Anregungen der Teilnehmenden betrafen die Themen Langsamverkehr (d.h. Rad- und Fußverkehr), motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Mobilitätsmanagement und waren stets konstruktiv und inhaltlich sehr umfassend. Die Diskussionen verliefen angeregt, jedoch nur bei wenigen Themen (z.B. City-Bus versus Tramerweiterung) kontrovers. Die einzelnen Anregungen wie auch der Ablaufplan sind dem Anhang zu entnehmen. Die Presse berichtete im Vorfeld und im Nachgang.

2.2. Online-Befragungen

Online-Befragung der Bevölkerung

Um eine größere Zahl von Personen zu beteiligen, und insbesondere auch solche, die auf öffentlichen Veranstaltungen nicht präsent sind bzw. sich dort nicht äußern, wurde eine Online-Befragung durchgeführt. Diese richtete sich an Bewohner und regelmäßige Besucher von Weil am Rhein. Der online ausfüllbare Fragebogen wurde auf eine allgemein zugängliche Website gesetzt, die öffentlich über Presseberichte und die Website der Stadt verbreitet wurde. Die Befragung fand großen Zuspruch: Die Internetseite der Online-Umfrage wurde während des Befragungszeitraums (19.9.2017 – 5.11.2017) rund 1.000 Mal besucht. Ausgewertet wurden alle Fragebögen, die zu mindestens 50% ausgefüllt waren, so dass die Antworten von 479 Personen im Erwachsenenanteil sowie 26 im Teil der Personen unter 18 Jahren ausgewertet werden konnten.

In der Umfrage wurde mittels verschiedenen Fragetechniken (quantitative Einordnung, Multiple Choice, offene Texteingabe und andere) insbesondere nach dem Mobilitätsverhalten sowie nach Hemmnissen zur häufigeren Nutzung klimafreundlicherer Verkehrsmittel gefragt. Es wurden zahlreiche Hinweise konkreter und allgemeiner Art zu Problemlagen und Lösungsansätzen in verschiedenen Bereichen der Mobilität (Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Verkehr, Autoverkehr, Carsharing) gegeben. Darüber hinaus können, obgleich keine explizit repräsentative Stichprobe vorliegt, aufgrund der Häufigkeit mancher Nennungen auch Ansätze für eine Priorisierung gemacht werden.

Die Befragung wurde ausführlich ausgewertet, der Bericht hierzu ist im Anhang zu finden. Die Ergebnisse fließen, soweit sie für das Klimaschutzkonzept relevant sind, in die Analyse und Maßnahmenentwicklung ein. Darüber hinaus können die Freitextantworten der Stadtverwaltung – auch außerhalb des Klimaschutzkonzepts – dazu dienen, sich ein Bild über die Bedürfnisse und Anregungen aus der Bevölkerung zu beschaffen und diese bei anderen Planungen zu berücksichtigen.

Online-Befragung der Beschäftigten der Stadtverwaltung

Im Zeitraum vom 19.9.2017 – 5.11.2017 wurde parallel zur Befragung der Bevölkerung eine Befragung zur betrieblichen Mobilität in der Stadtverwaltung durchgeführt. Alle Beschäftigten der Stadtverwaltung wurden von der Personalabteilung per E-Mail angeschrieben und aufgefordert, an der Online-Befragung zu Arbeits- und Dienstwegen teilzunehmen. Im Fragebogen wurden die heute genutzten Verkehrsmittel abgefragt und Potentiale für den Umstieg auf den Umweltverbund identifiziert. An der Befragung nahmen 149 Personen (28% der Beschäftigten) aus der Stadtverwaltung Weil am Rhein teil. Im Vergleich zu anderen Unternehmen und Verwaltungen ist der Rücklauf damit eher unterdurchschnittlich.

2.3. Leitfadengestützte Interviews

Während sich die Online-Befragungen an die Gesamtheit der Weiler Bevölkerung bzw. an die Gesamtheit der Beschäftigten in der Stadtverwaltung richteten, wurden Interviews nur mit ausgewählten Akteuren durchgeführt, die über besondere Kenntnisse zu Mobilität und Verkehr haben.

Befragung Akteure in der Stadt Weil am Rhein

In Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber wurde ein Interview-Leitfaden zu Mobilität in Weil am Rhein, siehe Anhang, abgestimmt und sieben zu befragende Institutionen ausgewählt.

Im Zeitraum vom 2. August bis zum 2. November 2017 wurden dann ca. 30-minütige Telefoninterviews oder schriftliche Befragungen mit den folgenden Institutionen durchgeführt und anschließend ausgewertet:

- IG Velo Weil am Rhein (Herr Wiechert)
- Basler Verkehrsbetriebe (Herr Schmid)

- DB Regio (Herr Landgrafe)
- Utke-Transporte GmbH (Herr Utke)
- Stadt Basel Mobilitätsstrategie (Frau Hammer)

Es fand außerdem im Mai 2018 ein Gespräch mit Matthias-Martin Lübke von der Strategieabteilung von Stadtmobil Südbaden statt.

Befragung innerhalb der Stadtverwaltung

Für die Befragung innerhalb der Stadtverwaltung wurden im Zeitraum vom 1. September bis 26. Oktober insgesamt acht Telefon-Interviews auf Basis eines zuvor abgestimmten Leitfadens zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und auf Basis des Leitfadens zur Mobilität in Weil am Rhein (siehe Anhang) durchgeführt und anschließend ausgewertet. Interviewt wurden Personen aus den folgenden Abteilungen bzw. mit folgenden Zuständigkeiten:

- Erster Bürgermeister (Herr Huber)
- Bürgermeister/Vertreter der Stadtwerke (Herr Koger)
- Verkehr (Frau Felber)
- Bereich Schule (Herr Nußbaumer)
- Kinderfreundliche Kommune (Frau Rimkus)
- Stadtjugendpflegerin (Frau Eyhorn)
- Feuerwehr (Hr. Sommerhalter)
- Gemeindevollzugsdienst (Frau Krauth)

2.4. Befragung der Schulen

Auf Basis eines Fragebogens wurde den Weiler Schulen am 15.12.17 eine Checkliste zur schulischen Mobilität zugesendet, siehe Anhang, mit der Bitte, diesen ausgefüllt bis zum 15.1.18 zurück zu senden. Folgende Schulen wurden angeschrieben:

- Leopoldschule Grundschule
- Karl-Tschamber-Schule
- Rheinschule
- Grundschule Hermann-Daur
- Hans-Thoma-Schule Haltingen
- Gemeinschaftsschule
- Realschule Dreiländereck
- Kant-Gymnasium
- Oberrhein-Gymnasium
- Leopoldschule

Erfreulicherweise wurden die Fragebogen von allen Schulen ausgefüllt zurückgesendet, der letzte Fragebogen ging auf erneute Nachfrage am 9. Februar beim Gutachterbüro ein. Die Fragebögen wurden in der Folge ausgewertet und für jede Schule ein Steckbrief erstellt (siehe Anhang).

2.5. Begehungen und Befahrungen

Begehungen und Befahrungen dienen dazu, sich als Ortskundiger mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut zu machen und Stärken und Schwächen selbst zu erfahren. Die Befahrungen wurden mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt: E-Carsharing-Auto, Fahrrad, Regionalbahn, S-Bahn, Tram und Bus. Es wurde praktisch das komplette Stadtgebiet inklusive der Stadtteile Friedlingen, Haltingen, Märkt und Ötlingen befahren bzw. begangen. Auch wurde das Schulumfeld der öffentlichen Schulen begangen.

Öffentliche Begehung

Zur Erfassung konkreter Problemstellen und Diskussion mit der Bevölkerung fand am Samstag, 28.10.2017 von 10 bis 12 Uhr eine öffentliche Begehung im Untersuchungsgebiet statt. Hierzu wurde die Öffentlichkeit auf der Auftaktveranstaltung sowie über Presseberichte eingeladen. Es beteiligte sich ca. ein Dutzend Personen. Die Leitung hatte Frank Leichsenring (Büro Komm...zept), Protokollant war Gabriel Wilkes (VERKEHR MIT KÖPFCHEN), außerdem begleitete Jessica Faißt (Stadtbauamt) dieses Beteiligungsformat.

Die Route führte zu Fuß vom Rathaus in der Kernstadt entlang der Hauptstraße nach Friedlingen, weiter durch die Obere Schanzstraße und zum Rhein-Center, und von dort mit der Tram zurück zum Bahnhof Weil am Rhein. Es wurden 10 konkrete Stellen betrachtet, zu welchen zahlreiche Hinweise gegeben wurden. Auch die Presse berichtete über die Begehung.

Die im Rahmen der Begehung erfassten Hinweise waren konkrete straßenräumliche Problemstellen (Verkehrsführung, Beschilderung, bauliche Probleme) sowie Bemerkungen und Vorschläge allgemeinerer Natur. Besonders viele Hinweise wurden zum Radverkehr gegeben, aber auch die Bereiche Fußverkehr, MIV und ÖV kamen zur Sprache. Die Hinweise wurden in der Analyse und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Ortsbegehung Rathaus

Am 27. Juli 2017 wurden bei der Begehung des Rathauses die Infrastruktur und die sonstigen Rahmenbedingungen für Mobilität aufgenommen. Hierzu gehörten beispielsweise die Sichtung der Parkplätze, Radabstellanlagen, Duschen und der Stromverbrauch der Dienstfahrzeuge.

Begehung / Beobachtungen an Schulen / Kindergärten

Im Zeitraum von November 2017 bis Januar 2018 wurde an den folgenden Bildungseinrichtungen die Verkehrssituation zu Schul- bzw. Betreuungsbeginn beobachtet und dokumentiert:

- Karl-Tschamber-Schule
- Rheinschule
- Grundschule Hermann-Daur
- Hans-Thoma-Schule
- Schulzentrum: Gemeinschaftsschule, Realschule Dreiländereck, Oberrhein-Gymnasium
- Kant-Gymnasium
- Städtischer Kindergarten Haltingen
- Kath. Kindergarten St. Joseph, Haltingen

2.6. Kartierungen

Für den Abschnitt der Hauptstraße zwischen Schlaufenkreisel und Bühelstraße wurden die Erdgeschossnutzungen kartiert, da diese für eine Umgestaltung in eine Fußgängerzone relevant sind.

2.7. Zählungen

Zählungen dienen dazu, Eindrücke von Begehungen und Befahrungen quantitativ zu untermauern. Es wurden stichprobenhaft Zählungen von Fußgängerzahlen, geparkten Fahrzeugen und Fahrradabstellplätzen durchgeführt. Stichprobenhaft bedeutet, dass diese Zählungen einmalig waren und nicht repräsentativ sind. Sie sollten nicht als Grundlage für weitreichende verkehrliche Planungen genutzt werden. Folgende Zählungen fanden statt:

- Parken auf der Leopoldshöhe (Hauptstraße, Parkhaus Einkaufsinsel, Parkhaus Sparkassenplatz)
- Fahrradparken Tramendhaltestelle, Einkaufsinsel
- Schulen

2.8. Teilnehmende Beobachtung

Teilnehmende Beobachtungen sind sozusagen das Gegenstück zu (quantitativen) Zählungen. Sie dienen dazu, qualitative Aussagen über das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu treffen. Leitfragen können sein: Welche Wege werden benutzt, welche werden gemieden? Wo wird eine Straße gequert (am Zebrastreifen oder daneben)? Welche Verkehrsverstöße werden begangen? (Wie) Kommunizieren die Verkehrsteilnehmenden untereinander? Eine teilnehmende Beobachtung wurde an der Hauptstraße entlang der Leopoldshöhe durchgeführt sowie an weiteren Stellen während der Begehungen und Befahrungen.

2.9. Fotodokumentation

Die Fotodokumentation dient dazu, bestimmte Situationen und Gegebenheiten bildlich darzustellen, um diese im Nachgang zur Verfügung zu haben und auch Dritten diese vermitteln zu können. Einige Fotos sind in diesem Bericht wiedergegeben.

2.10. Auswertung von statistischen Daten

Wesentliche Analysemethode zur Einordnung der strukturellen und verkehrlichen Situation der Stadt Weil am Rhein ist die Auswertung von statistischen Daten. Hierzu wurden insbesondere die Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (Verkehrsbelastungen durch Kfz), die Pendlerbeziehungen (Einpendler- und Auspendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit) sowie weitere, nicht-verkehrliche Daten (z.B. bezüglich der Bevölkerungsentwicklung) herangezogen.

2.11. Literaturrecherchen

Bestehende Pläne, Programme und Konzepte wurden durchgesehen und hinsichtlich ihrer Relevanz für das Mobilitätskonzept bzw. für die Mobilität in Weil am Rhein bewertet.

2.12. Auswertung der Fahrdaten der städtischen Kraftfahrzeuge

Zur Analyse der Fahrdaten der städtischen Pkw wurden dem Gutachterbüro die Fahrtenbücher der beiden städtischen Elektrofahrzeuge für den Zeitraum vom 15. Mai bis 1. Juli 2017 und die jährlichen Abschreibungs- und Versicherungskosten der beiden Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Diese Daten wurden im Rahmen der Analyse des betrieblichen Mobilitätsmanagements ausgewertet.

Analyse und Beurteilung des Ist-Zustands

3. Ausgangslage und Rahmenbedingungen der Mobilität

3.1. Überblick über Weil am Rhein

Weil am Rhein liegt direkt im Dreiländereck mit Frankreich und der Schweiz und grenzt im Westen an den Rhein, auf dessen anderer Seite die französische Stadt Huningue liegt, im Süden an Basel (Stadtteile Kleinhüningen und Kleinbasel), im Südosten an die Stadt Riehen und im Osten an Lörrach. Neben den Stadtteilen Leopoldshöhe, Gartenstadt, Altweil, Otterbach und Friedlingen der ursprünglichen Stadt Weil am Rhein gehören seit den 1970er Jahren auch die vormalig selbstständigen Ortschaften Haltingen, Märkt und Ötlingen dazu. Haltingen (ca. 7.600 Einwohner), die größte der drei Ortschaften, befindet sich nördlich in unmittelbarer Nähe. Im äußersten Nordwesten des Stadtgebietes liegt, durch die A5 vom Rhein getrennt, die Ortschaft Märkt (ca. 850 Einwohner). Die dritte Ortschaft, Ötlingen (ca. 740 Einwohner), befindet sich im Nordosten des Stadtgebietes auf dem Rücken des Tüllinger Bergs.

Der Kernort (Leopoldshöhe, Gartenstadt, Altweil) bildet mit den wichtigen und größeren kulturellen, schulischen und Freizeiteinrichtungen (einschließlich Vitra und Laguna) sowie einer größeren Menge von Einzelhandel stadtfunktionell den wichtigsten Teil der Stadt, gleichwohl ist die Wohnbebauung um die Innenstadt herum zum größten Teil aufgelockert. Friedlingen ist geprägt durch dichtere Wohnbebauung, ein großes Einkaufszentrum, und besitzt kulturelle und schulische Angebote in geringerem Umfang, hinzu kommt ein großes Gewerbe- und Industriegebiet einschließlich Hafenanlagen. Der Ortsteil Haltingen besitzt überwiegend Wohnfunktion, auch gibt es verschiedene Schulen und Einzelhandel. Die drei weiteren kleineren Teile Otterbach, Märkt und Ötlingen besitzen fast ausschließlich Wohnfunktion. Während sich Märkt durch noch eine zentrale Lage nahe der Autobahn auszeichnet, ist im eher abseits gelegenen Ötlingen der Charakter des mittelalterlichen Orts und heutigen „Künstlerdorfs“ im Stadtbild erkennbar. Otterbach ist hingegen durch die Lage direkt an der Grenze zu Basel und der hoch ausgelasteten B3 geprägt. Die Teile der Stadt sind durch Verkehrsachsen (Eisenbahn, Autobahn) und Grünzüge, einschließlich einem Naturschutzgebiet, Wäldern, landwirtschaftlich genutzten Flächen, Weinbergen und einem Landschaftspark, voneinander getrennt.



Abbildung 2: Gliederung der Stadt (Quelle: Märkte- und Zentrenkonzept, bearbeitet)

3.2. Strukturelle Rahmenbedingungen und regionale Einbettung

3.2.1. Regionale und regionalplanerische Einbettung

Weil am Rhein liegt im Landkreis Lörrach, dessen Sitz die Stadt Lörrach ist. Raumordnerisch bildet Weil am Rhein mit dem benachbarten Lörrach ein gemeinsames Oberzentrum mit den entsprechenden Angeboten bezüglich Infrastruktur, Wohnraum und Arbeitsplatzangebot. Die Stadt ist Teil der regionalen Entwicklungsachse (*Müllheim*) – *Lörrach/Weil am Rhein* – *Rheinfelden* – *Waldshut-Tiengen* – *Klettgau* und besitzt mit der Lage zu Beginn des Wiesen- und des Kandertals, noch gelegen in der Rheinebene, eine verknüpfende Position.

Weil am Rhein ist Teil der Agglomeration Basel (entsprechend der Definition des schweizerischen Bundesamts für Statistik) und ist Mitglied im Trinationalen Eurodistrict Basel.

In der Regionalplanung des Landes Baden-Württemberg ist Weil am Rhein dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee zugeordnet. In den Entwicklungsachsen sind laut aktuellem Regionalplan notwendige großräumige Siedlungsentwicklungen zu realisieren. Um möglichst flächensparend zu entwickeln, soll dabei vor allem Innentwicklung betrieben werden und linienhafte Infrastruktur gebündelt werden. Die Bereiche Verkehrs- und Versorgungsstränge sollen zudem gezielt und je nach Bedarf ausgebaut werden. Ziel ist es, einen möglichst guten Leistungsaustausch sowohl mit den benachbarten Regionen als auch mit den benachbarten Ländern zu gewährleisten. Im Regionalplan ist Weil am Rhein als Schwerpunkt für Wohnbauentwicklung, für Dienstleistungen, für die Sicherung des gewerblichen und industriellen Bestandes und für die gewerbliche sowie industrielle Entwicklung vorgesehen.

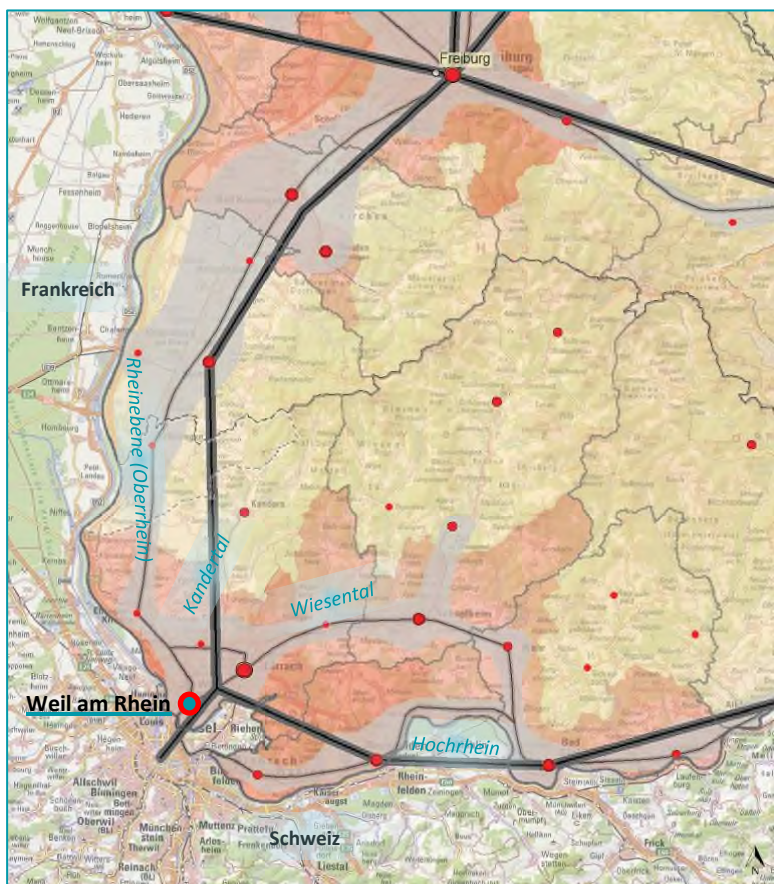


Abbildung 3: Regionale Einordnung und Regionale Entwicklungsachsen

Als Oberzentrum bestehen Verbindungen sowohl zu den nahen Unterzentren, wie Grenzach-Wyhlen, als auch zu Mittelzentren und anderen Oberzentren. Eine besondere Rolle nimmt die Großstadt Basel ein. Aufgrund der räumlichen Nähe ist die Verbindung zum Schweizer Oberzentrum deutlich stärker ausgeprägt als die Verbindung zum nächsten deutschen Oberzentrum Freiburg.

Die Lage in der Grenzregion mit der Schweiz und Frankreich ergibt für die gesamte Region erhöhte Herausforderungen bei der grenzübergreifenden Abstimmung von Projekten insbesondere in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Infrastruktur. Diesem wird mit unterschiedlichen Projekten und Programmen, wie dem gemeinsamen 3land-Projekt der Städte Huningue, Weil am Rhein und Basel Rechnung getragen. Auch der gültige Regionalplan sieht die besonderen Herausforderungen und weist daher in seinen Grundsätzen auf die Wichtigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zum Zwecke einer „gemeinsam natürlichen Lebensgrundlage“ hin. Insbesondere der Informationsaustausch, die Abstimmung und Beteiligung bei Planungen und Genehmigungsverfahren sowie die grenzüberschreitende Abstimmung bei Grenzwerten (Radioaktivität, Emissionen und Immissionen), der Abbau von grenzbedingten Hemmnissen und gemeinsame Ansätze und Konzepte zur grenzüberschreitenden Problemlösung sollen vorangetrieben werden. Die Bedeutung der Schweiz für die Region sieht der Regionalplan dabei vor allem in wirtschaftlichen Belangen. Neben dem großen Arbeitsplatzangebot der Grenzkantone profitieren deutsche Städte und Gemeinden auch vom Zustrom vieler Kunden aus der Schweiz. Dies wird nicht zuletzt durch den derzeitigen Währungskurs zwischen Euro und Schweizer Franken begünstigt. Umgekehrt profitieren die Menschen in den Schweizer Kantonen von Dienstleistungsangeboten und den Naherholungsgebieten auf deutscher Seite.

Um den im Plangebiet auftretenden Verkehr abzuwickeln und bestmöglich zu organisieren, gibt der Regionalplan vor, dem öffentlichen Verkehr Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu gewähren. Als Rückgrat des Personenverkehrs und des Güterverkehrs wird hier explizit die Schiene genannt. Zudem soll das Radwegenetz durch den Bau von gesonderten, verkehrsentlastenden und sicheren Radwegen erweitert werden. Ziel ist es, einen Leistungsaustausch in der Region und mit den benachbarten Wirtschaftsräumen zu sichern. In verdichteten Räumen (wie Weil am Rhein) ist ein umwelt- und stadtvträglicher Verkehr die Maßgabe, bei dem der öffentliche Verkehr eine größtmögliche Rolle übernimmt.

3.2.2. Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Wie in Abbildung 4 dargestellt, liegt der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung bei rund 17%, der Anteil der Personen im Alter von 65 Jahren und älter liegt bei 20%. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung von Weil am Rhein liegt gleichzeitig bei 43,4 Jahren (Stand 2015). Die Altersstruktur ist damit sehr ähnlich dem des Durchschnitts des Landes Baden-Württemberg (Durchschnittsalter: 43,2).

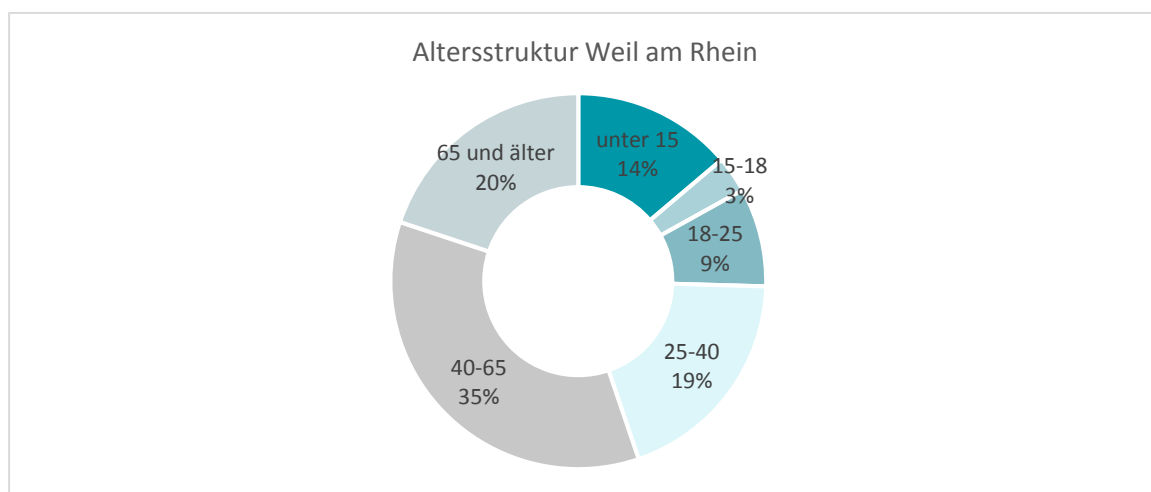


Abbildung 4: Altersstruktur in Weil am Rhein (Stand: 2015)

Im Jahr 2005 gehörten mit 7238 Personen noch 25% und im Jahr 2015 mit 7869 Personen noch 26% zur Altersgruppe über 60 Jahren. Für das Jahr 2025 wird mit 9407 Personen 29% und im Jahr 2035 mit 10.471 Personen 33% der Bevölkerung dieser Altersgruppe zugeordnet. Der Altersquotient, welcher den Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren ins Verhältnis zur Bevölkerung zwischen 20 und

65 Jahren setzt, verändert sich entsprechend: betrug er noch im Jahr 2005 noch 31,9 liegt er im Jahr 2015 bei 35,1, im Jahr 2025 bei 37,5 und im Jahr 2035 bei 48,2. Der Jugendquotient wird der Vorausschätzung nach ebenfalls, gleichwohl erheblich geringer, zunehmen, von 34,7 (Jahr 2015) auf 35,9 (Jahr 2035). Die historische und für die Zukunft vorausgesagte Veränderung der Altersstruktur zeigt, dass auch in Weil am Rhein der sogenannte *demographische Wandel* ein Thema ist.

Die Zahl der Einwohner ist in den vergangenen 25 Jahren um rund 10 % gestiegen. Laut verschiedenen Prognosen (Bundesraumordnungsprognose, Statistisches Landesamt BW) ist für das Land Baden-Württemberg aktuell mit einer Zunahme der Bevölkerung zu rechnen. Dies wird sich, laut Vorausschätzungen, auch in Weil am Rhein zeigen. Entsprechend der „Hauptvariante“ der Vorausschätzung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg ist mit einer Zunahme der Bevölkerung auf rund 32.100 Einwohnern im Jahr 2025 und rund 32.200 Einwohnern im Jahr 2035 zu rechnen. Diese Wachstumsprognosen liegen mit 7% gegenüber 3% im Landeskreis- und Landesschnitt über denen des Landes und des Landkreises (Vergleich Entwicklung 2015 bis 2035). Der Wachstumstrend der vergangenen Jahre setzt sich damit in Weil am Rhein voraussichtlich fort.

Insgesamt wird also mit einem vergleichsweise hohen Bevölkerungsanstieg in Weil am Rhein gerechnet. Der demographische Wandel mit einem Wachstum des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen an der Gesamtbevölkerung wird sich entsprechend heutiger Prognosen auch hier zeigen.

3.2.3. Wirtschaftsdaten

Die wesentlichen Daten zur Beschäftigungssituation sind in Tabelle 1 dargestellt. Es fällt eine etwa gleich starke Verteilung der Arbeitsplätze auf die verschiedenen Wirtschaftssektoren (außer Landwirtschaft) auf. Außerdem ist die Zahl der vor Ort Beschäftigten nur etwas größer als die Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung. Es ist also eine ausgewogene Wirtschaftssituation vorhanden.

Tabelle 1: Beschäftigungssituation in Weil am Rhein

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	11.767	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort (im Ausland Arbeitende nicht berücksichtigt)	9.385
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	124		
Produzierendes Gewerbe	3.744	Arbeitslose	657
Handel, Verkehr und Gastgewerbe	4.548		
Sonstige Dienstleistungen	3.351		

Stand: 2017 (Quelle: Agentur für Arbeit)

Die Steuereinnahmen der Stadt betragen im Jahr 2014 rund 36 Mio. € (Statistisches Landesamt BW). Die aktuelle wirtschaftliche Lage wird von der lokalen Politik als sehr gut eingeschätzt.

3.2.4. Pendlerbeziehungen

Nach Daten von 2013 stehen knapp 8.600 Auspendlern etwa 6.700 Einpendler gegenüber, was zu einem negativen Pendlersaldo führt: es gibt etwa 1900 mehr Menschen, die in Weil am Rhein wohnen, aber anderswo arbeiten, als umgekehrt.

Der letzte Raumordnungsbericht des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gibt an, dass die durchschnittlichen Pendlerdistanzen der in Weil am Rhein Wohnenden unter 15 Kilometer liegen. In diesem Radius befinden sich neben dem benachbarten Lörrach auch weitere Mittelzentren wie Schopfheim und Rheinfeldern, die größte Relevanz hat allerdings Basel. Die vom BBSR angezeigten Pendlerverflechtungen erstrecken sich in vergleichsweise geringem Umfang in Richtung des nächsten deutschen Oberzentrums Freiburg. Stärkere Verbindungen ergeben sich mit Lörrach und den etwas östlich gelegenen Mittelzentren Schopfheim und Rheinfeldern, die wichtigste Pendlerverflechtung besteht aber mit der Schweizer Großstadt Basel.

Die wichtigsten Ziele für die aus Weil am Rhein auspendelnden Personen waren die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie die benachbarte Stadt Lörrach und der Rest des Landkreises Lörrach (Abbildung 5)². Für die Einpendler stellt sich ein anderes Bild dar, hier fehlt die starke Schweizer „Fraktion“. So ist das wichtigste Herkunftsgebiet mit Abstand der Landkreis Lörrach (ohne die Stadt Lörrach), gefolgt von der Stadt Lörrach selbst und dem Rest des Bundeslands Baden-Württemberg. Mit einer Anzahl von 377 Personen stellen die aus Frankreich Kommenden die größte aus dem Ausland einpendelnde Gruppe dar (Abbildung 6).

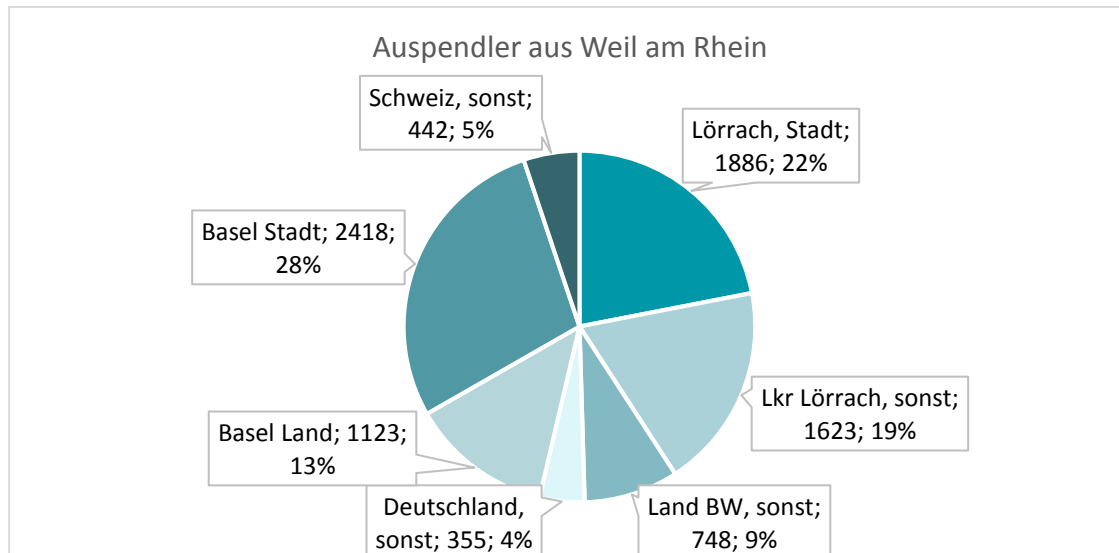


Abbildung 5: Auspendler aus Weil am Rhein. (Datenquelle: Wirtschaftsregion SüdWest, 2013)

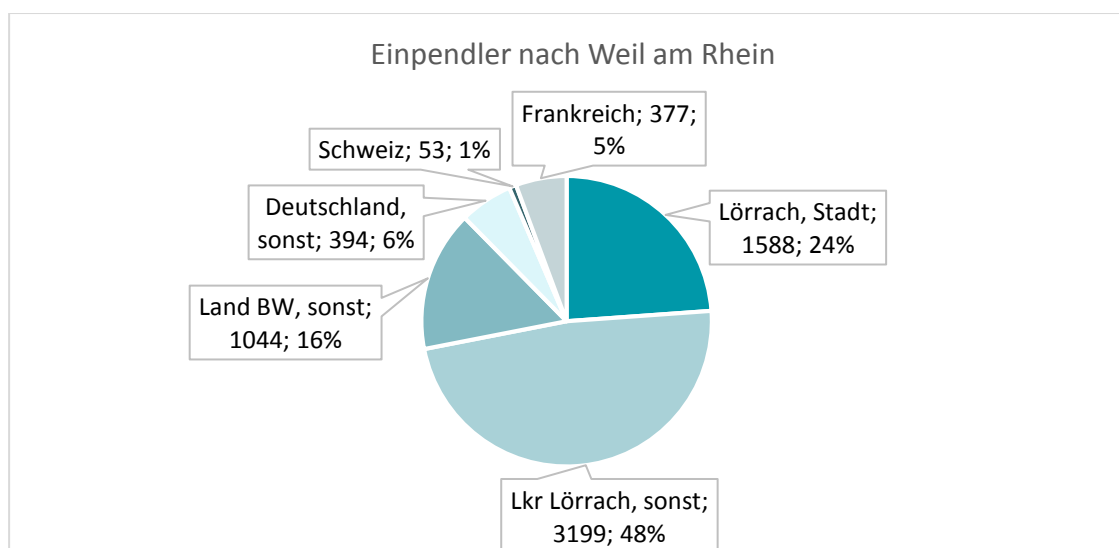


Abbildung 6: Einpendler nach Weil am Rhein. (Datenquelle: Wirtschaftsregion SüdWest, 2013)

² Aus methodischen Gründen ist es nicht möglich, Auspendler nach Frankreich darzustellen (Zahlen basieren auf (deutscher) Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie Grenzgänerbewilligungen)

3.2.5. Großräumige Erreichbarkeit

Für den überregionalen Straßenverkehr ist Weil am Rhein mittels der unmittelbar erreichbaren Autobahn A5 im Westen und der A98 im Norden angebunden. Die A5 führt nach Norden in Richtung Freiburg und in südlicher Richtung nach Grenzübertritt als A3 um Basel herum in Richtung Luzern/Zürich (bei Ostumfahrung) beziehungsweise als dann französische A35 wieder nach Norden in Richtung Mulhouse (Westumfahrung). Hinzu kommt noch die B317 aus Richtung Lörrach und weiter ins Wiesental, die B3 in Richtung Markgräfler Land und weiter nach Freiburg sowie die B532 als Verbindung der B3 über den Rhein (Palmrainbrücke) nach Frankreich.

Im Eisenbahnverkehr besteht mit dem lediglich 3 km entfernten Bahnhof Basel Badischer Bf ebenfalls eine Anbindung an den Fernverkehr. Ab dort verkehren (als Teil des DB-Netzes) ICE- und IC-Züge in Richtung Norden zu verschiedenen Zielen in Deutschland (u. a. Köln, Hamburg, Berlin) sowie Schweiz (u. a. Bern, Zürich) und Italien (u. a. Mailand). Über den im Basler Stadtzentrum gelegenen Bahnhof Basel SBB sind viele weitere Verbindungen in die Schweiz sowie darüber hinaus auch der französische Fernverkehr (einschließlich Schnellverbindung nach Paris) erreichbar.

In St. Louis (etwa 10 km entfernt) liegt der erfolgreiche Flughafen Basel-Mulhouse (auch „EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg“ genannt), von welchem es ca. 600 Abflüge pro Woche zu europäischen und nordafrikanischen Destinationen sowie nach Montreal gibt (Stand: Sommerflugplan 2018).

Die verkehrliche Erreichbarkeit im großräumigen Maßstab ist mit der Nähe zu diesen Verkehrswegen bzw. Knotenpunkten als sehr gut einzustufen.

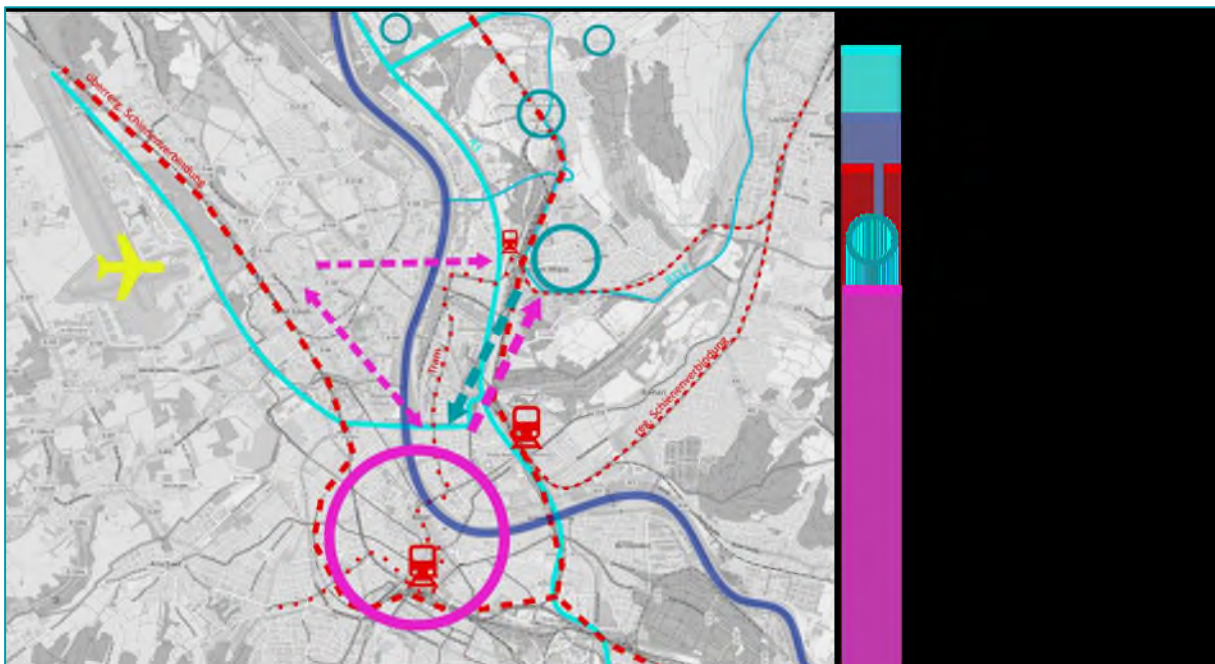


Abbildung 7: regionale verkehrliche Vernetzung

3.3. Verkehrliche und städtebauliche Ausgangssituation

3.3.1. Siedlungsstruktur und zentrale Bereiche

Die Struktur der Stadt ist geprägt von Verkehrsachsen, Industriegebieten, dichter Wohnbebauung, Freizeit- und Parkflächen. Die Siedlungsstruktur ist mit überwiegend freistehenden Ein- und Mehrfamilienhäusern ländlich/vorstädtisch geprägt. In den Stadtteilen Haltingen, Friedlingen und Leopoldshöhe gibt es auch Zeilenbebauung sowie in der Leopoldshöhe vereinzelt Hochhäuser.

Die Bevölkerungsdichte ist mit 1550 Einwohnern pro km² gegenüber 307 Einwohnern pro km² im Landesdurchschnitt (2016) sehr hoch. Dies ist vor allem durch die geringe Fläche von 1946 ha zu erklären. Genauer: Die Fläche der Stadt besteht zu einem überdurchschnittlich großen Teil aus Siedlungsfläche. Die Wohngebiete selbst sind hingegen überwiegend nicht dicht bebaut.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der Lage in einer Entwicklungsachse gehen Prognosen aus 2012 von einer Zunahme der Wohneinheiten von ca. 10.800 bis zum Jahr 2030 für den Landkreis Lörrach aus. Davon werden etwa 1.700 in Weil am Rhein entstehen, dies entspräche einer Steigerung der Anzahl der Wohneinheiten um 11,8%.

Neue Baugebiete sind aufgrund der nur außerhalb begrenzt verfügbaren Flächen kleinteilig innerstädtisch geplant. Dies ist grundsätzlich für einen klimafreundlichen Verkehr positiv zu bewerten.

Eine flächendeckende Nahversorgung ist gegenwärtig in der Gesamtstadt Weil am Rhein überwiegend vorhanden. Nur für wenige Stadtbereiche ist eine Entfernung von mehr als 500 m zum nächsten Lebensmittelmarkt vorhanden, ab der noch von einer fußläufigen Erreichbarkeit ausgegangen werden kann. Damit gibt es gute Bedingungen für die Nahmobilität. Dies gilt gleichwohl nicht für die Stadtteile Märkt, Ötlingen, und Ottersbach. (Siehe Märkte- und Zentrenkonzept.)

3.3.2. Innerörtliches Straßennetz

Im gesamten Stadtgebiet von Weil am Rhein sind in den Wohngebieten überwiegend Tempo 30-Zonen mit rechts vor links-Regelung eingerichtet. Die Sammelstraßen zu den Wohn- und Gewerbegebieten sind als Vorrangstraßen (planerisch) bzw. als Vorfahrtsstraßen (straßenverkehrsrechtlich) umgesetzt. In der Innenstadt sind die Vorrangstraßen die Hauptstraße, Turmstraße, Bühnstraße, Breslauerstraße und Römerstraße. In Haltingen ist es die Heldelingerstraße und Freiburgerstraße, in Friedlingen die Hauptstraße, die Colmarerstraße und die Alte Straße. In Ötlingen ist die Dorfstraße als klassifizierte Straße Vorrangstraße. Ein Beschluss des Gemeinderats zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wurde bereits 2015 getroffen; eine Umsetzung ist jedoch abhängig vom Landratsamt. Generell kann die Zahl der innerörtlichen Vorrangstraßen bei der guten Ausstattung mit klassifizierten Straßen in Frage gestellt werden. So hat die Eröffnung der neuen „Zollfreie Straße“ im Jahr 2013 sicherlich zu einer deutlichen Entlastung der innerörtlichen Verkehre geführt. In der Folge wurde die Hauptstraße in Altweil in ein Tempo 30-Gebiet integriert.

Auf den Vorrangstraßen gelten unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen. In der Regel gilt auf den Vorrangstraßen Tempo 50. Auf der Römerstraße und der Freiburgerstraße (Lärmschutz) gilt als aber in großen Teilen Tempo 30. Auf der Hauptstraße in Friedlingen gilt Tempo 30 nur nachts, ebenfalls aus Lärmschutzgründen, und auf der Hauptstraße in der Innenstadt ist im Geschäftsgebiet eine Tempo 20-Zone eingerichtet. Auf den klassifizierten Straßen rund um Weil am Rhein gilt Tempo 70 bzw. Tempo 50 in denjenigen Bereichen, die in der Nähe von Wohngebieten liegen.

3.3.3. Trends des Verkehrsaufkommens

Zur Abschätzung der Entwicklung des Aufkommens des motorisierten Verkehrs in der Umgebung werden im Folgenden Daten von Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen herangezogen. Dazu werden die Daten der Zählstellen in der Umgebung des Untersuchungsgebiets von 2004 bis 2014 herangezogen. Die Zählstellen liegen auf der Bundesstraße 317: Lörrach-Stetten und Weil-Friedlingen, auf der Bundesstraße 532: Palmrainbrücke sowie auf der Autobahn 5 Weil am Rhein/GZA. Ziel ist es durch die Betrachtung langjähriger Aufnahmen mögliche Trends bezüglich des Verkehrsaufkommens auf den übergeordneten Straßen in der Umgebung zu identifizieren.

Die Angaben erfolgen als Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) gesplittet nach Kraftfahrzeugen insgesamt (Kfz) und Schwerverkehr (SV). In der Kategorie Kraftfahrzeuge sind alle motorisierten Fahrzeuge, auch der Schwerverkehr erfasst. Unter „Schwerverkehr“ werden Fahrzeuge zusammengefasst, die ein zulässiges Gesamtgewicht von über 3,5t aufweisen (Sattelzüge, LKW mit und ohne Anhänger sowie Busse).

Es zeigt sich tendenziell eine Stagnation der Anzahl der gezählten Fahrzeuge in den letzten Jahren (siehe Abbildung 8). 2004 bis 2014 pendelte der durchschnittliche tägliche Verkehr zwischen 70.000 und 80.000 erfassten Fahrzeugen über alle Zählstellen. Bei der Betrachtung der einzelnen Messstellen ist auffällig, dass der Verkehr an der Messstelle Weil am Rhein/GZA seit 2007 kontinuierlich zunimmt. Ähnliches gilt, wenn auch weniger ausgeprägt, für die Palmrainbrücke. Grundsätzlich zeigt sich anhand der Zahlen, dass die Verkehrsbelastungen in der jüngeren Vergangenheit nicht – wie in der Öffentlichkeit häufig wahrgenommen – stark gestiegen sind, sondern über verschiedene Straßen gemittelt eher konstant sind. Diese Tendenz auch in anderen Teilen Deutschlands festzustellen. Die höchsten Werte liefert naturgemäß die Messstelle auf der Autobahn, gefolgt von der Zählstelle auf der B532 (Palmrainbrücke). Die beiden übrigen liegen auf ähnlichem Niveau.

Beim Schwerverkehr ist sogar ein tendenziell leicht abnehmender Trend zu verzeichnen (siehe). Seit einem Maximum im Jahr 2005 (4.430 Fahrzeuge) nahm dieser deutlich ab und sank auf täglich durchschnittlich ca. 3.200 Fahrzeuge. Die Rückgänge sind dabei an allen Messstellen zu verzeichnen, am stärksten jedoch an der Messstation der A5 (Weil am Rhein/GZA) ausgeprägt. Nichtsdestotrotz weist diese Station die deutlich höchste Belastung durch den Schwerverkehr auf. Die rückläufige Entwicklung ist zum Teil mit einem Trend hin zu kleineren Fahrzeugen im Güterverkehr zu erklären (statt Schwerverkehr mit Fahrzeugen von >3,5t Nutzung von Transportdiensten mit Fahrzeugen <3,5t).

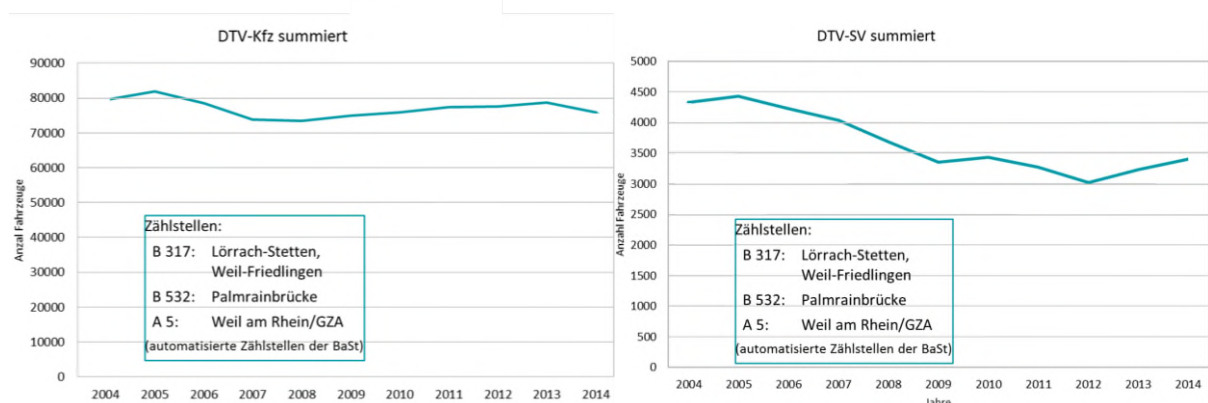


Abbildung 8 (links): Summe DTV über verschiedene Zählstellen in Weil am Rhein (Datenquelle: BASt)

Abbildung 9 (rechts): Summe DTV-SV über verschiedene Zählstellen in Weil am Rhein (Datenquelle: BASt)

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der übergeordneten Straßen um Weil am Rhein in den letzten Jahren stellt sich also je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich dar. Während das erfasste Aufkommen des Schwerverkehrs eher sank, ist für die übrigen Kfz eine etwa konstante Verkehrsstärke festzustellen.

Neben den deutschlandweit vorliegenden Zählungen der BASt liegen für Weil am Rhein von der Stadt beauftragte Zählungen vor. Diese entstanden im Rahmen der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans.

3.3.4. Modal Split

Der Modal Split gibt an, welchen Anteil die verschiedenen Verkehrsmittel an der Gesamtheit der zurückgelegten Wege in einem bestimmten Gebiet haben. Zum Modal Split existieren keine stadt- oder kreisgenauen Daten.³ Näherungsweise können jedoch die Daten des Berichts zur Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2008 (zuletzt fertiggestellt) für die für Weil am Rhein passende Siedlungsstruktur herangezogen werden. Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ gibt Auskunft über die alltägliche Mobilität der in Deutschland lebenden Bevölkerung. Hierfür wurde die Mobilität der in Deutschland lebenden Bevölkerung großflächig und repräsentativ erhoben.

Nach der Kategorisierung des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR) gehört Weil am Rhein zum siedlungsstrukturellen Gebietstypus des verdichteten Umlandkreises im verstärkten Raum. Damit befindet sich Weil am Rhein bezüglich der Kategorisierung der Raumstrukturen in einer Mittelposition zwischen Kernstädten und ländlichen Kreisen. Über alle drei Kategorien hinweg bleibt das Bedürfnis nach Mobilität auf ähnlichem Niveau und die Wegeanzahl bleibt zusammen mit der Quote mobiler Personen gleich bei 3,4 Wegen pro Tag und 90%. Dies lässt sich auch auf die Wegezwecke übertragen. Die häufigsten Wegezwecke sind Freizeitaktivitäten und das Einkaufen.

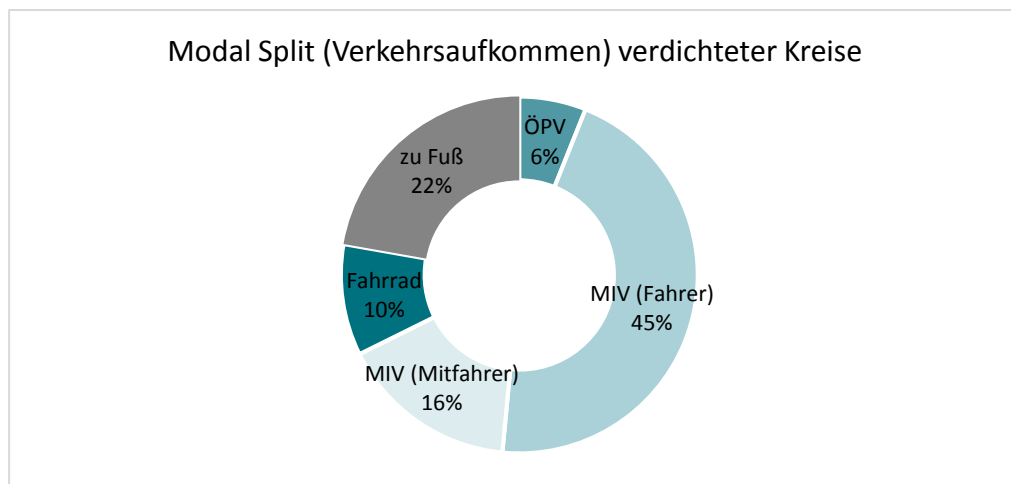


Abbildung 10: Modal Split (nach Wegen) verdichteter Kreise (Datenquelle: MiD 2008)

Auf den seinen Wegen legt ein Einwohner eines verdichteten Kreises durchschnittlich 40 Kilometer Strecke in 77 Minuten pro Tag zurück. Damit legt ein durchschnittlicher Einwohner eines verdichteten Kreises mehr Kilometer zurück als der Einwohner einer Kernstadt, benötigt dafür aber etwas weniger Zeit. Umgekehrtes gilt im Vergleich mit ländlichen Kreisen.

Das wichtigste Verkehrsmittel im Durchschnitt in verdichteten Kreisen ist das Auto, in der Wegehäufigkeit gefolgt vom Fußverkehr. Das Fahrrad bleibt über alle Siedlungstypen hinweg bei einem Wegeanteil von 10%. Unterschiede im Vergleich von verdichteten Kreisen zu Kernstädten treten vor allem ÖV auf. In den stark verdichteten Kernstädten nutzen deutlich mehr Personen den öffentlichen Verkehr, der dort auf einen Anteil von 15% kommt und damit mehr als doppelt so stark ausgeprägt ist wie in den verdichteten Kreisen (Anteil von 6%). Dementsprechend ist der Wegeanteil des MIV (Fahrer) in den verdichteten Kreisen auch höher als in den Kernstädten. Neben dem öffentlichen Verkehr hat auch das Zufußgehen in den Kernstädten einen höheren Anteil.

³ Der Landkreis Lörrach hat an der Nachfolgerstudie der hier dargestellten MiD 2008 teilgenommen, der MiD 2017. Daher werden auf Kreisebene in Kürze entsprechende Daten zur Verfügung stehen.

Das kreisweite Radverkehrskonzept geht davon aus, dass der Radverkehrsanteil in Weil am Rhein auf bis zu 20% gesteigert werden kann.

3.4. Bestehende Pläne und Programme

Politische Zielsetzungen, verbindliche und in geringerem Maße auch freiwillige Pläne, Programme und Konzepte bestimmen maßgeblich die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Sind sie aufeinander abgestimmt, erleichtern sie Politik und Verwaltung Planungsentscheidungen. Sind sie dies nicht, existieren sie im besten Fall nebeneinander, im schlimmsten Fall gegeneinander und verhindern so konsistentes Handeln. In diesem Kapitel werden die vorhandenen Zielsetzungen, Pläne, Programme und Konzepte gesichtet und bewertet.

Es folgt eine Übersicht über die im Rahmen dieses Konzepts geprüften Pläne. Dabei sind sowohl verkehrliche Planungen als auch nicht-verkehrliche Planungen enthalten, sofern sie eine Bedeutung für die verkehrliche Entwicklung oder verkehrliche Planungen haben.

Name	Ebene	Erstellungsjahr
Bundesverkehrswegeplan 2030	Bund	2016
Generalverkehrsplan	Land	2010
RadSTRATEGIE	Land	2016
RadNETZ	Land	2016
Nahverkehrsplan	Landkreis Lörrach	2016
Radverkehrskonzept	Landkreis Lörrach	2013
Agglomerationsprogramm 3. Generation	Agglomeration Basel	2016
Pendlerfonds	Kanton Basel-Stadt	Regelmäßig neu
Lärmaktionsplan Stufe 2	Stadt	2015
Radverkehrskonzept velo2025	Stadt	2015
Teilfortschreibungen des Gesamtverkehrsplan Stadt Weil am Rhein	Stadt	2009 / 2012 / 2013
Fortschreibung Märkte- und Zentrenkonzept	Stadt	2013
Aktionsplan Kinderfreundliche Kommune	Stadt	2014
Parkraumkonzepte (Innenstadt- Leopoldshöhe/Friedlingen/Otterbach)	Stadtteil	2007 / 2014 / 2016
Bebauungsplan Innenstadt West	Stadtteil	2018

3.4.1. Bund

Bundesverkehrswegeplanung

Die geplanten Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bundesstraßennetz sowie des Eisenbahn- und Bundeswasserstraßennetzes sind in den entsprechenden Bedarfsplänen des Bundes dokumentiert. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und des weiteren Bedarfs unterschieden. Die Bedarfspläne auf Bundesebene werden im Rahmen von Ausbaugesetzen vom Deutschen Bundestag beschlossen und basieren auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Aktuell sind BVWP und Ausbaugesetze aus dem Jahr 2016 (Zielhorizont des BVWP ist das Jahr 2030).

Für Weil am Rhein wurden vom Land keine Maßnahmen für den BVWP 2030 eingereicht und dementsprechend auch nicht darin aufgenommen. Ursprünglich sollte ein Ausbau des Autobahndreiecks A 98 bei Märkt vom Land zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen werden. Dies wurde jedoch, als ein Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und mangels Interesse von schweizerischer und französischer Seite, letztlich nicht getan. Überlegungen

sehen zudem einen „Durchstich“ unter der Rheintalbahn vor, so dass Friedlingen direkt an die Zollfreie Straße angeschlossen würde. Diese Maßnahme wurde jedoch nicht vom Land im BVWP angemeldet.

Eine in jüngerer Vergangenheit abgeschlossene Maßnahme aus früheren Planungen (u.a. Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland aus dem Jahr 1977) und finanziert mit Mitteln aus dem BVWP 2015 ist der Bau der Zollfreien Straße im Süden von Weil am Rhein über schweizerisches Gebiet nach Lörrach. Das letzte Verbindungsstück wurde 2013 fertiggestellt.

Aus den Teilen Schiene und Wasser des aktuellen BVWP ist der (viergleisige) Ausbau der Rheintalbahn zu nennen, welcher für Weil am Rhein sowohl Verbesserungen im Personenverkehr, als auch eine größere Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr verspricht.

3.4.2. Land Baden-Württemberg

Generalverkehrsplan (2010)

Der Generalverkehrsplan des Landes wurde noch unter der Vorvorgängerregierung erstellt. Er ist eine strategische Planung des Landes und soll sich im Vergleich zu früheren Generalverkehrsplänen stärker am Primat der Nachhaltigkeit orientieren, d.h. dass neben wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit auch ökologische Verantwortung und soziale Gerechtigkeit Ziele sind. Verkehr soll damit stärker unter den Aspekten von Klimaschutz, Lärmschutz und Luftreinhaltung weiterentwickelt werden.

Für den Radverkehr sind darin einige wichtige Punkte genannt wie der Aufbau einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen, die Entwicklung eines Landesradverkehrsnetzes und die finanzielle Förderung von (kommunalen) Radverkehrsanlagen. Der öffentliche Verkehr soll weiter gestärkt werden, u.a. durch Infrastrukturausbau (Beispiel Rheintal) oder einen integralen Taktfahrplan.

Weiterhin relevant für den Klimaschutz sind die Planungen bezüglich Elektromobilität des Landes. Im Generalverkehrsplan werden die Landesinitiative Elektromobilität, die Modellregionen im Land und der Ladesäulenausbau als wichtige Schritte zu einer Verbreitung der Elektromobilität benannt.

RadSTRATEGIE (2016)

Eine umfassende Strategie des Landes zur Radverkehrspolitik und -förderung – wie sie die RadSTRATEGIE darstellt – war zum Zeitpunkt der Erstellung im Ländervergleich einzigartig. Mit ihr wird dem Radverkehr ein hoher Stellenwert beigemessen. Ziel des Landes ist es einen Radverkehrsanteil von 20% zu erreichen.

RadNETZ (2016)

Mit dem RadNETZ verfolgt das Land das Ziel ein flächendeckendes Netz von Vorrangrouten für den Alltagsradverkehr auszubauen. Durch Weil am Rhein führen eine touristische Route entlang des Rheins und zwei Alltagsrouten (Friedlingen – Altweil und weiter nach Lörrach sowie von Basel über Haltingen nach Märkt und weiter nach Eimeldingen). Teilweise sollen Streckenabschnitte noch aufgewertet werden, da sie nicht den Anforderungen entsprechen. Eine Wegweisung ist ebenfalls vorgesehen und wurde in Weil am Rhein bereits umgesetzt.

3.4.3. Landkreis Lörrach

Nahverkehrsplan (2016)

Im Nahverkehrsplan als verbindlichen Plan gemäß dem ÖPNV-Gesetz des Landes werden die Leitlinien und Zielsetzungen für den ÖPNV für einen bestimmten Zeitraum (in der Regel 5 Jahre) festgehalten.

Der Nahverkehrsplan betrifft in Weil am Rhein nur die überörtlichen Verkehre. Aufgrund der Zuständigkeiten der Stadt (eigener Stadtbusverkehr) hat der Nahverkehrsplan nur geringe Auswirkungen auf Weil am Rhein. Maßnahmen des überörtlichen Verkehrs wurden bereits realisiert (z.B. Tram 8 bis Weil am Rhein Bahnhof), sind aktuell in der Realisierung (z.B. Modernisierung der

Bahnsteige am Bahnhof Weil am Rhein) oder konnten bisher nicht umgesetzt werden (z.B. Verlängerung der S5 bis Haltungen). Wichtige Maßnahmen im überörtlichen Verkehr mit direkter Relevanz für Weil am Rhein sind im aktuell gültigen Nahverkehrsplan bis auf eine zusätzliche Verstärkerlinie 55b in der Hauptverkehrszeit nicht vorgesehen.

Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach (2013)

Das Radverkehrskonzept des Kreises gibt einen Rahmen vor bezüglich der Weiterentwicklung des Radverkehrs. Dies betrifft insbesondere die Routenentwicklung; hier gibt es über 30 Maßnahmenempfehlungen für Weil am Rhein (z.B. Markierungslösungen, Umbau von Knotenpunkten, Lückenschlüsse). Auch weiterführende Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung werden thematisiert, z.B. Bike-and-Ride-Anlagen (Empfehlung: Ausbau der Abstellanlagen am Bahnhof Weil am Rhein), Radwegweisung an wichtigen Routen, Rastplätze (Empfehlung: mehrere entlang des Rheintalradwegs auf Weiler Gemarkung), Gepäckaufbewahrung sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Das Konzept wurde bzw. wird in Teilen bereits umgesetzt.

3.4.4. Trinationales / Agglomeration Basel / Kanton Basel-Stadt

Agglomerationsprogramm 3. Generation

Mit den Agglomerationsprogrammen werden die Schweizer Agglomerationen durch den Schweizer Bund in der (verkehrlichen) Entwicklung unterstützt. Da Weil am Rhein offiziell als Teil der Agglomeration Basel gilt, können auch Maßnahmen in Weil am Rhein durch dieses Programm gefördert werden. Die Problematik der unterschiedlichen Zuständigkeiten im Dreiländereck wird so abgemildert, auch werden die Herausforderungen von Stadt-Umland-Beziehungen (die auch bei deutschen Agglomerationsräumen bestehen) aufgegriffen und regional bearbeitet. Zuständig für die Projektanmeldung ist der Verein „Agglo Basel“, in dem auch der Landkreis Lörrach und der Regionalverband Mitglieder sind. Es findet eine differenzierte Priorisierung in „A“- , „B“- und „C“- Projekte statt.

Im aktuellen „Aggloprogramm“ der dritten Generation sind für Weil am Rhein folgende Projekte angemeldet: eine Verlängerung der Tram 8 bis Läublinpark und weiter zur Vitra, ein Radweg entlang der Nordwestumfahrung, bauliche Verbesserungen in Haltingen und Otterbach (unter anderem für Rad- und Fußverkehr), einen Rheinuferweg und ein „Radhaus“ (Fahrradparkhaus). Weitere Planungen betreffen Weil am Rhein indirekt (z.B. Reaktivierung Kandertalbahn). Die Projektanmeldung erfolgte bis 2016, das parlamentarische Verfahren zur Freigabe der Mittel läuft voraussichtlich bis 2019.

Das Aggloprogramm bietet für Weil am Rhein und die Region insgesamt die Chance, die Verkehrsverhältnisse mit finanzieller Unterstützung aus der Schweiz voranzubringen und ist in dieser Form ein besonderes Privileg für an die Schweiz angrenzende Landkreise.

3land-Initiative

Die Städte Basel, Huningue und Weil am Rhein projektieren in der jungen 3land-Initiative seit etwa 2011 eine gemeinsam koordinierte städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Entwicklung am Dreiländereck am Rhein. Erst seit Juni 2018 liegt eine detaillierte verkehrliche Studie vor, die im Rahmen dieser Analyse nicht mehr detailliert geprüft werden konnte. Zuvor wurden unterschiedliche konzeptionelle Materialien veröffentlicht.

Pendlerfonds

Mit dem Pendlerfonds fördert die Stadt Basel Projekte, die ihr helfen den Parkdruck im öffentlichen Raum zu verringern. Hierzu finanziert sie auch Maßnahmen außerhalb der Stadt Basel, z.B. Bike and Ride-Anlagen an deutschen Bahnhöfen. Die Gelder kommen aus der Parkraumbewirtschaftung. Anträge werden alle halbe Jahre bearbeitet. In der Vergangenheit wurde bereits der Bau eines Radwegabschnitt gefördert. Aktuell liegen von der Stadt Weil am Rhein keine Anträge vor.

3.4.5. Stadt Weil am Rhein – verkehrlich

Radverkehrskonzept velo2025

Das Radverkehrskonzept der Stadt konkretisiert und ergänzt das Konzept des Landkreises. Es enthält eine fundierte Analyse und gibt explizit verschiedene Ziele an (z.B. Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split). Dem eher auf eine kleinteilige Verbesserung des Status Quo ausgerichteten Konzept des Landkreises stellt es mehrere umfangreiche „Projekte“ gegenüber, die Leuchtturmcharakter haben (z.B. eine Fahrradbrücke über die Autobahn in Höhe von Haltingen). Weiterhin empfiehlt das Konzept Lückenschlüsse auch außerhalb der Hauptradrouten. Das Konzept wird teilweise bereits umgesetzt.

Teilfortschreibungen des Gesamtverkehrsplans der Stadt Weil am Rhein

Die Stadt Weil am Rhein hat im Jahre 1992 einen Gesamtverkehrsplan (GVP) erstellt, der sämtliche Verkehrssysteme umfasste und durch Fortschreibungen in diversen Teilen ergänzt wurde. Bei den Fortschreibungen des Gesamtverkehrsplans handelt es sich um anlassbezogene modellgestützte Analysen zu Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit. Dabei liegt der Fokus auf dem Kfz-Verkehr.

Die Fortschreibungen aus den Jahren 2007 und 2009 beinhalten:

- Eine Neustrukturierung des innerstädtischen Buslinienkonzepts vor dem Hintergrund der Tram-Verlängerung zum Bahnhof Weil am Rhein (umgesetzt).
- Ein Verkehrsmodell für den Kfz-Verkehr inklusive Prognose für 2020. Dabei wird von einer Zunahme der Verkehrsleistungen im Personen- wie auch im Güterverkehr ausgegangen. Bemerkenswert ist die nur geringe Entlastung der B3 in Haltingen trotz Nordwestumfahrung (Prognose-Nullfall). Die verschiedenen Planfälle werden voraussichtlich nicht realisiert.
- Hoch belastete Knotenpunkte im Kfz-Verkehr mit der Empfehlung einer Weiterführung der Nordwestumfahrung.
- Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr beim Bau der Tram bis zum Schlaufenkreisel .
- Verkehrliche Auswirkungen des Einkaufszentrums an Hangkante (bezogen auf den Kfz-Verkehr). Dabei wird eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs prognostiziert.

Weitere Teilfortschreibungen betreffen Verkehrsmodellierungen für verschiedene Planfälle bezüglich der Nordwestumfahrung sowie in der Innenstadt (Weiterführung Tram bis Vitra, Fußgängerzone Hauptstraße, EZH Hangkante, Verkehrsberuhigung Altweil).

Parkraumkonzepte

Es existiert ein Parkraumkonzept Innenstadt-Leopoldshöhe sowie je ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in Friedlingen und in Otterbach. Ziel ist u.a. das Parken von Berufspendlern (v.a. Auspendler nach Basel) zu vermeiden. Auf der Leopoldshöhe geht es darum Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Auspendler) zu steuern. Bewohnerparken und Parkdauerbeschränkungen werden dazu angewendet. Ein Parkkonzept für die Gesamtstadt existiert nicht, auch Gebühren werden nicht erhoben.

3.4.6. Stadt Weil am Rhein – nicht-verkehrlich

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan sieht eine Vielzahl an Neubaugebieten vor. Diese betreffen sowohl Wohnen als auch Gewerbe einschließlich Mischgebiete. Außenentwicklung findet praktisch nicht statt. Dies entspricht den Vorgaben aus dem Regionalplan.

Bebauungsplan Innenstadt-West (2017)

Von großer verkehrlicher Bedeutung ist dieser Bebauungsplan, der die Planung des Einkaufszentrums Dreiländergalerie an der Hangkante und die Umgebung der Innenstadt-West beinhaltet. Aufgrund der Ansiedlung des Einkaufszentrums müssen Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder errichtet werden. Für Autos soll es ein neues Parkhaus mit 586 Plätzen geben, die teilweise vorhandene

Stellplätze im Gebiet ersetzen. Die Erschließung erfolgt direkt über die B3, weshalb weniger Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich erwartet wird.

Für das Fahrradparken soll innerhalb Wendeschleife der Straßenbahn ein Fahrradparkhaus mit ca. 250 Stellplätzen in zwei Türmen entstehen. Hinzu kommen weitere ca. 250 Stellplätze um die Gebäude herum. Für den Bereich der Hauptstraße ist die Option einer Fußgängerzone mit Freihaltetrasse für die Tram enthalten. In der Müllheimer Straße ist ein Shared Space vorgesehen, der als verkehrsberuhigter Bereich ausgeführt werden soll. Der Busverkehr soll weiter durch Müllheimer Str. geführt werden, eine neue Bushaltestelle an der Dreiländergalerie soll entstehen.

Lärmaktionsplan Stufe 2

Der Lärmaktionsplan in Weil am Rhein betrifft die Verkehrsträger Straße und Schiene. Verkehrslärm entsteht vor allem an den Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie entlang der Rheintalbahn. Maßnahmen zur Lärmreduzierung fallen daher überwiegend in die Zuständigkeiten übergeordneter Behörden bzw. der Deutschen Bahn. Lärmaktionsplanung gehört zu den formellen Planungen; die Maßnahmenumsetzung unterliegt einer hohen Verbindlichkeit. Die Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Weil am Rhein wurden überwiegend umgesetzt bzw. sind in Umsetzung (streckenweise Tempo 30 in Haltingen und Friedlingen, LKW-Durchfahrtsverbot).

Fortschreibung Märkte- und Zentrenkonzept

Das Märkte- und Zentrenkonzept ist keine verkehrliche Planung, hat jedoch verkehrliche Auswirkungen. Das Konzept benennt eine gute Ausstattung von Weil am Rhein mit Einzelhandel insbesondere mit Waren für den kurzfristigen Bedarf. Dieses Angebot richtet auch an Kunden aus der Schweiz und Frankreich. Der Einzelhandel ist vor allem in integrierten Lagen zu finden und soll dort auch gestärkt werden. Die ist aus verkehrlicher Sicht hinsichtlich Klimaschutz als günstig zu bewerten, da integrierte Lagen (Leopoldshöhe, Friedlingen, auch Ortskern Haltingen) grundsätzlich gut mittels ÖV, Rad oder zu Fuß erreicht werden können.

Aktionsplan Kinderfreundliche Kommune

Weil am Rhein ist als eine von wenige Städten deutschlandweit kinderfreundliche Kommune und hat sich entsprechende Ziele gesetzt. Diese sind zwar weit überwiegend nicht verkehrlicher Natur, sind jedoch auf die Verkehrsplanung übertragbar. So kann auch die Verkehrsplanung sich an Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen orientieren und diese in Planungsprozesse einbeziehen. Vor allem im Bereich der Schulwegsicherheit sind hier Potenziale vorhanden.

3.4.7. Zusammenfassende Beurteilung

Für den Radverkehr existieren strategische Planungen auf verschiedenen Ebenen (Land, Kreis, Stadt) gibt, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Dies ist vorbildlich, nun gilt es „nur“ noch, diese umzusetzen.

Für andere Verkehrsmittel trifft dies nicht zu. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs gibt es zwar Planungen auf Kreisebene den Nahverkehrsplan, Planungen für die Stadtverkehre gibt es jedoch nur anlassbezogen. Ein Leitbild oder ein Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV existiert für Weil am Rhein nicht; nicht nur bezüglich der klassischen Themen Angebot und Linienführung, sondern auch bezüglich weiterer Themen wie die Verknüpfung der Verkehrsmittel oder des Marketings.

Für den Fußverkehr, für intermodale und Sharing-Angebote gibt es keinerlei Leitlinien oder Konzepte.

Die Teilfortschreibungen des Gesamtverkehrsplans sind quantitativ ausgerichtet und behandeln lediglich spezifische Aufgabenstellungen. Der Straßenausbau ist nicht in Gesamtkonzept eingebettet. So wird beispielsweise die Nordwestumfahrung schon in den ersten Teilabschnitten gebaut, noch ist aber unklar, wie sie weitergeführt wird. Die bisherigen Überlegungen zur Weiterführung sind aufwändig mit unklarem Nutzen. Der angedachte Anschluss an die Autobahn erscheint aufgrund der Nähe zu zwei weiteren Autobahnanschlüssen nicht realistisch. Auch zeigen die Modellrechnungen

nur sehr geringe Entlastungen für die Ortsdurchfahrt Haltingen. Bei großen Investitionsvolumen und den negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft wäre es sinnvoll gewesen, eine solche Planung in ein Gesamtkonzept einzubetten und die Planungen zu Ende zu denken (inkl. Weiterführungen).

Die Parkraumkonzepte sind sinnvoll zur Ordnung und Steuerung des ruhenden Verkehrs, könnten jedoch bezüglich klimafreundlicher Mobilität noch weitergehender sein.

Positiv hervorzuheben sind nicht-verkehrliche Programme wie das Märkte- und Zentrenkonzept oder die „kinderfreundliche Kommune“, die die Nahmobilität und die Beteiligung stärken.

Es bleibt festzuhalten, dass es keine verkehrsmittelübergreifenden Leitlinien oder Zielsetzungen für die Stadt Weil am Rhein gibt. Somit fehlt ein strategisches Instrument, an dem sich weitere Planungen – bezüglich einzelner Verkehrsmittel oder bezogen auf einen Stadtteil – orientieren könnten.

3.4.8. Zusammenfassende Beurteilung Bebauungsplan Innenstadt West

Aufgrund der Bedeutung des Bebauungsplans Innenstadt West wird hier noch einmal darauf eingegangen. Die Umsetzung wird weitreichende Auswirkungen haben auf die Verkehre auf der Leopoldshöhe. Die Verkehre werden neu geordnet und durch das Einkaufszentrum werden neue Verkehre erzeugt. Sehr gut wird bewertet, dass die Anbindung direkt über die B3 erfolgt und somit keine Mehrbelastung der fußgängersensiblen Bereiche erfolgt. Die Annahme, dass 80% der Einkaufenden mit dem Pkw kommen, erscheint bei der integrierten Lage direkt am Bahnhof mit Anbindung an die Tram und Radverkehrsanbindung wenig plausibel. Die Annahme ist einerseits problematisch, da dadurch kein Druck auf Investor entsteht, dass viele Besucher mit dem ÖV kommen. Andererseits verschafft das eventuell Spielräume: Sollten die Parkplätze nicht so sehr genutzt werden, sind sie eventuell flexibel anderweitig nutzbar, beispielsweise auch für Park and Ride.

Grundsätzlich ist das geplante Fahrradparkhaus sehr gut für eine Kombination des ÖVs mit dem Fahrrad, besonders auch für regelmäßige Pendler. Sollte das Parkhaus also freie Kapazitäten aufweisen (was an Werktagen wahrscheinlich ist), wäre ein praktikables Nutzungsschema für regelmäßige Pendler empfehlenswert, z.B. mit einem günstigen Jahreszugang an Werktagen.

Den Shared Space als verkehrsberuhigten Bereich auszugestalten, ist problematisch für Radverkehr, da dadurch die erlaubte Geschwindigkeit gering ist (Schrittgeschwindigkeit, 7-10 km/h). Dabei ist die Müllheimer Straße Bestandteil von Haupttrouten im Landesnetz, Kreisnetz und Stadtnetz. Es erscheint auch für den querenden Fußverkehr vertretbar, hier Tempo 20 auszuweisen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), mit entsprechender Straßenraumgestaltung.

Die Einrichtung einer Fußgängerzone mit der Tramverlängerung erscheint verkehrlich sinnvoll und kann das betreffende Stück der Hauptstraße städtebaulich und funktional aufwerten.

4.2. CO₂-Bilanzierung: Ergebnisse

Die CO₂-Emissionen im Verkehr im Stadtgebiet Weil am Rhein betragen knapp 55.000 Tonnen im Jahr. Der Verkehr hat damit einen Anteil von einem knappen Viertel an den Gesamtemissionen, ähnlich wie Gesamt-Baden-Württemberg. Aufgrund der geringen Fläche der Stadt sind die verkehrlichen CO₂-Emissionen auf die Fläche umgerechnet mit 25 Tonnen pro Hektar überdurchschnittlich hoch. Bezogen auf die Einwohner liegen sie jedoch aufgrund der hohen Einwohnerdichte etwas unterdurchschnittlich (jeweils in Bezug zum Land-Baden-Württemberg) bei 1,7 t CO₂ pro Person (vgl. Abbildung 12).

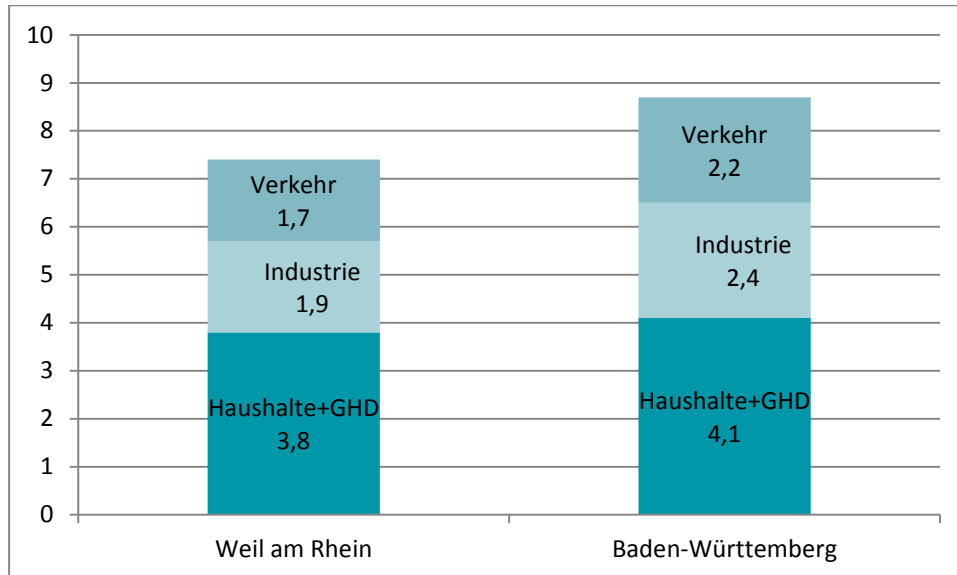


Abbildung 12: CO₂-Emissionen pro Kopf und Jahr in Tonnen, Weil am Rhein und Baden-Württemberg im Vergleich. (GHD = Gewerbe, Handel, Dienstleistungen)

Der Wert von durchschnittlich 1,7 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr im Verkehrssektor pro Einwohner von Weil am Rhein ist zwar im Vergleich zum Landeswert unterdurchschnittlich. Stellt man diesem Wert jedoch gegenüber, dass als konsensfähiges Klimaschutzziel Emissionen von 2 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr bis 2050 für alle Emissionssektoren angesehen werden, wird die Herausforderung deutlich, die zum Erreichen dieses Ziels zu bewältigen ist.

In Abbildung 13 und Abbildung 14 sind die Anteile der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in Weil am Rhein in unterschiedlichen Aufgliederungen dargestellt. Die gesamten CO₂-Emissionen belaufen sich auf rund 55.000 Tonnen pro Jahr. In der Untergliederung nach Fahrzeugarten entfallen hiervon 21% auf Lkw und 79% auf Pkw. Von der gesamten Emissionsmenge entstehen 44% auf Autobahnen, 18% außerorts (ohne Autobahnen) und 37% innerorts.

Daraus wird deutlich, dass ein Großteil der Emissionen in Teilbereichen des Verkehrs entsteht, die auf kommunaler Ebene nur schwer zu beeinflussen sind: Sowohl beim Lkw-Verkehr als auch beim Verkehr auf den Autobahnen, der überwiegend überregionaler Natur ist, sind die möglichen Handlungsansätze der Stadt Weil am Rhein sehr begrenzt.

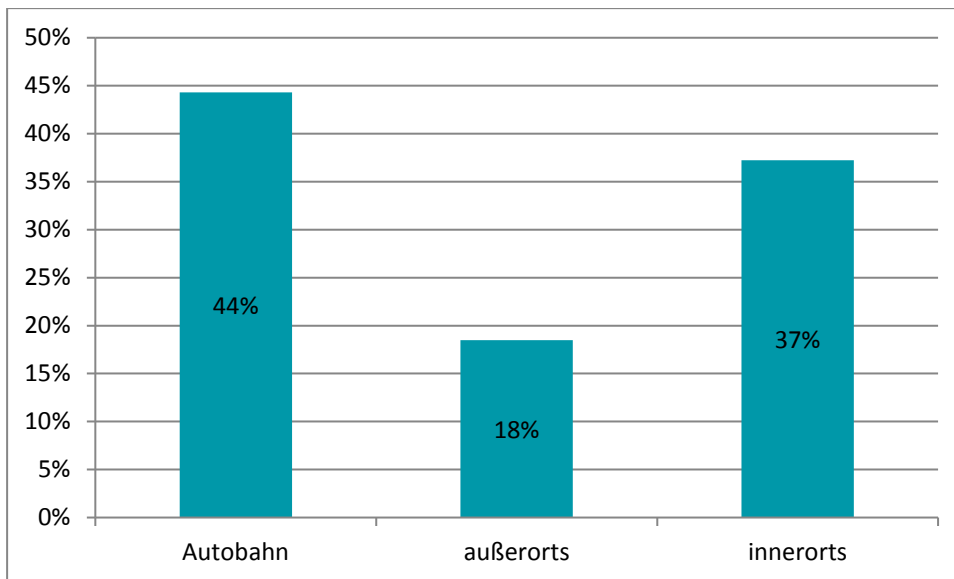


Abbildung 13: CO₂-Emissionen in Weil am Rhein unterschieden nach Straßenkategorien

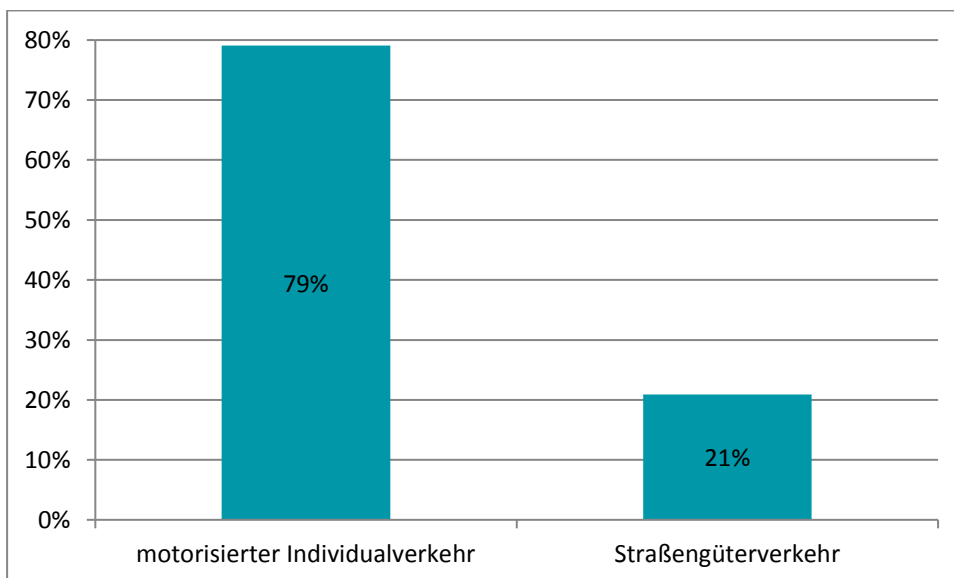


Abbildung 14: CO₂-Emissionen in Weil am Rhein unterschieden nach Personen- und Güterverkehr

Mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr erscheint bedeutsam, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrs Anlass geben, forciert eine emissionsärmere Mobilität zu fördern.

Ein klimafreundlicher Verkehr in Weil am Rhein dient dabei nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch dem Lärmschutz und der Luftreinhaltung und damit auch der innerstädtischen Aufenthaltsqualität. Eine Förderung der aktiven Mobilität (Radfahren und Zufußgehen) ist zudem praktische Gesundheitsförderung. Weiterhin vermindert es generell, also auch im Umland, die CO₂-Emissionen, wenn Weiler Einwohnerinnen und Einwohner klimafreundlich mobil sind, da deren Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus geht, auch wenn dies nicht in den oben dargestellten Zahlen enthalten ist.

5. Analyse der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebots

5.1. Radverkehr

5.1.1. Kulisse und Allgemeines zu Radverkehrsförderung

Fahrradfahren liegt im Trend. Dies wird nicht erst seit der Verabschiedung der „Radstrategie“ des Landes Baden-Württemberg 2016 deutlich, sondern lässt sich auch anhand konkreter Zahlen ablesen. Bundesweit steigt der Anteil des Radverkehrs sowohl in ländlichen als auch in urbanen Kommunen in den letzten 10 Jahren stetig (NRVP 2020). Demgegenüber steht ein sinkender Pkw- und Führerscheinbesitz. In der City of London wurden 2018 erstmals zur morgendlichen Hauptverkehrszeit mehr Fahrräder als Pkw gezählt (TRAFFIC IN THE CITY 2018). Aber auch für Oberzentren wie Weil am Rhein stehen die Zeichen günstig und der Radverkehr spielt für die Freizeit oder Berufspendler eine immer wichtigere Rolle.

Die kürzlich durch das Land veröffentlichte Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg (2018) bildet dies gut für die Strecke zwischen Efringen-Kirchen und Weil am Rhein ab. Mit einem geschätzten Nutzerpotential von ca. 2.100 Radfahrenden pro Tag wird einer möglichen Radschnellverbindung entlang des Korridors dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Europa-, bundes- und landesweite Förderprogramme geben einen wichtigen Anstoß zur Entwicklung adäquater Fahrradinfrastruktur, innovativen Projekten und alternativen Nutzungsformen. Dabei ist das Land Baden-Württemberg bei den Ländern Vorreiter und bietet mit seiner RadSTRATEGIE, mit RadNETZ und RadKULTUR wichtige Leitlinien und Plattformen zur gezielten Förderung und Unterstützung von Kommunen in verschiedenen Bereichen des Radverkehrs.

Beim Radfahren zeigt sich die Heterogenität der Nutzenden besonders. Pedelecs, Sportler, Pendler, Touristen und Schüler stellen unterschiedlichste Anforderung an Radwege, Serviceangebote und kommunale Planung. Komplexe und mehrstufige Streckennetze müssen für direkte Pendler Routen, attraktive Freizeitstrecken und sichere Schulwege gedacht und umgesetzt werden. Dabei kann vielerorts zwar auf gute Beispiele von Vorreitern aus den Niederlanden oder Städten wie Kopenhagen und Münster zurückgegriffen werden. Dennoch müssen diese an lokale Kontexte und Besonderheiten angepasst werden, um die Akzeptanz und das Radverkehrspotential nachhaltig zu vergrößern.

Radverkehr schafft gerade unter älteren und jüngeren Menschen wichtige Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe und Gesundheitsförderung. Radfahren ist nicht nur gesund und spart bares Geld pro gefahrenem Kilometer, sondern trägt auch zur Mobilität und Austausch aller Bevölkerungsteile bei. Auf zwei Rädern wird der Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Ausbildungsstätte ganz anders wahrgenommen und hilft uns, unseren Lebensraum aus einer anderen Perspektive zu erschließen. Radfahrende leisten somit auch einen wichtigen Beitrag zur regionalen Entwicklung, dem Erhalt lokaler Einzelhandelsstrukturen und der Stadtkultur.

Dieser Facettenreichtum macht es daher notwendig, den Radverkehr, mit seinen heterogenen Schnittmengen, als „System“ zu verstehen und entsprechend einzubetten. Das Fahrrad verknüpft nicht nur verschiedene Verkehrsmittel im intermodalen Verbund auf dem Weg zur Arbeit miteinander, sondern eben auch grundlegende gesellschaftliche Aspekte einer zeitgemäßen und attraktiven Stadtentwicklung.

Auch in Weil am Rhein zeigen sich erste Ansätze einer Radkultur. Die Stadt hat sich ein Radverkehrskonzept gegeben und radfahrende Personen sind im Stadtbild präsent. Besonders auffällig ist ein hoher Pedelec-Anteil, was besondere Herausforderungen und Chancen bietet. Die Topographie ist günstig für Radverkehr, da – abgesehen vom Stadtteil Ötlingen – die Stadt weitgehend flach ist.

5.1.2. Aktuelle Projekte, Planungen und Konzepte

Das Radverkehrskonzept der Stadt stellte 2015 fest:

„Die Stadt Weil am Rhein hat seit einigen Jahren einen Schwerpunkt auf die Verbesserung im Radroutennetz sowohl innerörtlich, als auch in den gemeindeübergreifenden Bereichen gelegt.“

(Radverkehrskonzept „velo2025“)

So wurden in den letzten Jahren diverse Maßnahmen besonders in den Maßnahmenarten Radverkehrsführung und Wegweisung durchgeführt. Als größtes Einzelprojekt kann dabei die bereits 2007 eröffnete Dreiländerbrücke gelten, dank welcher nun ohne Umwege der Rhein gequert werden kann. Diese wird heute rege genutzt, sowohl im Fuß- als auch Radverkehr. (Weiteres zum aktuellen Radverkehrsnetz und dem heutigen Ausbaustandard in den folgenden Abschnitten dieses Kapitels.)

Es gibt weitere aktuelle Planungen und Konzepte sowie Projekte im Bereich des Radverkehrs in der Stadt. Im Folgenden wird ein Überblick über diese gegeben.

Radverkehrskonzept Stadt Weil am Rhein (2015)

Nach Beschluss des Gemeinderats der Stadt Weil am Rhein erfolgte ab Frühjahr 2013 durch das Stadtbauamt (Abteilung Stadt- und Grünplanung) die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für die Stadt. Zum gleichen Zeitpunkt erarbeitete der Landkreis Lörrach ebenfalls ein Radverkehrskonzept, bei dem die Stadt Weil am Rhein beteiligt wurde (siehe unten). Im Frühjahr 2015 wurde die Erarbeitung des städtischen Konzepts abgeschlossen. In der Sitzung am 24.11.2017 wurde das Konzept vom Gemeinderat als Rahmenplanung beschlossen und die Verwaltung beauftragt, dieses bei zukünftigen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen sowie zu Detailplanungen umzusetzen.

Dieses städtische Radverkehrskonzept qualifiziert lokal die im Konzept des Landkreises vorgesehenen Routen und Maßnahmen, kategorisiert diese, und enthält weiterhin „eigene“ Maßnahmen. Es wird als Ziel formuliert, die aufgeführten Maßnahmen bis zum Jahr 2025 umgesetzt zu haben.

Als Ziele des Radverkehrskonzeptes Weil am Rhein "velo2025" sind genannt:

- Erhöhung des Radverkehrsanteiles am Modal-Split
- Steigerung der Attraktivität der Fahrradstrecken
- Steigerung der Identifikation mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
- Erhöhung der Orientierungsmöglichkeiten für Fahrradfahrende
- Ausbildung eines mehrstufigen Fahrradnetzes
- Stärkung der Intermodalität

(Quelle: Beschlussvorlage Gemeinderat)

Im Vordergrund stehen beim Radverkehrskonzept:

- Übersetzung der Routentypen in Radwegetypen nach lokalen Erfordernissen
- Orientierung im Radroutennetz, Lesbarkeit von Routentypen, Designgrundsätze
- Verknüpfung des Radroutennetzes intermodal sowie überkommunal und transnational
- Attraktivitätssteigerung und Schaffung von Anreizen zur vermehrten Nutzung des Velos als Verkehrsmittel

(Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein)

Im Radverkehrskonzept wird zunächst eine Analyse der Ist-Situation vorgenommen, einschließlich der Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte, Schul- und Freizeitstandorte, der ÖV-Anbindung, topographischer Barrieren, sowie der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Hierauf aufbauend wird ein Konzept mit einem Netz aus differenzierten Routen, bestehend aus Pendler Routen, Basisrouten und Verdichtungs Routen dargestellt, das sich in das Landkreis-Netz sowie die Netze der anliegenden Gemeinden anschließt.

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Zum Erreichen dieser Ausbaustandards werden konkrete Maßnahmen dargestellt, differenziert nach Lückenschlüssen und Ausbaustrecken. Manche Routen werden hierbei als „Projektrouten“ dargestellt, welche auch von weiteren Planungen abhängen (Verkehrsberuhigung Altweil, Rheinferradweg) bzw. aufgrund hoher Kosten eher langfristig orientiert sind (Autobahnbrücke, Rheinferradweg).

Neben Maßnahmen zu Radverkehrsstrecken enthält das Radverkehrskonzept auch Aussagen zu Abstellanlagen, Design/Orientierung, Service sowie „weiche“ Bausteine im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.

Es findet keine Priorisierung der Maßnahmen in diesem Konzept statt. Die Maßnahmen sollen nach Aussage in dem Konzept vielmehr räumlich zusammenhängend konzentriert durchgeführt werden und hierfür in jedem Haushaltsjahr Schwerpunktbereiche definiert werden. Es soll hierbei eine Verknüpfung mit ohnehin geplanten Maßnahmen im Bereich des Tiefbaus oder Veränderungen der Raumorganisation stattfinden bzw. die Maßnahmen abhängig von Fördergeldern durchgeführt werden.

Das Radverkehrskonzept ist fachlich fundiert und bietet, die Umsetzung vorausgesetzt, eine sehr gute Grundlage zur Stärkung des Radverkehrs in Weil am Rhein.

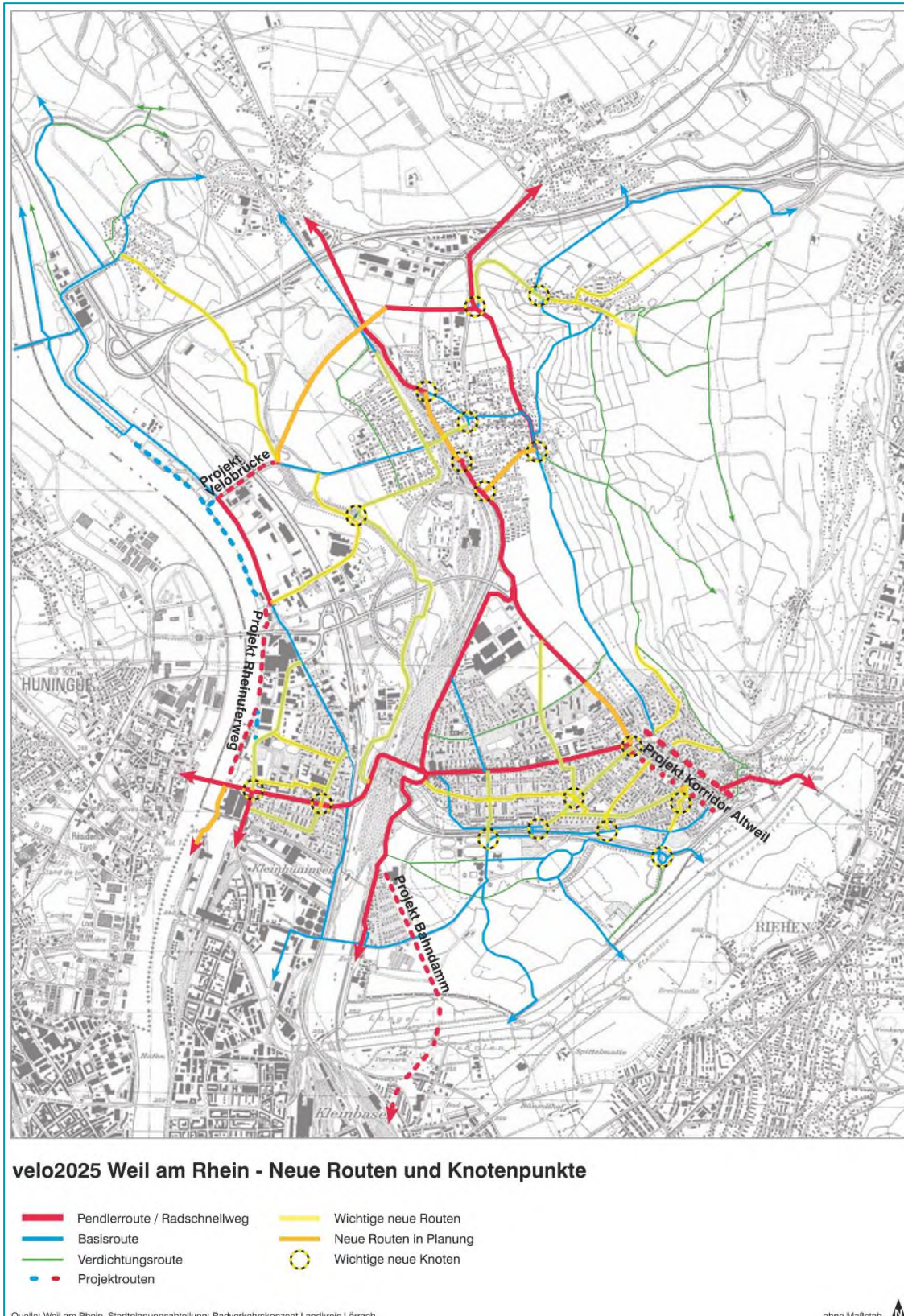


Abbildung 15: Städtisches Radverkehrskonzept - Neue Routen und Knotenpunkte (Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Weil am Rhein)

Land Baden-Württemberg: RadSTRATEGIE, RadNETZ, RadKULTUR, AGFK-BW, LGVFG

Die Landeskabinett Baden-Württemberg hat am 12.1.2016 die RadSTRATEGIE (Projekthorizont ebenfalls 2025) verabschiedet. Hierbei werden für acht Handlungsfelder konkrete Ziele und Maßnahmen dargestellt. Neben Infrastrukturmaßnahmen gilt es auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Sicherheit, soziale Dimension, Kommunikation und Verhalten, Radtourismus und Sport, Elektromobilität/Forschung und Innovation/Fahrradwirtschaft sowie Strukturen und Rahmenbedingungen zu fördern. Für die Umsetzung werden die Landkreise und Kommunen als wichtige Partner gesehen. Die Kommunen sollen mittels Förderungen, Know-How-Transfer, Vernetzungsangeboten beispielsweise der AGFK-BW unterstützt werden. Auch die Vernetzung zwischen Kreisen und kreisangehörigen Kommunen soll gestärkt werden.

Unter dem Titel RadNETZ (ebenfalls 12.1.2016 von Landeskabinett BW beschlossen) wurde ein landesweites Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen entworfen. Das Land unterstützt Kommunen in der Realisierung von entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen mittels Sonderfördermitteln, Know-How-Transfer und der Bereitstellung von Musterlösungen. (Eine Darstellung der Routen, die in Weil am Rhein durchführen, ist in Abbildung 16.)

Durch die Neufassung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz können auch regelmäßig Maßnahmen des Radverkehrs gefördert werden.

Weiterhin fördert das Land die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Diese dient der Vernetzung und dem Wissensaustausch. Mitglieder können sich außerdem auf das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune“ sowie die Förderung größerer Aktionen im Rahmen der RadKULTUR-Initiative bewerben. Beispielsweise sind der Landkreis Lörrach sowie die Stadt Lörrach bereits Mitglieder, die Stadt Weil am Rhein jedoch nicht.

Zusätzlich fördert das Land unter dem Namen „RadKULTUR“ Aktionen, die dazu beitragen sollen, die „Freude am alltäglichen Fahren“ zu verankern. Hierzu können sich Kommunen bewerben, eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW ist Voraussetzung.

Die Aktivitäten des Landes zur Radverkehrsförderung sind fachlich fundiert, umfänglich und brauchen in dieser Form den Vergleich zu anderen, etablierten Fahrrad-Bundesländern nicht zu scheuen. Sie können eine wesentliche Unterstützung für die Radverkehrsförderung vor Ort sein.

Landkreis Lörrach: Radverkehrskonzept, Machbarkeitsstudie Radschnellwege

Der Landkreis Lörrach hat 2013 ein Radverkehrskonzept beschlossen, welches als Grundlage der strategischen Förderung des Radverkehrs im Landkreis dienen soll. Der Fokus des Konzepts liegt auf der Entwicklung von gemeindeübergreifenden Achsen und eine Klassifizierung dieser. Hierzu fand eine Einteilung in Pendlerrouen, Basisrouen 1., 2. und 3. Ordnung und ein Verdichtungsnetz ohne Maßnahmenvorschläge statt. Höchste Umsetzungspriorität erhalten in diesem Konzept die Pendlerrouen, welche eine Streckenlänge über 223 km aufweisen.

Dieses Radverkehrskonzept ist als Grundlagendokument zu verstehen. Da mit dem städtischen Radverkehrskonzept ein Konzept vorliegt, das dieses aufgreift und für das Weiler Stadtgebiet weiter detailliert, ist das Konzept des Landkreises von geringerer Relevanz für Weil am Rhein.

Durch den Landkreis Lörrach wurde bereits ein Großteil der Wege ausgeschildert. Auch Markierungen im Sinne des „RadNETZ“ wurden durch diesen bereits veranlasst.

Als aktuelle Projekte des Landkreises ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie über Radschnellverbindungen zu nennen. Eine dieser, welcher Schliengen mit Basel verbindet, führt auch über das Gebiet der Stadt Weil am Rhein.

Aggloprogramm Basel (3. Generation)

Das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation, d. h. Realisierung ab 2019 (siehe Abschnitt 3.4), enthält sechs konkrete Maßnahmen für Weil am Rhein im Bereich Radverkehr, je drei in den beiden Priorisierungsstufen A und B. Hinzu kommt eine Maßnahme auf Basler Gebiet, die direkt an Weil am Rhein grenzt.

Die Maßnahmen sind:

- LV3 Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke" (A-Priorität)
- LV65 Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung (A)
- LV66 Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen (A)
- LV67 Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach (A)
- LV70 Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen (B)
- LV71 Weil am Rhein: Radhaus (B)
- LV72 Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen (B)

3-Land

Im Rahmen der 3-Land-Initiative sind bislang keine konkreten Projekte zum Radverkehr dargestellt worden (Ausnahme: Brücke am Hafen von Basel zur Dreiländerbrücke, welche in das Agglomerationsprogramm aufgenommen wurde). Dem Fahrrad als Verkehrsmittel wird jedoch grundsätzlich eine hohe Bedeutung zugesprochen. So heißt es, dass das Radverkehrsnetz erweitert werden soll, auch mittels durchgehender Verbindungen entlang des Rheins, und es sollen neue Brücken über den Rhein entstehen.

Konkrete lokale Projekte

Als weitere aktuell geplante bzw. kürzlich umgesetzte Maßnahmen im Bereich Radverkehr im Weiler Stadtgebiet sind zu nennen:

- Abriss der Festhallenbrücke, welche eine Verbindung des Ober- und Unterdorfs Haltingen darstellte (2015)
- Fahrradparkhaus an der zukünftigen Dreiländergalerie mit ca. 250 Plätzen (aktuell Baugenehmigungsverfahren)
- Verbesserung Radabstellsituation Bahnhof Haltingen (ggf. mit einem Fahrradparkhaus, siehe Aggloprogramm)
- Ausbau der Unterführung Heldelinger Str. am Bahnhof Haltingen (ab 2019)
- Nordwest-Umfahrung mit Unterführung unter der Bahnstrecke (Ausbau mit Radweg)
- Umgestaltung Knoten Hauptstr./Zollfreie Str. in Alt-Weil (Aufnahme in Förderprogramm nach LGVFG)
- Durchgehende Verbindung am Rheinufer / Hafen (Realisierung aktuell aufgrund weitergehender Nutzung des Hafens ungewiss; in Aggloprogramm wie oben dargestellt)
- Realisierung einer Alternativroute in Friedlingen zur Hauptstraße: Obere Schanzstraße als Fahrradstraße (aktuell in Diskussion)

Als wichtige Maßnahmen mit mittelbarem Bezug zu Radverkehr sind weiterhin zu nennen:

- Radverkehrsführung in der möglichen Fußgängerzone in der Hauptstraße

Es gibt also mehrere lokale konkrete Projekte zur Stärkung des Radverkehrs. Diese werden jedoch nicht alle von der Stadt Weil am Rhein finanziert bzw. liegen nicht in ihrem Verantwortungsbereich. So ist beispielsweise die hohe Zahl an qualitativ hochwertigen Fahrradstellplätzen beim Bau des Einkaufszentrums Dreiländergalerie auf die landesrechtlichen Vorschriften (Landesbauordnung) zurückzuführen. Die „großen“ Infrastrukturprojekte aus dem städtischen Radverkehrskonzept wurden noch nicht angegangen.

5.1.3. Lage innerhalb überregionaler und regionaler Netze

Die Stadt Weil am Rhein ist in das RadNETZ des Landes Baden-Württemberg (Kategorien Alltag und Landesradfernweg) sowie in das Radverkehrsnetz des Landkreises Lörrach (2013) eingebettet. Außerdem grenzen die Radroutennetze die Basel-Stadt und Commune des Trois Frontières an die Stadt an. Schließlich gibt es diverse touristische Radrouten, die über das Stadtgebiet verlaufen. Diese touristischen Radwege sind unter anderem: Eurovelo 15, Südschwarzwald-Radweg, 2-Ufer-3-Brücken und kleiner Dreiland-Radweg.

Die Einbettung in das RadNETZ des Landes Baden-Württemberg ist in folgender Abbildung ersichtlich. Es sind also drei Achsen erkennbar – die beiden Alltagsverbindungen nach Lörrach sowie in Richtung Markgräfler Land durch die Ortschaften, sowie ein touristisch orientierter Weg entlang des Rheins. Im Weiler Stadtgebiet führen diese weitestgehend entlang der B3 sowie entlang der Hauptstraße und über verschiedene Strecken in Friedlingen.

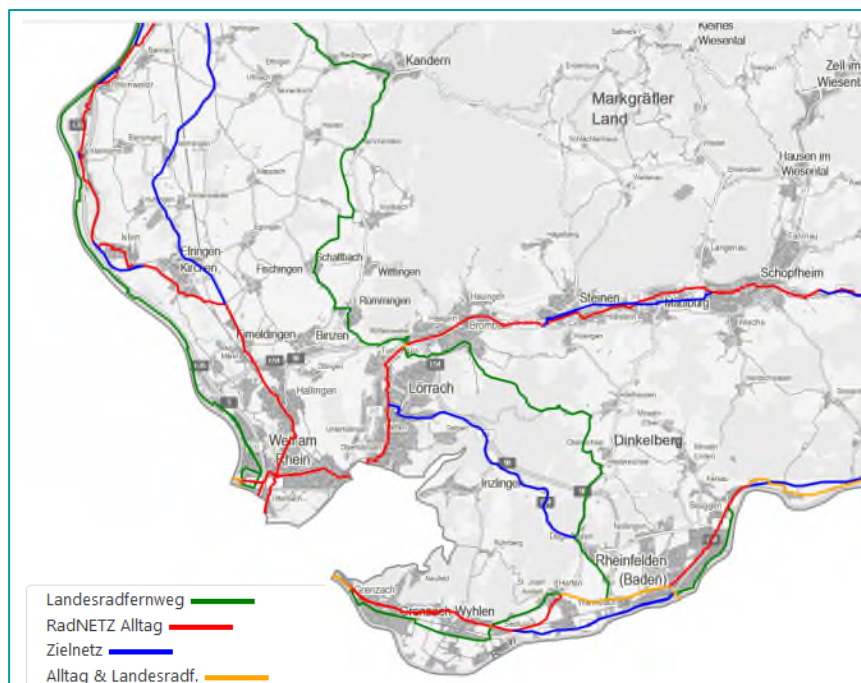


Abbildung 16: RadNETZ im Umfeld von Weil am Rhein (Quelle: VM BW)

Für eine Übersicht über die Eingliederung in das Radverkehrsnetz des Landkreises, sowie die Anschlüsse an das der Stadt Basel sowie Huningue sei auf die Darstellung im städtischen Radverkehrskonzept verwiesen. Festzuhalten ist, dass diverse Routen durch die Stadt nicht nur von städtischer, sondern regionaler sowie teilweise überregionaler/radtouristischer Bedeutung sind.

5.1.4. Radverkehrsstreckennetz und Ausbaustandard

Ein durchgängig sicher befahrbares Radverkehrsnetz, das alle Stadtteile mit den wichtigen Orten des Alltags verbindet und überörtliche Anschlüsse herstellt, stellt die Grundlage für eine Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen dar.

Eine entsprechende Analyse und darauf aufsetzende Maßnahmenvorschläge wurden im städtischen Radverkehrskonzept „velo 2025“ durchgeführt.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung dieses Klimaschutzkonzepts zeigte sich, dass für viele Personen unzureichende (zu unsichere bzw. als zu unsicher empfundene) Infrastruktur aktuell ein erhebliches Hemmnis für verstärkte Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist.

Verschiedene im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt genannte Problemstellen werden mit den Vorschlägen aus dem städtischen Radverkehrskonzept jedoch bereits bearbeitet. Hierzu zählen zum Beispiel folgende Strecken:

- Verbindung der Stadtteile Friedlingen und Märkt
- Verbindung von Haltingen in Richtung Rhein
- Verbindung vom Schlaufenkreisel über Otterbach nach Basel (insbesondere Abfahrt Schlaufenkreisel, Zoll Otterbach)

Das Radverkehrskonzept enthält Maßnahmen, die diese Problemstellen mittels verbesserter Infrastruktur verbessern würden. Die Qualität der dort dargestellten Lösungen (Ausbaustandard) kann jedoch stellenweise in Frage gestellt werden. So werden trotz der hohen Wichtigkeit der Strecke Schlaufenkreisel – Zoll Otterbach (und entsprechender Einstufung als Pendlerroute) im Radverkehrskonzept hierfür Schutzstreifen in Verbindung mit Tempo 50 vorgeschlagen.

In der Online-Umfrage und bei der öffentlichen Ortsbegehung wurden von den Teilnehmenden weitere Defizite genannt, auf die im Radverkehrskonzept nicht eingegangen wird. Aufgrund besonders häufiger Nennung werden zwei problematische Streckenabschnitte im Folgenden dargestellt.

Beispiel 1: Hauptstraße Kernstadt

Die Hauptstraße durch die Kernstadt besitzt im größten Teil der Strecke beidseitig Schutzstreifen. Im Radverkehrskonzept heißt es hierzu:

„Im Gegensatz hierzu die Hauptstraße in der Weiler Kernstadt, die mit einem durchgängigen Schutzstreifen von Alt-Weil bis zur Bühlstraße ein zügiges, qualitativ hochwertiges Vorankommen auch im Alltagsradverkehr ermöglicht.“

(Radverkehrskonzept „velo 2025“)

Dabei wird, wie aus der Online-Befragung hervorgeht, genau dieser Abschnitt von zahlreichen Personen beklagt.

Eine Analyse durch das Gutachterbüro zeigt: Der vorliegende Schutzstreifen entspricht gerade den nach dem Stand der Technik (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA] der FGSV) vorgeschriebenen Mindestmaßen. Nach den ERA sind für Schutzstreifen im Regelfall 1,50 m (mindestens 1,25 m), zusätzlich zu einem Sicherheitstrennstreifen neben parkenden Autos vorgesehen. Hier beträgt die Breite des Schutzstreifens einschließlich Markierung ca. 1,25 m, hinzu kommt ein Abstand zu den Parkständen von ca. 0,5 m, was ebenfalls dem Mindestmaß entspricht. Gleiches gilt für die „Kernfahrbahn“ des Kfz-Verkehrs von ca. 4,5 m. Die Kombination aus den Mindestmaßen verbunden mit einem eher hohen Kfz-Verkehrsaufkommen schafft ein subjektiv unsicheres Fahrgefühl für viele Personen. In den ERA wird von einer Kombination der Mindestmaße auch ausdrücklich abgeraten.



Hauptstraße: Schmale Schutzstreifen umgeben von Kfz (Quelle: Orthophoto Stadt Weil am Rhein 2017)

Im westlichen Bereich der Hauptstraße zwischen Sparkassenplatz und Schlaufenkreisel ist kein Schutzstreifen vorhanden, hier ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h angeordnet (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Auch hier gibt es ein geringes Sicherheitsgefühl aufgrund „drängelnder“ Fahrzeugführer des Kfz-Verkehrs (Straße zu schmal zum Überholen).

Beispiel 2: Innenstadt - Friedlingen

Auch die Verbindung von der Innenstadt nach Friedlingen steht in der Kritik; hier ist zunächst die enge Friedensbrücke und in Verlängerung die Hauptstraße zu nennen, auf der Radfahrende sich sowohl auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg als auch auf der Straße nicht willkommen fühlen.

Auch die Abfahrt ist für den Radverkehr wenig attraktiv. Es werden verschiedene Führungen angeboten, diese bieten aber beide kein sicheres und gleichzeitig schnelles Vorankommen erlauben. Wer sich einmal für eine Führungsform entschieden hat, kann während der Abfahrt nur mit Absteigen diese verändern.

Von Friedlingen kommend ist die Führung auch nicht konform mit den technischen Regelwerken (ERA der FGSV): Ein 1,00 m (zzgl. Markierung) breiter Schutzstreifen wird hier verwendet (Mindestmaß: 1,25 m, hinzu kommt die kurvige Linienführung, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und Steigung, weshalb eher höhere Maße anzusetzen sind). Dieser wird außerdem vom Kfz-Verkehr häufig mitgenutzt. Besonders gefährlich ist der „Knick“ kurz vor der Friedensbrücke, da der Kfz-Verkehr den Schutzstreifen aufgrund der Fahrdynamik (Kurvenschneiden) immer mitbenutzt.

Unter der Autobahnbrücke ist der Winkel, in dem die Tramschienen queren, sehr spitz, so dass stark abgebremst werden muss; die Gefahrenstelle ist zudem kaum rechtzeitig zu erkennen. In die Schienen eingebaute „Lippen“, wie sie in manchen Schweizer Städten zur Sicherheit des Radverkehrs zum Tragen kommen, wurden an dieser Stelle nicht eingebaut. Die Fahrbahnmarkierungen am anschließenden Knotenpunkt (Hardstr. / Hauptstr.) sind zudem unübersichtlich.



Von Friedlingen zur Friedensbrücke: Regelmäßige Mitnutzung des Schutzstreifens durch Kfz, Überquerung der Tramleiße in scharfem Winkel

Weitere Defizite

Zur Umfahrung der Staus auf der B3 wird häufig der Weilweg vom Kfz-Verkehr illegalerweise genutzt (im Kfz-Verkehr freigegeben nur für Anlieger, beispielsweise wegen Landwirtschaftsverkehren). Es kommt hinzu, dass nach Aussage einiger Umfrageteilnehmenden häufig hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Damit büßt eine eigentlich für Radverkehr attraktive Strecke erheblich an Attraktivität ein.

Auch die (im Zuge der Tramverlängerung umgebaute) Hauptstraße im Ortskern von Friedlingen wird häufig kritisiert. Sowohl auf dem schmalen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg als auch auf der (zum Überholen zu schmalen) Straße fühlen sich Radfahrende unsicher. Die kurzfristigen Veränderungsmöglichkeiten erscheinen hier jedoch gering. Für den regionalen Radverkehr gibt es mit der Oberen Schanzstraße bereits eine sich in Planung befindliche Ausweichstrecke.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde außerdem allgemein die Kritik geäußert, dass die Radverkehrsinfrastruktur nicht für die höheren Fahrgeschwindigkeiten von Pedelec-Nutzenden ausgelegt sei.

Weiterhin wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erwähnt, dass die Benutzung der Radverkehrsinfrastruktur nach Schneefall bzw. mit Laub nicht gesichert sei (Winterdienst).

Zusätzlich wurden weitere sicherheitsrelevante Defizite zur Sprache gebracht. Insbesondere unzureichende Beleuchtung sowie mangelhafter baulicher Zustand (aufgrund Asphaltbeschädigung durch Wurzeln) mancher Streckenabschnitte wurde von verschiedenen Personen beklagt.

Fazit zur Radverkehrsinfrastruktur

Grundsätzlich wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung betont, dass der Radverkehr (mehr) sichere Strecken benötigt, worauf aber mit den Maßnahmenvorschlägen des städtischen Radverkehrskonzepts teilweise bereits Antworten vorliegen. Dennoch gibt es erhebliche Problemstellen, die hierin nicht enthalten sind. Der im Radverkehrskonzept angestrebte Ausbaustandard erscheint stellenweise zu niedrig angesetzt. Hinzu kommen vereinzelt vorgebrachte Defizite bzgl. Winterdienst, Beleuchtung und baulichem Zustand.

5.1.5. Abstellanlagen und Wegweisung

Abstellanlagen

Neben der Streckeninfrastruktur stellen auch die Abstellmöglichkeiten einen wesentlichen Aspekt der physischen Radverkehrsinfrastruktur dar. Abstellanlagen sind abhängig von den Zielgruppen (Beschäftigte, Besuchende, Einkaufstouristen) und möglichst ziel-nah so zu errichten, dass ein bequemes, stand- und diebstahlsicheres Anschließen der Fahrräder für alle gängigen Rahmen- und Reifengrößen gewährleistet ist. Je geringer die Aufenthaltsdauer am Ziel, desto geringere Entfernungen werden in Kauf genommen. Gleichzeitig steigt mit höherer Aufenthaltsdauer der Anspruch an eine qualitativ hochwertige Abstellrichtung, beispielsweise bzgl. Witterungsschutz. 24% der Teilnehmenden der Onlinebefragung im Rahmen dieses Klimaschutzkonzepts sehen als wesentliches Hemmnis für verstärkte Fahrradnutzung unzureichende Abstellanlagen. Angesichts des Trends zu höherwertigen Fahrrädern (auch aufgrund eines steigenden Pedelec-Anteils) verstärkt sich der Anspruch an besonders hochwertigen und sicheren Abstellanlagen. Schließlich wirkt sich auch das Erscheinungsbild auf die Akzeptanz der Anlagen aus; auf die gestalterische Einpassung der Fahrradabstellanlagen in die Umgebung ist Wert zu legen.

Öffentliche Abstellanlagen bestehen aktuell an verschiedenen Orten im Stadtgebiet. Im Rahmen dieses Konzepts konnte keine systematische Erfassung der Anlagen durchgeführt werden. Eine Auswertung der in der Fahrradwegekarte (Stand 2012) kartierten Anlagen zeigt jedoch nur eine geringe Abdeckung mit Abstellanlagen. So ist für den gesamten Stadtteil Friedlingen lediglich eine Anlage eingetragen und in der gesamten Kernstadt östlich der Bühler Str. nur eine am Berliner Platz.

Beispielhaft sei der Innenstadtbereich beschrieben: Bei der Endhaltestelle der Straßenbahn innerhalb der Wendeschleife ist eine größere, nicht-witterungsgeschützte Anlage mit Bügeln mit einer Kapazität für 114 Fahrräder vorhanden. Bei der „Einkaufsinsel“ in der Innenstadt ist Platz für weitere 56 ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder. Diese ist teilweise witterungsgeschützt und zu den Erhebungsterminen im Juli 2017 stellenweise überlastet gewesen. In der Hauptstraße zwischen Schlaufenkreisel und Bühlstraße finden sich dezentral weitere Fahrradbügel mit guter Auslastung (siehe Abbildung 17).



Abbildung 17: Radabstellanlagen in Innenstadt-West (Stand: Juli 2017)

Auch im Rheincenter ist eine überdachte Anlage vorhanden (integriert in das Parkhaus). Gleichwohl fehlt es draußen an Abstellanlagen.

Viele Ladengeschäfte, vor allem in Haltingen und Friedlingen, haben keine oder veraltete Abstellanlagen. Außerdem fehlen innenstadtnah Anlagen bzw. sind zeitweise überlastet. An anderen Stellen wie der Hauptstraße auf der Leopoldshöhe ist jedoch zu sehen, dass die Stadt hier gezielt

dezentral in gute, ziel-nahe Bügel investiert hat. Auch die Installation von Abstellanlagen im Straßenraum (wie auf der Hauptstraße am Berliner Platz) sind als positiv zu bewerten.



Radabstellanlagen unterschiedlicher Qualität im Stadtgebiet

Im Rahmen des städtischen Radverkehrskonzepts wurden zum Thema Abstellanlagen keine konkreten Vorschläge gemacht. Es heißt dort lediglich:

„Eine Auswahl an offenen und geschlossenen Anlagen soll an wichtigen Punkten innerhalb der Stadt Weil am Rhein, wie im Innenstadtbereich oder an Freizeiteinrichtungen, aufgestellt werden. [...] Einrichtungen zum Fahrradparken sollen dabei je nach Anforderungen Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bieten. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass eine vielseitige Nutzung, gute Erreichbarkeit sowie die Nähe zu Einrichtungen gegeben ist.“

(Radverkehrskonzept „velo2025“)

Es fehlt damit aktuell ein systematisches Konzept zu Radabstellanlagen, deren Zustand und Auslastung in Weil am Rhein.

Als Fazit kann gelten, dass hochwertige und zielnahe Abstellanlagen derzeit ein Defizit für den Radverkehr in Weil am Rhein und ein Nutzungshemmnis darstellen. Auch im städtischen Radverkehrskonzept sind hierzu nur allgemeine Ausführungen enthalten. Besonders in der westlichen Innenstadt sind jedoch bereits gute Anlagen zu finden.

Ausführungen zu Abstellanlagen an Haltestellen des ÖV finden sich im Abschnitt „Intermodalität“ (S. 93).

Wegweisung

Die üblichen Schilder des Straßenverkehrs orientieren sich an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs. Netze für den Radverkehr weisen aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und anderer Wegeverbindungen andere Strukturen auf, auch sind die Bedürfnisse des Radverkehrs anders gelagert (wie oben beschrieben). Daher sind für Radverkehr eigene Orientierungshinweise erforderlich.

In Weil am Rhein ist bereits überwiegend eine umfangreiche und richtlinienkonform (entsprechend Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV 1998 bzw. den hieraus abgeleiteten Regelwerken auf Landesebene) Wegweisung im Radverkehr vorhanden. Auch wurde dieser Aspekt in der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht besonders erwähnt. Der akute Handlungsbedarf scheint in diesem Feld daher gering zu sein. Grundsätzlich könnte der Ausbaustandard jedoch weiter gesteigert werden. Im Zuge der Ausweisung hierarchisierter Routen (insbesondere „Pendlerrouten“) entsprechend des Radverkehrskonzepts, ergeben sich auch neue Bedarfe. Das Radverkehrskonzept sieht daher auch „Orientierungspunkte“ verteilt an vielen Stellen im Stadtgebiet vor.

5.1.6. Service, Kommunikation/Marketing und weitere Aspekte

Nicht nur die Infrastruktur, auch Service- und Informationsangebote sowie die Kommunikation für und über Radverkehr spielen eine Rolle in der Akzeptanz des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel.

Während für den MIV mit Tankstellen und Waschanlagen, Werkstätten, Pannerversicherung, Parkleitsystemen, Karten/Navigation und weiterem ein umfassendes und differenziertes Service-Angebot verfügbar ist, fehlt dieses im Radverkehr häufig noch. Dies gilt auch für Weil am Rhein.

Das lokal vorhandene Informations- und Service-Angebot besteht aus:

- Sechs Fahrradgeschäften in verschiedenen Stadtteilen (einschließlich Abteilungen von nicht-spezialisierten Geschäften) (Informationsstand: 2012)
- Fahrradstadtplan mit Stand 2012
- Scherbentelefon, jedoch nur eingeschränkt telefonisch erreichbar (Informationsstand: 2012)
- Ein „Schlauchomat“, d. h. öffentlich zugänglicher Automat mit Verkauf von Fahrradschläuchen (Informationsstand: 2012)
- Eine offene Fahrradwerkstatt in Haltingen (Möglichkeit, sein Rad mit vorhandenem Werkzeug selbst zu reparieren)

Außerdem stellt das Land Baden-Württemberg mit dem „Radroutenplaner“ eine Plattform zur Streckenplanung bereit. Da für Frankreich und die Schweiz hier jedoch keine Daten hinterlegt sind, ist die praktische Nutzbarkeit dessen in Weil am Rhein eher eingeschränkt.

Abgesehen von dem Fahrradstadtplan informiert die Stadt Weil am Rhein auch nicht über die Radverkehrsinfrastruktur z.B. über eine Website. Hinzu kommt, dass der Fahrradstadtplan nicht als übersichtlich und attraktiv gelten kann und veraltet ist.

Als „Interessengemeinschaft für den Fahrradverkehr im Landkreis Lörrach“ ist die IG Velo auch in Weil am Rhein aktiv. Sie bietet verschiedene Service- und Informationsangebote wie etwa Fahrradflohmärkte, Tourenangebote, Reparaturkurse und die Zeitschrift VeloPost. Die Stadtverwaltung steht in regelmäßigem Austausch mit der IG Velo. Die Aktivitäten der IG Velo sind für die Stadtgröße von Weil am Rhein als vielfältig und erscheinen geeignet nicht nur diejenigen zu erreichen, die sowieso schon radeln, sondern (etwa über die Fahrradflohmärkte) auch Wenigradler. Eine weitere Organisation, die Radtouren anbietet, ist der RSV Haltingen.

Ein Vorschlag für eine Kommunikationskampagne ist im städtischen Radverkehrskonzept zu finden:

„Statt vieler unsystematischer Einzelmaßnahmen empfiehlt sich die Öffentlichkeit im Rahmen einer Kampagne einzubeziehen. [...] Diese Kampagne sollte nach der „Fertigstellung“ der ersten Pendlerrouen erfolgen.“

(Radverkehrskonzept „velo2025“)

Serviceangebote, Marketing und Kommunikation spielen für den Radverkehr eine wichtige Rolle und helfen (bei ausreichender Qualität der Infrastruktur) neue Personenkreise für das Fahrradfahren zu gewinnen. Die Stadtverwaltung Weil am Rhein ist aktuell und in jüngerer Vergangenheit nicht mit einer entsprechenden Kampagne oder ähnlichen Aktivitäten aktiv gewesen. Die IG Velo kann hierbei aber ein hilfreicher Akteur sein. Eine Verknüpfung baulicher Projekte mit einer Kommunikationskampagne kann ein vielversprechender Ansatz sein.

5.1.7. Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung

Zum gesamthaften Potential des Radverkehrs in Weil am Rhein wird vom Gutachterbüro folgende Aussage aus dem städtischen Radverkehrskonzept bestätigt:

„Bedingt durch den kompakten Siedlungskörper, verbunden mit einer hohen Einwohnerdichte und begünstigt durch die Topographie mit vergleichsweise geringen Steigungen ist das Potential für den Radverkehr hoch.“

(Radverkehrskonzept „velo2025“)

Als weitere Faktoren für ein hohes Potential des Radverkehrs in Weil am Rhein können die geringe Entfernung zu den wichtigen Städten Basel und Lörrach, die gute Einzelhandelsituation mit zahlreichen Geschäften in zentraler Lage (und damit mit dem Fahrrad gut erreichbar), die grundsätzlich gute ÖV-Anbindung (und damit eine gute Möglichkeit autofreier Mobilitätsstile), das attraktive landschaftliche Umfeld und die Radverkehrskultur in den benachbarten Städten Basel und Lörrach gelten.

Weitere Chancen ergeben sich aus dem Förderumfeld auf Landesebene und der möglichen Realisierung eines Radschnellwegs, sowie den möglichen Maßnahmen im Rahmen des Aggloprogramm sowie der 3-Land-Initiative und der Realisierung eines Fahrradparkhauses im Rahmen der Dreiländergalerie.

Eine (weitere) Steigerung des Radverkehrsanteils erscheint daher gut möglich. Als wesentliche Hemmnisse können aktuell die teils mangelhafte (zu unsichere) Infrastruktur, fehlende hochwertige Abstellanlagen, ein fehlendes Kommunikationskonzept sowie fehlende Serviceangebote gelten.

Mit dem städtischen Radverkehrskonzept liegt bereits ein aktuelles und aussagekräftiges Planwerk für den Radverkehr vor, dessen Umsetzung bereits viele der heutigen Defizite reduzieren würde, insbesondere hinsichtlich eines Radverkehrsnetzes. In manchen Aspekten greift dieses jedoch wie zuvor dargestellt zu kurz.

5.2. Öffentlicher Verkehr (ÖV)

5.2.1. Begriffsbestimmungen, Relevanz und Kulisse

Führte der Öffentliche Verkehr⁴ (ÖV) bis vor wenigen Jahren außerhalb der Großstädte meist ein Schattendasein und stellte er lediglich die „Daseinsvorsorge“, wird heutzutage von einer Renaissance des ÖV gesprochen. Steigende Fahrgastzahlen stehen vielerorts in Wechselwirkung zu Angebotsausweitungen. Es wird erkannt, dass der ÖV bei ausreichender Qualität dem MIV eine Konkurrenz sein kann. Gleichzeitig wird der Umweltverbund damit insgesamt gestärkt, da so auch Personen, die beispielsweise überwiegend Fahrrad fahren eine „Rückfallebene“ für längere Distanzen oder schlechtes Wetter besitzen.

Im Sinne des Klimaschutzes ist diese Entwicklung ausgesprochen zu begrüßen, da pro Person im ÖV durchschnittlich ein geringerer Energieaufwand als im MIV nötig ist. Außerdem sind bereits heute viele Leistungen elektrisch angetrieben (Schienenverkehr), wodurch sich besondere Potenziale zur Nutzung erneuerbarer Energien ergeben, und damit erheblich geringere Treibhausgasemissionen. Neben den Aspekten des Klimaschutzes sind auch die geringere Flächeninanspruchnahme und die Reduktion der lokalen Luftschadstoffe als erhebliche Vorteile gegenüber dem MIV für die Stadtentwicklung zu benennen.

In Weil am Rhein ist das Umfeld für den ÖV günstig und aktuell von großer Dynamik. Zum einen besteht eine unmittelbare Nähe zur Schweiz, wo die ÖV-Affinität erheblich größer ist als durchschnittlich in Deutschland. Zum anderen gibt es Planungen zu Angebotsausweitungen im lokalen sowie regionalen Schienenverkehr. Weiterhin ist die unmittelbare Nähe zu einer Großstadt (Basel) vorteilhaft für den ÖPNV.

Der ÖV hat in der Bewohnerumfrage mit der Note 4 eine besonders schlechte Bewertung bekommen. Gleichzeitig können sich 81% der Befragten prinzipiell vorstellen, den ÖV häufiger zu nutzen, was ein sehr hohes Potenzial darstellt.

Damit der ÖV verstärkt genutzt wird, ist es nötig, dass die Personen das Angebot kennen, akzeptieren und mit manchen wichtigen Schlüsselfaktoren „zufrieden“ sind (d. h. dass die Erwartungen an diese mindestens erfüllt werden). Diese Schlüsselfaktoren sind (nach FGSV 2017): Pünktlichkeit, Takt, Anschlüsse und Umsteigen, Strecken- und Liniennetz, Platzangebot, Reisezeit, Information, Tarif und Vertrieb sowie Sicherheit. In der folgenden Analyse wird auf diese Aspekte besonders eingegangen.

⁴ Entsprechend den Begriffen in den relevanten Gesetzen PBefG, AEG (Bund) und ÖPNVG (Land BW) wird unterschieden zwischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), straßengebundenen ÖPNV, Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Daneben gibt es Personenfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Fernbusse). Zur Vereinfachung und für Vergleiche zu anderen Verkehrsarten (wie MIV) werden diese Verkehrsarten hier als „Öffentlicher Verkehr“ (ÖV) zusammengefasst.

5.2.2. Organisationsstruktur des ÖV in Weil am Rhein

Die Grundlage der Organisation des ÖPNV in Baden-Württemberg bildet das (Landes-)Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW).

Es heißt dort:

(1) Träger der freiwilligen Aufgabe nach § 5 (Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr) sind [...] die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt.

(2) Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs [...] ist das Land, soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 7 etwas anderes bestimmt ist.

(ÖPNVG BW § 6)

Die Stadt Weil am Rhein nutzt die in §6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG erwähnte Möglichkeit, eigene Verkehrsleistungen durchzuführen.

Dadurch ergeben sich folgende Verantwortlichkeiten:

- Aufgabenträger des (straßengebundenen) ÖPNV: Landkreis Lörrach
- Aufgabenträger des SPNV: Land Baden-Württemberg
- Verantwortung⁵ des Stadtbusverkehrs: Stadt Weil am Rhein

Die Organisation des ÖPNV findet in der Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL) statt. Hierbei handelt es sich um einen Verkehrsverbund in der Form eines Unternehmensverbunds, dessen Gesellschafter die acht im Verbund operierenden Verkehrsunternehmen sind. Neben einem einheitlichen Tarif und entsprechender Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen sowie einheitlicher Fahrgastinformation, werden Fahrplan und Liniennetz von diesem erarbeitet. Die Bestellung der Verkehrsleistungen erfolgt gleichwohl nicht durch den RVL, sondern durch die Aufgabenträger. Der RVL wird durch einen mehrheitlich politisch besetzten Aufsichtsrat kontrolliert, auch der Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein besetzt einen der 19 Plätze dieses Gremiums.

Grundlage des Angebots und der Qualität des ÖPNV des Landkreises Lörrach stellt der 2016 beschlossene Nahverkehrsplan dar. Der Stadtbusverkehr (Linien 6/16, 12, 66) wird hierbei jedoch ausgenommen, da dieser in (oben erwähnter) Eigenverantwortung der Stadt Weil am Rhein liegt.

Die Organisation und Finanzierung des Stadtbusverkehrs erfolgt durch die Stadtwerke Weil am Rhein - Eigenbetrieb Wasser, Verkehr und Nahwärme. Diese bestellt die Verkehrsleistungen bei dem (sich im Landesbesitz befindlichen) Unternehmen SWEG. Der aktuelle Vertrag mit der SWEG hat eine Laufzeit bis 2024 (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach).

Weitere Leistungserbringer des ÖV in Weil am Rhein sind die DB Regio AG (Rheintalbahn), SBB GmbH (Gartenbahn), SWEG (Busverkehre) sowie BVB (Tram). Hinzu kommt das Taxiunternehmen des AST.

Die BVB als Betreiberin der Tramlinie ist keine Gesellschafterin des RVL. Gleichwohl gelten die Tarife des RVL auf der Tram-Fahrstrecke auf dem Stadtgebiet von Weil am Rhein. Hierzu gibt es besondere Abmachungen. Die Betriebskosten für diese Tram werden durch die BVB getragen, im Gegenzug übernimmt die deutsche Seite die Betriebskosten der gesamten Linie 55, obwohl diese teilweise durch Schweizer Gebiet fährt. Die Stadt beteiligt sich aber an der Bildung von Rückstellungen für vorzusehende Instandsetzungen an der Tram.

Der SPNV auf der Rheintalstrecke wird durch das Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert und von DB Regio betrieben. Das Netz wurde neu ausgeschrieben, weshalb sich ab Juni 2020

⁵ Das ÖPNVG sieht für diese Fälle nicht den Begriff „Aufgabenträger“ vor.

(Inbetriebnahme) die vertragliche Grundlage ändert. Betreiber wird jedoch weiterhin DB Regio Baden-Württemberg sein. Der SPNV auf der sogenannten Gartenbahn wird durch das Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert und seit 2003 auf Grundlage einer gewonnenen Ausschreibung von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betrieben. (Neuausschreibung nicht vor 2020.) Der SPNV ist tariflich in den RVL integriert.

Die Verkehre des Anruf-Sammel-Taxis werden von der Stadt Weil am Rhein bzw. im Auftrag dieser von Taxiunternehmen durchgeführt.

Für die Stadtbusverkehre müssen der Stadt Weil am Rhein vom Aufgabenträger (Landkreis Lörrach) als Ausgleich „angemessene“ Mittel bereitgestellt werden (entsprechend §15, Abs. 5, Satz 1 ÖPNVG BW). Die finanzielle Belastung der Stadt für das Verkehrsangebot, getragen durch die Stadtwerke Weil am Rhein – Eigenbetrieb Wasser, Verkehr und Nahwärme, beträgt ca. 360.000€ pro Jahr (Wirtschaftsplan 2018).

Es gibt Bestrebungen zur verstärkten Zusammenarbeit zwischen dem RVL und den entsprechenden Anbietern des ÖV auf französischer und schweizerischer Seite des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB). In der Schweiz ist dies der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). In Frankreich gibt es keine vergleichbare Struktur, es sind Communauté de Communes des Trois Frontières, Distribus und SNCF beteiligt. Die Akteure aller drei Länder agieren gemeinsam unter der Marke „triregio“. Zwischen RVL und TNW gibt es darüber hinaus seit 1995 grenzüberschreitende Fahrausweise. Durch den TEB gab es bereits Bestrebungen, einen trinationalen Verkehrsverbund zu realisieren, bislang waren diese jedoch nicht erfolgreich (Staatsvertrag nötig, Preisniveaus unterschiedlich).

Unter dem Namen „trireno“ firmiert das Angebot der S-Bahn in der Region Basel. Hierbei gibt es neben einer einheitlichen Außendarstellung eine strategische Zusammenarbeit zwischen den sieben Bestellerbehörden des SPNV aus den drei Staaten (einschl. Land Baden Württemberg) und weiteren Akteuren des Vereins Agglo Basel (u. a. Landkreis Lörrach). Neben der Formulierung einer Angebotskonzeption für 2030 werden über das Aggloprogramm Basel auch finanzielle Mittel für die Realisierung bereitgestellt, nähere Ausführungen hierzu im folgenden Abschnitt.

Die Zuständigkeiten der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind nach Kenntnis des Gutachterbüros folgendermaßen aufgeteilt:

- Bahnhof Weil am Rhein, Haltepunkt Haltingen, S-Bahn-Haltepunkte: DB Station und Service
- Bushaltestellen: Stadt bzw. Straßenbaulastträger (bauliche Ausgestaltung) / RVL (Fahrgastinformation)

Bereits die vielfältigen Zuständigkeiten lassen darauf schließen, dass eine Einheitlichkeit bezüglich Angebotsstandards sowie Service, Information und Tarif nur mit viel Willenskraft und hohem Abstimmungsaufwand zu erzielen sind.

5.2.3. *Vergangene Entwicklungen und aktuelle Planungen und Projekte*

Aktuell und in jüngster Vergangenheit gibt bzw. gab es diverse für Weil am Rhein relevante Planungen und Projekte im ÖV. (Für ein besseres Verständnis sollten ggf. zunächst die Abschnitte 5.2.4 und 5.2.5 mit einer Übersicht über das aktuelle Angebot konsultiert werden.)

Tram 8

Nach langen Planungen ging im Jahr 2014 die Verlängerung der Tram 8 über Basler Stadtgebiet hinaus zum Bahnhof Weil am Rhein in Betrieb. Im Zuge dessen gab es auf Grundlage einer Studie des Planungsbüros PTV Veränderungen am städtischen Busliniennetz. Einsparungen bei vorher verkehrenden Bussen kamen einer verbesserten Anbindungen insbesondere von Märkt und Ötlingen zugute.

Aktuell ist eine weitere Verlängerung vom Bahnhof über die Hauptstraße zum Läublinpark und weiter zum Vitra Campus in Diskussion. Eine aktuelle Kosten-Nutzen-Untersuchung kam zu einem positiven

Ergebnis. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens erscheint eine Mitfinanzierung im Rahmen des Aggloprogramms (4. Generation) nötig. Aktuell (April 2018) ist die Tramverlängerung als Priorität C registriert, was eine Realisierung erst nach 2028 erlauben würde. Die Geschäftsstelle Agglo Basel setzt sich jedoch dafür ein, dass es als Projekt der Stufe B eingestuft wird, was eine Realisierung ab 2023 ermöglichen würde. Der endgültige Beschluss über die Annahme und Priorisierung von Projekten im Rahmen des Aggloprogramms wird durch den Schweizer Nationalrat Mitte 2019 getroffen werden.

Auch eine mögliche Fußgängerzone wird nicht als schädlich gegenüber einer Verlängerung der Tram gesehen. Zwar könnte die Tram diesen Abschnitt nur verlangsamt durchfahren, doch da dies nur eine relativ langsame Strecke betrifft wird dies nicht als schädlich gesehen.

Mit einer Realisierung der weiteren Verlängerung der Tram 8 ergeben sich auch neue Spielräume bei der Konzeption der Buslinien. Zu den städtischen Linien gibt es bereits Gutachten durch PTV, auch die Linienführung der Buslinie 55 durch das Gebiet der Kernstadt wird in diesem Zusammenhang von der Politik zur Diskussion gestellt.

Landkreis: NVP 2016 und weiteres

Im Oktober 2016 wurde ein neuer Nahverkehrsplan für den Landkreis Lörrach beschlossen. In diesem wird eine Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und Beförderungsqualität entworfen und ein entsprechendes Anforderungsprofil mit qualitativen und quantitativen Merkmalen definiert. In einem umfangreichen Beteiligungs- und Abstimmungsprozess (einschließlich Verkehrsunternehmen) wurden Maßnahmen zur Verringerung von Defiziten identifiziert.

Nach den Bewertungsmaßstäben des Nahverkehrsplans wurden keine Defizite für Weil am Rhein erkannt, entsprechend sind auch keine konkreten Maßnahmen für die Stadt enthalten.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung des Nahverkehrsplans kamen allerdings folgende problematische Aspekte mit Bezug zu Weil am Rhein zur Sprache:

*P+R an Schiene (Rheintal) einrichten
Kleine Orte wie Ötlingen [...] als Querverbindung an Hauptlinien anschließen.
Verbindung von Haltingen über Ötlingen nach Binzen und weiter nach Fischingen,
Egringen und Efringen-Kirchen
Linie 55 ist unzuverlässig und zu langsam (Argument für Regio-S-Bahn)
Gutes Angebot in den Gemeinden mit KONUS auch am Wochenende
Abendverkehr auch in kleine Orte; Anpassen an geänderte Ladenöffnungszeiten*

(Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach 2016)

Außerdem wurde mehrfach allgemein Kritik an Service und Information geäußert (Angebotsinformation, Freundlichkeit Fahrpersonal, dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen).

Seit Dezember 2017 verkehrt nach Kandern ab Lörrach-Brombach (Anschluss an Wiesentalbahn) eine neue Buslinie (Liniennummer 54).

Städtischer ÖV (Bus, AST)

Beim örtlichen ÖV gab es wie bereits genannt im Zuge der Trameröffnung diverse Veränderungen. Außerdem wurde gegen 2009 die Buslinie 66 (Industriegebiet Friedlingen) eingeführt. Diese wurde offenbar zunächst gut angenommen, im Laufe der Jahre ging die Auslastung jedoch zurück.

Aktuelle Planungen betreffen die Linienführung der Buslinie 12: Mit Einführung der Nordwest-Umfahrung soll der Verlauf dieser Linie verändert werden und das nördliche Unterdorf von Haltingen besser erschließen.

Viergleisiger Ausbau Rheintalbahn

Aufgrund der Überlastung der Strecke Basel – Karlsruhe, besonders im Güterverkehr aufgrund der Lage in der Achse Genua – Rotterdam, finden aktuell Neu- und Ausbauarbeiten entlang der Rheintalstrecke statt. Beispielsweise ging der Abschnitt Efringen-Kirchen – Eimeldingen mit dem Katzenbergtunnel bereits 2012 in Betrieb. Der Abschnitt Haltingen – Weil am Rhein (genauer: Gemarkungsgrenze zu Eimeldingen bis Staatsgrenze zur Schweiz), der als Planfeststellungsabschnitt 9.2 nummeriert ist, ist seit 2011 in Bau. Bauabschluss ist nach aktuellen Informationen im Jahr 2024. Es findet damit eine Entflechtung der Verkehre Fernverkehr/Nahverkehr/Güterverkehr statt. Hierfür entstehen unter anderem zwei Tunnel. Die Lage des jeweils westlichen Bahnsteigs von Haltingen und Weil ändert sich etwas (weiter westlich aufgrund der zwei weiteren Gleise). Außerdem werden durchgehend Lärmschutzwände errichtet.

SPNV-Veränderungen (Land BW)

Eine Neuausschreibung des SPNV auf der Rheintalbahn ergab eine erneute Vergabe an DB Regio. Zu Juni 2020 wird daher auf dieser Strecke auf Grundlage des neuen Vertrags verkehrt.

Veränderungen im Vergleich zu heute sind:

- Einsatz neuer Fahrzeuge mit größerem Fahrgastkomfort.
- Klare Trennung zwischen „Expresszügen“ und „Regionalzügen“:
 - Expresszug (RE): Doppelstockzug, Halt zwischen Freiburg und Basel nur an wenigen Orten, darunter Bahnhof Weil am Rhein und voraussichtlich Haltingen.
 - Regionalzug (RB): Singledeck, Halt überall.
- Takt: sowohl RE als auch RB regelmäßig einmal pro Stunde, mit folgender Ausnahme:
 - bis ca. 2024 (Fertigstellung viergleisiger Ausbau) RB vormittags nur zweistündlich auf Abschnitt Müllheim – Basel (daher auch in Weil am Rhein)
 - ab 2024 Halbstundentakt Müllheim – Basel im Berufsverkehr durch RB
- Angebotsausweitung: Taktlücken werden aufgefüllt und neue Spätverbindungen geschaffen. Somit ist das regelmäßige Angebot:
 - RB Freiburg – Basel etwa zwischen 04:30 und 00:30 Uhr
 - RE Offenburg – Freiburg – Basel etwa zwischen 05:30 und 22:30 Uhr
- Größere Platzkapazität.

Im Ergebnis für Weil und Haltingen bedeutet dies ab 2020 einen regelmäßigen Stundentakt, ab 2024 etwa Halbstundentakt mit schnellerer Anbindung an die größeren Orte (Expresszug). Außerdem wird eine höhere Kapazität bereitgestellt und aufgrund der neuen Züge der Fahrgastkomfort gesteigert.

Regio-S-Bahn / trireno

Seit den 90er Jahren wird das Konzept der „Regio-S-Bahn“ verfolgt, in deren Zuge auch 1999 die Gartenbahn wieder in Betrieb genommen wurde. 2014 wurde das Konzept als „trinationale S-Bahn-Basel“ durch die Geschäftsstelle Agglo Basel weiter ausgebaut und 2016 die Marke „trireno“, durch die Bestellerbehörden der drei Staaten, angesiedelt bei Geschäftsstelle Agglo Basel, ins Leben gerufen. Auch die Rheintal-, Garten- und Wiesentalbahn sind in das Konzept integriert.

Das Konzept ist es, hierbei eine gemeinsame Organisation für Planung/Bestellung des Nahverkehrs zu haben. Es wird ein durchgehender 15min-Takt im Kernbereich, auf Außenästen 30min, angestrebt, mit Durchmesserlinie. Auch die Anbindung des Flughafens und von St. Louis ist inbegriffen. Hiermit in Bezug steht auch das sogenannte „Herzstück“ in Basel, mit welchem es mehr Direktzüge von dem Oberrhein nach und durch Basel geben würde. Das bedeutet, dass es mehr Züge von Weil am Rhein bzw. Haltingen nach Basel SBB und darüber hinaus, teilweise bis zum Flughafen, geben würde, siehe

Abbildung 18. Als Achillessehne besonders für die Anbindung aus Deutschland in die Schweiz zeigt sich allerdings, dass die Finanzierung des „Herzstücks“ keineswegs gesichert ist.

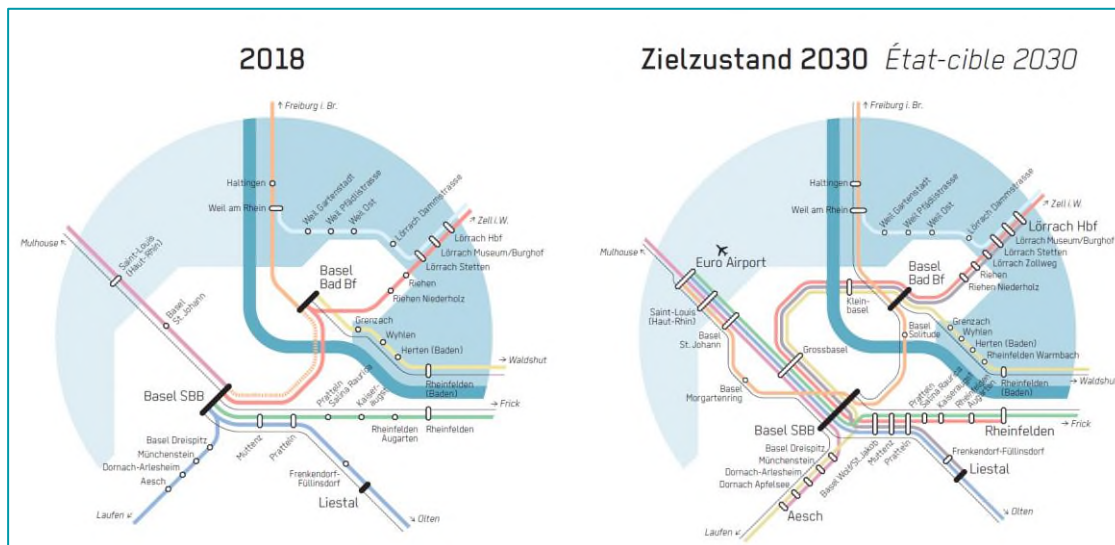


Abbildung 18: Netzkonzept von trireno 2018 und 2030 (Quelle: trireno)

Garten- und Wiesentalbahn

Bei den beiden Bahnen der Garten- und Wiesentalbahn (Weil am Rhein – Lössrach und Basel – Lössrach – Zell i. W.) ist die Neuausschreibung derzeit noch offen. Eine Verlängerung der Gartenbahn bis nach Haltingen ist bereits seit längerem in Diskussion, so wurde sie bereits im Nahverkehrsplan 1997 erwähnt. Aktuell gibt es aber keine konkreteren Planungen hierzu.

Bei der Wiesentalbahn ist eine Taktverdichtung (auf 15min-Takt) in Diskussion. Den Befürchtungen, dass hierdurch der Takt auf der Gartenbahn weiter ausgedünnt wurde, wurde ein Beschluss der Bürgermeister der beiden Städte Lössrach und Weil im Rahmen der Oberzentrumskonferenz entgegengesetzt.

Kandertalbahn

Auf der Kandertalbahn (Haltingen – Kandern) findet derzeit nur ein Museums-Zugbetrieb (sonntags im Sommerhalbjahr) statt. Eine Wiederinbetriebnahme und Integration in das S-Bahn-Konzept ist in Diskussion. Im Rahmen der Erarbeitung des Aggloprogramms 2015/2016 gab es entsprechende Gespräche und zuletzt gab es hierzu verstärkte Initiativen aus Kandern. Es wird von verschiedenen Seiten gefordert, eine Studie durchzuführen, mit der der Umfang der ggf. nötigen Investitionen bestimmt werden könnte.

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn bzw. des Umbaus von Haltingen ist auch in Zukunft ein Gleisanschluss von dieser auf die Kandertalbahn gegeben, eine direkte Fahrt aus Kandern weiter in Richtung Weil am Rhein jedoch mit der heutigen Infrastruktur nur unter Benutzung des Gegengleises des Streckenabschnitts Haltingen – Weil am Rhein.

Sonstiges auf Kreisebene/RVL

Es werden durch den RVL aktuell Vorbereitungen getroffen, Echtzeit-Information über den Busverkehr zu haben. Hiermit wird auch eine Voraussetzung geschaffen, Dynamische Fahrgastinformation einzuführen.

Sonstige Projekte

Der Bahnhof Haltingen befindet sich in einem umfassenden Neubauprozess. Das Bahnhofsgebäude wird abgerissen werden, die Bahnsteige und Zuwegung werden neu gebaut (2023/2024). Eine verbesserte Busanbindung mit Bussteigen am Bahnhof sowie ein Fahrradparkhaus sind in Diskussion. Im Rahmen der Ortskernsanierung ist bereits seit 2018 ein direkterer Zugang zu zentralen Einrichtungen dieses Stadtteils an der Freiburger Str. möglich.

Auch am Bahnhof Weil am Rhein fanden und finden neben dem viergleisigen Ausbau weitere Maßnahmen statt. Anstelle der Zuwegung über die B3 und einer Unterführung erfolgt der Zugang nun über eine Brücke von der Tram-Brücke aus („Dreizack“). Das Bahnhofsumfeld wird im Zuge des Baus der „Dreiländergalerie“ ebenso verändert.

Ein Projekt im Rahmen der IBA Basel fordert eine Linienschiffahrt auf dem Rhein im Raum Weil am Rhein – Basel – bis Muttenz einzuführen. In der Stellungnahme der Stadt Weil am Rhein findet es sich ebenso wieder. Der Status dieses Projekts ist jedoch unklar.

Zwischenfazit

Insgesamt sind die in der jüngsten Vergangenheit umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen (Tramverlängerung) und einige der aktuellen Planungen (z.B. trireno) beachtlich und können den öffentlichen Verkehr in Weil am Rhein, insbesondere den schienengebundenen Verkehr, der aufgrund der Rückgrat-Stellung aber eine wichtige Funktion besitzt, erheblich stärken.

5.2.4. Örtlicher ÖV: Bus, Tram, AST

Liniennetz, Erschließung, Taktung

In Weil am Rhein gibt es sechs verschiedene Buslinien sowie eine Tram und zwei Anrufsammeltaxi-Verbindungen. Hinzu kommen die Verbindungen des SPNV: zum einen die Gartenbahn, welche zwischen *Weil am Rhein Ost* und *Weil am Rhein Bahnhof* noch die beiden Haltepunkte *Gartenstadt* und *Pfädlstraße* im Stadtgebiet hat, und zum anderen die Rheintalbahn, welche mit den zwei Halten *Weil am Rhein Bahnhof* und *Haltingen* ebenfalls der Verknüpfung der Stadtteile von Weil dient (für Details zum SPNV siehe Abschnitt 5.2.5).

Einen näherungsweisen Überblick über die Erschließung des Stadtgebiets mit ÖV lässt sich mittels Umkreisen um die Haltestellen erfassen. Eine entsprechende Darstellung ist in Abbildung 19 zu finden. Hierbei liegt der Fokus auf der fußläufigen Erreichbarkeit. Bei der Interpretation dieser Karte ist es wichtig zu berücksichtigen, dass manche Haltestellen zwar formal existieren, aber nur selten angefahren werden.

Für Bushaltestellen wurde ein Radius von 300 m Luftlinie gewählt, was in der Regel etwa 350 - 450 m, zu gehender Strecke entspricht. Bei einer typischen Gehgeschwindigkeit von 4 km/h werden also etwa 6 min Zugangszeit veranschlagt. Darüber hinausgehende Zugangszeiten werden als unpopulär eingestuft, wodurch eine geringere Akzeptanz des ÖV resultiert.⁶

Die S-Bahn sowie die Bahnhöfe werden nur der Vollständigkeit halber in der Karte dargestellt. Zwar sind auch damit grundsätzlich innerstädtische Verbindungen möglich. In der Praxis zeigen sich jedoch längere Fußwege bei Nutzung dieser Verkehrsmittel für innerstädtische Fahrten, weshalb die Nutzung nur für wenige Ziele infrage kommt. So erscheint die Erreichbarkeit der zukünftigen Dreiländergalerie von der S-Bahn aus zwar als praktikabel, für Wege von Haltingen in die Innenstadt (Leopoldshöhe) hingegen ist der Zug aufgrund der langen Zugangswege jedoch für viele Personengruppen nicht gut nutzbar bzw. ist die gesamte Reisezeit eher lang.

Es ist zu erkennen, dass zwar die größten Teile des Stadtgebiets gut mit ÖV erschlossen sind, allerdings gibt es auch Gebiete, für die dies nicht gilt. Zu diesen zählen Haltingen Unterdorf-Nord, äußeres (östliches) Oberdorf, Altweil-Nord, Schutzacker, südliche Gartenstadt, nördliche Leopoldshöhe und Teile des Industriegebiets bei Friedlingen. Auch die Sportanlagen und kulturellen Einrichtungen am Laguna sind außerhalb einer zufriedenstellenden fußläufigen Erreichbarkeit im Busverkehr. Hingegen ist der andere Besuchermagnet neben der Laguna – die Vitra – gut von der gleichnamigen Bushaltestelle erreichbar.

Der Liniennetzplan des lokalen ÖV-Angebots ist in Abbildung 20 dargestellt. Eine Übersicht über den zeitlichen Angebotsumfang und die Taktung der Linien ist in Tabelle 2 dargestellt.

⁶ Im Vergleich zur einschlägigen Literatur ist der 300 m Radius eher knapp gewählt. Auch der Nahverkehrsplan sieht für die Kernzone in Weil am Rhein 400 Meter vor. Aufgrund der Zielstellung den ÖV zu verbessern und auch vor dem Hintergrund, dass in der Schweiz als Zielgröße 300 m für Einzugsbereichsradien angegeben werden, wurde für diese Analyse 300 m gewählt. Es ist dem Gutachterbüro bewusst, dass die 300m-Radien vermutlich nicht kurzfristig in die lokale Nahverkehrsplanung eingehen werden.

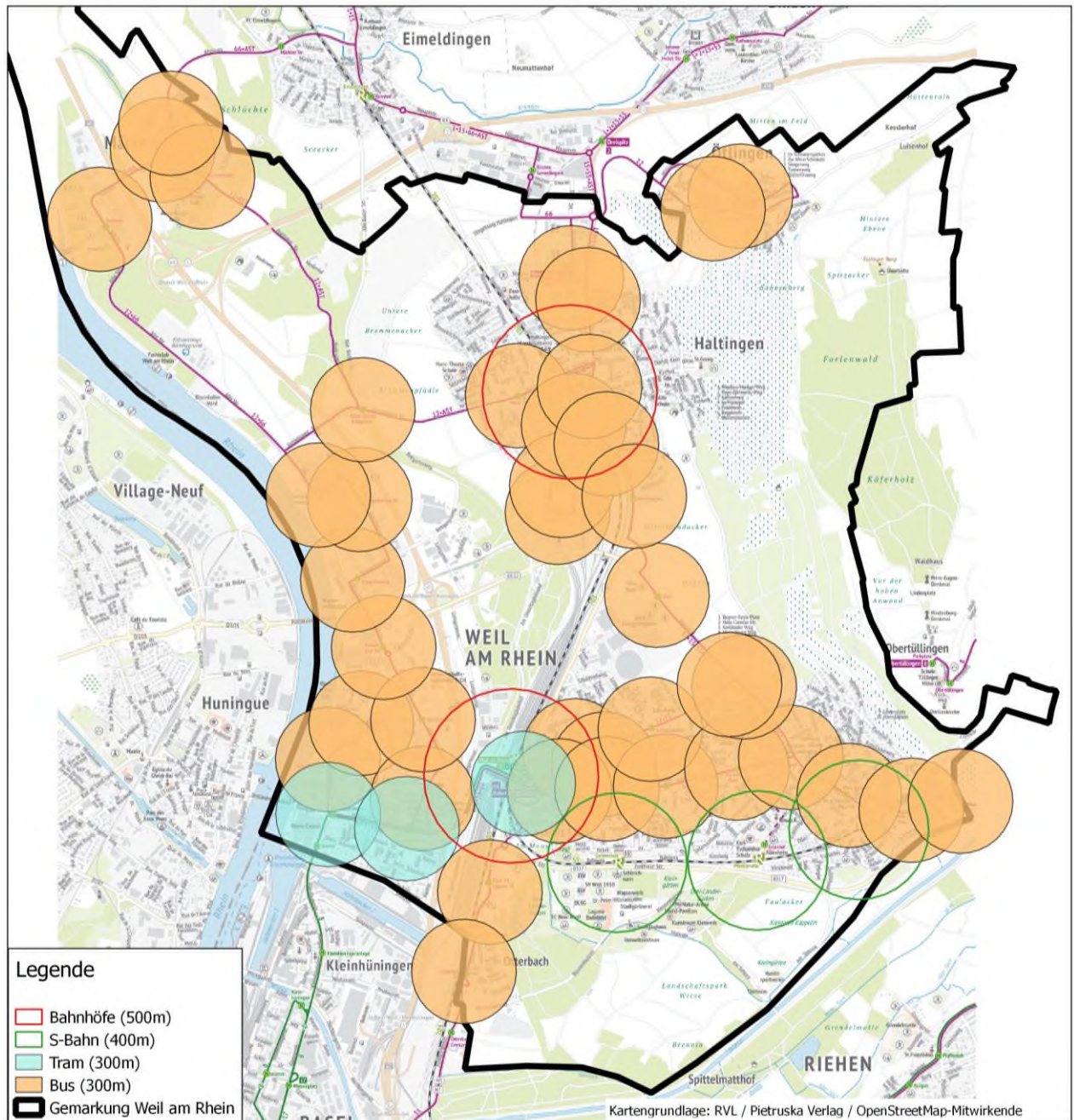
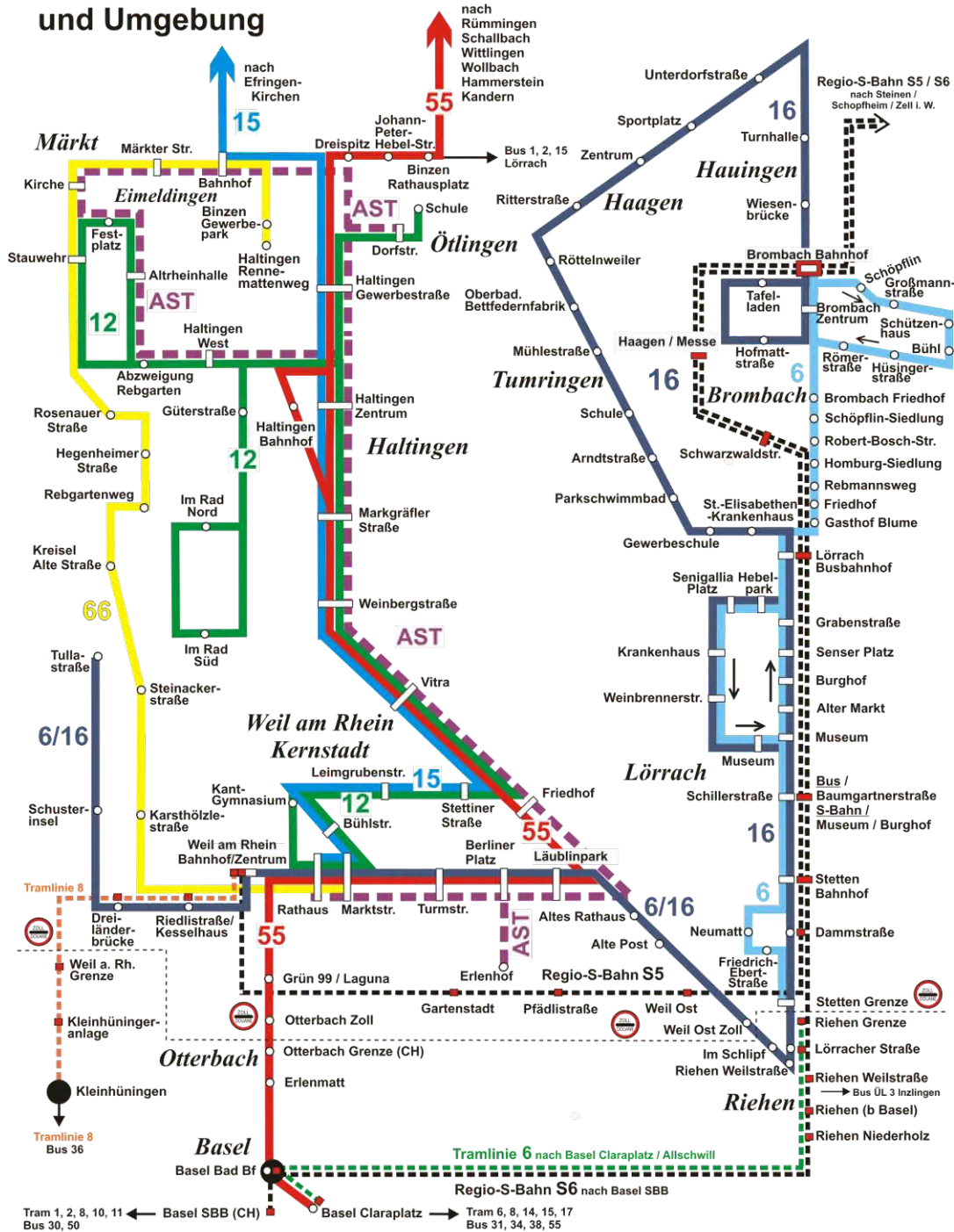


Abbildung 19: Erschließung des Weiler Stadtgebiet mit ÖV (Kartengrundlage: RVL / Pietruska-Verlag / OpenStreetMap-Mitwirkende)

Liniennetzplan Weil am Rhein und Umgebung



© Südwestdeutsche Verkehrsaktiengesellschaft, Stand: oktober 2016

Abbildung 20: Liniennetzplan ÖV Weil am Rhein (Quelle: RVL / SWEG)

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Tabelle 2: Übersicht Bus-, Tram und AST-Verkehr

Linie	Verlauf	Takt (wenn unregelmäßig: Anzahl tägliche Fahrten)			Zeitlicher Angebotsumfang			Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
Bus 6/16	Friedlingen – Innenstadt – Lörrach Stetten, weiter nach Lö.- Brombach/Tumringen	30 min (Linie 16), zzgl. 6 Fahrten (L. 6)	30 min	60 min	6 - 20	6 - 20	7 - 19	Innerhalb Weil gleicher Linienverlauf
Bus 12	Weil Rathaus – Haltingen – Märkt – Ötlingen	60 / 120 min	120 min	/	7 - 19	8 - 18	/	Zusätzlich Spätverbindung 23 Uhr
Bus 15	Bamlach/Herting. – Efringen-Kirchen – Binzen – Haltingen – Innenstadt	3 Fahrten	/	/	6 - 15	/	/	Hinter Binzen häufiger (Ast nach Lörrach)
Bus 55	Basel-Claraplatz – Innenstadt – Haltingen, weiter nach Kandern	30 min	30 min	60 min	6 - 20	7 - 19	8 - 19	Hinter Haltingen seltener
Bus 66	Innenstadt – Friedlingen – Märkt – Eimeldingen – Binzen – Haltingen	6 Fahrten	/	/	7 - 9, 14 - 17	/	/	
Tram 8	Bahnhof – Friedlingen, weiter nach Basel	7,5 - 30 min	7,5 - 30 min	10 - 30 min	5 - 1	5 - 1	5 - 24	Hinter Friedl. häufiger
AST 1	Ötlingen, Märkt, Haltingen	1 - 6 Fahrten	120 min	180 min	9 - 20	8 - 19	10 - 18	
AST 2	Weil Erlenhof –Rathaus	2 Fahrten	1 Fahrt	/	9 - 17	9 - 12	/	

„/“ = keine Fahrt an diesem Verkehrstag
Angaben je Richtung. Perspektive Stadt Weil am Rhein. Vereinfacht. Stand 2017/2018.

Es ist ersichtlich, dass abgesehen von der Tram 8 die örtlichen ÖV-Linien ab ca. 19 oder 20 Uhr nicht mehr verkehren. An Wochenenden verkehren darüber hinaus manche Linien gar nicht oder in sehr geringer Fahrthäufigkeit. Auch unter der Woche ist die Taktung mancher Linien aus Fahrgastperspektive unbefriedigend.

Die Funktion der Linien im Einzelnen:

Bus 6/16: Ost-West-Verbindung zwischen Friedlingen über Innenstadt nach Lörrach. Regelmäßiger Verkehr. Anschluss zu S5 (Bahnhof) sowie Bus 55 (Läublinpark). Mangel ist Einstellung der Verbindung ab ca. 20 Uhr.

Bus 12: Verbindung der Ortsteile Ötlingen und Märkt sowie des Unterdorfs Haltingen mit westlicher Innenstadt via Breslauer Str. sowie mit dem Bahnverkehr (Bahnhof Haltingen von/nach Freiburg, Bahnhof Weil am Rhein von/nach Basel). Alle Fahrten verkehren im Abschnitt Haltingen – Innenstadt, in die Ortsteile Märkt und Ötlingen unregelmäßiger (nach/von Märkt nur 3-4 Verbindungen Mo-Fr). Sonntags kein Verkehr. Defizite sind Unregelmäßigkeit, dünner Takt sowie die Einstellung um ca. 19 Uhr.

Bus 15: Regionalbus, der überwiegend nach Lörrach fährt, dreimal täglich jedoch nach Weil am Rhein. Auf Weiler Stadtgebiet folgt dieser dem Verlauf der Linie 12.

Bus 55: Regionalbus, Verbindung zwischen Kandern und Basel. Wichtig aufgrund Direktverbindung in die Innenstadt Basel auch von Innenstadt Weil am Rhein/Haltingen/äußeren Ortsteilen (mit Zug meist Umstieg in Basel Bad Bf. nötig). Regelmäßiger Verkehr, 30min-Takt in Stadtgebiet, abgestimmt auf ICE-Verbindungen in Basel Bad Bf. Mängel: häufige Verspätungen, Einstellung um 19 bzw. 20 Uhr.

Bus 66: Verbindung der Hafen- bzw. Industriegebiete bei Friedlingen sowie des Interkommunalen Gewerbeparks sowie Märkts mit dem Bahnhof Weil am Rhein. Anschlüsse zu S5 sowie Rheintalbahn in Richtung Müllheim/Freiburg. Verbindung nur zu Pendlerzeiten.

Tram 8: Verbindung nach Basel von Bahnhof Weil am Rhein über Friedlingen. Sehr häufiger und regelmäßiger Verkehr, auch zu Randzeiten.

AST 1⁷: Füllen von Lücken der Linien 66 und 12 bezüglich der Anbindung der Stadtteile Märkt und Ötlingen (AST ist in Fahrplan von Linie 12 integriert). Anschluss an Linie 55.

AST 2: Verbindung des Wohngebiets in der südöstlichen Gartenstadt (insbesondere Wohnanlage „Erlenhof“) mit der westlichen Innenstadt mit maximal 11 Fahrten wöchentlich.

Bei den oben genannten Anschlüssen sind teilweise erhebliche Abschnitte zu Fuß in Kauf zu nehmen (Haltingen Bahnhof – Haltingen Zentrum ca. 100 - 350 m, Weil am Rhein Bahnhof – Weil am Rhein Rathaus ca. 350 m).

Pünktlichkeit

Neben der zeitlich und räumlich grundsätzlich bzw. praktikabel möglichen Nutzung eines Verkehrsmittels, ist auch die Zuverlässigkeit ein entscheidender Faktor in der Verkehrsmittelwahl. Im Bereich des ÖV ist – nicht zuletzt wegen der Anschlusssicherung – besonders die Pünktlichkeit wichtig. Diese ist im Busverkehr teilweise nicht zufriedenstellend. Hiervon betroffen ist ganz besonders die Linie 55 (Quellen: eigene Beobachtungen, Medienberichte, Onlineumfrage und Unterlagen der Stadt). Außerdem trifft dieses Problem diversen Einzelaussagen in der Onlineumfrage zufolge auch auf die Linie 16 in geringerem Maße zu. Zwar wurde durch die Stadtwerke bereits daran gearbeitet, die Pünktlichkeit der Linie 55 zu verbessern, dennoch wurde sie vielfach in der Onlinebefragung als unzureichend bewertet. Die Ursachen hierfür scheinen hauptsächlich die Staus auf der B3 in Haltingen sowie bei Otterbach, die grundsätzlich lange Linienführung sowie der Ticketverkauf im Bus insbesondere an der Haltestelle Vitra zu sein.

Auslastung

Zur Auslastung des Busverkehrs können keine quantitativen Angaben gemacht werden. Eigene Befahrungen sowie manche Nennungen aus der Onlinebefragung weisen jedoch darauf hin, dass die Busse stellen- und zeitweise überlastet sind. Nach Ansicht der IG Velo sind jedoch manche Fahrzeuge von Fahrten in die Ortsteile Märkt und Ötlingen nur gering ausgelastet. Insgesamt scheint es also noch Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Kapazität im Vergleich zur Nachfrage zu geben. Im Sinne einer Förderung der ÖV-Nutzung drängt es sich damit als Verbesserungsbedarf auf, besonders zu den Spitzenzeiten eine größere Kapazität anzubieten, d. h. mehr oder größere Busse.

Die Tram verzeichnet auf dem Abschnitt Bahnhof – Dreiländerbrücke aktuell messbar steigende Fahrgastzahlen (600.000 Fahrgäste im Jahr 2017 im Binnenverkehr und 1,4 Millionen grenzüberschreitend).

⁷ Offiziell besitzen die Anruf-Sammel-Taxen keine Nummerierung. Hier wurde sie zur besseren Verständlichkeit eingeführt.

5.2.5. SPNV: S-Bahn und Regionalbahn

Weil am Rhein ist an die beiden Eisenbahnstrecken Rheintalbahn (Basel – Karlsruhe) und Gartenbahn (Weil am Rhein – Lörrach) angebunden. Die Rheintalbahn besitzt neben dem Bahnhof Weil am Rhein den weiteren Haltepunkt Haltingen. Die Gartenbahn hält neben dem Bahnhof an drei weiteren Haltepunkten im Stadtgebiet in den Stadtteilen Leopoldshöhe/Gartenstadt und Altweil.

Diese Linien sind einerseits in die Konzeption des Nahverkehrs des Landes Baden-Württemberg eingebunden, und andererseits in das „trireno“ genannte S-Bahn-Netz der Agglomeration Basel. Dieses ist in Abbildung 21 dargestellt.



Abbildung 21: Liniennetzplan trireno. (Quelle: trireno, eigene Hervorhebung)

In Tabelle 3 sind Taktung und zeitlicher Angebotsumfang des SPNV dargestellt. Es ist zu beachten, dass hierbei eine Vereinfachung durchgeführt wurde. So ist in den Randzeiten die Taktung geringer, zu Hauptverkehrszeiten jedoch auf der Rheintalbahn etwas dichter.

Tabelle 3: Übersicht SPNV

Linie	Verlauf	Takt		Zeitlicher Angebotsumfang			
		M	S	S	M	Sa	So
K	(Basel SBB –)	6	6	6	5	6 - 24	6 - 23
	B	0	0	0	-		
S	Basel Bad Bf. – Weil	m	m	m	2		
	am Rhein –	i	i	i	3		
7	Müllheim – Freiburg	n	n	n			
	O						
3	(
	R						
h	e						
	i						
n	t						
	a						
l	b						
	a						
h	n						
)						
S	Weil am Rhein –	3	6	6	5	6 - 23	7 - 23
	5	0	0	0	-		
(Steinen (–	m	m	m	2		
	G	i	i	i	2		
a	Schopfheim)	n	n	n			
	r						
t	e						
	n						
b	a						
	h						
n	n						
)						

Angaben je Richtung. Perspektive Stadt Weil am Rhein. Vereinfacht. Stand 2017/2018.

Zu den Linien im Einzelnen:

Rheintalbahn

- Nur wenige Fahrten auf dem Abschnitt Basel Bad Bf. – Basel SBB (Mo-Fr pro Richtung 5 durchgebundene Fahrten)
- Mo-Fr minutenreiner Stundentakt 9.06 bis 21.06, mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen (südlich von Bad Krozingen)
- Morgendliche (5 - 8 Uhr) und abendliche (16 - 18 Uhr) Hauptverkehrszeit noch verdichtet (ca. Halbstundentakt), teilweise Expresszüge, die nicht überall halten
- Sa und So ebenfalls 9 - 21 Uhr minutenreiner Stundentakt
- Nach 21 Uhr unregelmäßiger, weiterhin etwa Stundentakt (aber Taktlücke zwischen 21:26 Uhr und 22:58 Uhr)

- In Richtung nach Basel auch Verkehre nach Mitternacht (Abfahrt Weil am Rhein 0:41, So auch 2:15)
- Angebotsausweitung: ab 2020 durchgehend regelmäßiger Stundentakt, ab voraussichtlich 2024 (Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus zwischen Müllheim und Weil am Rhein) Halbstundentakt (Expresszüge und Regionalbahnen)

Gartenbahn

- Überwiegend bis Steinen, wenige Fahrten nur bis Lörrach, andere über Steinen hinaus nach Schopfheim
- Anschluss an S6 in Lörrach oder Steinen zur Fahrt weiter nach Zell i. W.: überwiegend 15 min Wartezeit, stellenweise 3 min (aufgrund angestrebter Taktverdichtung S6 in Zukunft voraussichtlich veränderte Situation)
- In Rückrichtung (Anschluss in Lörrach / Steinen von S6 auf S5) gleiche Situation (aktuell 15 min Wartezeit)
- Samstags 34 min Wartezeit Umstieg S5/S6 (Richtung Weil am Rhein), in Gegenrichtung (Richtung Zell i. W.) direkter Anschluss
- Sonntags/feiertags durchgebunden bis Zell i. W.

Mit dem SPNV gibt es direkte Verbindungen von Weil am Rhein in die umliegenden Regionen. Mit der Rheintalbahn ist eine gute Erreichbarkeit von Basel und der größeren Ortschaften des Markgräflerlands sowie Freiburgs gegeben. Mit der Gartenbahn ist die Verbindung nach Lörrach und darüber hinaus das Wiesental gegeben. Defizite in der Regelmäßigkeit und in den Abendstunden werden mit der Neuvergabe der Rheintalbahn ab 2020 bzw. 2024 reduziert. Die Anbindung in Richtung Zell i. W. ist aktuell wegen langer Wartezeiten von 15 bis 30min problematisch, hierbei sind jedoch aufgrund der Taktverdichtungen der S6 Verbesserungen zu erwarten.

Auch die Anbindung an die Hochrheinregion (Grenzach-Wyhlen, Bad Säckingen, Waldshut-Tiengen) ist unbefriedigend, da ein Umstieg in Basel Badischer Bhf. nötig ist, und hier zu vielen Tageszeiten kein zufriedenstellender Anschluss gegeben ist (30 min Wartezeit in Basel Badischer Bhf). Dies ist besonders auch vor dem Hintergrund der sich dort befindlichen Arbeitsplatzzentren (Chemieindustrie u. a.) relevant.

Ähnliches gilt für Frankreich, wo mit dem SPNV größere Umwege und Umstiege in Basel in Kauf genommen werden müssen um z.B. nach Saint Louis zu gelangen.

5.2.6. Reisezeitvergleich, Anbindungen und Gesamtbewertung Netz und Taktung

Ein beispielhafter Vergleich der Reisezeiten des ÖV zum MIV ist in Tabelle 4 dargestellt. Das Verhältnis zwischen ÖV- und MIV-Reisezeit wird als Reisezeitverhältnis bezeichnet.

Entsprechend der „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EPB-ÖV, FGSV 2010) kann der ÖV eine Qualitätsstufe zwischen A und F erhalten, wobei A die beste und F die schlechteste Qualität bezeichnet. Nach den EPB-ÖV sollte mindestens ein Verhältnis von kleiner als 2,1 erreicht werden, um eine zufriedenstellende Reisezeit (Stufe C) darzustellen. Als „günstig“ (Stufe B) werden Reisezeitverhältnisse kleiner als 1,5 bewertet.

Tabelle 4: Fahrtzeitvergleich ÖV - MIV

Relation	Reisezeit ÖV (planmäßig, einschl. Umstiege)	Reisezeit MIV (durchschnittlic h)	Reisezeitverhältnis Bewertung nach EPB-ÖV	Bemerkung / Begründung
Weil Pfädlstr. – Basel Stadtzentrum	40 - 50 min	15 min	3,0 Schlecht (E)	Lange Fahrzeit des ÖV da kein Anschluss von S5 auf Regionalbahn

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

				nach Basel. Nächste Bushaltestelle (Berliner Platz) weit entfernt.
Friedlingen Dreiländerbrücke – Ötlingen Dorfstr	43 - 58 min	10 min	5,0 Sehr schlecht (F)	Kein Anschluss zwischen Buslinien 6/16 und 12. Schnellste Verbindung via Regionalexpress, aber 16 min Umstiegszeit zwischen Bus 12 und Zug, außerdem Weg zwischen Haltingen Zentrum und Bahnhof zurückzulegen.
Läublinpark – Gewerbegebiet Haltingen	7 - 13 min	6 min	1,3 Günstig (B)	Stündlich schnelle Direktverbindung.
Märkt (Kirche) – Kernstadt (Marktstr.)	14 min	12 min	1,2 Günstig (B)	Nur 6-mal täglich, nur Mo-Fr. Sa/So: mittels AST und Bus 12 (Sa 5, So 4 Fahrten)
Haltingen Oberdorf (Runsweg) – Lörrach (Alter Markt)	39 min	16 min	2,4 Gerade noch akzeptabel (D)	Komplizierte Verbindung, je nach Uhrzeit Bus oder Bahn. Umstieg in Weil Bhf oder Läublinpark oder Basel Bad Bhf oder Binzen.
Haltingen Bhf – Grenzach Bhf	17 oder 47 min (Zug)	20 min	0,9 oder 2,4 Sehr günstig (A) bzw. gerade noch akzeptabel (D)	Je nach Uhrzeit 35min Umstiegszeit in Basel Bad Bhf. Alternative: Bus, Umstieg in Basel Claraplatz (ebenfalls > 40min Fahrzeit)
Altweil (Altes Rathaus) – Flughafen	53 - 60 min (2 Umstiege)	15 min	3,7 Schlecht (E)	Im ÖV immer via Basel.

(Quellen: Fahrpläne / EFA BW, Google Maps, FGSV EPB-ÖV 2010)

Trotz der zahlreichen Linien und Anschlüssen zwischen diversen Linien ist die Fahrzeit im ÖV auf vielen Relationen groß und nicht zum MIV konkurrenzfähig. Nur zwei der dargestellten Relationen besitzen ein mindestens zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis. Zusätzlich muss beachtet werden, dass aufgrund der Taktung beim ÖV eine Wartezeit bzw. Einschränkungen in der Flexibilität aufgrund der Abhängigkeit zu bestimmten Fahrten einhergehen, sowie die Ungewissheit Anschlüsse zu verpassen.

Die Anbindung an das Markgräfler Land ist mit der Regionalbahn direkt gegeben. In das Kandertal mit der Linie 55 ebenfalls. In das Wiesental führt die Linie S5/S6 (Umstieg in Lörrach). Problematisch erscheint die Anbindung an die Hochrheinregion.

Die Anbindung an den SPfV ist zwar mit dem nahen Bahnhof Basel Bad Bhf. eigentlich von hoher Qualität. Auch ist die Buslinie 55 auf die dortigen ICE-Abfahrten in Richtung Norden abgestimmt. Allerdings ist problematisch, dass bei eventuellen Verspätungen in den Abendstunden die Rückfahrt nach Weil am Rhein nicht gesichert ist. Hierdurch büßt der ÖV den Status als verlässliches Verkehrsmittel ein. In der Gegenrichtung gibt es das Problem der häufig geringen Pünktlichkeit der Linie 55 und dem daraus resultierenden Risiko, den ICE zu verpassen.

Die Anbindung des Flughafens „Euro Airport“ ist mangelhaft. Die Fahrzeit ist erheblich länger als im MIV und es müssen zwei Umstiegsvorgänge in Kauf genommen werden. Grundsätzlich ist keine direkte Anbindung der gegenüberliegenden französischen Gemeinden Huningue und Village-Neuf im ÖV gegeben. Dies wurde auch jüngst in der lokalen Presse kritisiert (Badische Zeitung vom 26.3.2018).

Eine Fernbushaltestelle existiert in Weil am Rhein nicht. Wer mit dem Fernbus reisen will, muss in Basel zusteigen.

Zwischenfazit

In der Gesamtbetrachtung der in den vorherigen Abschnitten dargestellten Aspekte zeigen sich als die größten Defizite bezüglich der Kategorien Erschließung, Taktung, Reisezeit und Netz:

- Angebot in den Abendstunden.
- Räumliche Abdeckung der Bushaltestellen.
- Taktung insgesamt, sowie besonders wochenends und in die äußeren Ortsteile.
- Vernetzung von Quartieren / fehlende Direktverbindungen.
- Pünktlichkeit Linie 55.
- Anschlüsse (z.B. von S5 in Weil Bhf auf Rheintalbahn in Richtung Basel).
- Verbindung in Hochrhein-Region.
- Verbindung zwischen Haltingen/Ortsteilen nach Lörrach (besonders von Jugendlichen).
- Verbindung nach Frankreich und zum Flughafen.
- Kompliziertes Netz und komplizierte Taktungen (z.B. manche Taktausfälle).

Die oben dargestellten häufig zu hohen Reisezeiten ergeben sich auch aus diesen Defiziten.

Auf der Habenseite stehen unter anderem das im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe gutes Busnetz. Besonders die regelmäßig verkehrende Linie 55 ist positiv hervorzuheben. Die Ausstattung vieler Haltestellen ist gut. Auch die Anbindung im Schienenverkehr fällt positiv auf. Die Herausforderungen wegen der Grenzlage werden angegangen (grenzüberschreitende Linien).

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

5.2.7. Tarife, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Komfort, Service und weitere Aspekte

Eine Übersicht über die Tickets der für Weil am Rhein relevanten Nahverkehrsfahrscheine ist in Tabelle 5 zu finden.

Tabelle 5: Ticketübersicht (Stand: Februar 2018)

Ticket	Beschreibung	Preis
Nur RVL		
Einzelfahrschein	Einfache Fahrt.	2,50 – 4,60€
Gruppenfahrschein	Wie Einzelfahrscheine, ab 10 Pers.	2,00 – 4,00€
ViererCard	Vier Einzelfahrscheine	8,00 – 16,00€
PunkteCard	Bis zu 20% Ermäßigung gegenüber Einzelfahrscheinen. 13,30€ 20 Punkte.	Einzelfahrten: 3-6 Pkt
SoloCard24	24-Stunden-Karte, Mitnahmeregelung	7,00 - 9,90 €
TeamCard24	24-Stunden-Karte, 5 Personen	12,00 - 16,50 €
RegioCard	Übertragbare Monatskarte (Kalendermonate), Mitnahmeregelung wochenends. Auch als „Abo“ und Jahreskarte (vergünstigt)	54 - 64€
SchülerRegioCard	persönliche Monatskarte, wochentags ab 14 Uhr sowie alle weiteren Tage einschl. Schulferien ganztägig auch in benachbarten Verkehrsverbänden („fanta5“). Auch als Abo (vergünstigt)	39 - 47€
JobCard ABO	Persönliche Jahreskarte, nur für Berufstätige. Mitnahmeregelung.	46 - 54€
RegioCard ABO 66	Monatskarte, Mitnahmeregelung.	51 €
International		
triregio	24 Stunden-Karte, Gültigkeit: im gesamten RVL, im gesamten TNW, im Distribus sowie auf der SCNF-Strecke Basel SBB – Mulhouse. Mitnahmeregelung. Ermäßigung für Zeitkarteninhaber.	18,80 €
Ticket triregio mini	24 Stunden-Karte, Gültigkeit: RVL-Zonen 1, 2, 3 und 8, in den TNW- Zonen 10, 11, 13, 15 und 40, Distribus sowie auf der SCNF-Strecke Basel SBB – Bartenheim. Mitnahmeregelung. Ermäßigung für Zeitkarteninhaber.	9,10 €
RegioCard Plus	Persönliche Monatskarte, für gesamten RVL und TNW. Mitnahmeregelung. Für Jugendliche bis 25 Jahre ermäßigt.	112 €
RegioCard Plus light	Monatskarte, Gültigkeit: RVL in den grenznahen Zonen 1, 2, 3 und 8, gesamter TNW. Für Jugendliche bis 25 Jahre ermäßigt.	92 €
Anschlussfahrschein	Für RVL-Zeitkarteninhaber ab Grenze (Zonen 10/40 von TNW)	3,45 - 2,35 €
Sonstige Tickets		
fanta5 Handyticket	Einzelfahrscheine, auch verbundübergreifend (fanta5-Gebiet), nur per Handyticket	Diverse
Ticket2go	Handyticket, 20% ermäßigt, automatisch Tageskarte bei mehrfacher Fahrt	Diverse
KombiCard RVL / WTV	Nutzung des an RVL anliegenden Bereichs der benachbarten Verbände	22,00 € / Monat
KONUS-Karte	Kostenfreie Nutzung des Nahverkehrs für gewisse Touristen.	-
badisch24	Anschlusskarte für Zeitkarteninhaber. 24-Stunden-Karte. Gültig in fanta5-Verbänden	12,00 €

Mitnahmeregelung: kostenfreie Mitnahme von 2 Kindern bis 14 Jahren bzw. allen eigenen.
fanta5: RVL, WTV, RVF, TGO, VSB. Preise für Erwachsene (außer SchülerRegioCard), teilweise gerundet.

Die Fahrscheine des lokalen (nicht-grenzüberschreitenden) Verkehrs zeigen sich ähnlich differenziert wie in anderen Verkehrsverbänden mit Einzelfahrscheinen, Mehrfachfahrscheinen, Tageskarten, Monatskarten etc. In der Onlineumfrage wurde das Tarifsystem jedoch häufig als unübersichtlich und zu teuer kritisiert. Tatsächlich fällt auf, dass es für Personen, die den ÖV nur gelegentlich nutzen, eher teuer ist. Werden beispielsweise drei Fahrten im Stadtgebiet innerhalb eines Tages durchgeführt, müssen 7,50€ bezahlt werden. Ein günstigerer Preis der Tagestickets bzw. ein

vergünstigter Stadttarif für Einzelfahrscheine oder Mehrfahrtenfahrscheine würde sinnvoll erscheinen um Personen, die keine Monatsticket besitzen, zur Nutzung des ÖV zu bewegen.

Für Weil am Rhein sind aufgrund der unmittelbaren Grenzlage auch die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Nutzung des ÖV wichtig. Mit der RegioCard Plus/light sowie dem triregio-Angebot gibt es bereits grenzüberschreitende Fahrscheine, die als gut zu bewerten sind. Im Bereich der Einzelfahrten ist die grenzüberschreitende Nutzung komplizierter, hierfür werden jedoch aktuell Verbesserungen angestrebt.

Haltestellen

Haltestellen, besonders Bushaltestellen, stellen das Entrée in den ÖV dar und können, da sie von allen Passanten wahrgenommen werden – egal ob diese den ÖV nutzen oder nicht – als dessen Aushängeschild gesehen werden. Auch wenn die Haltestellen kein häufig genanntes bzw. kritisiertes Thema in der Öffentlichkeitsbeteiligung waren, erscheint eine genauere Betrachtung hilfreich:

Viele Bushaltestellen in Weil am Rhein sind objektiv gut ausgestattet. Sie besitzen mit Fahrplänen, Liniennetzplänen, Witterungsschutz und Sitzgelegenheit die wichtigsten Komfortkriterien. Auch das Haltestellenschild mit Liniennummer und -verlauf ist übersichtlich gestaltet. An wichtigen (zentralen) Haltestellen gibt es ausführliche Informationen zum Verkehrsangebot in Schaukästen.

Allerdings befinden sie sich häufig nicht in einem besonders attraktiven Zustand. Bank und Witterungsschutz sind an den meisten Haltestellen nicht zeitgemäß gestaltet. Insgesamt wirken viele Haltestellen etwas heruntergekommen. Die Fahrpläne und Liniennetzpläne sind unübersichtlich. Der Hinweis auf den Abfahrtsplänen zum Stand der Informationen aus dem Jahr 2016 kann Unsicherheit auslösen, ob der Abfahrtsplan noch aktuell ist. Außerdem ist auch an wichtigen Haltestellen keine Echtzeit-Fahrgastinformation vorhanden. Auch Umgebungspläne gibt es nicht, weshalb die Orientierung schwer fallen kann. Hinzu kommt, dass zwar an einigen Haltestellen Netzpläne und Tarifinformation vorhanden sind, an vielen anderen fehlen aber diese wichtigen Informationen. Auch Hinweise auf die Mobilitätsgarantie fehlen. Hinzu kommt, dass einige Aushänge verwittert sind und schwer bzw. teilweise gar nicht leserlich sind. Ein besonderes Defizit zeigte sich im Juli 2017 auch an der Bushaltestelle „Altes Rathaus“ in Alt-Weil aufgrund mangelndem Grünschnitts (Foto).



Bushaltestellen: Verschiedene Ausstattungsstandards und Haltestellenformen

Beispiele für gelungene Haltestellen sind allerdings auch direkt auf dem Weiler Stadtgebiet zu finden. Die Haltestellen der Tram sind attraktiv gestaltet und weisen übersichtliche Fahrgastinformation einschließlich Umgebungsplänen auf. Eine moderne bauliche Gestaltung lässt sich außerdem bei der Haltestelle der vitra sehen (die Funktionalität ist aufgrund eingeschränkter Witterungsschutzes und Sitzgelegenheit für lediglich drei Personen jedoch eher eingeschränkt). Auch die neu gebaute Haltestelle in der Ortsmitte Haltingen (bei Rewe-Markt) weist ein attraktives Äußeres auf.



Attraktive Haltestellen: Tram mit Dynamischer Fahrgastinformation, sauberen Aushängen und Umgebungsplan / Haltestelle bei vitra (Quelle Bild 2: Vitra International AG/vitra.com)

Die Ausführung der Bushaltestellen ist unterschiedlich. Manche Haltestellen sind als Busbucht ausgeführt, viele andere als „Halt am Fahrbahnrand“. Dies ist als positiv zu bewerten, da hierdurch die (für Fahrgäste unangenehme) Querschleunigung reduziert ist sowie die Fahrplanstabilität besser gewährleistet ist. Auch ist es bei dieser Haltestellensituation für aussteigende Fahrgäste leichter und sicherer hinter dem noch stehenden Bus die Fahrbahn zu queren, da der nachfolgende Verkehr warten muss. Langfristig sollte geprüft werden, ob barrierefreie Kaphaltestellen eingerichtet werden können, wodurch aufgrund großzügigerer Platzverhältnisse angenehmeres Warten möglich ist, sowie ob weitere Busbuchten in eine der anderen beiden Formen umgebaut werden können.

Die beiden Haltepunkte bzw. Bahnhöfe der Rheintalbahn (Bahnhof Weil am Rhein, Haltingen) besitzen aktuell bzw. zukünftig nur geringen Komfort. Der Witterungsschutz am Bahnhof Weil am Rhein ist gering, so steht für den Zugang und das Umsteigen seit April 2018 nur der gänzlich unbedachte „Dreizack“ zur Verfügung. Zum zukünftigen Witterungsschutz an den Bahnsteigen selbst liegen dem Gutachterbüro keine Informationen vor, aktuell ist lediglich am zukünftig zurückgebauten Bahnsteig 4 (Gleise 8/9) ein Dach vorhanden. Das Bahnhofsgebäude in Haltingen wird abgerissen werden. Positiv zu bewerten ist, dass die technische Infrastruktur einschließlich Fahrgastinformation mit Abschluss der Bauarbeiten 2024 in Haltingen auf dem modernen Stand sein wird.

Fahrgastinformation und Fahrscheinautomaten

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sind übersichtlich gestaltet. Es ist allerdings nicht erkennbar, wo Anschlüsse auf andere Buslinien oder Bahnlinien gewährleistet sind.

Negativ fällt die Darstellung des Anrufsammeltaxi auf. Irritierend ist, dass es ein anderes Design als die anderen Fahrpläne besitzt. Außerdem sind sie für Ungeübte nicht einfach verständlich. Besonders die Abstimmung auf andere Buslinien geht aus diesen Aushängen ebenfalls nicht hervor.

Auch der Liniennetzplan ist sehr unübersichtlich gestaltet, die Orientierung fällt schwer. Es erscheint nicht sinnvoll, auch den Verlauf der Linien 6 und 16 in Lörrach detailliert auf dem Plan des Stadtbusnetzes Weil am Rhein darzustellen. Außerdem fehlt die Rheintalbahn. Auch eine Darstellung, welche Anschlüsse zwischen den Linien bestehen, wäre hilfreich. Auch eine Darstellung, welche Linien regelmäßig (Mo-So in regelmäßigen Takten) und welche unregelmäßig verkehren, wäre angesichts der sehr unterschiedlichen Taktung hilfreich.

Grundsätzlich sind Fahrscheinautomaten an nachfragestarken Haltestellen begrüßenswert, da sie den Fahrscheinkauf im Bus ersetzen und dadurch Verzögerungen der Fahrt reduziert werden. RVL-Ticketautomaten befinden sich am „Rhein-Center“ und an der Haltestelle Rathaus. Mit ihrem Tastensystem sind sie als nicht zeitgemäß zu beurteilen, lassen sich für geübte Personen aber schnell bedienen. Zu bemängeln ist hierbei, dass keine EC-Kartenzahlung möglich ist. Weitere Automaten, die, weil sie nicht vom RVL sind, über ein anderes Design verfügen, befinden sich an den Haltestellen der Tram 8 (BVB) sowie den fünf Eisenbahnhaltestellen (Weil am Rhein Bahnhof, Haltingen, Pfädlistr., Gartenstadt, Weil-Ost). Es ist als nicht benutzerfreundlich zu bewerten, dass sich an den in der Stadt befindlichen Automaten der BVB nicht alle Fahrscheine des RVL erwerben lassen.

Digitales Angebot (Auskunft, Tickets)

Es gibt keine eigene RVL-App, weshalb – wie auch aus den Umfrageergebnissen ersichtlich – externe Apps wie DB Navigator, BVB-App und vereinzelt die „Bus&Bahn-App“ vom Land Baden-Württemberg genutzt werden. Aktuell wird jedoch eine eigene App entwickelt.

Tickets lassen sich außerdem über „ticket2go“ (bestpreisbasiertes Check-In/Check-Out-System) sowie „fanta 5“ (Einzelfahrschein Erwachsene) erwerben.

Service und Kommunikation

Die Website der RVL ist unter www.rvl-online.de zu erreichen. Dort werden insbesondere die Liniennetzpläne, Fahrpläne, Tarifinformationen und weitere Informationen bereitgehalten. Die Website wird auch auf mobilen Geräten gut dargestellt. Die elektronische Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg (EFA BW) ist in die Website integriert. Die Seite ist ausreichend übersichtlich und nutzerfreundlich gestaltet und bietet alle wesentlichen Informationen. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen hauptsächlich bei der Fahrplanauskunft (auf Verhältnisse im RVL abgestimmt statt landesweiter Suche).



Abbildung 22: Homepage der RVL-Website (Quelle: rvl-online.de)

Für verschiedene Anlässe (z.B. zur ausführlichen Information über ein bislang nicht genutztes Produkt) bzw. Zielgruppen (z.B. Personen, die nicht Internet-affin sind bzw. denen Telefonate schwer fallen) ist eine personalbesetzte Anlaufstelle in zentraler Lage im Stadtgebiet wichtig.

Personenbedienten Verkauf gibt es in Weil am Rhein im DB Reisezentrum am Rathaus sowie der Drogerie Rühle in Friedlingen. Es ist zu bemängeln, dass erstere nur eingeschränkte Öffnungszeiten hat (ausschließlich Mo-Fr 9-13, 14-18:30 Uhr).

Zur telefonischen Auskunft besitzt der RVL eine entsprechende Telefonstelle. Es ist auch hier die sehr eingeschränkte Erreichbarkeit von 8:30 – 12:30 Uhr werktags zu bemängeln. Eine weitere Hotline speziell zur Fahrplanauskunft gibt es nach Angaben der Internetseite, zum Testzeitpunkt (Sonntag nachmittags) konnte hier jedoch niemand erreicht werden. Weiterhin werden zwei E-Mail-Adressen zur Verfügung gestellt, auf eine Antwort muss jedoch (laut Hinweise auf der Website) im Regelfall drei Tage gewartet werden.

Ein weiteres Thema des Service ist das Verhalten des Fahrpersonals gegenüber den Fahrgästen. Insbesondere das des Busfahrpersonals wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung häufiger kritisiert. Aspekte waren hierbei unter anderem Unfreundlichkeit und Unkenntnis über Tarife. Auch das Gutachterbüro musste diesbezüglich negative Erfahrungen machen.

Der RVL bietet eine „Mobilitätsgarantie“ an, welche von Personen, die im Besitz einer Monatskarte sind, genutzt werden kann. Dabei werden bei einer Verspätung von mindestens 30 min die Kosten einer Taxifahrt übernommen. Es werden jedoch diverse Einschränkungen gemacht (Verschulden muss bei Verkehrsunternehmen liegen, bei angekündigten Maßnahmen wie Straßensperrungen kein Anspruch), weshalb der Mehrwert für Fahrgäste gering einzuschätzen ist, insbesondere da von diesen das Risiko übernommen werden muss, die Taxifahrt zunächst zu bezahlen.

Ein sehr positives Beispiel für ein Marketing lässt sich an der Eröffnung der Tramverlängerung zum Bahnhof Weil am Rhein festmachen. Die Haushalte von Weil am Rhein wurden über dieses neue ÖV-Angebot aktiv informiert und zum Ausprobieren dessen motiviert.

Barrierefreiheit

Die Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV geben vor, dass „öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr (...) nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten (sind)“ (Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen). Das Personenbeförderungsgesetz konkretisiert, dass bis 2022 der Personennahverkehr vollständig barrierefrei sein soll. Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ist Voraussetzung für mobilitätseingeschränkte Menschen, um ohne Pkw mobil sein zu können. Nicht nur klassischerweise Personen im Rollstuhl sind mobilitätseingeschränkt, sondern auch ältere Menschen, Personen mit Rollator, Kinderwagen oder großem Gepäck. Auch nicht mobilitätseingeschränkte Menschen profitieren von einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV, da er mehr Komfort bietet.

Barrierefreie Zugänge bedeuten einen niveaugleichen Zugang zu Bus und Bahn. Diese können durch Rampen, Aufzüge, Bahnsteigerhöhungen, Niederflurbusse u.a. hergestellt werden. Für seh- und hörbeeinträchtigte Menschen bedeutet Barrierefreiheit tastbare Wegeführungen und akustische bzw. optische Informationen.

Zum Stand der Barrierefreiheit des ÖV in Weil am Rhein. In den S-Bahnen sowie Tram kann bereits heute ohne Höhenunterschied eingestiegen werden kann. Für die Busse gilt das nur an wenigen Haltestellen. Auf der Rheintalstrecke kann am Bahnhof Haltingen im Zuge des Neubaus der Bahnsteige bzw. der zukünftig eingesetzten Fahrzeuge mit einheitlich 55 cm Einstiegshöhe mit Abschluss der Bauarbeiten im Zuge des viergleisigen Ausbaus ab etwa 2024 höhenfrei eingestiegen werden.

5.2.8. Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung

Das ÖV-Angebot in Weil am Rhein ist, verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe, gut. Anerkannt werden müssen die (organisatorischen) Anstrengungen, auch grenzüberschreitenden Verkehr anzubieten und die Tarifkomplexität zu reduzieren. Besonders die Linie 55 sowie die Tram stechen positiv hervor.

Insgesamt ist Weil am Rhein mit einem Anschluss an die S-Bahn, Tram und nahem Fernverkehrs-Halt privilegiert; das schafft Potentiale für die Nutzung des ÖV. Das zukünftige Potenzial wird weiterhin gesteigert werden durch die zukünftige weitere Verbesserung der Anbindung an der Rheintalschiene mit einem Halbstundentakt ab 2024. Auch die mögliche Tramverlängerung ist in diesem Kontext wichtig – sie erscheint ebenfalls sinnvoll um weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen. Dennoch erhielt der ÖV schlechte Noten in der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Das Kernproblem ist, dass mit dem bestehenden ÖV heutige Mobilitätsbedürfnisse nicht ausreichend befriedigt werden können. Während das Angebot tagsüber an Werktagen gut ist, stellen besonders das an vielen Stellen fehlende Abend- und Nachtangebot sowie die geringe Taktung an Wochenenden und die Unpünktlichkeit mancher Linien erhebliche Hemmnisse dar. Hinzu kommen auf manchen Relationen sehr hohe Fahrzeiten wegen mangelnder Anschlüsse, sowohl im innerörtlichen als auch überörtlichen Verkehr.

Stellenweise kann der ÖV ein dichtes Netz aufweisen. Stellenweise ist die Nachfrage größer als das Angebot. Stellenweise ist gleichwohl auch die Erschließung mancher Stadtteile nicht so dicht wie von Bewohnern dieser gewünscht bzw. benötigt. Hinzu kommen unregelmäßige Takte und ein unübersichtlicher Netzplan sowie eine fehlende Darstellung der Anschlusssituation, sodass die Verständlichkeit des ÖV schwer fällt. Marketing-Aktivitäten wie in anderen Städten oder Landkreisen fehlen bzw. sind nicht wahrnehmbar oder wurden nur zu bestimmten Großereignissen durchgeführt (z.B. zur Eröffnung der Tram).

Positiv zu bewerten ist, dass Anstrengungen unternommen werden, zukünftig Echtzeit-Informationen sowie eine App anzubieten. Es sollte aber darauf geachtet werden, vor Ort auch eine persönliche Anlaufstelle zur ausführlicheren Beratung bereitzuhalten.

Mittelfristig besteht die Chance die Anbindung in Richtung Kandern mit der Kandertalbahn zu verbessern. Weiterhin erscheint ein zusätzlicher Haltepunkt der S-Bahn bei Vitra bzw. eine Durchbindung in Richtung Haltingen und Efringen-Kirchen attraktiv. Anzustreben wäre außerdem eine häufigere Bedienung des Bahnhofs Basel SBB um die Abhängigkeit von der verspätungsanfälligen Buslinie 55 zu reduzieren. Langfristig sind mit dem sog. „Herzstück Basel“ und der einhergehenden verbesserten Anbindung nach Basel und darüber hinaus in die Schweiz sowie nach Frankreich und zum Flughafen weitere erhebliche, aber noch ungewisse Potenziale.

Neben der Infrastruktur und dem Angebot ist die Außendarstellung (Haltestellen, Marketing, Service) wichtig. Hierbei wird noch deutlicher Verbesserungsbedarf gesehen. Die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen ist überwiegend funktional befriedigend, wenn auch ästhetisch wenig attraktiv. Problematisch erscheinen die Fahrgastinformation, Zustand der Aushänge und Serviceorientierung des Fahrpersonals. Hinzu kommt ein eher kompliziertes Tarifsystem, das Gelegenheitsnutzung und innerstädtische Nutzungen erschwert. Auch die Attraktivität des Bahnhofs Weil am Rhein ist im aktuellen Zustand eher gering, was sich nach der Sanierung und mit der Dreiländergalerie ändern könnte. Die langen Distanzen bei Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Zug werden jedoch zum großen Teil bestehen bleiben.

Während auf Landkreisebene mit dem Nahverkehrsplan eine strategische Zielsetzung für die regionalen Busverkehre besteht, ist dies für den Stadtbusverkehr nicht der Fall. Gleichwohl wäre eine solche Strategie hilfreich um sich auch mittelfristige Ziele zu stecken und nicht nur kurzfristig zu reagieren. Eine solche Strategie hat sinnvollerweise nicht nur das Angebot im Blick, sondern auch Marketing und Kommunikation. Insgesamt erscheinen bei Realisierung der oben dargestellten Qualitätsverbesserungen erhebliche Fahrgastzuwächse möglich.

5.3. Fußverkehr

5.3.1. Relevanz des Fußverkehrs und Bedingungen für Fußverkehrsfreundlichkeit

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und unabhängigste Form der Fortbewegung des Menschen, die Bedürfnisse des Fußverkehrs wurden und werden in der Verkehrsplanung jedoch häufig nahezu vergessen.

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs kann es gelingen, mehr Menschen zum zu Fuß Gehen zu motivieren und den Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege zu erhöhen. Außerdem kann die Akzeptanz des ÖV gesteigert werden, wenn die Wege zur Haltestelle sicher und angenehm sind. Daher ist Fußverkehr relevant für den Klimaschutz. Eng verknüpft mit der Betrachtung des zu Fuß Gehens als Verkehrsmittel ist die Aufenthaltsqualität. Städtebauliche Aufwertungen kommen häufig dem Fußverkehr direkt zugute, da angenehmeres Gehen – und bei Bedarf Pausieren – möglich ist. Umgekehrt lässt sich feststellen, dass häufig Maßnahmen, die dem Fußverkehr zugute kommen, auch der Attraktivität der Stadt insgesamt helfen. Neben den positiven Wirkungen für den Klimaschutz, die Aufenthaltsqualität und die Luftqualität sind die positiven Effekte des Zufußgehens auf die Gesundheit hervorzuheben. Gleichzeitig besitzt Fußverkehrsförderung durch die Begegnung mit anderen Menschen auch eine soziale Komponente.

Die positiven Wirkungen des Fußverkehrs lassen sich insgesamt nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken. Eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sind jedoch im Gesamtkontext zu sehen und können mittelfristig zu einem nahmobilitätsfreundlichen Klima beitragen.

Weltweit gibt es unter dem Begriff „Menschengerechte Stadt“ heute in vielen Städten Initiativen, die das Ziel haben, die Fußverkehrsfreundlichkeit und die Lebensqualität in urbanen Räumen zu erhöhen. In den letzten Jahren wurde auch in Deutschland auf vielen Ebenen der Stellenwert des Fußverkehrs verstärkt. So sehen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (2006) eine Straßenraumgestaltung vor, die die Bedürfnisse des Fußverkehrs stärker in den Blick nimmt. Weitere aktuelle technische Regelwerke mit Fußverkehrsbezug sind die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ (2011) sowie die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (2002). Auch die Landesregierung und der Landtag haben den Stellenwert des Fußverkehrs erkannt und mit dem „Fußverkehrs-Check“ ein Programm für Kommunen entworfen und die Fördermöglichkeit von Anlagen des Fußverkehrs mit einer Aktualisierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verbessert (2013).

Die Fußverkehrsfreundlichkeit hängt von verschiedenen Faktoren ab. In erster Linie werden sichere, kurze, komfortable und anregende Wege benötigt. Zur Sicherheit sind insbesondere gute Querungsmöglichkeiten mit hinreichenden Sichtverhältnissen wichtig. Außerdem sind besonders an Straßen mit hohen Geschwindigkeiten bzw. hohen Verkehrsstärken ausreichend breite Gehwege wichtig. Auch die soziale Sicherheit ist zu beachten, Angsträume sind zu vermeiden. Um darüber hinaus dem Fußverkehr entgegen zu kommen sind Detailspekte wichtig, wie unter anderem das Anbieten von Sitzgelegenheiten, stellenweise Schutz vor Sonne und Niederschlag, wenige Hindernisse, kein Lärm, oder dass es „Interessantes zu sehen“ gibt. Dies verdeutlicht den engen Zusammenhang mit der Stadtgestaltung.

Für viele Menschen ist außerdem Barrierefreiheit in unterschiedlichen Facetten wichtig, hierzu sind die Bedürfnisse von temporär sowie dauerhaft Mobilitätseingeschränkten zu erfüllen, wie zum Beispiel Personen mit Kinderwagen, Koffer, Rollator oder Rollstuhl sowie Menschen mit visuellen Einschränkungen. Wichtige Aspekte sind hierfür unter anderem stufenfreie Wege und leichtgängige Oberflächen.

5.3.2. Aktuelle Projekte und Konzepte mit Fußverkehrsbezug

Das größte Einzelprojekt der letzten Jahre im Bereich des Fußverkehrs in Weil am Rhein stellt die Dreiländerbrücke dar. Dank dieser ist es seit 2007 möglich, zu Fuß (und mit dem Rad) bequem den Rhein zu queren und nach Frankreich zu gelangen. Auch die Umgestaltung des „Berliner Platzes“ (2012) kann als hauptsächlich fußverkehrsförderlich gesehen werden.

Aktuelle Planungen bzw. Projekte mit Fußverkehrsbezug sind:

- Sanierungsgebiet Friedlingen, „Pilotparzelle“ Rheinpark (Umgestaltung des Rheinparks)
- Sanierung Ortskern Haltingen
- Umfeld um Schlaufenkreisel (Dreiländergalerie, Müllheimer Str., westliche Hauptstraße)/ Bebauungsplan „Innenstadt West“ mit „Shared Space“ und Option einer Fußgängerzone

Bislang nicht weiter konkretisierte Planungen, jedoch als Überlegungen gibt es:

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Altweil sowie die Aufwertung der Brunnen in Altweil über die Ausweisung als Sanierungsgebiet
- Maßnahmen im Rahmen der 3Land-Initiative

Weiterhin sind zwei thematische Fußwege zu benennen, welche in jüngerer Zeit eingerichtet wurden. Dies ist zum einen der „Weinweg“ von Ötlingen nach Altweil (seit 2004), und zum anderen der Weg „24 Stops“ von der Vitra nach Riehen zur Fondation Beyeler (seit 2015).

Eine Fußverkehrsstrategie oder eine formuliertes Fußverkehrsnetz existiert nicht.

5.3.3. Fußverkehrssituation in den zentralen Bereichen

Eine Analyse der Fußverkehrssituation muss grundsätzlich quartiersbezogen oder auf noch kleinteiligerer Ebene stattfinden. Im Rahmen dieses Konzepts sind nur exemplarische Begutachtungen und hinweisartige bzw. überschlägige Beurteilungen möglich.

Stadtmitte Kernstadt (Leopoldshöhe)

In der „Stadtmitte“ von Weil am Rhein sind eher breite Gehwege vorhanden, was aufgrund der intensiven Randnutzungen jedoch auch erforderlich ist. Die Aufenthaltsqualität ist eher hoch. Verringert wird die Qualität durch eine schwierige Querbarkeit der Hauptstraße aufgrund des stetigen Kfz-Verkehrsflusses sowie des Schlaufenkreisels aufgrund langer Wege. Hinzu kommt ein unübersichtlicher Straßenraum aufgrund an vielen Stellen parkender Fahrzeuge, sowie Hindernissen wie Aufstellern und Stühlen bei zu geringem Platz. Ungünstig ist, dass ein Fußgängerüberweg hinter einer kleinen Treppe liegt und damit nicht barrierefrei ist.

Aktuell gibt es eine kleine Fußgängerzone am Rathaus. In Diskussion befindet sich eine Erweiterung dieser auf den heutigen T20-Abschnitt zwischen Schlaufenkreisel und Bühlstraße. Dies würde deutliche Verbesserungen schaffen und wird laut Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen dieses Konzepts auch von vielen Einwohnern gewünscht. Es ist davon auszugehen, dass die Tram – bei einer möglichen Verlängerung bis zum Läublinpark oder zur Vitra – ähnlich wie in anderen Städten (z.B. Mannheim oder Straßburg) den Fußverkehr nicht wesentlich beeinträchtigt. Im Gegensatz zur heutigen Situation mit erheblichem Straßenverkehr und Parkvorgängen ist ein Straßenbahnverkehr erheblich fußverkehrsfreundlicher.

Eine Erhebung in diesem Bereich (siehe Abbildung 23) zeigt, dass die Nutzungen in dem genannten Bereich der Hauptstraße gute Voraussetzungen für eine Fußgängerzone bieten: es gibt eine Vielzahl an Geschäften und Gastronomie (Cafés und Restaurants) sowie eine große Zahl an Sitzmöglichkeiten im Freien, sowohl öffentliche als auch der Gastronomie. Das Fußverkehrsaufkommen ist zudem bereits jetzt hoch. Große Bäume erhöhen nochmals die Aufenthaltsqualität, vor allem im Sommer, wenn sie Schatten spenden.

Mit den Baumaßnahmen im Zuge der Dreiländergalerie entsteht auch dort ein attraktiver Platz und eine fußverkehrsfreundliche Achse zwischen Bahnhof und Rathaus, nach aktuellem Planungsstand verkehrsrechtlich angeordnet als verkehrsberuhigter Bereich. Hinzu kommen Überlegungen über einen „Shared Space“ anstelle des heutigen Schlaufenkreisels. Dieses würde sich aufgrund des starken Kfz-Verkehrs entsprechend aktueller technischer Regelwerke an der oberen Grenze der Einsatzfähigkeit darstellen, würde aber wahrscheinlich eine Verbesserung der Fußverkehrssituation darstellen, da kürzere Wege zur Querung vom bzw. zum Insel-Kaufhaus nötig wären.

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Östlich des Sparkassenplatzes entlang der Hauptstraße sind die Gehwege und Randnutzungen eher unattraktiv und bieten wenig Anlass zum Verweilen. Auch der umgestaltete Berliner Platz kommt nicht zur Geltung. Aufgrund geringer sozialer Sicherheit zu kritisieren ist die Unterführung für Fußgänger am Berliner Platz. Es wäre äußerst wünschenswert, auch den östlichen Bereich der Hauptstraße attraktiv und mit Nahversorgungsangebot aufrecht zu erhalten um die Bedingungen für Nahmobilität zu erhalten. An den Einmündungen zu Querstraßen der Hauptstraße sind außerdem von zu Fuß Gehenden entlang der Hauptstraße große Strecken auf der Fahrbahn zurückzulegen, was aus Sicherheitsgründen problematisch ist.



Abbildung 23: Kartierung zu Erdgeschossnutzung und Sitzgelegenheiten entlang der Hauptstraße (zwischen Schlaufenkreisel und Bühlstraße) (Erhebung an einem Freitagnachmittag im Juli 2017)



Kernstadt: Unangenehme Querung der Hauptstraße zwischen Autos / Genutzte Sitzgelegenheiten / Intensive Nutzung der Gehwege / Lange Querungstrecken bei einmündenden Straßen

Altweil

Die kleinteiligen Strukturen mit Platzanlage (Lindenplatz), historischen Gebäuden und Brunnen mit Sitzgelegenheiten laden grundsätzlich zum zu Fuß Gehen und zum Aufenthalt im Zentrum des Stadtteils Altweil ein. Zu begrüßen ist die teilweise bereits umgesetzte und weiterhin angestrebte Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Die Gehwege sind jedoch häufig zu schmal und insgesamt dominiert der Kfz-Verkehr die Straßenräume durch Fahrverkehr sowie parkende Fahrzeuge. Die Fußgängerbedarfsampel hat mit aktuell etwa 9 s Wartezeit Spielräume für eine fußverkehrsfriendlichere Schaltung, zu erwägen wäre auch eine Ersetzung durch einen Fußgängerüberweg oder eine andere Querungshilfe.



Altweil: Schmäler Gehweg und Gehwegparken / Kleinteilige, attraktive Randnutzungen / Viel Platz für ruhenden Kfz-Verkehr, zu wenig Fläche für zu Fuß Gehende

Friedlingen

Das größte Defizit im Ortskern von Friedlingen im Fußverkehr ist die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs auf den Gehwegen beidseitig entlang der Hauptstraße, die bereits aufgrund der Randnutzungen stark in Anspruch genommen werden und insgesamt zu schmal sind. Auch ist die Querung durch den besonderen Gleiskörper der Tram mit Rasengleis erschwert. Positiv fällt hingegen die Dreiländerbrücke auf, die städtebaulich und bezüglich ihrer Verbindungsfunktion sehr gelungen ist und stark frequentiert wird. Die geplante Umgestaltung des Rheinparks ist vielversprechend.



Friedlingen: Verschiedene Nutzungen auf den Gehwegen beidseits der Hauptstraße

Haltingen

Haltingen erhält aktuell mit der Ortskernsanierung im südlichen Bereich eine neue Mitte. Im weiteren Verlauf der Freiburger Str. in Richtung Norden ist gleichwohl auch Einzelhandel bzw. Dienstleistungsbetriebe vorhanden. Diese sind für den Fußverkehr jedoch nicht gut zu erreichen. Defizite sind hier stellenweise extrem schmale Gehwege, ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, Gehwegparken und eine schwierige Querungssituation über die Freiburger Str aufgrund von zu großem Abstand zwischen Querungshilfen. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite in Haltingen wurde von der Verwaltung vor 11 Jahren vorgeschlagen. Dieses Vorhaben wurde von der Politik bzw. dem Baulastträger jedoch nicht angenommen.

Zu kritisieren ist der extrem großzügig gestaltete Knotenpunkt Freiburger Str./Große Gaß/Eimeldinger Weg, bei dem die untergeordneten Straßen für zu Fuß Gehende aufgrund langer Querungstrecken bei gleichzeitig potenziell hoher Geschwindigkeit des Straßenverkehrs nur schwer querbar sind. Weiterhin gibt es Sicherheitsdefizite am Knotenpunkt Heldelinger Str./Freiburger Str. bei der dort vorhandenen Lichtsignalanlage (siehe Abbildung).



Haltingen: Gehwegparken / Schmale (und außerdem zugestellte) Gehwege / Lange Querungstrecke / Fußverkehrsfurt für Fahrzeuge von Heldelinger Str. her kommend nicht gut erkennbar

Ötlingen

Defizite entlang der Ortsdurchgangsstraße sind teils sehr schmale Gehwege (häufige Engstellen mit Breiten $< 1,20$ m) bei gleichzeitig eher hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Platz im Straßenraum wird aufgrund parkender Autos auf der Straße verschwendet. An Attraktivität gewinnt das Zufußgehen in Ötlingen durch verschiedene künstlerische Gestaltungen im öffentlichen und öffentlich einsehbaren privaten Raum.



Ötlingen: Schmale Gehwege / unübersichtliche Einmündung

Märkt

Auch im Ortskernbereich von Märkt (entlang der Rheinstraße) sind die Gehwege mit 1,50 m Breite grundsätzlich zu schmal und an manchen Stellen extrem schmal ($< 0,8$ m). Die vorhandene Fußgängerbedarfsampel zur Querung der Rheinstraße auf Höhe der Evangelischen Kirche ist mit einer Wartezeit von 18 s nicht fußverkehrsfreundlich geschaltet. Der bauliche Zustand des Gehwegs vor der Kirche ist nicht gut. Auch die Querung über den Materaweg entlang der Rheinstraße ist aufgrund sehr großzügiger Eckausrundungen problematisch.



Märkt: Gute Gehwegaufweitung vor Ampel, aber lange Wartezeit und unattraktiver baulicher Zustand (gegenüberliegende Straßenseite) / Schmale Gehwege, große Querungsstrecke

5.3.4. Fußverkehrssituation in den Wohngebieten

Im Wesentlichen bedingt durch die Planungsstandards in der Vergangenheit stellt sich die Infrastruktur für den Fußverkehr in den meisten Wohngebieten folgendermaßen dar: Es gibt beidseitig Gehwege von je 1,50 m Breite. Ansonsten gibt es keine Hilfsmittel zur Querung entlang der Strecke oder an Knotenpunkten wie Gehwegnasen. Parken ist häufig unbegrenzt auf der Fahrbahn erlaubt, stellenweise ist Gehwegparken legalisiert. Besonders für Kinder ergeben sich Sichtbehinderungen aufgrund parkender Autos.

Mit den beidseitigen Gehwegen von 1,50 m ist zwar grundsätzlich ein Mindeststandard für das sichere Gehen einzelner Personen vorhanden, allerdings ist das nebeneinander Gehen und das Gehen für Personen mit Kinderwagen oder einem Hilfsmittel wie Rollatoren oder Rollstühlen, und das Begegnen unkomfortabel. Entsprechend sind nach aktuellen technischen Regelwerken Gehwege mit einer Breite von mindestens 2,50 m vorzusehen.

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Die Höchstgeschwindigkeit auf der Straße ist in der Regel 30 km/h und die Vorfahrtssituation rechts-vor-links. (Dies gilt nicht für das Vorrangstraßennetz, das sich beispielsweise in der Gartenstadt auch durch das Wohngebiet zieht.) Aufgrund der großzügigen Eckausrundungen können Fahrzeuge aber auch mit höherer Geschwindigkeit abbiegen. Durch die großen Eckausrundungen ergeben sich darüber hinaus lange Querungstrecken für den Fußverkehr, mit der Folge, dass die Personen für eine längere Zeit gegenüber dem Kfz-Verkehr ungeschützt sind. Ebenso lädt die besonders gerade Linienführung mancher Straßen (z.B. in Weil-Ost) zu hohen Geschwindigkeiten ein. Insgesamt trägt die Infrastruktur an vielen Stellen nicht dazu bei, den Verkehr zu beruhigen, was für den Fußverkehr häufig problematisch ist.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde außerdem kritisch angemerkt, dass in manchen Wohngebieten zu viel Verkehr sei und es hierdurch unangenehm sei zu Fuß unterwegs zu sein, beispielsweise in der Humboldtstraße.

Mancherorts fehlen Gehwege gänzlich auf einer oder beiden Straßenseite. Je nach Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit ist dies aber zu rechtfertigen und sofern die Kfz-Führenden entsprechend aufmerksam und langsam fahren stellt dies nicht zwangsläufig ein Problem für den Fußverkehr dar.



Wohngebiete (I): Großzügige Fahrbahnen und schmale Gehwege, keine baulichen Elemente zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs, Gehwegparken, Parken im Straßenraum



Wohngebiete (II): Fehlende Gehwege / Verkehrsberuhigung und schattenspendende Bäume

5.3.5. *Barrierefreiheit und Service-Angebote*

Analog zum Radverkehr ist es günstig, wenn Fußgängerinnen und Fußgänger eine eigene, für diese angepasste Wegweisung vorfinden können. Ansätze einer Fußverkehrswegweisung gibt es in der Kernstadt: Der Weg vom Bahnhof zum Rathaus ist ausgeschildert. Ansonsten gibt es keine Wegweisung für den Fußverkehr. Eine Übersichtskarte gibt es u. a. in Friedlingen an der Dreiländerbrücke.

Als weiteres Service-Angebot für den Fußverkehr ist die Initiative „Nette Toilette“ zu nennen, an welcher sich neun Institutionen (Stadtverwaltung, Gastronomie, Handel) aus verschiedenen Teilen der Stadt beteiligen. Diese stellen kostenfrei eine Toilette, auch für Nicht-Kunden, zur Verfügung.

An verschiedenen Stellen ist der bauliche Zustand der Gehwege nicht gut. Es gibt stellenweise eine zu starke Querneigung, was für Rollstuhl- bzw. Rollator-Fahrende problematisch ist (beispielsweise Haltingen Große Gaß kurz vor Freiburger Str.). Die Gehwegoberflächen sind stellenweise nicht für Rollstühle geeignet (z.B. Trebbiner Platz), Gehwegabsenkungen oder Blindenleitstreifen für die barrierefreie Nutzung von Gehwegen sind mit Ausnahme der Tram-Haltestellen kaum vorhanden.

5.3.6. *Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung*

Die Fußverkehrssituation stellt sich ähnlich wie in vielen anderen Städten dar. Mit Tempo 30-Zonen sind die Wohngebiete verkehrsrechtlich eher fußverkehrsfreundlich, die Straßenraumgestaltung lädt jedoch zu höheren Geschwindigkeiten ein, während Fußgängerinnen und Fußgänger aufgrund großzügiger Eckausrundungen lange ungeschützte Querungstrecken zu überwinden haben und ein nebeneinanderher Gehen aufgrund zu schmaler Gehwege schwierig ist. In den Ortskernbereich (besonders auf der Leopoldshöhe, in Haltingen und Friedlingen) ist außerdem aufgrund hoher Kfz-Verkehrsstärken und unzureichenden Querungshilfen das Queren der Fahrbahn schwierig.

Auch (erlaubtes und nicht erlaubtes) Gehwegparken, andere Hindernisse, die stellenweise Freigabe von Gehwegen für Radverkehr, ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen sowie ein unzureichender baulicher Zustand schränken den Komfort und die Sicherheit des Zufußgehens ein. Die Attraktivität der zentralen Bereiche ist in befriedigendem Zustand, der Einsatz höherwertiger Materialien sowie städtebauliche Umgestaltungen könnten das Zufußgehen interessanter machen. Weitere Verbesserungen können unter anderem in den Wohngebieten durch weitere, baulich unterstützte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Erleichterung der Querungsmöglichkeiten über vielbefahrene Straßen sowie fußverkehrsfreundlicheren Ampelschaltungen liegen.

Auch in Sachen Barrierefreiheit gibt es in Weil am Rhein noch viel Handlungsbedarf.

Die geplante Fußgängerzone auf der Leopoldshöhe könnte die Fußverkehrssituation dort massiv verbessern und einen zentralen städtischen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen. Auch der geplante Shared Space und der verkehrsberuhigte Bereich am Schlaufenkreisel bzw. der Dreiländergalerie kann die Fußverkehrsbeziehungen zwischen Rathaus, Bahnhof und Insel-Kaufhaus deutlich verbessern. Sehr angenehm für Fußgänger ist auch die Dreiländerbrücke, die städtebaulich, wie auch von ihrer Verbindungsfunktion her, ihresgleichen sucht.

5.4. Motorisierter Individualverkehr

5.4.1. Motorisierter Individualverkehr und Klimaschutz

Das vorliegende Konzept fokussiert sich auf die Klimaschutz-relevanten Aspekte des MIV.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat mit fast 80 % einen erheblichen Anteil an den verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Die Effizienz von Autos⁸ hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs bezogen auf Gewicht oder Leistung hat sich in den letzten Jahren zwar verbessert, doch weiterhin sinken die Treibhausgasemissionen nicht. Dies ergibt sich durch die leicht steigende Fahrleistung (Menge gefahrener Kilometer) sowie den Trend zu größeren bzw. schwereren Autos mit energieintensiven Zusatzfunktionen (z.B. Klimaanlage). Durch die EU-Kommission wird ein Flottengrenzwert von 95 g CO₂ pro km ab 2021 festgelegt.

Als grundsätzlicher Angriffspunkt zur Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV wird in der Verkehrsplanung folgender Ansatz verfolgt:

1. Vermeiden
2. Verlagern
3. Verträglich abwickeln

Damit ist gemeint:

1. Fahrten und Fahrleistung (Kilometer) vermeiden, indem z.B. die Ziele in der Nähe der Wohnung sind, bzw. Fahrten gar nicht erst angetreten müssen
2. MIV auf klimafreundlichere Verkehrsmittel zu modal verlagern, z.B. auf Radverkehr, ÖV und Fußverkehr; teilweise wird hierunter auch eine zeitliche Verlagerung auf weniger verkehrsstarke Zeiten verstanden
3. Den „notwendigen“ MIV ressourcenschonender durchführen, z.B. durch Vermeidung von Stop & Go

Zur potenziellen erheblichen Reduktion der CO₂-Emissionen kann auch die Umstellung auf elektrisch oder andere alternative Antriebstechnologien helfen, siehe hierzu Kapitel 5.7.

5.4.2. Aktuelle Planungen und weitere aktuelle Themen

Für den MIV relevante Straßenbauprojekte sind die Realisierung der zollfreien Straße (Eröffnung 2013) und die zukünftige Nordwestumfahrung (geplante Eröffnung 2018), siehe Abschnitt 3.4.5.

Vielfach werden Staus, vor allem in der Innenstadt in der Nähe des Schlaufenkreises/Otterbach/Hauptstraße Friedlingen sowie in Haltingen in der Öffentlichkeitsbeteiligung beklagt. Diese Überlastungen können auch in Google Traffic nachgewiesen werden. Sie sind hinsichtlich von Klimaschutzaspekten aufgrund gestiegenen Treibstoffausstoßes nicht günstig, allerdings auch nicht überragend wichtig. Denn der CO₂-Ausstoß je gefahrenem Kilometer ist bei Stop&Go-Fahrweise zwar erheblich höher (etwa Verdoppelung), aufgrund der insgesamt aber eher geringen Wegstrecke bei einer Teilmenge der Kraftfahrzeuge ist dies dennoch ein eher geringer Einfluss auf die städtischen CO₂-Emissionen. (Aus anderen Gründen, beispielsweise auch der Problematik, dass Einsatzwagen der Feuerwehr von den Staus betroffen sind, kann Handlungsbedarf gleichwohl angebracht sein. Ein anderer negativer Aspekt des Staus sind lokale Luftschadstoffemissionen (v.a. Feinstaub und NO_x). Ein Ansatzpunkt zur Behebung von Staus ist die Förderung von alternativen Verkehrsmitteln.

Kritisiert wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig Verstöße gegen Durchfahrtsverbote (Beispiel Weilweg).

⁸ Motorisierter Individualverkehr umfasst streng genommen auch Motorräder und sonstige motorisierte Zweiräder. In dem vorliegenden Konzept wird aufgrund der höheren Relevanz jedoch der Fokus auf Autos gesetzt.

Weitere aktuelle Planungen und Entwicklungen betreffen das Parken, wozu im Abschnitt 5.4.4 Bezug genommen wird.

5.4.3. Fahrzeugbestand u. -entwicklung

In Abbildung 24 ist eine stetige Zunahme der angemeldeten Kfz erkennbar (betrachtet werden die letzten 10 Jahre). Die letzten Daten geben für Weil am Rhein insgesamt 19.481 (Stand 05/2017) zugelassene Kraftfahrzeuge an. Im Vergleich zu 2008 (ca. 16.800 Kfz) bedeutet dies eine Steigerung von 16%. Dem gegenüber steht deutschlandweit eine leicht geringere Zunahme der angemeldeten Kfz von 13%. Die Zunahme der angemeldeten Fahrzeuge kann nur teilweise mit dem Bevölkerungswachstum in der Vergangenheit erklärt werden, denn nicht nur der absolute Bestand an Kfz (und auch Pkw) hat sich erhöht, sondern auch die Pkw-Dichte (gemessen in Pkw je 1.000 Einwohner).

In Baden-Württemberg und Deutschland stieg die Anzahl der Pkw je 1.000 EW in diesem Zeitraum um je drei Prozent während dieser Wert in Weil am Rhein um neun Prozent zulegte. Während die Pkw-Dichte in Weil am Rhein für das Jahr 2015 mit 549 angegeben wird, liegt dieser Wert für Deutschland bei 540, also etwas darunter. Die Daten für das Land Baden-Württemberg zeigen hingegen eine höhere Pkw-Dichte auf (567 Pkw/1.000 Einwohner). Zuvor lagen die Werte für Weil am Rhein zumeist unter den Durchschnittswerten von Land und Bund. Steigende Pkw-Bestände gehen nicht direkt mit analog steigenden Fahrleistungen einher. Es wird gemeinhin angenommen, dass vielmehr vermehrt Zweit- und Drittwagen angeschafft werden, die dann entsprechend niedrigere Fahrleistungen aufweisen.

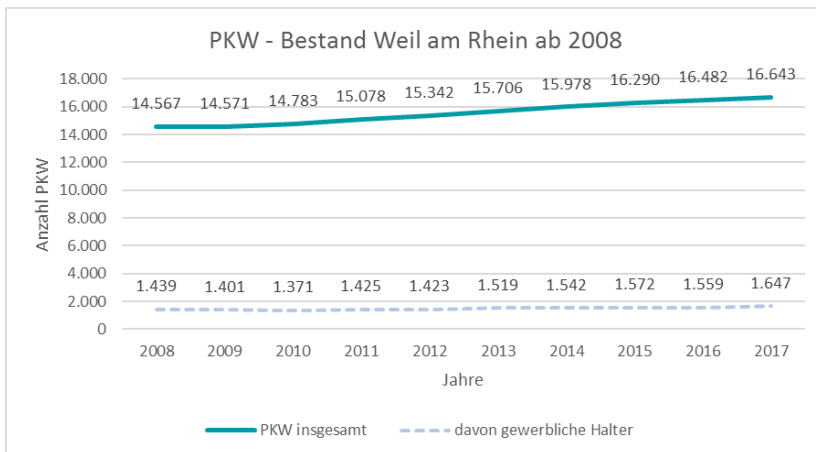


Abbildung 24: Pkw-Bestand Weil am Rhein ab 2008 (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

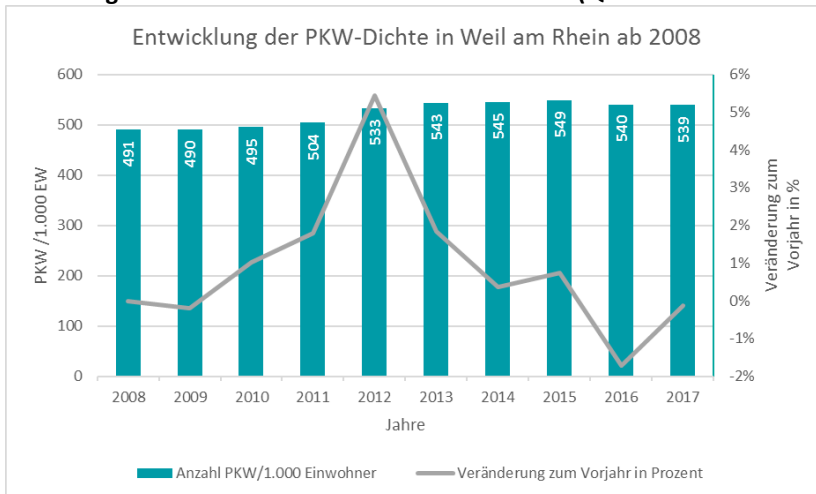


Abbildung 25: Entwicklung der Pkw-Dichte in Weil am Rhein ab 2008 (Quellen: Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Bei diesen Daten muss grundsätzlich eingeschränkt werden, dass viele in Weil am Rhein genutzte Pkw nicht in Weil am Rhein angemeldet sind, sondern außerhalb. Nach stichprobenhaften Begehungen wird der Anteil allein in der Schweiz angemeldeter Fahrzeuge in manchen Wohngebieten auf 10 – 30% geschätzt. Aufgrund der unterschiedlichen Kennzeichen ist dies in Weil am Rhein besonders offensichtlich, in anderen Städten gibt es jedoch vergleichbare Tendenzen mit in anderen Kommunen angemeldeten Dienstfahrzeugen.

5.4.4. Parken

Parken ist insofern für ein Klimaschutzkonzept relevant als es Flächen im Straßenraum beansprucht, die ggf. für andere Verkehrsmittel besser genutzt werden können. Dies gilt beispielsweise für das Gehwegparken. Auch kann Falschparken den Fußverkehr in der Sicht behindern und dadurch Gefahrensituationen für diesen auslösen.

Eine Regulierung des Parkraums und eine Parkraumbewirtschaftung sind daher häufig gewählte Mittel. Parkraumbewirtschaftung existiert in Weil am Rhein nicht flächendeckend, sondern nur in Teilen von Friedlingen sowie der Kernstadt (Leopoldshöhe/Gartenstadt).

Die angewandten Formen sind hierbei:

- Bewohnerparken,
- Zeitliche Beschränkungen, sowie
- Kombinationen aus den oben genannten.

Gebühren werden – im Gegensatz zu Lörrach und weiteren Städten der Region – keine erhoben.

In Abbildung 26 sind die Parkbeschränkungen bzw. -möglichkeiten in der Innenstadt dargestellt.



Abbildung 26: Parken in der Kernstadt (Leopoldshöhe/Gartenstadt) (Quelle: Stadtbauamt)

Außerdem stehen in den Stadtteilen Friedlingen und Leopoldshöhe in diversen öffentlichen Parkhäusern bzw. Tiefgaragen kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung. In der Kernstadt ist dies das Parkhaus am Sparkassenplatz, dem Kaufring sowie der Einkaufsinsel (ca. 450 Stellplätze). Weitere etwa 550 Stellplätze werden im Zuge des Baus der „Dreiländergalerie“ entstehen. In Friedlingen gibt

es am Rhein-Center ein großes Parkhaus mit über 1000 Stellplätzen. Außerdem kann das neue Parkhaus von Endress+Hauser (Schusterinsel) genutzt werden.

Bei einer stichprobenartigen Erhebung im Juli 2017 waren die Straßenparkstände entlang der Hauptstraße mit 87% (donnerstags gegen 17 Uhr) fast voll ausgelastet, während in den Parkhäusern mit Auslastungen von 39% (Sparkassenparkhaus, freitags gegen 12 Uhr) bzw. 53% (Einkaufsinsel, freitags gegen 17 Uhr) noch Kapazitäten verfügbar waren. Auch im Rhein-Center war selbst am Samstag Nachmittag noch eine zwei- bis dreistellige Zahl freier Parkplätze vorhanden. Der Eindruck, dass die Parkhäuser nicht voll ausgelastet werden, wurde auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung bestätigt.

Stichprobenhaft wurden Parkverstöße geprüft. Diese kamen gehäuft vor, z.B. war die Parkscheibe „abgelaufen“, ein Bewohnerparkausweis einer anderen Stadt war hinter der Windschutzscheibe hinterlegt, es wurde in der falschen Richtung geparkt und es wurde (vor allem auf der Freiburger Straße in Haltingen) auf dem Gehweg geparkt. (Gehwegparken ist grundsätzlich verboten, es sei denn, Markierungen und Schilder erlauben es.)

Auch richtig geparkte Fahrzeuge behindern jedoch teilweise den Verkehr; so fährt der Radverkehr teilweise nur in einem geringen Abstand an den geparkten Fahrzeugen vorbei und ist damit bei sich öffnenden Autotüren gefährdet. Auf der Leopoldshöhe ist die Hauptstraße aufgrund der parkenden Kfz stellenweise schwierig zu queren. Ausparkende Pkw verursachen dort zudem immer wieder kurz Staus.



Parken: Parkende Autos sind im Stadtbild sehr präsent

5.4.5. Weitere Aspekte

Die verkehrsrechtliche Situation stehen nicht immer in Einklang mit den baulichen Gegebenheiten ist. So wird beispielsweise in der Hauptstraße in Alt-Weil an manchen Kreuzungen baulich durch Aufpflasterungen suggeriert, die Hauptstraße sei hier Vorfahrtsstraße, tatsächlich gilt rechts vor links. Dies kann zu Missverständnissen und kritischen Situationen führen.

5.4.6. Zusammenfassende Übersicht und Beurteilung

Der motorisierte Individualverkehr wurde aufgrund seiner überörtlichen Bedeutung bereits in Kapitel 3 „Ausgangslage und Rahmenbedingungen der Mobilität“ mit abgehandelt und bezieht sich hier nur auf den Pkw-Bestand und das Parken.

Für den kommunalen Klimaschutz interessant ist – neben Elektromobilität - vor allem das Thema Parken. Hier ist auffällig, dass in Weil am Rhein keinerlei Gebühren erhoben werden und die Parkmöglichkeiten auch in der Kernstadt ausreichend sind. Gebühren in der Kernstadt sind eigentlich inzwischen Standard. (Legales) Parken in der Hauptstraße auf der Leopoldshöhe erschwert zudem den Rad- und Fußverkehr dort.

5.5. Sharing-Angebote sowie inter- und multimodalen Angebote

Für die Zukunft der Mobilität wird so genannten inter- und multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Unter Intermodalität bzw. intermodalem Verkehrsverhalten ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Park-and-Ride oder Bike-and-Ride, bei denen z.B. die erste Etappe eines Weges mit dem Auto oder Fahrrad zurückgelegt wird und die anschließende Etappe zum Ziel mit dem ÖPNV.

Intermodalität ist ein Sonderfall der so genannten Multimodalität. Mit Multimodalität wird bezeichnet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z.B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Angebote wie Fahrradverleihsysteme und Carsharing können zur Förderung multimodalen Verhaltens beitragen. Abbildung 27 veranschaulicht die Begriffe Multimodalität und Intermodalität.

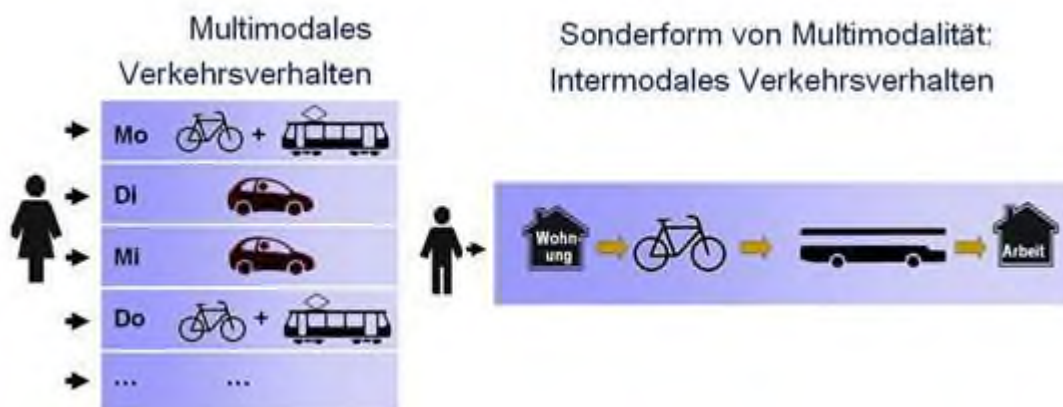


Abbildung 27: Inter- und Multimodalität (Quelle: TU Dresden)

Inter- und Multimodalität zielen auf eine differenziertere und damit effizientere Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ab.

In der Analyse werden die Verknüpfungen von ÖPNV und Fahrrad sowie von ÖPNV und Pkw sowie die multimodalen Angebote Carsharing und Fahrradverleih einbezogen. Gerade um diese Angebote erfolgreich einführen und dauerhaft betreiben zu können bedarf es immer eines begleitenden Informationsangebots bzw. passgenauer Kommunikationsmaßnahmen um die Nutzungsintensität auf ein Niveau zu heben, das den Betrieb rechtfertigt.

Der Ausbau von Infrastruktur für intermodale Angebote wird vom Kanton Basel-Stadt im Rahmen des Pendlerfonds gefördert, um für Einpendler den Umstieg auf den ÖV attraktiv zu machen. Neben „normalen“ Bike and Ride-Anlagen werden auch Fahrradboxen („Veloboxen“) und Park and Ride-Anlagen gefördert.

5.5.1. ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV kann auf verschiedene Arten vonstattengehen:

- Mit dem (eigenen) Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren und dort abstellen: Hierfür sind sichere und witterungsgeschützte Abstellplätze sinnvoll.
- Mit dem Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, das Fahrrad im ÖPNV mitnehmen und ggf. an der Zielhaltestelle mit dem Fahrrad weiterfahren: Hierfür ist eine Fahrradmitnahme im ÖPNV Voraussetzung.
- Die erste Wegstrecke mit dem ÖPNV zurücklegen und am Bahnhof bzw. der Haltestelle ein Fahrrad ausleihen und damit zum Ziel fahren. Hierfür ist ein Fahrradverleihangebot notwendig.
- Die erste Wegstrecke mit dem ÖPNV zurücklegen und am Bahnhof bzw. der Haltestelle das eigene Fahrrad zur Weiterfahrt nutzen. Dies wird z.B. von Pendlern praktiziert, die am Bahnhof des Zielortes ein Zweirad deponieren, mit dem sie die letzte Wegstrecke zur Arbeit zurücklegen. Hierfür sind ebenfalls sichere und witterungsgeschützte Abstellplätze sinnvoll, vor allem da das Rad hier über Nacht am Bahnhof verbleibt.

ÖPNV und Fahrrad werden häufig dann kombiniert, wenn ein Teil des Weges mit einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zurückgelegt werden kann, für eine andere Teilstrecke jedoch die ÖPNV-Verbindung nicht attraktiv ist (beispielsweise. lange Fahrzeit durch Umwege, unpassender Takt, volle Busse, kein Anschluss in Tagesrandzeiten). Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann die Erreichbarkeit von Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen verbessern.

Fahrradmitnahme

Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in der S-Bahn der SBB sind komfortabel und ausreichend. Im Regionalverkehr der DB gibt es ein großes Mehrzweckabteil im unteren Bereich der Doppelstockzüge. Bei gutem Wetter kann der Platz eng werden. Die IG Velo bemängelt dies, vor allem im Vergleich zu den guten Bedingungen in der Schweiz. Im Bus können Fahrräder gar nicht mitgenommen werden.

Im SPNV (S, RB und RE) können Fahrräder in Weil am Rhein außerhalb der Pendlerzeiten (6-9 Uhr) kostenlos mitgenommen werden. Zur Förderung der Intermodalität gibt es in einigen Regionen Deutschlands (unterstützt von Verkehrsverbänden) vergünstigte Falträder zu kaufen, die als normales Gepäckstück im Zug und im Bus mitgenommen werden dürfen. Derartige Aktivitäten gibt es in Weil am Rhein nicht.

Bike and Ride

Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖV („Bike and Ride“) sind wichtig zur Förderung der Intermodalität zwischen Bahn/Bus und Fahrrad. Fahrradabstellanlagen vergrößern zudem den Einzugsbereich von Haltestellen des ÖV.

Im städtischen Radverkehrskonzept heißt es hierzu:

„Die Intermodalität mit den zentralen Umsteigeorten Bf. Haltingen, Bf. Weil am Rhein, Bf. Eimeldingen, den Tram-Haltestellen in Friedlingen (insbesondere Dreiländerbrücke) und den S-Bahnhaltestellen ist zu unterstützen. Hierzu sind sichere Unterstellmöglichkeiten an den Umsteigebahnhöfen Haltingen und Weil am Rhein nötig. Auch eine zentrale, sichere Unterstellmöglichkeit im Bereich der Tram-Station Dreiländerbrücke ist zu prüfen.“

(Radverkehrskonzept „velo2025“)

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Kreises wurden die Abstellanlagen an den Haltestellen des SPNV (ohne Tramhaltestellen) erhoben, wie in Tabelle 6 dargestellt.

Bahnhof	B+R Stellplätze (Jahr 2013)
Weil am Rhein Bf.	66
Weil am Rhein Ost	32
Weil am Rhein Pfädlistraße	16
Weil am Rhein Gartenstadt	15

Tabelle 6: Anzahl B+R-Plätze (Quelle: Radverkehrskonzept des Landkreis Lörrach)

Im Zuge des Radverkehrskonzepts des Landkreises Lörrach wurde ebenfalls die Auslastung der Abstellanlagen erhoben. Hierbei wurde für den Bahnhof Weil am Rhein ein Ausbaubedarf ermittelt, welchem zwischenzeitlich entsprochen wurde. Bei den anderen Weiler Bahnhöfen zeigte sich im Rahmen der dort durchgeführten Erhebung nur eine mittlere Auslastung (13 bis 24%). Dies sollte zukünftig regelmäßig geprüft werden und anlassbezogen ein Ausbau durchgeführt werden.

Am Bahnhof Weil am Rhein wurden in der Tramwendeschleife Fahrradstellplätze nachgerüstet, so dass nun über 100 Stellplätze vorhanden sind. Die Qualität ist gut, im Sommer ist die Anlage gut ausgelastet. An den S-Bahn-Stationen sind die Anlagen sogar überdacht. Die Anlagen sind jedoch praktisch nie ausgelastet. Der Bahnhof in Haltingen hat derzeit nur minderwertige Fahrradstellplätze (nicht diebstahlsichere Felgenklemmer), die zudem überlastet sind; dies wird jedoch im Zuge der Bahnhofsumgestaltung verbessert.

Wie bereits dargestellt, ist aktuell eine ca. 250 Stellplätze umfassende mehrstöckige Radabstellanlage in der Nähe des Bahnhofs im Zuge der Dreiländergalerie in Planung, wünschenswert wäre hier ein Angebot für Pendelnde. Außerdem gibt es Überlegungen zu einem ähnlichen Gebäude im Zuge des Neubaus des Bahnhofs Haltingen. Diese Maßnahmen sind als äußerst positiv zu bewerten, da damit – sofern die Ausführung in den Details überzeugt und die Anlagen damit praktikabel im Alltag nutzbar sind – die Verknüpfung ÖV – Rad gefördert wird.

Wie im Radverkehrskonzept erwähnt, sollen auch die Abstellanlagen an den Tramhaltestellen geprüft und ggf. ausgebaut werden. An den Bushaltestellen sind überwiegend keine Abstellanlagen vorhanden oder im Radverkehrskonzept vorgesehen. Dabei könnten diese, besonders bei regionalen Buslinien wie Linie 55, den Weg zur Haltestelle und damit die gesamte Reisezeit im ÖV in entscheidendem Maße reduzieren. Vereinzelt, wie an der Haltestelle Rathaus, gibt es bereits einzelne Radabstellanlagen (siehe Foto).

**Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen: Weil-Gartenstadt, Rathaus**

5.5.2. ÖPNV und Pkw

Park and Ride wird genannt, wenn mit dem Pkw ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe zu einer ÖV Haltestelle angesteuert wird, um dann dort zu parken und mit dem ÖV weiterzufahren. Während Bike and Ride-Plätze grundsätzlich an (fast) jedem ÖV-Halt sinnvoll sind, ist dies bei Park and Ride anders: Durch die hohe Flächeninanspruchnahme und den für Anwohner und andere

Verkehrsteilnehmer belastenden Anreiseverkehr sollten Park and Ride-Plätze nicht in zentralen Lagen gebaut werden, sondern in der Peripherie mit gutem Anschluss an den ÖV.

In Weil am Rhein gibt es aktuell keine echten Park and Ride-Parkplätze, abgesehen von einzelnen Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen der Regionalbahn. Die bestehenden Parkhäuser in der Nähe zu Tramhaltestellen gehören zu den dortigen Einkaufszentren, die eine Park and Ride-Nutzung durch Parkzeitbegrenzungen verhindern. Von Schweizer Seite wird immer wieder das Thema Park and Ride in den Basler Umlandkommunen lanciert, zu denen auch Weil am Rhein gehört. Allerdings ist bei den jetzigen Verhältnissen kein geeigneter Standort für einen Park and Ride-Parkplatz auszumachen, da zum Erreichen der Bahnhöfe in den Ortskern gefahren werden muss (z.B. Haltingen) oder die Verkehrsbeziehungen keinen Park and Ride-Standort erfordern (so wäre etwa der Bahnhof Gartenstadt gut von Basel aus erreichbar, aber von dort gibt es kaum Pendler an Zielorte der S5).

Eine Park and Ride-Anlage in Weil am Rhein erscheint daher wenig sinnvoll.

5.5.3. Carsharing

Carsharing gibt es prinzipiell in zwei verschiedenen Formen: dem stationsgebundenen, sowie dem „Free Floating“-Modell. Bei ersterem befinden sich die Autos an festen Stationen. Bei zweiterem können sie innerhalb einer definierten Zone flexibel im Stadtgebiet abgestellt werden. Während dieses bislang fast nur in wenigen Großstädten angeboten wird, ist das stationsgebundene System an sehr vielen Städten und Gemeinden in Deutschland verfügbar. Stationsgebundenes Carsharing besitzt bundesweit jährlich Wachstumsraten von ca. 15 - 20%, bezogen auf die Anzahl der angemeldeten Personen.

Personen, die bei Carsharing angemeldet sind, nutzen Autos bewusster und seltener als solche, die ein Auto besitzen. Wie aktuelle Studien zeigen, kann Carsharing dazu beitragen, einen „autoarmen“ Lebensstil zu stabilisieren. Hinzu kommt eine Reduktion der benötigten Autos und damit eingesparte Stellplatzfläche. Außerdem können bei Carsharing-Fuhrparks besonders günstig elektrisch betriebene Autos integriert werden, wodurch sich (bei entsprechendem Strommix) eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen ergeben kann.

Im ländlichen Raum, zu dem manche Teile von Weil am Rhein gezählt werden können, kann Carsharing vor allem dazu beitragen, die Anschaffung von Zweit- und Drittwagen von Haushalten zu vermeiden. In verdichteten Räumen können auch häufiger vollständig autofreie Haushalte durch Carsharing ermöglicht werden.

In Weil am Rhein gibt es aktuell zwei Carsharing-Fahrzeuge von zwei (miteinander verknüpften) Anbietern, siehe Tabelle 7.

Fahrzeug	Beschreibung	Stationsort	Anbieter
Opel Combo	kompakter Kombi, Verbrennungsmotor (Benzin)	Lessingstraße/Am Rathaus	Stadtmobil Südbaden
Renault Zoe	Kleinwagen, elektrisch	Hauptstraße 304	my-e-car

Tabelle 7: Carsharing-Fahrzeuge in Weil am Rhein

Mit zwei Fahrzeugen liegt die rechnerische Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge bei 0,07 pro 1000 Einwohnern und ist damit, auch im Vergleich zu anderen Städten vergleichbarer Einwohner- und Siedlungsstruktur, sehr gering (siehe Tabelle 8).

Die derzeitige Auslastung ist eher gering, wie ein Einblick in die Buchungsmaske zeigt. Aufgrund der guten ÖV-Anbindung, kompakten Siedlungsstruktur, guten Nahversorgung und nicht geringen Radverkehrsanteilen, kann jedoch grundsätzlich von einem erheblichen Potential von Carsharing in Weil am Rhein ausgegangen werden. Auch 32% der Personen, die an der Umfrage im Rahmen der

Öffentlichkeitsbeteiligung dieses Konzepts teilgenommen haben, können sich grundsätzlich vorstellen, Carsharing zu nutzen. Als heutiges Hemmnis dagegen wird überwiegend ein unzureichendes Angebot genannt, was bei nur zwei angebotenen Fahrzeugen auch nachvollziehbar ist. Gleichzeitig werden nicht einmal die beiden verfügbaren Fahrzeuge ausreichend ausgelastet und sind laut Aussage der Stadtverwaltung sogar defizitär. Hier mangelt es offensichtlich an Ankerkunden wie z.B. größeren Unternehmen, die Carsharing für ihre Dienstfahrten nutzen und die Fahrzeuge tagsüber für die interne Nutzung blocken.

Stadtname	Carsharing-Fahrzeuge	Fahrzeuge pro 1000 Einwohner
Weil am Rhein	2	0,07
Ähnliche Einwohnerzahl wie Weil am Rhein		
Biberach	11	0,34
Lörrach	12	0,25
Radolfzell	4	0,13
Vaterstetten (Modellkommune Carsharing, 22.000 Ew.)	19	0,86
Sonstige		
Karlsruhe	834	2,71
Offenburg	12	0,21

Tabelle 8: Carsharing-Dichten im Vergleich (nur stationsgebundenes Carsharing)

Ein Gespräch mit der Strategie-Abteilung der Firma Stadtmobil Südbaden ergab, dass das Unternehmen gerne bereit wäre seine Erfahrungen in einem möglichen städtischen Carsharing-Konzept einzubringen.

5.5.4. Fahrradverleihsystem

Ein Fahrradverleihsystem bezeichnet einen organisierten Fahrradverleih mit automatisierter Ausleihe und Rückgabe und der Möglichkeit, das Fahrrad an einen anderen als dem Ausleihort zurückzugeben. Damit sind auch Einwegfahrten möglich. Ein Fahrradverleih hingegen beschränkt sich auf den Verleih von meist wenigen Fahrrädern, die am Ausleihort wieder zurückgegeben werden müssen.

Fahrradverleihsysteme gibt es, wie beim Carsharing, stationsgebunden oder als freefloating-System. Viele deutsche, aber auch internationale Großstädte betreiben seit Jahren erfolgreich Verleihsysteme bzw. steuern diese über entsprechende Ausschreibungen. In großen Metropolen hat sich in den letzten Jahren ein starker Wettbewerb unterschiedlicher Anbieter entwickelt. In kleineren Städten sind Fahrradverleihsysteme noch wenig etabliert, Versuche werden gleichwohl unternommen.

Ein stadtweites Fahrradverleih-Angebot gibt es aktuell in Weil am Rhein nicht. Einen einfachen Fahrradverleih bietet ein Fahrradhändler in Alt-Weil und zwei in Haltingen. Die Stadt Basel plant im Jahr 2018/2019 eine Ausschreibung für ein städtisches Fahrradverleihangebot, die angrenzenden deutschen Städte Lörrach und Weil am Rhein sind in diese Ausschreibung jedoch bisher nicht eingebunden und werden im ersten Schritt nicht im Kerngebiet des Verleihsystems liegen. Die Ausschreibung eines eigenen Systems für Weil am Rhein wird als nicht sinnvoll erachtet, eine Anbindung an das Basler System zusammen mit Lörrach und möglicherweise Huningue erscheint hingegen aufgrund der starken verkehrlichen Beziehungen und der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur grundsätzlich sinnvoll.

5.5.5. *Ridesharing-Angebote*

Ridesharing-Angebote sind flexible Mitfahrgelegenheiten, die über das Internet bzw. eine App gebucht werden können. Beispiele sind matchrider oder flinc. Die Mitfahrgelegenheiten werden von Privatpersonen über ein Portal angeboten; für eine Mitfahrt erhalten sie einen finanziellen Ausgleich. Bei den bekanntesten überregionalen Portalen finden sich auch Angebote für Weil am Rhein, vor allem für Fahrten von und zur Arbeit in der näheren Umgebung aber auch für weiter entfernte Ziele.

5.6. Mobilitätsmanagement, Mobilitätsinformationen und Service-Angeboten

Neben dem Angebot und der Infrastruktur einzelner Verkehrsmittel kommt übergreifenden Handlungsfeldern wie etwa der Information, dem Marketing und dem Management von Mobilität und Verkehr sowie intermodalen Angeboten eine große Bedeutung für nachhaltige Mobilität zu.

5.6.1. *Mobilitätsmanagement*

Mobilitätsmanagement stellt eine zielgruppenspezifische Ansprache und Beratung dar, die in Verbesserungen von Infrastruktur, Service und Informationen münden kann. So wird z.B. ein Unternehmen beraten und dabei die Mobilität seiner Mitarbeitenden, sein Fuhrpark und seine Dienstreiseprozesse untersucht. Anschließend erhält das Unternehmen Empfehlungen zur Verbesserung der Fuhrparkeffizienz, zur Erreichbarkeit des Unternehmens, zur Vermeidung von Staus zu Schichtbeginn, zur Stärkung des Radverkehrs usw. – abhängig von den Zielen, die das Unternehmen an das Mobilitätsmanagement hatte. Für die Stadtverwaltung Weil am Rhein wurde ein solcher Prozess beispielhaft umgesetzt (siehe Kapitel 8). Auf der Homepage der Stadtverwaltung wird in allgemeiner Form über Mobilitätsmanagement für Unternehmen informiert. Ein städtisches oder regionales Programm bzw. eine Ansprechperson zur Unterstützung von Unternehmen bezüglich ihrer Mobilität existiert allerdings nicht. Einzelne, auch größere Unternehmen haben jedoch bereits Maßnahmen ergriffen um Mitarbeitenden auf ihren Arbeitswegen eine größere Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. So hat etwa Endress+Hauser eine große Zahl Duschen und Umkleiden mit Schließfächern für die Mitarbeitenden errichtet, wodurch die Fahrradnutzung gestärkt wird. Eine Reihe anderer Unternehmen hat den Zugang zu firmeneigenen Parkplätzen beschränkt, wieder andere erstatten Kosten für den Arbeitsweg nur dann vollständig, wenn diese mit dem Umweltverbund zurückgelegt wurden.

Mobilitätsmanagement richtet sich auch an weitere Zielgruppen, z.B. an Schulen, Senioren oder Neubürger. Ein umfassendes, strategisches Mobilitätsmanagement existiert in Weil am Rhein – wie in der Mehrzahl der deutschen Städte – auch für diese Zielgruppen nicht, allerdings sind einzelne Ansätze vorhanden. So besteht seitens der Stadtverwaltung Kontakt zu Schulen; hierbei können auch Mobilitätsthemen zur Sprache kommen. Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde das Schulumfeld untersucht und eine Erhebung unter Schulen durchgeführt (siehe Kapitel 7 „Schulisches Mobilitätsmanagement“). Die hohe Zahl an Zuzügen nach Weil am Rhein deutet auf ein hohes Potenzial für ein Mobilitätsmanagement für Neubürger hin. Bei diesem Zweig des Mobilitätsmanagements werden Neubürger beispielsweise bei Anmeldung im Bürgerservice zu den Mobilitätsangeboten in der Stadt und im direkten Wohnumfeld informiert und/oder es besteht die Möglichkeit für einen bestimmten Zeitraum gratis den ÖPNV zu testen. Ein Angebot für Neubürger oder andere Zielgruppen besteht aktuell nicht.

5.6.2. *Mobilitätsinformation und Mobilitätsmarketing*

Informationen über Mobilitätsangebote sind essenziell für die Nutzung dieser. Wenn nicht bekannt ist, wann und wohin ein Bus fährt, wird dieser auch nicht genutzt. Wer keine attraktiven Wege zum Radfahren kennt, wird womöglich sein Fahrrad stehen lassen, da er nur die vielbefahrene Hauptverkehrsstraße kennt und diese als zu gefährlich empfindet. Besonders in der Allgemeinheit noch wenig genutzte Mobilitätsmöglichkeiten bedürfen umfangreicher Informationen für die potenziellen Nutzer, etwa Carsharing oder Elektrofahrzeuge.

Die zunehmende Digitalisierung ermöglicht es Informationen zu Mobilität über neue Kanäle weiterzuverbreiten. Neben Online-Informationen auf der Homepage der Anbieter gibt es zunehmend auch verkehrsmittelübergreifende Plattformen (die etwa für einen geplanten Weg für unterschiedliche Verkehrsmittel anzeigen, wie das Ziel erreicht werden kann) sowie die Möglichkeit auf Echtzeit-Informationen zuzugreifen. Echtzeit-Informationen spielen insbesondere bei ÖPNV-Umsteigeverbindungen eine Rolle (z.B. über digitale Fahrgastanzeigen an der Bushaltestelle) und bei Sharing-Angebote (z.B. wenn kurzfristig nachgeschaut werden kann, ob ein Carsharing-Fahrzeug für die nächsten Stunden noch zur Verfügung steht). Aber auch für andere Verkehrsmittel sind solche Informationen zunehmend von Bedeutung, z.B. zu Streckensperrungen oder Staus.

Die Stadt Weil am Rhein stellt Informationen überwiegend klassisch in Papierform zur Verfügung sowie auch über ihre eigene Homepage. Dort stehen z.B. der Fahrradstadtplan oder das Busliniennetz zum Download zur Verfügung. Die Stadtverwaltung bietet auf ihrer Internetpräsenz im Bereich „Lebenslagen“ fundierte Informationen zu einzelnen Verkehrsmitteln und weiteren Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Verkehrssicherheit). Die Informationen sind allerdings versteckt im Unterbereich „Reisen“ und dort wiederum unter „Transport“ bzw. im Unterbereich „Verkehrswege“, so dass sie nur schlecht auffindbar sind. Teilweise sind mobilitätsbezogene Informationen (z.B. zum Carsharing-Angebot) im Bereich „Anreise & Verkehr“ untergebracht, was die Auffindbarkeit noch schwieriger macht. Eine übergeordnete Rubrik zum Thema (nachhaltige/klimafreundliche) Mobilität existiert derzeit nicht. Nur teilweise sind die Informationen Weil-spezifisch. Die Informationen sind weit überwiegend aktuell, nur einige Links sind veraltet. Teilweise fehlen Informationen, z.B. wird beim lokalen Carsharing-Angebot nur ein Fahrzeug genannt statt der beiden.

Echtzeitinformationen sind derzeit für den Busverkehr in der Stadt nicht verfügbar, weder als digitale Fahrgastinformation an den Haltestellen noch in den Bussen oder per App. Es bestehen jedoch Überlegungen in diese Richtung. Die Informationen an den Haltestellen sind generell wenig umfangreich und wenig attraktiv gestaltet (siehe hierzu das entsprechende Kapitel 5.2.7).

Abgesehen von Wegweisungen für den Auto- und Radverkehr sowie den Aushangfahrplänen an Bushaltestellen gibt es im öffentlichen Straßenraum praktisch keine mobilitätsbezogenen Informationen. Hervorzuheben ist jedoch die Benennung von Haltestellen, die eine Orientierung für Wenig-Nutzer erleichtern und zudem signalisieren, dass wichtige Ziele auch mit dem Bus erreicht werden können. So lauten beispielsweise die Bushaltestellen an der Vitra und dem Laguna „Vitra“ bzw. „Grün99/Laguna“, diejenige am Rathaus heißt ebenso.

5.6.3. Zusammenfassende Bewertung

Mobilitätsmarketing und gezielte Mobilitätsinformationen stehen wie auch das Mobilitätsmanagement in Weil am Rhein noch am Anfang. Ein Mobilitätsmarketing gibt es gar nicht. Mobilitätsinformationen sind verkehrsmittelspezifisch und nicht immer einfach zu verstehen (z.B. an Bushaltestellen) oder zu finden (z.B. auf der Homepage der Stadt). Hier wird ein großes Potenzial für einen klimafreundlicheren Verkehr gesehen, wenn diese Informationen professionell aufbereitet und gezielt vermarktet werden.

Ähnliches gilt für das Mobilitätsmanagement. Hier bestehen große Potenziale durch die Zahl an Arbeitsplätzen in Weil am Rhein (Mobilitätsmanagement für Unternehmen), die Zahl der Schülerinnen und Schüler (Mobilitätsmanagement für Schulen) und der Neubürgerinnen und Neubürger (Mobilitätsmanagement für Neubürger).

5.7. Alternative Antriebe (E-Mobilität und andere)

Alternative Antriebe ändern nichts an Verkehrsbelastungen in Städten, weisen jedoch entweder keine lokalen Emissionen auf und haben eine bessere CO₂-Bilanz (E-Fahrzeuge) oder sind durch den von ihnen genutzten Kraftstoff (Erdgas u.ä.) effizienter und sauberer als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. E-Autos werden inzwischen in Serie gebaut. Sie sind in der Herstellung etwas energieaufwendiger als konventionelle Autos (besonders bei großer Batterie), allerdings wird während der Nutzung nur vergleichsweise wenig Energie verbraucht, so dass sich dieser Nachteil nach wenigen Jahren (unter der Annahme einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung) wieder ausgleicht. Dies gilt übrigens auch für die Kosten: Die hohen Anschaffungskosten werden durch die geringen Betriebskosten nach wenigen Jahren ausgeglichen. Wird der genutzte Strom emissionsfrei aus Erneuerbaren Energien produziert, fährt ein E-Auto komplett emissionsfrei. Doch selbst beim aktuellen deutschen Strommix sind nach wenigen Jahren Nutzungszeit die Gesamt-CO₂-Emissionen (also inklusive der Produktion) geringer als bei einem konventionell betriebenen Auto.

Vorbehalte gegenüber E-Autos bestehen vor allem bezüglich der geringeren Reichweite im Vergleich zu konventionellen Autos und den langen Ladedauern bei einem normalen Haushaltsanschluss. (Mit Schnellladesäulen kann bereits heute in rund einer halben Stunde ein E-Auto zu 80% getankt werden.) Neben dem Aufbau von Infrastruktur – vor allem im privaten und gewerblichen Umfeld – wird als wichtiges Instrument zur Förderung von Elektromobilität Information und die Möglichkeit des Ausprobierens gesehen.

Bei Fahrrädern mit Elektrounterstützung ist die Hemmschwelle inzwischen deutlich gesunken. Pedelecs (bis 25 km/h, straßenverkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellt) bzw. E-Bikes (stärkere Unterstützung, straßenverkehrsrechtlich wie Mofas) machen deutschlandweit inzwischen einen zweistelligen Anteil an verkauften Fahrrädern aus. In Weil am Rhein ist der Besitz von E-Fahrrädern laut Online-Umfrage sowie Gesprächen mit örtlichen Fachverkäufern überdurchschnittlich hoch. Im öffentlichen Straßenraum sind diese auch präsent, so sind in Ötlingen fast ausschließlich Fahrräder mit elektrischer Unterstützung zu sehen. Sie können den Aktionsradius des Fahrrads erweitern und auch hügelige Strecken attraktiv machen. Die schnelleren Geschwindigkeiten sollten bei der Radverkehrsplanung jedoch berücksichtigt werden.

Die Anzahl Elektroautos ist aktuell noch gering. Die Anzahl der in Weil am Rhein zugelassenen Elektrofahrzeuge liegt zu Anfang April 2018 bei 19 Stück, was einen Anteil von ca. 0,11% ergibt und dem deutschlandweiten Durchschnitt entspricht. Es gibt in Weil am Rhein drei öffentliche Ladesäulen, in der Königsberger Straße, in der Hauptstraße (Leopoldshöhe) sowie an der Autobahnraststätte, wobei erstere beiden technisch veraltet bzw. physisch kaum nutzbar sind. Es gibt jedoch Planungen durch den Stromversorger Energiedienst weitere Säulen zu errichten (vitra, Laguna sowie eventuell weitere).

Eines der beiden Carsharing-Autos ist zudem auch ein E-Auto, das im öffentlichen Straßenraum durch seinen Standort auf der Leopoldshöhe präsent ist. Weiterhin sind zwei Elektroautos und mehrere E-Bikes Teil des städtischen Fuhrparks und regelmäßig im Stadtgebiet unterwegs.

In anderen Städten ist die Situation meist ähnlich; E-Autos spielen noch keine große Rolle. Allerdings gingen die Zulassungszahlen – nicht zuletzt aufgrund der aktuellen deutschlandweiten Diskussion um die innerstädtische Luftbelastung durch Stickoxide und Feinstaub – im letzten Jahr stark nach oben. Die Reichweiten nehmen zudem deutlich zu und die „Kinderkrankheiten“ sind überstanden. Diese Entwicklung wird sich aller Voraussicht nach fortsetzen und die Verkehrsplanung wird sich stärker daran orientieren müssen (z.B. durch das Vorsehen von Lademöglichkeiten bereits in der Bauleitplanung).

5.8. Wirtschafts- und Güterverkehr

5.8.1. Begriffsbestimmungen und aktuelle Themen

In diesem Konzept stellt Wirtschaftsverkehr keinen Schwerpunkt dar. Es wird aber eine kurze Darstellung der Situation und möglichen Chancen gegeben. Dies erscheint aufgrund der starken lokalen Wirtschaft und der besonderen Situation eines trimodalen Umschlagorts zweckmäßig.

Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs wird in zwei Bereiche unterschieden, welche unterschiedliche Strategien erfordern:

- a) Personenwirtschaftsverkehr (dienstliche Fahrten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen, z.B. Pflegedienste, Handwerker, sogenannter Außendienst)
- b) Güterverkehr (Transport von Waren, z.B. Containertransport)

Es ist grundsätzlich anzustreben, dass Transporte, soweit möglich, vermieden bzw. unter Einsatz von Antrieben mit möglichst geringen CO₂-Emissionen transportiert werden. Hierzu eignet sich die Nutzung der Verkehrsträger Schiene und Wasser, sowie bei Lkw die Nutzung von nicht Erdöl-basierten Antrieben (Elektro, Wasserstoff, Biogas). Außerdem sind Leerfahrten und ineffiziente Ausnutzung von Laderaum zu vermeiden. Da dies jedoch in der Regel auch im ökonomischen Interesse der entsprechenden Logistikunternehmen liegt, wird hierauf nicht weiter eingegangen.

Die Analysen und Bewertungen zum Radverkehr, zu inter- und multimodalen Angeboten, Mobilitätsmanagement und alternativen Antrieben in den anderen Kapiteln sind überwiegend auch für den Personenwirtschaftsverkehr gültig. Strategien zur Verbesserungen hierbei dienen meist auch dem Personenwirtschaftsverkehr.

Güterverkehr erfordert jedoch eigene Ansätze. Der Energieaufwand im Güterverkehr ist bei dem Verkehrsträger Straße erheblich größer als bei Güterzug oder Schiff, siehe Abbildung 28. Daher ist es anzustreben, Güterverkehre von Lkw auf Schiene und Schiff zu verlagern. (Der Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen ist eng verbunden mit dem nötigen Energieaufwand.)

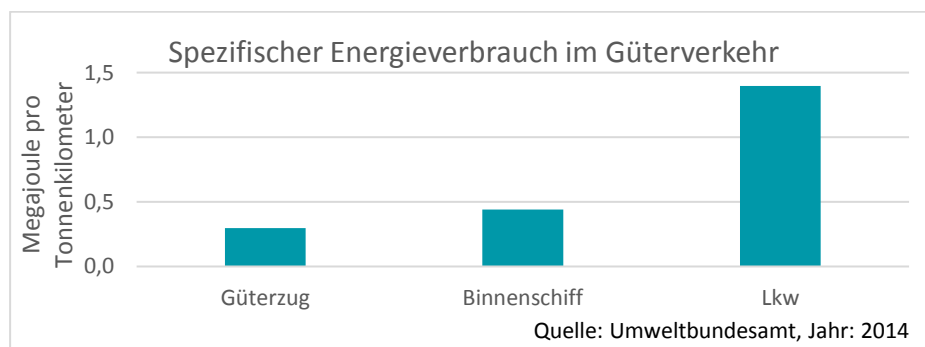


Abbildung 28: spezifischer Energieverbrauch im Güterverkehr

Gerade im Bereich der kleinräumigen Transporte wird aktuell stark die Nutzung von kleineren, elektrisch betriebenen Fahrzeugen diskutiert und ausgebaut. Prominentestes Beispiel ist der „StreetScooter“ (Modell Work) von der Deutschen Post, welcher eine Reichweite von mindestens 80 km erreicht und für 720 kg Zuladung ausgelegt ist und auf eine sehr hohe Nachfrage stößt. Auch E-Roller und Lastenfahrräder werden verstärkt nachgefragt und aktuell durch Bund und Land Baden-Württemberg gefördert.

Güterverkehr auf der Straße zieht erhebliche Belastungen nicht nur bezüglich CO₂-Emissionen nach sich, sondern auch bezüglich Luftreinhaltung und Lärmschutz. Aus Teilen des Stadtgebiets versucht die Stadtverwaltung mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot die negativen Effekte herauszuhalten.

5.8.2. Trimodaler Logistik-Hub: Hafen und Umschlagbahnhof

Weil am Rhein ist mit einem Hafen, Containerumschlagbahnhof und Autobahnanschluss ein trimodaler Logistik-Stützpunkt.

Hafen

Der Hafen wird von der Rheinhafengesellschaft mbH Weil am Rhein betrieben, verwaltet und ist in Besitz dieser. Die Gesellschaft war bis 1997 in Landesbesitz, gehörte in jüngerer Vergangenheit der Stadt Weil am Rhein, den Schweizerischen Rheinhäfen sowie diversen lokalen Unternehmen, im Laufe der letzten Jahre wurde jedoch der Anteil der Stadt Weil am Rhein durch Zukauf von Gesellschafteranteilen erhöht. Im Sommer 2017 wurde auch der Anteil der Schweizerischen Rheinhäfen abgekauft, so dass nun 89% der Anteile der Stadt Weil am Rhein gehören. Der Aufsichtsrat besteht mit Beschluss des Gemeinderats vom 12.2.2018 aus dem Oberbürgermeister der Stadt (Vorsitz) sowie fünf Vertretern des Gemeinderats. Somit hat die Stadt direkten Einfluss auf den Hafen.

Mit etwa 1 Mio. t Umschlag pro Jahr ist es ein im Vergleich zu anderen Rheinhäfen kleiner Hafen. Neben dem reinen Umschlag hat sich dieser jedoch auch als Standort für Logistikunternehmen etabliert; die Rheinhafengesellschaft bietet ein umfangreiches Service-Angebot an.

Der Rheinhafen verfügt über einen Schienenverkehrsanschluss. Hierüber werden einerseits die beiden Teile (Rheinhafen Nord und Süd) miteinander verbunden. Andererseits ist darüber ein Anschluss an sowohl das deutsche als auch das schweizerische Eisenbahnnetz hergestellt.

Anders als bei vielen anderen Rheinhäfen stehen Flächen zur Erweiterung zur Verfügung. Es gibt auch entsprechende Überlegungen zum weiteren Ausbau des Hafens. Hiervon sind Flächen am Containerbereich sowie Hafen Nord betroffen. Unter dem Namen „Nordanbindung“ wird daher auch eine direktere Straßenanbindung des Hafens an die A 5 und A 98 diskutiert.

Auch südlich der Grenze zur Schweiz sind große Hafenanlagen vorhanden. Eine erhebliche Erweiterung dieser mit einem neuen Hafenbecken mit direktem Schienenanschluss wird unter dem Namen „Gateway Basel Nord – Port of Switzerland“ aktuell diskutiert.

Seit 2007 findet unter dem Namen „RheinPorts“ eine enge Zusammenarbeit und teilweise gemeinsame Vermarktung mit den Häfen in Basel und Mulhouse statt. Hier wurde auch ein neuartiges Schiffsmanagementsystem eingeführt („RheinPorts Information System“). Seit 2015 findet außerdem unter dem Namen „Upper Rhine Ports“ eine Zusammenarbeit mit weiteren Häfen entlang des Oberrheins statt.

Die Anbindung an das Schienennetz ist positiv zu bewerten. Konkrete Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen in diesem Bereich können an dieser Stelle nicht gegeben werden. Es ist von Seiten des Hafeninfrastrukturbetreibers jedoch grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Schieneninfrastruktur in einem wettbewerbsfähigen Zustand gehalten wird und mögliche Potentiale in diesem Bereich ausgeschöpft werden. Mit der zukünftigen Kapazitätssteigerung auf der Rheintalbahn (viergleisiger Ausbau) werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Kombination Schiene – Schiff verstärkt genutzt wird.

Eine Bewertung der „Nordanbindung“ aus Klimaschutzaspekten kann hier nicht abschließend erfolgen. Flächenverbrauch und damit einhergehende ökologische Beeinträchtigungen sowie eine Attraktivitätssteigerung der Straße gegenüber der Schiene als Verkehrsträger sind gegenüber möglichen Verlagerungen des Verkehrs von der Straße auf kombinierten Verkehr abzuwägen.

Containerumschlagbahnhof

Der in Weil am Rhein vorhandene Containerumschlagbahnhof (ehemals Güterbahnhof) ist eines von deutschlandweit 25 Terminals der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS, zur Deutschen Bahn AG zugehörig). Aufgrund der Lage an der Hauptstrecke Basel – Karlsruhe sowie der Grenznahe gilt es als wichtiger Hub für Transporte in die Schweiz, Italien und Frankreich. Nach Aussage des Eigentümers bietet es „gute Umsteigemöglichkeiten für Feeder-Verkehre und begünstigt somit die Bildung effizienter Transportnetzwerke der Kunden“. Nördlich des Containerumschlagbahnhofs ist außerdem ein Rangierbahnhof vorhanden.

Aufgrund der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels hat sich die internationale bis globale Anbindung dieses in jüngerer Vergangenheit weiterhin verbessert. So sieht eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebene Studie von 2017 ein Potential darin, Containertransporte zukünftig vom Hafen in Genua per Zug zu den ersten Rheinhäfen zu fahren und dort auf das Schiff umzuschlagen, d. h. Basel und Weil am Rhein. Die Handlungsspielräume der Stadt sind bei dieser Infrastruktur gleichwohl begrenzt.

5.8.3. Lokale Wirtschaft und Industrie

Die Situation der lokalen Wirtschaft wird von verschiedenen Seiten in Weil am Rhein als sehr gut eingeschätzt (siehe hierzu eine Rede des Oberbürgermeisters Anfang 2018, aber von Seiten der Weiler Wirtschaft) und expandiert. Dies zieht auch verkehrliche Folgen nach sich. Erhebungen zum Wirtschaftsverkehr liegen jedoch nicht vor. Wie in anderen Städten auch setzt sich der Strukturwandel weiter fort, von der Industrie in Richtung Dienstleistungen, mit ebenfalls anders gelagerten, kleinteiligeren Verkehren. So erzeugen etwa Lieferdienste oder Pflegedienste vor allem Verkehre auf Kurzstrecken, die recht gut klimafreundlich zurückgelegt werden können (Fahrrad, E-Fahrzeug, auch E-Lastenrad).

So wird etwa das Kesselhaus (früher Textilindustrie) heute von verschiedenen Unternehmen aus dem Kleingewerbe genutzt. Auf dem ehemaligen Lofe-Areal soll ein neuer Gewerbepark entstehen; bei der Entwicklung könnten von Anfang an verkehrliche Aspekte mit einem Fokus auf klimafreundlicher Mobilität mit berücksichtigt werden.

Grundsätzlich besteht mit WWT, Weil am Rhein Wirtschaft & Tourismus ein städtischer Akteur, der mit der Wirtschaft in direktem Kontakt steht. Darüber kann die Stadt Unternehmen zum Thema Mobilität ansprechen.

5.8.4. Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten

Der anhaltende Strukturwandel bietet die Chance, klimafreundliche Mobilität bei Umnutzungen gleich mitzudenken. Für kleinere Gewerbetreibende ist es zudem aufgrund der Art ihrer Verkehre prinzipiell einfacher klimafreundlich mobil zu sein, dies gilt nicht nur für Liefer- und Pflegedienste, sondern auch für Gewerbetreibende mit wenigen Fahrten, für die Carsharing sinnvoll sein kann. Hier wie auch beim Personenwirtschaftsverkehr hat die Stadt vor allem die Möglichkeit, Rahmenbedingungen zu setzen und zu informieren. Grundsätzlich kann es sinnvoll sein, bei den lokalen Gewerbetreibenden zu erkundigen, welche Rahmenbedingungen für eine Umstellung in Richtung klimaschonenderer Transport nötig wäre.

Bezüglich des Schwerverkehrs hat die Stadt mittels des Hafens direkte Einflussmöglichkeiten und könnte diesen beispielsweise als Klimaschutzhafen positionieren (beispielsweise über ein Benchmarking).

6. Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken für eine klimafreundliche Mobilität

Stärken	Schwächen
Gute Anbindung mit allen Verkehrsmitteln Nähe zu Basel (Infrastruktur/Angebot von dort „übernehmbar“, z.B. Tram)	Grenzlage (bzgl. ÖV: unübersichtliches Angebot, Tarif; allgemein dadurch erhöhter Planungs- und Abstimmungsaufwand)
Lokale Mobilitätsinitiativen (z.B. IG Velo)	Stellenweise unattraktive oder unsichere Radinfrastruktur (z.B. entlang Alte Straße)
Reizvolle Landschaft, mildes Klima	Radserviceangebot nicht vorhanden
Kooperation/Abstimmung zwischen Verwaltung und Initiativen	Überörtliche Anbindung im ÖV in Richtung Frankreich, Schwarzwald, Hochrhein
Mehrere Fahrradfachgeschäfte ansässig	Innerörtliche Anbindung (geringe Erschließung der Stadtbusse)
Fahrrad wird als Alltagsverkehrsmittel bereits von manchen genutzt	ÖV-Abend- und -Nachtangebot, sowie an Wochenenden
Stellenweise gute Radabstellplätze in ausreichender Anzahl	Umstiegssituation Bus/SPNV am Bahnhof und allgemein
Städtisches Radverkehrskonzept vorhanden	Verspätungen im ÖV
Stellenweise attraktive Radinfrastruktur (z.B. Weilweg)	Verständlichkeit des ÖV (Tarife, Takt, Netz, Anschlüsse)
Fahrradwegweisung vorhanden	Stellenweise wenig Platz für Fußverkehr/schmale Gehwege
Dreiländerbrücke	Fehlende Barrierefreiheit an fast allen Haltestellen
Überörtliche Anbindung im ÖV in Richtung Basel und Freiburg	Wenige Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
Innerörtliche Anbindung im ÖV (z.B. Haltingen - Leopoldschule)	Straßenraumgestaltung in den Wohngebieten
Punktuell Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität (Leopoldshöhe, Hauptstraße)	Bisher noch kein strategisches Mobilitätsmanagement
Klimafreundliche Ausrichtung der städtischen Mobilität	Geringe Carsharing-Angebotsdichte
	Staus durch Einkaufsverkehr (Innenstadt, Friedlingen) und auf Freiburger Str. in Haltingen
	Viel Fläche für ruhenden MIV in Stadtmitte
	E-Mobilität in Stadtbild wenig präsent
	Keine strategische verkehrsmittelübergreifende Planung

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Chancen/Potenziale	Risiken
Arbeitsplätze vor Ort, starke Wirtschaft	Große Investitionen in MIV-Infrastruktur
Eher hohe städtebauliche Dichte, kompakter Siedlungskörper	Öffentliche Akzeptanz bzgl. Maßnahmen mit MIV-einschränkender Wirkung
Topographie (Rad)	Akzeptanz von Ausgaben für ÖPNV-Ausweitung
Sehr gute Einzelhandelsinfrastruktur in zentraler Lage	
Bestehende Initiativen und Programme (auch grenzüberschreitend) wie 3Land und Aggloprogramm	
Gute Finanzlage der Stadt	
Fahrradparkhäuser Bahnhof Weil am Rhein und Haltingen	
Förderung Radverkehr auf Landkreis- und Landesebene	
Geplante Radschnellverbindung	
Planung zu shared space, Fußgängerzone, Tramverlängerung	
Umbau Bahnhof Weil am Rhein und Haltingen	
Planungen zu WLAN, E-Bussen, App	
Außendarstellung ÖV (Bushaltestellen, Serviceorientierung)	
Häufigerer und regelmäßigerer Takt SPNV (Rheintalban) ab 2020/2024	
Neuentwicklung Lofo-Areal	
Hafen, Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens, Containerumschlagbahnhof	
Städtebauliche Projekte: Altweil, Sanierungsprogramm Friedlingen, Rheinpark, Ortskern Haltingen	
Starke Carsharing-Unternehmen	
Pendlerbeziehung, Einkaufstourismus	
Kapazitäten in der S5 nach Lörrach	
Mobilitätsinformationen auf der Homepage der Stadt	
Lokale Unternehmen mit einem Bewusstsein für Mobilitätsthemen	
Bisherige Aktivitäten in der Bürgerbeteiligung	

Mobilitäts- management Stadtverwaltung und Schulen

7. Schulisches Mobilitätsmanagement

Das städtische Radverkehrskonzept beschreibt eindrücklich die Bedeutung Weil am Rheins als Schulstandort und die damit verbundenen schulischen Verkehrsströme: Als Teil des Oberzentrums ist Weil am Rhein auch ein Zentrum für Bildungseinrichtungen, insbesondere für weiterführende Schulen. Über 500 Schüler_innen pendeln täglich aus Umlandgemeinden nach Weil am Rhein. Das Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen geht hier bis über Efringen-Kirchen und Kandern und darüber hinaus. Auch zwischen den Stadtteilen herrscht reger Schüler_innenverkehr, so dass aus den nördlichen Schuleinzugsgebieten inklusive Haltingen täglich bis zu 1000 Schüler_innen in die Kernstadt Weil am Rhein pendeln. Aus Lörrach, Frankreich und der Schweiz ist die Anzahl von Pendelnden vernachlässigbar. Räumlich konzentrieren sich die weiterführenden Schulen in der nördlichen Kernstadt: Am Schulzentrum mit Werkreal-, Realschule und dem Oberrhein-Gymnasium und rund um das Kant-Gymnasium mit Stadtbibliothek, Musik- und Volkshochschule.

7.1. Hintergründe und Notwendigkeiten

Am Anfang der 1970er Jahre gingen 92% der 6- bis 7-jährigen Schulkinder alleine oder mit anderen Kindern zur Schule. Etwa 30 Jahre später waren es nur noch 52%. Mitte der 60er Jahre legten Grundschul Kinder zum Spielen und im Alltag während der Sommermonate durchschnittlich 20 Kilometer pro Tag selbstständig zurück. Dabei waren sie sechs Stunden draußen. Heute sind Grundschul Kinder im Durchschnitt zweieinhalb Stunden draußen und legen dabei vier Kilometer zurück. Diese Zahlen, entnommen aus dem „Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement“ der ivm, zeigen, dass Kinder deutlich weniger selbstständig mobil sind als noch vor zwei Generationen.

Selbstständige Mobilität ist entscheidend für die kindliche Entwicklung. Auf dem Schulweg mit dem Roller, zu Fuß oder mit dem Rad trainieren Kinder ihre Psychomotorik und entwickeln zahlreiche kognitive Fähigkeiten, beispielsweise Einschätzung von Entfernung, räumliches Vorstellungsvermögen, Zeit und Geschwindigkeit. Der Verkehrsraum wird von Kindern als Sport-, Spiel- und Kommunikationsraum genutzt. Durch den Austausch mit gleichaltrigen Kindern auf dem Weg zur Schule und beim Spiel sowie durch die Beobachtungen anderer Menschen erwerben schon Grundschul Kinder zahlreiche soziale Kompetenzen, beispielsweise Kommunikationsfähigkeit und Empathie anderen gegenüber. Sie lernen zudem Gefahrensituation und Risiken zu erkennen, zu bewältigen und zu vermeiden.

Schulisches Mobilitätsmanagement setzt an diesem Punkt an, um Schulen dabei zu unterstützen Schülerinnen und Schüler selbstständige Mobilität zu ermöglichen. Dadurch kann mangelnde Konzentration im Unterricht, Bewegungsmangel und kognitiven Defiziten vorgebeugt werden.

Die Schulzeit ist für Kinder und Heranwachsende ein prägender Lebensabschnitt der neben Wissen auch soziale Kompetenzen der künftigen Erwachsenen formt.

Damit Schülerinnen und Schüler selbstständig zur Schule kommen sollte eine passende Infrastruktur im Einzugsgebiet der Schule vorhanden sein. Genauer bedeutet dies, dass sich Schulkinder ohne Begleitung eines Erwachsenen sicher fühlen z.B. wenn es eine Beleuchtung gibt, ausreichende Querungsangebote (Mittelinseln, Ampeln, Fußgängerüberwege) und breite Fußwege vorhanden sind.

Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts wurde das Schulumfeld (ohne Privatschulen) begangen und verkehrlich eingeordnet. Informationen zu internen Prozessen, von Seiten der Schulleitung als problematisch empfundene verkehrliche Situationen u.ä. wurden über einen Fragebogen erhoben. Daraus können bereits erste Erkenntnisse zur Situation von Verkehr und Mobilität an den Weiler Schulen gewonnen werden. Dies stellt jedoch noch kein systematisches Mobilitätsmanagement dar. Ein systematisches Mobilitätsmanagement an Schulen zeichnet sich vielmehr dadurch aus, dass es in den Schulen und der Stadtverwaltung durch entsprechende Zuständigkeiten institutionalisiert ist, dass es gelebt wird (nicht nur eine einmalige Aktion stattfindet, sondern dauerhaft „bespielt“ wird) und dass alle Betroffenen und weitere wichtige Akteure eingebunden werden, d.h. insbesondere die Schüler-, Lehrer- und Elternschaft.

7.2. Situation von Verkehr und Mobilität an den Weiler Schulen

Die Befragungen an den Schulen in Weil am Rhein zeigen folgende Einschätzungen zu den Fußverkehrsanlagen in den Schuleinzugsbereichen: Die meisten Schulen geben an, dass die Gehwege ausreichend breit sind, lediglich von der Realschule werden die Gehwegbreiten „in unterschiedlichen Bereichen“ kritisiert. Konkrete Stellen, an denen die Gehwege zu schmal sind, werden von den befragten Schulen nicht genannt. Im Rahmen der Analyse durch die Begehung vor Ort konnte diese Einschätzung nicht nachvollzogen werden. Am alten Standort der Hans-Thoma-Schule im Ortskern von Haltingen gestalten sich die Fußwege im Gegensatz dazu als oft viel zu schmal bis nicht existent und gleichzeitig uneinheitlich.

Mehrere Schulen geben an, dass es ausreichende Querungsangebote gibt. Mangelhafte Querungsmöglichkeiten gibt es nach Aussagen der Schulen entlang der Hauptstraße in Friedlingen auf Höhe der Rheinschule, da der rechtsabbiegende Pkw-Verkehr nicht auf querende Kinder achtet, im gesamten Bromenackerweg und an der alten Schule in Haltingen.

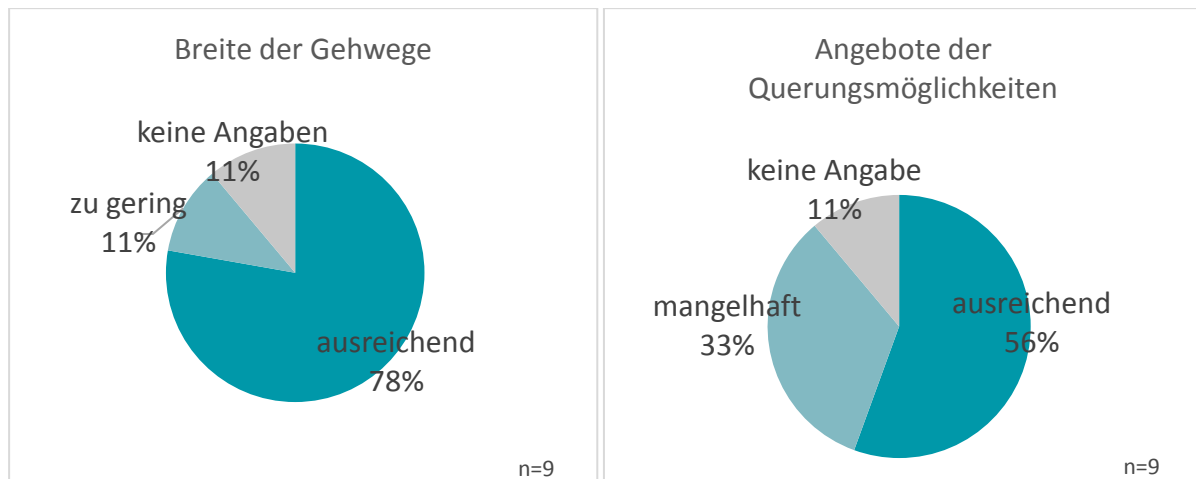
Von der Realschule Dreiländereck wird bemängelt, dass die Querungsmöglichkeiten im Umfeld im Alltag ständig zugeparkt sind. Weiterhin wird von der Gemeinschaftsschule ein Zebrastreifen an der Egerstraße vorgeschlagen. Eine Querungshilfe wird hier auch vom Gutachterbüro als sinnvoll bewertet. Behindert wird der Fußverkehr durch Mülltonnen und parkende Autos auf den Gehwegen vor allem in der Riedli- und Tullastraße, im Bereich der Schulbushaltestelle der Leopold-Grundschule und in den Eingangsbereichen der neuen Hans-Thoma-Schule in Haltingen und des Oberrhein-Gymnasiums.

Gute Bedingungen für den Fußverkehr wurden im Rahmen der Analyse an der Karl-Tschamber-Schule und vor allem an der Kreuzung (Pfäldlistr. / Bläserstr.) identifiziert. Lediglich an der Kreuzung Hirschenstraße/Stüdlestraße mit einem überraschend hohen Fuß- und Autoverkehrsaufkommen kommt es zu Sichtbehinderung durch an der Hirschenstraße parkende Pkw. Hier wird die Prüfung einer Querungshilfe empfohlen.

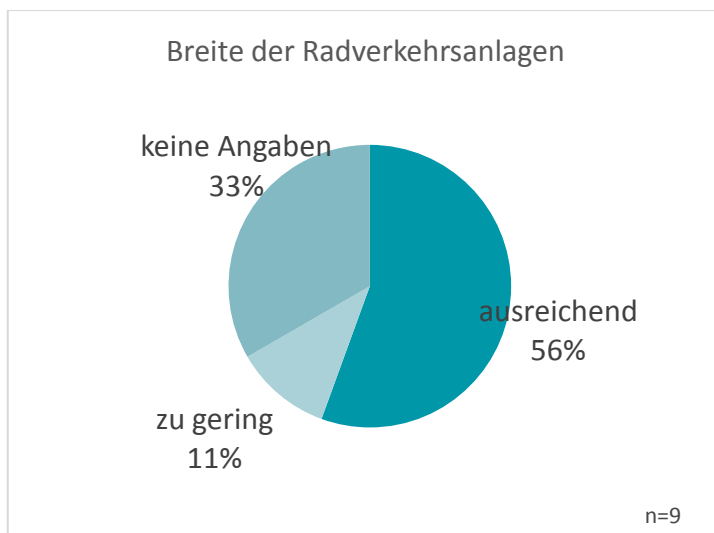
An der Rheinschule ist der Ausbau der vorhandenen Querungshilfe an der Riedlistraße zu empfehlen und zu prüfen, ob für die Kinder, die von Norden ein zweites Angebot geschaffen werden kann, da diese die vorhandene Querungshilfe nicht nutzen. Am Bromenackerweg sollte mindestens die Bremsschwelle auf Höhe des Emma-Fackler-Schulkindergarten mit hoher Priorität zu einer Querungshilfe ausgebaut werden.

Eine Querungshilfe in der Markgräflerstr. auf Höhe der Schluchseestraße erscheint sinnvoll, auch um die Geschwindigkeit auf der Markgräflerstr. zu reduzieren. Dem anliegenden städtischen Kindergarten käme diese Maßnahme jedoch nur zugute, wenn es durch Maßnahmen gelänge, mehr Kinder als heute von einem Weg zum Kindergarten zu Fuß zu überzeugen. Am katholischen Kindergarten in der Schauinslandstraße könnten die Querungen erleichtert werden, wenn baulich verhindert würde, dass an den Kreuzungen geparkt wird.

An der alten Schule in Haltingen fehlen Querungsmöglichkeiten gänzlich. Zusätzlich sind die Gehwege an den Kreuzungen teilweise abgeschrägt, was die Sicht noch weiter verschlechtert. Zu Fußgehenden ist völlig unklar, welches ein wirklich sicherer Fußweg über die Kreuzung Markgräflerstr. / Wilhelm-Glock-Str. sein könnte.



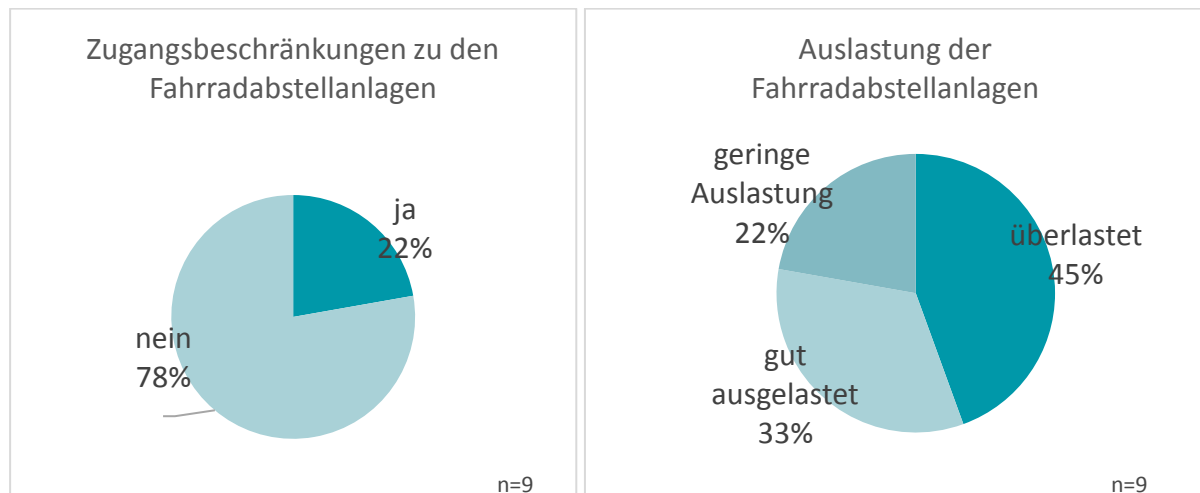
Die Breiten der Radverkehrsanlagen auf den Schulwegen werden von allen fünf Schulen, die dazu eine Rückmeldung gegeben haben, als ausreichend eingeschätzt. Explizit positiv genannt wird hier der Radweg zwischen den Innenstadt und Haltingen, der auch im Rahmen der Befahrung vom Gutachterbüro als sehr positiv eingeschätzt wird. Entlang der Hauptstraße wird die Radverkehrsanlage als grundsätzlich zu schmal beschrieben, eine breiter Radfahrstreifen würde hier sicherlich für mehr Sicherheit sorgen. Die Schülerinnen und Schüler radeln meist durch Tempo-30-Zonen zur Schule, auch da dort die Chance höher ist, nebeneinander fahren zu können.



Gefragt wurde im Fragebogen auch nach der Zugangsbeschränkung und Auslastung der Radabstellanlagen auf dem Schulgelände. Die nachstehenden Grafiken zeigen, dass die deutliche Mehrheit der befragten Schulen keine Zugangsbeschränkung zu ihren Radabstellanlagen auf dem Schulgelände hat. Die bestehenden Zugangsbeschränkungen sind an der Hans-Thoma-Schule in Haltingen (ein abschließbarer Bereich für das Lehrpersonal) und an der Realschule Dreiländereck (Öffnungszeiten des Fahrradkellers).

Gut ausgelastet werden die Radabstellanlagen an den meisten Schulen über das gesamte Schuljahr dargestellt, in den Frühjahr- und Sommermonaten werden sie als überwiegend überlastet beschrieben. Überlastete Abstellanlagen konnten vom Gutachterbüro bei Begehungen am Oberrheingymnasium identifiziert werden. Ausnahmen bilden hier die Grundschulen Rheinschule und die Hermann-Dauer, die über keine oder sehr wenige Radabstellanlagen verfügen, da Grundschüler_innen in Weil am Rhein bis zur bestandenen Fahrradprüfung nicht mit dem Rad zu Schule fahren dürfen. Im Sommer sind die Abstellanlagen dann aber mit Rollern sehr stark ausgelastet bis überlastet.

Überlastete Abstellanlagen für Roller wurden von der Tschamber-Schule gemeldet, dies konnte bei der Begehung im Winter vom Gutachterbüro nicht nachvollzogen werden.

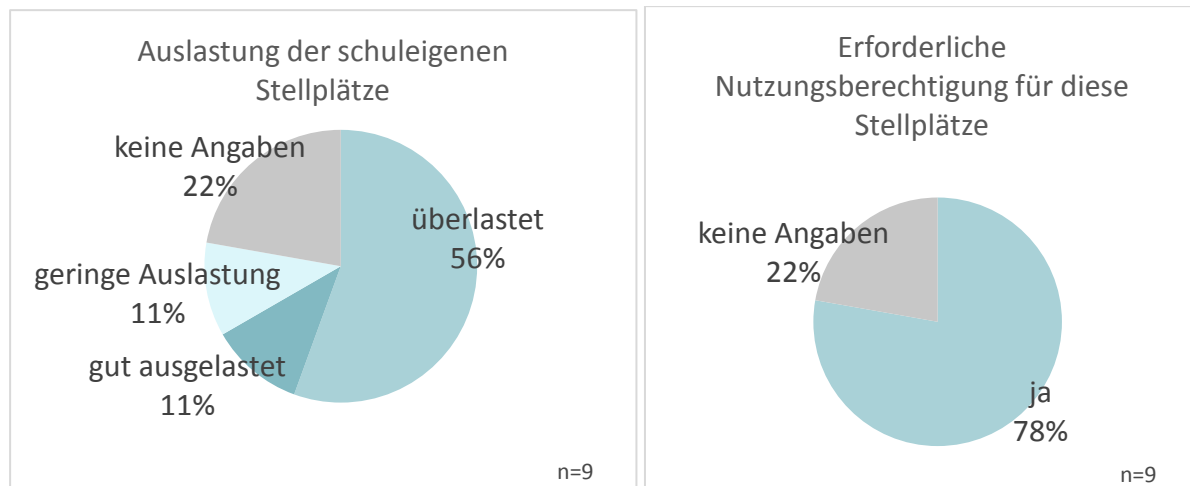


Die nächsten Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind alle fußläufig von den Schulen erreichbar. Die Qualitäten der Haltestellen sind nach Angaben der Schulen sehr verschieden. Fünf Schulen geben an, dass die jeweilige Schul-Haltestelle überdacht ist, davon geben vier Schulen an, dass ausreichender Platz zum Warten vorhanden ist. Die Karl-Tschamber-Schule gibt an, dass der Zustand der Haltestelle „okay“ ist, die fehlende Überdachung kann hier wohl durch das Vordach der Schule ausgeglichen werden. Das Kant- und das Oberrhein-Gymnasium sagen, dass es zu wenig Platz zum Warten gibt. Die Realschule Dreiländereck, als dritte Schule am Schulzentrum, bewertet die Situation an der Bushaltestelle vor der Schule als mangelhaft, es gibt kein Wartehäuschen oder Überdachung und keine Sitzgelegenheiten. Auch das Gutachterbüro bewertet die Ausstattung der Bushaltestellen am Schulzentrum als unzureichend. Positiv ist, dass Schülerinnen und Schüler, die auf den ÖPNV angewiesen sind, nach Schulende maximal 20 Minuten auf den Bus warten müssen. Dies betrifft ausschließlich die weiterführenden Schulen.

Die Mehrheit der befragten Schulen verfügen über schuleigene Parkplätze für das Lehrpersonal. Fünf der befragten Schulen (Karl-Tschamber, Rheinschule, Gemeinschaftsschule, Realschule und Hans-Thoma-Schule) sehen eine Überlastung der schuleigenen Stellplätze. An der Leopold-Grundschule und dem Kant-Gymnasium sind die Parkplätze gut ausgelastet. Die Grundschule Hermann-Daur hat nur eine geringe Auslastung ihrer Stellplätze. Diese Beschreibungen der Schulen können vom Gutachterbüro für alle Schulen bestätigt werden.

An den meisten der befragten Schulen benötigt das Lehrpersonal eine Nutzungsberechtigung für die schuleigenen Parkplätze. Die Nutzungsberechtigungen sind i.d.R. ein Schuljahr gültig. Im Umfeld der Rheinschule und des Kantgymnasiums kann nicht uneingeschränkt geparkt werden. In Verbindung mit der oben erwähnten Überlastung der schuleigenen Parkplätze kann somit an der Rheinschule die Situation entstehen, dass nicht alle Mitglieder des Kollegiums einen Parkplatz bekommen und somit in der 90-Minuten Parkscheinzone parken müssen, wollen sie im näheren Umfeld der Schule parken.

Erhöhter Parkdruck im näheren Umfeld der Schulen wurde zum Zeitpunkt der Begehung nur am Kant-Gymnasium identifiziert, an allen anderen Schulen war die Auslastung der umliegenden Parkmöglichkeiten nicht besonders hoch.



Alle Schulen liegen an Nebenstraßen, was bedeutet, dass es grundsätzlich keine hohen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) gibt, außer zu den Schulanfangs- und Endzeiten durch Eltern, die ihr Kind mit dem „Elterntaxi“ zur Schule fahren. Genutzt werden von den Eltern öffentliche und private Parkplätze sowie Bushaltestellen. Situationen mit vielen Pkw, die teilweise sehr gefährliche Ein- oder Ausparkmanöver konnten im Rahmen der Begehung an der Rheinschule, dem Schulzentrum an der Egerstraße, der neuen Hans-Thoma-Schule und an der Grundschule Herman-Daur vermehrt beobachtet werden:

An der Rheinschule halten die Eltern an allen möglichen legalen und illegalen Stellen an der Riedlstr. und in der Karsthölzlestr. auch auf beiden Seiten und teilweise direkt vor dem Schultor auf dem Fußweg. An der neuen Hans-Thoma-Schule entstehen immer wieder gefährliche Situationen durch Eltern, die die Einfahrt zum Schulgebäude zum Wenden benutzen und dann Schüler_innen übersehen. Rund um das Schulzentrum an der Egerstraße sind zu Schulbeginn sehr viele fahrradfahrende Schüler_innen und Eltern Pkws unterwegs, was die Situation teilweise sehr unübersichtlich macht. Die Eltern parken oft illegal, vor dem Oberrheingymnasium halten beispielsweise im Sekundentakt „Elterntaxis“ im absoluten Halteverbot. An der Grundschule in Märkt ist allein schon wegen der Lage im Straßennetz sehr wenig Verkehr, viele Kinder kommen zu Fuß oder mit dem Roller. Elterntaxis fahren direkt vor und parken auf der Südseite der Schule auch wenn die Schule sagt, sie sollen auf dem Parkplatz der Altrheinhalle parken. Das gefährdet die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Roller kommen, ein Gehweg existiert hier nicht. Alternativ könnten Eltern angehalten werden, ihre Kinder bereits an der Ecke Teichweg/Im Bärenfeld aussteigen zu lassen. Sehr positiv: Erst wenn der Bus kommt verlassen die Kinder aus Ötlingen gemeinsam das Schulgelände. Auch am Kant-Gymnasium parken die Eltern direkt vor der Schule um es ihren Kindern möglichst bequem zu machen. Die Bushaltestelle ist zwar groß, für die große Schülerzahl einer weiterführenden Schule aber ggf. nicht ausreichend.

An der Karl-Tschamber-Schule, der alten Hans-Thoma-Schule und am städtischen Kindergarten in Haltingen gestaltete sich die Situation vor den Einrichtungen zum Zeitpunkt der Begehung vor Schul- bzw. Betreuungsbeginn relativ entspannt. An der Karl-Tschamber-Schule ist genug Platz im Straßenraum für alle Elterntaxis. Teilweise hielten die Eltern illegal auf der Bushaltestelle, was zu diesem Zeitpunkt aber kein Problem darstellte, da die Haltestelle relativ lang ist und nur ein einziger Bus mit zwei Kindern sehr kurz vor der Schule hielt. An anderen Tagen kann es hier jedoch ggf. auch zu Behinderungen des Busses kommen.

An der alten Hans-Thoma-Schule kommt etwa die Hälfte der Kinder zu Fuß, alle anderen mit dem „Elterntaxi“. Das Verkehrsaufkommen ist hier allerdings sehr gering. Das gleiche gilt für den städtischen Kindergarten in Haltingen, der vor seiner Tür eine mehr als ausreichende Anzahl an Kurzparkplätzen hat. Am St. Joseph Kindergarten in Haltingen kommt etwa die Hälfte der Kinder zu

Fuß, die andere Hälfte mit dem Auto, nur 5% mit dem Rad. Es gibt keine Infrastruktur fürs Parken, alles findet am Straßenrand statt was die Situation für die zu Fußgehenden schwer macht, s.o.

Besonders ausgewiesene Bring- und Holzonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen, gibt es an keiner Schule, wären aber an den genannten Schulen sinnvoll bzw. zu prüfen.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

An drei der befragten Schulen gibt es eine verantwortliche Person für das Thema Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. An sechs Schulen gibt es keine dafür verantwortliche Person. An vier Schulen gibt es Schulwegpläne, teilweise aktuell, andere aus den Jahren 2015 und 2016. Die Schulwegpläne werden an der Karl-Tschamber-Schule und der Hans-Thoma-Schule zum Schuljahresbeginn auf der Schulhomepage veröffentlicht und so an die Eltern vermittelt. Die Realschule Dreiländereck gibt den Eltern den Schulwegplan zur Einschulung bzw. zwei Wochen nach Schulbeginn. Das Kant-Gymnasium macht hierzu keine Angaben. Eine Laufgemeinschaften gibt es nur an der Karl-Tschamber-Schule. Sie wurde durch Eltern initiiert.

Drei weiterführende Schulen haben in Weil am Rhein einen Radschulwegplan, der älteste ist von 2015. Eltern erhalten den Radschulwegplan an der Realschule Dreiländereck zur Einschulung, am Kant-Gymnasium durch die vorsitzende Person des Elternbeirats und am Oberrhein-Gymnasium vor Schulbeginn bzw. in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn, auf Anfrage oder auf der Schulhomepage.

Drei Schulen bieten im Laufe des Schuljahres Projekte zum Thema Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an. Diese Angebote sind je nach Schulform verschieden, von der Nachmittags-AG „Radfahrtraining“ für die vierten Klassen an der Rheinschule, über „Faires Fahren in Bahn und Bus“ für Klassenstufe acht an der Realschule Dreiländereck, bis zu „Drogen im Straßenverkehr“ für Klassenstufe elf am Kant-Gymnasium.

An drei Schulen ist im schuleigenen Curriculum Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung verankert, sodass das Lehrpersonal darauf für den Unterricht zurückgreifen kann. Die Hans-Thoma-Schule ist gerade in der Erstellungsphase eines Curriculums. An sechs Schulen liegt dieses Thema (noch) in der Eigenverantwortung der Lehrkräfte.

Acht der befragten Schulen haben keine Zertifizierung für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. (Schulen können sich beispielsweise beim Land Baden-Württemberg auf ein „Zertifikat Fahrradfreundliche Schule“ bewerben.)

Derzeit bestehen teilweise aktive Kooperationen verschiedener Akteure zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen, beispielsweise mit der Polizei, der Jugendverkehrsschule, Abteilung für Soziales, Schulen und Sport, der IG Velo, dem Amt für Stadtplanung und Baumanagement sowie dem Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz.

Betreuungsangebot an den Schulen

An acht von den neun befragten Schulen gibt es Betreuungsangebote für die Schülerinnen und Schüler außerhalb der Unterrichtszeit. An der Rheinschule werden Schulkinder nur morgens bis zum Schulbeginn betreut. An fünf Schulen gibt es morgens und nachmittags Betreuungsangebote. Das Oberrhein- und das Kant-Gymnasium bieten nur nach Unterrichtsschluss Betreuungsmöglichkeiten an, wobei am Kant-Gymnasium nur von Montag bis Mittwoch. Die Leopoldschule als Grundschule und Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum Förderschwerpunkt Lernen (SBBZ) bietet Betreuung auch in Kooperation mit der AWO vor und nach den Schulzeiten an. An der Hans-Thoma sowie an der Leopold-Schule werden die Betreuungsangebote sehr gut angenommen. Es werden bis zu 90 Kinder vor allen in den Nachmittagsstunden betreut.

Zusammenfassung und Bewertung

Die Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr werden überwiegend als ausreichend breit eingeschätzt. Handlungsbedarf besteht in der Nachbesserung von Querungsangeboten für den Fußverkehr. Hier sollte auch nach einer baulichen Nachbesserung durch städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontrolliert werden, dass Querungsinseln u.ä nicht vom Kfz-Verkehr zugeparkt oder zum Halten genutzt werden und dadurch die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmende gefährdet wird. Die Radabstellanlagen an den weiterführenden Schulen sind gerade im Sommer oft überlastet. Hier sollte überprüft werden, ob eine temporäre Aufstockung von Radabstellanlagen umsetzbar sein kann. Neben den Radabstellanlagen gaben die Schulen an, dass auch die Parkplätze für das Schulpersonal häufig überlastet sind. Hier sollte überprüft werden, ob sich neben den eigenen Pkw nicht auch andere Verkehrsmittel für das Schulpersonal attraktiv sind, um den Arbeitsweg zurückzulegen. Durch die guten Anbindungen zu den nächsten Haltestellen des ÖPNV haben Schülerinnen und Schüler, die den ÖPNV nutzen kurze Fußwege von maximal einem Kilometer (ca. 12 Minuten zu Fuß), überwiegend sogar nur 500 Meter. Da die Mehrheit der Schulen angab, dass die Verkehrssituation am Morgen vor den Schulen durch Elterntaxen teilweise chaotisch sei, bedarf es hier einer detaillierteren Untersuchung mit der Überprüfung, ob die Einrichtung von Elternhaltestellen sinnvoll sein kann.

8. Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde im Rahmen eines Mobilitätsmanagementprozesses die Mobilität innerhalb der Verwaltung untersucht. Das Mobilitätsmanagement und die damit entwickelten Maßnahmen tragen dazu bei, die Wege der Mitarbeitenden effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Grundlage des Mobilitätsmanagements ist eine Analyse der heutigen Verkehrsbedarfe und des heutigen Mobilitätsverhaltens, um passgenaue und an den Bedürfnissen der Zielgruppen orientierte Maßnahmen entwickeln zu können.

Durch Verkehrsvermeidung, Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und Verbesserung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs werden die Treibhausgasemissionen und der Energiebedarf des von der Stadtverwaltung verursachten Verkehrs verringert. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Verringerung der Kosten der dienstlichen Mobilität und die Gesundheit des Personals.

Eine genaue Zieldefinition für das betriebliche Mobilitätsmanagement fand im Rahmen des Teilprojekts nicht statt, die häufigsten Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind aber:

- Erreichbarkeit
- Umweltwirkung
- Kostenersparnis
- Arbeitseffizienz
- Gesundheitsvorsorge
- Außenwirkung bzw. Vorbildfunktion der Stadtverwaltung für alle Bürger*innen und die Wirtschaft
- Bindung der Mitarbeitenden

Im Rahmen des Teilprojekts wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihren Arbeitswegen befragt (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, u.a.) und der Standort des Rathauses hinsichtlich der verkehrlichen Situation analysiert. Weiterhin wurde ein Screening der dienstlichen Mobilität (Verkehrsmittelwahl, -alternativen, städtischer Fuhrpark) durchgeführt.

Mit den Ergebnissen hat die Stadtverwaltung die Möglichkeit, die eigene Mobilität stärker als bisher zu steuern und bereits zu Projektbeginn einen Impuls in die Stadt zu senden, d.h. die Vorbildfunktion der Verwaltung zu stärken.

8.1. Analyse der betrieblichen Mobilität

Im Rahmen der Analyse wurde der Fokus auf das Rathaus als Hauptstandort der Stadtverwaltung, gelegt, da etwa zwei Drittel, vgl. Abbildung 29, der Mitarbeitenden dort beschäftigt ist.

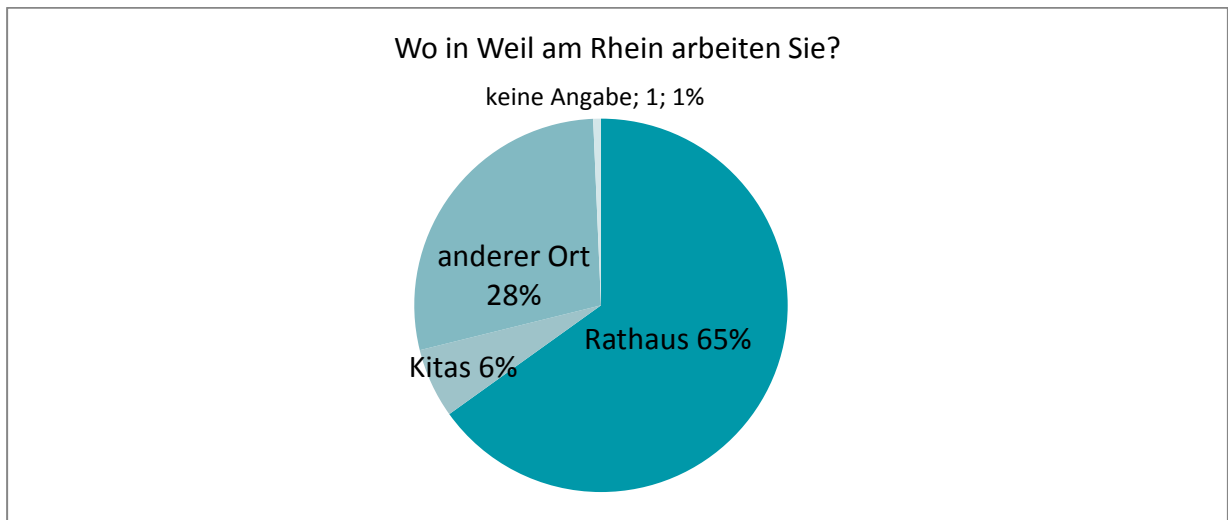


Abbildung 29: Arbeitsorte der Beschäftigten

8.1.1. Lage, Infrastruktur und Angebote

Das Rathaus von Weil am Rhein ist durch seine zentrale Lage in der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. Die unmittelbare Nähe zum Bahnhof, zu den Hauptradrouten, den Bundesstraßen B3 bzw. B317 mit ihrer Anbindung zu den Autobahnen und das städtische Busnetz machen dies möglich.

Das Rathaus verfügt über einen Fahrrad-Abstellraum auf der Rückseite des Gebäudes. Dieser Abstellraum ist ebenerdig zugänglich, überdacht und abschließbar. Der Raum ist mit qualitativ guten Abstellmöglichkeiten ausgestattet. Zum Zeitpunkt der Begehung im Juli 2017 waren von den 32 Abstellplätzen 15 belegt. Da der Raum relativ eng ist, und zusätzlich noch Mülltonnen beherbergt, ist eine volle Auslastung gar nicht möglich. In unmittelbarer Nähe des Abstellraums und dem Hintereingang des Rathauses stehen unter freiem Himmel 10 weitere Fahrradabstellplätze zur Verfügung von denen zum Zeitpunkt der Begehung 3 belegt waren.

Ebenfalls vor dem Hintereingang im absoluten Halteverbot abgestellt werden regelmäßig Motorroller (4 zum Zeitpunkt der Begehung) und zeitweise auch die städtischen Dienstfahrzeuge.



Im Keller des Rathaus steht den Mitarbeitenden eine Dusche zur Verfügung. Persönliche Spinde gibt es aktuell nicht.

Auf der Vorderseite des Rathaus am Haupteingang stehen Besuchenden 7 Anlehnbügel für Fahrräder zur Verfügung die jeweils auch beidseitig genutzt werden könnten. Die Auslastung der Abstellanlage war bei allen regelmäßigen Besuchen des Gutachterbüros sehr gering.

Informationen zu aktuellen ÖPNV-Verbindungen, Netz- oder Umgebungskarten stehen im Foyer des Rathauses nicht zur Verfügung.

In der Tiefgarage des Rathaus stehen insgesamt 7 Stellplätze zur Verfügung. Diese sind den beiden Dienstfahrzeugen, dem Oberbürgermeister und den Leitungen von 4 Ämtern vorbehalten.

Den Mitarbeitenden stehen aktuell an der Hangkante ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Für eine Gebühr von 60 € im Jahr kann eine dauerhafte Parkberechtigung für die öffentlich bewirtschafteten Parkflächen von den Mitarbeitenden erworben werden. Wird das private Fahrzeug an einem Tag dienstlich genutzt, stehen auch Tageskarten zur Verfügung. Für 25 € pro Monat stehen zusätzlich Parkplätze in einem durch die Stadt angemieteten Parkhaus in unmittelbarer Nähe des Rathauses den Mitarbeitenden zur Verfügung.

Das Rathaus ist, nicht zuletzt, durch eine Rampe am Hintereingang und den Aufzug voll barrierefrei erreichbar.

Die Kernarbeitszeiten zum Zeitpunkt der Begehung im Juli 2017 sind sehr lang und lassen deshalb den Mitarbeitenden wenig Flexibilität, Stau zu umfahren oder die Arbeitszeiten an ÖPNV-Verbindungen anzupassen:

- Mo: 8 bis 16 Uhr
- Di: 8 bis 17 Uhr
- Mi: 8 bis 18 Uhr
- Do: 8 bis 16 Uhr
- Fr: 8 bis 13 Uhr

8.1.2. Mobilität auf Arbeitswegen

Der allergrößte Anteil (320 von 530; 60%) der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung wohnt im Stadtgebiet von Weil am Rhein und mit einem Arbeitsweg von unter 5 Kilometern in einer Entfernung, die sehr gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnte. Ein weiterer großer Anteil wohnt in den angrenzenden Kommunen (z.B. Lörrach, Eimeldingen) (vgl. Abbildung 30).

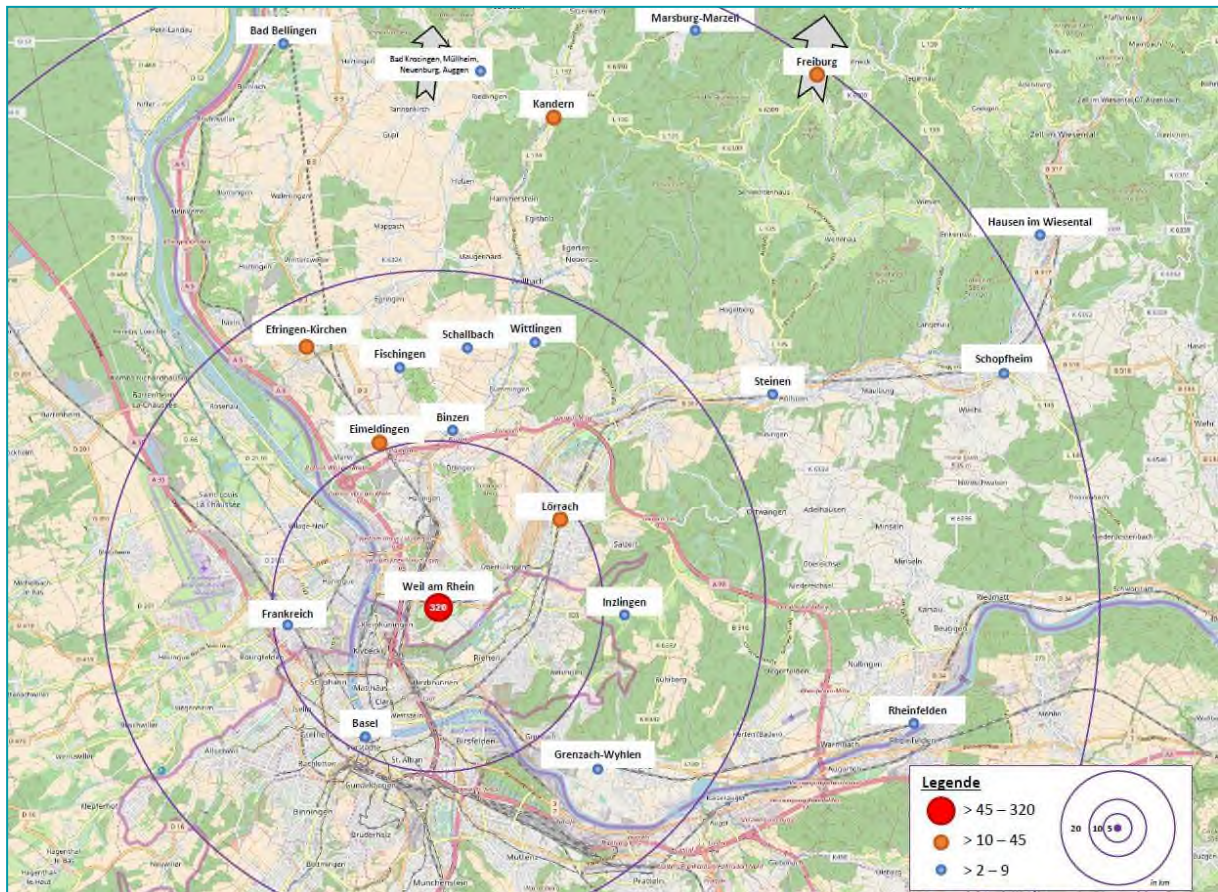


Abbildung 30: Wohnorte der Mitarbeitenden (Aus Datenschutzgründen wurden Wohnorte mit nur einem Mitarbeiter nicht in die Darstellung mitaufgenommen) (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Die Aufteilung der Arbeitswege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (Modal Split) in Abbildung 31 zeigt übliche, hohe Werte für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. In Relation zu den geringen Entfernungen von Wohn- und Arbeitsort ist der Wert jedoch als vergleichsweise sehr hoch einzuschätzen. Erfreulich im Sinne des Klimaschutzes ist der vergleichsweise hohe Anteil des Radverkehrs mit fast 20%. Im Gegensatz dazu ist der ÖV-Anteil von etwa 10% vergleichsweise gering.

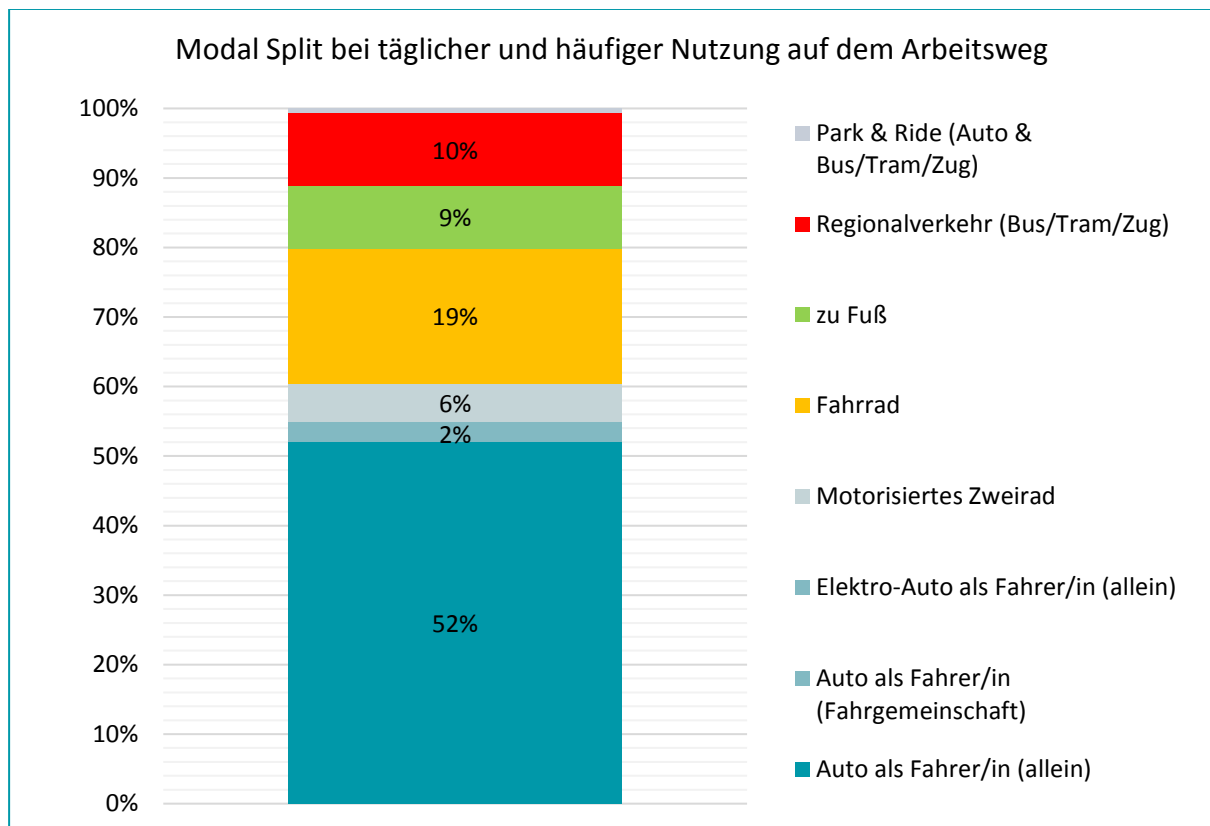


Abbildung 31: Modal Split

Die Pkw-Verfügbarkeit der Mitarbeitenden ist mit über 80%, vgl. Abbildung 32, als üblich einzustufen im Vergleich mit anderen Städten der Größe von Weil am Rhein in Deutschland. Der Anteil der Fahrenden von Elektrofahrrädern von heute schon 6%, vgl. Abbildung 33, ist hingegen außergewöhnlich hoch.

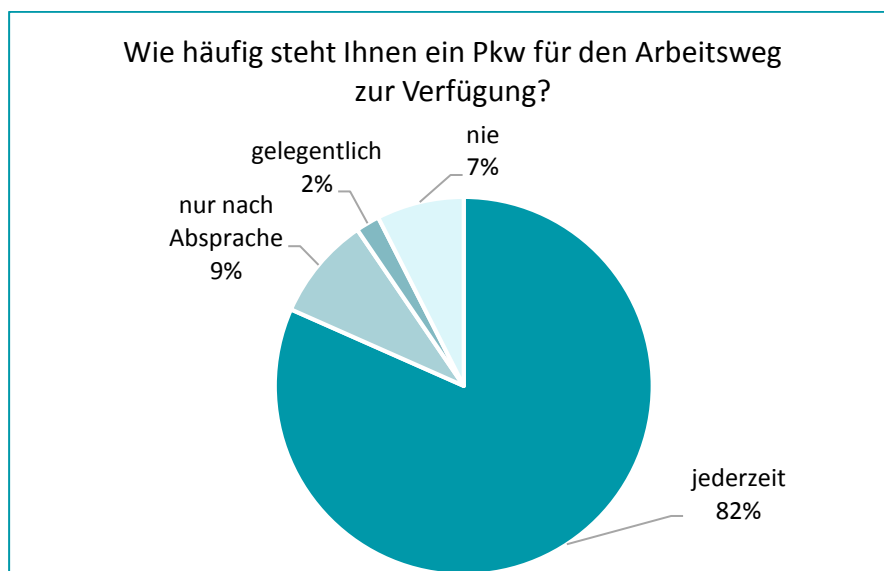


Abbildung 32 : Pkw-Verfügbarkeit der Mitarbeitenden

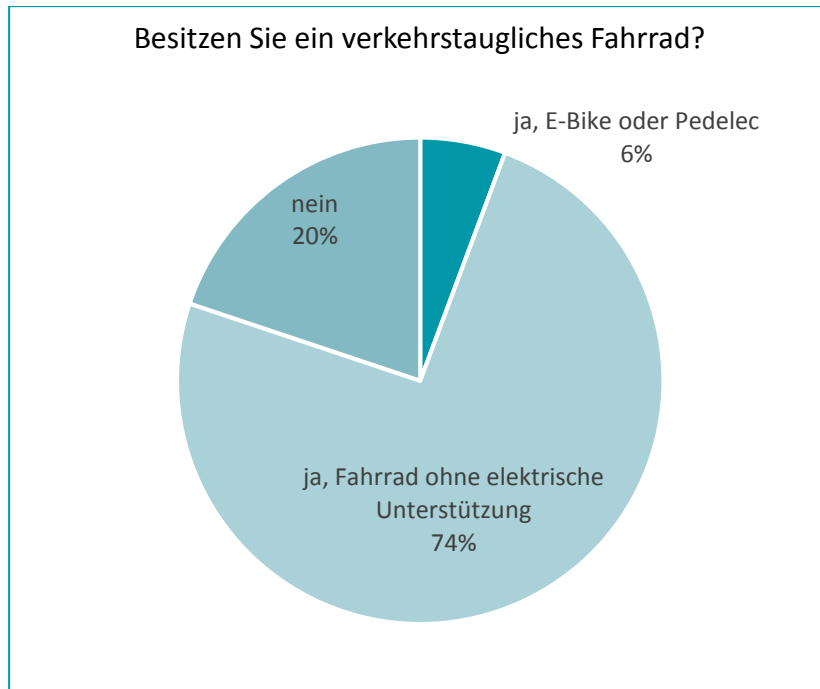


Abbildung 33 : Fahrradverfügbarkeit der Mitarbeitenden

Zwei Drittel der Beschäftigten nutzen im Sommer wie im Winter das gleiche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg, vgl. Abbildung 34. Dieser nicht außergewöhnliche Wert ist meist auf etablierte Routinen im Alltag zurück zu führen.

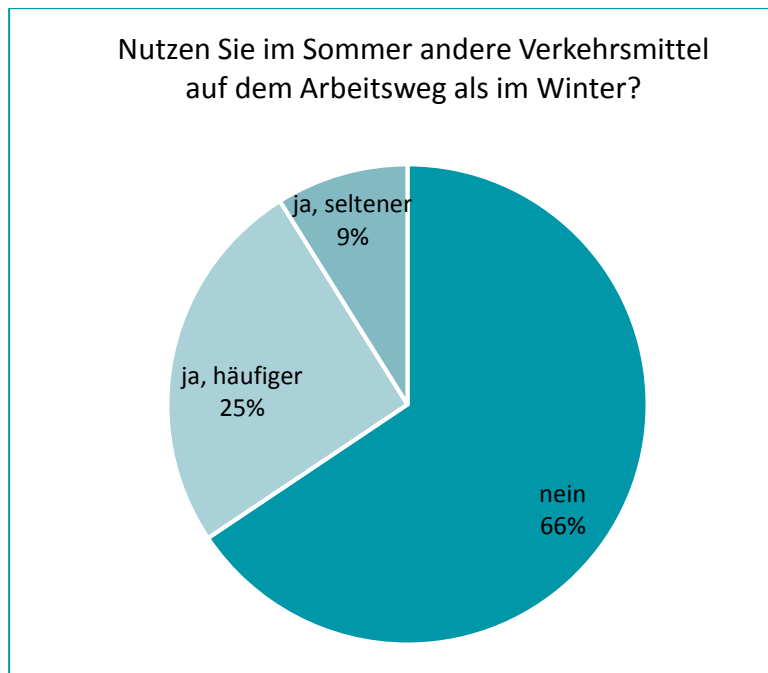


Abbildung 34 : Verkehrsmittelwahl Sommer / Winter

Die in 8.1.1 genannten, gebührenpflichtigen Parkangebote in der Nähe des Rathauses (Hangkante und Tiefgarage) werden von einem Großteil (55%) der Beschäftigten genutzt, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, vgl. Abbildung 35 und Abbildung 36. Alle anderen Beschäftigten im Rathaus beschäftigen und die Beschäftigten an den anderen Standorten nutzen kostenlose Angebote am Standort, im öffentlichen Raum oder sonstige Parkplätze (angemieteter Parkplatz, Parkplatz "L" Haus der Volksbildung, Mitarbeiterparkplatz, Parkplatz RÜB, westlich der Bibliothek).

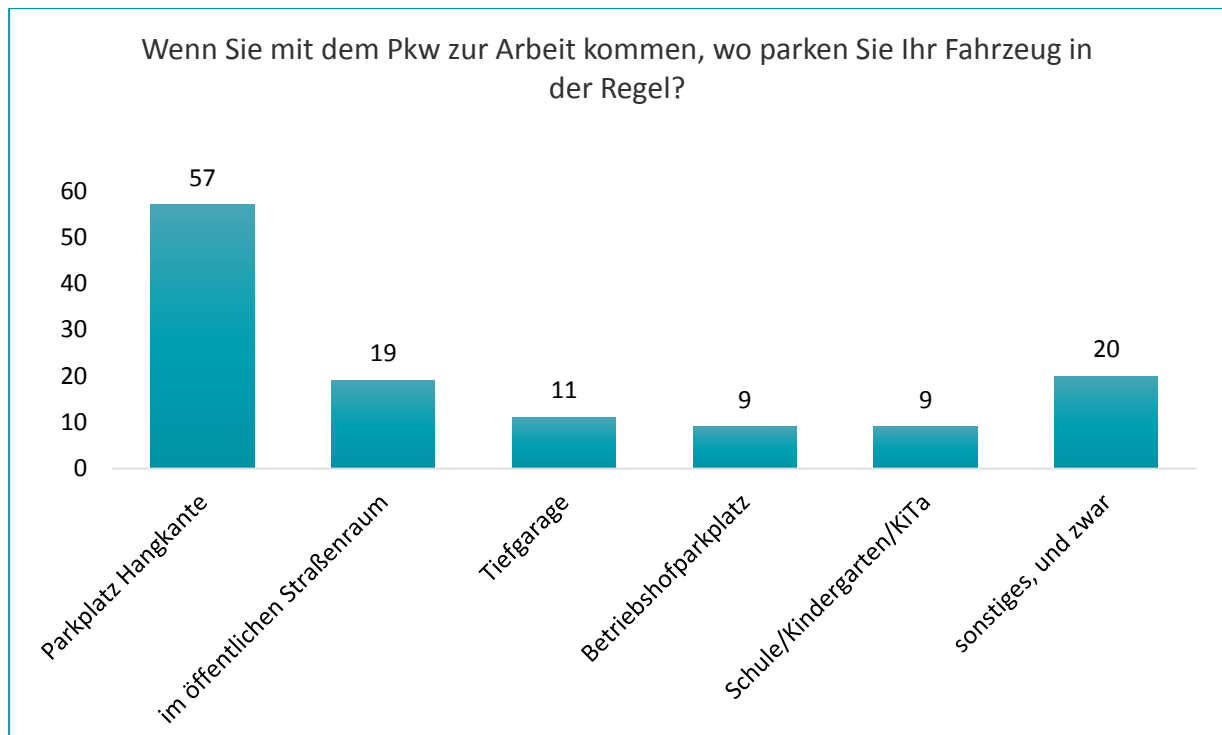


Abbildung 35 : Parkplätze der Mitarbeitenden

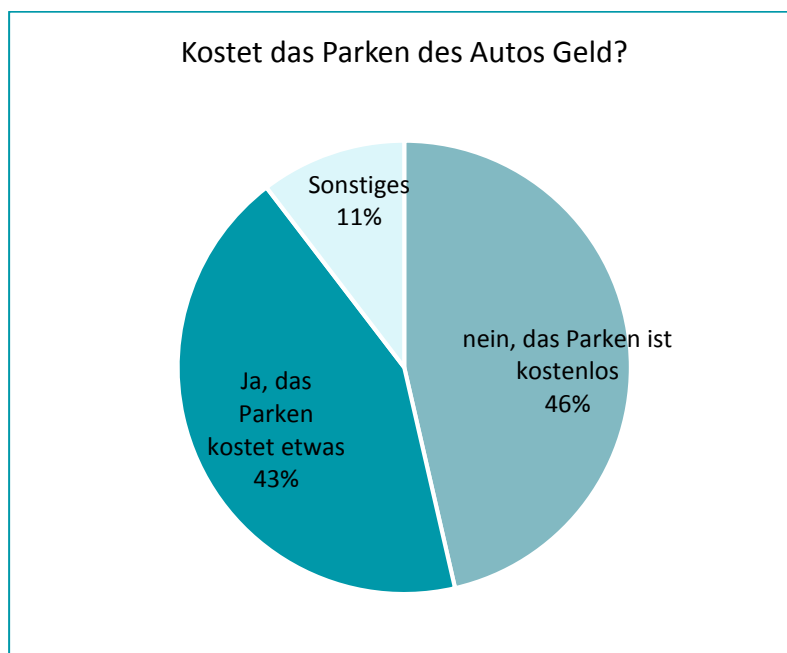


Abbildung 36 : Parkgebühren

Für die Nutzung des Pkw auf dem Arbeitsweg nennen die Beschäftigten in der Online-Befragung mit Abstand am häufigsten die Flexibilität des Autos meist in Verbindung mit den Wegen vor und nach der Arbeit. Eine weitere große Rolle spielt offensichtlich das Wetter und die Bequemlichkeit. Relativ selten genannt werden „harte Fakten“ wie zu weite Arbeitswege oder Mängel bei der ÖPNV-Nutzung (Zeit, Kosten).

Für knapp 25 % der Autofahrenden hat die Nutzung des Pkw auch dienstliche Gründe, für 35 % ist die Mitnahme von Unterlagen/Gepäck/Material ein Argument für die Auto-Nutzung, wobei hier unklar ist, ob hier (auch) eine dienstliche Nutzung dahintersteckt.

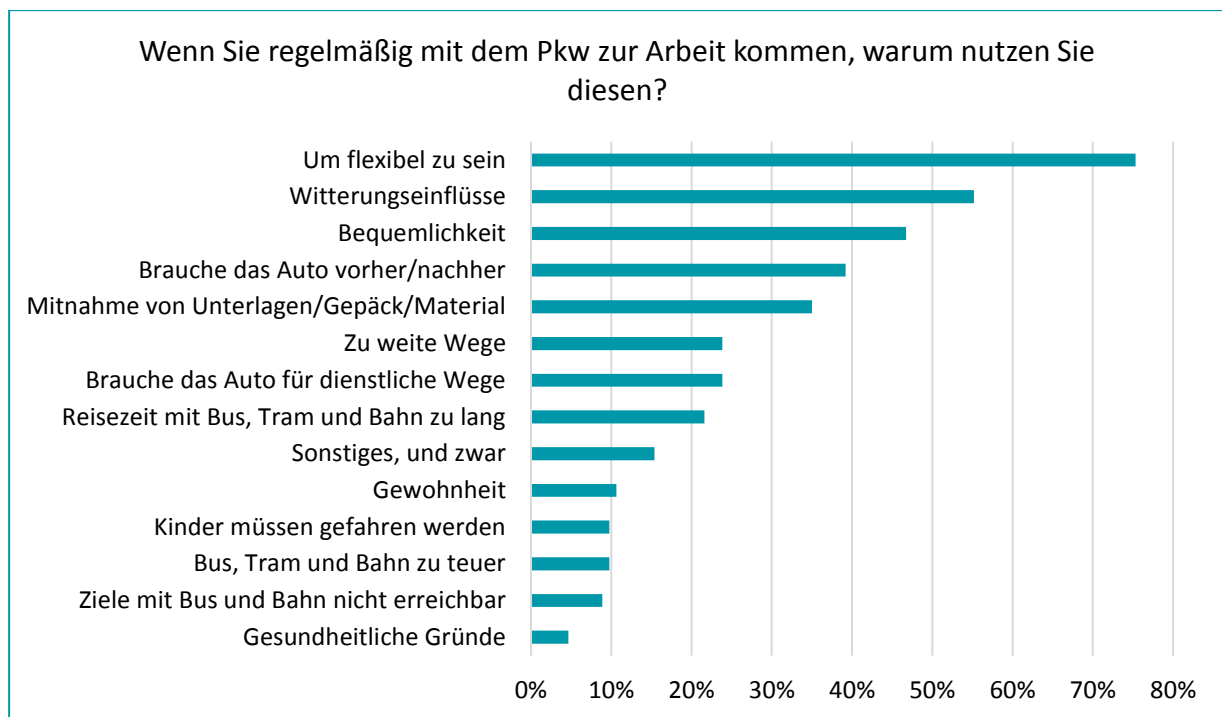


Abbildung 37 : Gründe für die Pkw-Nutzung der Mitarbeitenden auf dem Arbeitsweg

Fahrgemeinschaften sind in der Stadtverwaltung Weil am Rhein aktuell eher ein Nischenthema, was auch auf die relativ kurzen Arbeitswege zurück zu führen ist. Dennoch ist für vereinzelte Menschen ein Serviceangebot zur Bildung von Fahrgemeinschaften denkbar, ein erwähnenswertes Potential, vgl. Abbildung 38, würde jedoch nur unter Bildung einer größeren kritischen Masse zusammen mit einigen Unternehmen der Weiler Wirtschaft entstehen.

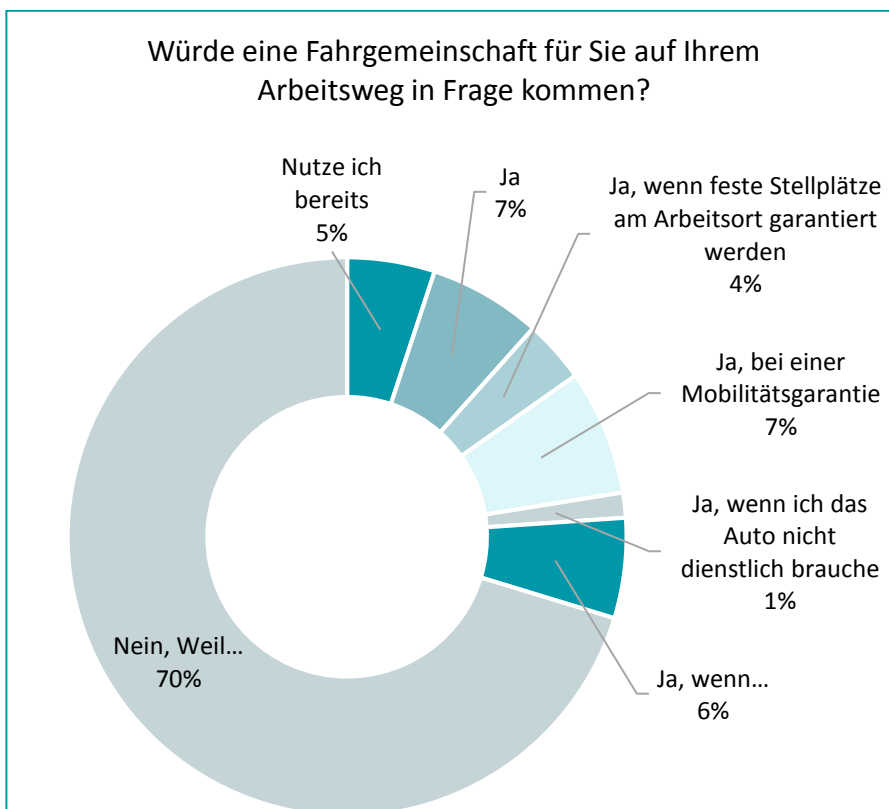


Abbildung 38 : Potential für Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg

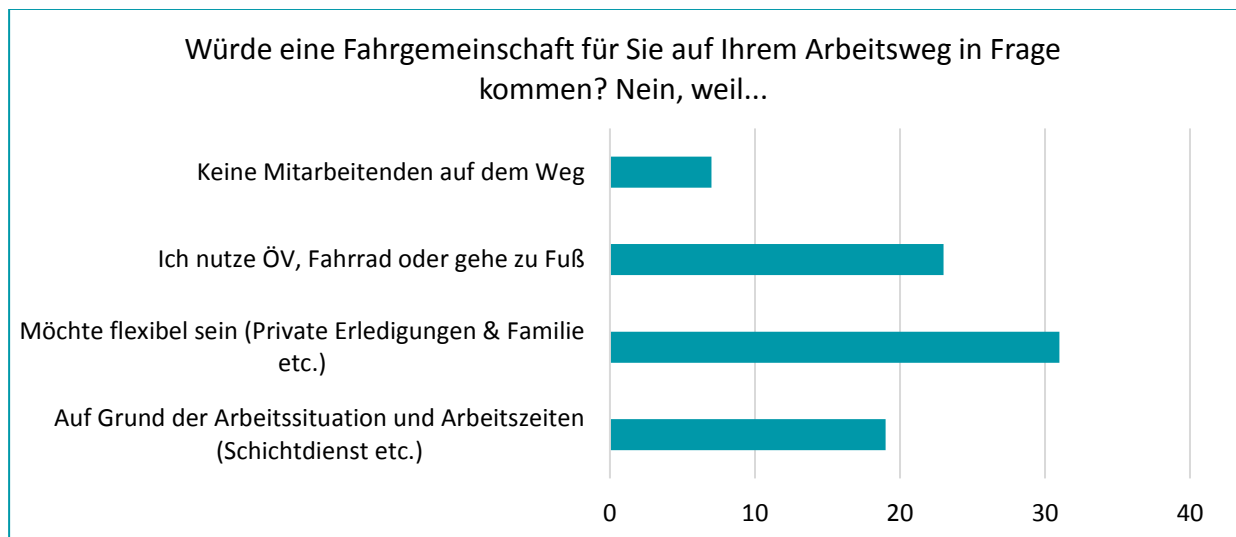


Abbildung 39: Gründe gegen Fahrgemeinschaften

Fahrrad auf dem Arbeitsweg

Ein vergleichsweise sehr hohes Potential für eine klimafreundliche Mobilität auf dem Arbeitsweg der städtischen Beschäftigten ist beim Fahrrad zu erkennen, vgl. Abbildung 40. Lediglich für 17% der Befragten kommt das Fahrrad überhaupt nicht in Frage. Etwa der Hälfte davon (9%) ist der Weg zu weit, woran sich aus der Sicht der Arbeitgeberin nichts ändern lässt. Auf einige der genannten Bedingungen für eine Fahrrad-Nutzung (z.B. Verschwitzen, Abstellanlagen) kann jedoch mit geeigneten Maßnahmen eingegangen werden. Grundsätzlich besteht ein großes Potential durch Information und Anreize den Fahrradanteil noch weiter zu erhöhen.

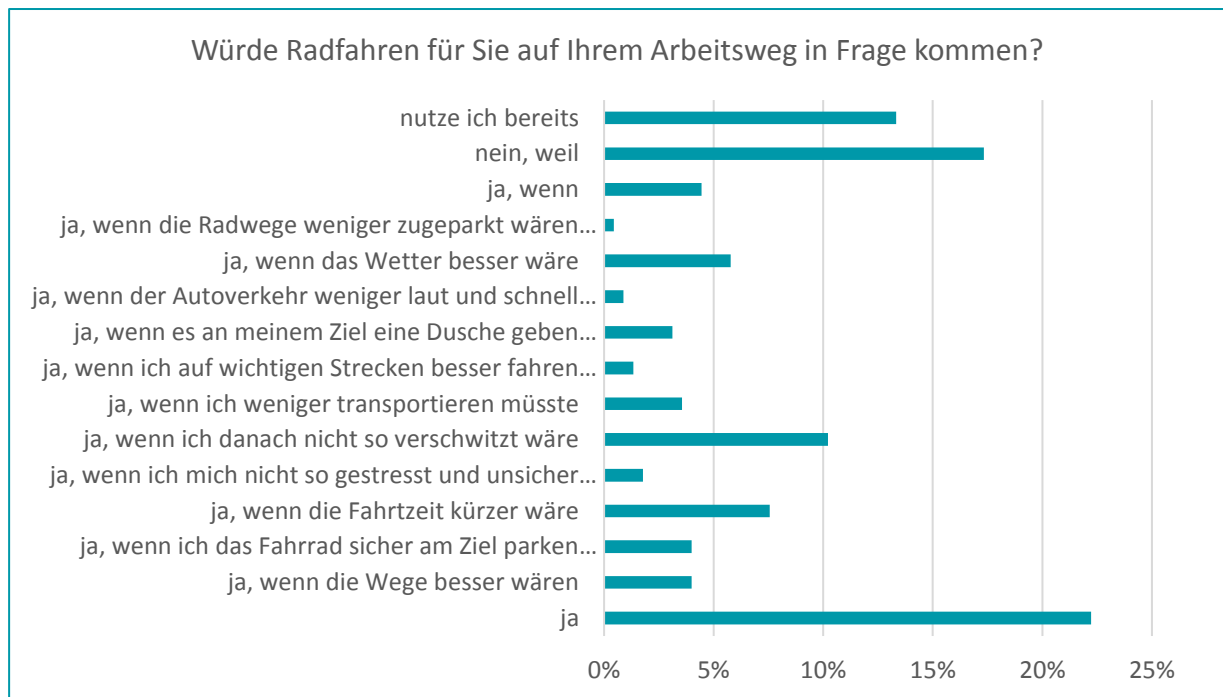


Abbildung 40 : Potential Fahrrad-Nutzung auf dem Arbeitsweg

ÖPNV auf dem Arbeitsweg

Unter den Beschäftigten besitzen nur sehr wenige eine Zeitkarten für den ÖPNV, vgl. Abbildung 41. Am häufigsten werden Einzelfahrkarten (inkl. Punktekarte) genutzt auch wenn ein Jobticket weitere Vorteile bieten würde. Ob das Jobticket überhaupt den Beschäftigten überhaupt bekannt ist, konnte im Rahmen der Auswertung nicht herausgefunden werden.

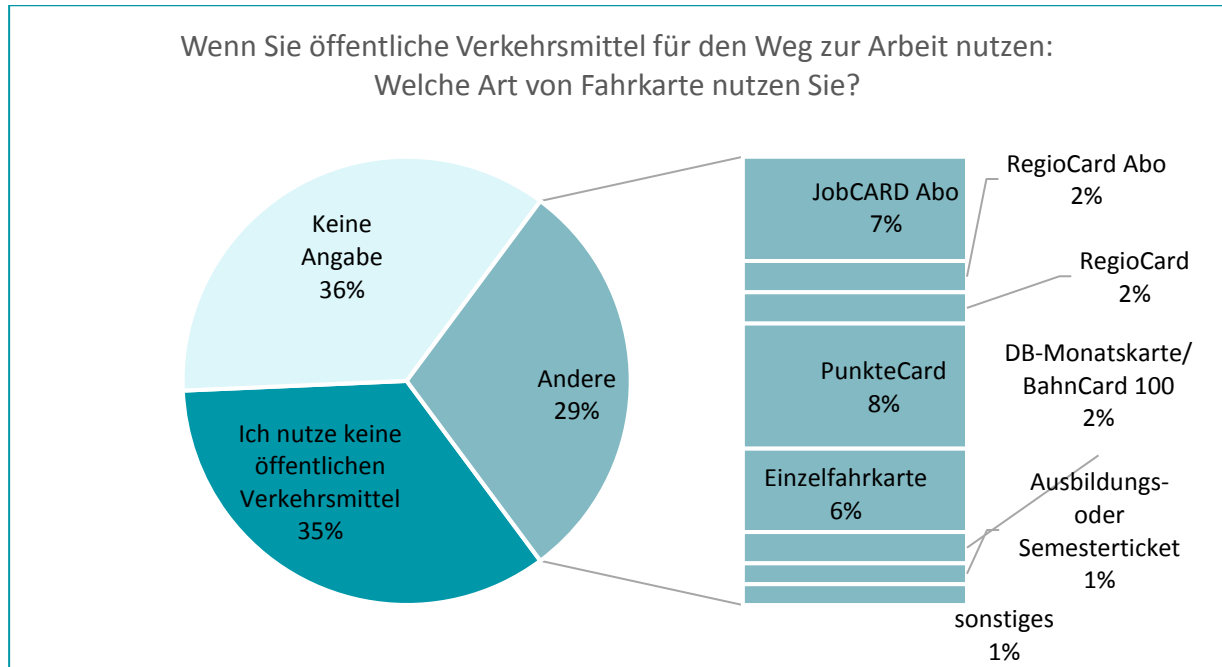


Abbildung 41: Fahrkarten-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Trotz der geringen ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg konnten fast alle Beschäftigten eine Angabe zur Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle machen, vgl. Abbildung 42. Grundsätzlich ist der ÖPNV gut erreichbar und beim Großteil der Verbindungen zum Arbeitsort müsste nicht einmal umgestiegen werden, vgl. Abbildung 43. Gegen eine ÖPNV-Nutzung sprechen für die Beschäftigten, die nicht in fußläufiger Entfernung wohnen, vor allem die Themen Verbindung, Zeit, Kosten und Flexibilität, vgl. Abbildung 44 und Abbildung 45. Ein gewisses Potential für die Stadt als Arbeitsgeberin hier zu wirken besteht lediglich im Bereich der Kosten, indem die Stadt sich an den ÖPNV-Kosten beteiligt und auch entsprechende Angebote hinweist.

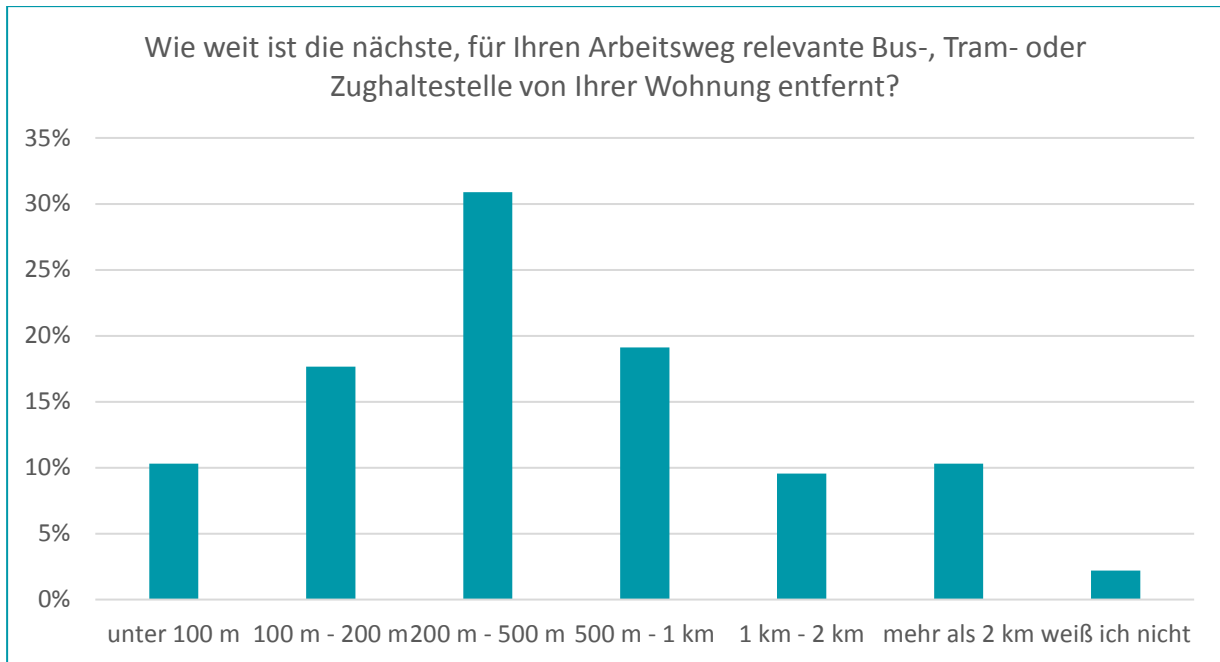


Abbildung 42: Entfernung Wohnort / Haltestelle

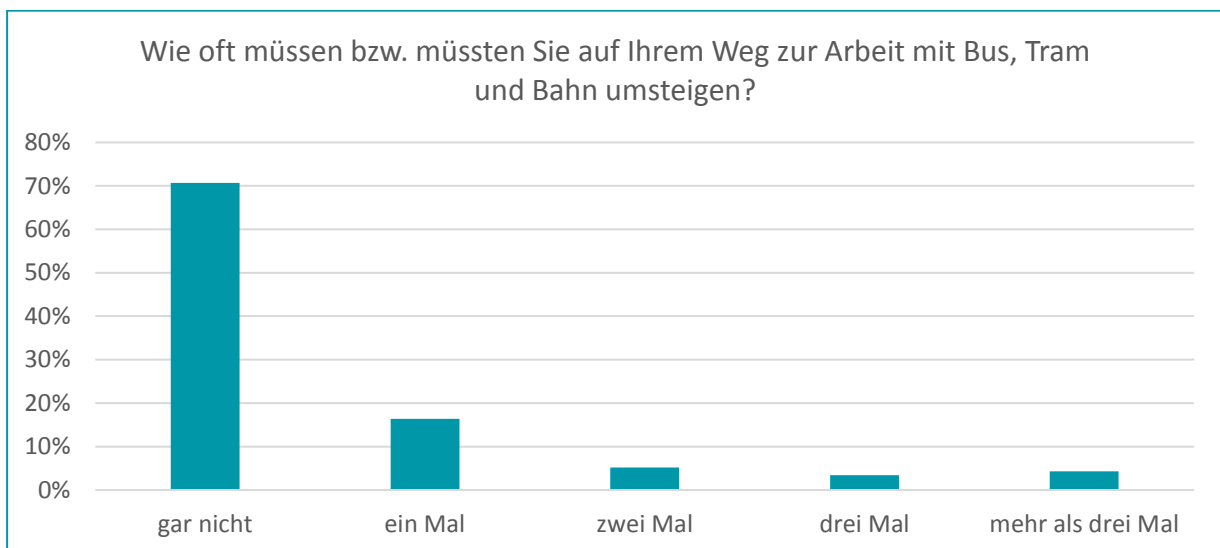


Abbildung 43 : Umsteigehäufigkeit auf dem Arbeitsweg

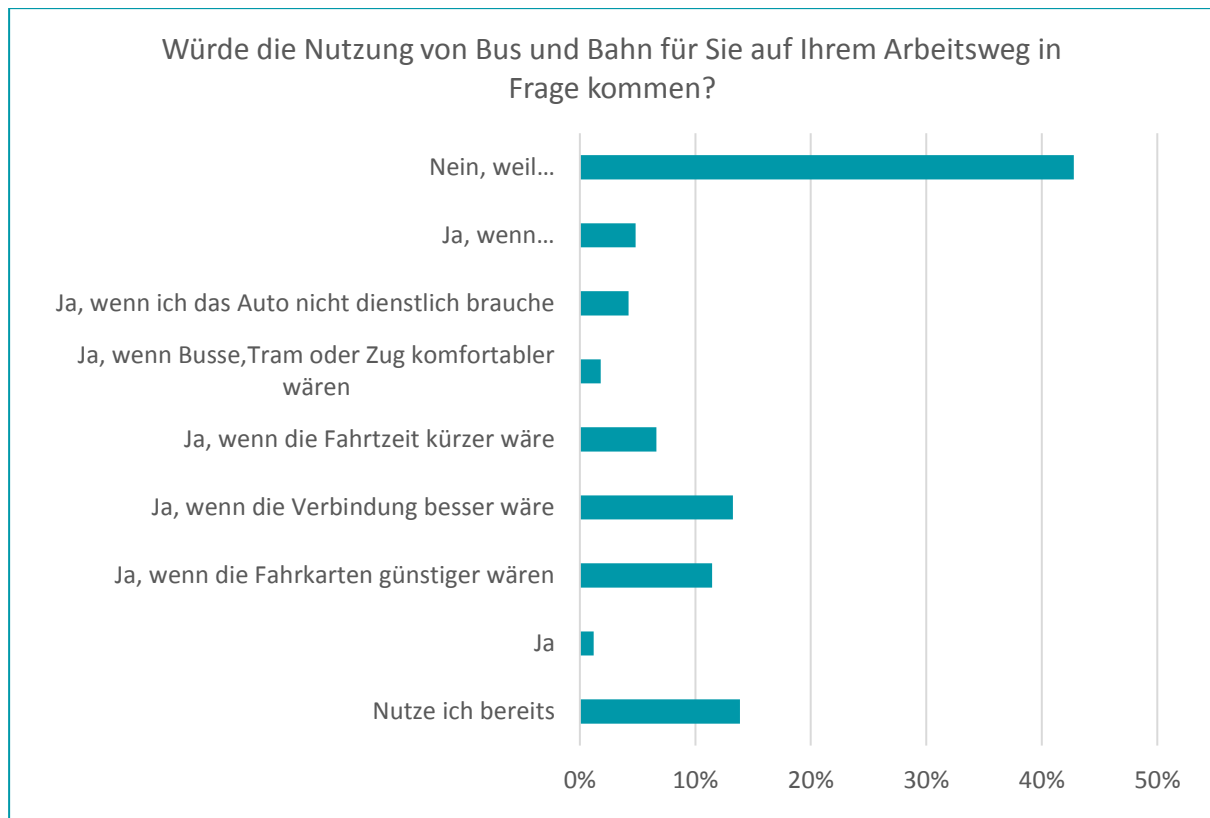


Abbildung 44 : Potential ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg

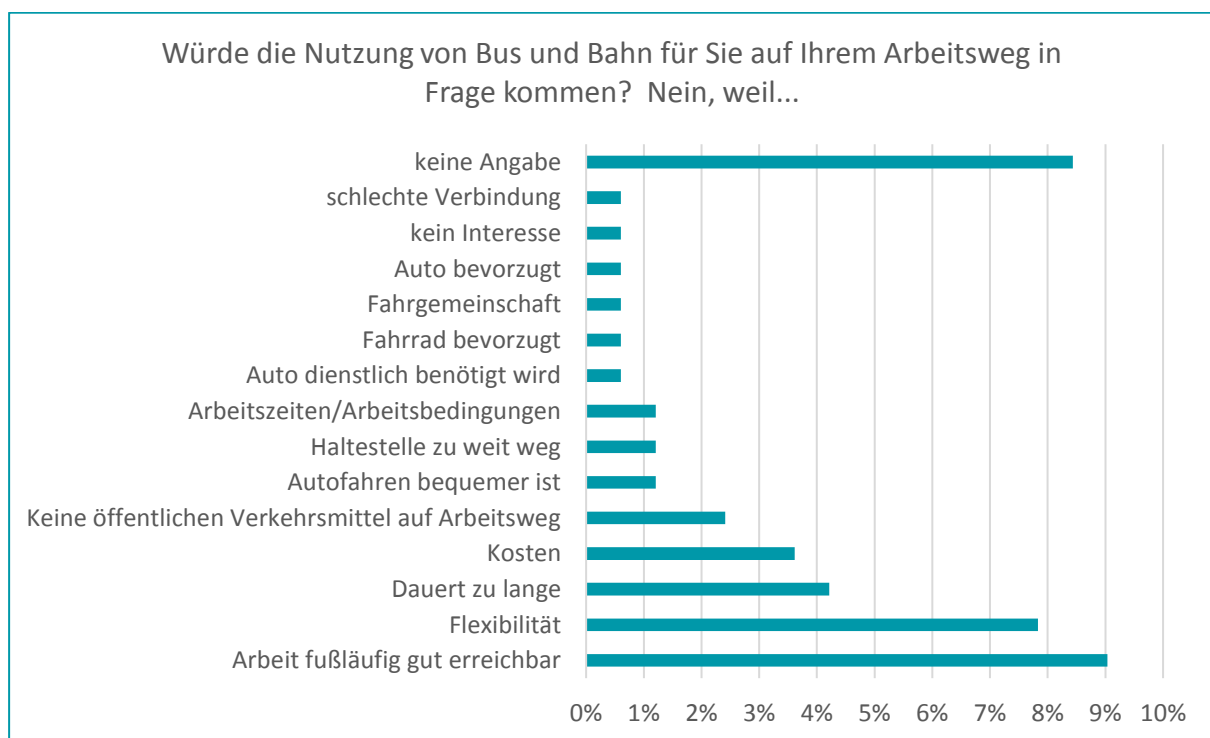


Abbildung 45: Gründe gegen eine ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Home Office

Home Office als Möglichkeit, die Anzahl der Arbeitswege zu verringern, wird nur von vereinzelt Mitarbeitenden praktiziert. Grundsätzlich kommt es aber für 41% der Beschäftigten in Frage, vgl. Abbildung 46. Dies ist ein vergleichsweise geringer Wert. Meist spricht die Art der Tätigkeit oder Publikumsverkehr gegen Home-Office, vgl. Abbildung 47. Auch technische Gründe wurden vereinzelt genannt.

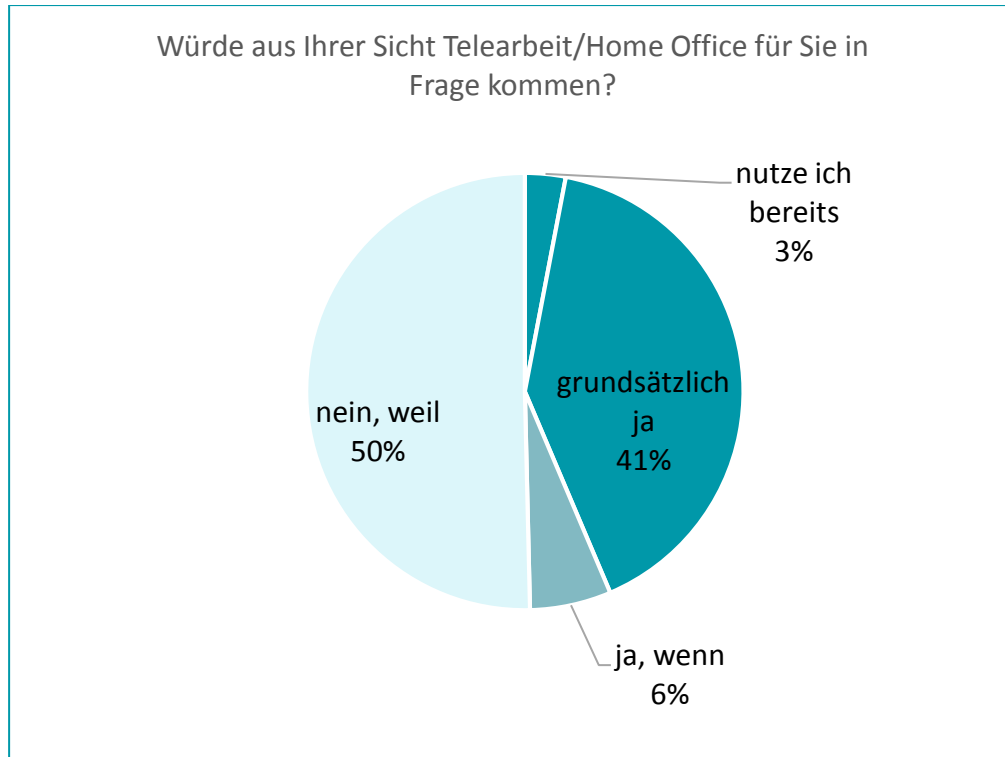


Abbildung 46 : Potential Home-Office

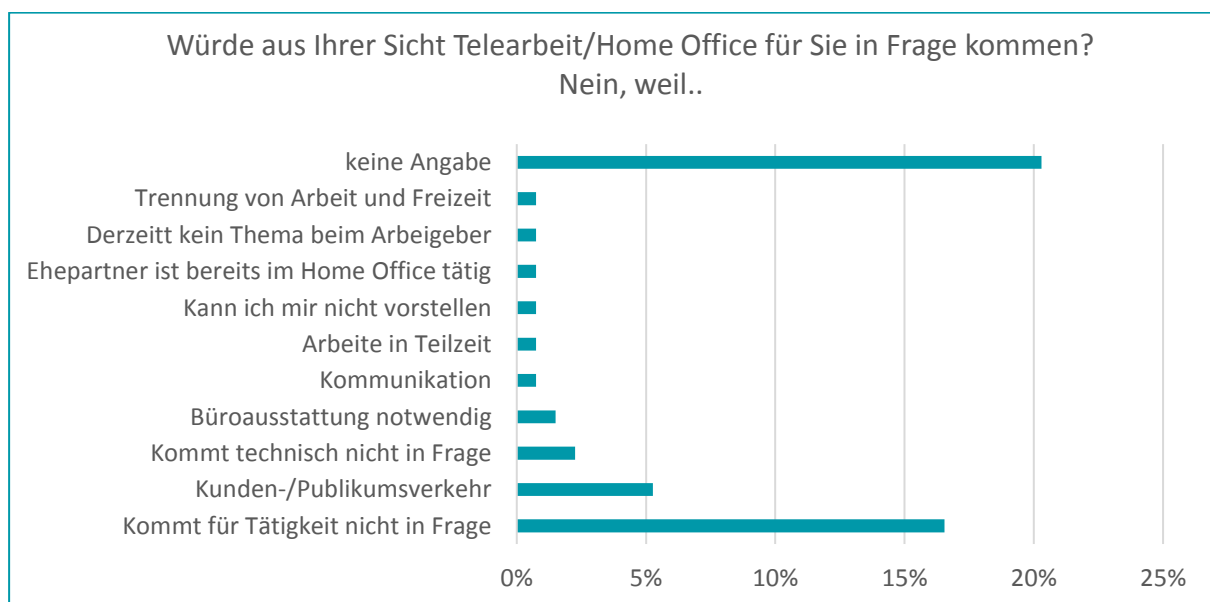


Abbildung 47: Gründe gegen Home Office

8.1.3. Dienstliche Mobilität

Dienstliche Wege werden von den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung von Weil am Rhein im Alltag mit allen üblichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bzgl. der Regelungen zur Verkehrsmittelwahl gab es von Seiten der Mitarbeitenden in den Interviews unterschiedliche Aussagen von „Die Verkehrsmittelwahl ist völlig freigestellt“ über „Wirtschaftlichkeit entscheidet“ und „ÖPNV vor Dienstfahrzeug und Privatfahrzeug“ bis hin zu „Auto darf nicht genutzt werden. Bahn und Bus soll genutzt werden.“ Offensichtlich sind die Dienstanweisungen bzw. Dienstreiseregulungen nicht allen Mitarbeitenden klar und werden somit im Alltag auch nicht konsequent gelebt.

Grundsätzlich werden von Seiten der Arbeitgeberin längere Wegezeiten durch das zu Fußgehen, Radfahren oder die Nutzung des ÖPNV akzeptiert.

Nach Aussagen der interviewten Personen funktionieren die Prozesse rund um die Genehmigung und Abrechnung von Dienstwegen problemlos über die Personalabteilung.

Ein großer Teil der Beschäftigten unternimmt Dienstgänge, vgl. Abbildung 56 und ist somit von den Regelungen und dem Angebot der Arbeitgeberin betroffen. Hierbei ist etwa ein Drittel der Beschäftigten mindestens ein Mal pro Woche dienstlich unterwegs, mehr als die Hälfte mindestens Mal im Monat. Bei diesen Beschäftigten ist davon auszugehen, dass bzgl. der Verkehrsmittelwahl auf Routinen zurückgegriffen wird.

Bei den Zielorten der dienstlichen Wege sind relativ wenig Routinen zu erkennen. Abbildung 48 zeigt, dass nur etwa ein Drittel der Dienstgänge zu den gleichen Zielen führt. Daraus schlussfolgernd setzen sich die Beschäftigten bei zwei Drittel der Wege jeweils immer wieder neu mit dem zu planenden Dienstweg auseinander was ein hohes Potential bietet, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen.

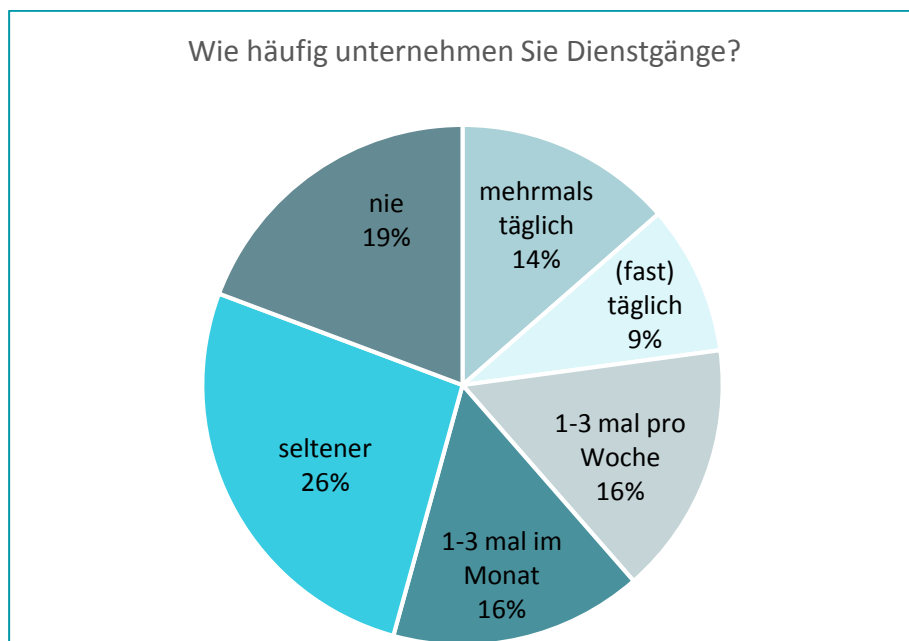


Abbildung 48: Häufigkeit von Dienstgängen

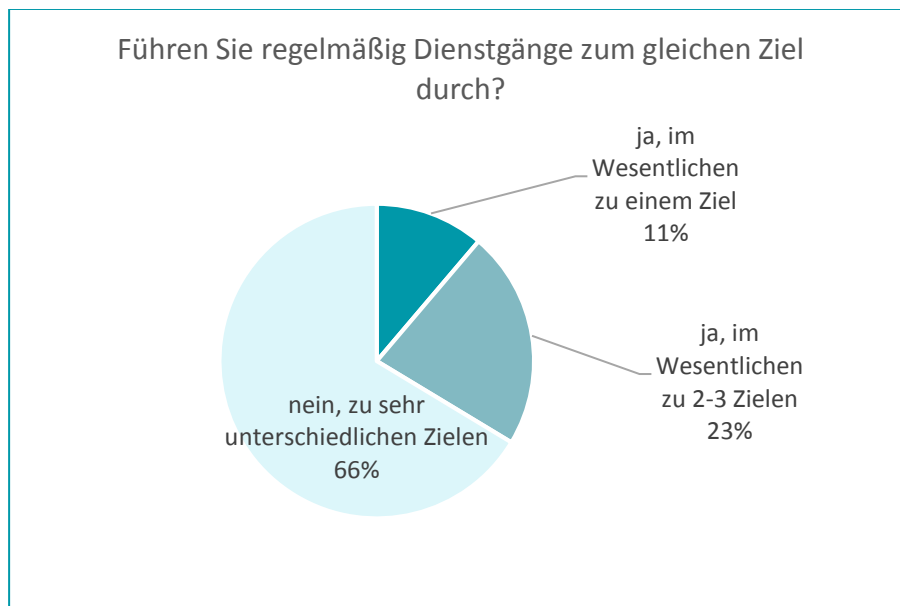


Abbildung 49: Wechselnde Ziele von Dienstgängen

Gefragt nach den häufigsten Zielen gaben die Beschäftigten in der Befragung an, dass etwa die Hälfte der Ziele eine Entfernung von unter 5 Kilometer hat. Dieser vergleichsweise hohe Anteil an kurzen Wegen birgt ein hohes Potential für die Bewältigung der Dienstwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Dieses Potential spiegelt sich auch in der Verteilung der heute genutzten Verkehrsmittel, vgl. Abbildung 51. Schon heute wird ein nennenswerter Anteil der Dienstwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der hohe Anteil der Nutzung des Autos zeigt jedoch, dass das oben genannte Potential noch nicht annähernd ausgeschöpft ist und stattdessen routiniert auf das das Privat- oder Dienstfahrzeug zurückgegriffen wird. Abbildung 52 und Abbildung 53 zeigen das Potential für einen Umstieg auf den Umweltverbund auf, wobei hier das Potential des ÖPNV überraschend hoch erscheint.

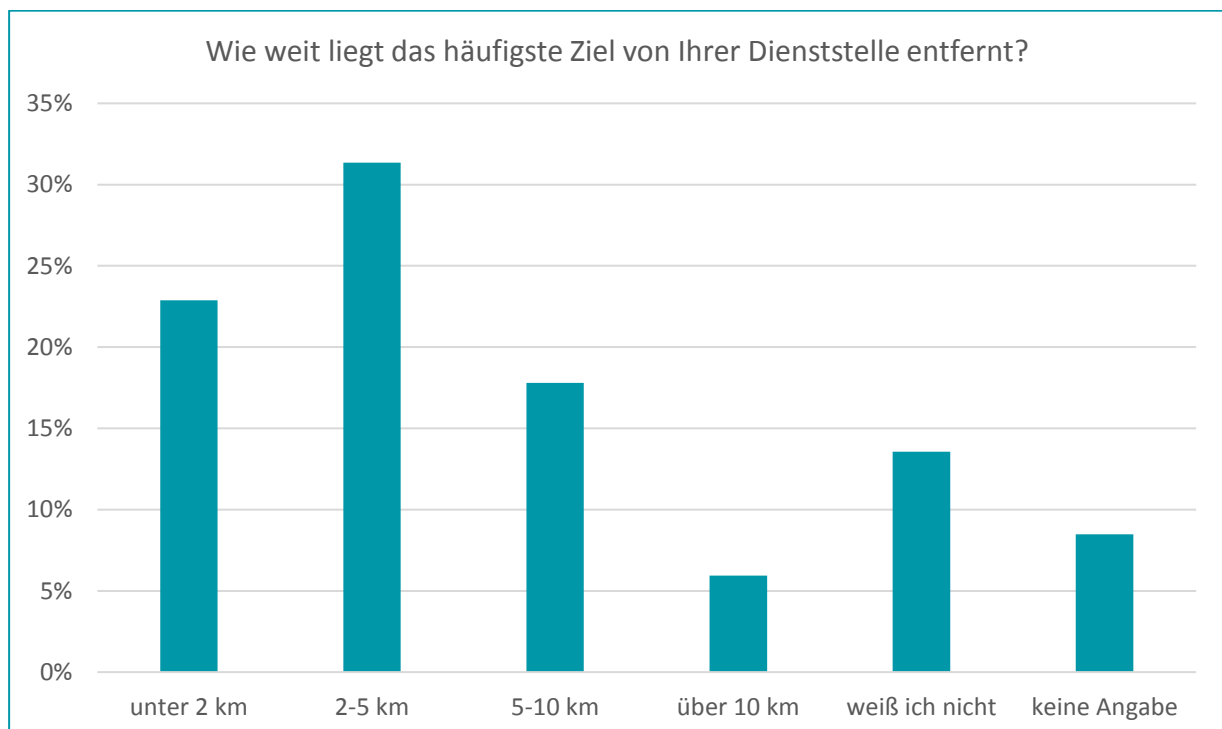


Abbildung 50: Entfernung der Ziele von Dienstgängen

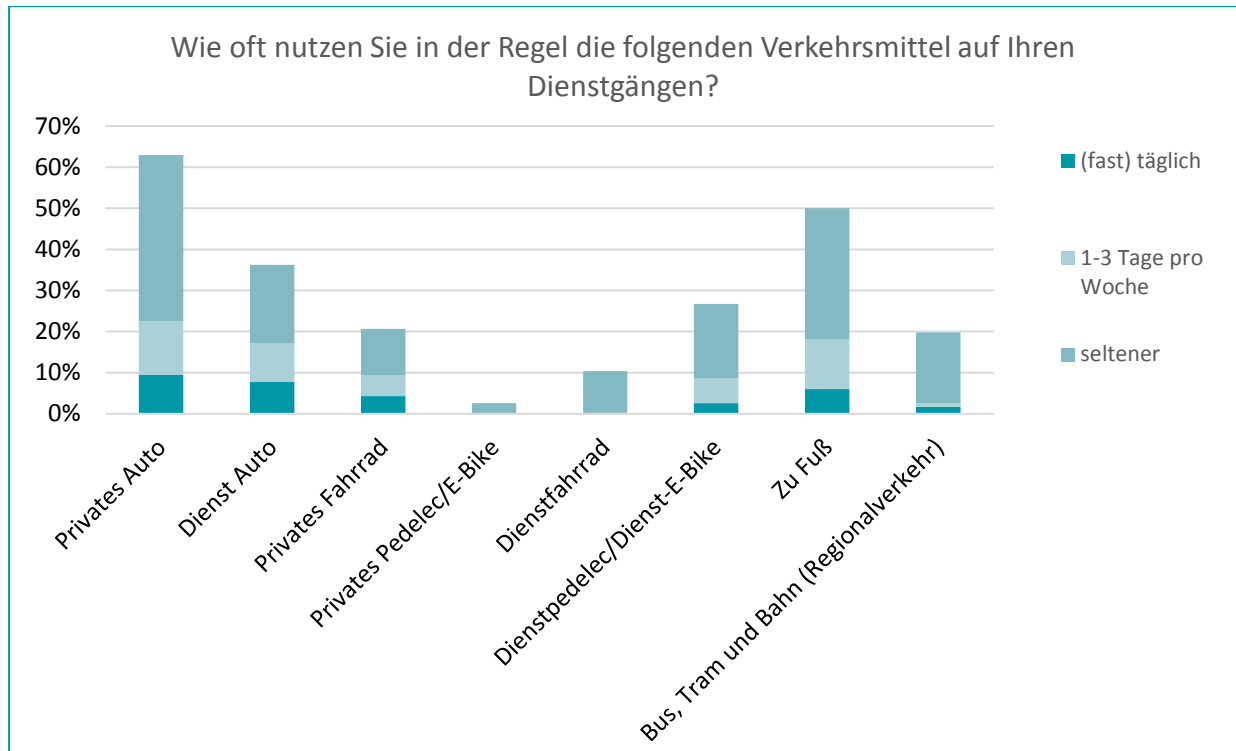


Abbildung 51: Verkehrsmittelwahl bei Dienstgängen

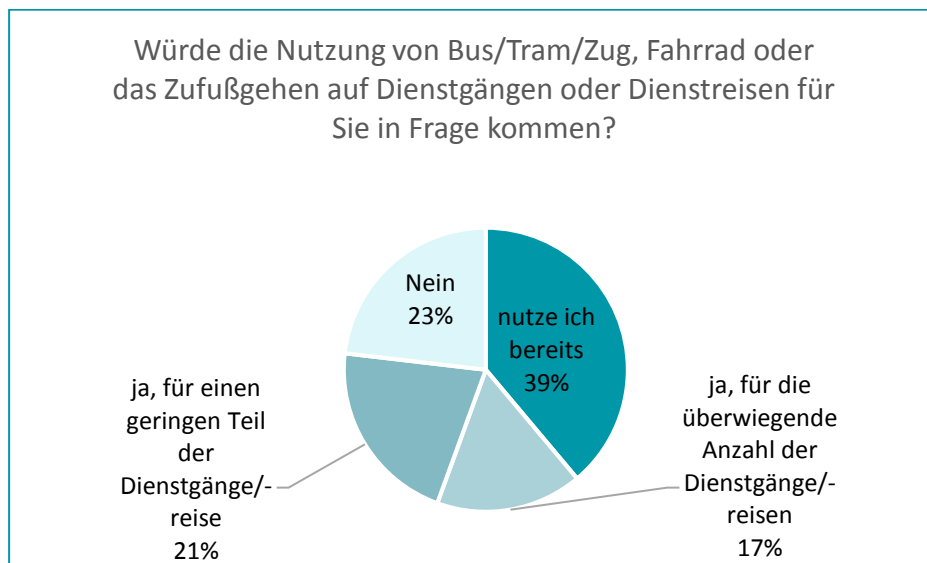


Abbildung 52: Potential des Umweltverbunds bei Dienstgängen

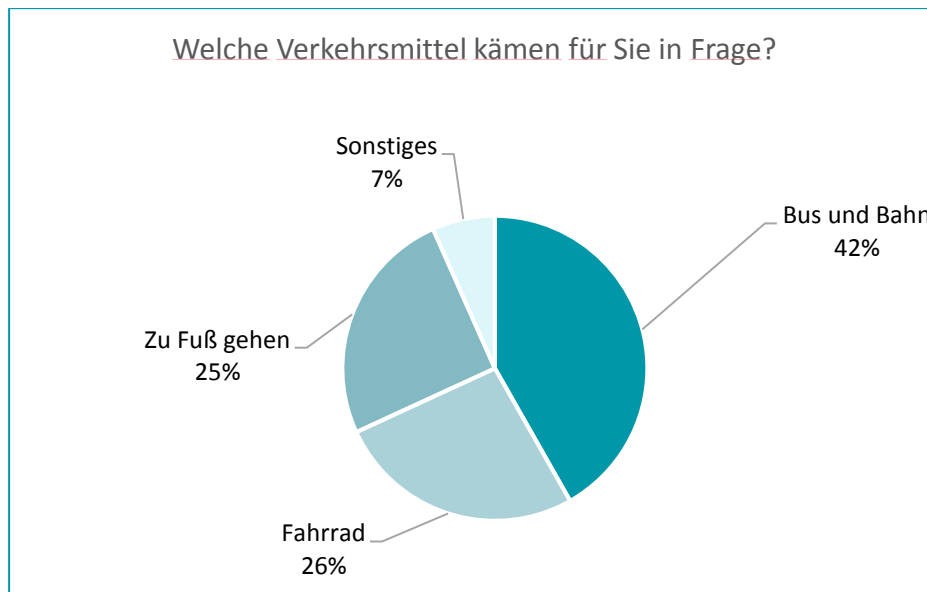


Abbildung 53: Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Private Fahrzeuge auf Dienstwegen

Zur Nutzung des privaten Fahrzeugs auf dienstlichen Wegen liegen dem Gutachterbüro keine detaillierten Daten zur Häufigkeit, Länge und Dauer der Weg vor. Grundsätzlich kann jedes private Fahrzeug der Beschäftigten dienstlich anerkannt werden wenn der regelmäßige Bedarf nachgewiesen werden kann. Einmal anerkannt wird das private Fahrzeug dann häufig als Standardverkehrsmittel für alle Dienstgänge genutzt: „*Man nimmt dann vorrangig das eigene Fahrzeug*“. Auch auf Wegen, die gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten: „*Haltingen, Friedlingen, Märkt werden oft mit dem privaten Auto angefahren.*“ Die Abrechnung der einzelnen Fahrten erfolgt nach gefahrenen Kilometern über Fahrtenbücher. Ein zusätzlicher Anreiz für die Nutzung des privaten Fahrzeug bei Dienstgängen sind die von den Auto-Händlern gewährten Rabatte auf dienstliche anerkannte Fahrzeuge.

Dienst-Pkw

Neben personengebundenen Dienstfahrzeugen und zwei Dienstrollern, die nicht allen Beschäftigten zur Verfügung stehen, verfügt die Stadtverwaltung am Rathaus seit März 2016 für den Personentransport über zwei elektrisch betriebene Renault ZOE für die Dienstgänge der Beschäftigten. Jährlich fallen für jedes dieser Fahrzeuge Gesamtkosten von etwa 4.280 Euro an (Abschreibung 2.806€, Versicherung 971 €, Strom ca. 500 € auf Basis eines Verbrauchs von 2.179 kWh/Jahr). Mögliche Wartungskosten sind nicht bekannt. Beide Fahrzeuge kommen aktuell auf eine Laufleistung von etwa 12.840 Kilometer pro Jahr und somit auf vergleichsweise geringe Kosten von etwa 33 Cent pro gefahrenem Kilometer.

Eines der beiden Elektrofahrzeuge steht immer fest dem Gemeindevollzugsdienst (GVD) zur Verfügung. Die Reservierung des anderen Dienstfahrzeugs erfolgt über Lotus Notes, die Schlüssel und Papiere werden von einer verantwortlichen Person verwaltet. Diese Prozesse funktionieren in der Regel gut, allerdings kommt es in Ausnahmefällen zu Engpässen bei der Schlüsselausgabe „*Freitag Mittag war gebucht, aber der Kollege der den Schlüssel hat, war nicht mehr. Um 14 Uhr war niemand mehr da.*“ Weiterhin wird die Verfügbarkeit der Dienstfahrzeuge von den Beschäftigten bemängelt „*Vorher buchen ist sinnvoll, aber es ist oft ausgebucht.*“ Die Analyse der dem Gutachterbüro zur Verfügung gestellten Fahrtenbücher zeigen eine sehr hohe Auslastung der beiden Elektrofahrzeuge, vgl. Abbildung 54. Im Erhebungszeitraum gab es innerhalb der Kernarbeitszeiten zu fast jedem Zeitpunkt in der Woche die Situation, dass beide Elektrofahrzeug ausgebucht waren. Diese Werte lassen vermuten, dass der tatsächliche Bedarf regelmäßig über den aktuell angebotenen zwei Fahrzeugen liegt.

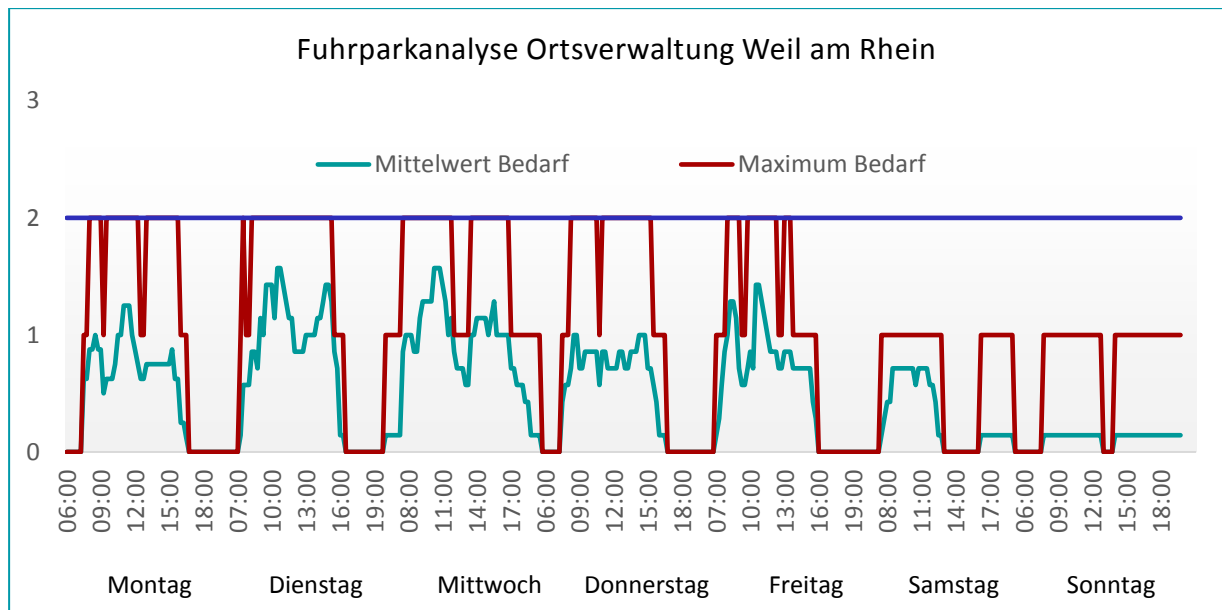


Abbildung 54: Auslastung der Dienstfahrzeuge

Während der GVD in der Regel weitere Wege zurücklegt, wird das zweite Elektrofahrzeug bei 35% aller Fahrten für Gesamtwege bis 10 Kilometer, d.h. vermutlich meist innerhalb der Stadtgrenzen und in guter Fahrradentfernung eingesetzt.

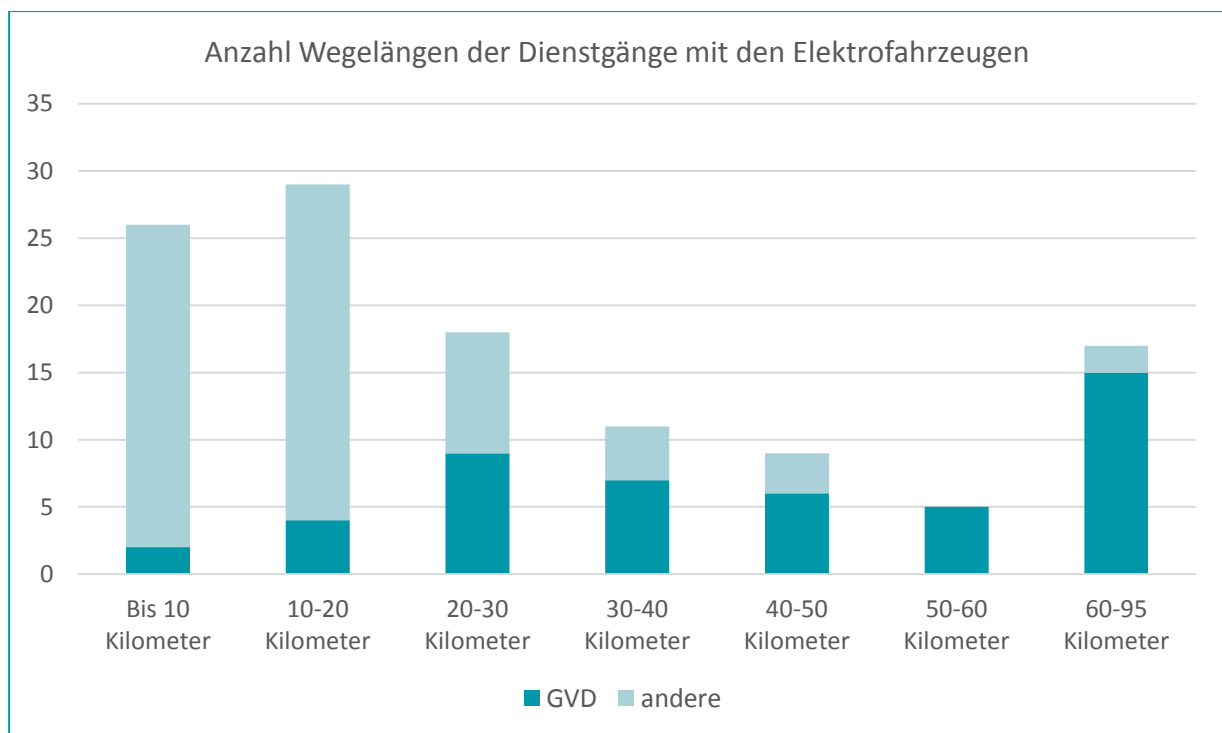


Abbildung 55: Wegelängen der Dienstgänge mit den Dienstfahrzeugen

Der Stadtjugendpflege steht am Jugendcafé ein 9-Sitzer-Bus zur Verfügung, der aktuell nur 2-Mal die Woche genutzt wird und das Potential bietet, in der Zwischenzeit auch anderen Beschäftigten der Stadtverwaltung für Dienstgänge zur Verfügung zu stehen.

ÖPNV auf Dienstwegen

Für die Nutzung des ÖPNV für Dienstgänge stehen den Beschäftigten Punktekarten in der Personalabteilung zur Verfügung. Diese Punktekarten können formlos und ohne Abrechnung genutzt werden. Dieses Angebot ist dem Gutachterbüro so aus anderen Kommunen nicht bekannt und bietet

den Beschäftigten einen niedrigschwelligen Zugang zum ÖPNV. Genauere Daten zur Kosten und Wegen mit dem ÖPNV während der Dienstzeit stehen aktuell nicht zur Verfügung.

Dienstfahräder

Den Beschäftigten stehen am Rathaus 3 elektrisch unterstützte Fahrräder und 2 normale Dienstfahräder zur Verfügung, die, genauso wie die Elektroautos, über Lotus Notes reservierbar sind. Den Schlüssel für die Fahrräder erhalten die Beschäftigten beim Hausmeister. Für die Fahrräder fallen Versicherungskosten von insgesamt 158€ pro Jahr an. Gesamtkosten oder Nutzungszahlen stehen nicht zur Verfügung.

Das Angebot der Dienstfahräder wird von den Beschäftigten grundsätzlich begrüßt, die Wartung ist aber nicht ausreichend: „Fahrräder sind nicht optimal gewartet.“

Dienstreisen

Dienstreisen werden in der Stadtverwaltung Weil am Rhein über die Personalabteilung beantragt und organisiert. Bahn- oder Flugtickets werden dort zentral geordert, was laut Aussagen der Beschäftigten sehr gut funktioniert. Gebucht wird immer 2. Klasse und wenn möglich werden Sparpreise gebucht. Dienstliche BahnCards sind auf Basis von Erfahrungswerten der letzten Jahre möglich. Flüge werden nur für weitere Strecken, z.B. Berlin, Hamburg oder Barcelona gebucht.

Pro Tag können maximal 10h Arbeitszeit angerechnet werden. Hierbei darf die Fahrtzeit mit jedem Verkehrsmittel voll angerechnet werden. Im Zug muss hierbei auch nicht gearbeitet werden. Es stehen keine dienstlichen Laptops zur Verfügung, der E-Mail Zugang ist über das Diensthandy aber möglich. Es existiert ein städtischer, übertragbarer Parkausweis für die Parkplätze am Badischen Bahnhof.

Detaillierte Nutzungsdaten und Gesamtkosten zu den Dienstreisen stehen aktuell nicht zur Verfügung, aus der Befragung der Beschäftigten, vgl. Abbildung 56, wird jedoch deutlich, dass Dienstreisen grundsätzlich selten durchgeführt werden. Bei der Verkehrsmittelwahl, vgl. Abbildung 57, ist das Auto nicht mehr ganz so dominant wie bei Dienstgängen. Dies kann darauf zurück zu führen sein, dass Dienstreisen und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl einzeln von der Personalabteilung genehmigt werden müssen im Gegensatz zur den Dienstgängen, bei denen keine Überprüfung der Verkehrsmittelwahl stattfindet.

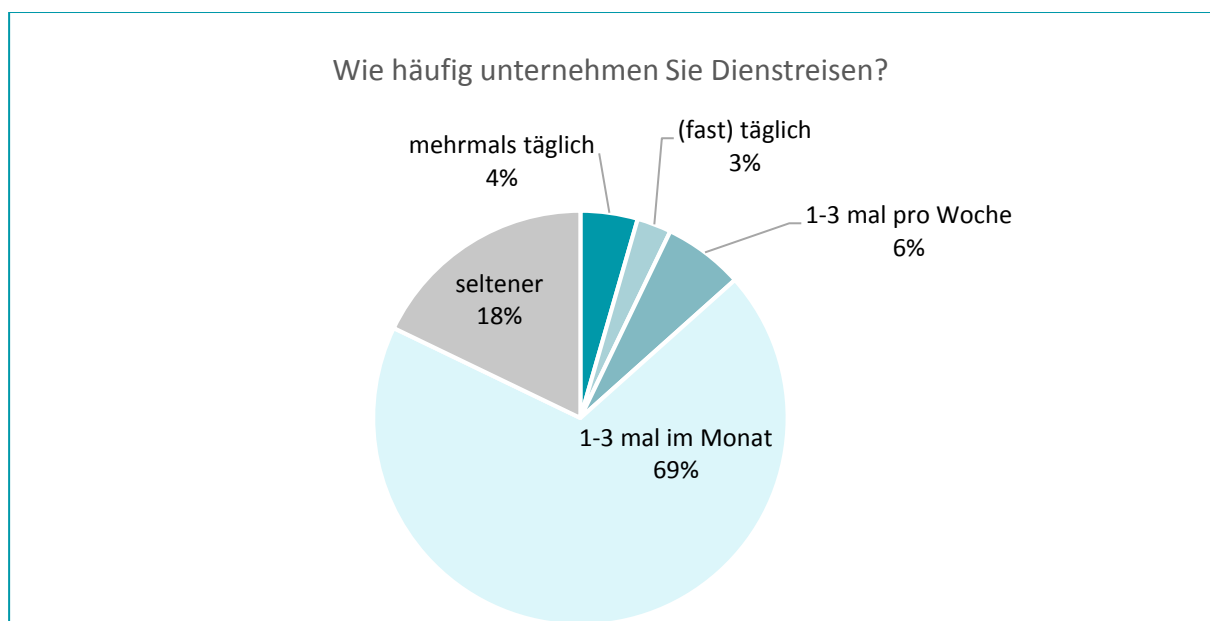


Abbildung 56: Häufigkeit von Dienstreisen

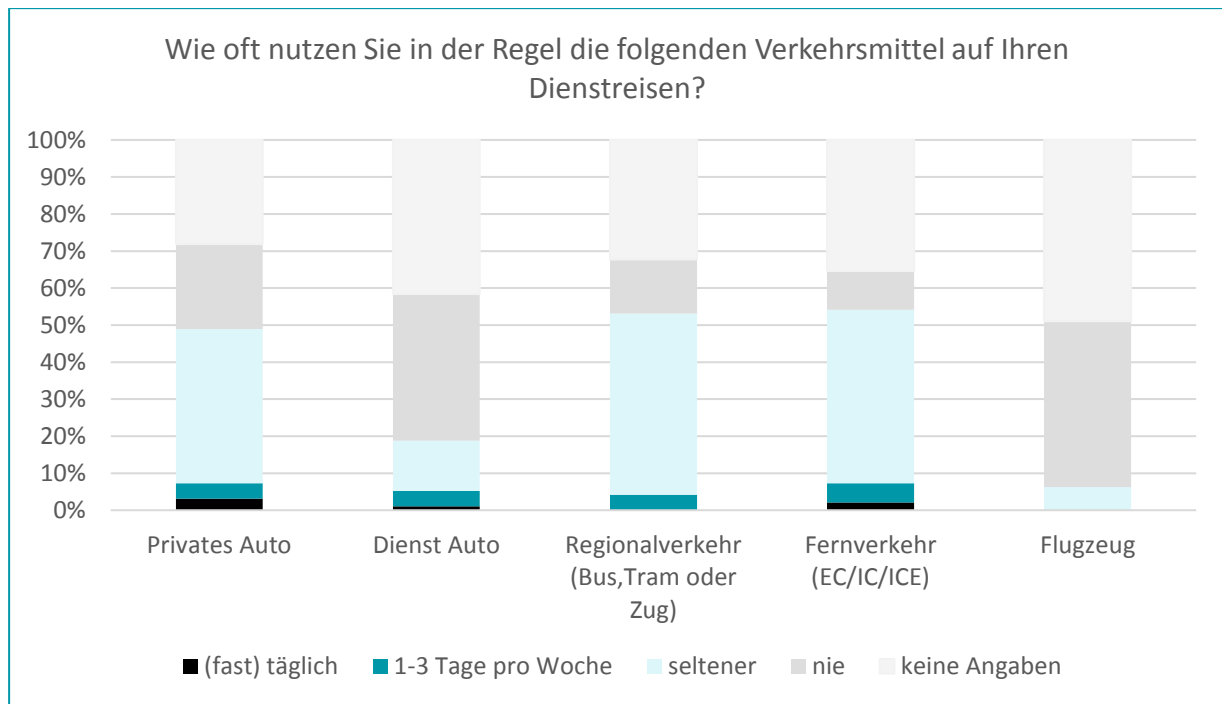


Abbildung 57: Verkehrsmittelverteilung bei Dienstreisen

Verkehrsvermeidung

Telefon-Konferenzen zur Vermeidung von dienstlichen Wegen können über die Bürotelefon der Beschäftigten am Rathaus relativ einfach eingerichtet werden. Diese Möglichkeit ist jedoch nicht vielen Beschäftigten bekannt.

Videokonferenzen können heute aus Sicherheitsgründen an den Büroarbeitsplätzen noch nicht durchgeführt werden, dennoch geben manche Beschäftigte an, an Videokonferenzen teilzunehmen, vgl. Abbildung 58. Grundsätzlich lässt sich aus der Befragung ein gewisses Potential zur Verkehrsvermeidung durch Videokonferenzen erkennen, vgl. Abbildung 59.

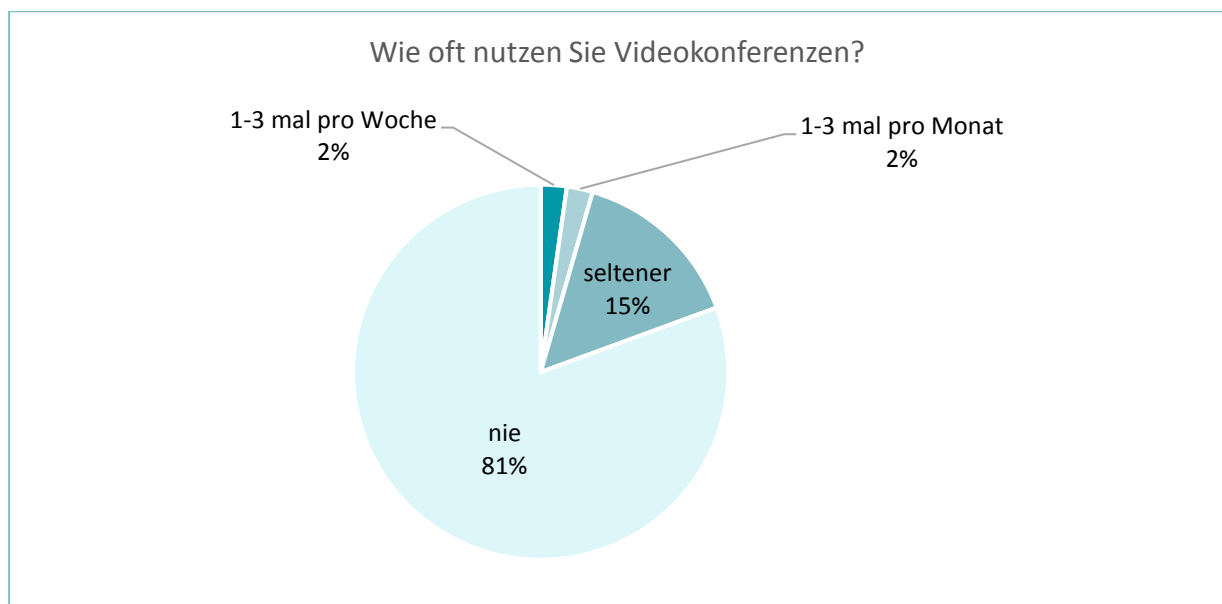


Abbildung 58: Häufigkeit Videokonferenzen

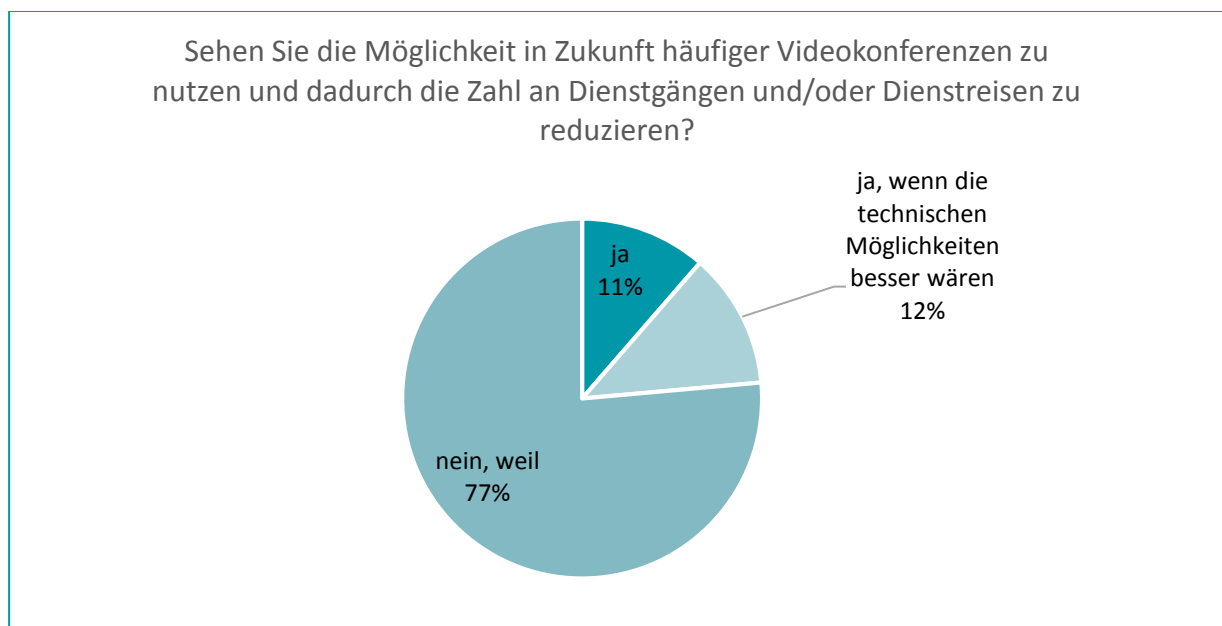


Abbildung 59 : Potential für Videokonferenzen

8.2. Zusammenfassung und Bewertung, Potenziale

Die Rahmenbedingungen für Mobilität der Stadtverwaltung Weil am Rhein sind vergleichsweise sehr gut. Die Lage und Ausstattung des Rathauses in der Stadt, die Verkehrsinfrastruktur und die relativ kurzen Wege der Beschäftigten zur Arbeit und während der Arbeitszeit bergen eine gute Basis um klimafreundlich unterwegs zu sein.

Die Stadtverwaltung hat sich in der Vergangenheit schon erfolgreich zu einer klimafreundlichen Mobilität positioniert und vor allem für die dienstliche Mobilität wirkungsvolle Maßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt.

Auf dem Arbeitsweg ist das Auto heute das dominierende Verkehrsmittel, das Potential zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und vor allem auf das Fahrrad ist hier sehr hoch. Während beim ÖV finanzielle Anreize eine Möglichkeit sein können, gilt es beim Fahrrad durch Service-Angebote die Beschäftigten für eine stärkere Nutzung zu gewinnen.

Bei der dienstlichen Mobilität können die Beschäftigten schon heute auf ein gutes klimafreundliches Angebot zurückgreifen, hierzu gehören beispielsweise. der digital buchbare, ämterübergreifend genutzte Fahrzeugpool mit (e-)Dienstfahräder und Elektrofahrzeugen und auch die dienstlich genutzten Umweltpunktekarten für den ÖPNV. Dennoch wird bei der Verkehrsmittelwahl noch unnötig häufig das private Auto genutzt. Das jetzt sichtbare Potential kann auf der einen Seite durch eine Ausweitung des alternativen Angebots und auch durch konsequentere Umsetzung der Regelungen zur Verkehrsmittelwahl erreicht werden.

Ist das private Auto dann für die dienstlichen Wege nicht mehr notwendig, so erhöht sich auch die Chance, die Beschäftigten für den Arbeitsweg vom Umweltverbund zu überzeugen.

Grundsätzlich gilt es bei allen neuen und bestehenden Maßnahmen die bestehenden Routinen durch Informations- und Kommunikationsangebote, wie z.B. Aktionstage usw. zu thematisieren. Große Potentiale bestehende Routinen im Zuge von Umbruchssituationen zu durchbrechen bietet sich durch den Anbau an das Rathaus und den Bau der Dreiländergalerie mit Wegfall der Parkplätze für die städtischen Beschäftigten.

Quellenverzeichnis

- Agentur für Arbeit – Regionalauswertung Weil am Rhein (2017)
- Agglo Basel – Angebots- und Fahrplankonzeption für eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn Basel (2014)
- Agglo Basel – Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (Hauptbericht/Website) (2016 - 2018)
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) – Ergebnisse der Dauerzählstellen
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020, 2013)
- CIMA im Auftrag von Stadt Weil am Rhein – Fortschreibung des Märkte- und Zentrenkonzepts (2013)
- City of London – Traffic in the city (2018)
- DB Infrastruktur – Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel Planfeststellungsabschnitt 9.2 Haltingen–Weil am Rhein (2006)
- DB Netze – DUSS-Terminal Basel – Weil am Rhein (2017)
- ivm – Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement (2013)
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) im Auftrag von BMVI – Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008, 2009)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (EPB-ÖV, 2010)
- FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010)
 - FGSV – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006)
 - FGSV – Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr (2017)
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) – Fahrzeugzulassungen (2017)
- Landkreis Lörrach – Radverkehrskonzept (2013)
- Landratsamt Lörrach – Kraftfahrzeugzulassungsstelle (persönliche schriftliche Anfrage, April 2018)
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW) – RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (2016)
- VM BW – RadNETZ Baden-Württemberg (2016)
 - VM BW – Steckbrief/Grafik Netz 4 (2017)
- OpenStreetMap (www.openstreetmap.org)
- PTV Transport Consult im Auftrag von Landkreis Lörrach – Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach (2016)
- RVL – RVL Online (www.rvl-online.de)
- RVL – Liniennetzplan Weil am Rhein (2017)
- Stadt Weil am Rhein – Fahrradkarte (2012)
- Stadt Weil am Rhein – velo2025 – Radverkehrskonzept Weil am Rhein (2015)
 - Stadt Weil am Rhein – Stadtbauamt – Parkraumkonzept Zonenplan (2007)
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (diverse Statistiken)
- trireno – Trinationale S-Bahn Basel: Angebot im Agglomerationskern (2017)
- TU Dresden – Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten (2010)

Mobilitätskonzept – Analysebericht

Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein macht's

Umweltbundesamt (UBA) – Emissionsdaten (2018)

Upper Rhine Ports – Der Rheinhafen Weil am Rhein (2018)

Wirtschaftsregion Südwest – Grenzgängerbewilligungen 2013 (2013)

Weitere Quellen: Akteursbeteiligung, weitere veröffentlichte oder im Rahmen der Bearbeitung dieses Konzepts bereitgestellte Pläne und Konzepte, Medienberichte (Badische Zeitung, Weiler Zeitung), Ratsunterlagen, Fahrpläne, sonstige.

Bildnachweis: wo nicht anders angegeben: Verkehr mit Köpfchen

Anhang

Anhangsverzeichnis

A. Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung

- A-1 Auftaktveranstaltung: Ablauf der Workshops
- A-2 Auftaktveranstaltung: Kurzdokumentation
- A-3 Auftaktveranstaltung: Detaillierte Dokumentation
- A-4 Öffentliche Begehung: Ablauf
- A-5 Öffentliche Begehung: Ergebnisse
- A-6 Online-Bewohnerbefragung: Fragebogen
- A-7 Online-Bewohnerbefragung: Auswertung Erwachsene
- A-8 Online-Bewohnerbefragung: Kurzauswertung Jugendliche
- A-9 Weitere Akteursbeteiligung: Interviewleitfaden

B. Schulisches Mobilitätsmanagement

- B-1 Fragebogen für die Schulen
- B-2 Steckbriefe (Ergebnisse)

C. Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung

- C-1 Interview-Leitfaden zur dienstlichen Mobilität

A. Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung

- A-1 Auftaktveranstaltung: Ablauf der Workshops
- A-2 Auftaktveranstaltung: Kurzdokumentation
- A-3 Auftaktveranstaltung: Detaillierte Dokumentation
- A-4 Öffentliche Begehung: Ablauf
- A-5 Öffentliche Begehung: Ergebnisse
- A-6 Online-Bewohnerbefragung: Fragebogen
- A-7 Online-Bewohnerbefragung: Auswertung Erwachsene
- A-8 Online-Bewohnerbefragung: Kurzauswertung Jugendliche
- A-9 Weitere Akteursbeteiligung: Interviewleitfaden

A-1 Auftaktveranstaltung: Ablauf der Workshops

WORKSHOP

Thementische

- **Ziel:** zahlreich BürgerInnen-Meinungen sammeln, miteinander in den Dialog kommen
- **5 Thementische, 4 Themenbereiche:**
Langsamverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Mobilitätsmanagement
- **3 Phasen (à 20 min), jeweils eine Leitfrage:**
Was läuft nicht gut in diesem Bereich und sollte verbessert werden?
Welche positiven Ansätze gibt es in Weil in diesem Verkehrsbereich?
Was müsste passieren, damit Sie klima-freundlich mobil sein können?
- **GastgeberIn:**
betreut den Thementisch, Kurzinfo nach Wechsel
- **Ergebnis-Vorstellung:**
kurze Vorstellung durch eine/n VertreterIn der Gruppe

WORKSHOP

Ablauf

- Aufsuchen der Thementische nach Interesse;
4 verschiedene Themen, ggf. einer doppelt
- **Begrüßung** durch die/den GastgeberIn;
kurze Vorstellungsrunde
- Beantworten der **1. Leitfrage** (20 min);
Sammeln der Inputs auf Karten (**rot**), Clustern
nächste Leitfrage / ggf. Wechsel des Themas mit Gong
- Beantworten der **2. Leitfrage** (20 min); dito (**grün**)
- Beantworten der **3. Leitfrage** (20 min); dito (**blau**)
- **Ergebnisvorstellung** im Plenum (Sitzungssaal);
Ergänzungen aus dem Plenum

A-2 Auftaktveranstaltung: Kurzdokumentation

TOP1 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Auftaktveranstaltung 4.10.2017



TOP1 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Auftaktveranstaltung 4.10.2017

- Viel Lob & Kritik
- Konstruktive Anregungen



- Mehr Personal
- Testangebote
- Planungssicherheit
- Einbindung Unternehmen
- Apps



- Tram8
- Takt & Erschließung
- Fahrpreise & Ticketsystem
- Verbünde
- Busse im Stau
- City-Bus



- Beschilderung
- Radwege vs. Fußwege
- Trennung vom MIV



- Barrierefreiheit
- Sitzgelegenheiten
- Shared Space



- Gute Anbindung
- Staus
- Tempo 20/30
- CarSharing
- Parken
- E-Autos

A-3 Auftaktveranstaltung: Detaillierte Dokumentation

Langsamverkehr

Fußverkehr, Radverkehr (inkl. Radverleih), Skate- und Kickboards o. Ä.

Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
fehlende Gehwege und Radwege	gute Beschilderung	mehr Zebrastreifen
wildes Parken auf Gehsteigen und Fahrradwegen	kurze Wege	regelkonformes Verhalten aller
Verkehrsüberwachung (ruhender/fließender)	Weil-Ost (Römerstraße, Breslauerstraße)	Shared Space (Umfeld Leopoldshöhe Nord u. Süd beachten)
Fuß- und Radverkehr trennen (wo möglich)	Radabstellanlagen in der Kernstadt	Öffentlichkeitsbeteiligung
<i>Rotphase "Hieber"</i>	Tramhaltestelle barrierefrei	Pendlerrouen ausbauen
Weilweg umsetzen --> Autos raus	Bänke in der Kernstadt	Fußgängerzone (Stellplatzfrage klären)
Mängel im Straßenbelag (20er-Zone, Weilweg)	viele Radwege, Schutzstreifen, Querungshilfen	Trennen des MIV vom Radverkehr (wo möglich)
Radverkehrsalternativen für Friedlingen + Otterbach		
zu schmale Gehsteig und Absenkungen		
fehlende Bänke in den Stadtteilen		
barrierefreier Übergang am Kaufring		
fehlende Radabstellanlagen		

Motorisierter Individualverkehr

Auto (inkl. Car-Sharing), Mofa, Motorrad, Motorroller

Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
Parkplatzkonzept Innenstadt Ostrand	Verkehrsberuhigung Römerstraße	ganze Hauptstraße 30km/h (mit Kontrollen!)
Parkplätze + Ladesäulen elektrische Autos	30km Haltingen	Hauptstraße Tempo 20
Wegfall öffentliche Parkplätze	Gewerbegebiet gute Anbindung (BAB, Schweiz)	Radfahrerspur installieren
Tempo 30 Hauptstraße	LKW-Verbot in Hauptstraße	Ausbau Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
laute PKW	viel Parkplätze auf dem Tüllinger	Parkhaus Innenstadt-Ost
Tempo 20	Bewirtschaftung Laguna-Parkplatz	"Mitfahrbank" (wer vorbei fährt nimmt Gäste mit)
"Raser" auf der Hauptstraße	Entlastung durch Zollfreistraße	mehr Carsharing-Fahrzeuge
fehlendes City-Park-Leitsystem	Parkraumkonzept Gartenstadt	kostenlose Parkplätze für E-Fahrzeuge
Nahe Zollfreistraße, sehr laut	Tempo 20 Kaufring	Shuttle-Bus ab Zoll
Chaos Nonnenholz - keine Parkflächen - ESV / Laguna / SV Weil - Rollsport - nur LGS-Parkplatz (keine Option)	bei Neubaugebieten geforderte Parkplätze nach Wohnungsgröße bemessen (z.B. 2 bei >80m ²)	Aufhebung Tempo 30 Lörracher Straße --> Tüllingen --> Lärm-/Emissionsreduktion (abwärts 3. statt 2. Gang)
Wie wird Carsharing in Weil genutzt? (Anzahl/Tag)	neue Gliederung der Hauptstraße	konstante gleichartige Geschwindigkeits-beschränkung --> gleichmäßiger Verkehrsfluss
fehlendes Carsharing-Konzept	kostenlose Parkplätze (90min) in City	Tram Nr. 8 Verlängerung
Konzept des ATU-Kreises (zu eng, LKW), des Schleifenkreises (Stop funktioniert nicht)	Neubau Zollfreistraße	Park & Ride
30km-Zone in der Hauptstraße (Berliner Platz) ein Witz	Parkplätze entlang der Hauptstraße in Weil ist praktisch und für Kurzzeitparken sehr gut	"kein Stopp + 50" durch Ampelregelung --> Ampelregelung für Verkehrsfluss
Schleichwege (Weilweg) stark befahren trotz Verboten --> intelligente Sperrung	Bemühen um Tempolimit auf der Autobahn	öffentl. Parkplätze dürfen nicht entfallen wegen privater Plätze
kein Vorgehen gegen Schweizer Parksünder	Fehler werden erkannt und teilweise vermindert	mehr Anwohnerparkzonen
extreme Enge in der neugebauten Hauptstraße Friedlingen	Bündelung des Industrie-/Gewerbeverkehrs in Friedlingen/West-Haltingen	sehr gute Verknüpfung Carsharing mit Smartphone
Hauptstraße ist "autofreundlich" - geradeaus/schnell	gute Verkehrsbeziehung Bundesautobahn, Bundesstraße, Landstraße, Kreisstraße	günstigere Carsharing-Preise
Einkaufszentren Verkehrschaos	guter Straßenzustand	Free-floating Carsharing
zukünftiger Verkehr beim neuen Einkaufszentrum?		Vorgaben für Ladeinfrastruktur in BP (öffentliche, private)
Einkaufstourismus --> hohe Verkehrsflüsse, speziell samstags im gesamten Stadtbereich		Plätze schaffen anstatt Straßen auszubauen
wenige Carsharing-Autos		MwSt. Rückerstattung Bagatellgrenze 150 €

Mobilitätkonzept Weil am Rhein – Auftaktveranstaltung 4.10.17

Stau durch "grüne Zettel"		Vorrang für E-Mobilität
Konflikt Tram-Auto in Friedlingen		Durchstich nach Friedlingen
Hol-Bring-Verkehr an Schulen/Kindergärten - Kurzparkzonen einrichten		sehr dichtes Sharingkonzept
Halten im absoluten Halteverbot vor dem Oberrhein- Gymnasium		Fortschreitung Lärmaktionsplan
geföhlt "zu viel Vekehr" --> Stau		Sharingkonzept mit Basel zusammen
Lärmaktionsplan - keine Addition der Quellen Bahn / Auto / Flugzeug		Kurzzeit Park+Ride Parkplätze
im Gegensatz zur Statistik hat das Verkehrsaufkommen zugenommen		
Stau Richtung Basel / Frankreich / Weil		
Dauerstau in Haltingen B3		
B3 Haltingen Stau --> Möglichkeiten einer "Zwangsumlenkung"		
noch höheres Verkehrsaufkommen durch neue Einkaufszentren bei best. Verstopfung B3		
vermehrte Entlastung von Alt-Weil		
vermehrte Nutzung der Zollfreistraße		

Öffentlicher Verkehr

(Fern-)Bus, Fernverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn, (Anrufsammel-)Taxi, Tram

Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
Takt+Erschließung	Tram 8 / Bus 55	City-Bus
die Wohngebiete südlich und teilweise nördlich der Hauptstraße sind nicht angeschlossen	barrierefreie Tram / Haltestellen	City-Bus mit sehr hoher Taktfrequenz (mind. 10 Minuten)
viel zu wenig Anschlüsse am Abend (20-24 Uhr) und am Wochenende (betr. Ortsteile)	Tram ohne Emissionen vor Ort (CO ₂ , No _x)	(autonomer) City-Bus Hauptstraße kostenfrei (oder gering)
schlechte Verbindung nach Frankreich	Tramverbindung nach Basel (Tram 8 / Bus 55) wenigstens tagsüber, guter Takt	Elektro City-Bus ohne Fahrplan kostenlos oder Jahreskarte für Weiler Bürger
Ortsteile sind schlecht angebunden	Tram mit Abfahrtszeiten-Angabe an Haltestellen	Sonstiges
am Wochenende schlechte Taktfrequenz	Tram 8 erspart mir abends das Taxi	AST - mehr bekannt machen, Zeiten erweitern (vor allem abends + wochenends)
Verbindung (Bus) in die Ortsteile sind i. d. R. nur am Tag, da arbeiten viele (Bus Nr. 12)	Oberrhreinstrecke Basel-Freiburg-Offenburg	Erhöhung der Taktfrequenz der S-Bahn Weil-Lörrach
S-Bahn hört in Weil auf (30min Fahrtstrecke zw. Weil und Müllheim fehlt)	Anbindung an/mit Bus, S-Bahn, Tram, Zug	S-Bahn Lückenschluss Weil - Müllheim (30min)
Verbindung zw. den ÖV schlecht (Zeitanzeiger)	umsteigefrei zum SBB	Verbesserung Abstimmung bzgl. Umsteigen
Umstiegsmöglichkeiten teilweise zu weit voneinander entfernt	Verbindung S-Bahn zu Tram in Bau	Bus 12 - Verlängerung zur Lucke (damit man umsteigen kann nach Lörrach)
Abstimmung Takt Bus 55 + S-Bahn schlecht	prinzipiell: Bus nach Ötlingen	eigene Trasse (Bus/Tram)
AST fahren nur bis 20.50 Uhr (samstags 19.50), sonntags NIE	AST (Anruf-Sammel-Taxi)	Tramverlängerung
kürzere Verbindungen von den Ortsteilen zur Stadt	Punkte-/Mehrfahrtenkarten nach und von Basel	An-/Verbindung der Ortsteile an die Tram - vor allem abends/wochenends (evtl. AST-Ausbau)
Anschlüsse von Tram in die Ortsteile u. nach Altweil		Haltestellen-Ausstattung verbessern (Dach, Zielanzeiger, ...)
S-Bahn zu Stadtrand		Abstimmung Verkehrsverbünde
keine elektronische Abfahrtstafel (Bus)		mehr Kapazität in Bussen für Rollis/Kinderwagen
Fahrtkosten/Preise		Umstellung der Busse auf nachhaltigen Antrieb
Kurzstrecken zu teuer (3,20 €)		elektrisch betriebener Kleinbus durch Wohngebiete
Einzelfahrtscheine zu teuer		Nachbarschaftsbus wie in Efringen-Kirchen
Fahrkartenverkauf beim Busfahrer behindert die Abfahrt		niedrigere Tarife höhere öffentliche Mittel dafür in Kauf nehmen
verschiedene Verbünde		

verschiedene Verkehrsanbieter/-unternehmen / Tarifverbände		
keine verständlichen länderübergreifenden Tarifsysteme		
Sonstiges		
unpünktlich durch Stau und Verkehrsbehinderungen (lange Anfahrten von Basel oder Kandern)		
8 Busse durchfahren Hauptstraße in einer Stunde (Bereich Brücke bis Altweil beidseitig 6 Haltestellen)		
geplante Tramerweiterung zu unbeweglich Wege zu Haltestelle zu weit		
ÖV steht im Stau (Tram, Bus)		
Busse fahren mit CO ₂ und vermutlich auch NO _x produzieren den Kraftstoff		

Mobilitätsmanagement

Information, Kommunikation, Organisation, Koordination und Stadtentwicklung

Konzepte+Strategie		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
fehlendes Konzept		Planungssicherheit (z.B. für Einzelhandel, Unternehmen)
aktive Gestaltung des Verkehrs --> weg vom Judiv. Verkehrskommissariat		

ÖPNV		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
Bushaltestellen nicht barrierefrei	Bushaltestellen sind i. d. R. sauber und hell (keine Plakate, Graffiti, gute Beleuchtung)	(elektrischer) Citybus in Zukunft: autonom (vgl. Bad Säckingen)
Vereinheitlichung und Vereinfachung ÖPNV Tarife (Dreiland)	Tram 8	Job-Ticket grenzenlos
ÖPNV für viele nicht sinnvoll nutzbar (Takt, Routen) - Ötlingen, Markt, nur dummer "Alibi"-Takt - Haltingen West nicht angebunden	gute Verknüpfung Tram u. Bahn durch Dreizack, zum attraktiven Weg muss aber auch die zeitliche Anbindung passen	Fußgängerzone ohne Tram
billigere Preise im ÖPNV (z. B. Kurzstrecke)	Linie 55 Kandern - Basel	Quartiersbusse für die Stadt
verständliches Tarifsystem und Handhabung der Fahrscheinautomaten		neue Baugebiete mit ÖPNV
Verkehr Umland (Kandertal, Rebvorland)		Verbesserung der Taktung/Ausschlüsse
		W-LAN an ÖPNV-Points
		höhere Taktung + Verlässlichkeit im ÖPNV

E-Mobilität		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
		neue Quartiere fit machen für E-Mobilität
		E-Mobilität bei Bauinvestitionen berücksichtigen

"Weil am Rhein macht's"

Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
	Weil am Rhein macht's "Befragung"	Plakatierung der Mobilitätsveranstaltungen

Motorisierter Individualverkehr		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
zu sehr auf Auto fixiert	Parkgebühren als Lenkungsmaßnahme	Information zu Shared Space
Funktionen der verfügbaren Straßen definieren	die 30er-Zone in Haltingen wird positiv erfahren	Testphase Shared Space
	Verkehrslaitsystem	Verkehr verflüssigen (z. B. Haltingen, Alt-Weil)

Akteure+Prozesse		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
		Einbindung Verkehrsanbieter in der Region
		Mobilitätsbeauftragter in der Verwaltung mind. 100%
		Einbindung Unternehmen (die sollen Angebote schaffen)
		klimafreundliche Verkehrs- und Stadtplanung - neue Baugebiete - Quartiersentwicklung

Serviceangebote - Information, Kommunikation		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?
		Motivation zum Umstieg durch Testangebote
		Mobilitätsapp
		Nutzen darstellen
		Beweggründe für Nutzung bestimmter Verkehrsmittel ermitteln und analysieren
		angebotsorientierte Mobilität (auch wenn jetzt noch keine Nachfrage)

Multi- + Intermodalität, Sharing-Angebote		
Was läuft nicht gut und sollte verbessert werden?	Welche positive Ansätze gibt es in Weil am Rhein?	Was müsste passieren um klima-freundlich mobil zu sein?

es fehlt eine Vernetzung der Verkehre	dezentrales Angebot Carsharing
	Mitfahrssystem über App
	Radmitnahme im Bus vereinfachen

A-4 Öffentliche Begehung: Ablauf



1 Rathaus

2 Hauptstraße
Höhe Rathaus

3 Schlaufenkreisel

4 Bahnhof /
Friedensbrücke

5 Hauptstraße Höhe
Lustgartenstraße

5 Hauptstraße unter/hinter
Autobahn

Start

Ende

9 Kreisel Tramhaltestelle

Einstieg
TRAM 8

8 Einfahrt in Obere
Schanzstraße (Station kann
ggf. entfallen, wenn keine
Zeit/Interesse mehr)

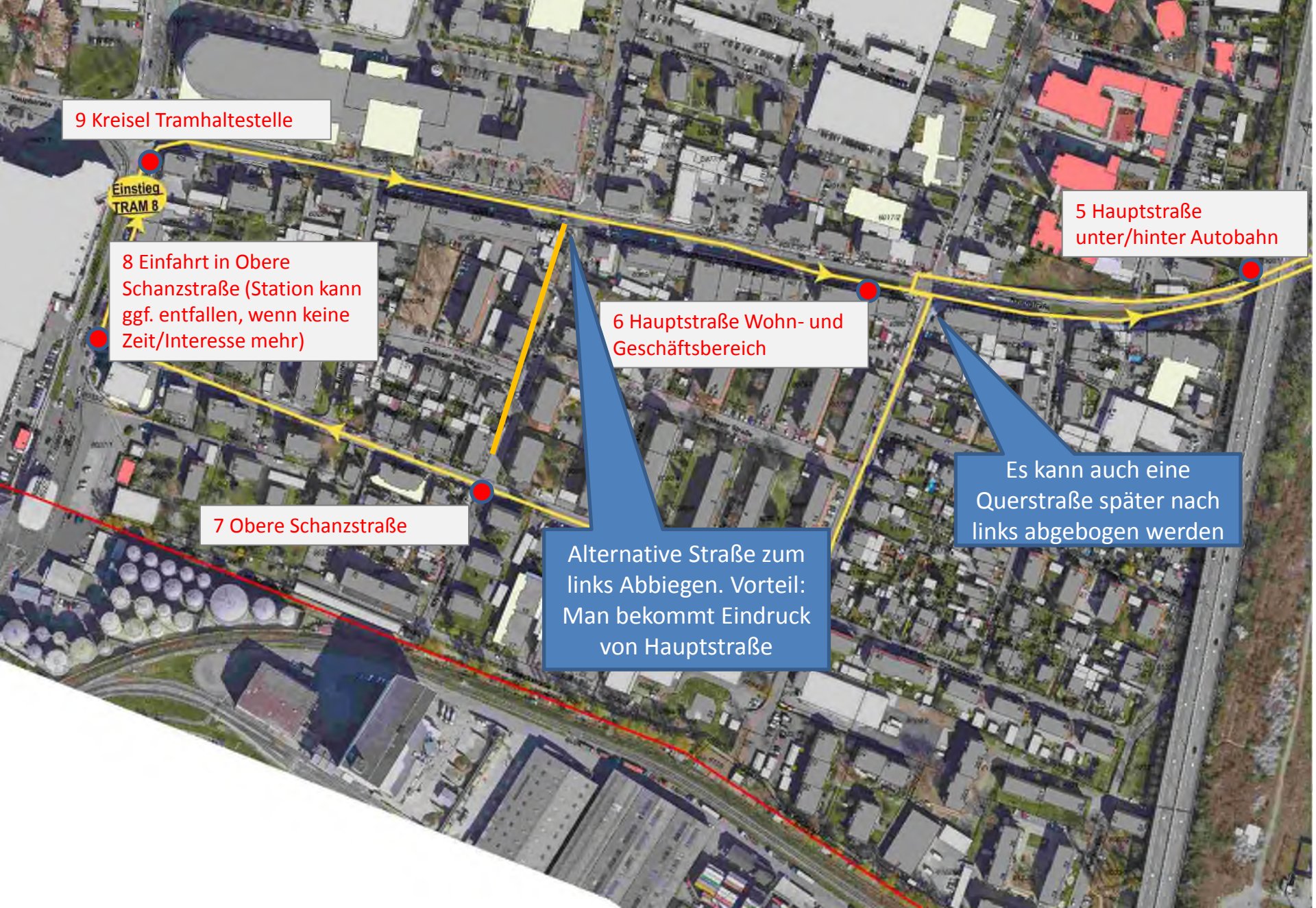
7 Obere Schanzstraße

6 Hauptstraße Wohn- und
Geschäftsbereich

5 Hauptstraße
unter/hinter Autobahn

Es kann auch eine
Querstraße später nach
links abgelenkt werden

Alternative Straße zum
links Abbiegen. Vorteil:
Man bekommt Eindruck
von Hauptstraße



A-5 Öffentliche Begehung: Ergebnisse

NR.	STATION	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR	FAHRRAD	FUßGÄNGER	ALLGEMEIN
0	DIVERSE	„Zone 30“ Markierungen auf die Straße [V]	Busse: mehr/anders Plätze für Rollstuhlfahrer einrichten (Platzdefizit)	Verwendung des bereits existierenden Radverkehrskonzepts	Hüniger Platz: nicht für Rollstuhlfahrer/ Kinderwagen/ Rollatoren geeignet (Pflastersteine ersetzen durch Platten, Vorbild Sparkassenplatz) [SGP]	Verkehrsverlagerung
		Haltlinien an Kreuzungen Gartenstraße und Kaiserstraße [V]	Unabhängig von Tram planen, da sie nicht sicher sei und frühestens 2019 käme	Sicherheitsrisiko nasses Laub		Forderung nach weiterer Begehung im Stadtgebiet [SGP]
		Park and Ride-Parkplätze außerhalb der Stadt (Vermeiden von Verkehr innerhalb der Stadt) [SGP]		Situation Müllheimer Str. in Richtung Norden: Autofahrer aus Verkehrsberuh. Bereich (rechts) geben Radfahrern keine Vorfahrt		Schlaglöcher in der 20er Zone in der Hauptstraße
						Stadtgestaltung [SGP]
						Gegenseitige Rücksichtnahme bei den Fußgängerüberwegen [SGP]
1	HAUPTSTRAßE	Erreichbarkeit Gartenstadt wenn Fußgängerzone / Shared Space (große Umwege befürchtet) [V]	Führung der Busse wenn Fußgängerzone / Shared Space	Querung der mögl. Tram-Schienen für Radfahrer (hoher Gefahrenfaktor/Sicherheitsempfinden)	Querung der Hauptstraße in Höhe der Rathauspassage zur Straßenseite Süd/Gartenstadt, insb. für Mobilitätseingeschränkte [SGP]	Straßenabstände (Straßenbreite?) [V]
			Eignung von Tram in Fußgängerzone aufgrund geringer Straßenbreite			
2	SCHLAUFENKREISEL	Welche Auswirkungen hat der Shared Space auf die Staus in Friedlingen und Otterbach? [SGP?]		Unsicherheiten wegen des MIV → Radfahrer fahren mittig im Kreisverkehr (wie in Schweiz offiziell erlaubt)	Verteilung/ Lage der Zebrastreifen [V]	Berücksichtigung von hoher Zahl von Rettungsfahrzeugen in Shared Space-Konzeption
		Durch Shared-Space-Konzeption nicht automatisch weniger Autos, bloß langsamer		Kunstwerk an der Bibliothek um 1 m nach rechts verrücken → Steigerung der Verkehrssicherheit, Sichtbarkeit der Radfahrer für den MIV [SGP]		Berücksichtigung der Bürgerbeteiligungsgruppe „Projekt Hangkante“ [SGP]
						Auflösung des Schlaufenkreisels und Umbau in 2 Kreisverkehre [SGP]
						Planungshistorie (Städtebaulich, Verkehrskonzepte) [SGP]
3	TRAM 8/ BAHNHOF	Kurzzeitparkmöglichkeiten / Kiss-and-Ride direkt am Bahnhof		Friedensbrücke → Friedlingen → mehr Kontrolle der Fahrradfahrer wg. den Fahrtrichtungen → eventuell Schutzstreifen auf der Straße	Übergänge für Fußgänger über die Straße	Mehr Geschwindigkeitskontrollen und Kontrolle der Schilder-Regelungen [O]
		Aktuell großer Umweg für Kiss-and-Ride z. B. von Friedlingen her nötig (nach Absetzen Folgen der B3 bis Haltingen), auch bei Planung Dreiländergalerie berücksichtigen			Langer Weg von DLG zum Bahnhof über Dreizack → Lösungsmöglichkeiten? → Verlängerung des Dreizack zur DLG [SGP]	
					Zugänglichkeit des Bahnhofs von Friedlingen aus [SGP]	
					Sicherstellung der Funktion der Aufzüge	
4	FRIEDENSBRÜCKE			Konflikt Radverkehr-Autoverkehr wenn Radverkehr auf Straße, Konflikt Radverkehr-Fußgänger wenn Radverkehr auf Gehweg, und Radverkehr auch in Gegenrichtung auf Gehweg		
				Ende von Schutzstreifen in Kurve gefährlich (Westseite aus Richtung Friedlingen)		
5	HAUPTSTRAßE HÖHE LUSTGARTENSTRAßE	Konfliktpotenzial MIV und Fahrradfahrer	Sehr breites Schotterbett, wirklich nötig? Stattdessen Radfahrstreifen möglich	Führung des Radverkehrs auf der Hauptstraße	Rad-Fahrgeschwindigkeiten auf dem Gehweg [V]	Anordnung aller Verkehrsarten auf der Hauptstraße [V]
		Parken auf der Hauptstraße im Bereich der Kurve nach der Friedensbrücke? [V]		Beginnender Schutzstreifen von freigegebenem Gehweg aus nicht erreichbar (hoher Bordstein)	Schranken beim Tramübergang (Gehweg)	
		Kfz-Rechtsabbieger (von Innenstadt, in Lustgartenstr. herein) geraten in (bei Rot wartende) Radfahrer die auf vorgezogenem Radfahrstreifen stehen		Radfahrer fahren, wenn die Tram kommt vom Gehweg auf die Straße unter Nichtbeachtung des MIV → Konflikt- und Gefahrenpotenzial		

NR.	STATION	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR	FAHRRAD	FUßGÄNGER	ALLGEMEIN
				Falsche Position Wegweiser (Meldung an Fr. Wiesiollek Fahrradbeauftragte vom LRA Lörrach)		
				Schild am Tramübergang in Richtung Innenstadt aufzustellen (Fahrverbot für Fahrradfahrer in Gegenrichtung nicht erlaubt)		
6	AUTOBAHN	Radverkehr auf Fahrbahn muss langsam fahren um über Schienen zu fahren, dabei drängelnder Kfz-Verkehr	Gummilaschen in den Tramgleisen [V]	Unklare Wege-Situation unter Autobahnbrücke (Radverkehr von autobahnparallelem Radweg aus Norden weiß nicht, ob dort korrekt, da gegen Fahrrichtung der Straße)		Kfz-Verkehr von Innenstadt in Richtung Friedlingen, der links abbiegt, übersieht Radverkehr auf Fußgängerfurt in gleicher Richtung (schlechte Sichtverhältnisse, dunkel, hohe Geschwindigkeit Radverkehr) (Unfallgefahr)
			Absperrung der Querung/ Verengung → Gefahrenpotenzial [V, SGP]	Radfahrende aus Innenstadt auf Fahrbahn, linksabbiegend (Richtung Hardtstr.): Mitten auf der Straße stehend		Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) [V]
7	HAUPTSTRASSE FRIEDLINGEN	Stau Friedlingen → Verkehrslenkung [V]		Verkehr auf Gehweg: wenig Platz, viele Fußgänger	Gehweg → Konfliktpotenzial (wenig Platz, viele Fußgänger, Radverkehr)	Überfrachtung des Verkehrsraum durch unterschiedliche Verkehrsarten [V]
				Fahrradfahrer frei – Schilder [V]	Schilder der Geschäfte stehen im Gehwegbereich → auf beiden Gehwegseiten der Hauptstraßen [F]	Umplanung der Hauptstraße [SGP, V]
				Verkehr auf Straße: Schlenker aufgrund von Tramschienen nötig – Unverständnis von Kfz-Verkehr		Schilder seien unpassend für Realität („Stadt stellt Schilder auf aber kümmert sich nicht, was wirklich passiert“)
8	FAHRRADSTRASSE	Verstärkte Geschwindigkeitskontrolle [O]		Sicherheitsrisiko nasse Schienen		
		Reglementierung des Durchgangverkehrs [V]		Eher nicht für Einheimische (Nutzung der Geschäfte in Hauptstr.)		Aufhebung des Verkehrsberuhigten Bereichs (Ende Ob. Schanzstr. in Richtung Hardtstr) [V]
				Einbeziehung der Hardtstraße in Fahrradrouten [SGP]		
				Im Kücheacker → Abdrängung Radfahrer → entgegen gesetzt Schutzstreifen		
9	ZOLLSTRASSE/ OBERE SCHANZSTRASSE	Pkw – Linksabbieger obwohl es nicht erlaubt ist laut Schild → Kontrolle [O]	Citybus	Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr → Planungen?	Zollstraße → Gehweg → Konfliktpotenzial??	Änderung des Mobilitätsverhalten [SGP]
		Reduzierung des Individualverkehrs		Schild „Linksabbiegen für Radverkehr erlaubt“ auch auf die andere Seite [V]		Imagekampagne [SGP]
		Zollabfertigung – Grünerzettel → Rückstau → 2 spurig				Verlagerung des Gewerbes in Friedlingen [SGP]
10	KREISVERKEHR / TRAMHALTESTELLE	Information über weiteres Parkhaus fehlt		Unklare Wegesituation von Dreiländerbrücke kommend	Be- und Entladen auf (breitem) Gehweg (Nähe Trafo)	
				„Einstieg“ auf Hauptstraße problematisch		

A-6 Online-Bewohnerbefragung: Fragebogen



Von A nach B, aber wie? Mobilität in der Stadt Weil am Rhein

Wohnen Sie in Weil am Rhein oder besuchen Sie die Stadt regelmäßig (z.B. um hier zu arbeiten, einzukaufen oder jemanden zu besuchen)? Dann ist diese Befragung genau richtig für Sie!

Die Stadt Weil am Rhein möchte von Ihnen wissen, was beim Thema Verkehr verbessert werden könnte? Wo „drückt der Schuh“? Nennen Sie uns Ihre Ideen und Wünsche, wir sind gespannt auf Ihre Anregungen.

Die Beantwortung dauert in etwa 10 - 15 Minuten. Alle Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Die Auswertung der Befragung erfolgt in anonymisierter Form und unter Sicherstellung des Datenschutzes durch das von der Stadt Weil am Rhein beauftragte Büro *Verkehr mit Köpfchen*. Die Ergebnisse der Befragung fließen in ein neues Mobilitätskonzept der Stadt Weil am Rhein ein. Unter dem Motto "Weil am Rhein macht's!" werden als weitere Maßnahmen der Bürgerbeteiligung Workshops veranstaltet, zu denen alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt herzlich eingeladen sind ([mehr Informationen zum Mobilitätskonzept und zur Bürgerbeteiligung](#)).

Diese Befragung ist für alle Bewohner und regelmäßigen Besucher der Stadt Weil am Rhein gedacht. Sagen Sie uns bitte gleich zu Beginn wie alt Sie sind, denn wir haben für Kinder und Jugendliche andere Fragen als für Erwachsene.

1. Wie alt sind Sie? / Wie alt bist du?

8 – 17 Jahre

18 – 25 Jahre

26 – 35 Jahre

36 – 49 Jahre

50 – 65 Jahre

älter als 65 Jahre

2. Ich bin:

weiblich

männlich

3. Wie sind Sie am liebsten in Weil am Rhein & Umgebung unterwegs?

mit dem Auto (Fahrer oder Beifahrer)

mit dem Fahrrad (auch E-Bike / Pedelec)

mit Bus, Tram oder Zug

zu Fuß

sonstiges, nämlich

4. Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Wunsch frei:

Was sollte die Stadt Weil am Rhein verändern, damit Sie häufiger zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren oder Bus, Tram oder Zug benutzen? Gibt es bestimmte Orte, Plätze oder eine Straße die Sie verändern würden?

Angaben zum Wohn- und Tätigkeitsort

5. Wo in Weil am Rhein wohnen Sie?

Friedlingen

Haltingen

Märkt

Otterbach

Ötlingen

Leopoldshöhe/Gartenstadt

Alt-Weil

Außerhalb von Weil am Rhein, nämlich in

6. Wenn Sie einer regelmäßigen Tätigkeit nachgehen oder einen Ort sehr regelmäßig besuchen: Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zu diesem Ort der regelmäßigen Tätigkeit mit folgenden Verkehrsmitteln?

Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe.

Auto oder motorisiertes Zweirad	<input type="text"/> min.	kann ich nicht beurteilen
mit Bus, Tram oder Zug	<input type="text"/> min.	kann ich nicht beurteilen
mit dem Fahrrad	<input type="text"/> min.	kann ich nicht beurteilen
zu Fuß	<input type="text"/> min.	kann ich nicht beurteilen

Anmerkungen:

Freizeit

7. Wohin fahren Sie regelmäßig in Ihrer Freizeit?

(Mehrfachnennung möglich)

Laguna-Badeland

Rheincenter

Freizeitcenter Impulsive

LGS-Gelände/Park

Tüllinger Berg

Vitra-Campus

Kulturzentrum Kesselhaus

Freunde / Familie

sonstiges, nämlich

8. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie, für das am häufigsten in Ihrer Freizeit besuchte Ziel?

Auto (Fahrer oder Beifahrer)

Fahrrad (auch E-Bike / Pedelec)

Bus, Tram oder Zug

zu Fuß

sonstiges, nämlich

Anmerkungen:

Angaben zur Verkehrsmittelnutzung

9. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel? Egal, ob zum Einkauf, in der Freizeit oder zur Arbeit.

Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe! (Mehrfachnennung möglich)

1-3 Tage

(fast) täglich pro Woche seltener nie

Auto als Fahrer/in (allein)

Auto als Fahrer/in (Fahrgemeinschaft)

Auto als Mitfahrer/in

Motorisiertes Zweirad

Fahrrad

E-Bike/Pedelec

zu Fuß

Regionalverkehr (Bus/Tram/Zug)

Fernverkehr (EC/IC/ICE)

Park & Ride (Auto & Bus/Tram/Zug)

Bike & Ride (Fahrrad & Bus/Tram/Zug)

Sonstige:

10. Nutzen Sie im Sommer andere Verkehrsmittel als im Winter?

(Mehrfachauswahl möglich)

Nein

Ja, und zwar nutze ich im Sommer häufiger

Ja, und zwar nutze ich im Sommer seltener

11. Würden Sie in Weil am Rhein eine bestimmte Art der Fortbewegung gerne häufiger benutzen?

Nein

Ja, zu Fuß gehen

Ja, Rad fahren

Ja, Auto fahren (auch als Beifahrer)

Ja, Bus, Tram oder Zug fahren

Ja, und zwar

Anmerkungen:

Auto

12. Wie häufig steht Ihnen ein Auto zur Verfügung?

- jederzeit
- nur nach Absprache
- gelegentlich
- nie

13. Als Autofahrer (auch als Beifahrer) in Weil am Rhein:

Wie bewerten Sie es, mit dem Auto von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut) 6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

14. Was müsste aus Ihrer Sicht in Weil am Rhein beim Autoverkehr verändert werden?

(Mehrfachnennung möglich)

- weniger Autos in der Stadt
- mehr und breitere Straßen, damit es weniger Stau gibt
- mehr Parkplätze
- weniger Parkplätze (mehr Grün, Bänke, Platz für Kinder)
- Parken müsste billiger sein
- Parken müsste teurer sein
- weniger Autolärm in der Stadt
- die Autos sollten langsamer fahren
- mehr grüne Wellen, damit man schneller zum Ziel kommt

Sonstiges, und zwar

15. Wenn Sie regelmäßig ein Auto benutzen, warum nutzen Sie es?

(Mehrfachnennung möglich)

Bequemlichkeit

mit dem Fahrrad fühle ich mich unsicher

Witterungseinflüsse

kein Fahrrad zur Verfügung

zu weite Wege

keine sicheren Fahrradparkplätze am Ziel

Mitnahme von Unterlagen/Gepäck/Material

Fahrt dauert mit dem Rad zu lang

preisgünstig

gesundheitliche Gründe

Gewohnheit

um flexibler zu sein

Fahrt dauert mit Bus, Tram und Zug zu lang

Kinder müssen gefahren werden

Bus, Tram und Zug zu teuer

Statussymbol

Ziele mit Bus, Tram und Zug nicht erreichbar

sonstiges, und zwar

Carsharing

16. Was müsste in Weil am Rhein passieren, damit Sie das Auto häufiger stehen lassen und stattdessen das Rad benutzen, zu Fuß gehen oder Bus und Bahn benutzen?

17. In Weil am Rhein gibt es mehrere Carsharing-Angebote bei denen Sie Autos stunden- oder tageweise mieten, aber zum Teil auch privat vermieten können (z. B. Stadtmobil, Nachbarschaftsauto, Snappcar oder Drivy).

Ist Ihnen eines dieser Carsharing-Angebote in Weil am Rhein (oder Umgebung) bekannt?

nein, nicht bekannt

ja, ist mir bekannt

18. Wer weniger als 10.000 Kilometer pro Jahr mit dem eigenen Auto fährt, kann mit Carsharing Kosten sparen. Studien haben zudem gezeigt, dass ein Carsharing-Auto bis zu 20 private Autos ersetzen kann.

Kommt für Sie die Nutzung von Carsharing in Weil am Rhein in Frage?

nein, kein Interesse

ja, wenn ich mehr über das Angebot wüsste

ja, wenn ein Carsharing-Auto in der Nähe meiner Wohnung wäre

ja, wenn ich wüsste, wie es funktioniert

ja, ich habe Carsharing als Mieter bereits genutzt

ja, ich habe Carsharing als Vermieter (des eigenen Autos) bereits genutzt

ja, weil:

nein, weil:

Anmerkungen:

Fahrradnutzung

19. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

ja, E-Bike oder Pedelec

ja, Fahrrad ohne elektrische Unterstützung

nein

20. Als Radfahrer in Weil am Rhein:

Wie bewerten Sie es, mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

21. Würde Radfahren für Sie häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn die Wege besser wären

ja, wenn ich das Fahrrad sicher am Ziel parken könnte

ja, wenn ich das Fahrrad sicher zu Hause parken könnte

ja, wenn die Fahrtzeit kürzer wäre

ja, wenn ich mich nicht so gestresst und unsicher fühlen würde

ja, wenn ich danach nicht so verschwitzt wäre

ja, wenn ich weniger transportieren müsste

ja, wenn ich mehr transportieren könnte (z.B. mit einem Lastenrad)

ja, wenn ich auf wichtigen Strecken besser fahren könnte. Folgende Strecke(n) meine ich

ja, wenn es an meinem Ziel eine Dusche geben würde oder ich mich umziehen könnte

ja, wenn der Autoverkehr weniger laut und schnell wäre

ja, wenn das Wetter besser wäre

ja, wenn die Radwege weniger zugeparkt wären (Falschparker, Lieferwagen, etc.)

ja, wenn:

nein, weil:

nutze ich bereits

Fußgänger

22. Als Fußgänger in Weil am Rhein:

Wie bewerten Sie es, zu Fuß von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

23. Würde zu Fuß gehen für Sie häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn es mehr grüne und schöne Wege gäbe

ja, wenn die Wege besser wären (z. B. glatter Belag, abgesenkte Bordsteine)

ja, wenn die Autos nicht so laut und schnell wären

ja, wenn die Ampeln länger grün wären

ja, wenn es zwischendurch gemütliche Plätze mit Bänken gäbe

ja, wenn die Wege kürzer wären

ja, wenn:

ja, wenn es weniger laut und stressig wäre

nein, weil:

ja, wenn weniger Radfahrer auf dem Fußweg fahren würden

mache ich bereits

Bus, Tram und Zug

24. Wenn Sie in Weil am Rhein und Umgebung Bus, Tram oder Zug benutzen:

Wie bewerten Sie es, mit Bus, Tram oder Zug von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Haltestellen oder Strecken):

25. Würde die Nutzung von Bus, Tram oder Zug für Sie häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn die Fahrtzeit kürzer wäre

ja, wenn die Fahrkarten günstiger wären

ja, wenn Bus, Tram oder Zug komfortabler wären

ja, wenn die Haltestelle und/oder Fahrzeuge besser mit Rollstuhl oder Kinderwagen zu erreichen wäre

ja, wenn ich mein Rad an der Haltestelle/Bahnhof sicher parken könnte

ja, wenn der Ticketkauf nicht so kompliziert wäre

ja, wenn ich mein Rad leichter mit in Bus/Tram/Zug nehmen könnte

ja, wenn man Tickets kaufen könnte, die in der Schweiz, Frankreich und Deutschland gleichzeitig gültig sind

ja, wenn der Komfort und die Bequemlichkeit höher wäre

ja, wenn ich mich sicherer fühlen würde

ja, wenn:

ja, wenn man weniger umsteigen müsste

nein, weil:

ja, wenn die Bus, Tram oder Zug häufiger fahren würden

nutze ich bereits

Smartphone & Mobilität

26. Wie häufig nutzen Sie Apps auf Ihrem Smartphone um sich von A nach B zu bewegen, bzw. um sich über Mobilität zu informieren (z. B. Navigation/Routing, Fahrplan-Auskunft, Ticket-Kauf, Taxi, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing, etc.)?

fast täglich

1 – 3 mal pro Woche

seltener

ich habe kein Smartphone

ich benutze keine Apps für Mobilität

27. Welche Apps benutzen Sie (gelegentlich oder regelmäßig) auf Ihrem Smartphone zum Thema Mobilität / Verkehr?

(Mehrfachnennung möglich)

DB Navigator

Google Maps

Öffi App

Basel & Regio (BVB)

SNCF

SBB Mobile

Bus & Bahn (NVBW)

BlaBlaCar

komoot

My Taxi

Bike Citizens

sonstige, und zwar:

Anmerkungen:

28. Zum Abschluss: Haben Sie noch Anregungen, Ideen und Wünsche zum Thema Mobilität und Verkehr in Weil am Rhein? Wie könnte die Stadt Weil am Rhein nachhaltige Mobilität fördern? Gibt es konkrete Straßen, Plätze oder Orte für die Sie sich Verbesserungen wünschen?

29. Wie bist Du in Weil am Rhein & Umgebung am liebsten unterwegs?

mit dem Auto (Fahrer oder Beifahrer)

mit dem Fahrrad (auch E-Bike / Pedelec)

mit Bus, Tram oder Zug

zu Fuß

Sonstiges, nämlich

30. Stell Dir vor, Du hast einen Wunsch frei:

Was sollte die Stadt Weil am Rhein verändern, damit Du häufiger zu Fuß gehst, Fahrrad fährst oder Bus, Tram oder Zug benutzt? Gibt es bestimmte Orte, Plätze oder eine Straße die du verändern würdest?

Angaben zum Wohn- und Tätigkeitsort

31. Wo in Weil am Rhein wohnst Du?

Friedlingen

Haltingen

Märkt

Otterbach

Ötlingen

Leopoldshöhe/Gartenstadt

Alt-Weil

Außerhalb von Weil am Rhein, nämlich in

question('FR40')

32. Gehst Du noch in die Schule, machst Du eine Ausbildung oder gehst du arbeiten?

Ich gehe in die Schule, und zwar folgende:

Ich mache eine Ausbildung, und zwar:

Ich gehe zur Arbeit, und zwar:

Sonstiges: ⇨ FR67_01 ⇩

33. Wie viel Zeit benötigst Du von Deiner Wohnung bis zu Deiner Schule oder Deinem Ausbildungsplatz / Deiner Arbeit mit folgenden Verkehrsmitteln?Bitte mache für jedes Verkehrsmittel eine Angabe.

Auto oder motorisiertes Zweirad	<input type="text"/> min.	weiß ich nicht
mit Bus, Tram oder Zug	<input type="text"/> min.	weiß ich nicht
mit dem Fahrrad	<input type="text"/> min.	weiß ich nicht
zu Fuß	<input type="text"/> min.	weiß ich nicht

Anmerkungen:

Freizeit

34. Wohin fährst Du regelmäßig in Deiner Freizeit?

(Mehrfachnennung möglich)

Laguna-Badeland

Rheincenter

Freizeitcenter Impulsive

LGS-Gelände/Park

Tüllinger Berg

Vitra-Campus

Kulturzentrum Kesselhaus

Freunde / Familie, diese wohnen in:

sonstiges, nämlich

35. Welches Verkehrsmittel benutzt Du für das am häufigsten in Deiner Freizeit besuchte Ziel?

Auto (Fahrer oder Beifahrer)

Fahrrad (auch E-Bike / Pedelec)

Bus, Tram oder Zug

zu Fuß

sonstiges, nämlich

Anmerkungen:

Angaben zur Verkehrsmittelnutzung

36. Wie oft nutzt Du die folgenden Verkehrsmittel? Egal, ob zur Schule, Ausbildung oder in der Freizeit.

Bitte mach für jedes Verkehrsmittel eine Angabe! (Mehrfachnennung möglich)

1-3 Tage

(fast) täglich pro Woche seltener nie

Auto als Fahrer/in (begleitetes Fahren ab 17)

Auto als Mitfahrer/in

Motorisiertes Zweirad

Fahrrad

E-Bike/Pedelec

zu Fuß

Regionalverkehr (Bus/Tram/Zug)

Fernverkehr (EC/IC/ICE)

Park & Ride (Auto & Bus/Tram/Zug)

Bike & Ride (Fahrrad & Bus/Tram/Zug)

37. Nutzt Du im Sommer andere Verkehrsmittel als im Winter?

(Mehrfachnennung möglich)

Nein

Ja, und zwar nutze ich im Sommer häufiger

Ja, und zwar nutze ich im Sommer seltener

38. Würdest Du in Weil am Rhein eine bestimmte Art der Fortbewegung gerne häufiger benutzen?

(Mehrfachauswahl möglich)

Nein

Ja, zu Fuß gehen

Ja, Rad fahren

Ja, Auto fahren (auch als Beifahrer)

Ja, Bus, Tram oder Zug fahren

Ja, und zwar

Anmerkungen:

Auto

39. Wie häufig hast Du die Möglichkeit, in einem Auto als Beifahrerin oder Beifahrer zu deinem Ziel gefahren zu werden (z. B. von den Eltern, Freunden, etc.)?

- jederzeit
- nur nach Absprache
- gelegentlich
- nie

40. Besitzt du bereits einen Führerschein? Oder planst du einen zu machen?

- nein, und ich möchte auch keinen
- nein, aber ich plane einen zu machen
- ja, ich habe einen für motorisierte Zweiräder
- ja, ich habe einen für Autos (begleitetes Fahren ab 17)
- sonstiges

41. Als Autofahrer (auch als Beifahrer) in Weil am Rhein:

Wie bewertest Du es, mit dem Auto von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

42. Was müsste aus Deiner Sicht in Weil am Rhein beim Autoverkehr verändert werden?

(Mehrfachnennung möglich)

weniger Autos in der Stadt

mehr und breitere Straßen, damit es weniger Stau gibt

mehr Parkplätze

weniger Parkplätze (mehr Grün, Bänke, Platz für Kinder)

Parken müsste billiger sein

Parken müsste teurer sein

weniger Autolärm in der Stadt

die Autos sollten langsamer fahren

mehr grüne Wellen, damit man schneller zum Ziel kommt

sonstiges, und zwar

Seite 23

JuAuto2

43. Aus welchen Gründen fährst du als Beifahrer bzw. Beifahrerin im Auto mit?

(Mehrfachnennung möglich)

Bequemlichkeit

kein Fahrrad zur Verfügung

Witterungseinflüsse

keine sicheren Fahrradparkplätze am Ziel

zu weite Wege

mit dem Rad dauert es zu lang

meine Eltern möchten das so

mit Bus, Tram oder Zug dauert es zu lang

meine Eltern / Freunde fahren den Weg

Bus, Tram oder Zug zu teuer

ohnehin mit dem Auto

Ziele mit Bus, Tram oder Zug nicht erreichbar

Mitnahme von Unterlagen/Gepäck/Material

Bus, Tram oder Zug fährt zu selten

preisgünstig

Gewohnheit

mit dem Fahrrad fühle ich mich unsicher

sonstiges **44. Was müsste in Weil am Rhein passieren, damit Du weniger Auto fährst (auch als Beifahrer) und stattdessen das Rad benutzt, zu Fuß gehst oder Bus, Tram oder Zug benutzt?**

Fahrradnutzung

45. Besitzt Du ein verkehrstaugliches Fahrrad?

ja, E-Bike oder Pedelec

ja, Fahrrad ohne elektrische Unterstützung

nein

46. Als Radfahrer in Weil am Rhein:

Wie bewertest Du es, mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

47. Würde Radfahren für Dich häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn die Wege besser wären

ja, wenn meine Eltern es mir erlauben würden

ja, wenn ich das Fahrrad sicher am Ziel parken könnte

ja, wenn ich das Fahrrad sicher zu Hause parken könnte

ja, wenn die Fahrtzeit kürzer wäre

ja, wenn ich mich nicht so gestresst und unsicher fühlen würde

ja, wenn ich danach nicht so verschwitzt wäre

ja, wenn ich weniger transportieren müsste

ja, wenn ich mehr transportieren könnte (z.B. mit einem Lastenrad)

ja, wenn ich auf wichtigen Strecken besser fahren könnte
Folgende Strecke(n) meine ich

ja, wenn es an meinem Ziel eine Dusche geben würde oder ich mich umziehen könnte

ja, wenn die Autos weniger laut und schnell wären

ja, wenn:

nein, weil:

nutze ich bereits

Fußgänger

48. Als Fußgänger in Weil am Rhein:

Wie bewertest Du es, zu Fuß von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Orten oder Straßen):

49. Würde zu Fuß gehen für Dich häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn es mehr grüne und schöne Wege gäbe

ja, wenn die Wege besser wären (z. B. glatter Belag, abgesenkte Bordsteine)

ja, wenn die Autos nicht so laut und schnell wären

ja, wenn die Ampeln länger grün wären

ja, wenn es zwischendurch gemütliche Plätze mit Bänken gäbe

ja, wenn die Wege kürzer wären

ja, wenn:

ja, wenn es weniger laut und stressig wäre

nein, weil:

ja, wenn weniger Radfahrer auf dem Fußweg fahren würden

mache ich bereits

Bus, Tram und Zug

50. Wenn Du in Weil am Rhein und Umgebung Bus, Tram oder Zug benutzt:

Wie bewertest Du es, mit Bus, Tram oder Zug von A nach B zu kommen?

1 (sehr gut)

6 (ungenügend)

Anmerkungen (ggf. auch zu bestimmten Haltestellen oder Strecken):

51. Würde die Nutzung von Bus, Tram oder Zug für Dich häufiger in Frage kommen?

(Mehrfachnennung möglich)

ja

ja, wenn die Fahrtzeit kürzer wäre

ja, wenn die Fahrkarten günstiger wären

ja, wenn Bus, Tram oder Zug komfortabler wären

ja, wenn die Haltestelle und/oder Fahrzeuge besser mit Rollstuhl oder Kinderwagen zu erreichen wäre

ja, wenn ich mein Rad an der Haltestelle/Bahnhof sicher parken könnte

ja, wenn der Ticketkauf nicht so kompliziert wäre

ja, wenn ich mein Rad leichter mit in Bus/Tram/Zug nehmen könnte

ja, wenn man Tickets kaufen könnte, die in der Schweiz, Frankreich und Deutschland gleichzeitig gültig sind

ja, wenn der Komfort und die Bequemlichkeit höher wäre

ja, wenn ich mich sicherer fühlen würde

ja, wenn:

ja, wenn man weniger umsteigen müsste

nein, weil:

ja, wenn die Bus, Tram oder Zug häufiger fahren würden

nutze ich bereits

52. Wie häufig benutzt Du Apps auf Deinem Smartphone um Dich von A nach B zu bewegen oder Dich zu informieren (z. B. Navigation/Routing, Fahrplan-Auskunft, Ticket-Kauf, Taxi, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing, etc.)?

fast täglich

1 – 3 mal pro Woche

seltener

ich habe kein Smartphone

ich benutze keine Apps für Mobilität

53. Welche Apps benutzt Du (gelegentlich oder regelmäßig) auf Deinem Smartphone zum Thema Mobilität / Verkehr?

(Mehrfachnennung möglich)

DB Navigator

Google Maps

Öffi App

Basel & Regio (BVB)

SNCF

SBB Mobile

Bus & Bahn (NVBW)

BlaBlaCar

komoot

My Taxi

Bike Citizens

sonstige, und zwar:

Anmerkungen:

54. Zum Abschluss die Frage: Hast Du noch Anregungen, Ideen und Wünsche zum Thema Mobilität und Verkehr in Weil am Rhein? Wie könnte die Stadt Weil am Rhein nachhaltige Mobilität fördern? Gibt es konkrete Straßen, Plätze oder Orte die Du verbessern würdest?

Letzte Seite

Vielen Dank für die Teilnahme!

Wir möchten uns ganz herzlich für die Mithilfe bedanken. Die Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Die Antworten wurden gespeichert, das Browser-Fenster kann nun geschlossen werden.

Mehr Informationen zum geplanten Mobilitätskonzept und eine

Einladung zu Workshops der Stadt Weil am Rhein zum Thema Mobilität am:

Mittwoch, 04. Oktober 2017, 18.00 Uhr

Dienstag, 10. Oktober 2017, 18.00 Uhr

Für Fragen und Anregungen steht das Team von ‚Verkehr mit Köpfchen‘ zur Verfügung:

Verkehr mit Köpfchen

Inhaberin Hannah Eberhardt

Alte Eppelheimer Straße 18a

69115 Heidelberg

Tel. 0 6221 90 30 505

www.verkehr-mit-koepfchen.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Hannah Eberhardt, Verkehr mit Köpfchen im Auftrag der Stadt Weil am Rhein

A-7 Online-Bewohnerbefragung: Auswertung Erwachsene

Klimaschutzteilkonzept Mobilität Stadt Weil am Rhein

Auswertung der Online-Befragung, Teil: Erwachsene

V 1.0, 2. März 2018

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Zusammenfassung

Vorliegend ist die Auswertung der Online-Bewohnerbefragung im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität der Stadt Weil am Rhein. Sie stellt einen Bestandteil der Analyse der Ist-Situation dar, da hiermit Hinweise auf Chancen und Defizite ermittelt werden, einerseits direkt durch die qualitativen Aussagen der Befragten und andererseits indirekt auf Grundlage beispielsweise von Angaben zur Verkehrsmittelnutzung und Fahrzeiten. Im Erwachsenenteil der Umfrage wurden die Antworten von 479 Personen ausgewertet, es wurde ein Anteil von 1,64% der volljährigen Bevölkerung von Weil am Rhein erreicht.

Es kann nicht abschließend geklärt werden, ob die Stichprobe der Umfrage repräsentativ ist, zur Ermittlung von Hinweisen für die Analyse und Entwicklung von Maßnahmen ist dies gleichwohl nicht von ausschlaggebender Relevanz. Die Teilnehmenden haben den Fragebogen engagiert genutzt, auch die Freitextfelder wurden vielfach ausgefüllt.

Insgesamt zeigt sich das Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfrage recht multimodal, das heißt es wird von verschiedenen Verkehrsmitteln Gebrauch gemacht. So verwenden 45% sowohl das Auto, als auch das Fahrrad regelmäßig mindestens einmal pro Woche. Als tägliches Verkehrsmittel werden von 9% die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) genutzt, von 35% das Auto und von 42% das Fahrrad. Zum Erreichen des häufigsten Freizeitziels wird mit 45% überwiegend das Auto verwendet. In der Gesamtbewertung der Verkehrsverhältnisse der einzelnen Verkehrsmittel erhält der Fußverkehr mit einer 3+ die beste Note und der ÖV mit einer 4 die schlechteste, wobei gerade diejenigen, die ÖV, Fahrrad und Fußverkehr nicht bzw. sehr wenig nutzen, eher schlechte Noten vergaben.

Auffallend ist der Wunsch nach der häufigeren Nutzung des ÖV. So wünschen sich 75% der Teilnehmenden eine Veränderung ihrer Mobilität, und hiervon 57% eine verstärkte Nutzung des ÖV. Im Vergleich der (geschätzten) Fahrzeiten zur regelmäßigen Tätigkeitsstätte mit verschiedenen Verkehrsmitteln schneidet der ÖV dabei nicht gut ab. Mit einer um Faktor 2,4-mal größeren Fahrzeit im Vergleich zum Auto schlecht ab, das Fahrrad kommt hingegen mit Faktor 1,7 auf einen besseren Wert.

Das Carsharing-Angebot in Weil ist etwa der Hälfte der Teilnehmenden bekannt. Genutzt wird es nur vereinzelt, aber 32% der Teilnehmenden können sich vorstellen es häufiger zu nutzen, sofern sich die Rahmenbedingungen veränderten (insbesondere die Angebotsdichte wird häufig als wichtiger Faktor genannt).

Im Radverkehr bestehen die größten Hemmnisse zu stärkerer Nutzung (ein Anteil von 75% kann sich vorstellen, es häufiger zu nutzen) in unzureichender Infrastruktur wie unsicheren Wegen und Abstellanlagen. Der Anteil des Pedelec/E-Bike-Besitzes ist mit 12% unter den Teilnehmenden hoch.

Bezüglich des Fußverkehrs entzündet sich die Kritik besonders an zu geringer Aufenthaltsqualität, zu „stressigen“ und unsicheren Wegen (besonders für Kinder) und der Mitbenutzung von Gehwegen durch Radfahrende.

Am stärksten fällt die Kritik am ÖV aus. Die am häufigsten genannten Probleme sind zu lange Fahrzeiten, geringe Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit, unzureichender zeitlicher Angebotsumfang (abends, am Wochenende) und unzureichender räumlicher Angebotsumfang (Erschließung). Die Nutzung von Mobilitäts-Apps findet unter den Teilnehmenden nur in geringem Maße statt.

Inhalt

Zusammenfassung.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	5
Glossar.....	6
Hintergrund.....	7
Methodische und redaktionelle Hinweise zu diesem Bericht.....	8
Charakteristiken der Stichprobe.....	9
Anzahl der Teilnehmer und zeitlicher Verlauf der Teilnahmen.....	9
Demographische Daten der Teilnehmenden.....	10
Wohnort der Teilnehmenden.....	11
Liebstes Verkehrsmittel und Verkehrsmittelnutzung.....	13
Liebstes Verkehrsmittel.....	13
Verkehrsmittelnutzung.....	14
Jahreszeitliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung.....	17
Wunsch nach veränderter Mobilität.....	18
Fahrdauer zu häufiger Tätigkeitsstätte.....	19
Freizeitmobilität.....	21
Mobilität mittels Auto und Carsharing.....	23
Autoverkehr allgemein.....	23
Carsharing.....	28
Mobilität mittels Fahrrad.....	31
Mobilität zu Fuß.....	36
Mobilität mittels ÖV.....	41
Vergleich der Bewertung der Verkehrsverhältnisse.....	46
Smartphone und Mobilität.....	48
Sonderauswertung: Einstellung von Nicht-Fahrrad-affinen Personen.....	49
Ergebnisse der Freitextfelder.....	50
Beispiele.....	50
Themen der Freitextantworten.....	54
Tenor der Antworten (Häufig genannte Aspekte).....	57
Fazit und Ausblick.....	59
Quellen.....	60

Abbildungsverzeichnis

Diagramm 1: Umfrageteilnahmen im zeitlichen Verlauf	9
Diagramm 2: Alters- und Geschlechtsverteilung.....	10
Diagramm 3: Altersverteilung Umfrage vs. Bevölkerung der Weil am Rhein	10
Diagramm 4: Wohnorte	11
Diagramm 5: Liebstes Verkehrsmittel	13
Diagramm 6: Häufigkeit der Nutzung einzelner Verkehrsmittel.....	14
Diagramm 7: Klassierung der Teilnehmer in Fahrrad- und Auto-Nutzer	15
Diagramm 8: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln entsprechend SrV 2013.....	16
Diagramm 9: Jahreszeitliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung	17
Diagramm 10: Wunsch nach veränderter Mobilität	18
Diagramm 11: Fahrtdauer zu regelmäßiger Tätigkeitsstätte (grafisch)	19
Diagramm 12: Freizeitziele.....	21
Diagramm 13: Verkehrsmittel für häufigstes Freizeitziel.....	22
Diagramm 14: Auto-Verfügbarkeit.....	23
Diagramm 15: Bewertung der Verhältnisse im Autoverkehr	23
Diagramm 16: Gewünschte Veränderung bzgl. Autoverkehr	24
Diagramm 17: Gewünschte Veränderung bzgl. Autoverkehr – Sonstiges (kategorisiert)	25
Diagramm 18: Gründe der Autonutzung.....	26
Diagramm 19: Bekanntheit von Carsharing-Angeboten in Weil	28
Diagramm 20: Nutzung von Carsharing infrage kommend.....	28
Diagramm 21: Nutzung von Carsharing infrage kommend – eindeutige Zuordnung	29
Diagramm 22: Nutzung von Carsharing infrage kommend – ja, wenn	29
Diagramm 23: Nutzung von Carsharing infrage kommend – nein, weil	30
Diagramm 24: Fahrradbesitz	31
Diagramm 25: Bewertung der Radverkehrsverhältnisse	31
Diagramm 26: Radfahren häufiger in Frage	32
Diagramm 27: Radfahren häufiger in Frage – ja, wenn	33
Diagramm 28: Radfahren häufiger in Frage – nein, weil	33
Diagramm 29: Radfahren häufiger in Frage - eindeutige Zuordnung	34
Diagramm 30: Bewertung der Verhältnisse im Fußverkehr.....	36
Diagramm 31: Zu Fuß häufiger in Frage	37
Diagramm 32: Zu Fuß häufiger in Frage – ja, wenn	38
Diagramm 33: Zu Fuß häufiger in Frage – nein, weil	38
Diagramm 34: Zu Fuß häufiger in Frage – eindeutige Zuordnung	39
Diagramm 35: Bewertung der Verhältnisse im ÖV	41
Diagramm 36: ÖV häufiger in Frage	42
Diagramm 37: ÖV häufiger in Frage – ja, wenn	43
Diagramm 38: ÖV häufiger in Frage – nein, weil	43
Diagramm 39: ÖV häufiger in Frage – eindeutige Zuordnung	44
Diagramm 40: Übersicht über die Bewertung der verschiedenen Verkehrsmittel.....	46
Diagramm 41: Bewertung der Verkehrsmittel differenziert nach Nutzungshäufigkeit	47
Diagramm 42: Nutzung von Apps (allgemein).....	48
Diagramm 43: Nutzung von Apps (konkrete Apps).....	48
Diagramm 44: Wunsch nach veränderter Mobilität – Nicht-Fahrrad-Affine	49
Diagramm 45: Stellen Sie sich vor, Sie hätten einen Wunsch frei ... (kategorisiert)	54
Diagramm 46: Was fehlt, dass Sie das Auto häufiger stehen lassen? (kategorisiert)	55
Diagramm 47: Sonstige Anregungen/Ideen/Wünsche (kategorisiert).....	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wohnorte außerhalb von Weil	12
Tabelle 2: Fahrtdauer zu regelmäßiger Tätigkeitsstätte (Kennziffern)	20
Tabelle 3: Bewertung der Verkehrsmittel differenziert nach Nutzungshäufigkeit (Tabelle)	47

Glossar

ÖV: *Öffentlicher Verkehr.*

Gesamtheit aus öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus, Zug, Tram, S-Bahn (keine Unterscheidung in diesem Bericht zwischen ÖPNV und SPNV)

MIV: *Motorisierter Individualverkehr.*

Individualverkehr mittels Auto und motorisierten Zweirädern.

Hintergrund

Die vorliegende Auswertung der Bewohnerumfrage ist Teil des Klimaschutzkonzepts Mobilität für die Stadt Weil am Rhein 2017-2018, bearbeitet durch das Planungsbüro Verkehr mit Köpfchen (Heidelberg). Die Umfrage war Bestandteil des Arbeitspakets AP3.2 – „Einbindung der Öffentlichkeit durch Workshops, Ortsbegehung und Onlinebefragung“ und ist Teil der Analyse der Ist-Situation. Das Ziel der Umfrage war es, Anhaltspunkte auf Stärken und Schwächen für die Veränderung der Mobilität in eine klimafreundlichere Richtung zu erhalten. Es handelt sich nicht um eine repräsentative Haushaltserhebung.

Die Umfrage war im Zeitraum Dienstag, 19.09.2017 bis Sonntag, 5.11.2017 online geschaltet. Es konnte jede interessierte Person teilnehmen, der Link zur Teilnahme wurde insbesondere über Zeitungsartikel, auf Veranstaltungen sowie die offizielle Internetseite der Stadt Weil am Rhein öffentlich verbreitet.

Dieser Bericht behandelt die Ergebnisse der Befragung. Die fachliche Einordnung der Ergebnisse und die zu ziehenden Rückschlüsse erfolgen im eigentlichen Bericht des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität – Teil Analyse.

Zur Umfrageauswertung gehören neben dem vorliegenden Bericht folgende zwei Tabellen:

- *Auswertung Bewohnerumfrage*, die hauptsächlich die quantitativen Ergebnisse der einzelnen Fragen enthält und die Grundlage für die in diesem Bericht dargestellten Diagramme bildet. Die Transformation der Rohdaten zur Ermittlung dieser Zahlenwerte erfolgte extern mittels der Statistiksoftware R.
- *Freitexte*, die die Inhalte und Kategorisierung der Freitextfelder enthält.

Die in dieser Form getätigte ausführliche Analyse wurde aufgrund der zahlreichen Antworten und damit großen Menge verfügbarer Daten gewählt. Nach unserer Einschätzung kann damit ein zufriedenstellendes Verständnis der Mobilität und der Wahrnehmung der Verkehrsmittel in Weil und damit Ansatzpunkte für Maßnahmen erreicht werden.

An dieser Stelle vielen Dank den Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben.

Methodische und redaktionelle Hinweise zu diesem Bericht

Grundsätzlich sind die Antworten hinsichtlich ihrer Aussagekraft mit Vorsicht zu betrachten. Insbesondere bei der Frage nach Gründen für ein bestimmtes Verhalten ist ein kritischer Blick nötig, da Routinen von den meisten Personen nicht klar begründet werden können bzw. Menschen in der Regel nicht eindeutig wissen, warum sie eine Sache tun.

Darüber hinaus muss bewusst sein, dass die Antworten auf der Perspektive und dem Wissensstand der und des Einzelnen basieren. Es ist beispielsweise nicht auszuschließen, dass bei den abgefragten Wünschen für Veränderung (Fragen der Art: „was fehlt Ihnen, dass Sie häufiger zu Fuß gehen?“) auch andere Veränderungen zu größerer Nutzung oder Zufriedenheit führen könnten, doch diese den Teilnehmenden nicht bewusst sind. Auch weitere unerwünschte Effekte einer solchen Befragung wie die häufigere Nennung von bestimmten, sozial „erwünschten“ Antworten sowie die bessere Bewertung der selbst genutzten Verkehrsmittel sind wahrscheinlich.

Zur Einordnung der Repräsentativität der Stichprobe werden diverse Ausführungen in den Abschnitten „Allgemeine Daten der Stichprobe“ sowie „Verkehrsmittelnutzung“ gemacht. Unabhängig davon gilt, dass eher Personen, denen „der Schuh drückt“ an einer solchen Umfrage teilnehmen. Gleichwohl muss dies nicht notwendigerweise eine Einschränkung der Repräsentativität bedeuten, da sich diese Personen zwar eventuell mehr mit den Problemen befassen als der Durchschnitt, dies aber nicht bedeuten muss, dass sie sich ansonsten anders verhalten oder andere Argumentationen vertreten.

Stellenweise wird in der Ergebnisdarstellung auf Vergleichswerte aus der Studie SrV 2013 (System repräsentativer Verkehrserhebungen – Mobilität in Städten) verwiesen. Es handelt sich dabei um eine wissenschaftliche Studie, die die Mobilität in diversen Städten in Deutschland mittels repräsentativer Haushaltsbefragung erfasst und zuletzt 2013 durchgeführt wurde. Es wurden für die Vergleiche die Daten der „Stadtgruppe: Oberzentren, Topographie: flach“ verwendet, da die Stadt Weil Teil eines gemeinsamen Oberzentrums ist und abgesehen vom Ortsteil Ötlingen in den bewohnten Gebieten überwiegend flach ist. Es gilt eine Einschränkung in Bezug auf die Vergleichbarkeit: In der SrV wird der Durchschnitt bei allen Personen (ab 0 Jahren) gebildet, während in den hier vorliegenden Daten nur Erwachsene betrachtet werden.

Das in den Diagrammen angegebene „n“ zeigt die Menge der Personen, die die entsprechende Frage beantwortet haben. Da die Fragen keine „Muss“-Fragen waren, also Fragen ausgelassen werden konnten, unterscheiden sie sich von Frage zu Frage.

Die Auswertung bezieht sich nur auf Erwachsene, sofern nicht anders angegeben. Aufgrund von teils abweichenden Fragen und geringerer Teilnehmendenzahlen erfolgt für Jugendliche (unter 18 Jahren) eine separate Auswertung.

„Kursiv und in Anführungszeichen“ dargestellt sind Antworten der Umfrageteilnehmerinnen und -teilnehmern selbst, diese wurden stellenweise zur besseren Lesbarkeit in der Rechtschreibung angepasst. Alle Diagramme wurden vom Gutachterbüro selbst angefertigt. Die Datenquelle ist, wo nicht anders angegeben, die hier behandelte Online-Bewohnerumfrage.

Charakteristiken der Stichprobe

Anzahl der Teilnehmer und zeitlicher Verlauf der Teilnahmen

Die Umfrage wurde 973-mal geöffnet und 457-mal abgeschlossen (Jugendliche eingeschlossen). Für die hier vorliegende Auswertung der Gruppe der Erwachsenen wurden 479 Datensätze genutzt. Diese ergeben sich aus allen Teilnahmen, bei denen mindestens die ersten drei Seiten des Fragebogens geöffnet wurden und mindestens 50% der Felder ausgefüllt wurden.

Der Zeitstrahl der Teilnahmen (siehe Diagramm 1) zeigt, dass in ca. der ersten Hälfte der Umfrage (bis zum 10.10.) konstant hohe Teilnahme mit überwiegend mehr als 10 Teilnahmen pro Tag vorhanden waren. Der Spitzenwert von 63 Teilnahmen liegt mit dem 28.9. ebenfalls in dieser Zeit. Anschließend sind mit 1 bis 6 Teilnahmen erheblich geringere Werte zu verzeichnen. Die Tage mit hoher Beteiligung sind vermutlich auf entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen. Mit dem 22.10. ist beispielsweise ein Spitzentag der Freitag nach der öffentlichen Begehung, im Zuge derer Berichterstattung in den Medien erneut die Umfrage erwähnt wurde.

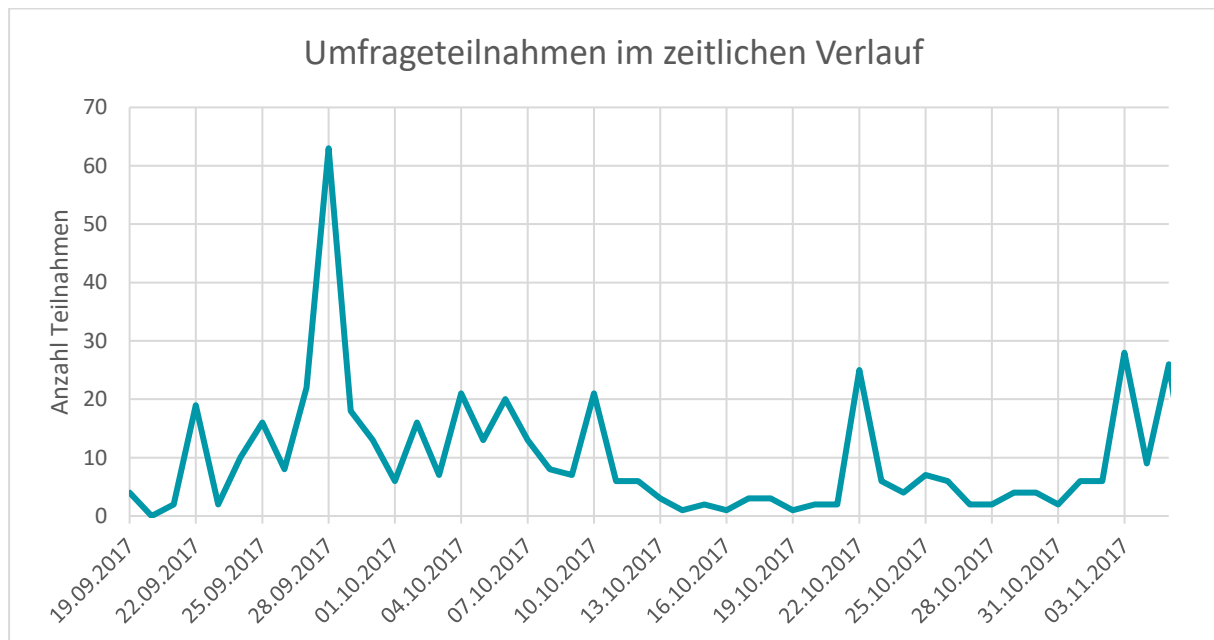


Diagramm 1: Umfrageteilnahmen im zeitlichen Verlauf

Demographische Daten der Teilnehmenden

In Diagramm 2 ist die Alters- und Geschlechtsverteilung der Teilnehmenden ersichtlich. Es ist zu erkennen, dass grundsätzlich eine eher ausgeglichene Geschlechtsverteilung vorhanden ist, wobei ein weiblicher Überhang in der Altersgruppe 18-25 Jahre sowie ein männlicher Überhang in der Altersgruppe >65 Jahren vorhanden ist.

Altersmäßig existiert auf den ersten Blick ein Überhang der Gruppen 36-49 Jahre und 50-65 Jahre. Dieser Verdacht wird durch Vergleich mit der Einwohnerstatistik bestätigt (siehe Diagramm 3). Diese sind somit in der Umfrage überrepräsentiert, da eine nachträgliche Gewichtung nicht stattfand. Hieraus ergibt sich eine erhebliche Unterrepräsentation der weiblichen Altersgruppe über 65 Jahren sowie der männlichen Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren.

Unter den Teilnehmenden sind auch Personen mit Wohnsitz außerhalb der Stadt Weil am Rhein, weshalb theoretisch die Werte nicht vergleichbar sind. Da dies jedoch nur auf 11% der Teilnehmenden (siehe folgenden Abschnitt) zutrifft, wird der Einfluss als gering eingestuft.

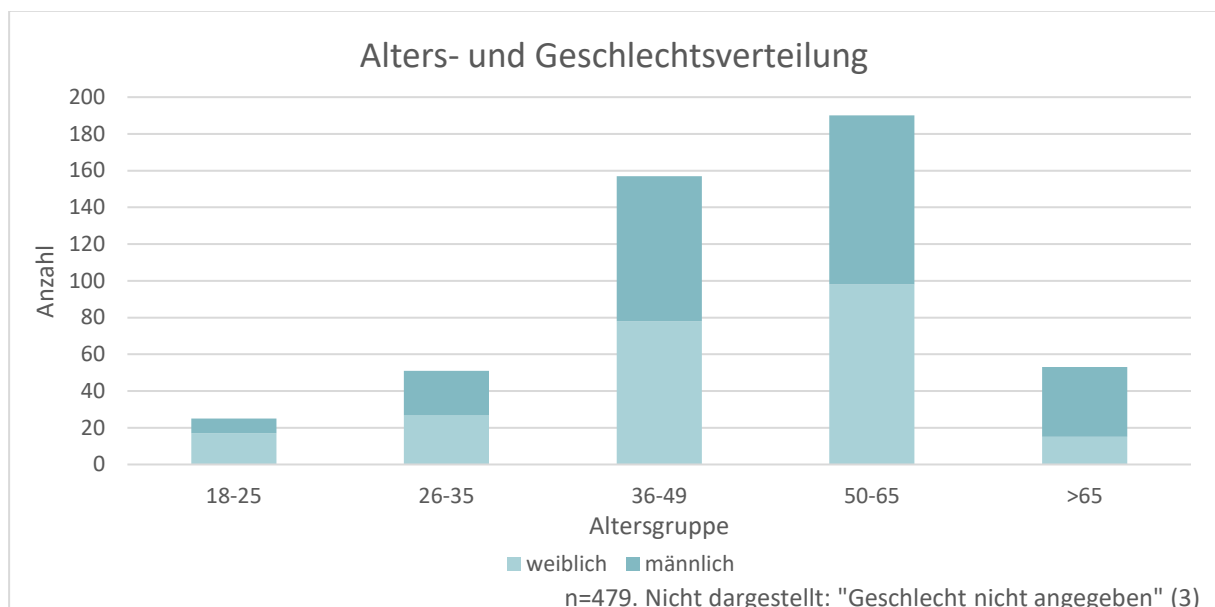


Diagramm 2: Alters- und Geschlechtsverteilung

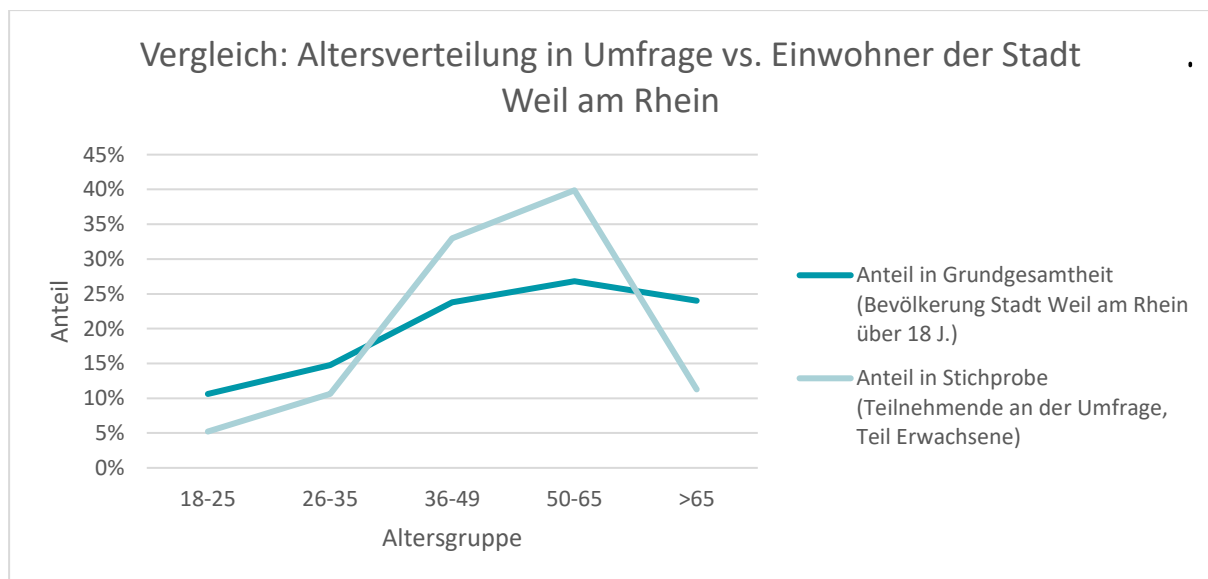


Diagramm 3: Altersverteilung Umfrage vs. Bevölkerung der Weil am Rhein

Wohnort der Teilnehmenden

Bezüglich des Wohnorts der an der Umfrage teilgenommenen Personen überwiegt die Kernstadt Weil mit insgesamt über 200 Personen aus den Stadtteilen Leopoldshöhe/Gartenstadt und Alt-Weil. Aus Haltingen kommt mit 119 Personen die höchste Teilnehmermenge der äußeren Stadtteile. Friedlingen und Otterbach kommen auf 41 bzw. 19 Teilnahmen. Die Ortschaften Märkt und Ötlingen haben mit je 7 Teilnahmen die geringsten Anteile.

Otterbach ist damit stark überrepräsentiert (4,7% der Teilnahmen aus Weil gegenüber 1,7% der Einwohner) während Friedlingen stark unterrepräsentiert ist (10% der Teilnahmen aus Weil gegenüber 19% der Einwohner). Haltingen ist leicht über- und Märkt sowie Ötlingen sind leicht unterrepräsentiert.

Mit 401 Personen, die als Wohnort Weil angegeben haben, hat ein Anteil von 1,64% der gesamten Weiler Bevölkerung über 18 Jahren an der Umfrage teilgenommen.

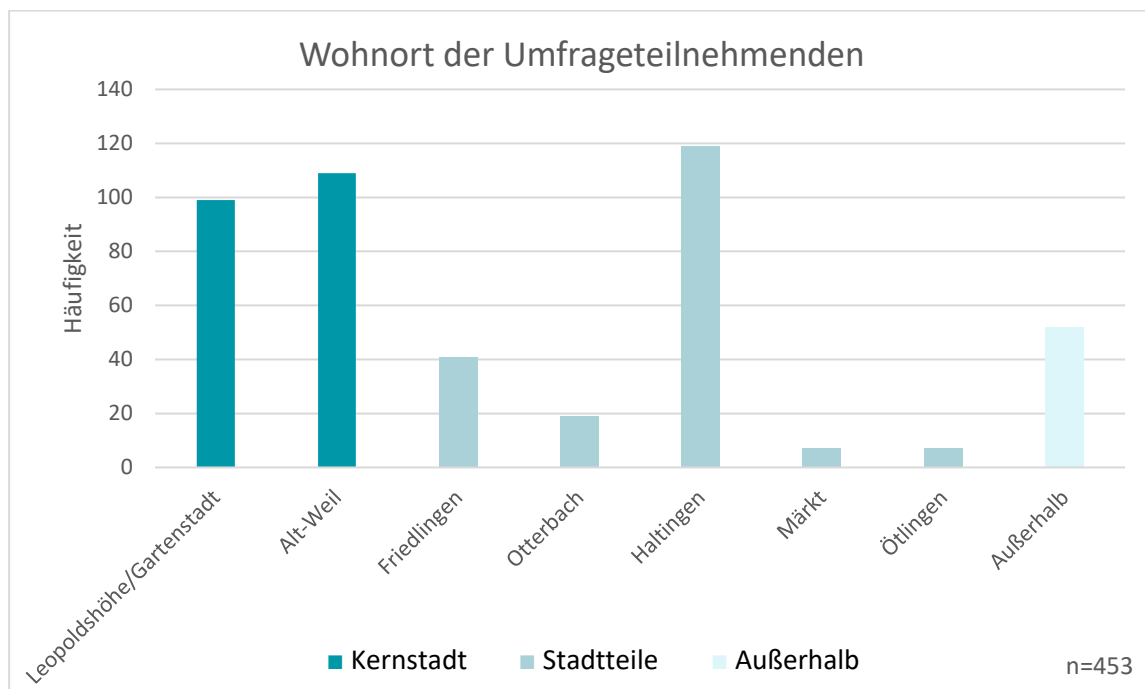


Diagramm 4: Wohnorte

Es haben außerdem 52 Personen (entspricht 11% der Teilnehmenden), die laut eigenen Angaben nicht in der Stadt Weil wohnen, an der Umfrage teilgenommen. Die Wohnorte dieser sind in Tabelle 1 dargestellt. Diese Personen stammen nach eigenen Angaben aus dem näheren Umland, mit vier bis acht Teilnahmen sind Efringen-Kirchen, Lörrach und Binzen am stärksten vertreten.

Wohnorte der Teilnehmer außerhalb von Weil			
<i>Nördliche Nachbargemeinden</i>		<i>Grenzach-Wyhlen</i>	
Binzen	8	Grenzach-Wyhlen	1
Eimeldingen	3		
		<i>Kandertal</i>	
<i>Weitere Oberrheinebene</i>		Kandern/Tannenkirch	1
Bad Bellingen	2	Malsburg-Marzell	1
Efringen-Kirchen	4	Rümmingen	3
Egringen	1	Vorderes Kandertal	1
Fischingen	1		
Hertingen	1	<i>Schweiz</i>	
Istein	2	Basel	3
Müllheim	1	Schweiz (nicht spezifiziert)	1
		<i>Frankreich</i>	
<i>Lörrach/Wiesental</i>		Bartenheim	1
Lörrach	6	Folgensburg	1
Schopfheim	1	Saint-Louis	2
Steinen-Hägelberg	1		
Zell i.W.	1		

Angegebene Zahl beschreibt jeweils die Häufigkeit des Ortes.

Tabelle 1: Wohnorte außerhalb von Weil

Liebstes Verkehrsmittel und Verkehrsmittelnutzung

Liebstes Verkehrsmittel

Wie in Diagramm 5 ersichtlich sind nach eigener Aussage 48% der Teilnehmenden der Umfrage in Weil am Rhein und Umgebung am liebsten mit dem Fahrrad unterwegs. 30% bezeichnet als solches das Auto und je 5 bis 10% entfallen auf die weiteren Antwortkategorien Fußverkehr, ÖPNV und sonstiges.

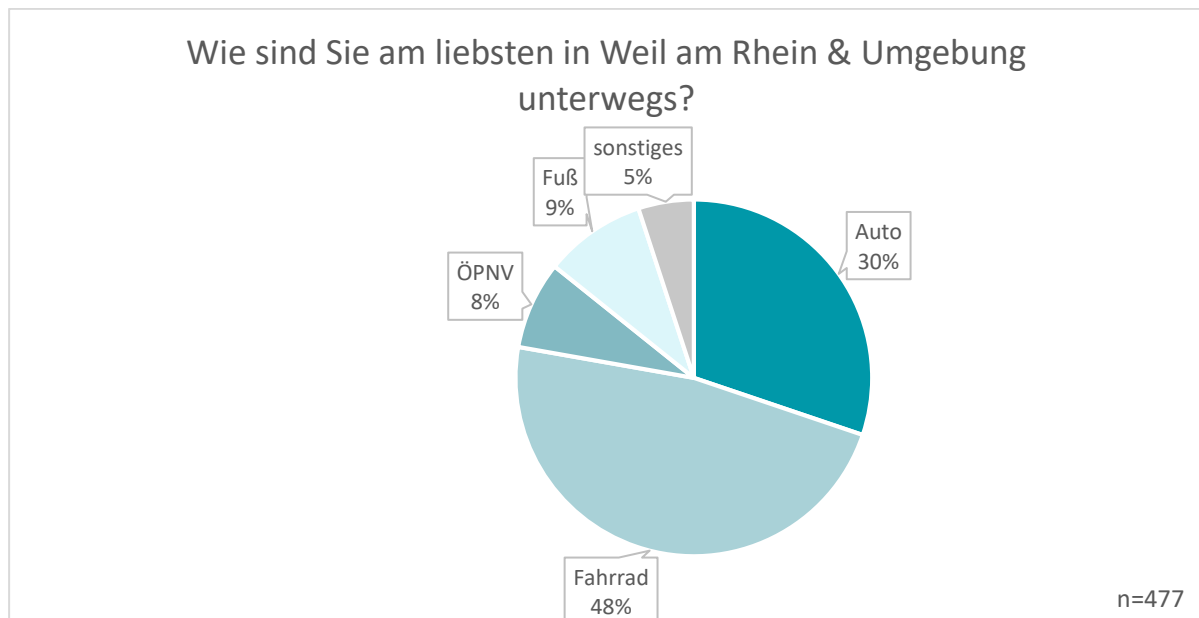


Diagramm 5: Liebstes Verkehrsmittel

Die Frage diente als einfache, auflockernde Einstiegsfrage; ihre Aussagekraft ist als eher gering angesehen, da sie unterschiedlich verstanden werden kann. Zur Einordnung der Stichprobe und zum Verständnis des Verkehrsverhaltens und deren Gründe sind nachfolgende Fragen zweckmäßiger.

Verkehrsmittelnutzung

Es wurde weiterhin nach der Häufigkeit der Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel gefragt (siehe Diagramm 6). Vier von zehn der an der Umfrage teilgenommenen Personen nutzen nach eigener Aussage täglich oder fast täglich das Fahrrad (39%). Gleichwohl benutzen 21% seltener als einmal pro Woche ein Fahrrad (oder machten zur Fahrradnutzung keine Angaben¹) und 33% nutzt täglich oder fast täglich das Auto als Fahrerin bzw. Fahrer.

Hinsichtlich der weiteren Verkehrsmittel zeigt sich ein heterogenes Bild. Nach eigener Aussage gehen die an der Umfrage teilgenommenen Personen überwiegend (59%) mindestens einmal pro Woche zu Fuß, während 16% nie Wege zu Fuß zurücklegen bzw. dazu keine Angaben machten². Der ÖV wird von 19% mindestens einmal pro Woche genutzt und ist tägliches Verkehrsmittel für 9%. Nie mit ÖV oder Fernverkehr fahren (bzw. zu dieser Frage keine Antworten gaben) 31% bzw. 40% der Personen.

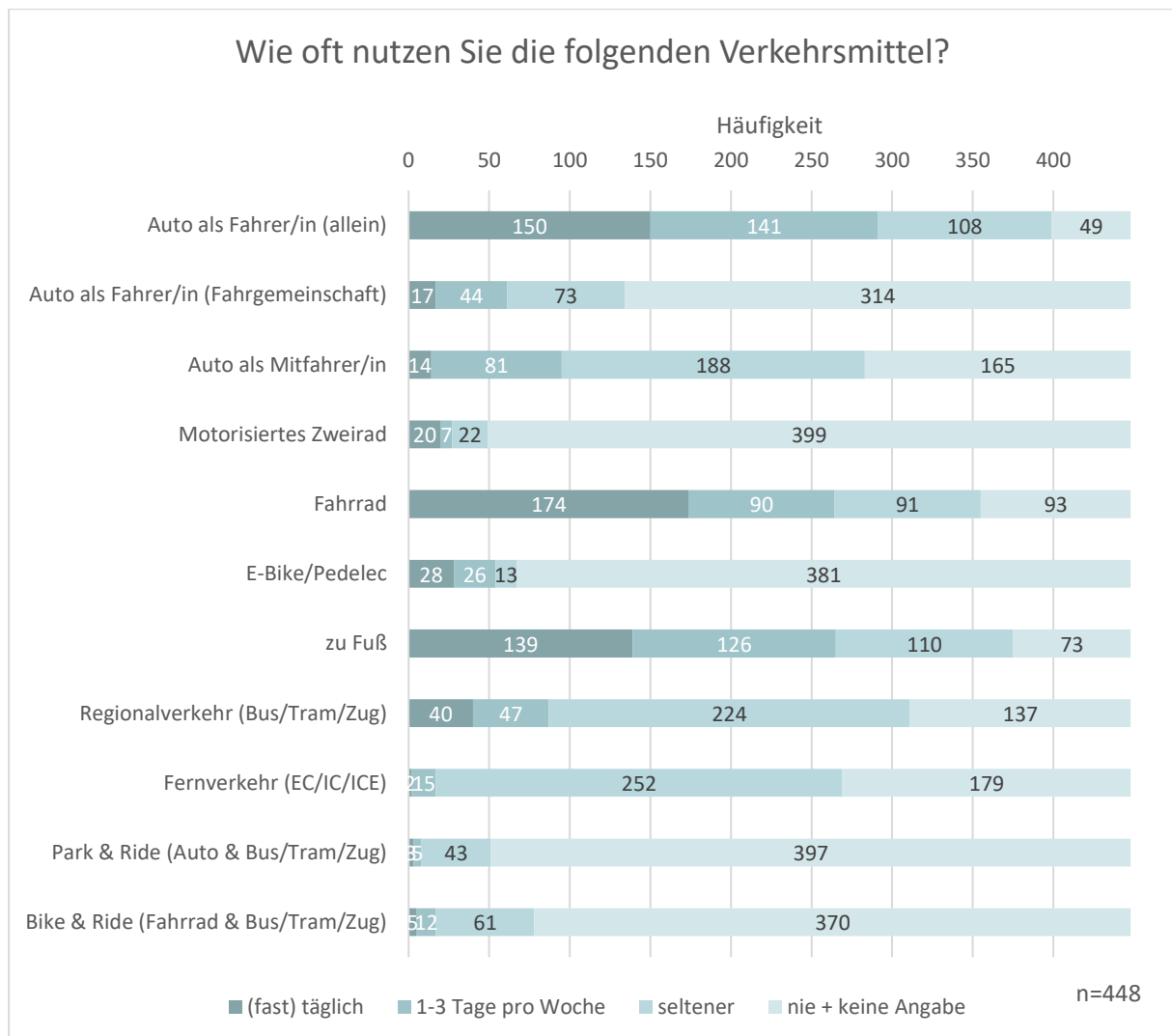


Diagramm 6: Häufigkeit der Nutzung einzelner Verkehrsmittel

¹ Dies gilt auch für die folgenden Angaben zur Option „nie“. Es wird davon ausgegangen, dass Teilnehmer dies überwiegend dann angaben, wenn dies für sie aus ihrer Sicht nicht zutrifft (z. B. da sie kein Motorrad oder E-Bike besitzen). Daher werden Nicht-Antworten einzelner Verkehrsmittel zur Antwortoption „nie“ hinzugerechnet.

² Diese Angabe zum Zu-Fuß-Gehen ist nicht plausibel, da fast alle Menschen auch Wege zu Fuß zurücklegen. Aufgrund der meist kurzen Entfernungen sowie der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln werden Fußwege auch von den Nutzern meist systematisch unterschätzt.

Motorisierte Zweiräder werden von 4% täglich genutzt und von 89% nie. Die Nutzungswerte unter den Teilnehmenden sind damit geringer als die der Pedelecs/E-Bikes (6% tägliche Nutzung, 85% nie).

Bezüglich Intermodalität, also der Kombination verschiedener Verkehrsmittel, ist die Kombination Auto – ÖV (Park&Ride) unter den Umfrageteilnehmenden weniger populär als die Kombination Fahrrad – ÖV (Bike&Ride), erstere wird von rund 2% der Teilnehmenden 1 bis 3 mal pro Woche genutzt, letztere von rund 4%.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich das tägliche Verkehrsmittel zu etwa gleichen Teilen auf Fahrrad und Auto aufteilt und der ÖV dem gegenüber abgeschlagen zurückbleibt. Insgesamt zeigt sich die Landschaft der Verkehrsmittelnutzung vielfältig, auch beispielsweise Fahrgemeinschaften, Bike&Ride und motorisierte Zweiräder werden von mehr als nur krasen Ausnahmefällen genutzt.

Werden die Angaben in ein binäres Schema Auto- vs. Fahrrad-Nutzung eingeteilt, in dem alle Teilnehmenden einer Gruppe zugeordnet werden, zeigt sich folgendes Bild (siehe Diagramm 7): 45% nutzen sowohl Fahrrad als auch Auto mindestens einmal pro Woche, je zirka ein Viertel entweder Fahrrad oder Auto und 4% keines der beiden in dieser Häufigkeit. Täglich werden von 35% das Auto und von 42% das Fahrrad genutzt (dabei von 4% beides), was auch bedeutet, dass von 27% weder Fahrrad noch Auto täglich genutzt werden (nicht im Diagramm dargestellt).

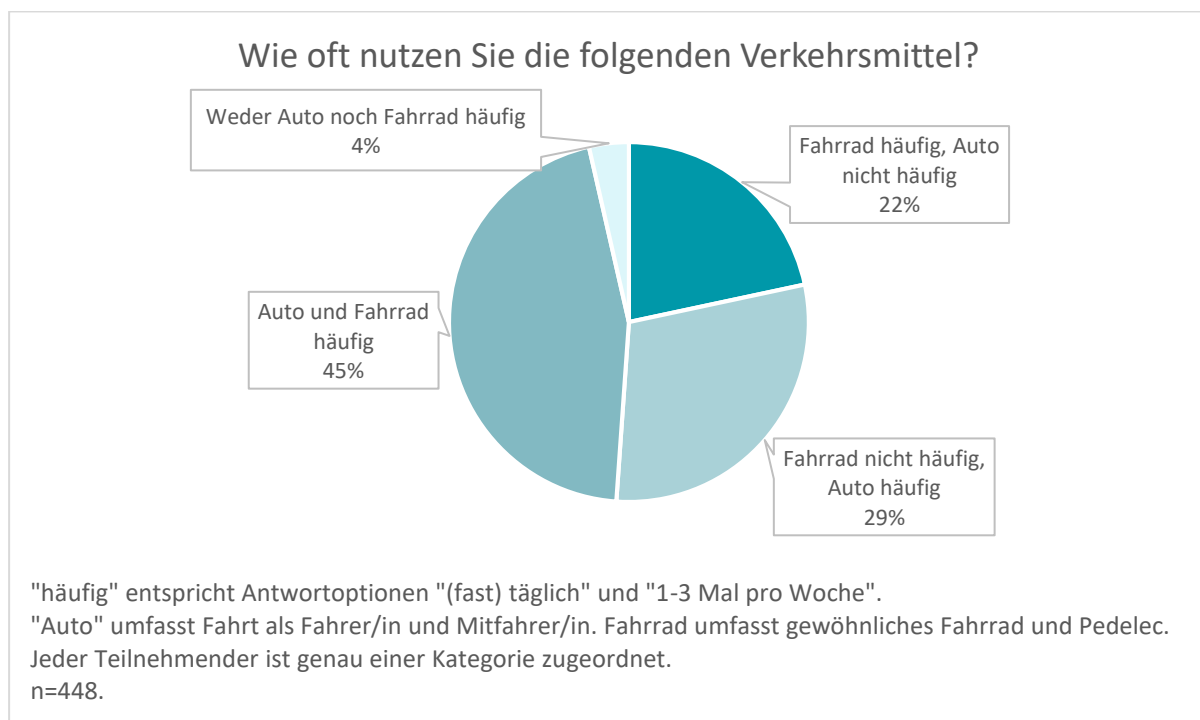


Diagramm 7: Klassierung der Teilnehmer in Fahrrad- und Auto-Nutzer

Die Häufigkeit der angegebenen Fahrradnutzung mag auf den ersten Blick überraschen, da diese in der Alltagserfahrung gegenüber dem Autoverkehr in Weil weniger präsent sind, womit die Frage nach der Repräsentativität der Stichprobe aufgeworfen wird. Andererseits gilt es zu berücksichtigen, dass der auswärtige Autoverkehr (Durchgangsverkehr) ebenfalls in diese Alltagserfahrung einfließt, der auswärtige Radverkehr erscheint in dieser Betrachtung vernachlässigbar.

Die Frage der Repräsentativität der vorliegenden Stichprobe kann an dieser Stelle gleichwohl nicht abschließend beantwortet werden. Auch in Verbindung mit den Ergebnissen zur Frage nach dem liebsten Verkehrsmittel erscheint es wahrscheinlich, dass Fahrrad-affine Menschen in der Umfrage überre-

präsentiert sind. Gleichwohl stellt diese Gruppe auch noch nicht die absolute Mehrheit der Teilnehmenden, sodass durchaus ein Meinungsspektrum in den Antworten zu dieser Umfrage vorhanden ist. (Zur Frage ob sich die Antworten von Fahrrad-affinen Personen von nicht-Fahrrad-affinen unterscheiden, siehe auch die Sonderauswertung auf Seite 49.)

Grundsätzlich gilt, dass die Antworten zu dieser Frage ein „Panorama der Mobilität“ in Weil zeichnen und zeigen, wie sich die Verkehrsmittelnutzung in der Stichprobe verhält. Es sind keine Modal Split-Werte, d. h. anteilige Aufteilung der Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, für die Stadt ableitbar. Sollten Bedarf bestehen hierzu Daten zu erstellen, müsste eine repräsentative Haushaltserhebung durchgeführt werden.

Als Anhaltspunkt für einen Vergleich sind in Diagramm 8 die Anteile der Verkehrsmittel für einzelne Wege aus der Studie SrV 2013 dargestellt. Hierbei kommt das Auto auf rund 41% der Wege, gefolgt vom Fußverkehr mit 29%. Aufgrund unterschiedlicher Fragestellungen lassen sich diese Werte jedoch nicht mit den hier abgefragten direkt vergleichen.

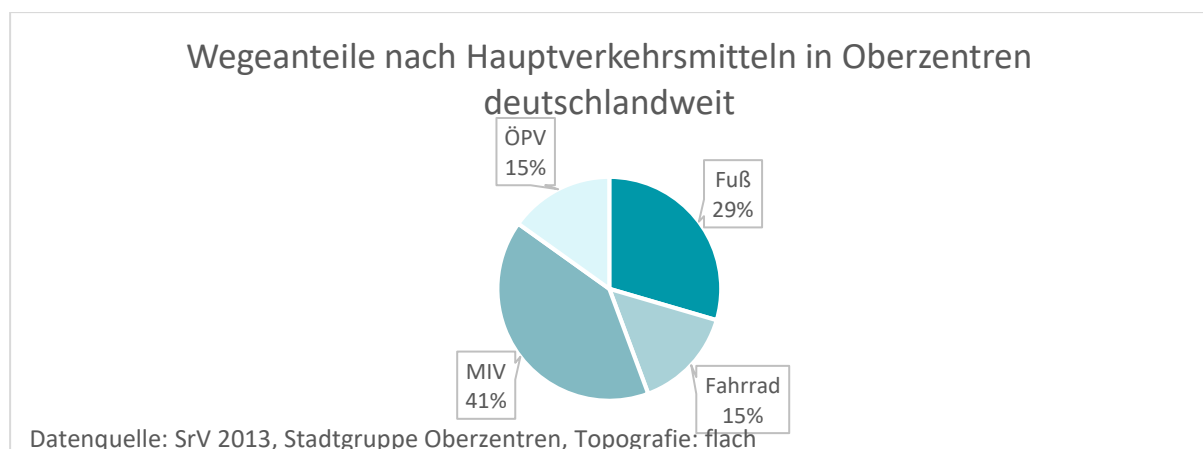


Diagramm 8: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmitteln entsprechend SrV 2013

Jahreszeitliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung

Wie in Diagramm 9 ersichtlich werden im Sommer von den Teilnehmenden nach eigener Angabe nicht-witterungsgeschützte Verkehrsmittel häufiger genutzt als im Winter. Dies gilt insbesondere für das Fahrrad, aber auch Motorroller/-rad und das zu Fuß gehen. Dementsprechend werden ÖV und Auto seltener genutzt. Diese Ergebnisse überraschen nicht.

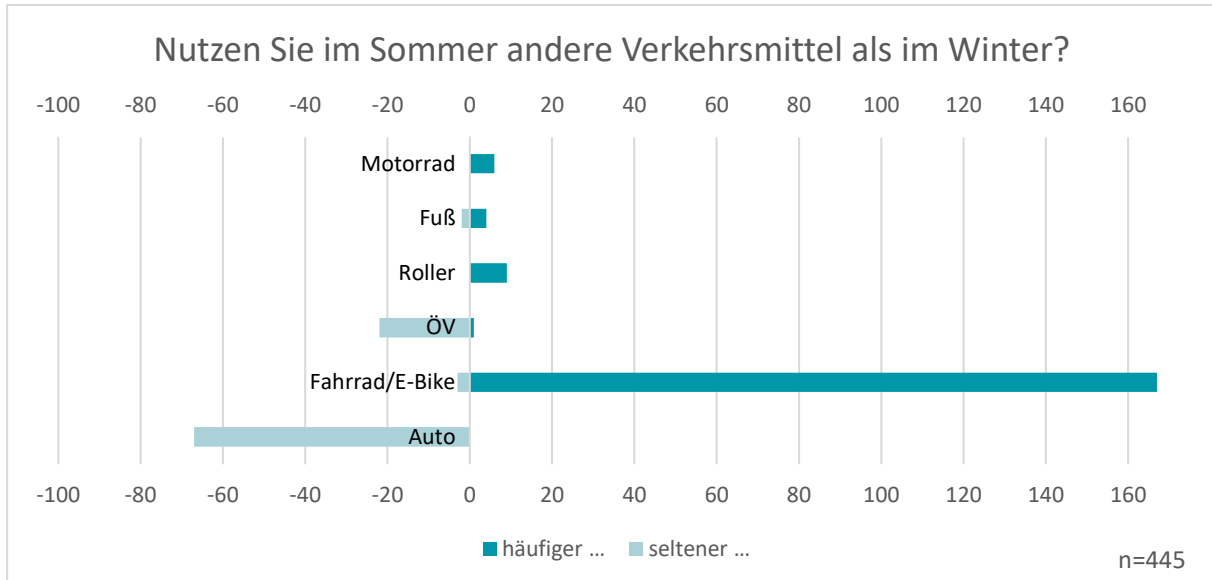


Diagramm 9: Jahreszeitliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung

Wunsch nach veränderter Mobilität

Weiterhin wurde danach gefragt, ob die Teilnehmenden gerne eine bestimmte Art der Fortbewegung häufiger nutzen würden. Für die Ergebnisse siehe Diagramm 10.

Drei Viertel der Teilnehmenden der Umfrage haben den Wunsch nach Veränderung in der Art ihrer Fortbewegung in Weil. Besonders der ÖV wird genannt. So sehen 57% derjenigen, die sich eine Veränderung ihrer Verkehrsmittelnutzung wünschen, diese bei einer häufigeren Nutzung des ÖV. Dahinter folgt mit 30% eine verstärkte Nutzung des Fahrrads und schließlich mit 8% bzw. 3% zu Fuß- und Autoverkehr.

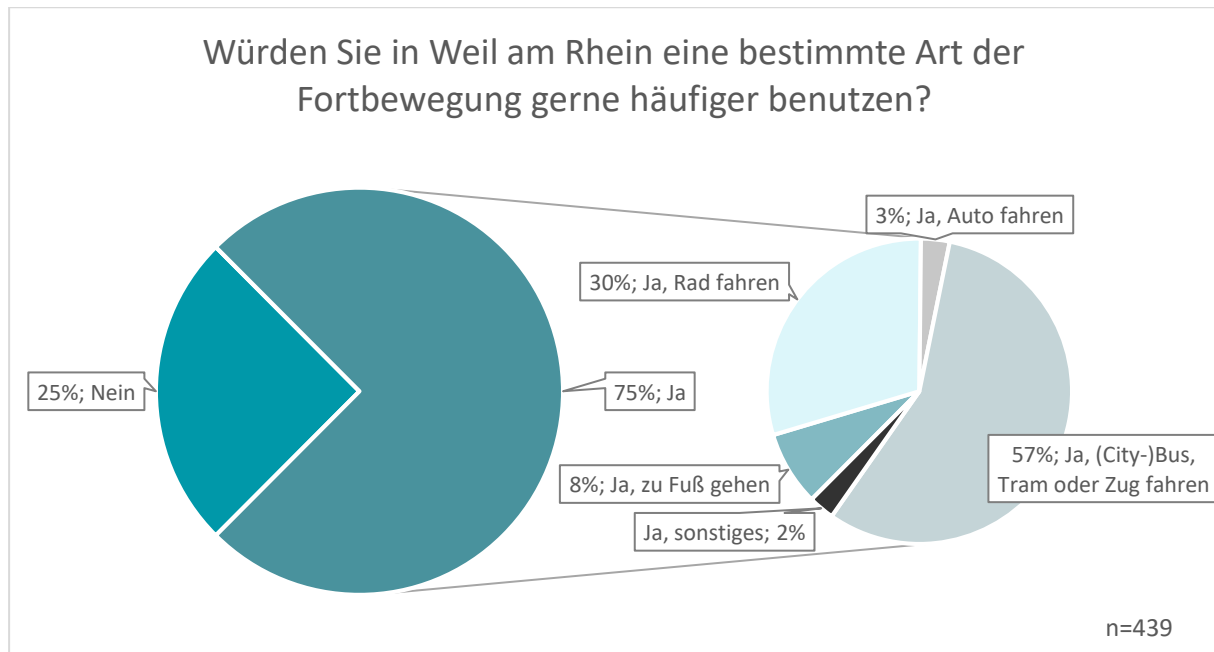


Diagramm 10: Wunsch nach veränderter Mobilität

Die Ergebnisse bei dieser Frage erscheinen bemerkenswert. Klassischerweise würde erwartet werden, dass in einer von Autoverkehr dominierten Stadt wie Weil am Rhein kein größeres Bedürfnis nach einer häufigeren Nutzung von ÖV, sondern eher der Wunsch die Verhältnisse des Autoverkehrs zu verbessern. Vergleichbares gilt für Fahrrad-affine Einwohner, die überwiegend den Wunsch nach Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur sehen würden. Der Wunsch, mehr ÖV zu nutzen, ist unter den Teilnehmenden der Umfrage jedoch beachtlich. Dies wirft auch die Frage auf, weshalb dieser heute noch nicht so sehr wie gewünscht genutzt wird.

Fahrdauer zu häufiger Tätigkeitsstätte

In einer weiteren Frage wurde die Fahrdauer zur häufigen Tätigkeitsstätte mit den verschiedenen Verkehrsmitteln abgefragt, wobei hier nur vereinfacht die Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖV verwendet wurden. Die von den Teilnehmenden angegebenen Werte wurden in 5-Minuten-Intervalle zugeordnet. Die Ergebnisse sind in Diagramm 11 ersichtlich³. Mit den Balken wird die Häufigkeit der jeweiligen Nennung dargestellt. Die Linien zeigen dagegen die kumulierte prozentuale Häufigkeit und damit, welcher Prozentsatz der Teilnehmenden eine bestimmte Fahrzeit unterschreitet.

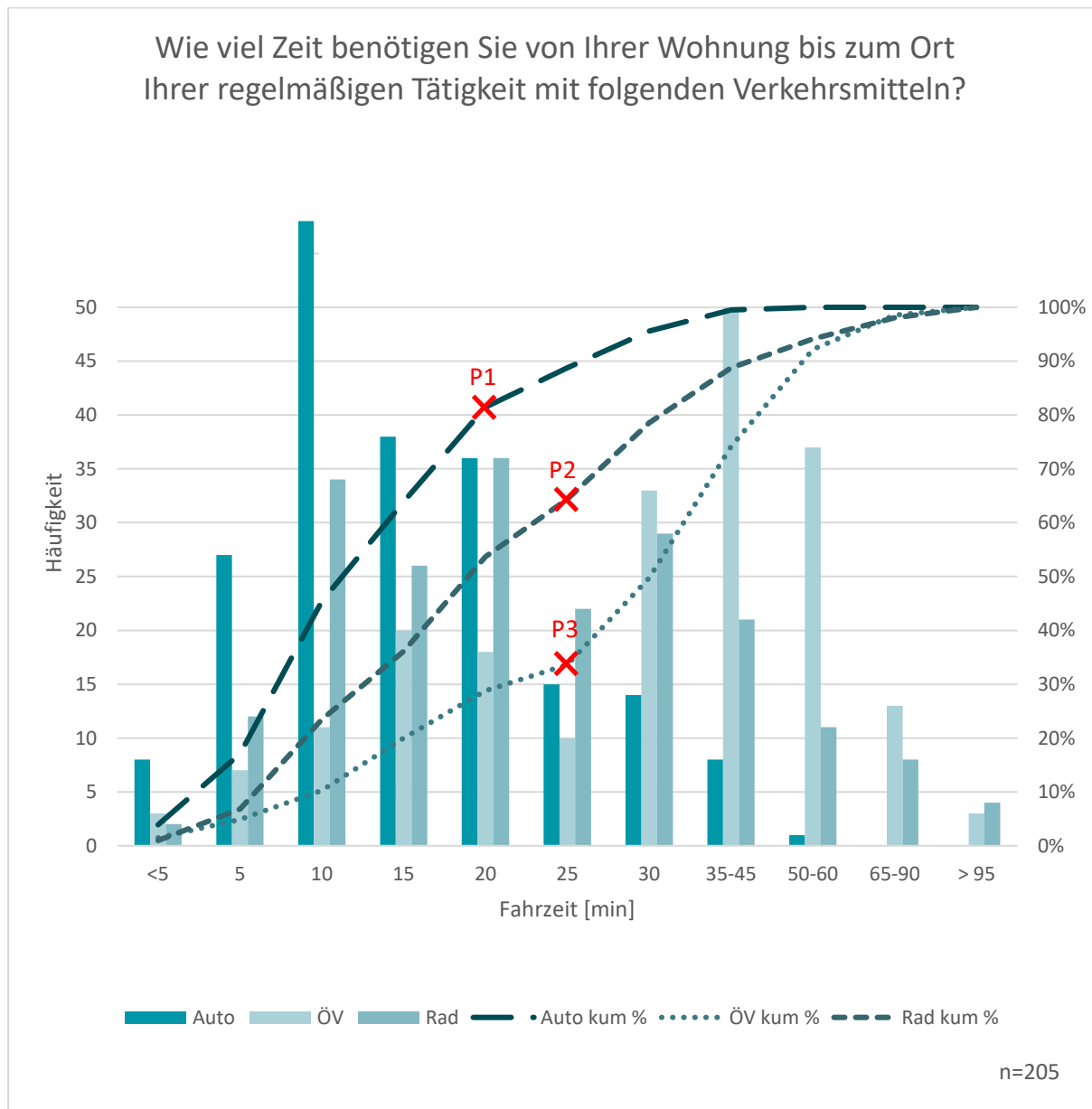


Diagramm 11: Fahrdauer zu regelmäßiger Tätigkeitsstätte (grafisch)

³ Für aussagekräftigere (da vergleichbarere) Ergebnisse wurden diejenigen Antworten nicht berücksichtigt, bei der für mindestens eine der drei Verkehrsmittel Auto / ÖV / Rad keine Antwort vorliegt. Die Reisezeit zu Fuß wurde auch abgefragt, ist jedoch in dieser Auswertung aufgrund geringerer Vergleichbarkeit zu den anderen Verkehrsmitteln außen vor gelassen. Außerdem haben 61 Personen keine Angabe über die Dauer des Fußwegs gemacht, wodurch sich die Stichprobe weiter reduziert hätte.

Erkennbar ist, dass die Fahrzeiten mittels Auto überwiegend im linken Bereich des Diagramms, also eher gering sind, und gleichzeitig die kumulierte Häufigkeit schnell hohe Werte erreicht (lang gestrichelte Linie). So ist beispielsweise für 80% der Teilnehmenden bereits nach 20 Minuten der Ort ihrer regelmäßigen Tätigkeit mit dem Auto erreicht (Punkt P1 im Diagramm).

Im Radverkehr sind die Fahrzeiten etwas länger. Dies ist im Diagramm an den grünen Balken, die im Bereich 10 bis 30 min Fahrzeit ihre höchsten Werte erreichen, zu erkennen. Die kurz gestrichelte Linie mit der kumulierten prozentualen Häufigkeit (Rad) befindet sich etwas rechts und unterhalb der lang gestrichelten (Auto), d. h. die Fahrzeiten sind für mehr Menschen länger als mit dem Auto. So würden etwa 65% mit dem Fahrrad in 25 Minuten ihr Ziel erreichen (P2).

Im ÖV hingegen sind die Fahrzeiten überwiegend im rechten Bereich, d. h. langen Fahrzeiten, verortbar. Die kumulierte Häufigkeit (gepunktete Linie) zeigt, dass beispielsweise für weniger als 40 % der Teilnehmenden das Ziel im ÖV nach 25 min Fahrt erreicht ist (P3).

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung der Durchschnittswerte, wie in Tabelle 2 ersichtlich. Die Fahrzeit wird mit dem Rad auf durchschnittlich 27 min geschätzt, mit dem ÖV auf 37 min. Mit dem Auto sei die regelmäßige Tätigkeitsstätte jedoch bereits nach rund 16 min erreicht. Dies bedeutet eine um Faktor 2,4 größere Fahrzeit mit dem ÖV im Gegensatz zum Auto. Dem gegenüber liegt das Fahrrad im Durchschnitt mit einer um Faktor 1,7 längeren Fahrtzeit besser. Wenn die Extremwerte nicht betrachtet werden, stellt sich die Situation für den Radverkehr dabei noch günstiger dar: für 50% sei das Ziel mit dem Fahrrad nach 20 min erreicht, während der Vergleich mit dem Auto bei 15 min liegt. In diesem Segment dauere es durchschnittlich also mit dem Rad lediglich um Faktor 1,3 länger als mit dem Auto.

Fahrdauer zu regelmäßiger Tätigkeitsstätte [min]			
	Auto	ÖV	Rad
Arithm. Mittel:	15,5	37,2	27,1
Unterste 20%	10	15	10
Unterste 50%	15	30	20
Unterste 80%	20	50	35
Unterste 95%	30	70	65

Tabelle 2: Fahrdauer zu regelmäßiger Tätigkeitsstätte (Kennziffern)

Auch wenn der Wissensstand eventuell nicht die tatsächlichen Fahrzeiten darstellt und die Teilnehmer nicht repräsentativ sind, so zeigt sich doch eine klare Tendenz zu einer vergleichsweise langen Fahrzeit im ÖV.

Freizeitmobilität

Die Freizeitmobilität wurde mit zwei Fragen erhoben. Zum einen wurde nach den Freizeitzielen, zum anderen den verwendeten Verkehrsmitteln gefragt.

Bezüglich der *Freizeitziele* (siehe Diagramm 12) stehen – neben dem Besuch von Freunden/Familie - Tüllinger Berg und das LGS-Gelände mit mehr als ¼ der Befragten hervor. Dahinter folgen in absteigender Reihenfolge Vitra-Campus, Laguna-Badeland, Kesselhaus und das Rheincenter sowie mit 29 Nennungen das Freizeitcenter Impulsiv.

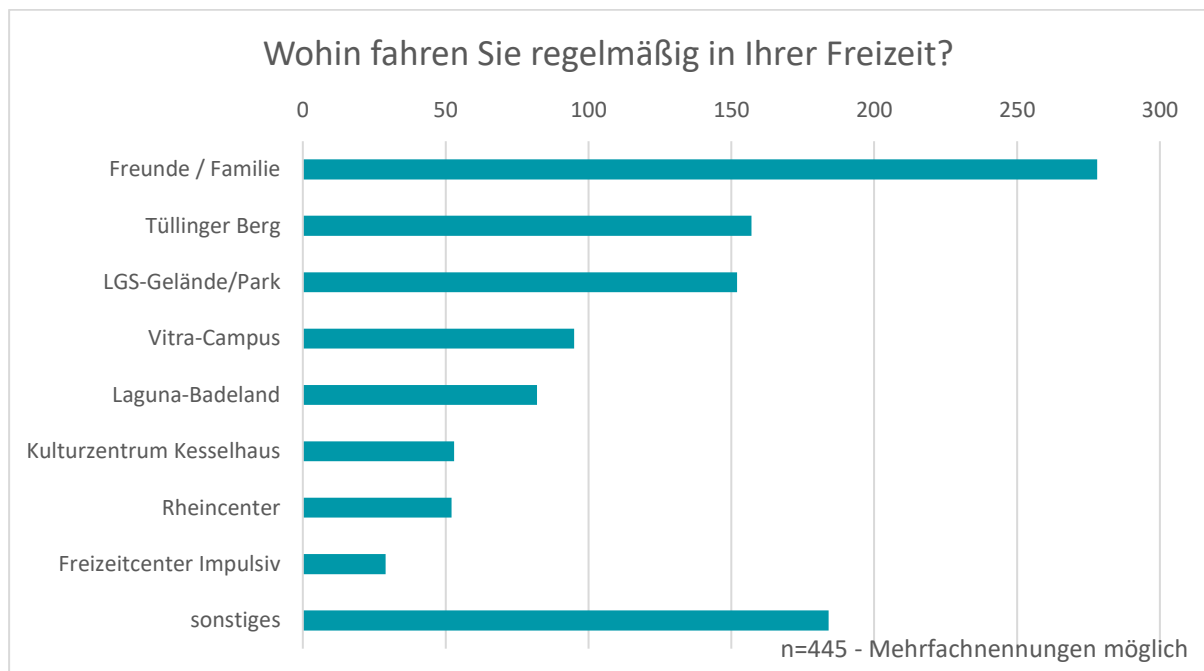


Diagramm 12: Freizeitziele

Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Orte in einem Freitextfeld genannt: die Innenstadt, Sport/Vereine/Musikschule (auch das „Haus der Volksbildung“), der Rhein, allgemein Veranstaltungen in Weil, Einkaufen in der „Insel“, „Kaufring“, sowie die Ortsteile Altweil und Haltingen sowie diverses weitere. Auch umliegende Orte wurden genannt, besonders häufig dabei Lörrach, Basel, Kandern, Freiburg, sowie das sonstige nähere und weitere Umland in alle Himmelsrichtungen wie Markgräfler Land, Wiesental, Kandertal, Schwarzwald, Elsass, Petit Camargue und weiteres.

Als *Verkehrsmittel* für das am häufigsten in der Freizeit besuchte Ziel wird zu 45% das Auto (einschließlich Mitfahrt) genannt und zu 37% Fahrrad (einschließlich E-Bike/Pedelec) genannt. Die weiteren Verkehrsmittel zu Fuß, ÖV und andere liegen dahinter abgeschlagen mit 3 bis 10% der Nennungen (siehe Diagramm 13). Die Ergebnisse ähneln somit denen zu der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung, wobei bei dieser Frage das Auto am häufigsten genannt wird. Auffällig ist hier wieder die geringe Nutzung der Verkehrsmittel des ÖV.

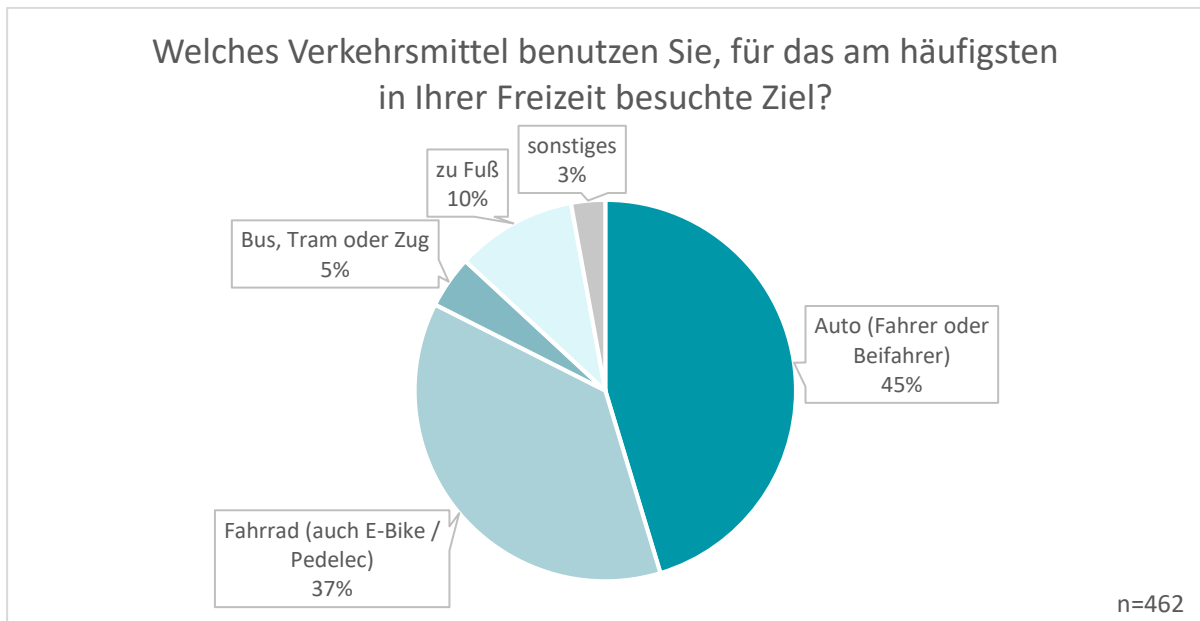


Diagramm 13: Verkehrsmittel für häufigstes Freizeitziel

Mobilität mittels Auto und Carsharing

Autoverkehr allgemein

Wie aus Diagramm 14 hervorgeht, herrscht unter den Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, eine hohe Autoverfügbarkeit. Nahezu 4/5 können nach eigener Angabe jederzeit auf ein Auto zugreifen. Weitere 14% können nach Absprache und weitere 4% gelegentlich über ein Auto verfügen. Dadurch haben mit 97% fast alle Personen, die an der Umfrage teilnahmen, nach eigener Aussage Zugang zu einem Auto.

Zum Vergleich: Nach SrV 2013 haben 54% der Personen in Oberzentren uneingeschränkte Verfügbarkeit zu einem Auto und 14% nach Absprache. Die Autoverfügbarkeit scheint also im Vergleich zu anderen Oberzentren sehr hoch zu sein. Einschränkend gilt aber, dass in SrV für die Ermittlung des Durchschnitts auch Personen unter 18 Jahren berücksichtigt werden. Außerdem ist in der vorliegenden Stichprobe die Bevölkerungsgruppe 35-65 Jahre, welche im Vergleich zu anderen Altersgruppen die höchste Autoverfügbarkeit aufweist, überrepräsentiert.

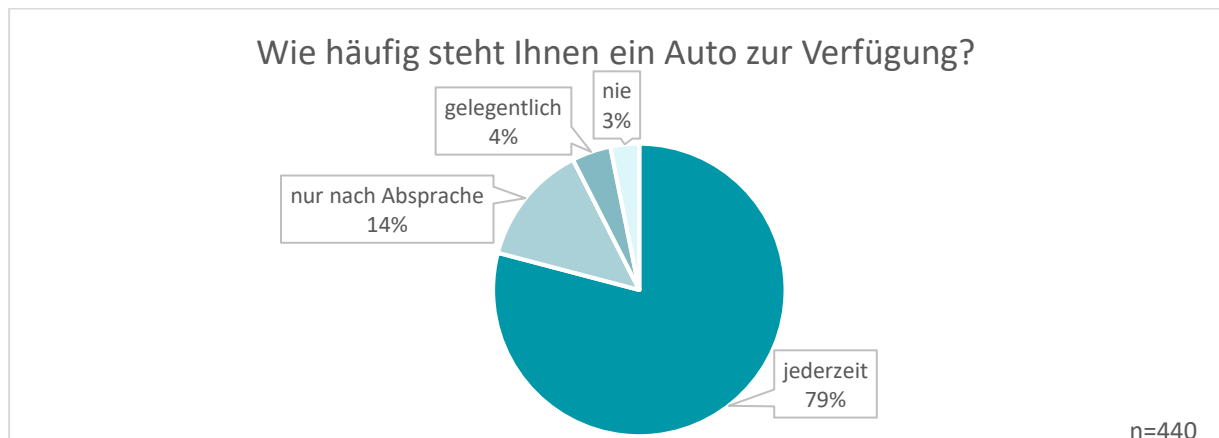


Diagramm 14: Auto-Verfügbarkeit

In Diagramm 15 ist die Bewertung der Verkehrsverhältnisse im Autoverkehr in Weil dargestellt. Der Mittelwert liegt bei 3,64. Auffällig ist die mittelmäßige Bewertung: die Schulnoten 3, 4 und 5 sind am häufigsten gewählt worden. Die Verhältnisse werden also als überwiegend mittelmäßig angesehen.

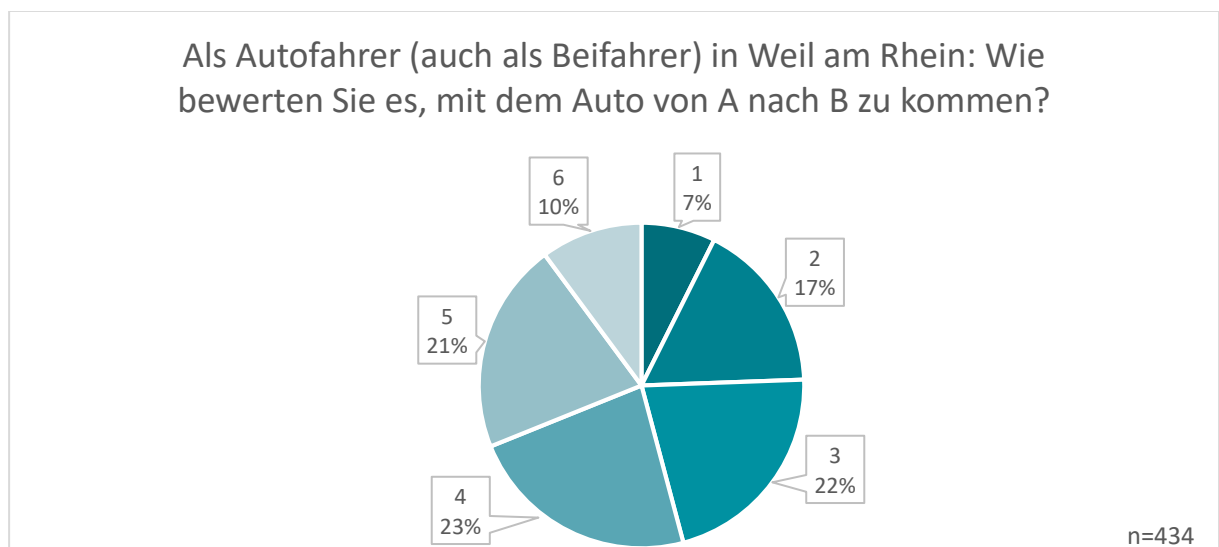


Diagramm 15: Bewertung der Verhältnisse im Autoverkehr

In Diagramm 16 sind die von den Teilnehmern angegebenen Änderungswünsche am Autoverkehr in Weil erkennbar. Erkennbar ist der klare Wunsch nach weniger Autos in der Stadt, mehr als die Hälfte der Personen gaben dies an. Hierauf folgt der Wunsch nach weniger Autolärm, geringerer Geschwindigkeit und mehr Parkplätzen, dies gaben 135 Personen an. Dem gegenüber stehen 104 Personen, aus deren Sicht es weniger Parkplätzen geben sollte. Bezüglich der Kosten für das Parken ist ein geringerer Konflikt erkennbar: 82 Personen (18%) gaben an, dass Parken teurer sein müsste und nur 14 (3%), dass es weniger kosten sollte.

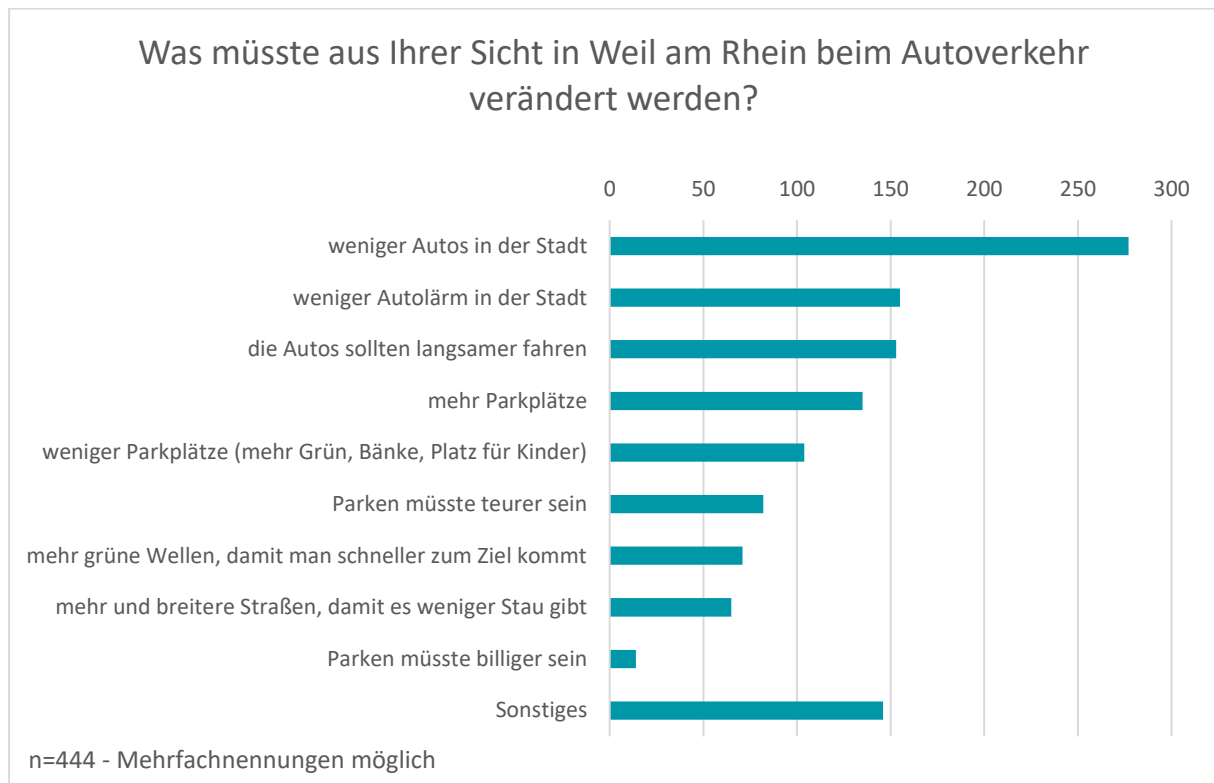


Diagramm 16: Gewünschte Veränderung bzgl. Autoverkehr

Die Kategorien detaillierter Änderungswünsche, die von 146 Teilnehmern separat aufgeführt wurden, sind in Diagramm 17 dargestellt. Es geht klar hervor, dass den Teilnehmern besonders die Organisation des Parkens (häufig dabei: klar ausgewiesene Parkmöglichkeit z.B. durch ein Parkhaus am Ende der Innenstadt), die Reduktion des Autoverkehrs in manchen Zonen, die Einhaltung von Regeln und häufigeren Kontrollen sowie Veränderungen der Verkehrsführung wichtig sind. Auch Park&Ride wurde häufiger genannt.

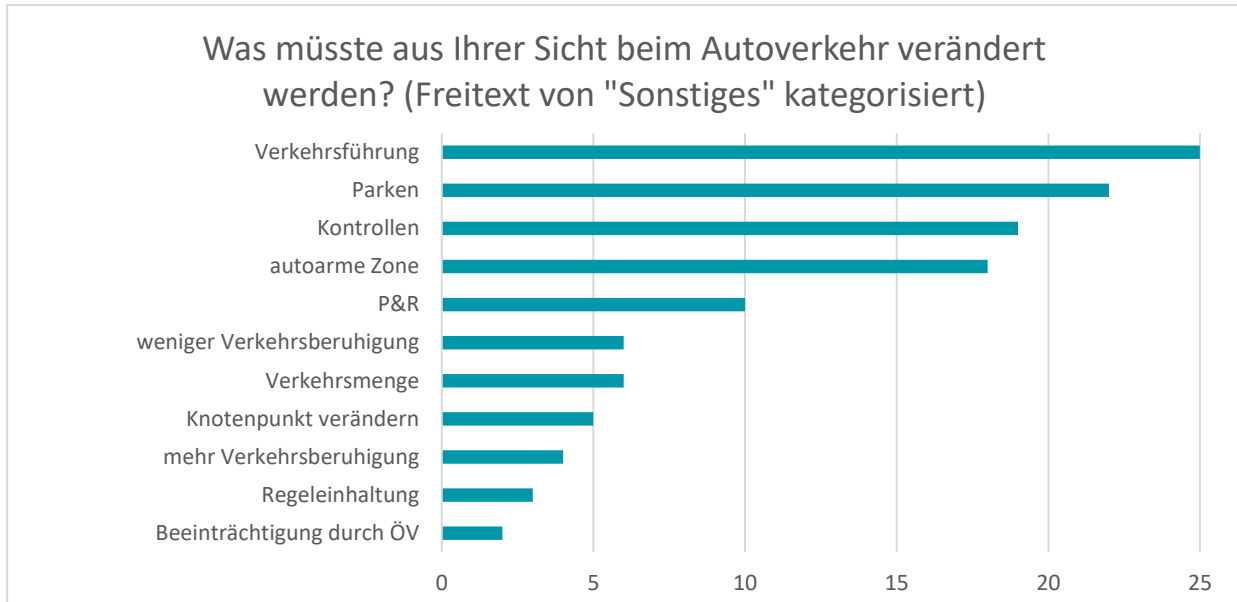


Diagramm 17: Gewünschte Veränderung bzgl. Autoverkehr – Sonstiges (kategorisiert)

Bezüglich der Frage nach den Gründen regelmäßiger Autonutzung (siehe Diagramm 18) kann unterschieden werden zwischen Gründen, die inhärente Vorteile des Autos darstellen, und andererseits Gründen, die einen konkreten Vorteil gegenüber anderem Verkehrsmittel darstellen.

So nennen mit etwa der Hälfte bis einem Viertel viele der Teilnehmenden als Gründe für die Autonutzung Mitnahme von Gepäck/Materialien/Unterlagen, Witterung und Bequemlichkeit. Auch die Gründe „Flexibilität“ und, dass Kinder gefahren werden müssten, werden häufig genannt.

Im Vergleich zum ÖV nennen ebenfalls sehr viele Teilnehmende, dass die Fahrt mit diesem zu lange dauere (48%) bzw. Ziele hiermit gar nicht erreichbar seien (37%). Auch der Preis ist für ca. ein Viertel der Teilnehmenden nach eigener Angabe ein Grund das Auto zu bevorzugen.

Im Vergleich zum Radverkehr wird überwiegend genannt, dass man das Auto bevorzuge da man sich mit dem Fahrrad unsicher fühle, die Fahrt damit zu lange dauere bzw. keine sicheren Fahrradparkplätze am Ziel seien. Ein Teilnehmer nennt im Freitextfeld, dass die Möglichkeit fehle, sich am Arbeitsplatz frisch zu machen.

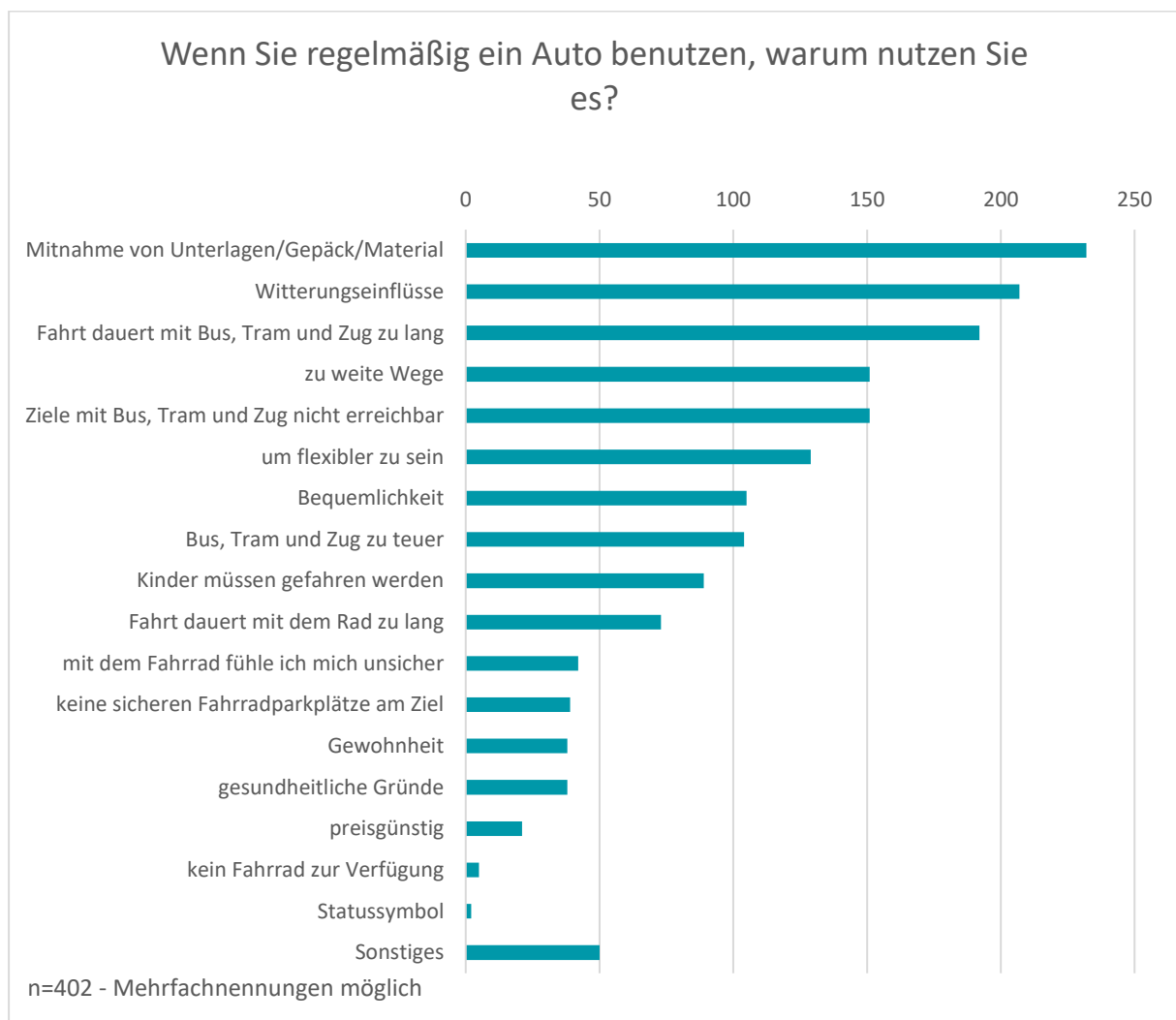


Diagramm 18: Gründe der Autonutzung

Als konkrete Defizite werden in den Anmerkungen genannt:

Häufigere Nennung

- Haltingen, Otterbach (Zoll) und Friedlingen problematische Verkehrsmengen („verstopft“) (besonders auch für Anwohner problematisch) (Haltingen täglich, Friedlingen besonders durch Einkaufsverkehr freitags/samstags)
- Zu viel Verkehr auf Hauptstraße (daher wird diese für Einkaufen in der Innenstadt gemieden)
- Parkprobleme (zu wenig Parkplätze)

Einzelnennungen

- Einfahrt auf Zollfreie Straße schwierig aufgrund des Verkehrs, häufigere Nutzung ansonsten
- Schwierig von Weinbergstr. (Haltingen) nach Weil zu fahren, daher Kreisverkehr angeregt
- Hauptstraße aufgrund ein-/ausfahrender Autos schwierig
- Zu viele/verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Unzureichend unbegrenzte Parkmöglichkeiten
- Kritik an verschiedenen Ampelschaltungen
- Enge zugeparkte Straßen in Gartenstadt
- Römer-/Hinterdorfstr. in Weil-Ost (Wohnquartiere): als Schleichweg genutzt durch Schwerverkehr, Pendler und Einkaufstouristen
- Umgehungsstraßen unzureichend ausgeschildert für Ortsfremde

Carsharing

Wie in Diagramm 19 ersichtlich ist etwa der Hälfte der Teilnehmenden der Umfrage das bzw. ein Teil des Carsharing-Angebots in Weil bekannt.

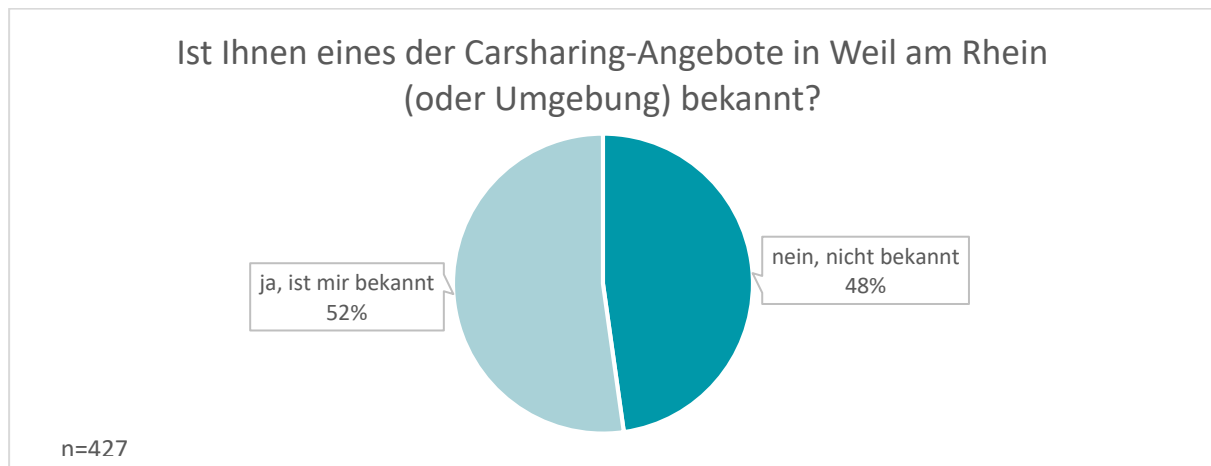


Diagramm 19: Bekanntheit von Carsharing-Angeboten in Weil

In der Frage nach einer möglichen zukünftigen Nutzung von Carsharing zeigt sich ein heterogenes Bild. 63% der Teilnehmenden geben an, dass Carsharing für sie nicht infrage komme. Dem gegenüber stehen 32% der Teilnehmenden, für die Carsharing laut eigener Aussage in Frage kommt (siehe Diagramm 20 und Diagramm 21).

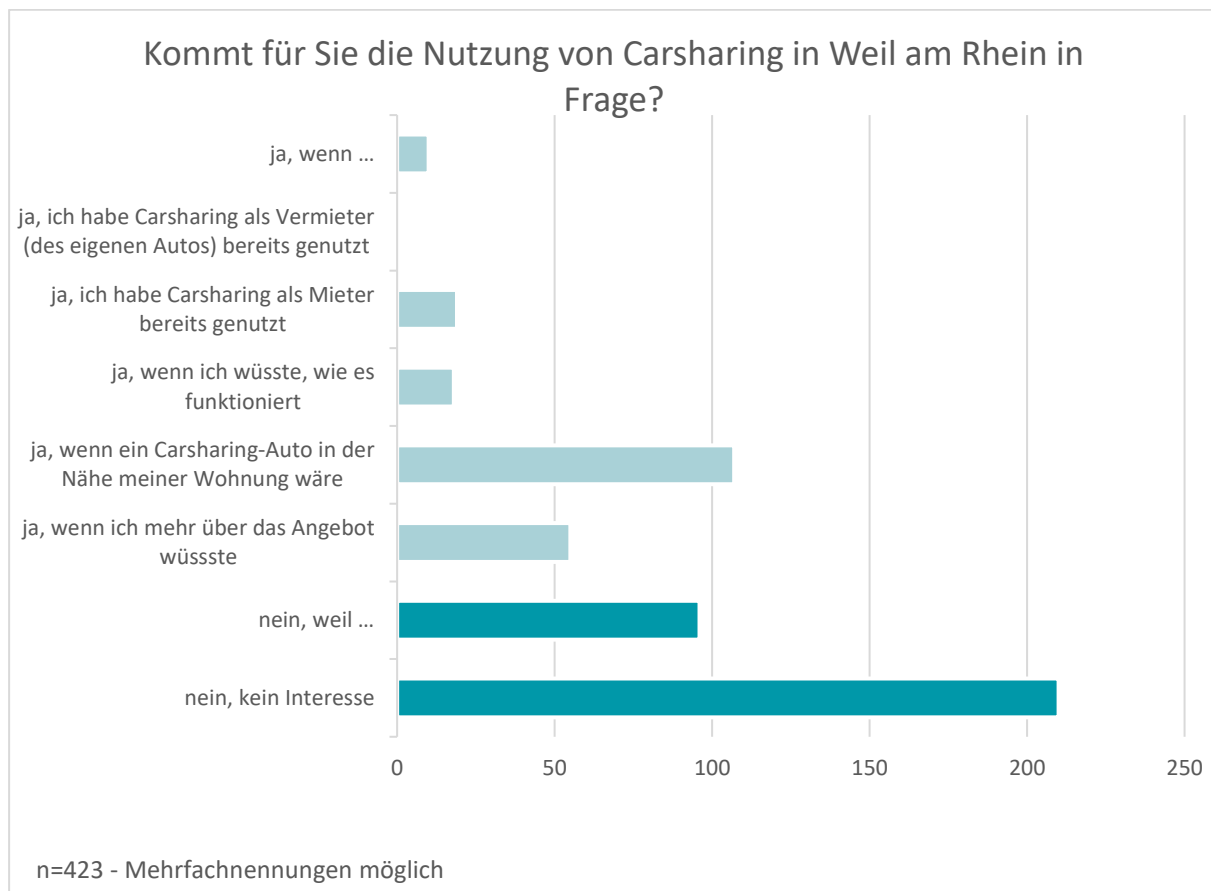


Diagramm 20: Nutzung von Carsharing infrage kommend

Von dem rund einen Drittel der Teilnehmer, für das Carsharing grundsätzlich infrage kommt, wird als Bedingung am häufigsten genannt, dass die Angebotsdichte ausreichend groß sein muss, also das Carsharing-Auto tatsächlich in Wohnungsnähe zu sein hat (21%). 11% der Befragten nennen Informationen über das Angebot als Bedingung und 3% Informationen grundsätzlicherer Art über die Funktionsweise. Bezüglich der sonstigen Bedingungen (2%) wird überwiegend ein dichtes und jederzeit verfügbares Angebot genannt, siehe Diagramm 22.

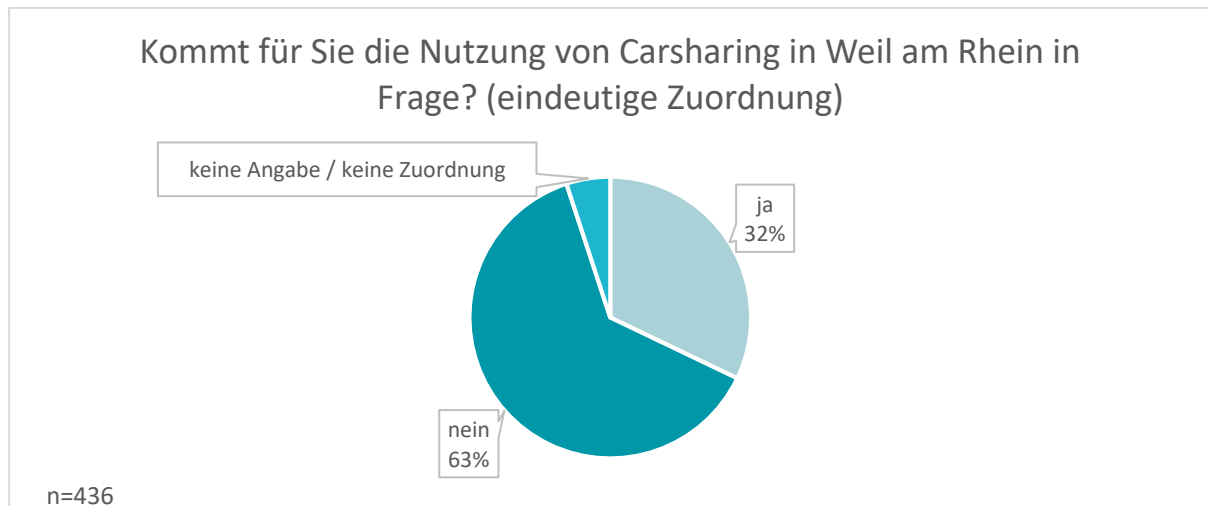


Diagramm 21: Nutzung von Carsharing infrage kommend – eindeutige Zuordnung

Für 41% kommt es nach eigener Angabe aus grundsätzlich fehlendem Interesse nicht infrage. Für weitere 23% kommt es aufgrund bestimmter Umstände nicht in Frage. Als Begründung (siehe Diagramm 23) werden hierbei häufiger genannt, dass bereits ein Auto vorhanden sei, mehr als 10.000 km pro Jahr gefahren würden, oder Flexibilität nötig sein müsse bzw. es zu umständlich oder kompliziert sei. Auch fehlende Passgenauigkeit der Fahrzeuggröße (besonders „schöne“ oder große Autos bzw. Transporter von manchen gefordert), ein zu hoher Preis und die Frage nach der Behindertengerechtigkeit werden als Argumente angeführt.

Mit 19 Personen (entspricht 4%) hat ein kleiner Teil der Umfrageteilnehmenden Carsharing bereits genutzt. Peer-to-Peer-Carsharing (also Mieten bzw. Vermieten eines privaten Autos über einen separaten Dienstleister) als Vermieter hat bereits eine Person durchgeführt. Drei Personen teilen sich bereits im privaten Umfeld ein Auto.

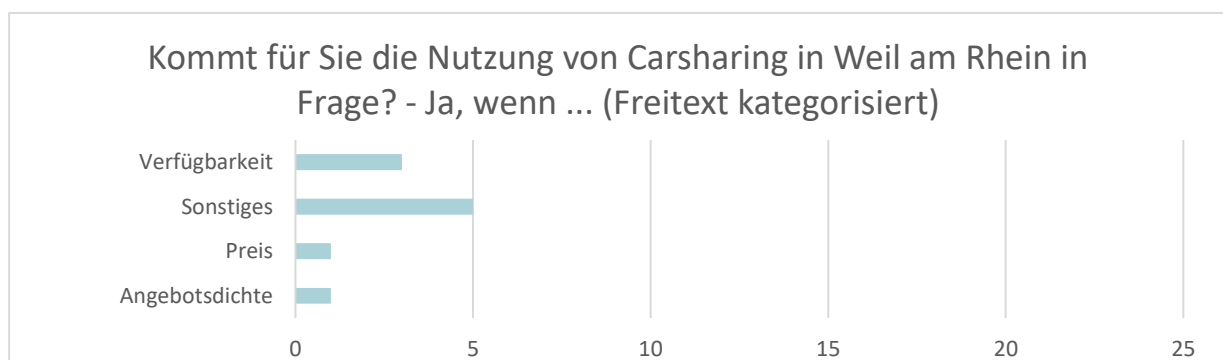


Diagramm 22: Nutzung von Carsharing infrage kommend – ja, wenn ...

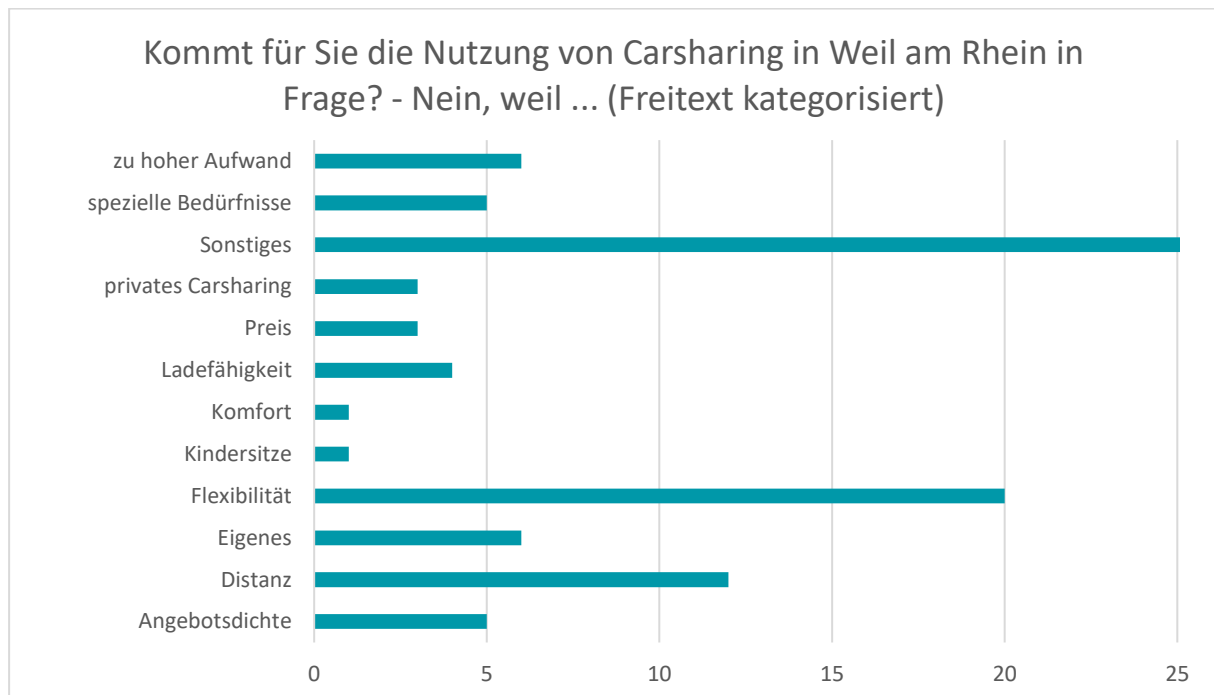


Diagramm 23: Nutzung von Carsharing infrage kommend – nein, weil ...

Aus den Anmerkungen zu dieser Frage gehen darüber hinaus folgende Hinweise hervor:

- Unkenntnis verbreitet („geht das auch ohne Smartphone?“, „interessiere mich, aber kenne Angebot nicht“)
- Wunsch, dass Stadt etwas macht
- Zu wenige Stationen in unmittelbarer Entfernung („Entfernung Wohnung zu Fahrzeugstellplatz ist meist größer als von Wohnung zu Ziel“)
- Haltingen und Altweil als nötige Standorte genannt
- Tendenziell Interesse

Mobilität mittels Fahrrad

Wie in Diagramm 24 ersichtlich sind 81% der Umfrageteilnehmer in Besitz (mindestens) eines gewöhnlichen Fahrrads, 12% in Besitz eines E-Bikes/Pedelecs und 7% besitzen nach eigener Angabe kein Fahrrad. Zum Vergleich: nach SrV 2013 haben 72% der Personen in Oberzentren uneingeschränkte Verfügbarkeit zu einem Fahrrad und 1% zu einem Elektrofahrrad. Auch unter Berücksichtigung, dass es seit 2013 zu einem grundsätzlichen Wachstum des E-Bike/Pedelec-Segments gekommen ist, ist die Elektrofahrradquote hier damit vergleichsweise hoch.

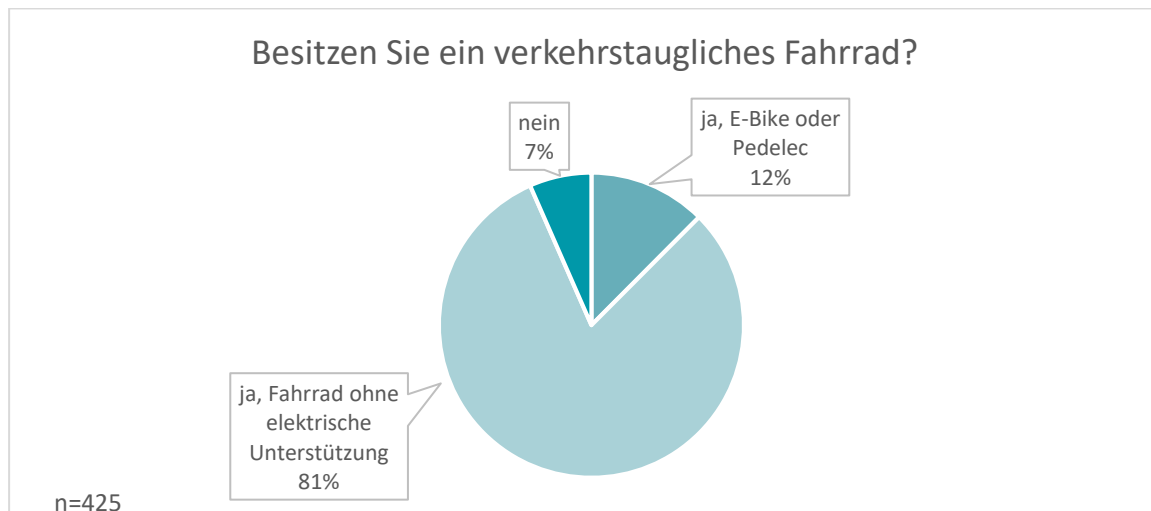


Diagramm 24: Fahrradbesitz

Die Ergebnisse bzgl. der Bewertung der Radverkehrsverhältnisse in Weil ist in Diagramm 25 dargestellt. Mit 31% am häufigsten genannt ist die Schulnote 2, das arithmetische Mittel liegt gleichwohl bei 3,1. Die Verkehrsverhältnisse im Radverkehr werden also durchschnittlich als befriedigend bewertet.

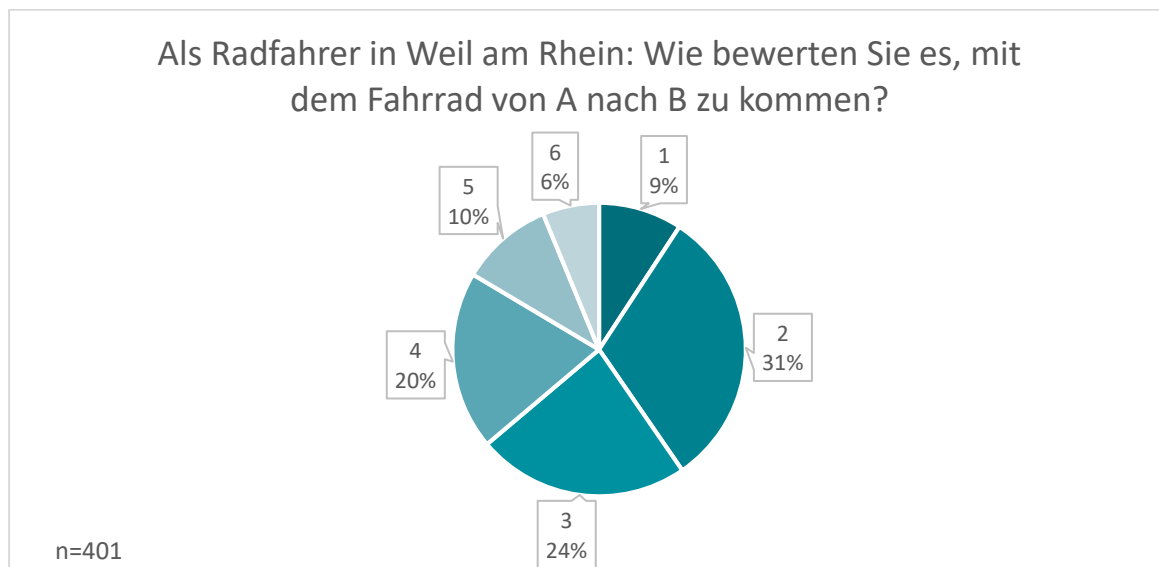


Diagramm 25: Bewertung der Radverkehrsverhältnisse

Weiterhin wurde abgefragt, ob es für die Teilnehmenden infrage komme, häufiger Rad zu fahren, und wenn ja unter welchen Bedingungen bzw. warum nicht, siehe hierzu Diagramm 26.

Als Bedingungen für eine häufigere Nutzung werden am häufigsten genannt, eine bessere Fahrradinfrastruktur, insbesondere Wege (27%) und Abstellanlagen (24%). Auch, dass heute Radwege manchmal mit Autos „zugeparkt“ werden, sei ein Hindernis für viele (22%). Dem gegenüber erscheint das Abstellen am Wohnort ein geringes Problem zu sein (3%).

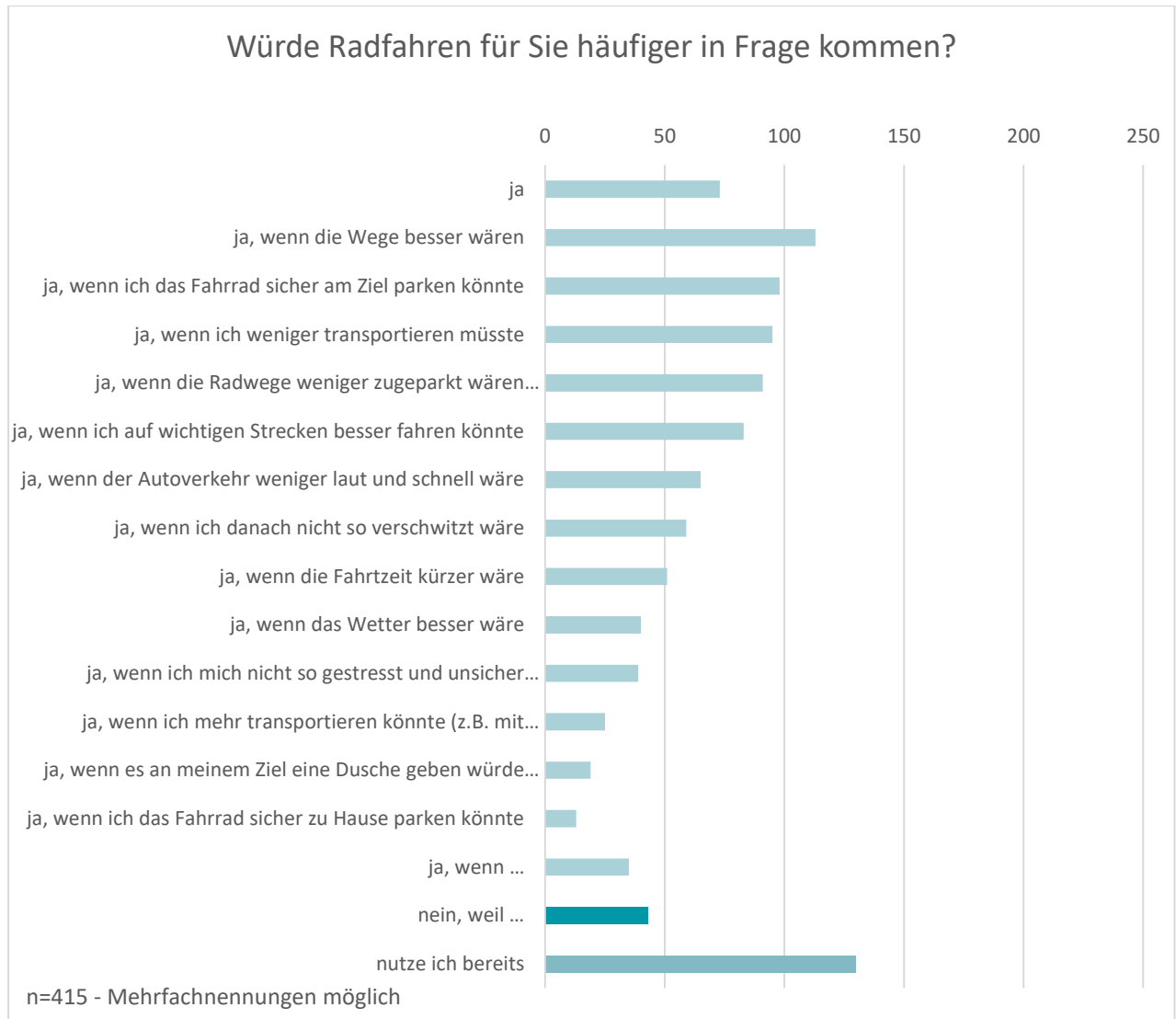


Diagramm 26: Radfahren häufiger in Frage

Im Freitextfeld wurden diverse weitere Aspekte genannt, die Bedingungen für häufigeres Radfahren darstellen. Am häufigsten werden die Bereiche Abstellanlagen, von Kfz-Verkehr getrennte Radwege für sicheres Benutzen durch Kinder, bessere Beleuchtung/Sicherheit (auch mittels Winterdienst), und außerdem das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer genannt (siehe Diagramm 27).

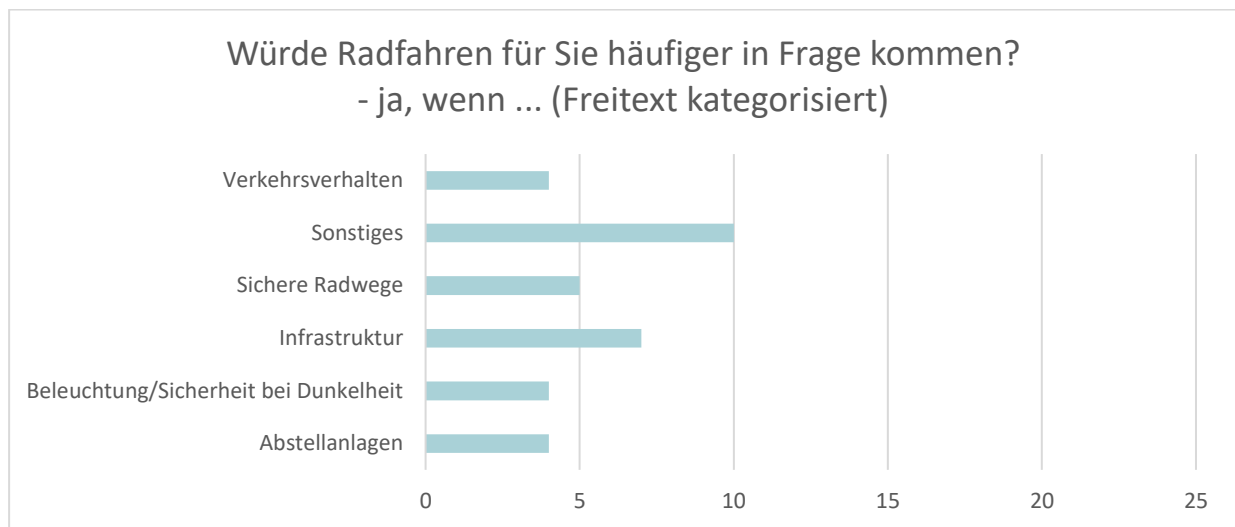


Diagramm 27: Radfahren häufiger in Frage – ja, wenn ...

Als Gründe gegen ein Radfahren werden am häufigsten genannt: gesundheitliche Gründe, Entfernung, Sicherheit, Zufriedenheit mit anderen Verkehrsmitteln (Auto/zu Fuß gehen) bzw., dass das Fahrrad bereits täglich genutzt werde (siehe Diagramm 28).

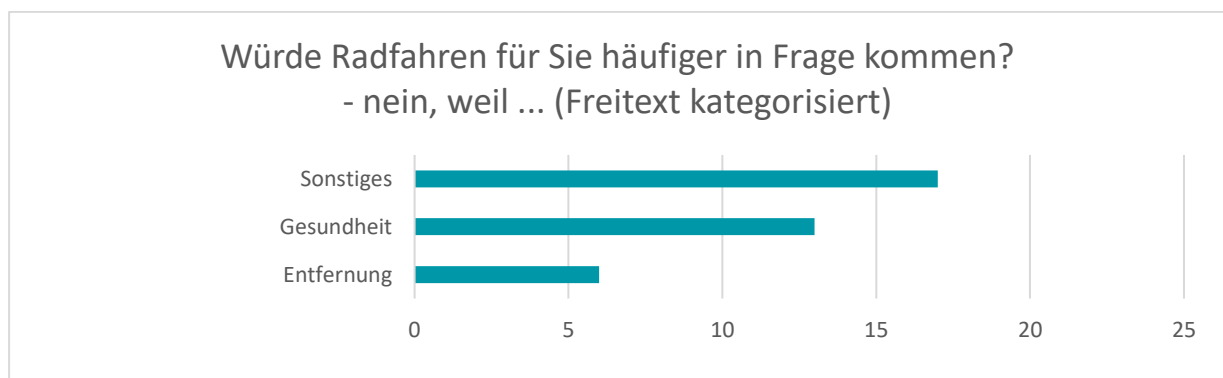


Diagramm 28: Radfahren häufiger in Frage – nein, weil ...

Wie in Diagramm 29 ersichtlich zeigt sich insgesamt, dass für 75% der Personen, die an der Umfrage teilnahmen, eine häufigere Nutzung in Frage kommt, hiervon gab ein Anteil von 16 Prozentpunkten an, dass sie es heute bereits nutzen würden. Für 8% kommt hingegen keine häufigere Nutzung infrage.

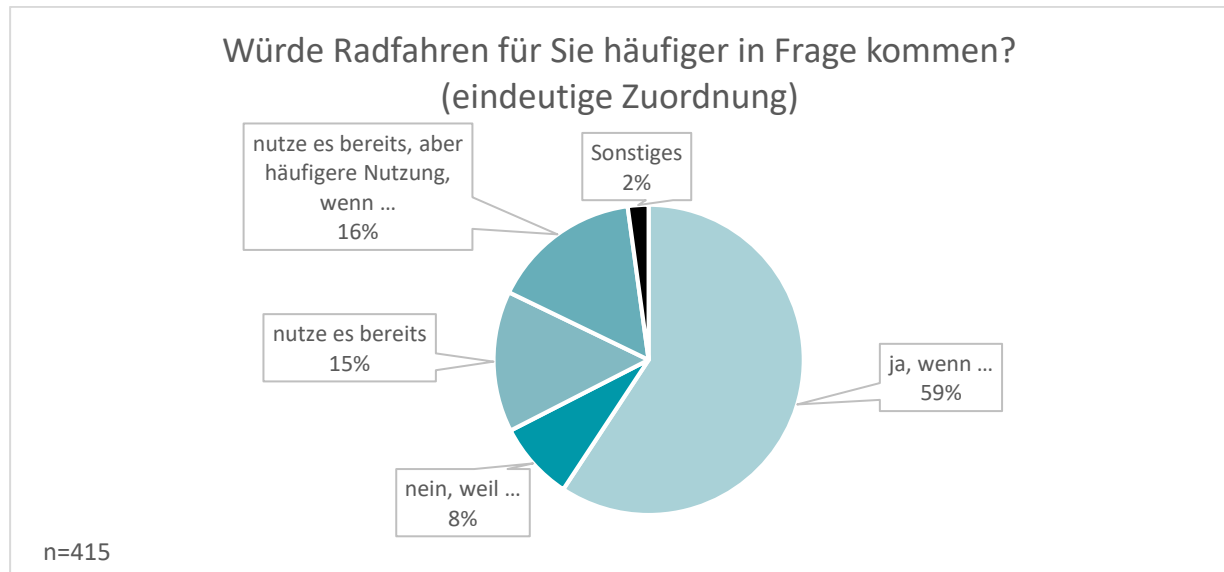


Diagramm 29: Radfahren häufiger in Frage - eindeutige Zuordnung

Aus den Anmerkungen zu dieser Frage gehen folgende Hinweise auf Defizite auf konkrete Stellen und sonstige Vorschläge hervor:

Häufigere Nennung

- Hauptstraße Friedlingen wegen Schienen und eng (unangenehm, gefährlich)
- Zwischen Friedlingen und Bahnhof Weil
- Hauptstraße insgesamt gefährlich
- Grundsätzlich stärkere Trennung zu Autoverkehr gewünscht
- Gefährliche Radstreifen zwischen Parkständen und Fahrbahn
- Unebenheiten, Schwellen, Löcher im Belag/Schlechter Zustand der Infrastruktur/Beschädigung durch Wurzeln, auch auf Radfahrstreifen gefährliche Unebenheiten
- Illegale Autonutzung auf Weilweg (Lösungsvorschlag: Poller mit Schlüssel für Landwirte)
- Breslauer Str.
- Altweil/Riehen Grenze (nach Lörrach) ungenügend
- Weg Schlaufenkreisel nach Basel nicht gut
- Für Kinder besonders problematisch (fehlen von Radwegen, die auch mit kleinen Kindern nutzbar sind/aufgrund hohen Verkehrsaufkommens besonders schwierig, Radwege nach Haltingen für Kinder zu unsicher bzw. nicht vorhanden)
- Gefühl von Unsicherheit/Gefährdung

Einzelnennungen

- Schwierig für Fahrradanhänger: Poller Radweg Bühlstr./B3, Unterführung Haltingen
- Hauptstraße zwischen Insel und Sparkasse
- Keine Abstellmöglichkeiten in Innenstadt
- Bahnunterführung in Haltingen mühsam
- Unterführung B3 abends
- Ampelschaltung Hieber/Friedhof (zu lange rot)
- Querung Hauptstraße in Haltingen problematisch
- Fehlender Radweg Märkt bis Heldelinger Str.
- Einfahrt Radweg bei Kinderland (sehr gefährlich)
- Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer (Bedrohung durch Autofahrer/Rücksichtslosigkeit)
- Rücksichtslose Radfahrer auf Bürgersteig
- Freilaufende Hunde bei Langen Erlen
- Fehlender Radweg von Haltingen zum Rhein sowie nach Märkt
- Radwegnetz mangelhaft
- Außerorts-Wege gelobt (gut für Touren und zum Pendeln)
- Kernstadt ausreichend, Haltingen und andere Stadtteile zu verbessern
- Eng und zu selten Radwege in Orten, diese dann oft auch zugeparkt
- Verbindung Haltingen-Friedlingen/Dreiländerbrücke sehr gefährlich
- Stadtbibliothek Richtung Süden
- Öffnende Autotüren ohne auf ggf. Radfahrer zu achten

Beispiele:

- *Ja, wenn ... „Es überall von der Straße abgetrennte Fahrradwege hätte (wegen der Kinder)“*
- *Ja, wenn ... „Radwege zuerst im Winter geräumt und im Herbst von Laub befreit würden“*
- *Nein, weil ... „ich fahre täglich mit der Gefahr einmal angefahren zu werden“*

Mobilität zu Fuß

Die Verkehrsverhältnisse im Fußverkehr werden im Durchschnitt mit 2,76 bewertet und damit besser als die Verhältnisse im Auto- und Radverkehr (siehe Diagramm 30). Je ein Drittel der Teilnehmer vergab die Note 2 bzw. 3, Extremwerte sind hierbei also seltener vorhanden. Gleichwohl vergaben immerhin 10% der Teilnehmer die Noten 5 oder 6.

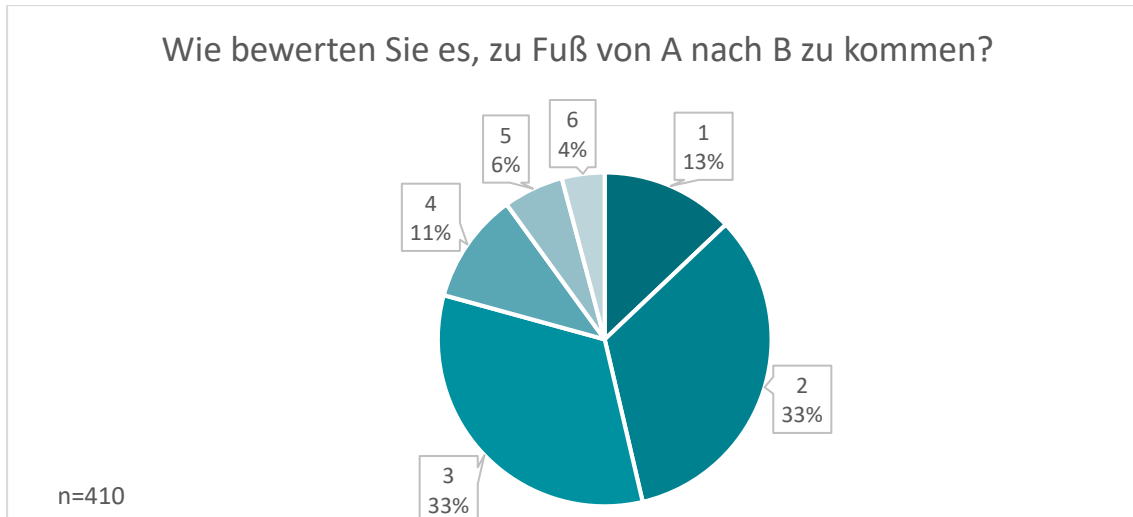


Diagramm 30: Bewertung der Verhältnisse im Fußverkehr

Hinsichtlich des Potentials mehr zu Fuß zu gehen und der Hemmnisse diesbezüglich, gaben mindestens je 12% der Teilnehmenden an, dass sie häufiger zu Fuß gehen würden, wenn es mehr grüne bzw. schönere Wege gäbe, wenn es weniger laut und stressig wäre, wenn gemütliche Plätze vorhanden seien bzw. es weniger Radfahrer auf Gehwegen gebe (siehe Diagramm 31).

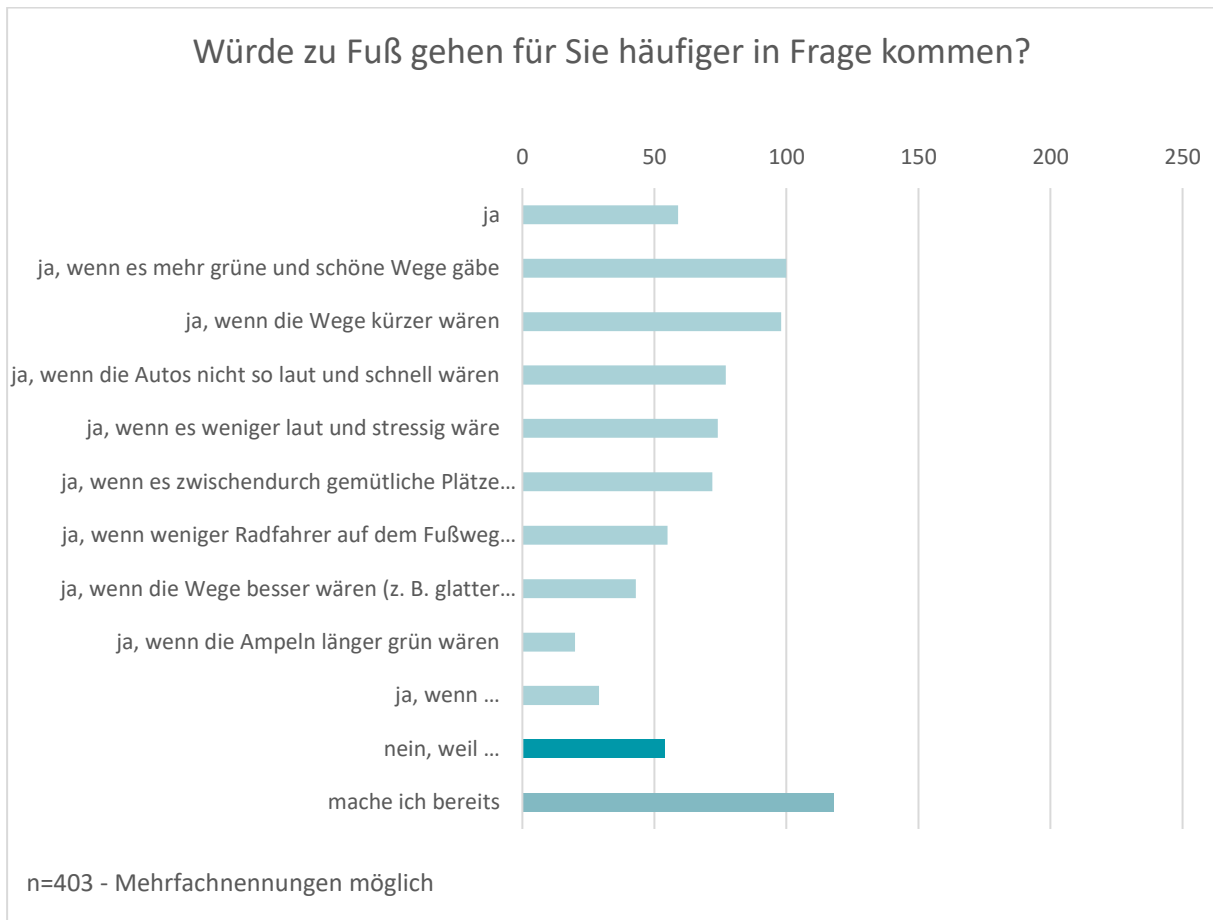


Diagramm 31: Zu Fuß häufiger in Frage

Als weitere Gründe (im Freitextfeld, siehe Diagramm 32 und Diagramm 33) werden als Hemmnisse überwiegend genannt: nicht ausreichende Qualität der Wege (Einschränkung aufgrund Gehwegpar-
kens, in Weg hereinragendes Buschwerk), fehlende Fußgängerzone und fehlende Fußgängerüber-
wege, geringes Sicherheitsgefühl, insbesondere nachts, Vorliebe zum Fahrrad, zu große Entfernungen
und gesundheitliche Gründe. Auch fehlende WCs und Sitzmöglichkeiten werden als Argument ge-
nannt.

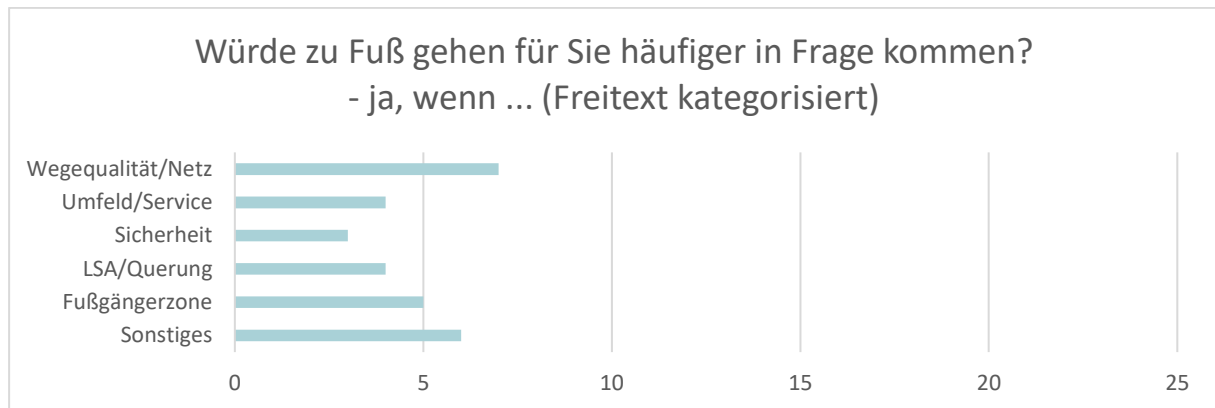


Diagramm 32: Zu Fuß häufiger in Frage – ja, wenn ...

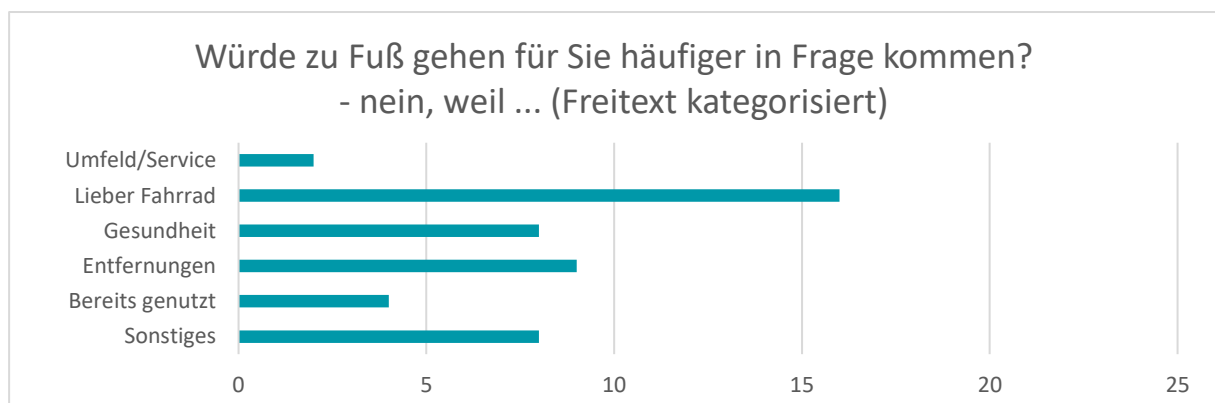


Diagramm 33: Zu Fuß häufiger in Frage – nein, weil ...

Insgesamt gilt, dass 58% der Teilnehmenden angeben, dass es für sie infrage kommt häufiger zu Fuß zu gehen, sofern sich bestimmte Dinge ändern würden (siehe Diagramm 34). Hinzu kommen 6% die angeben, heute bereits häufig zu Fuß unterwegs zu sein, aber bei Verbesserungen der Verhältnisse dies auch noch mehr wären. Für 11% der Teilnehmenden kommt nach eigener Angabe kein häufigeres zu Fuß gehen infrage.

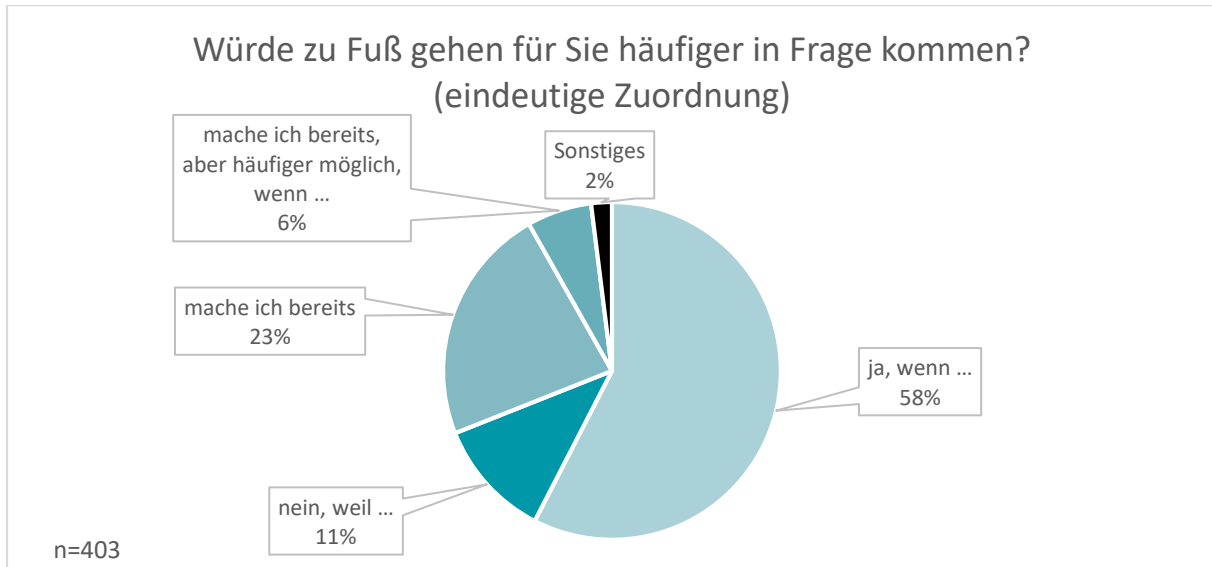


Diagramm 34: Zu Fuß häufiger in Frage – eindeutige Zuordnung

Aus den Anmerkungen zu dieser Frage gehen folgende Defizite bzw. Vorschläge und Hinweise hervor:

Häufigere Nennung

- Wunsch nach Fußgängerzone
- Für gehbehinderte Menschen (auch Rollstühle/Rollatoren) problematische Stellen, da u.a. hohe Bordsteine
- Schräge Gehwege, daher: Rollstuhl/Rollator fährt in Richtung Straße – Schieben ungleichmäßig, dadurch einseitig schmerzhaft
- Zu weite Distanzen (Länge der Hauptstraße)
- Teils unsicher (Fußgängerüberwege zu wenige/nicht respektiert, zu hohe Geschwindigkeiten Kfz)
- Weilweg, auch Winzerweg (Haltingen – Weil): zu viele Kfz/zu hohe Geschwindigkeit
- Fehlende Akzeptanz von Halten bei Fußgängerüberwegen
- Querung Freiburger Str. (Haltingen)
- Schlaufenkreisel (weite Wege)

Einzelnennungen

- Unsichere Ampelschaltungen (z.B. Haltingen: Kfz von Heldelinger Str., Friedlingen: Abbiegen zum Kesselhaus), dadurch gefährlich für Fußgänger
- Schwieriges Durchkommen in T20-Zone für Kinderwagen
- Querung Hinterdorfstr. unsicher (Lösungsvorschlag: Mittelinseln)
- Colmarer Str. (Friedlingen) unattraktiv
- Ortsmitte Haltingen unattraktiv
- Fehlende Bänke in Hauptstr.
- Unattraktive Friedensbrücke
- Unterführung Haltingen
- Insgesamt unschön zu Fuß unterwegs zu sein aufgrund Stadtbild und Abgasen
- Kinderunfreundliche Kreuzungen
- Unzureichende Beleuchtung
- Weite Wege zum Bahnhof
- Insgesamt oft gefährlich (Hauptstr. und Nebenstraßen), „eingebaute Vorfahrt“ von Autos/Fahrrädern / zu viele Radfahrer auf Gehweg
- Fehlende Rampe beim Fußgängerüberweg am Kaufring
- Bürgersteige so uneben, dass Ausweichen auf Fahrbahn (z.B. Friedrichstr.)
- Mehr Fußgängerüberwege an Breslauerstr.
- Spielstraße vor Bibliothek (Humboldtstr) wird nicht beachtet
- Nicht-geräumter Weg zwischen Haltingen und Rebgarten

Mobilität mittels ÖV

Die Bewertung der Teilnehmenden des ÖV ist in Diagramm 35 dargestellt. Der ÖV wurde schlechter als die Fortbewegung mit Auto, Fahrrad oder zu Fuß bewertet. Verglichen mit der Bewertung des Autoverkehrs sind auch hier häufig die schlechteren Noten von 3 bis 6 genannt worden. Das arithmetische Mittel liegt bei 4,00. Der hohe Anteil schlechter Noten ist also auffällig und nur 14% haben mit 2 oder besser benotet.

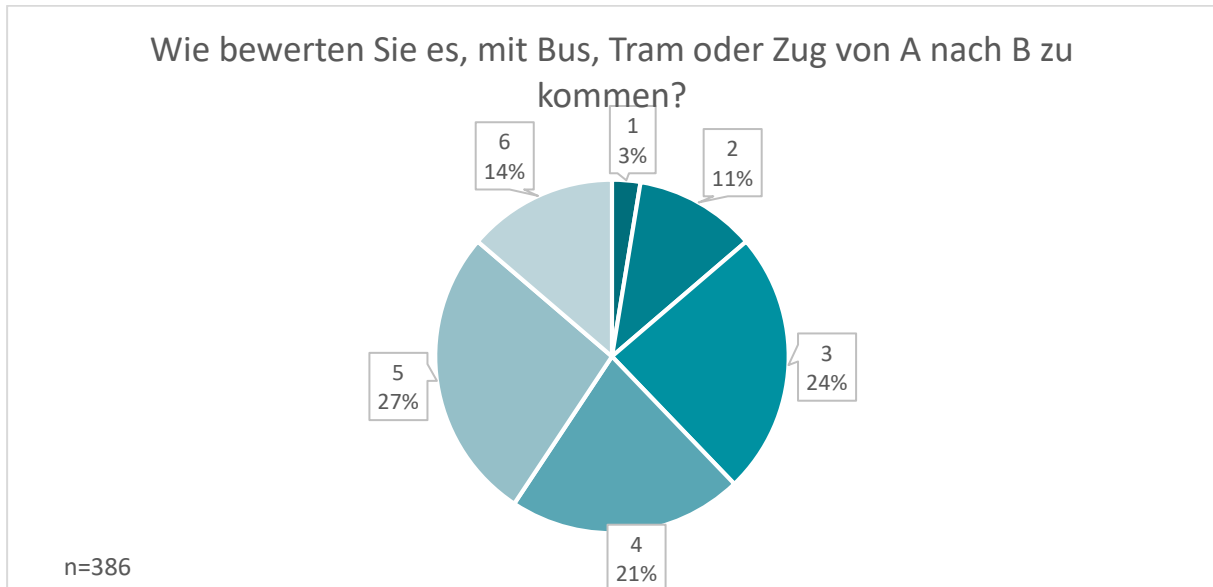


Diagramm 35: Bewertung der Verhältnisse im ÖV

Bei der Frage nach den Potentialen für häufigere Nutzung, gaben besonders viele Teilnehmende positive Antworten (siehe Diagramm 36). Als Hemmnisse gaben mindestens je 40% der Befragten die Taktfrequenz, Preis und unzureichende grenzüberschreitende Ticketnutzung an. Weiterhin wurden selteneres Umsteigen, leichtere Fahrradmitnahme und Fahrradabstellmöglichkeiten sowie einfacherer Ticketzugang und kürzere Fahrtzeiten von vielen Teilnehmenden genannt (18% bis 26%). Ein geringeres Problem stellen für die meisten hingegen der Komfort der Fahrzeuge (6%) sowie das Sicherheitsgefühl (4%) dar. Auch die Mitnahme von Kinderwagen bzw. Rollstuhl wird selten genannt, hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass dies ohnehin nur für eine geringere Anzahl von Personen relevant ist.

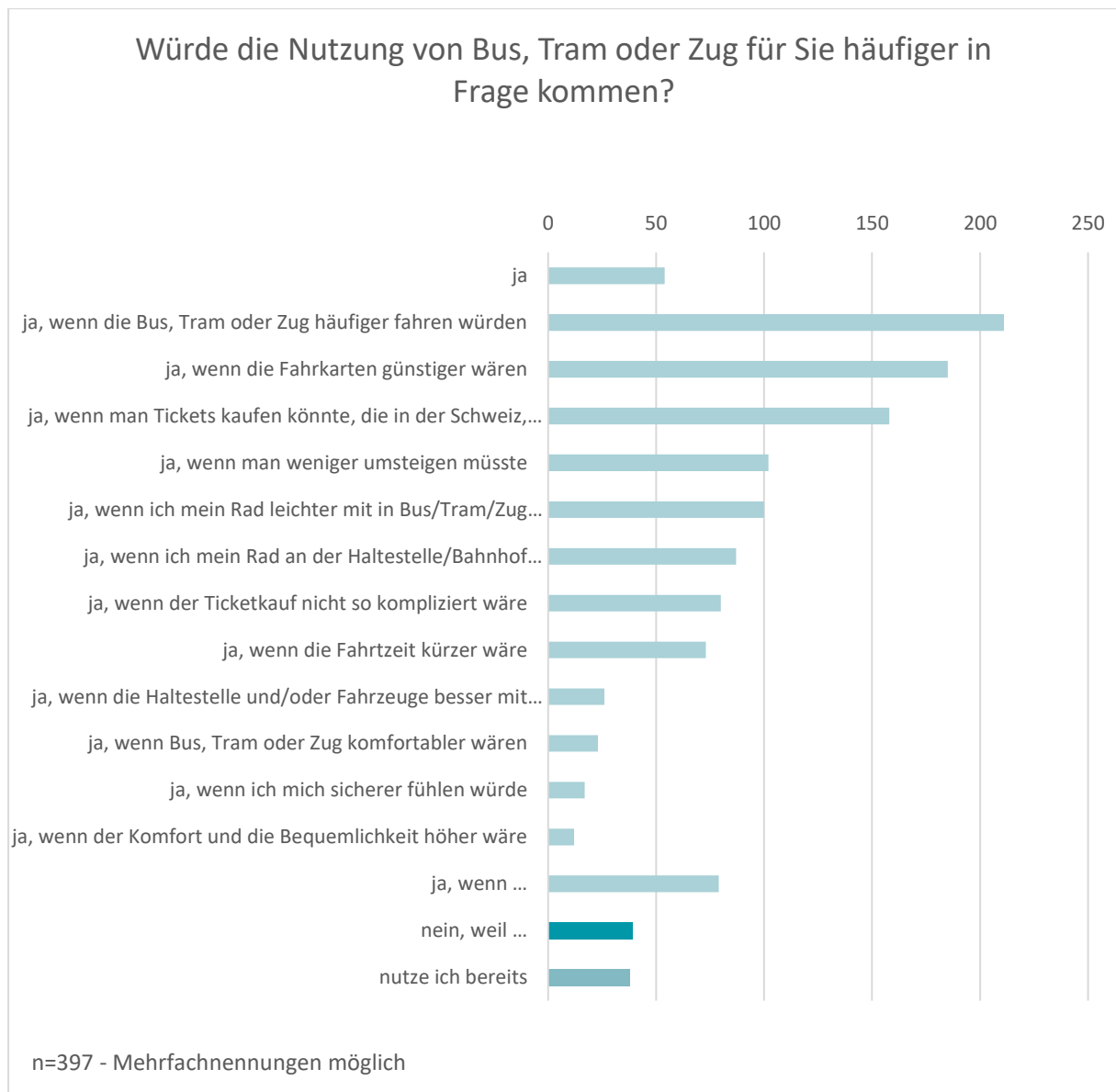


Diagramm 36: ÖV häufiger in Frage

Als weitere Gründe für mögliche häufigere Nutzungen (siehe Diagramm 37) wurden im Freitextfeld sehr häufig eine höhere Pünktlichkeit und eine grundsätzlich bessere Anbindung (z. B. von Haltingen nach Lörrach) genannt. Auch eine Haltestelle in geringerer Entfernung zu haben sowie P&R-Möglichkeiten werden häufiger genannt. Weiterhin werden beispielsweise geringere Fahrtzeiten, bessere Takte, und eine höhere Zuverlässigkeit genannt. Auffällig ist insgesamt, dass hier erheblich mehr Antworten abgegeben wurden als bei der vergleichbaren Frage zu Fuß- oder Radverkehr.

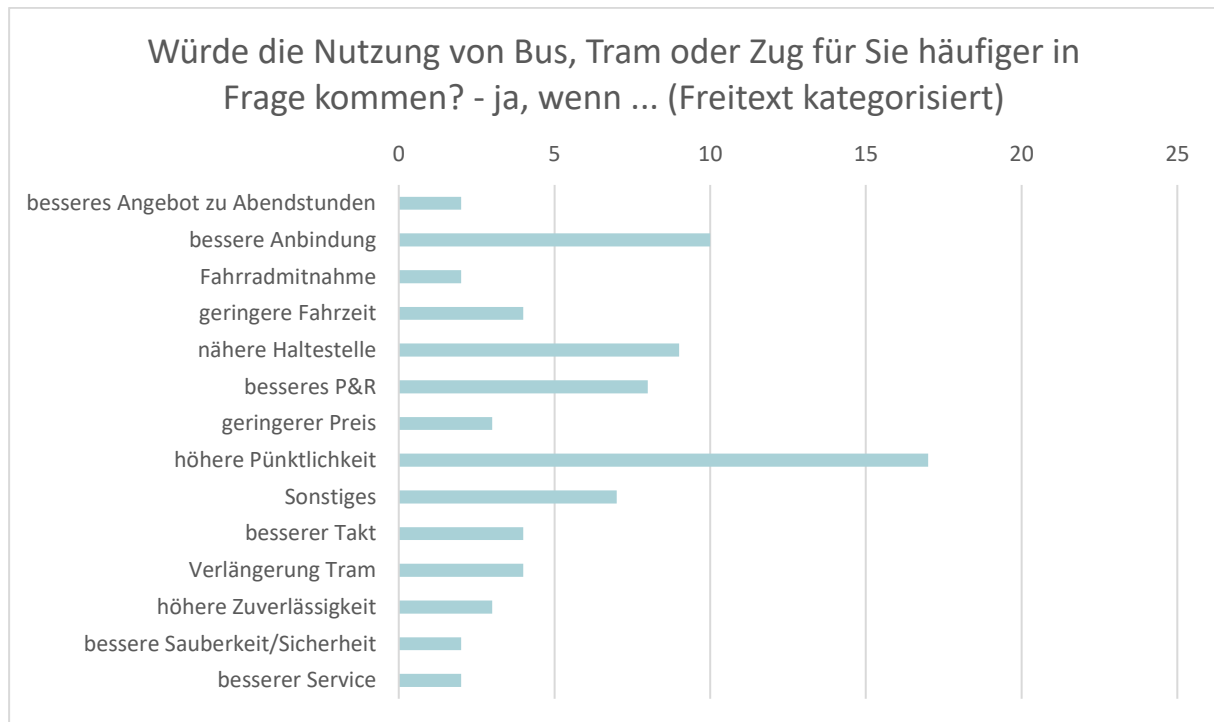


Diagramm 37: ÖV häufiger in Frage – ja, wenn ...

In der gegenteiligen Frage (siehe Diagramm 38) werden als Gründe gegen eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel „kein Bedarf“ und unzureichende Flexibilität für den individuellen Alltag sowie eine insgesamt unzureichende Angebotsqualität („zu nervig, zu teuer“) ausgeführt. Auch eine grundsätzliche Vorliebe zum Fahrrad und ein zu hoher Preis sprechen für manche Befragte gegen eine häufigere Nutzung.

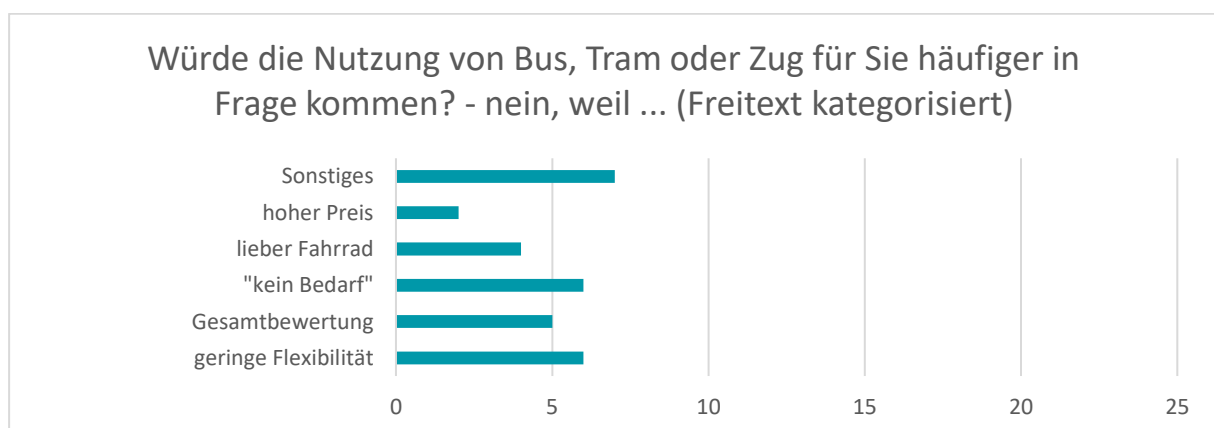


Diagramm 38: ÖV häufiger in Frage – nein, weil ...

In der Gesamtbetrachtung kommt für 81% der Befragten eine häufigere Nutzung des ÖVs infrage, die diesen derzeit nicht häufig nutzen. Hinzu kommen 6%, für die es häufiger infrage kommt die Verkehrsmittel des ÖV zu nutzen, dies aber bereits heute häufig tun. Demgegenüber stehen 9%, die keine häufigere Nutzung sehen und diesen derzeit auch nicht häufig nutzen (Diagramm 39). Die Nutzungspotentiale sind damit, unter Zugrundelegung der Aussagen der Befragten, im Vergleich zu Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing am größten.

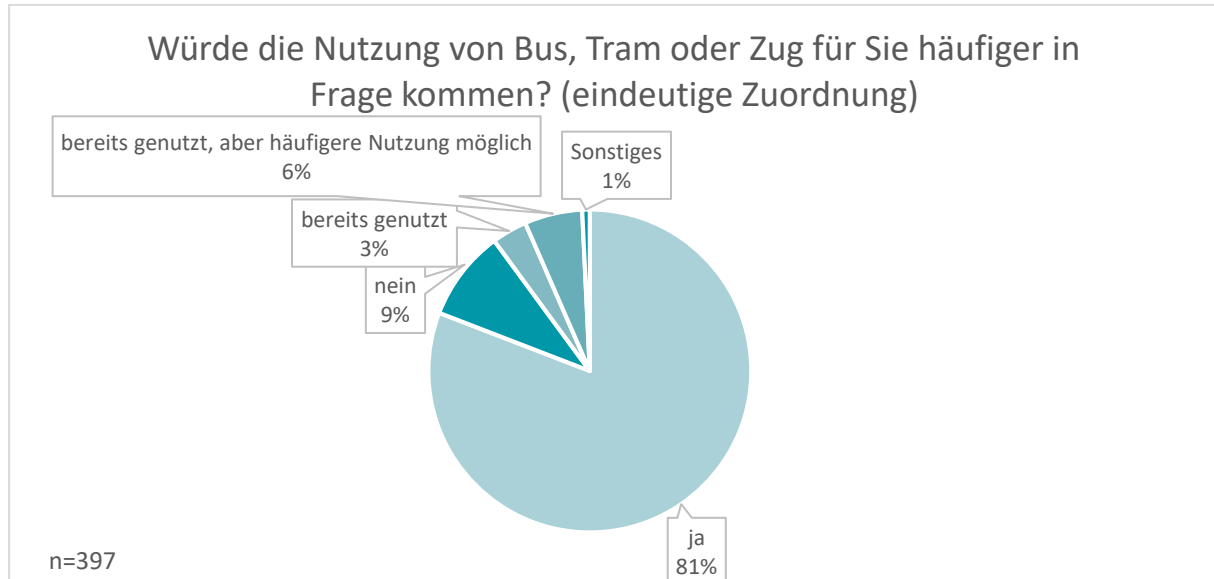


Diagramm 39: ÖV häufiger in Frage – eindeutige Zuordnung

Aus den Anmerkungen zu dieser Frage gehen folgende konkrete Defizite bzw. Vorschläge und Hinweise hervor:

Häufigere Nennung

- Kosten/zu teuer
- Ausweitung auf Abendstunden (z.B. 55er Bus/grundsätzlich in die Ortsteile nach 20h)
- Dichter Takt (z.B. 15/20min / auch abgestimmt auf Nahverkehr in Richtung Freiburg)
- Ausweitung Angebot auf Sonntag
- Unpünktliche Busse (massiv 55er, aber auch 16er)
- S-Bahn nach Lörrach ist gut
- Tram ist gut
- Unfreundliche Busfahrer, Unzufriedenheit über ihr Tarifwissen
- Nicht an ÖV angebundene Quartiere
- Anschlüsse/zu lange Wartezeiten
- Halbstundentakt gewünscht (grundsätzlich/S5)
- Kein P&R möglich
- Unklare/unübersichtliche Tarife
- Schmutzige Züge (nicht S-Bahn)
- Zu weit entfernte Haltestellen
- Von Haltingen nach Lörrach umständlich

Einzelnennungen

- Unpünktliche Züge
- Eigene Busspur auf Stadtgebiet
- Bus 55 bis 24 Uhr gewünscht
- Haltestellen unkomfortabel (verdreckt, zugig)
- Häufige Verspätung S5
- Zu wenige Züge von Basel nach Haltingen abends/grundsätzlich zu geringe Taktung dort
- Tram und Bus in Friedlingen im Stau
- Taktung Bahnverbindung
- Anschlüsse in Basel verpasst oder Wartezeiten >15min
- Busverbindungen von Ötlingen aus nicht ausreichend
- Bahnhof schützt nicht vor Witterung
- Überfüllte S5 nach Schopfheim morgens
- Kein gutes Angebot nach Rheinfelden (3h Fahrzeit)
- Bushaltestelle bei REWE in Haltingen bietet keinen Witterungsschutz
- ÖV in Märkt ungenügend
- Keine guten Radabstellplätze

Beispiele:

- *„Altweil nach Basel SBB ist eine Odyssee“*
- *„Von Märkt nach Basel ist es eine Zumutung.“*
- *„Besser als auch schon, aber immer noch ungenügend“*
- *„Für die Stadt Weil am Rhein wünsche ich mir ein durchgängiges Tram von Weil bis nach Lörrach und für die S-Bahn Weil - Lörrach eine Weiche direkt nach Basel - das wären maßgebliche Änderungen die mich vom Auto wegbringen könnten und den Nahverkehr ganz gut ausbauen würden.“*

Vergleich der Bewertung der Verkehrsverhältnisse

Im Vergleich der Bewertungen der Verhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel in Weil erreicht das Zufußgehen mit einer 3+ im Durchschnitt die beste Bewertung, während der ÖV mit einer 4 am schlechtesten abschneidet. Dazwischen liegen mit einer 3 das Fahrrad und das Auto mit einer 3-4 (siehe Diagramm 40). Insgesamt betrachtet werden keine guten Noten vergeben.

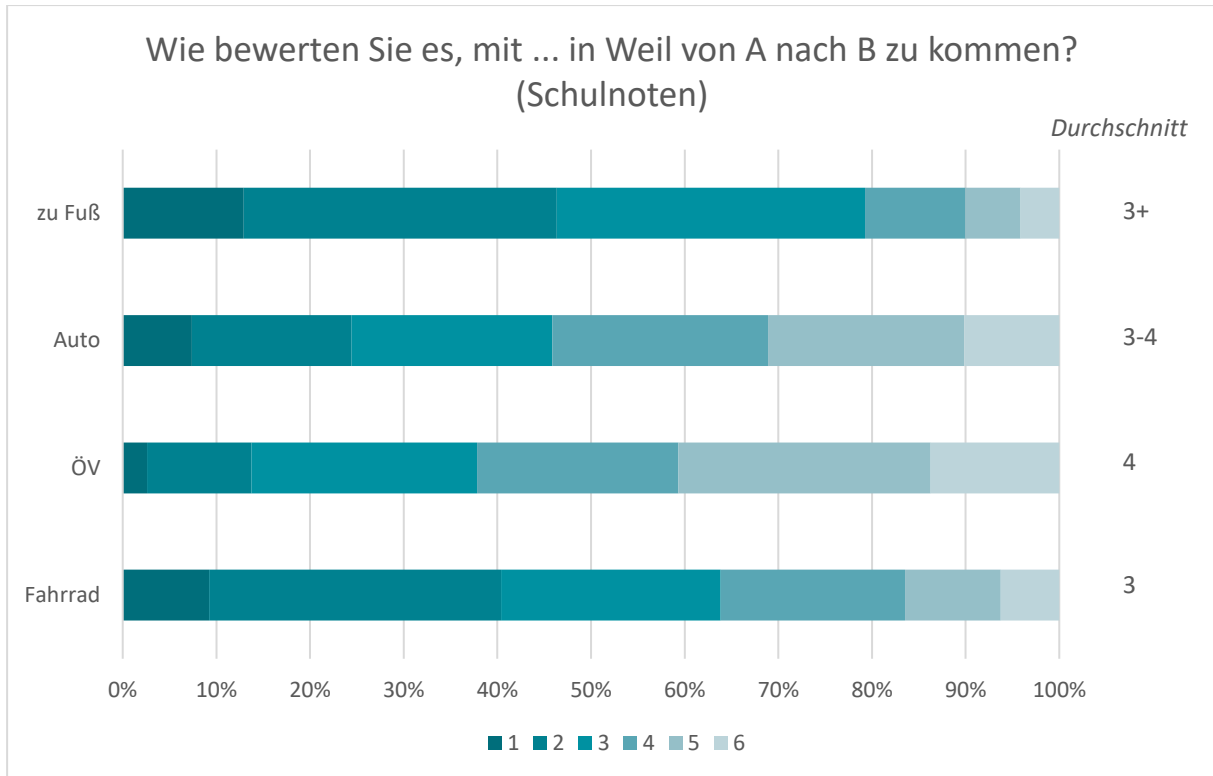


Diagramm 40: Übersicht über die Bewertung der verschiedenen Verkehrsmittel

Zum besseren Verständnis der Bewertung wurde eine weitere Analyse durchgeführt. Hier wurden die Bewertungen von denjenigen, die angaben die Verkehrsmittel häufiger zu nutzen, von denjenigen getrennt, die dies nicht tun. Die Ergebnisse sind in Diagramm 41 und Tabelle 3 ersichtlich.

Bei allen Verkehrsmitteln, außer dem Autoverkehr, werden die Verkehrsmittel von denjenigen, die die Verkehrsmittel nutzen, besser bewertet. Der Autoverkehr wird im Durchschnitt von beiden Gruppen gleich gut bewertet. Die höchste Diskrepanz gibt es im ÖV sowie im Fußverkehr mit mehr als einer Viertelnote Unterscheid in der Bewertung zwischen Personen die sich derart fortbewegen und jenen, die dies nicht tun. Während sich dies beim Fußverkehr in einem eher gleichmäßigen Verschieben hin zu schlechteren Noten zeigt, ist im ÖV ein starker Kontrast erkennbar: der bei weitem häufigste Wert der Nutzer (Anteil von 37% unter den ÖV-Nutzern) liegt bei der Note 3, während dieser bei den Nicht-Nutzern bei der Note 5 liegt (Anteil von 29% unter den ÖV-Nicht-Nutzern).

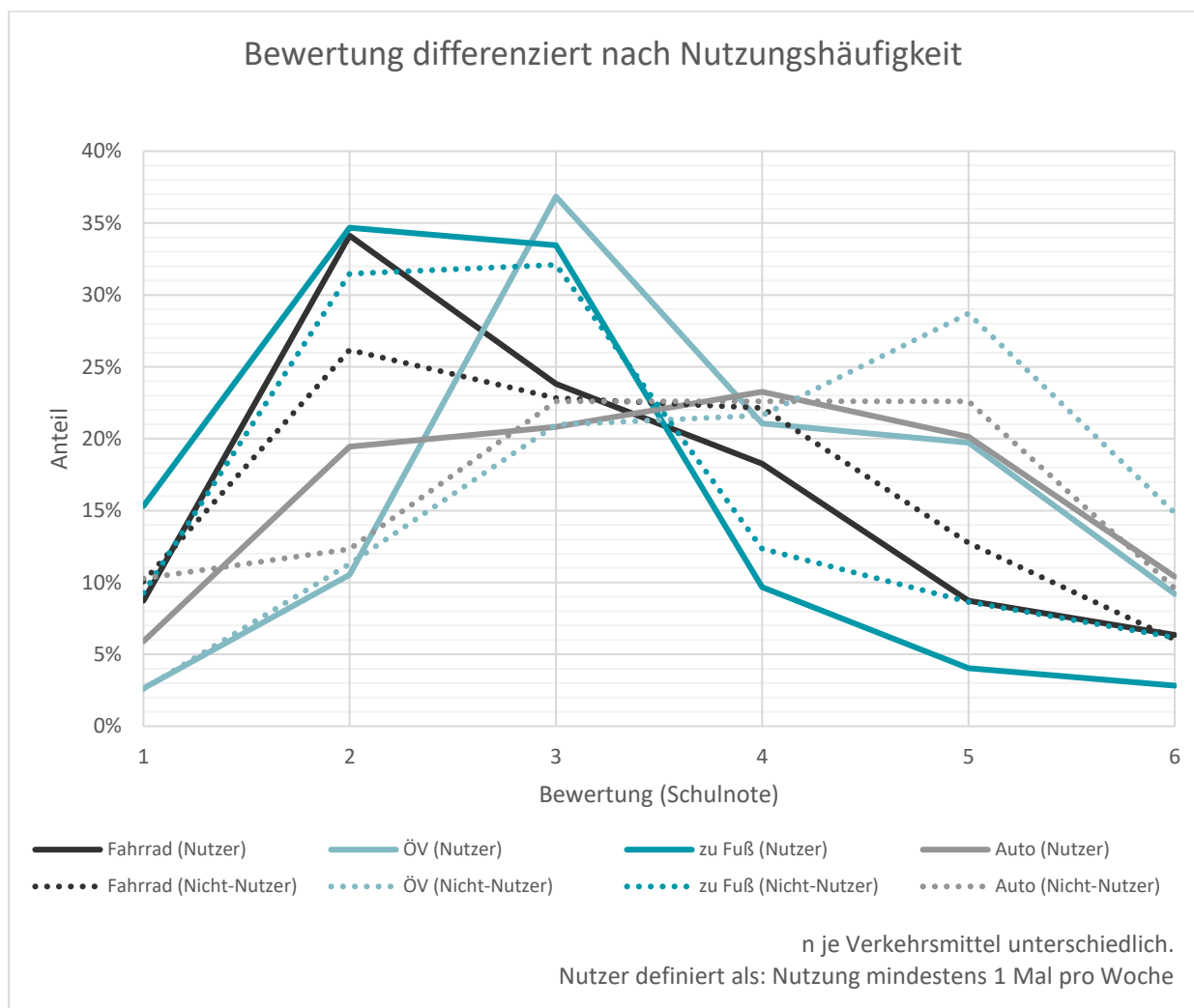


Diagramm 41: Bewertung der Verkehrsmittel differenziert nach Nutzungshäufigkeit

	Arithm. Mittel Nutzer	Arithm. Mittel Nicht-Nutzer
Fahrrad	3,03	3,19
ÖV	3,72	4,07
zu Fuß	2,61	2,98
Auto	3,64	3,64

Tabelle 3: Bewertung der Verkehrsmittel differenziert nach Nutzungshäufigkeit (Tabelle)

Smartphone und Mobilität

Weiterhin wurde die Nutzung von Apps im Bereich Mobilität abgefragt. Es zeigt sich eine eher geringe Nutzung: 31% der Befragten besitzen zwar ein Smartphone, nutzen nach eigener Auskunft aber keine Mobilitäts-Apps. 26% können mit einer Mindestnutzung von einmal wöchentlich als gelegentliche Nutzer bezeichnet werden.

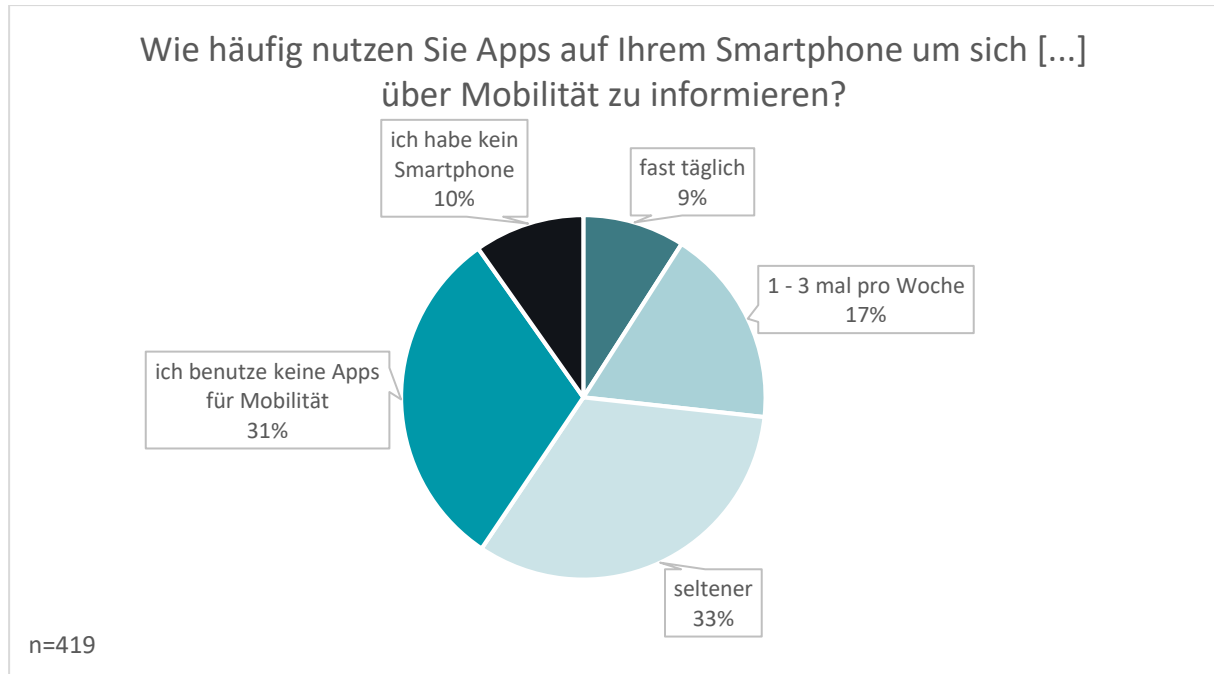


Diagramm 42: Nutzung von Apps (allgemein)

Bezüglich der Frage, welche Apps genutzt werden (siehe Diagramm 43) zeigt sich, dass besonders zwei Arten von Apps genutzt werden: Karten-Applikationen (Google Maps) sowie Apps des öffentlichen Personenverkehrs (Apps von DB, BVB, SBB, NVBW sowie die inoffizielle „Öffi“-App). Als sonstige Apps wurden u. a. weitere Karten-Apps und Carsharing-Apps genannt, jedoch mit je höchstens 5 Nennungen. Auffällig ist, dass keine App des lokalen Verkehrsverbands (RVL) genutzt wird.

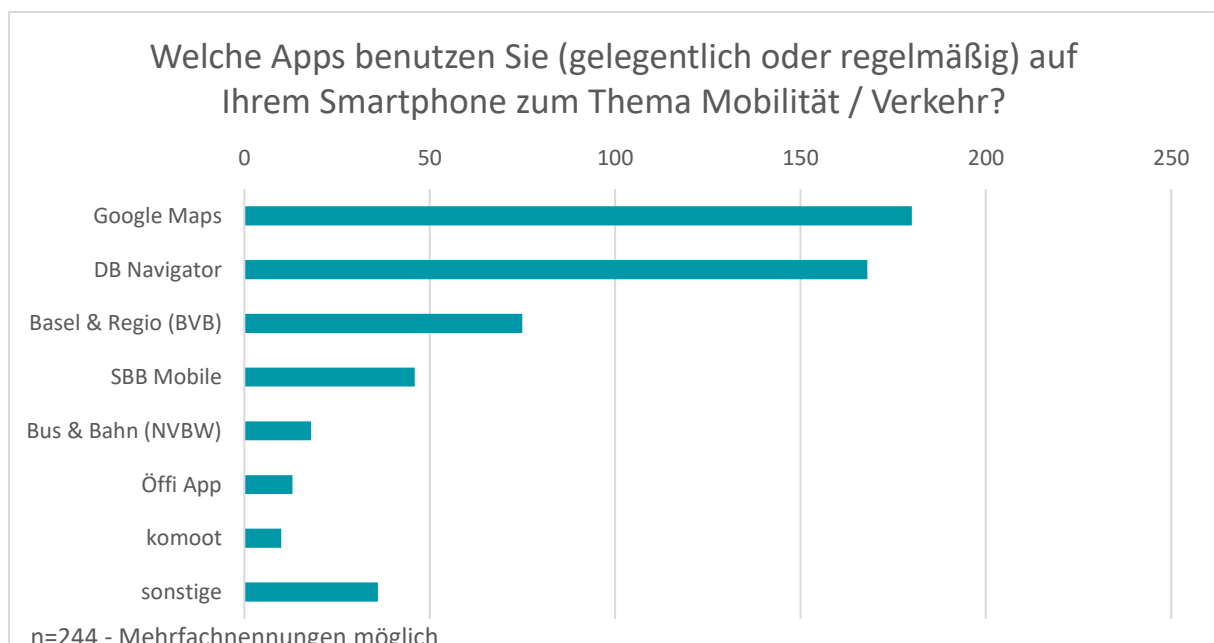


Diagramm 43: Nutzung von Apps (konkrete Apps)

Sonderauswertung: Einstellung von Nicht-Fahrrad-affinen Personen

Um weiterhin besser zu verstehen, in wie fern sich eventuell Personen mit höherer Fahrradaffinität von denjenigen mit niedrigerer bzw. dem Durchschnitt unterscheiden, wurde folgende Sonderauswertung durchgeführt. Die Motivation dafür begründet sich darin, dass die Gruppe der Fahrrad-affinen in dieser Umfrage gegenüber dem Durchschnitt der Weiler Bevölkerung eventuell überrepräsentiert ist (wie bereits diskutiert).

Als Anhaltspunkt wurde die Frage „Wie sind sie am liebsten in Weil unterwegs?“ verwendet. Es wurden im Folgenden jene Teilnehmenden nicht berücksichtigt, die bei der Frage nach dem liebsten Fortbewegungsmittel „Fahrrad“ antworteten. Dies reduziert die Stichprobe von 479 auf 250 Personen. Als Indikator zur Prüfung ob die Meinungen wesentlich abweichen, wurde die Frage „Würden Sie in Weil am Rhein eine bestimmte Art der Fortbewegung gerne häufiger nutzen?“ verwendet.

Das Ergebnis (siehe Diagramm 44): Der Anteil der Menschen, die eine Veränderung der Mobilität wünschen, ist fast identisch und liegt bei 76% (unter allen Teilnehmenden bei 75%). Von diesen würde weiterhin die Mehrheit gerne in Zukunft den ÖV mehr nutzen (53% statt 57%). In dieser Gruppe würde weiterhin etwa ein Viertel gerne mehr Rad fahren (24% statt 30%). Zu Fuß gehen und Auto fahren weist dem gegenüber in dieser Auswertung höhere Werte auf (von 8% auf 11%, bzw. von 3% auf 5%).

Die Ergebnisse unterscheiden sich damit zwar, aber nicht gravierend. Daher wird angenommen, dass auch bei anderen Fragen keine erheblichen Unterschiede bestehen und die Umfrageergebnisse, auch bei einer eventuellen Überrepräsentation Fahrrad-affiner Personen, grosso modo aussagekräftig sind.

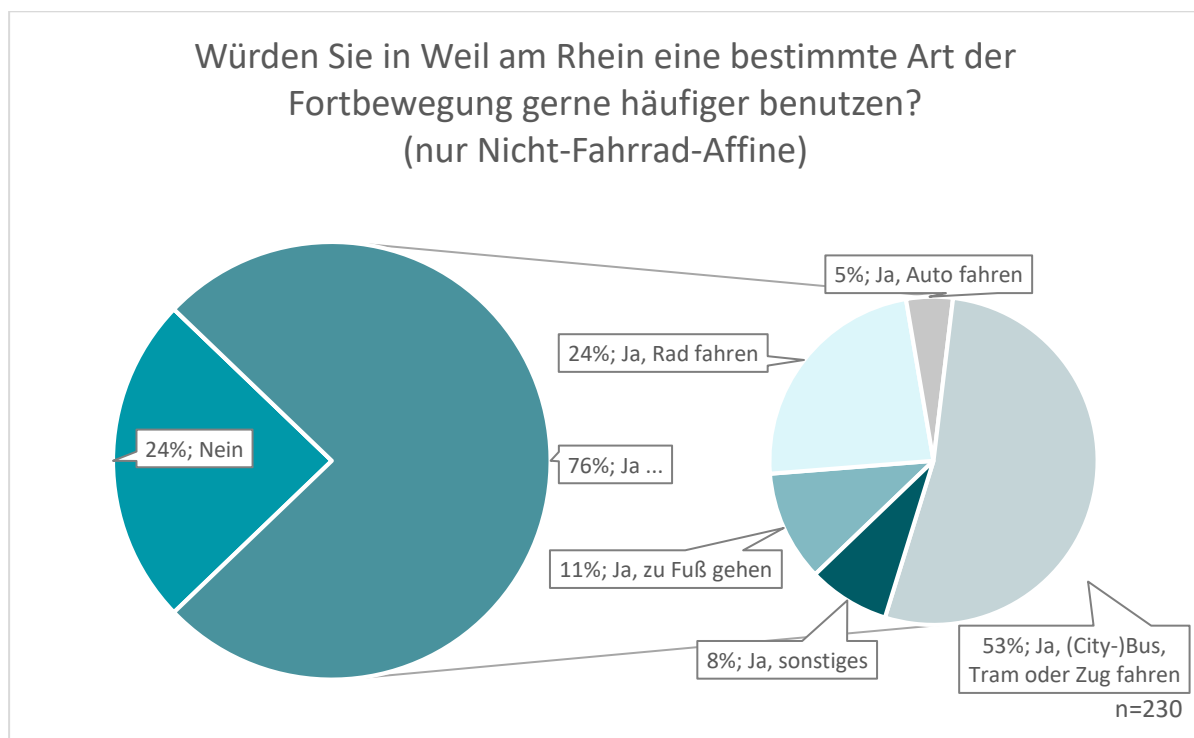


Diagramm 44: Wunsch nach veränderter Mobilität – Nicht-Fahrrad-Affine

Ergebnisse der Freitextfelder

Zusätzlich zu den geschlossenen Fragen (mit teilweise offenen Elementen) wurden auch drei offene Fragen gestellt. Zur Illustration der dort gemachten Ausführungen werden zunächst beispielhaft aus einer Frage Antworten dargestellt. Anschließend werden die Kategorien aller gemachten Antworten dargestellt. Als Zusammenfassung kann darüber hinaus das Kapitel „Tenor der Antworten“ (S. 57) gesehen werden.

Beispiele

Entnommen aus der Frage: **Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Wunsch frei:** Was sollte die Stadt Weil am Rhein verändern, damit Sie häufiger zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren oder Bus, Tram oder Zug benutzen? [...]

Ab und zu das Verhalten der Autofahrer kontrollieren/kontrollieren lassen. Weil am Rhein hat schon sehr viel für Fußgänger und Velofahrer getan indem die Geschwindigkeit auf der Hauptstraße auf 20 km/h beschränkt wurde. Es ist auch schön, dass die Hauptstraße und die Nebenstraße keine Fußgängerzone ist. Das macht es auch einfach, die City mit Weil am Rhein mit gehbehinderten und älteren Menschen zu besuchen. Man kann einfach irgendwo um die Ecke parken, die Oldies und den Rollator ausladen und dann zu Fuß mit ihnen gehen. Das ist in anderen Städten in BaWü z.B. in Heilbronn oder Ludwigsburg erheblich schwerer.

Weiterhin wäre noch die Empfehlung auch an die Geschäftsinhaber noch mehr Veloständer oder Abstellmöglichkeiten bereit zu stellen.

Der ÖV müsste zumindest vergleichbar teuer/günstig sein, wie Auto und eine Dichte wie die Basler Tram habe, so dass kein Fahrplan nötig ist, um sie zu nutzen.

Bin auf dem Weg zur Arbeit (von Haltingen nach Basel) ausschliesslich mit dem E-Bike unterwegs. "Man" fährt ständig mit der Angst im Nacken. Etliche gefährliche, neuralgische Punkte [...]

Aufspringende Fahrtüren an der Hauptstraße in Weil (Höhe Gartenstadt) sind für Radfahrer sehr gefährlich. Kann man nicht einen richtigen Radweg anlegen?

Der öffentliche Verkehr sollte Vorrang haben vor dem Privatverkehr. Fahrten mit dem Bus beispielsweise sollten nicht durch den privaten Verkehr verlangsamt / behindert werden.

Es ist unglaublich viel Verkehr um die Innenstadt. Ich kann nicht ohne Höchstkonzentration mit meinem fünfjährigen Sohn durch Wohngebiete gehen. Das Beispiel Humboldtstr gebe ich gerne. Hier sind Schulen und Kindergärten und es ist eine Hauptverkehrsachse weil einzige Umfahrung der Hauptstraße zur Insel hin. Unmöglich das Kinder hier alleine unterwegs sind. Die Frage nach der Hangkante muss hier zusätzlich aufgeworfen werden. Was passiert nach Fertigstellung des Einkaufszentrums. Es ist aus meiner Sicht die Sperrung der Durchfahrt notwendig.

Häufigere Taktzeiten bei Bus und Bahn (S-Bahn und Bahn-Nahverkehr). S-Bahn alle halbe Stunde nach Lörrach und Steinen zu wenig. Alle 15 Minuten wäre besser. Busverkehr nach Basel (Claraplatz) und nach Kandern (Linie 55) sehr häufig verspätet. Ebenfalls Linie 16 nach Lörrach und nach Friedlingen. Da nehmen die meisten Bürger dann lieber das Auto. Obwohl durch Staus auch hier kaum schneller. Aber keine Warterei an den Bus-Haltestellen.

Berliner Platz viel zu abgehangen. Dort und in der näheren Umgebung tote Hose in Weil. Hier müssten mindestens ein oder mehrere Ankergeschäfte vertreten sein. Die kleinen Läden dort zwar in Ordnung, aber für die Gegend fehlen ein oder mehrere "Aufreißer". Gleiches gilt für Alt-Weil. Dort kaum Geschäfte, hauptsächlich Durchgangsverkehr. Die Zollfreie Straße wird hingegen immer noch zu wenig genutzt. Auch von den meisten Einheimischen nicht. Gewohnheitstiere!

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind viel zu teuer. Wenn eine Fahrt nach Lörrach mit meiner Frau über 10 Euro - das sind auch für mich noch mehr als 20 DM - kostet, ist das kein Anreiz öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, sondern eine Abschreckung. Würde man ÖV attraktiv machen, könnte eine Menge Geld für die Infrastruktur gespart werden.

Pünktlichere und häufigere Busverbindungen von und nach Basel und von und nach Kandern/Haltingen.

Bessere und mehr Fahrradwege.

Entschärfung der langen Hauptstraße vom PKW-, LKW- und Motorradverkehr.

Mehr Fußgängerüberwege (ggf. mittels Ampeln), z.B. Bühlststraße Ecke Geffelbachstraße (dort in der Nähe befindet sich eine Kita, die Einsicht von der Geffelbachstraße her bei parkenden Autos ist katastrophal und lebensgefährlich, gerade für Kinder und alte Leute.

Etliche Gehwege sind nicht eben, vor allem in den Seitenstraßen. Häufig bedingt durch wackelnde Gehwegsteine aufgrund von Baumwurzeln. Hier ist die Stadt gefordert, macht aber viel zu selten Beteiligungen. Man fährt lieber mit dem Auto! Da bemerkt man solche Fallen aber nicht...

Fahrpreis der Tram von und nach Basel ist zu teuer (Schweizer Bürger können sich das leisten, deutsche Bürger hingegen nur gelegentlich).

Keine Kurzstrecken-Tickets bei Bus und Tram. Sollte dringend eingeführt werden. Damit auch Weiler Bürger die tolle Tram mehr nutzen können.

Zug nach Basel und Freiburg auch häufig verspätet (aber nicht so oft und auffallend stark wie die Busse).

Bahnhofsgegend Hbf. Weil (ist ja eigentlich kein richtiger Bahnhof) unansehnlich. Nach Fertigstellung Dreiländer-Galerie und Dreizack evtl. dann ansehnlicher.

S-Bahn fast immer pünktlich.

Der Weilweg von Haltingen nach Weil muss an Sonntag autofrei sein. Der Rhein sollte von Haltingen über einen Fahrradweg erreichbar sein - die Autobahnbrücke (Heldelinger Straße) und die östliche Strecke bis Abzweigung Märkt ist als Fahrradfahrer lebensgefährlich. Auch Binzen ist von Haltingen aus nur sehr gefährlich erreichbar: Illegale Autofahrer auf dem Weilweg, schmaler Fuß/Fahrradweg vom Dreispitz nach Binzen (unter Autobahnbrücke). Insgesamt ist von Haltingen ausgehend kein Fahrradweg verfügbar, der frei von Verkehr bzw nicht streckenweise unmittelbar an der Bundesstraße führt. Dies zwingt Familien mit Fahrradanhängern das Auto zu nehmen.

Durchgehende Mini-Buslinie durch den Schutzacker mit Haltestelle u.a. Höhe Kirschmatt, sonst keine Möglichkeit zum Einkaufen in die Stadt zu kommen.

Ich fahre werktäglich nach und von Basel mit dem Auto. Gerne würde ich mit dem Bus fahren. Doch der 55er-Bus fährt nur alle halbe Stunde. Gerade so hinnehmbar. Doch der Bus kommt zu 80% verspätet, gerade im Berufsverkehr. Meine Beschwerden bei der SWEG blieben erfolglos. Man sagte mir, dies sei den Staus - vor allem in Haltingen - geschuldet. Also fahre ich wieder mit meinem Auto nach Basel. Mit der Tram nach und von Basel zu meinem Arbeitsplatz muss ich umsteigen, die Fahrzeit dauert zu lange. Zudem ist der Tram-Fahrpreis zu teuer. Außerdem gibt es unterschiedliche Tram-Tarife von D in die CH und von der CH nach D. Unverständlich für mich und nicht nachvollziehbar. Die Tram wird doch von der BVB betrieben und sollte einen einheitlichen Tarif haben. Deshalb nutze ich das Auto (an meiner Arbeitsstelle habe ich einen Parkplatz gemietet, das kommt mich günstiger als die Fahrpreise mit Bus oder Tram). Leider!

Ich wäre viel lieber mit dem Fahrrad statt mit dem Auto unterwegs. Dazu bräuchte ich einen durchgängigen, sicheren, beleuchteten Fahrradweg von Märkt nach Weil.

Die Hauptstraße zwischen Basler Str. und Sparkassenplatz sollte eine Begegnungszone ohne PKW werden, d.h. es dürften sich dort Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Nachverkehr (Busse, ggf. Tram) bewegen.

Die von den Anrainer-Händlern als Voraussetzung für eine erfolgreiche Fußgängerzone genannten Anziehungspunkten an beiden Enden halte ich in Weil am Rhein angesichts der relativ kurzen Strecke und den starken Einkäuferströmen nicht für notwendig.

Die Möglichkeit eines Kleinbusbetriebs durch Wohngebiete in Altweil und der Leopoldshöhe mit Berührung der Hauptstraße unter anderem am Berliner Platz / Läublinpark, Sparkassenplatz und Trebbiner Platz sollte geprüft werden.

Für Velopendler nach Basel ist der Geh-/Fahrweg ab Weil zu schmal, da in beide Richtungen gefahren wird und auch Fussgänger unterwegs sind. Besonders kritisch ist dieser Weg bei Dunkelheit und schnell fahrenden E-Bikes.

Die Rheintalbahn sollte einen viel engeren Taktfahrplan haben. Hier fällt besonders negativ die Fahrpause von 19.48 bis 21.26 ab Basel Bad. BH auf.

Die Hauptstraße im Bereich vom Läublinpark bis zur Hauptstelle der Sparkasse müsste ansehnlicher sein. Die Gebäude wirken zum Teil heruntergekommen, es gibt kaum noch Grünflächen, der Abgasgestank ist unerträglich, es gibt keine einladenden Geschäfte. Die Busse nutze ich nicht, weil sie überfüllt sind, die Busfahrer sind rücksichtslos und die Fahrtkosten viel zu hoch.

Habe mindestens 4 Wünsche ;-)

1. Tram 8 nach Alt-Weil verlängern!

2. Straßenbeläge erneuern, damit man beim Fahrradfahren nicht so durchgerüttelt wird! Es gibt außerordentlich viele geflickte Stellen in der ganzen Stadt, die einem Auto natürlich nicht so zusetzen wie einem Fahrrad(fahrer).

3. Bus 55 muss pünktlicher fahren! Was soll eine Viertelstunde Verspätung bei einem Halbstundentakt?! Soll man wirklich eine halbe Stunde früher abfahren, nur um den Zug im Badischen Bahnhof noch zu bekommen?!

4. Fahrplan der S5 auf die Regionalzugfahrpläne am Weiler Bahnhof abstimmen, damit man ohne großen Zeitverlust umsteigen kann! Auch hier: Soll man wirklich eine halbe Stunde früher ...?

Mobilität mit Bus in Stadt ist zu teuer: Bustarife sind zu staffeln.

Mobilität von Kernstadt nach Weil-Haltingen funktioniert noch gegen 18 Uhr abends. Ab 20 Uhr ist keine Rückkehr mit Bus mehr möglich.

Tramspur mit Fahrzeug-Spur in Friedlingen ist suboptimal, da Spuren sich mehrfach kreuzen. Andere Städte in D lösen das besser.

Raser abends (um den Block herum: Römerstrasse, Breslauerstrasse, Danzigerstrasse, Hauptstrasse, Bühlstrasse), Falschparker (verkehrte Fahrzeugrichtung zu Strassenseite) bzw. Parker auf Strasse, da Parkplätze nicht angefahren werden (PKW muss auf der Strasse gesehen werden) wie z.B. in Danzigerstrasse versperren abends die Einfahrt von Hauptstrasse. -> es wird überhaupt nicht kontrolliert. Es wird in 30 km Zonen zu wenig kontrolliert.

Durchgangsverkehr ist zu viel in Stadt Weil. Breslauerstrasse einschliesslich Danzigerstrasse, Turmstrasse und Bühlstrasse sind fast überlastet (d.h. dauernd fahren Fahrzeuge). In Basel kann man nicht mehr in die Innenstadt fahren.

Berlinerplatz wird kaum genutzt (im Sommer zu heiss: kein Sonnenschutz)

Weilerstrasse am Tüllinger wird viel durch Fussgänger und Fahrradfahrer benutzt. Leider benutzen immer noch zu viele Fahrzeuge verbotenerweise diese Wege (versenkbare Pfosten einbauen); auch für Bündibesitzer sollte Zufahrt gesperrt werden (es ist ja ein Naturschutzgebiet)

Ich habe nicht vor andere Verkehrsmittel zu benutzen als das Auto. Es müssen mehr Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Den Zug zu benutzen ist nicht möglich, da keine Parkplätze am Bahnhof vorhanden sind. Seit der Tramanschluss besteht wird unsere Stadt von Auswärtigen zugeparkt.

Autoverkehr / Durchgangsverkehr sollte aus Friedlingen raus. Die Tram kommt samstags nicht mehr durch. Alle Straßen sind verstopft.

Ich wünsche mir sicherere Radwege entlang größerer Straßen, für Schüler und für die Bevölkerung. Ich wünsche mir einen Radweg entlang des Rheins, im Bereich des Hafens, damit der Radweg nicht mehr entlang der Alten Straße umgeleitet wird.

Radwege verbessern, vor allem der Dammweg von Haltingen nach Friedlingen, eigentlich eine schöne Alternative zur Straße, ist teilweise in sehr schlechten Zustand. Es fehlt auch ein Radweg an der Helde-lingerstr. runter zur Alten Straße. Die abgerissene Festhallenbrücke ist für mich das größte Hindernis, da eine Alternative noch immer aussteht- wir sind im Bromenackerweg schon über zwei Jahre abgeschnitten und ich muss viel öfter das Auto nehmen. Die Freiburgerstr. in Haltingen ist ebenfalls für Radfahrer eine Zumutung.

Ich arbeite in Weil und würde gerne öfter Bus fahren. Leider ist die Fahrkarte zu teuer.

Verändern würde ich den Berliner Platz. Früher ging ich dort gerne einkaufen, heute ist mir der Platz zu kahl und zu kalt. Ohne Leben und Atmosphäre. Plastik eben.

Die Hauptstrasse gefällt mir ebenso wenig, weil in der 20er Zone zu schnell gefahren wird. Ausserdem gibt es beim Kaufring-Zebrastrreifen nicht mal ein Übergang für Behinderte, man muß über eine Treppe gehen. Und das seit vielen Jahren!

Es muss ein öffentliches Nahverkehrssystem ausgebaut werden, dass zeitlich und finanziell attraktiv ist!

Es kann nicht sein, wenn ich von Haltingen nach Lörrach, oder umgekehrt, kommen möchte schneller zu Fuß über den Tüllinger laufe, als dies mit ÖV machbar ist!

Themen der Freitextantworten

Im Folgenden finden sich Darstellungen der Antwortkategorien auf die Freitextfelder. Sämtliche Antworten wurden vom Bearbeitungsteam gelesen und kategorisiert und fließen soweit möglich in das Mobilitätskonzept ein. Aufgrund des Umfangs ist es aber nicht möglich, hier auf jede Anregung einzugehen. Die Darstellung der Kategorien soll einen Eindruck darüber vermitteln, welche Themen den Personen, die an der Umfrage teilnahmen, besonders wichtig waren. Außerdem besteht (extern) die Möglichkeit, auf die vollständige Tabelle zurückzugreifen und sich (gefiltert) die konkreten Antworten innerhalb einer Kategorie darstellen zu lassen.

Frage: Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Wunsch frei: Was sollte die Stadt Weil am Rhein verändern, damit Sie häufiger zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren oder Bus, Tram oder Zug benutzen? Gibt es bestimmte Orte, Plätze oder eine Straße die Sie verändern würden? (Siehe Diagramm 45).

Diese Frage stellte nach Abfrage von Alter/Geschlecht/Wohnort und Lieblingsverkehrsmittel die erste des Fragebogens dar. Daher ist hier eine besonders geringe Beeinflussung der Teilnehmenden aufgrund der weiteren Fragen und Antwortoptionen gegeben.

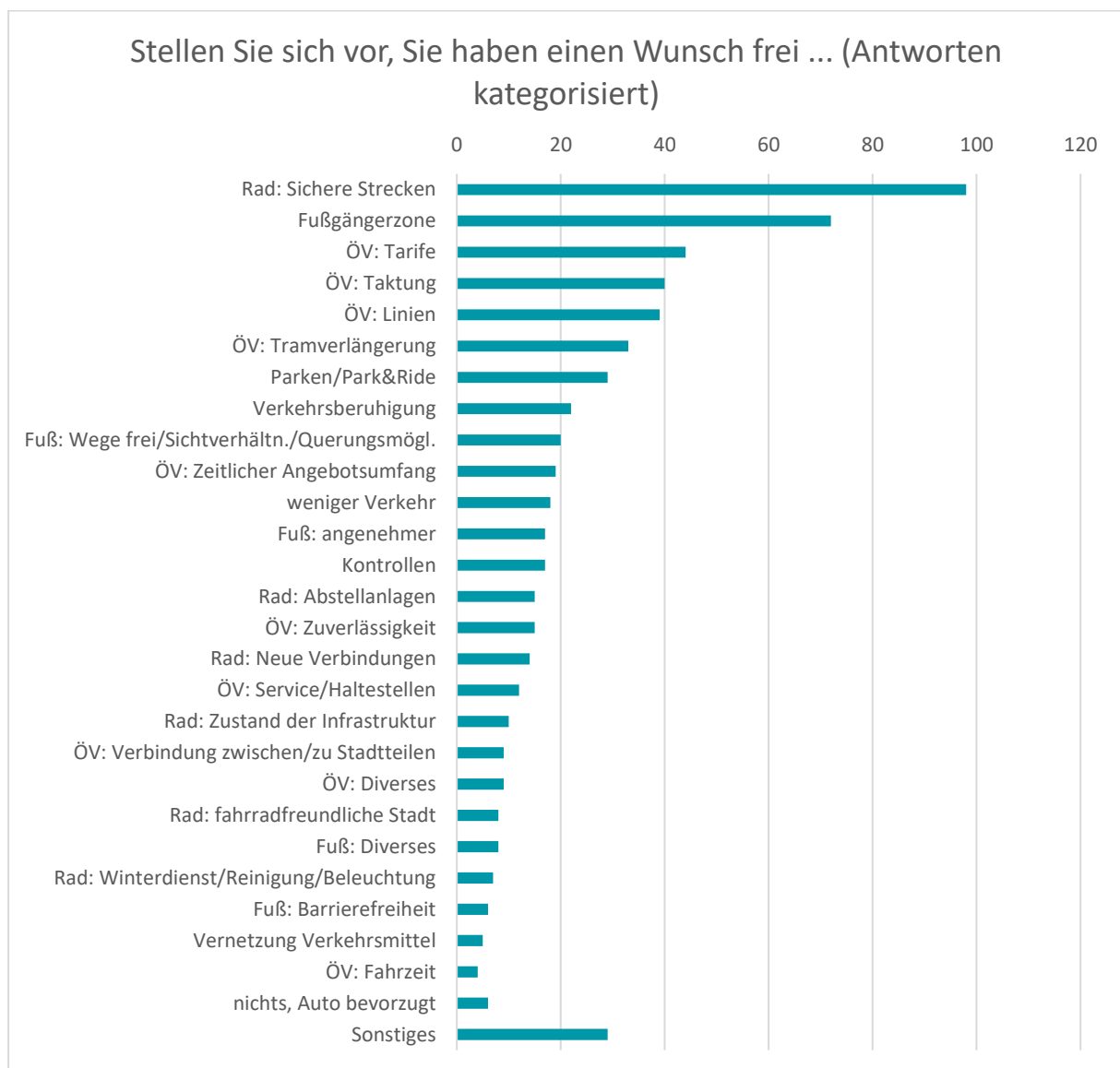


Diagramm 45: Stellen Sie sich vor, Sie hätten einen Wunsch frei ... (kategorisiert)

Frage: Was müsste in Weil am Rhein passieren, damit Sie das Auto häufiger stehen lassen und stattdessen das Rad benutzen, zu Fuß gehen oder Bus und Bahn benutzen? (Siehe Diagramm 46)



Diagramm 46: Was fehlt, dass Sie das Auto häufiger stehen lassen? (kategorisiert)

Frage: Zum Abschluss: Haben Sie noch Anregungen, Ideen und Wünsche zum Thema Mobilität und Verkehr in Weil am Rhein? Wie könnte die Stadt Weil am Rhein nachhaltige Mobilität fördern? Gibt es konkrete Straßen, Plätze oder Orte für die Sie sich Verbesserungen wünschen? (Siehe Diagramm 47)

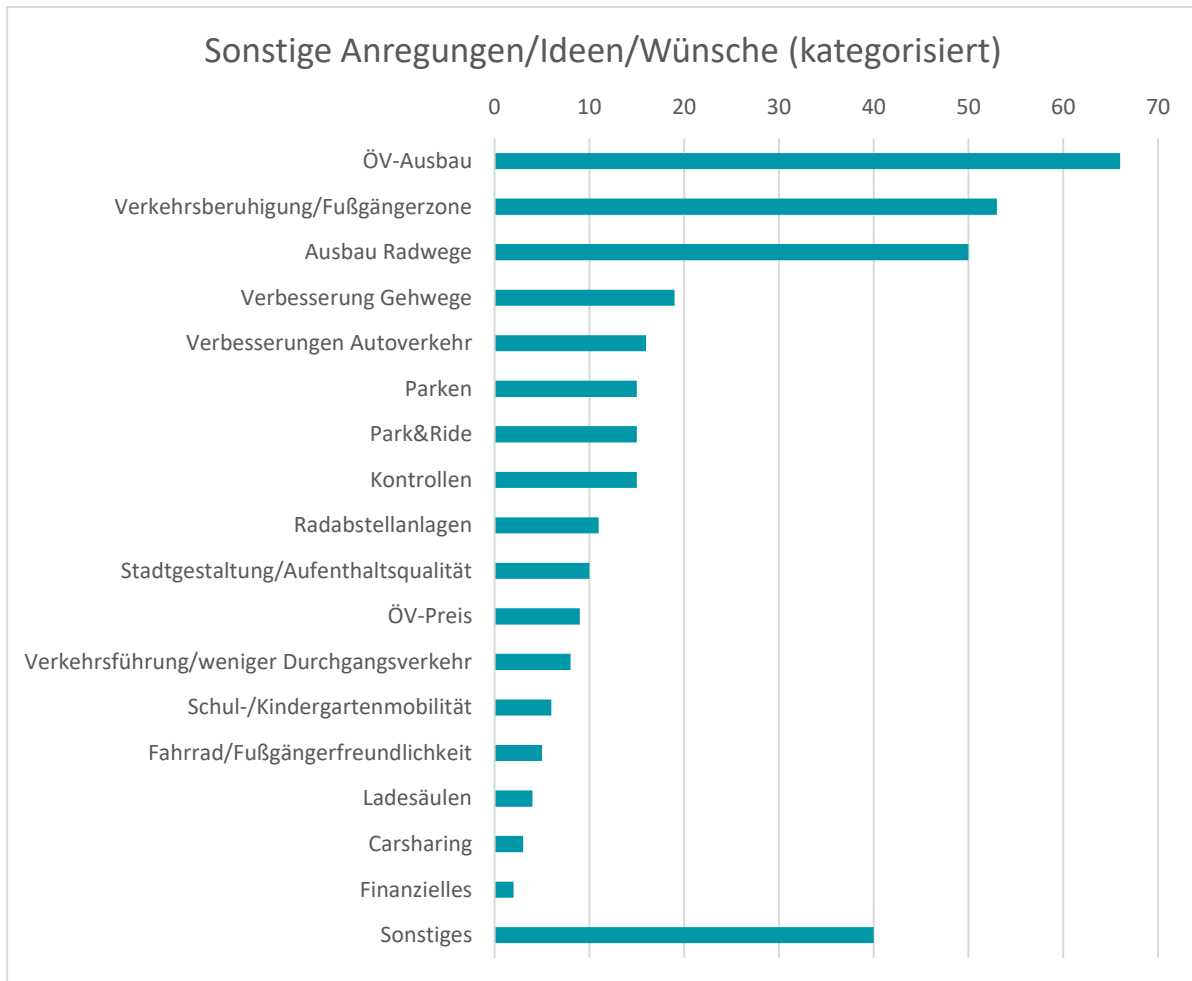


Diagramm 47: Sonstige Anregungen/Ideen/Wünsche (kategorisiert)

Tenor der Antworten (Häufig genannte Aspekte)

Folgende Aspekte wurden wiederholt genannt, hierbei werden sowohl die Freitextfelder als auch die geschlossenen Fragen berücksichtigt.

ÖV

- Tarife sollten einfacher verständlich, und insbesondere für Gelegenheitsnutzer (nicht-Zeitkarte) bzw. Kurzstrecken sollte der ÖV günstiger sein
- Erschließung mancher Gebiete unzureichend (z. B. Haltingen Bromenackerweg, Weil-Ost Schutzacker) / Citybus
- Servicequalität (Fahrpersonal) und Sauberkeit/Sicherheitsgefühl (Züge nicht sauber, Bahnhöfe Weil und Haltingen ungemütlich)
- Verbindungen in Ortsteile unzureichend (z. B. Ötlingen, Märkt)
- Anschlüsse unzureichend (z. B. von Zug nach Ötlingen, auch Haltingen-Basel SBB)
- Fahrzeiten verbessern (eigene Fahrspuren Bus?) (z. B. wegen Stau, Linien Haltingen-Lörrach)
- Angebot abends/nachts und wochenends nicht ausreichend (gar nicht oder zu geringe Frequenz, insbesondere von Kernstadt in die Ortsteile)
- Unpünktlich/unzuverlässig, besonders Linien 55 und 16
- Bessere Auskunft (z. B. via App)
- Ausbau S5 nach Haltingen und darüber hinaus
- Eher hohe Zufriedenheit mit Tram und Gartenbahn

Radverkehr

- Sichere Radverkehrsverbindungen zwischen allen Ortsteilen und nach Basel u. Lörrach schaffen bzw. verbessern (z. B. Haltingen-Rhein, Friedlingen-Märkt, Haltingen-Märkt fehlend)
- Problematische (unsichere) Stellen/Strecken u. a.
 - Friedensbrücke/Hauptstraße zwischen Friedlingen und Kernstadt
 - Hauptstraße in Friedlingen
 - Hauptstraße in Kernstadt (parkende Autos, viel Verkehr)
 - Otterbach Zoll
 - Bühlstr.
 - Kernstadt zwischen Insel und Feuerwehr
- Besonders für Fahren mit Kindern insgesamt aktuell nicht ausreichend sicher
- Fehlen von sicheren Radabstellanlagen, z. B. Fahrradboxen

Fußverkehr/Aufenthaltsqualität

- Unsicheres Gefühl beim Gehen, insbesondere mit Kindern, aufgrund vieler Autos (parkend und fahrend) (z. B. Breslauer Str.)
- Mancherorts fehlende Querungshilfen (z. B. Hinterdorfstr., Bühlstr./Breslauer Str.)
- Fußgängerzone gewünscht (andererseits besonders für ältere Menschen derzeit mögliche Einfahrt in Innenstadt mit Auto vorteilhaft)
- Gehwege in schlechtem Zustand und mit zu großer Neigung
- Gehwege zugeparkt (z. B. Blauenstr.)
- Ausweisung von weiteren Tempo 30-Zonen gewünscht bzw. verkehrsberuhigte Bereiche
- Innenstadt zu wenig grün/zu wenige Bänke/WCs (dadurch schwieriger besonders für Ältere)/zu wenig Schatten (z. B. Berliner Platz)

Fuß- und Radverkehr

- Kombinierte Geh-/Radwege bzw. für Radverkehr freigegebene Gehwege kritisiert
- Weilweg/Binzenweg Kfz-Durchfahrverbot durchsetzen (hohe Geschwindigkeit)
- Teilweise unzureichende Beleuchtung Geh- und Radwege

MIV/Kfz-Verkehr

- Verkehrssituation in Friedlingen, Otterbach, Haltingen problematisch, Lösung für Zoll Friedlingen gewünscht
- Einfahrt auf Zollfreie Straße zu schlecht ausgeschildert/schwierig
- Durchgangsverkehr zu reduzieren
- Parkhäuser im Außenbereich der Innenstadt
- Zu wenige Parkplätze für Pendler an Bahnhof

Weitere Themen

- Wunsch nach mehr Geschwindigkeitskontrollen (besonders auch nachts, wegen „Rasen“)
- Carsharing bietet derzeit kein ausreichendes Angebot
- An vielen Stellen zu unsichere Situation für Kinder, sodass Eltern es bevorzugen, diese mit dem Auto zu Schule/Kindergarten zu fahren, auch Busanbindung an Schulen kritisiert

Fazit und Ausblick

Die Umfrageergebnisse geben einen guten Einblick in die individuellen Hemmnisse zu klimafreundlicherer Verkehrsmittelnutzung sowie Hinweisen zu weiteren Problemstellen im Verkehrsbereich für Weil am Rhein. Auch wenn möglicherweise eine Überrepräsentation von Fahrrad-affinen Personen vorliegt, ist aufgrund der hohen Zahl der Teilnahmen ein breites Meinungsspektrum vorhanden, wodurch insgesamt qualifizierte Aussagen in Ansätzen möglich sind.

Die fachliche Einordnung der Ergebnisse erfolgt im Analysebericht des Klimaschutzkonzepts. In der Konzeption der Maßnahmen wird darüber hinaus auf die Ergebnisse dieser Umfrage zurückgegriffen werden.

Quellen

Einwohnerzahlen je Stadtteil:

Fortschreibung Märkte- und Zentrenkonzept Stadt Weil am Rhein. CIMA, 2013.

Einwohnerzahlen je Altersgruppe:

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bevölkerungsfortschreibung nach 20 Altersgruppen, Jahr 2015, regionale Einheit: Stadt Weil am Rhein.

Verkehrliche Vergleichsdaten:

Mobilität in Städten - SrV 2013. TU Dresden, 2014.

A-8 Online-Bewohnerbefragung: Kurzauswertung Jugendliche

Klimaschutzteilkonzept Mobilität Stadt Weil am Rhein

Onlineumfrage: Kurzauswertung Jugendlichenbefragung

Herkunft der Zahlen und alle Antworten: siehe Excel-Tabelle.

Allgemeine Daten der Stichprobe

- 26 Teilnehmende, überwiegend weiblich
- Wohnort: Hauptsächlich aus Kernstadt (8) und Haltingen (11). 2 aus Otterbach. 5 aus Umland
- Lieblingsverkehrsmittel überwiegend Fahrrad

Was, wenn Wunsch frei ...

Größte Defizite:

- Zu seltene Busverbindungen
- ÖV-Anbindung zwischen Lörrach und Haltingen
- Gefährliche Stellen für Radfahrende
- ÖV zu teuer

Konkrete Stellen:

- *„Abfahrt Linie 15 nach Weil am Rhein morgens um etwa 20 Minuten später verschieben, bzw. an die Schulen anpassen, OGW-Schüler fahren morgens Auto, weil der Bus zu früh fährt.“*
- *„direkte Busverbindungen (ohne Umsteigen) von Altweil, bzw. Berliner Platz nach Efringen-Kirchen an Nachmittagen, OGW-Schüler werden oft mit dem Auto abgeholt, Bahnhof zu weit, keine direkte Busverbindungen nach dem Nachmittagsunterricht“*
- *„Ich fahre morgens auf dem Weg zur Schule nicht gern durch das „schwarze Loch“ zwischen dem G5 in Eimeldingen und dem Sägischof. Dort sollen Straßenlaternen hin.“*
- *„Ich finde, dass man bei der Bühlstraße in Weil einen Fahrradweg machen sollte“*
- *„Am Naturbad Riehen ist es immer gefährlich die Strasse zu überqueren um auf den Radweg nach Lörrach zu kommen.“*

Fahrzeit zu Schule

- Rad zumeist im Bereich 10-30min, Auto 10-20min, ÖV 20-50min
- Viele konnten zu ÖV und Auto keine Aussage machen, sie fahren wohl überwiegend Rad und manchmal ÖV

Freizeitverkehr

- Laguna häufigstes Ziel, auch LGS-Gelände, Vitra und Tüllinger
- Fahrrad gewinnt als Freizeitverkehrsmittel (48%, Auto 28%, ÖV und Fuß je 12%)

Verkehrsmittelnutzung

- Jugendliche sind hauptsächlich Rad- (60% täglich) und ÖV-(32% täglich, 48% mindestens einmal wöchentlich) Nutzerinnen bzw. -Nutzer, aber auch Auto ist präsent (12% täglich, 60% mindestens einmal pro Woche)
- Bike & Ride eher hohe Nutzung: 12% mindestens 1x pro Woche

VERKEHR MIT KÖPFCHEN

Alte Eppelheimer Straße 18a – 69115 Heidelberg

Tel. 06221 90 30 505 – E-Mail info@verkehr-mit-koepfchen.de

erstellt 2. März 2018

- Wunsch nach Veränderung: hauptsächlich mehr Rad, mehr ÖV (je 8 Nennungen). Auto eher nicht (1 Nennung), Fuß dazwischen (3 Nennungen)

Autoverkehr

- Hohe Verfügbarkeit
- Die meisten planen einen Führerschein zu machen (62%) oder haben bereits einen im Rahmen von BF17 (19%)
- Verhältnisse mittelmäßig eingeschätzt (3-)
- Gründe für Autonutzung: weite Wege, unzureichender ÖV
- Veränderungswunsch: weniger Autos, geringere Geschwindigkeiten
- Was fehlt für weniger Auto: hauptsächlich besserer ÖV (Häufige Nennung von: Ziele mit ÖV nicht erreichbar, ÖV zu selten, ÖV zu lange Fahrzeiten)

Radverkehr

- Hohe Verfügbarkeit (96%)
- Noten ganz okay (Durchschnitt 2-3, wenig Extremwerte)
- Größte Hemmnisse/Probleme: unsichere Infrastruktur und nicht ausreichende Trennung von (schnellem) Kfz-Verkehr

Fußverkehr

- Bewertung befriedigend (3+)
- Hauptsächliche Hemmnisse/Chancen: grüne/schöne Wege, Plätze mit Bänken

ÖV

- Bewertung: manche gut (23% 2 oder besser), Großteil aber mit 4 oder 5 bewertet (zusammen 63%) (Durchschnitt 4,00, damit schlechteste Bewertung der Verkehrsmittel)
- Hauptsächliche Hemmnisse: geringe Fahrthäufigkeit (Takt) (Nennung von 68% der Teilnehmenden!), hohe Fahrzeit, hohe Umsteigehäufigkeit, hohe Fahrpreise, Fahrradmitnahme. Hingegen Komfort und Sicherheit kein Thema. Zusätzlich genannt: volle Busse/unzureichende Verbindungen/Verspätungen

Smartphone/Mobilitäts-Apps

- 82% haben ein Smartphone, 23% (von allen Teilnehmenden) nutzen keine Mobilitäts-Apps
- Überwiegend keine häufige Nutzung, hauptsächlich DB Navigator und Google Maps

Weitere Hinweise

- Verbindung Lörrach-Haltingen mit ÖV unzureichend
„Von Haltingen nach Lörrach-Stetten dauert es viel zu lange (fast 1 Stunde). Mit dem Fahrrad weniger als 20 min. Bei Regen muss man fast 1 Std früher aufstehen.“
- Radwege zur Schule und allgemein unsicher/nicht durchgehend/unzureichende bauliche Qualität
- Radweg Otterbach-Polizei: Trennung Fußverkehr/Radverkehr
- Häufigere Bedienung des AST gewünscht
- Busfahrzeiten hoch wegen Halten an vielen Haltestellen
- Beleuchtung an Radwegen unzureichend
- Ticketpreise ÖV zu hoch
- Zu viele Autos auf Hauptstraße

A-9 Weitere Akteursbeteiligung: Interviewleitfaden

Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität in der Stadt Weil am Rhein“

Interviewleitfaden Mobilität Stadt Weil am Rhein

1) Aktivitäten

- a. Welche Berührungspunkte haben Sie mit dem Thema Verkehr in der Stadt Weil am Rhein?
- b. Welches sind Ihre bisherigen (Haupt-)Aktivitäten für einen umwelt – und klimafreundlichen Verkehr? (Was sind die Hintergründe/ wie kommt es dazu?)
- c. Gibt es in Ihrer Institution eine Zielsetzung/ Strategie in Bezug auf einen umwelt- und klimafreundlichen Verkehr (oder zu Verkehrssicherheit/Luftreinhaltung...)

2) Kooperationen

- a. Haben Sie in Fragen von Mobilität und Verkehr Kontakt oder bestehen Kooperationen mit anderen Institutionen wie etwa benachbarten Kommunen oder dem Landkreis Lörrach, Verbänden oder Firmen?
- b. Wie beurteilen Sie diese Kontakte bzw. Kooperationen? Was war besonders gut? Was besonders verbesserungswürdig?
- c. Was benötigen Sie, um Ihre Vorhaben / Ihre neuen Ideen zu verwirklichen bzw. leichter umzusetzen? (Kooperationen/ Finanzen/ Informationen/ Kontakt/ Fortbildungen/ Ideelle Unterstützung etc.)

3) Ausblick, was müsste verbessert werden?

- a. Welche Maßnahmen halten Sie für sinnvoll/ hilfreich, um den umwelt – und klimafreundlichen Verkehr in der Stadt Weil am Rhein bzw. in Ihrer Ortschaft zu verbessern? (auch bestehende Maßnahmen benennbar)
- b. Wie sehen Sie Ihre Rolle beim umwelt – und klimafreundlichen Verkehr in der Stadt Weil am Rhein zukünftig?
- c. Wie sehen Sie die Rolle von anderen Akteuren (z.B. Verwaltungen, Einwohner, Politik,...)
- d. Wo sehen Sie darüber hinaus noch Potenziale in Ihrem Wirkungsfeld?

4) Evtl. schon Vertiefung einer ersten Idee (je nach Gesprächsverlauf)

5) Fazit/Abschluss

- a. Was sind für Sie die wichtigsten neuen Punkte aus diesem Gespräch? Woran hätten Sie (am meisten) Interesse weiter mitzuwirken/zu profitieren?
- b. Gibt es noch Punkte, die Ihnen wichtig sind, die wir bisher nicht angesprochen haben?

B. Schulisches Mobilitätsmanagement

B-1 Fragebogen für die Schulen

B-2 Steckbriefe (Ergebnisse)

B-1 Fragebogen für die Schulen

Schulisches Mobilitätsmanagement Weil am Rhein
Checkliste „Mobilität an Schulen“

SCHULE: _____ ADRESSE: _____

A - ALLGEMEINE RAHMENBEDINGUNGEN

Schule

1. Schulform(en) am Standort:

- Grundschule Haupt-/Realschule Gesamtschule Gymnasium
 Sonstiges: _____

2. Anzahl Schüler je Klassenstufe:

Klasse 1:	Klasse 5:	Klasse 9:
Klasse 2:	Klasse 6:	Klasse 10:
Klasse 3:	Klasse 7:	Klasse 11:
Klasse 4:	Klasse 8:	Klasse 12:

3. Anzahl Lehrer: Anzahl sonstiges Personal:

4. Schulbeginn: Uhr

5. Schulende: Uhr

6. Einzugsbereich der Schule

Betreuungsangebote

7. Gibt es Betreuungseinrichtungen am Standort?

- Ja Nein

Wenn nein, wo liegen die wichtigsten zugeordneten Betreuungseinrichtungen?

8. Öffnungszeiten Betreuung am Standort:

Morgens:	bis	Uhr
Nachmittags	bis	Uhr

9. Anzahl der Schüler in den Betreuungseinrichtungen:

Vor Schulbeginn: Nach Schulende:

10. Anzahl der Schüler in den Betreuungseinrichtungen, ggf. differenziert nach Klassenstufen:

11. Angebotene AGs am Nachmittag:

[Beschreibung mit Anzahl AGs, Anzahl Schüler, Dauer der AGs, ggf. Orte außerhalb der Schule]

B - VERKEHRLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Pkw-Parkplätze

12. Anzahl schuleigener Stellplätze (auf eigenem Gelände / auf öffentlichem Gelände):

13. Auslastung der schuleigenen Stellplätze:

überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Wer nutzt die Parkplätze?

14. Ist für diese Stellplätze eine Nutzungsberechtigung erforderlich?

ja nein teilweise

Wenn ja oder teilweise: Wer kann eine Nutzungsberechtigung unter welchen Voraussetzungen bekommen (Lehrer, Schüler, sonst. Angestellte (z.B. Hausmeister), sonstige)?

Wie lange ist sie gültig? _____

Wie wird sie in der Praxis befolgt? _____

15. Parkraumsituation im Umfeld der Schule:

[Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule, ...] ,

Auslastung: überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Bewirtschaftung: ja nein

16. Kurzparkmöglichkeiten für Hol-/Bringdienste von Eltern:

[Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule]

Fußwege

17. Qualität der Fußwegesituation im Umfeld der Schule¹:

Breite der Fußwege: ausreichend zu gering, im Bereich _____

Querungsmöglichkeiten: ausreichend mangelhaft, im Bereich _____

Behinderung durch parkende Autos, Mülltonnen usw. im Bereich _____

Sonstiges: _____

Roller- und Radverkehr

18. Abstellanlagen:

[Beschreibung mit Anzahl, Art & Qualität), Nähe zum Eingang und Eigenschaften bzgl. Wetter-, Vandalismus- und Diebstahlschutz, differenziert nach Fahrrad- und Roller-/Kickboard-Abstellmöglichkeiten]

19. Zugangsbeschränkungen zu den Fahrradabstellanlagen:

ja nein

Wenn ja: welcher Art ist die Zugangsbeschränkung?

20. Auslastung Fahrradabstellanlagen:

überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

21. Lage der Schule im Verkehrsnetz:

an Hauptstraße an Nebenstraße [ggf Beschreibung]

22. Qualität der Radverkehrssituation im Umfeld der Schule:

[Eintragen in Stadtplan; Beschreiben: eigene Radverkehrsanlage, keine Radverkehrsanlage und geringes Kfz-Verkehrsaufkommen/Geschwindigkeit (Tempo 30), keine Radverkehrsanlage und hohes Kfz-Verkehrsaufkommen]

23. Breite der Radverkehrsanlagen: ausreichend zu gering, im Bereich der _____

Öffentlicher Personenverkehr

24. Entfernung des Eingangs der Schule zur nächsten Bus-/S-Bahn-Haltestelle:

- < 250 m 250-500 m 501-750 m
 751-1000 m 1001-1500 m > 1500 m

25. Wie ist die Qualität der Haltestelle?

(U.A.: ist eine Überdachung vorhanden? Ist genug Platz zum Warten?)

26. Wie viele Minuten vor Schulbeginn treffen die Busse in der Regel ein?

- < 5 Minuten 6-15 Minuten 15-20 Minuten > 20 Minuten

27. Wie lange müssen die Schüler in der Regel nach Schulende auf den Bus warten?

- < 5 Minuten 6-15 Minuten 15-20 Minuten > 20 Minuten

28. Gibt es entlang der zur Schule führenden ÖV-Linien Haltestellen unzureichender Qualität?

(U.A. fehlende Überdachung, unzureichende Warteflächen, schlechte Einsehbarkeit, ...)

C - VERKEHRSERZIEHUNG UND MOBILITÄTSBILDUNG

29. Gibt es eine/n Schulbeauftragte/r für Verkehrserziehung und Mobilität Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

- ja nein

Wenn ja: welche spezifischen Qualifikationen hat diese/r?

30. Gibt es eine Kooperation mit „zuliefernden“ Kitas bzw. Grundschulen, in der Fragen des Schulwegs angesprochen werden?

- ja nein

31. Gibt es einen Schulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr ____ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Schulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht sonstiges: _____

32. Gibt es einen speziellen Radschulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr ____ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Radschulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht sonstiges: ____

33. Gibt es Gehgemeinschaften, Laufbusse etc.?

ja nein

Wenn ja, wer hat diese initiiert?

34. Gibt es Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

ja nein

[Beschreibung]

35. Gibt es eine Schulvereinbarung Schule – Eltern, in der Fragen des Schulwegs angesprochen sind?

ja nein

[Beschreibung]

36. Wie wird Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den einzelnen Klassenstufen behandelt?

Es gibt ein schulbezogenes Curriculum [Beschreibung]

je nach Bedarf in Eigenverantwortung der Lehrkräfte
[Beschreibung: Inhalte nach Klassenstufen]

gar nicht [Beschreibung]

37. Wie ist Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm verankert?

38. Liegt eine Zertifizierung für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung vor?

ja nein wird angestrebt

[Beschreibung]

39. Mit welchen externen Partnern besteht Kontakt, mit welchen wird regelmäßig kooperiert?

Kreiserkehrswacht IG Velo Abteilung für Soziales, Schulen und Sport

Jugendverkehrsschule VCD Staatliches Schulamt

Polizei RVL Lörrach Stadtbauamt

Fahrradwerkstatt Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz

Straßenverkehrsamt Amt für Stadtplanung und Baumanagement

Sonstige: ____

Bitte nennen Sie uns Ihre Ansprechpartner: _____

[Bemerkung]

D - HANDLUNGSBEDARF

40. Welche Themen werden von den verschiedenen Akteuren (Schulleitung/Lehrer, Schüler, Eltern) als verbesserungsbedürftig bzw. – fähig empfunden und warum?

Mögliche Themen:

- Verkehrssituation zu Schulbeginn
- Verkehrssituation zu Schulende
- Pkw-Stellplatzsituation
- Haltemöglichkeiten für Pkw
- Behinderung durch „Elterntaxis“
- Sicherheit der Fuß-Schulwege einschließlich möglicher Probleme an Verkehrsinseln (Breite)
- Sicherheit der Rad-Schulwege
- Fahrrad-/Rollerabstellanlagen
- Bushaltestelle (u.a. Wartesituation)
- Buskapazität/Sicherheit im ÖV
- Abfahrzeiten der Busse nach Schulende
- Handhabung Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Sonstiges: _____

41. Welche Aktionen zu Verkehr und Mobilität wurden bereits durchgeführt bzw. sind geplant.

Bitte senden Sie die ausgefüllte Checkliste per Post an:

Verkehr mit Köpfchen
z.Hd. Hannes Wöhrle

Alte Eppelheimer Straße 18a
69115 Heidelberg

Alternativ senden Sie die Checkliste digital an h.woehrle@verkehr-mit-koepfchen.de

B-2 Steckbriefe (Ergebnisse)

Schulsteckbrief Leopoldschule, Grundschule

Lage in Weil am Rhein

Stüdlestraße 2, 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	214
Lehrpersonal:	34
Sonstiges Personal:	10
Schulbeginn:	7.40 Uhr
Schulende:	12.50 Uhr
Einzugsbereich:	Weil am Rhein - Leopoldshöhe
Öffnungszeiten Betreuung (Schule und AWO):	morgens: 7.15 - 8.25 Uhr mittags: 12.00 - 14.00 Uhr Nachmittagsbetreuung der AWO: 14.00 - 17.00 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	vor Schulbeginn: ca. 40 nach Schulende: bis 14.00 Uhr ca. 70 bis 17.00 Uhr ca. 30 Kernzeit: 90 AWO-Nachmittagsbetreuung: 50

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	20, gut ausgelastete, kostenfreie Stellplätze für Schulpersonal mit erforderlicher Nutzungsberechtigung (ein Schuljahr Gültigkeit), ab 14.00 Uhr Nutzung von Anwohnern, keine Bring- und Holzonen für die Eltern
Fußverkehr:	ausreichende Breite der Fußverkehrsanlagen und Anzahl der Querungshilfen, parkende Autos behindern den Schulbus und Kinder im Bereich der Schulbushaltestelle
Roller- und Radverkehr:	überlastete Abstellanlagen, Felgenklemmen, ohne Zugangsbeschränkung und Witterungsschutz vorhanden, Schulkinder fahren auf der Fahrbahn im direkten Schulumfeld (Tempo-30-Zone, direkt vor der Schule Verkehrsberuhigte Zone)
Öffentlicher Personennahverkehr:	nächste Haltestelle etwa 250 - 500 m entfernt in gutem Zustand (Überdachung, ausreichender Platz zum Warten), kurze Wartezeiten zw. Busankunft und Schulbeginn am Morgen und Schulende und Busabfahrt am Mittag (6 - 15 min)






Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Keine beauftragte Person für Verkehrserziehung, kein Gehschulwegplan, kein Radschulwegplan, keine Laufgemeinschaften und keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld
- Behandlung im Unterricht in Eigenverantwortung der Lehrer, insbesondere in Klassenstufe 4 für die Fahrradprüfung
- Regelmäßige Kooperationen mit der Polizei, Ansprechpersonen: Beamte der Verkehrsprävention, Herr Oesterlin und Herr Kiy



Verortete Situation im Luftbild



-  Eingang Schule
-  Zugang Schulgelände
-  Grenze Schulgelände = Flurstückgrenze
-  Parkplätze für das Schulpersonal
-  Erläuterungen

Bestandsfotos



Haupteingang der Schule



Zugang über den Schulhof



Radabstellanlagen

Handlungsbedarf

- Witterungsschutz bei Roller- und Radabstellanlagen ergänzen,
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen mindestens 300 m von der Schule entfernt möglich ist,
- Integration von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm

Schulsteckbrief Karl-Tschamber-Schule, Grundschule

Lage in Weil am Rhein

Bläserstraße 73 79576 Weil am Rhein,



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	330
Lehrpersonal:	25
Sonstiges Personal:	25
Schulbeginn:	7.40 Uhr
Schulende:	12.55 Uhr
Einzugsbereich:	Altweil, Weil-Ost, Otterbach
Öffnungszeiten Betreuung (Schule):	morgens: 7.15-8.30 Uhr nachmittags: 12.00-14.00 / 17.45 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Vor Schulbeginn: 3

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	Keine schuleigenen Stellplätze für das Schulpersonal vorhanden, Parkplätze im Schulumfeld gut ausgelastet und kostenfrei
Fußverkehr:	ausreichende Breite der Fußverkehrsanlagen und Anzahl der Querungshilfen
Roller- und Radverkehr:	Gut ausgelastete Rollerabstellanlagen im Keller der Schule und gut ausgelastete Radabstellanlagen, Felgenklemmen, ohne Zugangsbeschränkung und Witterungsschutz auf dem Schulhof vorhanden, Schulkinder fahren auf der Fahrbahn im direkten Schulumfeld (Tempo-30-Zone)
Öffentlicher Personennahverkehr:	nächste S-Bahnhaltestelle max. 250 m und nächste Bushaltestelle 751 – 1000 m entfernt, Zustand der Haltestellen ist okay

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Kein Beauftragter für Verkehrserziehung, keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, keinen Radschulwegplan, keine Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Gehschulwegplan vorhanden, Laufgemeinschaften von den Eltern initiiert
- Behandlung im Unterricht durch die Vorgaben des Schulcurriculums
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist nicht im Schulprogramm verankert
- Regelmäßige Kooperationen besteht mit der Jugendverkehrsschule und mit der Polizei, Ansprechpersonen: Herr Ehrl und Herr Kiy

Verortete Situation im Luftbild



Legende	Zugang Schulgelände
Fahrradabstellanlagen	Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze
Eingang Schule	Erläuterungen

Bestandsfotos



Haupteingang der Schule



Eingang an der Westseite



Radabstellanlagen und Schulhof der Schule

Handlungsbedarf

- Witterungsschutz an Radabstellanlagen ergänzen,
- Prüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn und -ende
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen mindestens 300 m von der Schule entfernt möglich ist,
- Integration von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm

Schulsteckbrief Rheinschule, Grundschule

Lage in Weil am Rhein

RiedlistraÙe 10 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	233
Lehrpersonal:	26
Sonstiges Personal:	20
Schulbeginn:	8.00 Uhr
Schulende:	16.00 Uhr
Einzugsbereich:	Stadtteil Friedlingen
Öffnungszeiten Betreuung (Schule):	7.15 – 8.00 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Vor Schulbeginn: 3

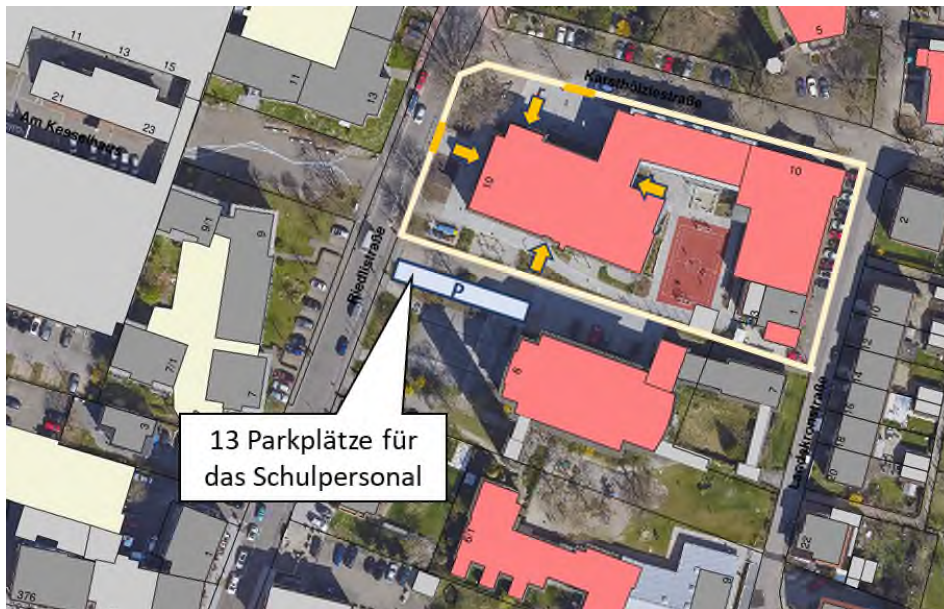
Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	13 schuleigene überlastete Parkplätze für das Lehrpersonal vorhanden, Nutzungsberechtigung ein Schuljahr gültig, Nutzung zu ausgewiesenen Zeiten auch von Anwohnenden, im Schulumfeld ebenfalls überlastete Parkplätze, kostenpflichtig
Fußverkehr:	ausreichende Breite der Fußverkehrsanlagen, Behinderungen gibt es in der Riedli- und der Tullastraße, Querung entlang der Hauptstraße nicht optimal, abbiegender Kfz-Verkehr missachtet richtungsbeibehaltenden Fußverkehr
Roller- und Radverkehr:	Keine Radabstellanlagen vorhanden, Schulkinder fahren auf der Fahrbahn im direkten Schulumfeld, Zufahrtsstraße zur Hauptstraße mit Bus- und Straßenbahnverkehr
Öffentlicher Personennahverkehr:	nächste Haltestelle des ÖPNV max. 250 m entfernt, Haltestelle ist teilweise überdacht mit ausreichendem Platz zum Warten, am Morgen stark frequentiert, Schüler nutzen ÖPNV nicht






Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Kein Beauftragter für Verkehrserziehung, keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, keinen Gehschulwegplan, keine Laufgemeinschaften
- Schülerprojekt im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Nachmittags-AG „Radfahrtraining“ für die 4. Klasse in Kooperation mit der IG Velo
- Behandlung im Unterricht in Eigenverantwortung des Lehrpersonals
- Es gibt kein Schulprogramm zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Regelmäßige Kooperationen besteht mit der Jugendverkehrsschule und mit der IG Velo, Ansprechpersonen: Herr Kiy, Herr Oesterlin und Herr Berner

Verortete Situation im Luftbild



Legende

- | | |
|---|--|
|  Eingang Schule |  Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze |
|  Zugang Schulgelände |  Parkplätze für das Schulpersonal |
| |  Erläuterungen |

Bestandsfotos



Zugang zum Schulgelände von der RiedlistraÙe



Zugang zum Schulgelände von der KarsthölzlestraÙe



Zufahrt zu Parkplätzen für das Schulpersonal

Handlungsbedarf

- Bau von Radabstellanlagen mindestens für das Lehrpersonal,
- Einrichtung einer Elternhaltestelle, Prüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn und -ende,
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen mindestens 300 m von der Schule entfernt möglich ist,
- Integration von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm
- Prüfen, ob die Querungshilfe in der RiedlistraÙe als Fußgängerüberweg ausgebaut werden kann

Schulsteckbrief Grundschule Hermann-Daur, Grundschule

Lage in Weil am Rhein

Teichweg 9 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	50
Lehrpersonal:	8
Sonstiges Personal:	2
Schulbeginn:	7.50 Uhr
Schulende:	13.05 Uhr
Einzugsbereich:	Märkt, Ötlingen
Öffnungszeiten Betreuung:	Morgens: 7.15 – 7.50 Uhr / 8.40 Uhr Nachmittags: 12.15 – 14.00 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Morgens: 6 Nachmittags: 13

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	3 schuleigene Parkplätze mit geringer Auslastung für das Lehrpersonal vorhanden, Nutzungsberechtigung für das Lehrpersonal Montag - Freitag 7.00 – 14.00 Uhr, im Schulumfeld ebenfalls geringe Auslastung der nicht bewirtschafteten Parkplätzen, Eltern nutzen zum Bringen der Kinder die Parkplätze an der Altrheinhalle
Fußverkehr:	ausreichende Breiten und Querungsmöglichkeiten der Fußverkehrsanlagen, keine Behinderungen durch Mülltonnen oder parkende Autos auf den Gehwegen
Roller- und Radverkehr:	20 Fahrrad- und Rollerabstellmöglichkeiten ohne Zugangsbeschränkung mit geringer Auslastung vorhanden
Öffentlicher Personenahverkehr:	nächste Haltestelle des ÖPNV max. 250 m entfernt, ausreichend Platz zum Warten und Überdachung vorhanden, Fahrzeiten passen gut zu Schulbeginn und –Ende







Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Kein Beauftragter für Verkehrserziehung, keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, keinen Gehschulwegplan, keine Laufgemeinschaften, keine Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Behandlung im Unterricht wird durch das schulgezeugene Curriculum vorgegeben
- Regelmäßige Kooperationen besteht mit der Abteilung für Soziales, Schulen und Sport sowie mit der Polizei, Ansprechpersonen: Herr Kiy, Herr Nußbaumer

Verortete Situation im Luftbild



Legende

	Fahrradabstellanlage		Grenze Schulgelände = Flurstückgrenze
	Eingang Schule		Parkplätze für das Schulpersonal
	Zugang Schulgelände		Erläuterungen

Bestandsfotos



Haupteingang der Schule mit Abstellanlagen im Vordergrund



Parkplätze für das Lehrpersonal



Schulbus an der Altrheinhalle

Handlungsbedarf

- Witterungsschutz für Radabstellanlagen, ggf. Mitnutzung der Anlagen an den Altrheinhalle
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen Ecke Teichweg/ Im Bärenfeld möglich ist,
- Integration von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm
- Prüfen, ob die Querungshilfe in der Riedlistraße als Fußgängerüberweg ausgebaut werden kann

Schulsteckbrief Hans-Thoma-Schule, Grundschule

Lage in Weil am Rhein

Bromackerweg 15 (links) und Wilhelm-Glock-Straße 13 (AS, rechts), 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	307
Lehrpersonal:	22
Sonstiges Personal:	20
Schulbeginn:	7.40 Uhr
Schulende:	13.00 oder 15.30 Uhr
Einzugsbereich:	OT Haltingen
Öffnungszeiten Betreuung:	Morgens: 7.15 – 14.00 Uhr (AS und Bromackerweg) Nachmittags: 14.00 – 17.00 Uhr (Bromackerweg)
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Morgens: AS: 16 – 20 Bromackerweg: 40 – 45 Nachmittags: AS: 28 – 34 Bromackerweg: 70 – 80

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	Bromackerweg: 20 schuleigene Stellplätze, werden mit Kita- und Juke-Angestellten geteilt und sind gut ausgelastet, Nutzungsberechtigung ist ein Jahr gültig, kein hoher Parkdruck im Schulumfeld AS: 3 schuleigene Parkplätze, Nutzungsberechtigung erforderlich, Stellplätze für Eltern gibt es nicht
Fußverkehr:	Bromackerweg: Breiten der Anlagen sind ausreichend, Querungsmöglichkeiten mangelhaft, Kinder queren zwischen den Autos, Behinderung durch Autos direkt vor der Schule von Eltern, die Kinder bringen AS: Anlagen zu schmal in ganz Alt-Haltingen, Querungsmöglichkeiten mangelhaft, keine Behinderungen durch Elterntaxen
Roller- und Radverkehr:	Bromackerweg: Lehrpersonal hat Fahrradabstellplätze im Fahrradkeller, Schulkinder: 30 – 40 Abstellplätze für Roller, ca. 30 Radabstellanlagen (Felgenklemmen) Auslastung der Rollerplätze ist hoch, Fahrräder gering, Radweg vor der Schule, ausreichende Breite AS: geringe Auslastung der Rad- und Rollerabstellanlagen, ohne Zugangsbeschränkung
Öffentlicher Personennahverkehr:	Bromackerweg: Fahrdienst für Kinder mit besonderen Förderbedarf hält genau vor der Schule AS: keine Relevanz

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, keine Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Es gibt eine/n Beauftragte/n für Verkehrserziehung, Gehschulwegplan vorhanden – wird vor Schulbeginn und auf Homepage veröffentlicht
- Laufgemeinschaften sind in Planung
- Schulgezogenes Curriculum ist in Arbeit

- Regelmäßige Kooperationen besteht mit der Abteilung für Soziales, Schulen und Sport, der Jugendverkehrsschule, der Polizei und dem Amt für Stadtplanung und Baumanagement
Ansprechpersonen: Frau Huber, Herr Nußbaumer

Verortete Situation im Luftbild, Bromackerweg



Verortete Situation im Luftbild, Wilhelm-Glock-Straße



Legende

- ↑ Eingang Schule
- Zugang Schulgelände
- Grenze Schulgelände = Flurstückgrenze
- P Parkplätze für das Schulpersonal
- ☐ Erläuterungen

Bestandsfotos



Bromackerweg: Zufahrt zum Schulgelände Bromackerweg



Bromackerweg: Fahrrad- und Roller Keller



AS: Zugang zum Schulgelände über Schulhof

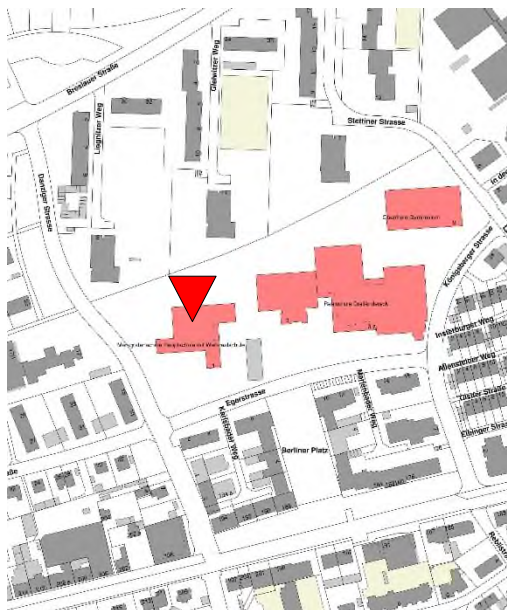
Handlungsbedarf

- Beide Standort
 - Prüfen der Verkehrssituation vor Schulbeginn
 - Prüfen und ggf. Herstellen von sicheren Querungsangeboten für den Fußverkehr im Schulumfeld
 - Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen möglich ist,
- Bromackerweg
 - Zufahrtbeschränkung zu Schuleinfahrt – nicht für Eltern nur für Fahrdienst
- AS
 - Verbreiterung der Fußverkehrsanlagen entsprechend des Schulwegplans überprüfen

Schulsteckbrief Gemeinschaftsschule, Gemeinschaftsschule + Werkrealschule

Lage in Weil am Rhein

Egerstraße 1 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)

Schulkinder:	382
Lehrpersonal:	59
Sonstiges Personal:	20
Schulbeginn:	7.40 Uhr
Schulende:	16.20 Uhr
Einzugsbereich:	Bis 18 km
Öffnungszeiten Betreuung:	Ganztags 7.00 – 15.30 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Vor Schulbeginn: 20 - 25

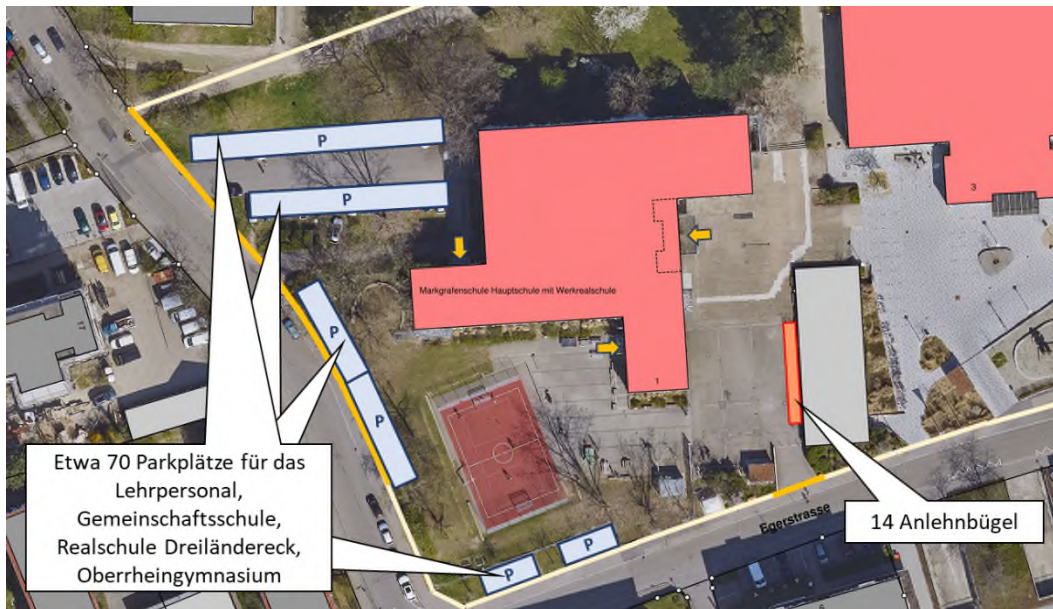
Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	Ca. 70 vorhandene Stellplätze werden mit Nachbarschulen (Realschule Dreiländereck, Oberrheingymnasium) und gesamtem Schulpersonal geteilt, überlastete Ausnutzung, Nutzungsberechtigung ist ein Jahr gültig, überlastete Ausnutzung der Parkräume im Schulumfeld, nicht bewirtschaftet, Eltern, die Kinder mit dem Auto bringen, halten vor der Schule – hohes Verkehrsaufkommen, da drei Schulen am selben Standort
Fußverkehr:	Breiten der Fußverkehrsanlagen sind ausreichend, mangelhafte Querungsmöglichkeiten, keine Behinderungen auf den Gehwegen zur Schule
Roller- und Radverkehr:	Fahrradkeller mit Felgenklemmen, überlastet in den Sommermonaten, Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, entlang Königberger Straße, Schutzstreifen Richtung Norden
Öffentlicher Personennahverkehr:	Nächste Haltestelle max. 250 m entfernt, Überdachte Haltestelle, Witterungsschutz auch an den Seiten (Wartehäuschen), passende Fahrzeiten zu Schulzeiten







Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Kein Beauftragter für Verkehrserziehung, keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, keinen Gehschulwegplan, keinen Radschulwegplan, keine Laufgemeinschaften, keine Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Behandlung im Unterricht je nach Bedarf in Eigenverantwortung des Lehrpersonal
- Regelmäßige Kooperationen bestehen mit dem staatlichen Schulamt, Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz sowie mit der Polizei, Ansprechperson: Herr Keller, Schulleiter

Verortete Situation im Luftbild



Legende

 Fahrradabstellanlage	 Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze
 Eingang Schule	 Parkplätze für das Schulpersonal
 Zugang Schulgelände	 Erläuterungen

Bestandsfotos



Fahrradstellplätze



Zugang auf den Schulhof



Parkplatz für das Schulpersonal

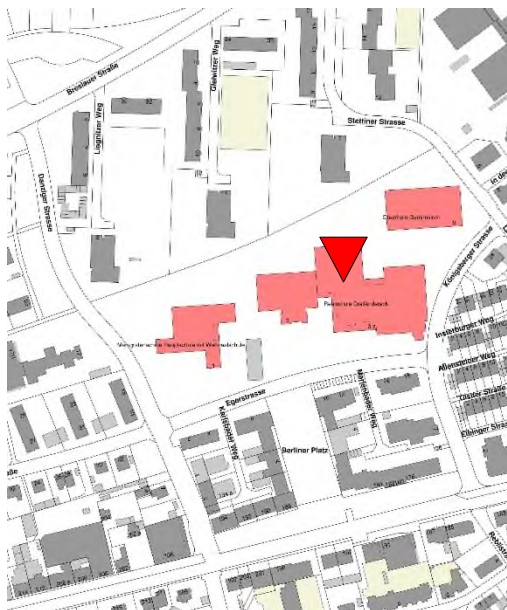
Handlungsbedarf

- Überprüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn und - Ende
- Prüfen der Pkw- Stellplatzsituation für das Schulpersonal
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxen möglich ist – derzeit Behinderung durch Elterntaxen
- Überprüfen der Rad- und Rollerabstellanlagen

Schulsteckbrief Realschule Dreiländereck, Haupt- und Realschule

Lage in Weil am Rhein

Egerstraße 3 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	644
Lehrpersonal:	48
Sonstiges Personal:	8
Schulbeginn:	7.40 Uhr
Schulende:	12.50 Uhr
Einzugsbereich:	
Öffnungszeiten Betreuung:	Kein Betreuungsangebot
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Kein Betreuungsangebot

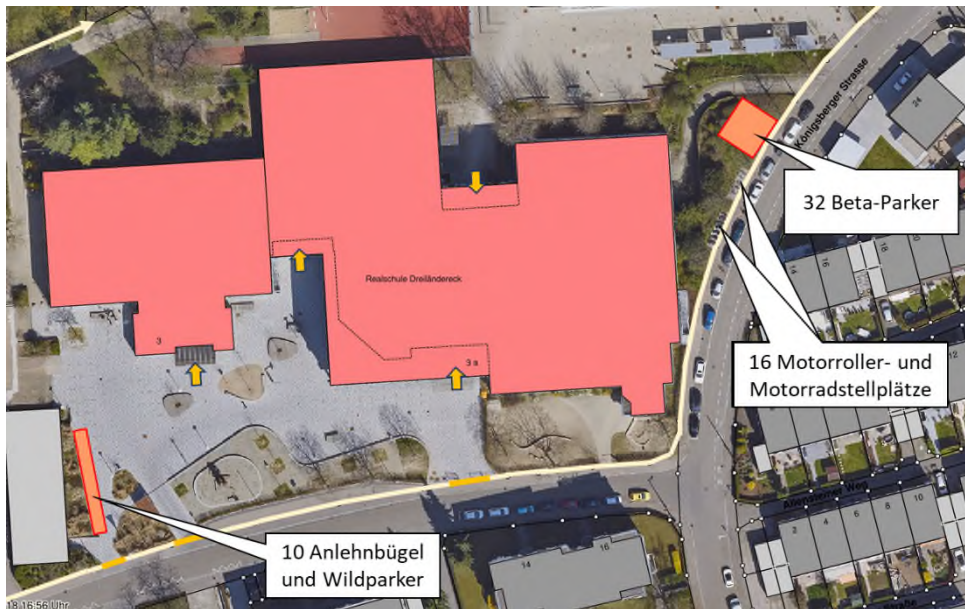
Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	Ca 70 vorhandene Stellplätze werden mit Nachbarschule (Gesamtschule, Oberrheingymnasium) und gesamtem Schulpersonal geteilt, überlastete Ausnutzung, Nutzungsberechtigung ist ein Schuljahr gültig, Berechtigung wird regelmäßig durch städtische Beauftragte kontrolliert, überlastete Ausnutzung der Parkräume im Schulumfeld, Eltern, die Kinder mit dem Auto bringen, halten entlang des Gehwegs und auf privaten Parkplätzen bei den Hochhäusern
Fußverkehr:	Breiten der Fußverkehrsanlagen oft zu gering, mangelhafte Querungsmöglichkeiten, da meist durch parkende Autos blockiert
Roller- und Radverkehr:	Fahrradkeller mit Felgenklemmen mit ausgewiesenen Öffnungszeiten, gute Auslastung, Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, entlang Königsberger Straße: Schutzstreifen Richtung Norden
Öffentlicher Personennahverkehr:	Nächste Haltestelle max. 250 m entfernt, Überdachte Haltestelle, Witterungsschutz auch an den Seiten (Wartehäuschen) ohne Sitzgelegenheiten, passende Fahrzeiten zu Schulzeiten






Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld
- Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung für 5. Klässler in der ersten Schulwoche "Wir laufen die Umgebung der Schule ab unter Beachtung der Verkehrsregeln" und Teilnahme an FFIBB "Faires Fahren in Bahn und Bus" in der 8. Klassenstufe
- Es gibt eine/n Beauftragte/n für Verkehrserziehung
- Kombination aus Geh- und Radschulwegplan von 2015 vorhanden – Bekanntgabe bei Einschulung und zwei Wochen nach Schulbeginn
- Laufgemeinschaften sind nicht bekannt
- Behandlung im Unterricht durch schulbezogenes Curriculum festgesetzt
- Regelmäßige Kooperationen bestehen mit dem staatlichen Schulamt, Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz sowie mit der Polizei, Ansprechperson: Herr Keller, Schulleiter

Verortete Situation im Luftbild



Legende

-  Fahrradabstellanlagen
-  Eingang Schule
-  Zugang Schulgelände
-  Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze
-  Erläuterungen

Bestandsfotos



Fahrradstellplätze



Zugang über den Schulhof

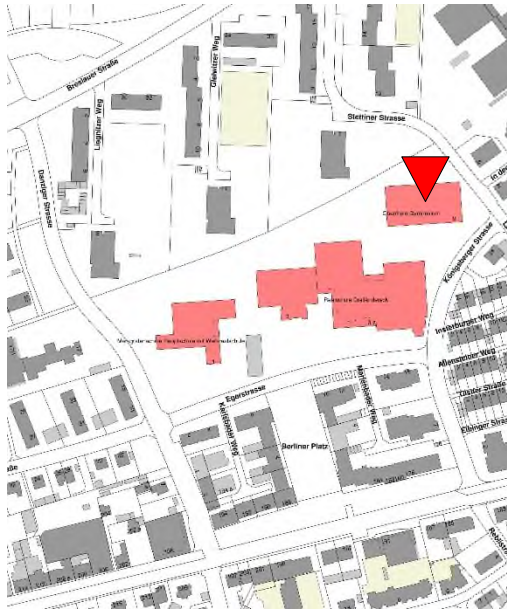
Handlungsbedarf

- Überprüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn und - Ende
- Prüfen der Pkw- Stellplatzsituation für das Schulpersonal
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxen möglich ist – derzeit Behinderung durch Elterntaxen
- Sicherung der Schulwege für Fuß- und Radverkehr herstellen

Schulsteckbrief Oberrheingymnasium, Gymnasium

Lage in Weil am Rhein

Königsbergerstraße 9 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	417
Lehrpersonal:	46
Sonstiges Personal:	1
Schulbeginn:	7.45 Uhr
Schulende:	17.15 Uhr
Einzugsbereich:	Weil am Rhein, Lörrach, Grenzach-Wyhlen, Haltingen, Märkt, Binzen, Eimeldingen, Fischingen, Efringen-Kirchen
Öffnungszeiten Betreuung:	Nachmittags: 13.00 – 15.00 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	-

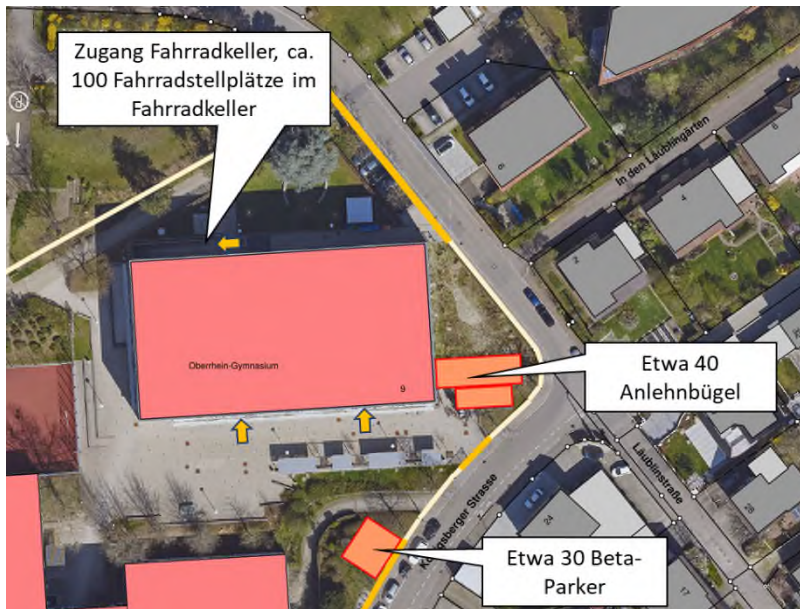
Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	Nach Angaben der Schule keine schuleigenen Parkplätze vorhanden, Parkplätze im Schulumfeld sind gut ausgelastet, keine Bring- und Holzonen für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und abholen
Fußverkehr:	Ausreichenden Breiten der Fußverkehrsanlagen, Eingangsbereich der Schule meist durch kurzhaltende Autos blockiert
Roller- und Radverkehr:	Keine Zugangsbeschränkungen zu Fahrradabstellanlagen, über das Schuljahr gut ausgelastet, im Sommer überlastet, Schüler/innen fahren in Nebenstraßen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, gute Qualität der Radverkehrssituation im Schulumfeld, ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen
Öffentlicher Personennahverkehr:	Nächste Haltestelle 250 – 500 m entfernt, teilweise wenig Platz zum Warten, max. 20 Minuten vor Schulbeginn und nach Schulende kommt ÖPNV an bzw. fährt am Mittag

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Kein/e Schulbeauftragte/r für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, kein Gehschulwegplan vorhanden, keine Laufgemeinschaften, keine Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Radschulwegplan von 2015 vorhanden – Bekanntgabe vor Schulbeginn, in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn, auf Anfrage und auf der Homepage
- Im Schulcurriculum verankert - Behandlung im Unterricht liegt in der Eigenverantwortung des Lehrpersonals
- Regelmäßige Kooperationen besteht mit dem Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz, Ansprechperson: Herr Rosefort

Verortete Situation im Luftbild



Legende

- Fahrradabstellanlagen
- ↑ Eingang Schule
- Zugang Schulgelände
- Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze
- Erläuterungen

Bestandsfotos



Zugang zum Schulgelände und Radabstellanlagen



Fahrradstellplätze



Fahrradkeller der Schule

Handlungsbedarf

- Überprüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxen möglich ist – derzeit Behinderung durch Elterntaxen
- Prüfen der Pkw- Stellplatzsituation für das Schulpersonal
- Änderung der Wartesituation (mehr Platz, Überdachung) an den Haltestellen des ÖPNV,
- Abfahrtszeiten der Busse im Nachmittag besser an Schulzeiten anpassen
- Buskapazitäten, Sicherheit im öffentlichen Verkehr

Schulsteckbrief Kantgymnasium, Gymnasium

Lage in Weil am Rhein

Kantstraße 2 79576 Weil am Rhein



Schuldaten (02.2018)	
Schulkinder:	822
Lehrpersonal:	70
Sonstiges Personal:	10
Schulbeginn:	7.45 Uhr
Schulende:	13.00 Uhr und 17.20 Uhr
Einzugsbereich:	Markgräflerland
Öffnungszeiten Betreuung:	Montag – Mittwoch, 13.30 – 15.30 Uhr
Schulkinder in den Betreuungseinrichtungen:	Ca. 30

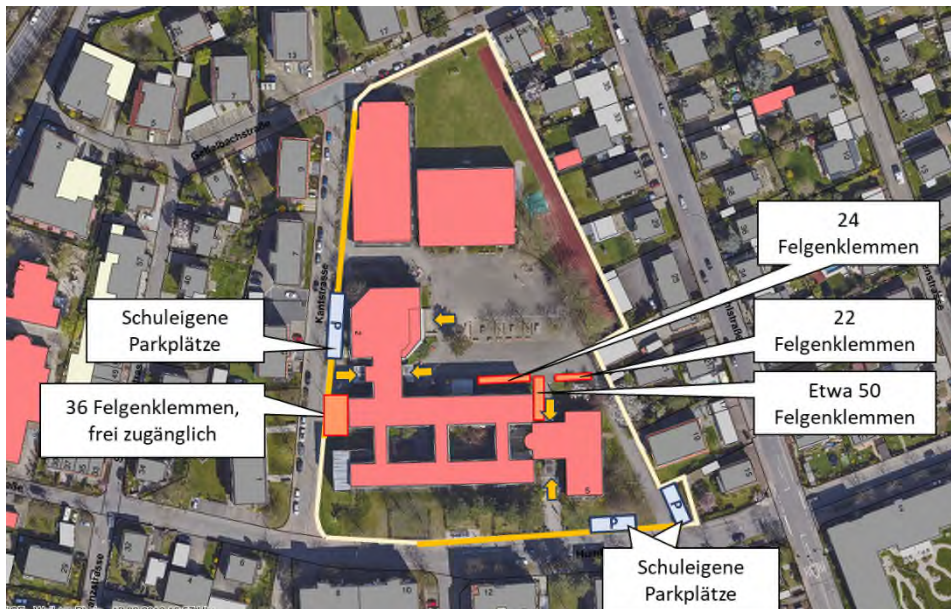
Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze:	19 schuleigene überlastete Parkplätze vorhanden, Nutzungsberechtigung ein Jahr gültig für gesamtes Schulpersonal, Parkplätze im Schulumfeld sind bewirtschaftet und gut ausgelastet, Parken mit Parkscheibe bis 90 min., keine Bring- und Holzonen für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und abholen, Eltern halten an der Straße vor der Schule
Fußverkehr:	Ausreichenden Breiten der Fußverkehrsanlagen, ausreichende Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr vorhanden, am Morgen hohes Verkehrsaufkommen vor der Schule meist durch Elterntaxen
Roller- und Radverkehr:	Keine Zugangsbeschränkungen zu Fahrradabstellanlagen, über das Schuljahr gut ausgelastet, im Sommer überlastet, Schüler/innen fahren in Nebenstraßen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, gute Qualität der Radverkehrssituation im Schulumfeld, ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen nach Haltingen, zu geringe Breiten an der Hauptverkehrsstraße
Öffentlicher Personennahverkehr:	Nächste Bushaltestelle max. 250 entfernt, zu weiteren ÖPNV nächsten Haltestelle 250 – 500 m entfernt, teilweise wenig Platz zum Warten, Überdachung vorhanden ca. 15 Minuten vor Schulbeginn und nach Schulende kommt ÖPNV an bzw. fährt am Mittag







Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- keine Kooperation mit Kitas und Grundschulen im Umfeld, kein Gehschulwegplan vorhanden, keine Laufgemeinschaften,
- ein/e Schulbeauftragte/r für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung vorhanden, Geh- und Radschulwegplan von 2016 vorhanden, Bekanntgabe Radschulweg durch Vorsitzenden des Elternbeirats
- Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung für Klassenstufe 11 - Drogen im Straßenverkehr
- Behandlung im Unterricht liegt in der Eigenverantwortung des Lehrpersonals
- Regelmäßige Kooperationen bestehen mit der Abteilung für Soziales, Schulen und Sport, der Polizei und mit dem Amt für Gebäudemanagement und Umweltschutz, Ansprechpersonen: Herr Rosefort und Herr Nußbaumer

Verortete Situation im Luftbild



Legende

	Fahrradabstellanlagen		Grenze Schulgelände = Flurstücksgrenze
	Eingang Schule		Parkplätze für das Schulpersonal
	Zugang Schulgelände		Erläuterungen

Bestandsfotos



Haupteingang zur Schule



Schulhof mit Felgenklemmen im Vordergrund



Fahrradkeller der Schule

Handlungsbedarf

- Überprüfen der Verkehrssituation zu Schulbeginn
- Prüfen, ob die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxen möglich ist – derzeit Behinderung durch Elterntaxen

C. Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung

C-1 Interview-Leitfaden zur dienstlichen Mobilität

C-1 Interview-Leitfaden zur dienstlichen Mobilität

Optimierung des Fuhrparks und der Dienstwegemobilität für die Stadt Weil am Rhein

Interview-Leitfaden zur dienstlichen Mobilität

Definitionen:

- **Dienstgang:** Innerhalb des Stadtgebiets, keine Einzelgenehmigung notwendig
- **Dienstreise:** Außerhalb des Stadtgebiets, Einzelgenehmigung und Abrechnung obligatorisch

0. Allgemeine Fragen

- Haben die Mitarbeitenden in der Stadtverwaltung die technische Möglichkeit Telefonkonferenzen (mit mehr als zwei Endgeräten) oder Videokonferenzen durchzuführen?

1. Dienstgänge zu Fuß (Dienstgänge)

- Wie viele Dienstgänge werden wöchentlich zu Fuß absolviert?
- Stehen den Mitarbeitenden Rollkoffer oder Schirme zur Verfügung?
- Haben Sie hierzu Ideen oder Anregungen?

2. Dienstliche Nutzung privater Fahrzeuge (Dienstgänge)

- Wie viele Personen in der Stadtverwaltung Weil am Rhein nutzen ihr privates Fahrzeug dienstlich?
- Kennen Sie die Anzahl der Dienstgänge mit privaten Pkw pro Jahr?
- Welche Vorschriften gibt es für die Nutzung des privaten Pkw (in der Theorie vs. in der Praxis)? z.B. Faustregeln wie max. Entfernung, Verpflichtende Nutzung von Alternativen?
- Wie wird die dienstliche Nutzung von priv. Pkw genehmigt und abgerechnet?
- Welche Ideen oder Anregungen haben Sie bzgl. der heutigen Prozesse?

3. Nutzung von Fahrrädern für dienstliche Tätigkeiten (Dienstgänge)

- Gibt es Dienstfahrräder?
- Wer hat Zugriff auf weitere Dienstfahrräder (exkl. Pedelecs)?
- Werden private Fahrräder dienstlich genutzt?
- Wie ist die Wartung der Dienstfahrräder organisiert?
- Wie häufig werden priv. Fahrräder oder Dienstfahrräder für dienstliche Tätigkeiten genutzt?
- Wie funktioniert die Ausleihe / Reservierung / Rückgabe eines dienstlichen Fahrrads?
- Gibt es für dienstliche Fahrten mit dem privaten Fahrrad eine finanzielle Entschädigung? Wenn ja, wie erfolgt die Abrechnung?
- Welche Ideen oder Anregungen haben Sie bzgl. der heutigen Prozesse?

4. Nutzung des Öffentlichen Personen Nahverkehr für dienstliche Zwecke (Dienstgänge)

- Wie häufig werden dienstliche Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt?
- Werden Einzelfahrscheine abgerechnet? Wenn ja, wie viele?
- Nutzen Sie übertragbare ÖPNV-Jahreskarten? Wenn ja, wie funktioniert die Ausleihe / Reservierung / Abrechnung?
- Welche Ideen oder Anregungen haben Sie bzgl. der heutigen Prozesse?

5. Nutzung von Dienstfahrzeugen (Dienstgänge)

- Welcher Personenkreis hat Zugang zu den Dienstfahrzeugen ihres Fachbereichs?
- Welche Dienstfahrzeuge sind fest einzelnen Personen zugeordnet?

- Wie ist die Wartung / Instandsetzung der Fahrzeuge organisiert?
- Wie ist die Verwaltung der Dienstfahrzeuge geregelt?
- Wie funktioniert die Ausleihe, z.B. Schlüsselübergabe / Reservierung / Rückgabe der Fahrzeuge?
- Welche Genehmigungen sind für die Nutzung eines dienstlichen Fahrzeugs notwendig?
- Wie wird die Fahrzeugnutzung abgerechnet?
- Welche Ideen oder Anregungen haben Sie bzgl. der heutigen Prozesse?

6. Dienstreisen (außerhalb des Stadtgebiets)

- Wie funktioniert die Genehmigung und Abrechnung von Dienstreisen
- Welche Ideen oder Anregungen haben Sie bzgl. der heutigen Prozesse?