

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION



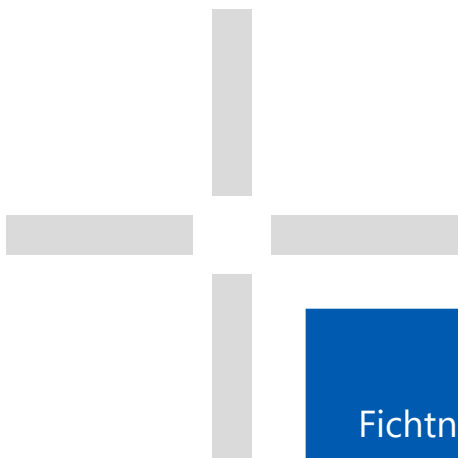
März 2024

Erläuterungsbericht zum Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept in Badenweiler

Gemeinde Badenweiler

Kontakt



Fichtner Water &
Transportation GmbH
Sarweystraße 3
70191 Stuttgart

www.fwt.fichtner.de

Standort Freiburg

+49 (761) 88505-0
freiburg@fwt.fichtner.de

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5
79110 Freiburg

Freigabevermerk

	Name	Funktion	Datum	Unterschrift
Erstellt:	J. Walch	Projektingenieur	06.03.2024	
Geprüft / freigegeben:	F. Krentel	Qualitätssicherung	06.03.2024	

Revisionsverzeichnis

Rev.	Datum	Erstellt	Änderungsstand	Dateiname
0	06.03.2024	J. Weingärtner Z. Winkler	-	EB6122671-240306_jwei_zwin

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von Fichtner und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Fichtner haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	10
1.1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	10
1.2	Methodische Vorgehensweise	10
2	Raumstruktur des Untersuchungsgebietes	13
3	Vorliegende Planwerke mit verkehrlicher Relevanz	18
3.1	Regionalplan südlicher Oberrhein	18
3.2	Nahverkehrsplan 2021	18
3.3	Radverkehrskonzept Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	19
3.4	Klimaschutzkonzept Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	19
4	Bestandsanalyse	20
4.1	Kfz-Verkehr und Straßennetz	20
4.1.1	Klassifizierung und funktionale Hierarchisierung	20
4.1.2	Geschwindigkeitsregime	21
4.1.3	Ortseingänge und Knotenpunkte	22
4.1.4	Verkehrsberuhigung	24
4.1.5	Ruhender Verkehr	25
4.1.6	Fazit Kfz-Verkehr und Straßennetz	26
4.2	Radverkehr	27
4.2.1	Radroutennetz	27
4.2.2	Radverkehrsinfrastruktur	29
4.2.3	Fahrradabstellanlagen	31
4.2.4	Fazit Radverkehr	31
4.3	Fußverkehr	32
4.3.1	Fußverkehrsinfrastruktur	32
4.3.2	Barrierefreiheit	36
4.3.3	Fazit Fußverkehr	38
4.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	38
4.4.1	Linienangebot	38
4.4.2	Haltestellenausstattung	39
4.4.3	Fazit ÖPNV	39
5	Bürgerbeteiligung	40
6	Planungsziele	42
7	Maßnahmenentwicklung	46
7.1	Kfz-Verkehr und Straßennetz	46

7.1.1	Prüfung von Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten	46
7.1.2	Versetzen der Parkstände entlang der Weilertalstraße	46
7.1.3	Umgestaltung Ortseingänge	48
7.1.4	Beruhigung der Luisenstraße	52
7.1.5	Mobile Geschwindigkeitsdisplays	55
7.1.6	Informationskampagne ruhender Verkehr	60
7.1.7	Schaffung Zweiradstellplätze	60
7.1.8	Parkleitsystem	61
7.1.9	Wohnmobilstellplatz (Parkplatz Süd)	62
7.1.10	Anpassung Parkraumbewirtschaftung Parkplatz West	62
7.1.11	Digitale Parkraumkontrolle	63
7.2	Radverkehr	63
7.2.1	Schaffung von Radabstellanlagen	63
7.2.2	Radverkehrsführung Ernst-Eisenlohr-Straße	65
7.2.3	Radwegeverbindung Lipburg - Niederweiler	67
7.2.4	Übergang außerorts / innerorts Bereich	68
7.2.5	Informationskampagne zum Überholabstand	70
7.3	Fußverkehr	71
7.3.1	Bordsteinabsenkungen	71
7.3.2	Verbesserung bestehende Wegebeziehung Lipburg und Sehringen nach Badenweiler	72
7.3.3	Fußgängerüberwege Ernst-Eisenlohr-Straße	73
7.3.4	Flächendeckende Wegweisung	74
7.4	Öffentlicher Personennahverkehr	75
7.4.1	Reduzierter Tarif für innerörtliche Kurzstrecken	75
7.4.2	Barrierefreie Haltestellen	75
7.5	Themenübergreifende Maßnahmen	76
7.5.1	Seilbahn	76
7.5.2	Digitaler Mängelmelder	76
7.5.3	Ausbau von E-Ladesäulen	77
7.5.4	Mitfahrbänke	77
7.5.5	Verstärkte Durchführung von Kontrollen	77
8	Fazit und Ausblick	78

Abbildungen

Abbildung 1:	Prozess der Verkehrsplanung (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse, Köln 2018).....	11
Abbildung 2:	Landes- und regionale Entwicklungsachsen um Badenweiler, Quelle: www.geoportal-raumordnung-bw.de.....	14
Abbildung 3:	Altersstruktur Badenweiler [15].....	15
Abbildung 4:	Bevölkerungsvorausberechnung Badenweiler (absolut) [15].....	15
Abbildung 5:	Bevölkerungsvorausberechnung Badenweiler (relativ) [15].....	16
Abbildung 6:	Bestandsentwicklung Kraftfahrzeuge in Badenweiler [16].....	17
Abbildung 7:	Ortseingang in Schweighof Ost.....	22
Abbildung 8:	Ortseingang in Badenweiler Ost.....	22
Abbildung 9:	Ortseingang in Badenweiler Süd-West.....	22
Abbildung 10:	Ortseingang in Badenweiler Süd.....	22
Abbildung 11:	Markierung auf der Fahrbahn und Beschilderung am Ortseingang Badenweiler Süd.....	23
Abbildung 12:	Markierung auf der Fahrbahn und Beschilderung am Ortseingang Badenweiler Süd-West.....	23
Abbildung 13:	Ende gemeinsamer Geh- und Radweg KP Schweighofstraße / Ernst-Eisenlohr-Straße (Google Earth).....	24
Abbildung 14:	Verkehrsberuhigung entlang Ernst-Eisenlohr-Straße.....	25
Abbildung 15:	Verkehrsberuhigung entlang Badstraße.....	25
Abbildung 16:	Lkw Fahrverbot Ortszentrum Badenweiler.....	25
Abbildung 17:	Gehwegparken in der Luisenstraße.....	26
Abbildung 18:	Parken auf Sperrfläche in der Römerstraße.....	26
Abbildung 19:	Radroute in Richtung Müllheim.....	28
Abbildung 20:	Beschilderung Radnetz in Badenweiler am Ortsausgang West.....	28
Abbildung 21:	Wegweisung Radverkehr in Richtung Badenweiler.....	28
Abbildung 22:	Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in der Hebelstraße.....	29
Abbildung 23:	Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in der Luisenstraße.....	29
Abbildung 24:	Vorauswahl der Radverkehrsführungsform [5].....	30
Abbildung 25:	Vorderradhalter Netto / Parkplatz Ost.....	31
Abbildung 26:	Bestimmung der Gehwegbreite im Regelfall [4].....	33
Abbildung 27:	Unbefestigter Gehweg Schweighofstraße.....	33
Abbildung 28:	Unbefestigter Gehweg Markgrafenstraße / Bushaltestelle Vogesenstraße.....	33
Abbildung 29:	Am Berg einseitiger Gehweg.....	34
Abbildung 30:	Oberer Kirchweg einseitiger Gehweg (Google Earth).....	34
Abbildung 31:	Unterer Kirchweg einseitiger Gehweg.....	34
Abbildung 32:	Vorgezogene Seitenräume Querung Fußverkehr Ernst-Eisenlohr-Straße.....	35
Abbildung 33:	Vorgezogene Seitenräume FGÜ Ernst-Eisenlohr-Straße (Google Earth).....	35
Abbildung 34:	Anordnung Parkstände und FGÜ Weilertalstraße (Google Earth).....	35
Abbildung 35:	Pflanzkübel im Seitenbereich Luisenstraße.....	37
Abbildung 36:	Einengung Gehweg Ernst-Eisenlohr-Straße.....	37
Abbildung 37:	Fehlende Bordsteinabsenkung Ernst-Eisenlohr-Straße / Parkplatz Ost.....	37
Abbildung 38:	Bürgerworkshop 11.07.2023.....	40
Abbildung 39:	Zusammenfassung der Planungsziele.....	45
Abbildung 40:	Parkstand Höhe Weilertalstraße 51 FGÜ.....	47

Abbildung 41:	Sichtdreiecke Weilertalstraße 37 (40km/h)	47
Abbildung 42:	Sichtdreiecke Weilertalstraße 51 (40km/h)	47
Abbildung 43:	Sichtdreiecke Weilertalstraße 37 (30km/h)	48
Abbildung 44:	Sichtdreiecke Weilertalstraße 51 (30km/h)	48
Abbildung 45:	Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Ost Badenweiler	49
Abbildung 46:	Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Süd Badenweiler	49
Abbildung 47:	Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang West Lipburg	50
Abbildung 48:	Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Nord Sehringen	51
Abbildung 49:	Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang West Schweighof.....	51
Abbildung 50:	Geschwindigkeitsdämpfung Zufahrt Luisenstraße	53
Abbildung 51:	Verkehrsberuhigter Bereich Hofheim (Taunus) mit gepflasterter Fahrbahn.....	54
Abbildung 52:	Beispiel Parklet auf umgenutzten Stellplatz	55
Abbildung 53:	Informationskampagne verkehrsberuhigter Bereich Stadt Oberursel	55
Abbildung 54:	Oberer Kirchweg Variante 2	58
Abbildung 55:	Oberer Kirchweg Variante 3	59
Abbildung 56:	Oberer Kirchweg Variante 4	59
Abbildung 57:	Möglicher Standort Zweiradstellplätze.....	61
Abbildung 58:	Mögliche Standorte Parkleitsystem	62
Abbildung 59:	Charger Cube Stadt Waldkirch (Quelle: Stadt Waldkirch).....	64
Abbildung 60:	Bestand Radabstellanlagen	65
Abbildung 61:	Ernst-Eisenlohr-Str. Gehweg Radfahrer frei	66
Abbildung 62:	Ernst-Eisenlohr-Str. Ausleitung Gehweg Radfahrer frei	66
Abbildung 63:	Ernst-Eisenlohr-Str. Piktogrammkette und Schutzstreifen.....	67
Abbildung 64:	Ausleitung Radverkehr Ortseingang West	69
Abbildung 65:	Good Practice Ausleitung (Stadt Eschborn)	69
Abbildung 66:	Einleitung Radverkehr Ortseingang West (1)	69
Abbildung 67:	Einleitung Radverkehr Ortseingang West (2)	69
Abbildung 68:	Abgeschrägte Mittelinsel [11]	69
Abbildung 69:	Ausleitung Radverkehr Ortseingang Ost	70
Abbildung 70:	Abstandskampagne ADFC Baden-Württemberg Stadt Steinheim	71
Abbildung 71:	Fehlende Bordsteinabsenkung Ernst-Eisenlohr-Straße	72
Abbildung 72:	Fußwegeverbindung Lipburg und Sehringen nach Badenweiler	73
Abbildung 73:	Mögliche provisorische Mittelinsel L140.....	73
Abbildung 74:	Möglicher FGÜ Ernst-Eisenlohr-Str. / Brühlstr.	74
Abbildung 75:	Möglicher FGÜ Ernst-Eisenlohr-Str. / Weilertalstr.....	74
Abbildung 76:	Vorgezogene Seitenräume Bestand Ernst-Eisenlohr-Str.	74
Abbildung 77:	Vorgezogene Seitenräume Ernst-Eisenlohr-Str. 4.....	74

Anlagen

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Bestandsanalyse Kfz-Verkehr
Anlage 3	Bestandsanalyse Ruhender Verkehr
Anlage 4	Bestandsanalyse Radverkehr

Anlage 5	Bestandsanalyse Fußverkehr
Anlage 6	Bestandsanalyse ÖPNV
Anlage 7	Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr
Anlage 8	Maßnahmenvorschläge Ruhender Verkehr
Anlage 9	Maßnahmenvorschläge Radverkehr
Anlage 10	Maßnahmenvorschlag Fußverkehr
Anlage 11	Maßnahmenübersicht

Abkürzungen

FWT	Fichtner Water & Transportation
FGÜ	Fußgängerüberweg
NVP	Nahverkehrsplan

Quellen

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 116: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse EVP, Ausgabe 2018
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 162: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Ausgabe 2013
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“, FGSV-Nr. 121, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN, Ausgabe 2008, Stand Mai 2015
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 288: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2010
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 284: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2002
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Ausgabe 2006
- [7] Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald für die kreiseigenen Zuständigkeiten, 2021, Freiburg
- [8] Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Radverkehrskonzept für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Abgerufen unter: https://www.breisgau-hochschwarzwald.de/pb/Breisgau-Hochschwarzwald/Start/Wirtschaft+_+Mobilitaet/radverkehrskonzept.html
- [9] Landratsamt Lörrach, Fachbereich Verkehr, Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach (Stand Dezember 2022)
- [10] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg (Stand Januar 2019)

- [11] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Stand November 2017)
- [12] NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Temporäre Umgestaltung - Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten erleben, Abgerufen unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung/>
- [13] PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist.
- [14] Regionalverband Südlicher Oberrhein, Regionalplan Südlicher Oberrhein (Stand Juni 2019), Freiburg
- [15] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung und Gebiet (Stand 2023), Stuttgart
- [16] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Kfz und Verkehrsbelastung (Stand 2023), Stuttgart
- [17] Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg: Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg – LEP 2002 –, Stuttgart
- [18] Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Haltestellenkataster, Abgerufen unter: <https://zrf-carla22.kobra-nvs.de/Kataster.aspx>

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

In der Gemeinde Badenweiler haben sich in den letzten Jahren einige verkehrliche Entwicklungen ergeben, welche zu Diskussionen in der Bürgerschaft geführt haben. Dies betrifft dabei vor allem die zentralen Bereiche von Badenweiler sowie die Ortsteile Schweighof, Lipburg und Sehringen, in denen sich verschiedene Probleme ergeben.

Um diesen Entwicklungen und Fragestellungen Rechnung zu tragen und diese auch gezielt beeinflussen zu können, soll ein Mobilitätskonzept für die Gemeinde Badenweiler erstellt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer betrachten soll. Hierbei gilt es einerseits die Rückkopplung zwischen Raumbezug bzw. siedlungsstrukturellen Entwicklungen und den verkehrlichen Wirkungen zu erhalten und andererseits auch den integrierten Ansatz zur Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer zu verfolgen. Entsprechend ist das Verkehrskonzept in Anlehnung an die „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu erstellen.

Als Untersuchungsgebiet soll das gesamte Gemeindegebiet Badenweilers (Kernort inkl. Ortsteile) herangezogen werden. Bei bestimmten Fragestellungen (z. B. Radverkehr) ist es sinnvoll, einen großräumigeren Netzzusammenhang zu den Orten Niederweiler und Müllheim zu wählen.

Die Aufgabenstellung für das Mobilitätskonzept besteht also zum einen aus der eigenständigen verkehrlichen Bearbeitung der anstehenden Verkehrsfragen, zum anderen aber auch in der Abstimmung mit den städtebaulichen Aufgaben.

1.2 Methodische Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept dient der vorausschauenden Planung der kommunalen Verkehrsnetze und des Verkehrsmanagements für den mittelfristigen Planungshorizont. Das Planungsgebiet wird dabei makroskopisch betrachtet, das bedeutet mit hoher Abstraktion und geringerem Detaillierungsgrad. In Teilbereichen erfolgt eine Betrachtung auch auf mikroskopischer Ebene mit höherem Detaillierungsgrad (z. B. bei einzelnen Knotenpunkten).

Im Gegensatz zu Verkehrsplanungen früherer Generationen, deren Ziel die Anpassung der Straßennetze an eine erfolgte oder prognostizierte Steigerung der Motorisierung war, streben heutige Verkehrsentwicklungspläne eine umwelt-, sozial- und stadtverträgliche Verkehrsentwicklung an.

Das Vorgehen bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts orientierte sich an den Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse [1] und den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung [2].

Der Planungsprozess nach den Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse umfasst folgende vier Phasen:

- Orientierung
- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung

- Umsetzung der Konzepte

Der Planungsprozess ist gekennzeichnet von Rückkopplungen (vgl. Abbildung 1). Ein konsequentes Schritt-für-Schritt abarbeitendes Vorgehen ist nicht möglich. Erkenntnisse aus der Zustandsanalyse können beispielsweise in die Zielvorstellungen miteinfließen.

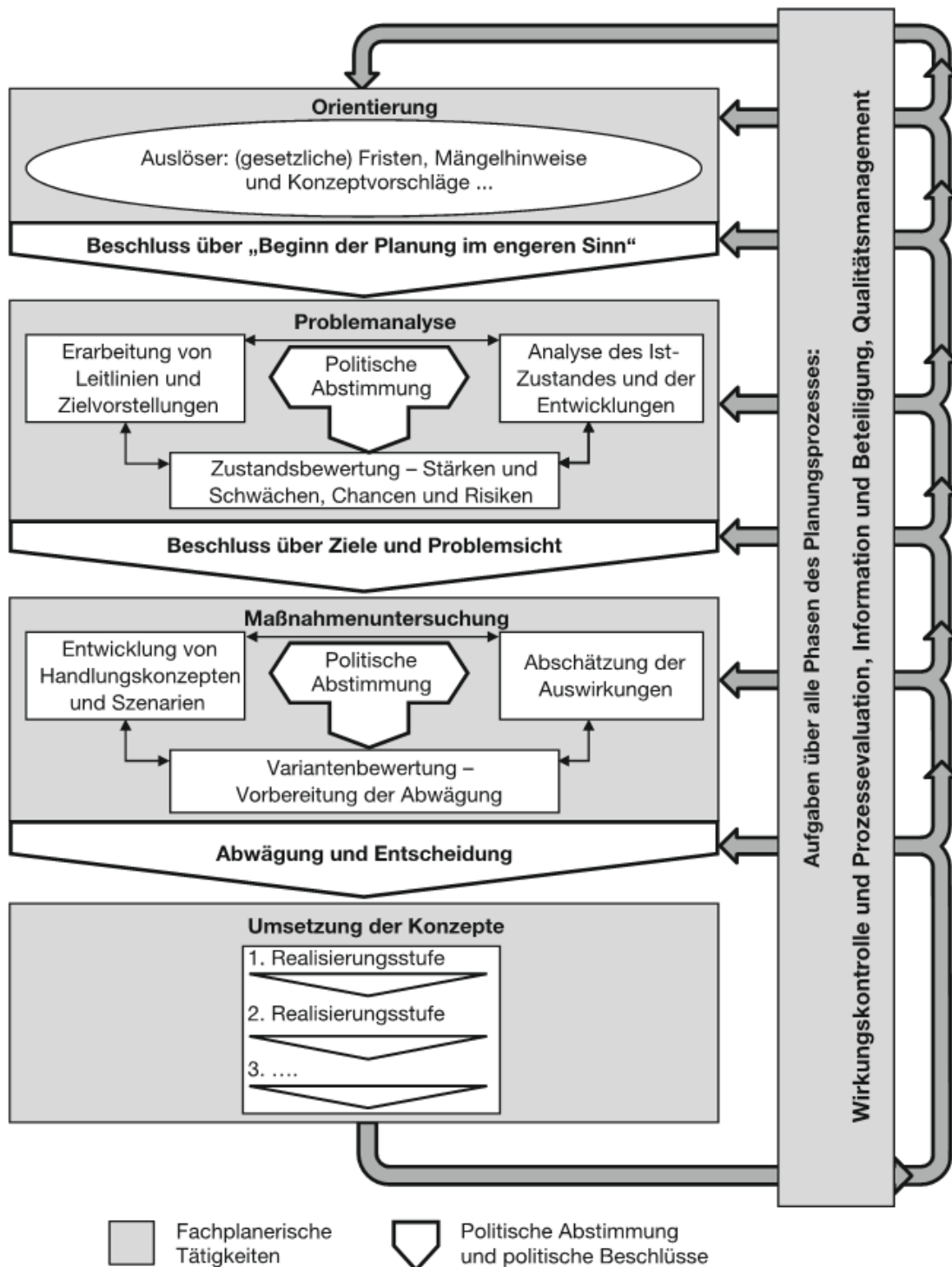


Abbildung 1: Prozess der Verkehrsplanung (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse, Köln 2018)

Das Mobilitätskonzept in Badenweiler umfasst die Phasen Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung. In der Phase der Problemanalyse wurde der Ist-Zustand im Hinblick auf Netze und Abwicklung erhoben und bewertet. Als Bewertungsmaßstab in diesem ersten Schritt der Bestandsanalyse dienten Anforderungen aus aktuellen Regelwerken und übergeordneten Planwerken.

Ausgehend von der Problemanalyse wurden Maßnahmen entwickelt. Die Herleitung von Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts soll garantieren, dass Investitionsmittel nicht zusammenhanglos und zeitlich unkoordiniert für isolierte Einzelmaßnahmen verwendet werden, sondern dass sich alle Maßnahmen an einem Handlungskonzept orientieren.

Aus diesem Grund konnten nicht alle Anregungen und Lösungsvorschläge, die im Verlauf der Bürgerbeteiligung zusammengekommen waren, im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Einzelne Maßnahmen können zwar aus individueller Sicht Verbesserungen bringen, stehen einem gesamtheitlichen Optimum jedoch im Wege.

2 Raumstruktur des Untersuchungsgebietes

Die Gemeinde Badenweiler befindet sich im Markgräflerland am westlichen Rand des Schwarzwaldes und gehört zum Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald. Nachbargemeinden sind Niederweiler und Müllheim im Westen, Britzingen und Sulzburg im Norden sowie Schliengen im Süden. Zur Gemeinde Badenweiler gehören die Ortsteile:

- Schweighof
- Lipburg
- Sehringen

welche ebenfalls im Mobilitätskonzept betrachtet werden.

Die Gemeinde umfasst eine Gemarkungsfläche von etwa 1.300 ha, wovon etwa 700 ha auf Badenweiler, 440 ha auf die Ortsteile Lipburg-Sehringen und etwa 165 ha auf Schweighof entfallen. Die Topografie ist überwiegend geneigt. Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt auf etwa 340 m und der höchste Punkt bei etwa 600 m.

Badenweiler hat die Funktion eines Kleinzentrums; die am nächsten gelegenen zentralen Orte sind das Oberzentrum Freiburg im Norden sowie die beiden Städte Lörrach und Weil am Rhein im Süden [12]. Im Landesentwicklungsplan ist Badenweiler dem ländlichen Raum im engeren Sinne zugeordnet [17]. Badenweiler grenzt an eine Landesentwicklungsachse [17]. Entwicklungsachsen verbinden zentrale Orte; wichtigster Bestandteil sind gebündelte und leistungsfähige Straßen- und Schienenwege.

Die im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Entwicklungsachsen werden im Regionalentwicklungsplan räumlich und sachlich konkretisiert und um regionale Entwicklungsachsen ergänzt. Einen Überblick über die Einbindung von Badenweiler in das Netz der Landes- und regionalen Entwicklungsachsen zeigt die Abbildung 2. Da die Festlegungen des Regionalplans auch auf die verkehrliche Entwicklung stark Einfluss nehmen, wird diese in Abschnitt 3 eingehender behandelt.

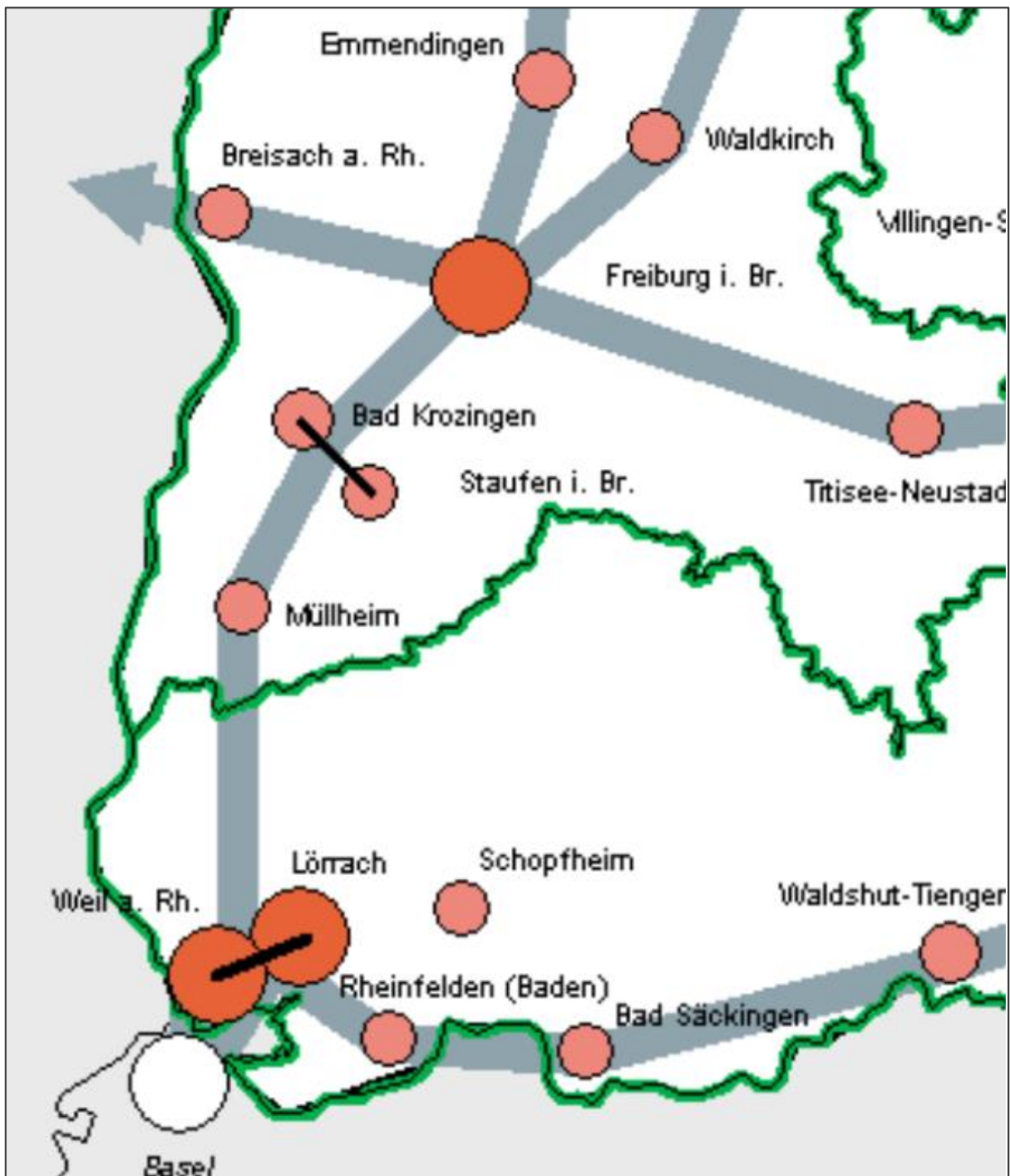


Abbildung 2: Landes- und regionale Entwicklungsachsen um Badenweiler, Quelle: www.geoportal-raumordnung-bw.de

Die Einwohnerzahl von Badenweiler lag im Jahr 2022 bei rund 4.574 Personen. Dabei fällt besonders die Altersstruktur der Bevölkerung auf. Insgesamt ist hier ein Durchschnittsalter von 49 Jahren vorzufinden. Rund 50% der Einwohnenden waren im Jahr 2022 über 50 Jahre alt, rund 40% über 60 Jahre alt. Diese Struktur zeigt sich bereits seit den 1970er Jahren und hat sich seitdem weiter manifestiert, wie das untenstehende Diagramm (Abbildung 3) zeigt. Für die kommenden Jahre ist für Badenweiler ein minimaler Rückgang in der Bevölkerung prognostiziert (siehe Abbildung 4), wobei nur minimale Schwankungen in der Verteilung der Altersgruppen zu erkennen sind (siehe Abbildung 5). [15]

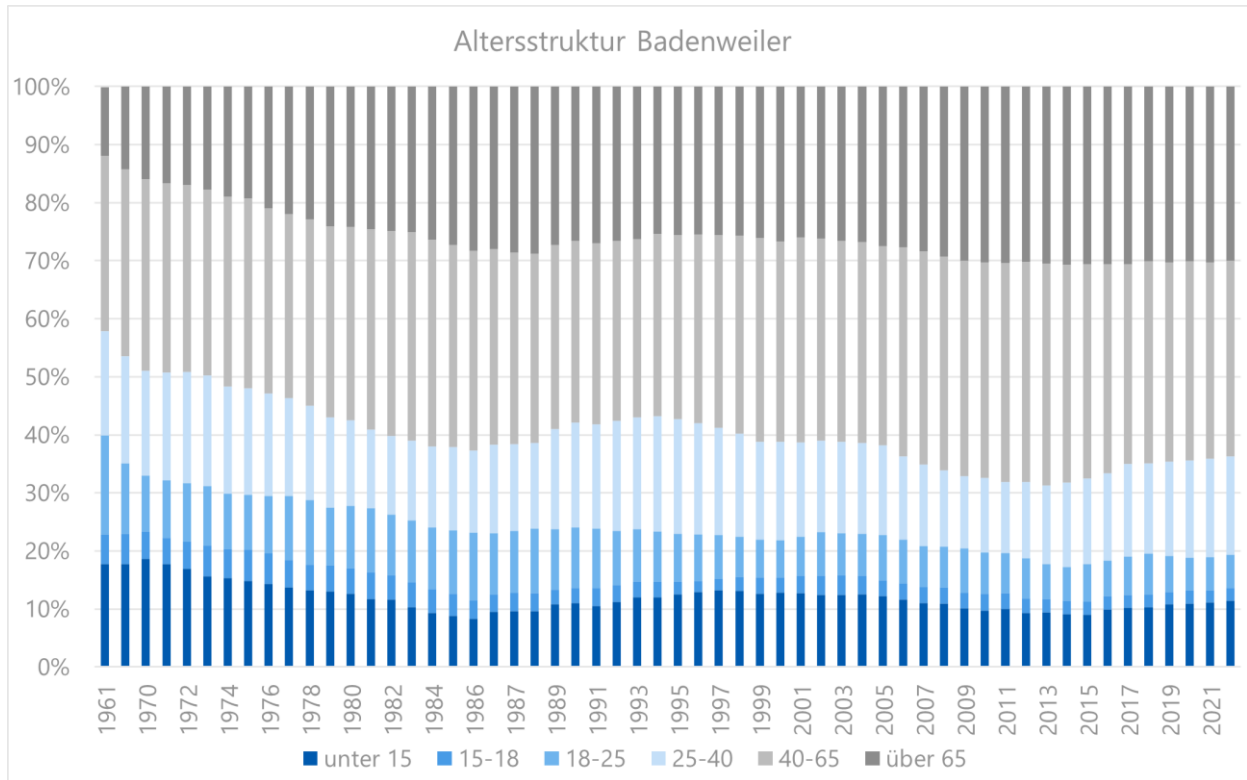


Abbildung 3: Altersstruktur Badenweiler [15]

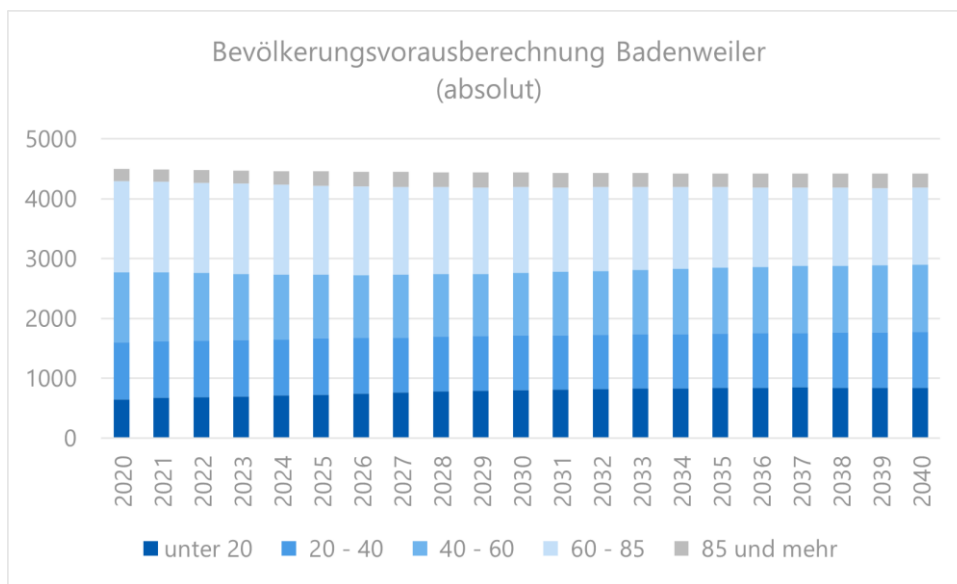


Abbildung 4: Bevölkerungsvorausberechnung Badenweiler (absolut) [15]

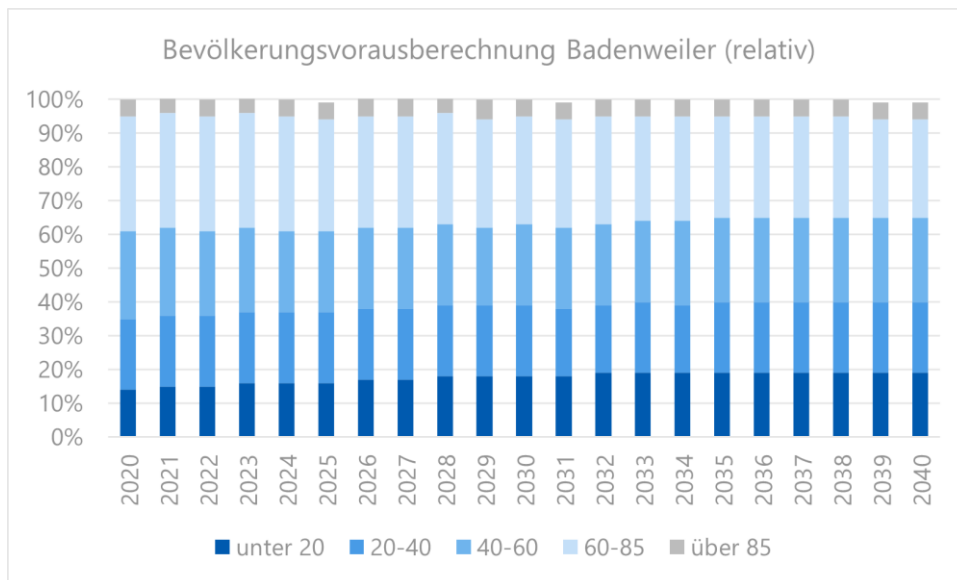


Abbildung 5: Bevölkerungsvorausberechnung Badenweiler (relativ) [15]

Die Gemeinde Badenweiler ist in der Region insbesondere als Kurort bekannt, unter anderem wegen ihrer Thermalbäder und ist so ein attraktives Ziel für den Tourismus. Die weitere Nutzung der Gemeinde ist durch Wohnnutzung geprägt, insbesondere in den Ortsteilen Schweighof, Sehringen und Lipburg. Der Kernort Badenweilers ist weiterhin durch viele Erholungs- bzw. Grünflächen, wie dem Park der Sinne oder dem Schlosspark, gekennzeichnet, was ebenfalls ein touristischer Anziehungspunkt ist. Erweiterungen im Stadtgebiet sind aktuell nur punktuell vorgesehen, wie bspw. die Schaffung weiterer Wohnfläche am östlichen Ortseingang Oberweilers.

Kfz-Bestandsentwicklung:

Im Kraftfahrzeugbestand ist in Badenweiler in den letzten Jahren ein kontinuierlichen Anstieg zu beobachten (siehe Abbildung 6). Dabei hat sich der Bestand an Kfz seit dem Jahr 2000 um rund 41 % auf insgesamt 3.384 zugelassene Kraftfahrzeuge erhöht. Diese Entwicklung entspricht dem Trend im gesamten Landkreis ist und somit nicht oder nicht ausschließlich auf die lokalen Randbedingungen in Badenweiler zurückzuführen. Dennoch zeigt sich in Badenweiler eine steigende Verkehrsbelastung, was mit einer steigenden Dringlichkeit eine nachhaltige Mobilität in Badenweiler zu ermöglichen und zu fördern, einhergeht.

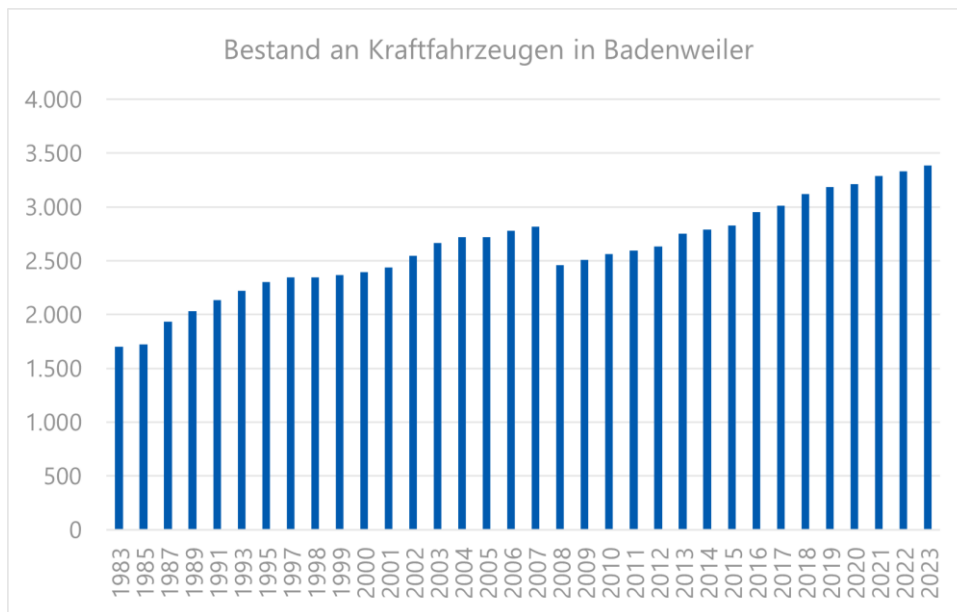


Abbildung 6: Bestandsentwicklung Kraftfahrzeuge in Badenweiler [16]

3 Vorliegende Planwerke mit verkehrlicher Relevanz

Das Verkehrskonzept gibt als informelles Planungswerkzeug die strategische Entwicklungsrichtung im Bereich Verkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre vor. Dabei steht das Verkehrskonzept in Wechselwirkung zu anderen Planwerken bzw. Initiativen der Stadt- und Verkehrsplanung. Sofern diese eine höhere Verbindlichkeit haben, wie z. B. der Nahverkehrsplan, werden diese bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt werden.

3.1 Regionalplan südlicher Oberrhein

Der Regionalplan südlicher Oberrhein ist ein zentrales planerisches Instrument zur Koordination der Raumnutzung und ist auch für die Gemeinde Badenweiler von Relevanz. Der Regionalplan definiert Badenweiler als ländlichen Raum im engeren Sinne und setzt verschiedene Ziele für diesen Gebietstyp. Dazu gehören die schonende Nutzung von günstigen Wohnstandortbedingungen, die Sicherstellung von ausreichenden und attraktiven Arbeitsplatz-, Bildungs- und Versorgungsangeboten in angemessener Nähe zum Wohnort, die sozial verträgliche Bewältigung des agrar- und wirtschaftsstrukturellen Wandels und die Sicherung von großflächigen, funktionsfähigen Freiräumen. Die Qualitäten und Vorzüge dieses Gebietstyps sollen gesichert und weiterentwickelt werden, wobei Badenweiler eine besondere Eignung für Naherholung und Tourismus aufweist. Die Gemeinde gehört zum Mittelbereich Müllheim und hat in der Siedlungsentwicklung sowohl für das Wohnen als auch für das Gewerbe eine Eigenentwicklung. Ziel ist es, die demografische und wirtschaftliche Entwicklung angemessen und zielgerichtet zu steuern. Als Orientierungswert für das Wohnen wird ein Zuwachsfaktor von 0,25% pro Jahr bezogen auf die Einwohnerzahl zum Planungszeitpunkt angegeben. Für das Gewerbe wird ein Orientierungswert in Höhe von 3 bis 5 Hektar für 15 Jahre festgelegt. Im Verkehrsbereich legt der Regionalplan südlicher Oberrhein regionale Grundsätze fest. Das Verkehrssystem soll langfristig zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen beitragen und die Region als attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort stärken und weiterentwickeln. Das Verkehrsnetz soll effizient, sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltschonend ausgestaltet werden. Dabei wird die Steigerung der Anteile umweltfreundlicher Verkehrsträger und Mobilitätsangebote angestrebt. Spezifische Mobilitätsanforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, wie die Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsmitteln, sollen berücksichtigt werden. Die Entwicklung des Verkehrssystems soll nach den Prinzipien einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung erfolgen. Organisatorische und betriebliche Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden gegenüber baulichen Maßnahmen bevorzugt und der Erhalt des Bestandsnetzes gegenüber dem Ausbau der Verkehrswege priorisiert. [12]

3.2 Nahverkehrsplan 2021

Der Nahverkehrsplan stellt ein Rahmenplan dar, in dem die Ziele und Anforderungen an den Nahverkehr festgelegt werden. Er bleibt damit auf einer Rahmenebene, die inhaltlich von den Verkehrsunternehmen zu füllen ist, die letztlich die Fahrpläne erstellen und die Anforderungen an die Bedienung umsetzen. Die letzte Erneuerung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald aus Dezember 2022 bringt deutliche Verbesserungen für die Gemeinde Badenweiler mit sich. Diese Verbesserungen beheben das bisherige Defizit in der Anbindung der Gemeinde an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weitestgehend.

Zu den Maßnahmen, die im Rahmen dieser Erneuerung umgesetzt wurden, gehört die Taktverdichtung zu einem Halbstundentakt zwischen Badenweiler und Müllheim. Diese gilt von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten. Darüber hinaus wurde der Takt zwischen Badenweiler und dem Ortsteil Schweighof sowie zu den Ortsteilen Lipburg und Sehringen auf einen Stundentakt verdichtet. Auch diese Regelung gilt von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten. Um die Kapazität zu erhöhen, werden in den Schulzeiten Gelenkbusse zwischen Müllheim und Badenweiler eingesetzt. Zudem wurden Erschließungsverbindungen zwischen den Ortsteilen geschaffen, die auch an Wochenenden mit einem mindestens 2-Stundentakt bedient werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger von Badenweiler zu verbessern und die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Neben den Verbesserungen im ÖPNV-Angebot werden im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Barrierefreiheit formuliert. Es werden folgende drei zentrale Arbeitsfelder benannt: Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur, Barrierefreie Fahrzeuge und Barrierefreier Service und Information. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurde in Abhängigkeit verschiedener Haltestellenkategorien Anforderungen an die Barrierefreiheit formuliert, die die Gemeinden beim Ausbau beachten sollen. [9]

3.3 Radverkehrskonzept Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald, das aktuell in Erstellung ist und bisher nicht vorliegt, ist auch für die Gemeinde Badenweiler von Relevanz. Ziel dieses Konzepts ist die Schaffung eines kreisweiten Radverkehrsnetzes zur Förderung des Radverkehrs. Die Bürgerbeteiligung, als wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses, ist bereits abgeschlossen. Während der Bürgerbeteiligung sind darüber hinaus Hinweise eingegangen, die für das Netz auf Kreisebene nicht genutzt werden konnten. Diese Hinweise wurden an die jeweiligen Kommunen weitergeleitet. Sie bieten wertvolle Informationen und Anregungen für die lokale Planung und Gestaltung des Radverkehrs. Die Entwicklungen und Hinweise aus dem Radverkehrskonzept sind bei zukünftigen Planungen in der Gemeinde Badenweiler zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass die Gemeinde bei der Planung und Umsetzung von Projekten, die den Radverkehr betreffen, die Vorgaben und Empfehlungen aus dem Radverkehrskonzept berücksichtigen sollte. Auf diese Weise kann die Gemeinde dazu beitragen, das Radfahren attraktiver zu machen und so den Radverkehr in der Region zu fördern. [8]

3.4 Klimaschutzkonzept Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald stellt den Verkehr als einen wesentlichen Sektor dar und benennt Städte und Gemeinden als wichtige Akteure zur Umsetzung der formulierten Klimaschutzmaßnahmen. Dieses Konzept ist auch für die Gemeinde Badenweiler von Relevanz, da aus dem Maßnahmenbereich Raumplanung Maßnahmen hervorgehen, die auch das Thema Mobilität in den Gemeinden ansprechen. Zu diesen Maßnahmen gehören die weitere Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der nachhaltigen Mobilität, die Erstellung eines Konzepts für Mobilitätsstationen im Landkreis, die Erstellung einer Ist- und Bedarfsanalyse für E-Mobilität sowie die Erstellung eines integrierten Radwegeplans für den Landkreis. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten und die Emissionen zu reduzieren. [7]

4 Bestandsanalyse

Für die Entwicklung von Handlungskonzepten ist die Kenntnis der aktuellen Situation für alle Verkehrsteilnehmer notwendig. Hierfür wurde im Rahmen einer Ortsbegehung das Verkehrsgeschehen in Badenweiler sowie der drei Ortsteile an einem repräsentativen Werktag aufgenommen und fotografisch dokumentiert. Im Einzelnen wurden erfasst:

- Kfz-Verkehr (siehe Kapitel 4.1)
- Ruhender Verkehr (siehe Kapitel 4.1.5)
- Radverkehr (siehe Kapitel 4.2)
- Fußverkehr (siehe Kapitel 4.3)
- Öffentlicher Personennahverkehr (siehe Kapitel 4.4)

Die Analyse der Bestandssituation für die einzelnen Verkehrsmittel umfasst:

- Baulicher Zustand (z. B. Breiten von Fahrbahnen und Gehwegen, Querungsanlagen etc.)
- Verkehrsrechtliche Regelungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr etc.)
- Betriebliche Regelungen (z. B. Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Taktfolgen etc.)

4.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

4.1.1 Klassifizierung und funktionale Hierarchisierung

Grundprinzip eines funktionalen gegliederten Straßennetzes ist die aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsnachfrage. Ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz berücksichtigt, dass Straßenräume für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger) verschiedene Aufgaben übernehmen müssen. Neben der verkehrlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion kommt speziell im innerstädtischen Bereich auch der Aufenthaltsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Hinweise zur Netzgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer geben die *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN* [3].

Dem überörtlichen Verkehr dient das klassifizierte Straßennetz, bestehend aus Autobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen übernehmen im innerörtlichen Bereich darüber hinaus auch Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Das Netz an klassifizierten Straßen in der Gemeinde Badenweiler zeigt die **Anlage 2.1**.

Etwa 5 km westlich verläuft parallel zur Gemeinde Badenweiler in Nord-Süd-Richtung die Bundesstraße B3 welche gleichzeitig die Anbindung an das etwa 20 km nördlich entfernte Oberzentrum Freiburg darstellt. Über die B3 können in Richtung Süden auch die beiden Städte Weil am Rhein und Lörrach erreicht werden. Über die Anschlussstelle der B3 in Müllheim, von der die B378 abgeht, kann die im Westen gelegene Kleinstadt Neuenburg am Rhein erreicht werden. Diese Verbindung über die B378 stellt auch aus Richtung Badenweiler die kürzeste Verbindung an die ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufende Autobahn A5 dar. Eine weitere wichtige Verbindung im übergeordneten Straßennetz stellt die Landesstraße L131 dar, welche in Ost-West-Richtung durch den nördlichen Bereich von Badenweiler sowie durch den Ortsteil Schweighof verläuft. In Richtung Westen verläuft die L131 durch Müllheim und stellt den Anschluss an die B3 und Nord-Süd-Richtung bzw. an die B378 in Richtung Westen an die A5

dar.

In Richtung Osten verläuft die L131 weiter durch den Schwarzwald und schließt bei Wembach an die B317 an. Südlich von Badenweiler sowie durch den Ortsteil Sehringen verläuft die Landesstraße L132, welche ihren Ursprung in Müllheim hat und nach Süden in Richtung Kandern weiterführt. Am südlichen Ortsausgang von Badenweiler geht von der L132 noch die L140 ab, welche in Richtung Osten durch den Schwarzwald verläuft, dort verschiedene Gemeinden verbindet und letztendlich im Osten bei Zell im Wiesental an die B317 anknüpft.

Die innerörtliche Netzhierarchisierung unterscheidet Straßenzüge im Hinblick auf ihre Bündelungswirkung. Die Hierarchisierung des innerörtlichen Straßennetzes in Badenweiler und den Ortsteilen Schweighof, Sehringen und Lipburg ist in **Anlage 2.2** dargestellt.

- Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
Sie nehmen den innerörtlichen Kfz-Verkehr auf und binden ihn an das überörtliche Straßennetz an. Obwohl sie eine wichtige Verbindungsfunktion wahrnehmen, müssen innerörtliche Hauptverkehrsstraßen auch Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Wegen des häufig begrenzten Straßenraumes, der relativ hohen Verkehrsbelastungszahlen und der Vielzahl an Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.
- Hauptsammelstraßen
Hauptsammelstraßen bündeln den örtlichen Quell- und Zielverkehr und führen ihn den Hauptverkehrsstraßen zu. Sie haben eine verkehrlich übergeordnete Funktion, weil sie beispielweise Verkehr aus mehreren Gebieten zusammenführen. Auch bei Störungen im Hauptstraßennetz werden Hauptsammelstraßen als nachfolgende Ebene häufig als Ausweichrouten herangezogen.
- Sammelstraßen
Innerhalb eines Gebietes bündeln Sammelstraßen den Verkehr und verknüpfen ihn mit Hauptsammelstraßen oder Hauptverkehrsstraßen. Neben den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Verkehrs sind hier zunehmend Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.
- Anliegerstraßen
Die primäre Aufgabe von Anliegerstraßen ist die Erschließung der an diese Straße angrenzenden Grundstücke. Die verkehrliche Funktion spielt hier eine untergeordnete Rolle, Aufenthaltsfunktion und städtebauliche Aspekte treten in den Vordergrund.

4.1.2 Geschwindigkeitsregime

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt in der Bundesrepublik Deutschland laut § 3 StVO 50 km/h. Ausnahmen von dieser Regel sind im Einzelfall gesondert zu begründen.

Da Badenweiler als Heilbad (Kurort) gilt, ist die Geschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen auf 40 km/h beschränkt. Teilweise sind in Badenweiler auch die Hauptverkehrsstraßen Teil einer Tempo 30-Zone. Auch entlang der Ortsdurchfahrt von Schweighof gilt eine zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. Im Ortsteil Lipburg ist im gesamten Gebiet das Straßennetz eine Tempo 30-Zone, sodass die zulässige Höchstgeschwindigkeit hier 30 km/h beträgt. Auch entlang der Ortsdurchfahrt durch Sehringen beträgt die zulässige Geschwindigkeit entlang der Hauptstraße (L132) 40 km/h. Das untergeordnete Straßennetz

ist sowohl in Badenweiler als auch den Ortsteilen weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Das geltende Geschwindigkeitsregime ist in **Anlage 2.3** dargestellt.

4.1.3 Ortseingänge und Knotenpunkte

Ortseingänge markieren den Übergang von der freien Strecke in einen Siedlungsbereich. Idealerweise sind sie so gestaltet, dass dem Kfz-Verkehr der Übergang in eine andere Zone bewusst wird und das Fahrverhalten entsprechend angepasst wird. In Badenweiler gibt es bedingt durch die Siedlungsstruktur viele Ortseingangssituationen. Zum Teil gibt es dort bereits Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung, die den Übergang verdeutlichen. An manchen Stellen gibt es aber auch noch Optimierungspotenzial bei der Gestaltung der Ortseingänge. Deutliche Gestaltungsmängel weisen die Ortseingänge in Schweighof entlang der L131 sowie der östliche, südliche und südwestliche Ortseingang von Badenweiler auf (siehe Abbildung 7 bis Abbildung 10).



Abbildung 7: Ortseingang in Schweighof Ost



Abbildung 8: Ortseingang in Badenweiler Ost



Abbildung 9: Ortseingang in Badenweiler Süd-West



Abbildung 10: Ortseingang in Badenweiler Süd

Am südlichen sowie am süd-westlichen Ortseingang Badenweilers sind bereits kleine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung ergriffen worden. Zwar gibt es hier keine bauliche Gestaltung der Ortseingänge, wie beispielsweise durch Fahrbahnverschnungen, dennoch wurde versucht durch Markierungen auf der Fahrbahn sowie großer Beschilderung am Fahrbahnrand den Übergang vom Außerorts- in den Innerortsbereich zu verdeutlichen (siehe Abbildung 11 und Abbildung 12). Diese Maßnahmen befinden sich jedoch erst deutlich hinter der Ortstafel und bereits nach der ersten Wohnbebauung im direkten Umfeld (siehe Abbildung 12).



Abbildung 11: Markierung auf der Fahrbahn und Beschilderung am Ortseingang Badenweiler Süd



Abbildung 12: Markierung auf der Fahrbahn und Beschilderung am Ortseingang Badenweiler Süd-West

Am Knotenpunkt Ernst-Eisenlohr-Straße - Weilertal-/Schweighofstraße treffen verschiedene Nutzergruppen aufeinander, die potenzielles Konfliktpotential mit sich bringen. An dieser Stelle befindet sich auf der Ernst-Eisenlohr-Straße die Bushaltestelle Sportbad. Weiterhin befindet sich hier östlich des Knotenpunkts ein Parkplatz, der vor allem für Besucher/-innen des Schwimmbades von Nutzen ist. Dementsprechend ist an dieser Stelle der Ernst-Eisenlohr-Straße mit Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden zu rechnen, dennoch besteht hier keine unterstützende Infrastruktur für die querenden Fußgänger/-innen, sodass die Sicherheit hier beeinträchtigt wird und Konfliktpotential zwischen Kfz- und Fußverkehr entsteht.

Weiterhin ist der südliche Gehweg der Schweighofstraße ab dem Knotenpunkt als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (auch für aus Osten kommende Radfahrende). Radfahrende werden am Knotenpunkt abrupt auf die Fahrbahn geführt und durch die Wegweisung ohne geeignete Ausleitung oder Hinweise für den Kfz-Verkehr gerade aus auf die Weilertalstraße gelenkt, sodass es auch hier zu potenziell gefährlichen Situationen kommen kann und Konfliktpotential zwischen Kfz- und Radverkehr entsteht (siehe Abbildung 13).

In Badenweiler ist ein Großteil der Kernstadt als Tempo-30-Zone ausgewiesen, in der die Vorfahrtsregel "Rechts vor Links" gilt. Allerdings führt die teilweise unklare Straßengestaltung dazu, dass diese Regelung von Verkehrsteilnehmenden nicht immer eindeutig erkannt und daher häufig missachtet wird. Dies führt zu Unsicherheiten und kann potenziell gefährliche Verkehrssituationen schaffen. Es sollten daher Maßnahmen ergriffen werden, um die Straßengestaltung klarer zu gestalten und die Einhaltung der Vorfahrtsregeln zu verbessern.

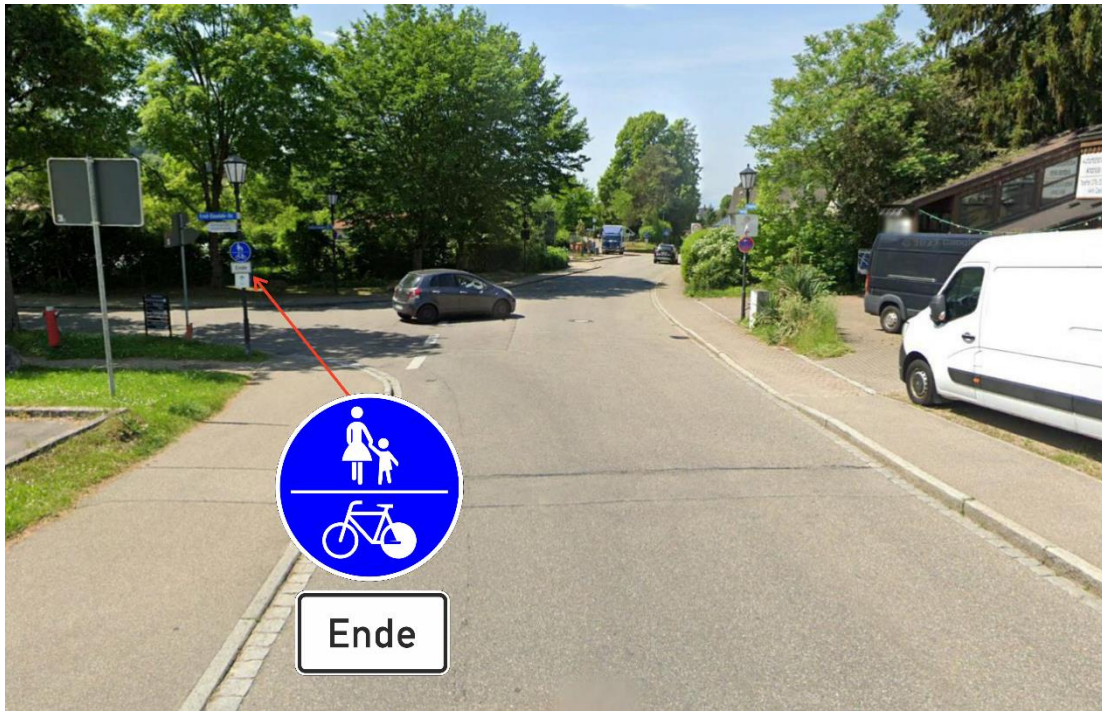


Abbildung 13: Ende gemeinsamer Geh- und Radweg KP Schweighofstraße / Ernst-Eisenlohr-Straße (Google Earth)

4.1.4 Verkehrsberuhigung

Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen sind bereits in manchen Abschnitten bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt (siehe Abbildung 14 und Abbildung 15). Diese werden z. B. in der Badstraße durch alternierend angeordnete Parkstände ergänzt, welche auf der Fahrbahn markiert wurden. Entlang der Ernst-Eisenlohr-Straße sind wiederholend Fahrbahnverengungen durch vorgezogene Seitenräume (siehe Abbildung 14) oder einseitige Verengungen durch Bepflanzungen vorhanden. Diese tragen zur Verkehrsberuhigung bei und erleichtern zusätzlich zu Fuß Gehenden das Queren der Fahrbahn. Auch die regelmäßigen Fußgängerüberwege helfen dabei, die Geschwindigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Im Kerngebiet Badenweilers ist zudem eine Tempo-30 Zone ausgewiesen, die zur flächigen Verkehrsberuhigung beiträgt (siehe Abschnitt 4.1.2).

Weiterhin gibt es in Badenweiler einige Straßen, die als verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen sind. Dazu gehören die Luisenstraße, die Römerstraße sowie die Emil-Bizer-Straße. Während die Emil-Bizer-Straße als Erschließung für die Wohnbebauung und die Römerstraße für die Erschließung der dortigen Hotelbetrieb dient, kommt der Luisenstraße im Zentrum Badenweilers neben der Erschließungsfunktion eine Aufenthaltsfunktion zu. Um den Verkehr weiter zu beruhigen und die Lärmbelastung zu reduzieren wurde für das Ortszentrum Badenweilers ein ganzjähriges Fahrverbot für Lkw mit dem StVO Zeichen 253 (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t) ausgewiesen (siehe Abbildung 16). Hiervon ausgenommen ist Lieferverkehr im Zeitraum zwischen 8 und 11 Uhr.

Trotz der soeben beschriebenen bereits vorhandenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gibt es partiell Beschwerden über zu hohe Geschwindigkeiten. Diesbezüglich wurde bspw. im Oberen Kirchweg bereits zwei Untersuchungen durchgeführt, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu dokumentieren. Dabei konnte jedoch festgestellt werden, dass die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit bei 23 / 27 km/h liegt und sich ein Großteil der Fahrzeuge (63 % / 78 %) an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hält.

Dennoch sollten weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, solange die Gegebenheiten es zulassen, ergriffen werden.



Abbildung 14: Verkehrsberuhigung entlang Ernst-Eisenlohr-Straße



Abbildung 15: Verkehrsberuhigung entlang Badstraße



Abbildung 16: Lkw Fahrverbot Ortszentrum Badenweiler

4.1.5 Ruhender Verkehr

Für die Bestandsanalyse wurden vorhandene Parkmöglichkeiten nach Art (straßenbegleitend oder Parkplatz, Bewirtschaftung) sowie die Lage von Kundenparkplätzen aufgenommen. Weiter flossen in die Bestandsaufnahme Hinweise aus der Bevölkerung auf Konflikte im ruhenden Verkehr ein. Anlage 3 enthält eine Darstellung des qualitativen Parkraumangebotes.

Die Ordnung des ruhenden Verkehrs ist häufig Streitthema bei Verkehrsfragen. Der Einzelhandel fordert ausreichend Stellplätze für Kunden, Anwohnende wollen ebenfalls ihr Fahrzeug nahe dem Wohnort abstellen. Gleichzeitig ist Parken raumintensiv und steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen.

Im Hinblick auf Verstöße gegen die Regelungen zum Halten und Parken gemäß § 12 StVO konnten bei der Begehung vor allem das Gehwegparken und das Nichtfreihalten einer ausreichenden Durchfahrtsbreite beobachtet werden (siehe Abbildung 17 und Abbildung 18).



Abbildung 17: Gehwegparken in der Luisenstraße



Abbildung 18: Parken auf Sperrfläche in der Römerstraße

Die Parksituation in Badenweiler kann im Vergleich zu anderen Gemeinden ähnlicher Größenordnung als gut eingestuft werden. Neben vereinzelt Parkständen im Straßenraum, die vorwiegend bewirtschaftet oder zeitlich begrenzt sind, stehen fünf Parkplätze zur Verfügung, die gebündelten Parkraum bieten. Diese Parkplätze sind gut verteilt in Badenweiler und bieten jeweils zwischen etwa 40 Stellplätzen auf dem Parkplatz P1 Weilertalstraße und etwa 160 Stellplätzen auf dem Parkplatz Ost.

Für den Parkplatz West wurde eine Höchstparkdauer festgesetzt und Gebühren in Höhe von 1,00 € pro Stunde oder ein Tagesticket für 5,00 € erhoben, um Dauerparken durch Anwohnende zu verhindern. Ergänzend dazu gibt es für Besucher eine gebührenpflichtige Parkgarage im Schlosspark mit insgesamt 212 Stellplätzen. Thermenbesucher erhalten hier zwei Stunden kostenloses Parken.

Die vereinzelt Stellplätze im Straßenraum sind in den meisten Fällen auf eine Höchstparkdauer zwischen 30 Minuten und 2 Stunden begrenzt oder kosten 0,50 € für eine Stunde und 1,50 € ab zwei Stunden, wobei die erste halbe Stunde kostenfrei ist. Es ist jedoch zu erwähnen, dass einzelne Stellplätze entlang der Weilertalstraße nicht regelwerkskonform und zu nah an Fußgängerüberwegen angeordnet sind, was die Sichtbeziehungen beeinträchtigt und somit die Verkehrssicherheit gefährdet.

4.1.6 Fazit Kfz-Verkehr und Straßennetz

Badenweiler verfügt über ein leistungsfähiges und dichtes Straßennetz. Die Anbindung an das überregionale Straßennetz ist mit der L131, L132 sowie L140 im Gemeindegebiet und der Nähe zur B 3 und A 5 als sehr gut zu bewerten und verschafft der Gemeinde dadurch Standortvorteile. Die gute Anbindung und vor allem die Verbindungsfunktion der L131 in Ost-West-Richtung durch Badenweiler und Schweighof geht jedoch mit einer hohen Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrten einher.

Der Kernort ist gut mit den Ortsteilen verknüpft. Die innerörtliche hierarchische Gliederung des Straßennetzes ist angemessen, die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf definierten Hauptverkehrsstraßen sinnvoll. Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes ist mit der umfangreichen Ausweisung von Tempo 30-Zonen umgesetzt. Auch entlang der Hauptverkehrsstraßen gilt bereits eine reduzierte Geschwindigkeit von 40 km/h, teilweise gilt auch dort eine Tempo 30-Zone.

Sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch in den Tempo-30 Zonen wird jedoch eine zu hohe Geschwindigkeit wahrgenommen, was jedoch zum Teil durch Geschwindigkeitsmessungen widerlegt werden konnte (z.B. Oberer Kirchweg). In Schweighof und Sehringen gibt es teils enge Ortsdurchfahrten bei einem gleichzeitig vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen.

Einige Knotenpunkte, wie z.B. der Knotenpunkt Ernst-Eisenlohr-Straße - Schweighof-/Weilertalstraße weisen im Hinblick auf Verkehrsabwicklung und Straßenraumaufteilung Verbesserungspotential auf.

Im ruhenden Verkehr ist das Angebot an Parkraum der Nachfrage weitgehend angepasst. Lediglich im Kernort kommt es in einigen Bereichen zu Verstößen gegen die geltenden Regelungen.

Verstöße gegen die Regelungen zum Parken nach § 12 StVO sind im gesamten Gemeindegebiet zu beobachten. Zum Teil hat dies Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Nichtfreihaltung von Sichtfeldern).

4.2 Radverkehr

Für die Bestandsanalyse des Radverkehrs wurde zunächst der Verlauf ausgewiesener Radrouten und Abstellanlagen erfasst (**Anlage 4**). Ausgehend vom bestehenden Radroutennetz wurden die Führungsform und Knotenpunkte entlang dieser Routen überprüft und Mängel bzw. Netzlücken identifiziert, aus denen wiederum Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrende abgeleitet wurden (siehe **Abschnitt 7.2**).

Da auch im Radverkehr gilt, was für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ist, nämlich dass ein Verkehrsmittel nur dann genutzt wird, wenn es am Zielort eine geeignete Abstellanlage gibt, wurde auch das qualitative Angebot an Abstellanlagen an wichtigen Zielorten erhoben.

An dieser Stelle sei noch ein Hinweis zur Begriffsverwendung gegeben. Wenn in diesem Dokument der Begriff Radroute verwendet wird, dann ist damit eine für den Radverkehr ausgewiesene, d. h. beschilderte oder gemeinhin vom Radverkehr genutzte Strecke gemeint. Der Begriff Radroute sagt dabei noch nichts über die Führungsform aus (Mischverkehr, Schutzstreifen etc.). Die Verwendung des Begriffs Radweg ist hier der Bezeichnung der Führungsform eines durch Zeichen 237 für den Radverkehr benutzungspflichtigen Weges vorbehalten.

4.2.1 Radroutennetz

Zwischen dem Kernort und den Ortsteilen gibt es häufig Wirtschaftswege und wenig befahrene Zwischenortsstraßen, die für den Radverkehr gut geeignet sind. Während Routen abseits des Hauptstraßennetzes für den touristischen Verkehr besonders attraktiv sind, weisen sie für den Alltagsradverkehr mitunter Defizite auf: Führung mit Umwegen, mangelnde Beleuchtung und mangelnde soziale Kontrolle (siehe Abbildung 19).



Abbildung 19: Radroute in Richtung Müllheim

Das Radroutennetz ist zum Teil über eine zielorientierte Wegweisung beschildert (siehe Abbildung 20 und Abbildung 21). Diese weist jedoch teilweise Lücken auf.



Abbildung 20: Beschilderung Radnetz in Badenweiler am Ortsausgang West



Abbildung 21: Wegweisung Radverkehr in Richtung Badenweiler

Der Hebelweg ist ab der Markgrafenstraße für den Kfz-Verkehr in Richtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen. Über eine entsprechende Beschilderung ist der Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, sodass die Durchgängigkeit des Radnetzes bestehen bleibt und keine Umwege für den Radverkehr entstehen (siehe Abbildung 22). Auch die Luisenstraße, welche für den Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße darstellt, ist durch eine entsprechende Beschilderung für den Radverkehr in die Gegenrichtung freigegeben (siehe Abbildung 23).



Abbildung 22: Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in der Hebelstraße



Abbildung 23: Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in der Luisenstraße

Die Anbindung der einzelnen Ortsteile ist für den Radverkehr teilweise verbesserungsfähig. So ist der Ortsteil Lipburg mit Oberweiler für Radfahrende über die Lipburger Straße verbunden. Eine Alternativroute mit befestigten Wegen besteht abseits der Führung des Kfz-Verkehrs nicht. Zum Teil sind Gehwege entlang der Fahrbahn vorhanden, die grundsätzlich von Radfahrenden mitgenutzt werden könnten, aber nicht explizit für diese freigegeben sind und nur über eine geringe Breite (<1,50 m) verfügen. Somit steht der Radverkehr zwischen Lipburg und Oberweiler stets in Konkurrenz mit anderen Verkehrsteilnehmenden, entweder dem Fuß- oder dem Kfz-Verkehr. Dasselbe Bild zeigt sich auf der Verbindung zwischen Sehringen und Oberweiler. Radfahrende aus Sehringen gelangen über Sehringer Straße in die Kernstadt Oberweiler. Auch hier ist keine separate Führung über befestigte Wege für den Radverkehr vorhanden. Entlang der Sehringer Straße sind ebenfalls zum Teil Gehwege vorhanden, die grundsätzlich vom Radverkehr mitgenutzt werden könnten, jedoch auch eine geringe Breite (<1,50 m) aufweisen. Auch nach Niederweiler besteht aktuell von den beiden Ortsteilen keine geeignete Führung für den Radverkehr. Die Verbindung des Ortsteils Schweighof nach Oberweiler hingegen ist für den Radverkehr im Bestand bereits gut ausgebaut. Zwischen dem Knotenpunkt Weilertal-/Schweighofstraße und Ernst-Eisenlohr-Straße und dem Fußballplatzes in Schweighof besteht ein separat geführter gemeinsamer Geh- und Radweg. Lediglich eine Ein- bzw. Ausleitung am Beginn / Ende der Führungsform existiert im Bestand nicht. Auch zwischen Oberweiler und Niederweiler besteht bereits eine gute Verbindung für den Radverkehr in Form eines gemeinsamen Geh- und Radwegs abseits der Fahrbahn. Auch hier ist lediglich eine sichere Ein- bzw. Ausleitung des Radverkehrs an den jeweiligen Ortseingang in den Fließverkehr nicht vorhanden. Innerorts werden Radfahrende vorwiegend im Mischverkehr auf Fahrbahn geführt, was unter anderem auf das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie geringe verfügbare Straßenraumbreiten im Ortsgebiet zurückzuführen ist.

4.2.2 Radverkehrsinfrastruktur

Wird der Radverkehr überörtlich im Allgemeinen über unabhängige Wege oder nur gering befahrene Straßen geführt, so ist innerorts eine Vielzahl von Führungsformen anzutreffen. Die verschiedenen Führungsformen und deren Einsatzgrenzen werden in den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*

geregelt [5]. Dabei bestehen verschiedene Belastungsbereiche mit weichen Trennlinien (siehe Abbildung 24).

Die Hauptführungsformen Mischen und Trennen sowie die Möglichkeit einer Trennung werden über die Faktoren Spitzenstundenbelastung und zulässige Geschwindigkeit ermittelt. Des Weiteren gehen Kriterien wie z. B. der SV-Anteil mit in die Wahl der Führungsform ein.

- I Mischverkehr auf der Fahrbahn
- II Schutzstreifen
- III / IV Radfahrstreifen / Radweg

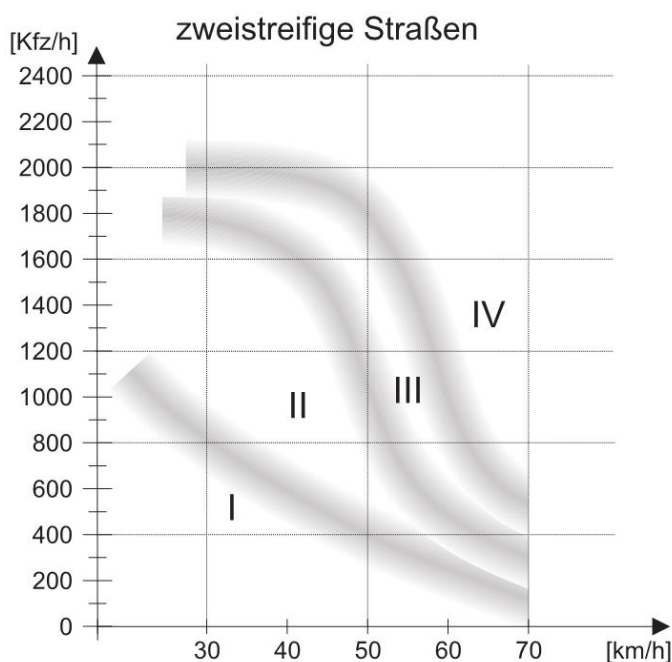


Abbildung 24: Vorauswahl der Radverkehrsführungsform [5]

Entlang der Hauptverbindungen innerorts in Badenweiler (Ernst-Eisenlohr-Straße / Kaiserstraße, Weilertalstraße, Blauenstraße / Kandernerstraße) wird der Radverkehr stets ohne separate Infrastruktur geführt. Grund hierfür ist vor allem das bestehende Geschwindigkeitsregime (Kaiserstraße, Blauenstraße, Kandernerstraße und Großteil Ernst-Eisenlohr-Straße als Teil der Tempo-30 Zone; Weilertalstraße und nördlicher Bereich Ernst-Eisenlohr-Straße zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h) und die teilweise beengten Straßenraumbreiten. Mängel im Hinblick auch diese Führungsform bestehen im nördlichen Bereich der Ernst-Eisenlohr-Straße. Dieser Bereich ist nicht mehr Teil der Tempo-30 Zone, dennoch ist keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Insbesondere auf der westlichen Seite wäre die Einrichtung einer separaten Führung für den Radverkehr, bedingt durch die Steigung und damit größer werdenden Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Rad- und dem Kfz-Verkehr, wünschenswert. Gesonderte Querungsmöglichkeiten sowie Einleitungen in die bestehenden außerorts Radwegeverbindungen (siehe Abschnitt 4.2.1) existieren in Badenweiler für den Radverkehr nicht. Auf Grund der fehlenden Ausleitung des Radverkehrs und des abrupten Endes des gemeinsamen Geh- und Radwegs am Knotenpunkt Weilertalstraße - Ernst-Eisenlohr-Straße kommt es an dieser Stelle zu einer

unübersichtlichen Situation mit erheblichem Konfliktpotential zwischen dem fließenden Kfz- und dem Radverkehr (siehe Abbildung 13).

4.2.3 Fahrradabstellanlagen

In Badenweiler gibt es bereits vereinzelt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Dazu gehören unter anderem Anlehnbügel am Schlossplatz, am Rathaus, am Parkplatz am Oberen Kirchweg sowie an der Zuwegung zum Park der Sinne am Oberen Kirchweg. Weiterhin bieten der Netto-Markt am Parkplatz West, sowie die Apotheke am Knotenpunkt Luisenstraße-Bismarckstraße Vorderradhalter für Kund/-innen an. Eine Vielzahl Vorderradhalter ist außerdem am Schwimmbad zu finden. Die Qualität der Anlagen ist dabei unterschiedlich. Teilweise entsprechen die verwendeten Typen der Abstellanlagen nicht mehr den heutigen Anforderungen, wie z.B. die am Schwimmbad eingesetzten Vorderradhalter, die die Mindestanforderungen an Standsicherheit und Diebstahlschutz nicht erfüllen können. Weiterhin ist die Platzierung zum Teil ungünstig gewählt, sodass die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit der Abstellanlagen beeinträchtigt wird (siehe bspw. Abbildung 25). Es ist bisher keine einheitliche Gestaltung der Abstellanlagen oder weitere Services für Radfahrende zu finden. Wild abgestellte Fahrräder konnten in Badenweiler nicht beobachtet werden, woraus sich schließen lässt, dass kein wesentliches Defizit an verfügbaren Abstellmöglichkeiten besteht. Da die Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel unter anderem auch von der Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten am Zielort abhängt, ist es aber auch denkbar, dass Fahrten wegen der aktuellen Abstellsituation nicht mit dem Fahrrad getätigt werden.



Abbildung 25: Vorderradhalter Netto / Parkplatz Ost

4.2.4 Fazit Radverkehr

Die Situation für den Radverkehr in Badenweiler ist gemischt. Es gibt einige gut geeignete Wirtschaftswege und wenig befahrene Zwischenortsstraßen, die für den Radverkehr genutzt werden können. Allerdings gibt es auch Defizite, insbesondere für den Alltagsradverkehr, wie Umwege, mangelnde Beleuchtung und soziale Kontrolle. Die Beschilderung des Radroutennetzes ist teilweise lückenhaft. Einige Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, was die

Durchgängigkeit des Radnetzes gewährleistet. Die Anbindung der einzelnen Ortsteile könnte jedoch verbessert werden, da es oft keine Alternativrouten abseits des Kfz-Verkehrs gibt und Radfahrer oft mit anderen Verkehrsteilnehmern konkurrieren müssen. Innerorts werden Radfahrer hauptsächlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, was auf das geringe Geschwindigkeitsniveau und die geringen verfügbaren Straßenraumbreiten zurückzuführen ist. Es gibt Mängel in Bezug auf separate Infrastrukturen für den Radverkehr, insbesondere in Bereichen mit höheren Geschwindigkeiten. Es gibt auch keine speziellen Querungsmöglichkeiten oder Einleitungen in die bestehenden außerorts Radwegeverbindungen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind vorhanden, aber ihre Qualität und Platzierung sind unterschiedlich und entsprechen nicht immer den heutigen Anforderungen. Es gibt kein einheitliches Design der Abstellanlagen oder weitere Services für Radfahrende. Es scheint jedoch kein wesentliches Defizit an verfügbaren Abstellmöglichkeiten zu geben.

4.3 Fußverkehr

Der Fußverkehr stellt die Basismobilität dar. Alle Wege, auch wenn ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird, beginnen und enden mit einem Fußweg. Gleichzeitig sind zu Fuß Gehende die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die besonderen Schutz verdienen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Gehwege im Haupt- und Nebenstraßennetz qualitativ erfasst. Neben Anlagen für den Längsverkehr wurden auch Querungshilfen (Fußgängerüberwege, Mittellinien) aufgenommen. Aus dem Abgleich mit wichtigen Wegeverbindungen ergeben sich Defizite in der Fußgängerinfrastruktur. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind grafisch in der Anlage 5 dargestellt.

4.3.1 Fußverkehrsinfrastruktur

Die erforderliche Breite von Gehwegen kann den *Richtlinien für die Anlage Stadtstraßen* (RASt 06) [6] bzw. den *Empfehlungen für den Fußgängerverkehrsanlagen* (EFA) [4] entnommen werden. Die Regelbreite beim Neubau von Gehwegen beträgt demnach 2,50 m. Diese Breite ermöglicht die Begegnung von zwei Fußgängern bei Einhaltung eines Abstandes zu Hauswand bzw. Einfriedung, in der Regel 20 cm, und zur Fahrbahn, in der Regel 50 cm.

Bei niedrigen Einfriedungen kann der seitliche Abstand von 20 cm entfallen. Bei geringen Schwerverkehrsstärken kann der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn auf 30 cm abgemindert werden. Damit ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,10 m (siehe Abbildung 26).

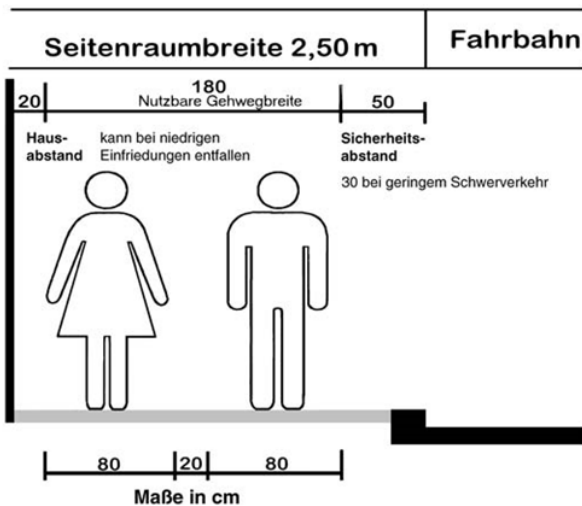


Abbildung 26: Bestimmung der Gehwegbreite im Regelfall [4]

In Oberweiler gibt es in weiten Teilen im Bestand an den wichtigsten Achsen beidseitige Gehwege. An den Hauptverkehrsstraßen sind die Gehwege nur an Stellen einseitig, auf denen nur eine einseitige Nutzung vorliegt. Jedoch sind diese Gehwege häufig schmaler als in den genannten Regelwerken gefordert. Zum Teil sind die Gehwege darüber hinaus nicht befestigt, wie beispielsweise entlang der Schweighofstraße östlich des Schwimmbads (siehe Abbildung 27) oder in der Markgrafenstraße, auch im Bereich der Bushaltestelle „Vogesenstraße“ (siehe Abbildung 28).



Abbildung 27: Unbefestigter Gehweg Schweighofstraße



Abbildung 28: Unbefestigter Gehweg
Markgrafenstraße / Bushaltestelle
Vogesenstraße

Außerhalb des klassifizierten Straßennetzes sind teilweise nur einseitige und / oder schmale Gehwege oder keine Gehwege vorhanden, was den sehr geringen Straßenraumbreiten zu Schulden ist. Diese Situation zeigt sich beispielsweise im Oberen Kirchweg, der im nördlichen Bereich über einen einseitigen schmalen Gehweg verfügt, der jedoch im nördlichen Bereich verfällt. Grund hierfür ist der bereits sehr beengte Querschnitt. Auf den nachfolgenden Abbildungen sind einige dieser Stellen dargestellt.



Abbildung 29: Am Berg einseitiger Gehweg



Abbildung 30: Oberer Kirchweg einseitiger Gehweg (Google Earth)



Abbildung 31: Unterer Kirchweg einseitiger Gehweg

In der Luisenstraße, die als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, ist es zu Fuß Gehenden nach StVO erlaubt die gesamte Straßenraumbreite zu nutzen. Diese Regelung scheint bisher jedoch nicht bei allen Verkehrsteilnehmenden bekannt zu sein und wird durch zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt, sodass auch hier aktuell die Situation für den Fußverkehr verbesserungswürdig ist.

Die Einsatzbereiche von Querungsanlagen im Fußgängerverkehr werden durch EFA vorgegeben. Die wesentlichen Faktoren zur Bestimmung der Notwendigkeit einer Querungsanlage bilden die zugelassene Geschwindigkeit, die Spitzenbelastung und die Anzahl der querenden Fußgänger. Einsatzbereich für Querungsanlagen sind Straßen mit zwei Fahrstreifen bis 8,50 m Fahrbahnbreite.

Auf Grundlage der EFA sind Querungsanlagen notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h beträgt. Auch bei mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und einer zugelassenen Geschwindigkeit von 30 km/h können Querungsanlagen erforderlich sein. Unabhängig davon können Querungsanlagen zweckmäßig sein, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern (Kindern, Senioren) zu rechnen ist.

Positiv ist anzumerken, dass in Badenweiler gesicherte Querungsanlagen dem Fußverkehr trotz des geringen Temporegimes regelmäßig an den Hauptverkehrsachsen zur Verfügung stehen. So sind im Verlauf der Weilertalstraße drei und im Verlauf der Ernst-Eisenlohr-Straße sechs Fußgängerüberwege (Zebrastrreifen) vorhanden, die teilweise durch vorgezogene Seitenräume (siehe Abbildung 32 und Abbildung 33) die Sicherheit des querenden Fußverkehrs weiter bestärken.



Abbildung 32: Vorgezogene Seitenräume Querung Fußverkehr Ernst-Eisenlohr-Straße



Abbildung 33: Vorgezogene Seitenräume FGÜ Ernst-Eisenlohr-Straße (Google Earth)

Weitere FGÜ sind am Schlossplatz sowie der Markgrafenstraße in Höhe des Parkplatz West vorhanden. Entlang der Weilertalstraße ist jedoch anzumerken, dass die Sichtverhältnisse und somit auch die Sicherheit des querenden Fußverkehrs an den FGÜ teilweise durch die Anordnung der Parkstände beeinträchtigt werden (siehe Abbildung 34).



Abbildung 34: Anordnung Parkstände und FGÜ Weilertalstraße (Google Earth)

Als Lücken im Bereich der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende ist der Bereich des Knotenpunkts Weilertalstraße / Ernst-Eisenlohr-Straße zu nennen. Hier ist regelmäßiges Queren von zu Fuß Gehenden

durch die Wegebeziehung zwischen dem östlich gelegenen Parkplatz und der Bushaltestelle zum Schwimmbad und dem Schulgelände entlang des Oberen Kirchwegs zu erwarten, unter anderem auch von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden (Kinder). Dennoch gibt es hier keine sichere Möglichkeit die Ernst-Eisenlohr-Straße zu queren. Auch zwischen den Ortsteilen ist zum Teil eine Fußwegeverbindung vorhanden, die jedoch eine geringe Frequentierung aufweist. Zwischen Oberweiler und Lipburg können zu Fuß Gehende entlang der Kanderner Straße und der Lipburger Straße auf (zum Teil unbefestigten) Gehwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen verkehren. Lediglich an einer Stelle ist das (ungesicherte) Queren der Lipburger Straße notwendig. Auch zwischen Oberweiler und Sehringen können zu Fuß Gehende auf (zum Teil unbefestigten) Gehwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen verkehren. Hierfür muss zwei Mal ungesichert die Fahrbahn gequert werden, was die Attraktivität dieser Verbindungen einschränkt.

4.3.2 Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes ist für alle Nutzer mit Vorteilen verbunden, für mobilitätseingeschränkte Personen ist sie jedoch Voraussetzung zur Teilhabe. Der barrierefreie Ausbau stellt daher einen wichtigen Aspekt dar, wenn es um die zukunftsfähige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur geht.

Zum Teil sind in Badenweiler bereits Bestrebungen in diese Richtung erkennbar. So sind an einigen Stellen, bspw. an den meisten FGÜ, bereits Gehwegabsenkungen umgesetzt. An anderen Stellen sind die Gehwege jedoch so ausgeführt, dass seine Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen nur erschwert möglich ist, beispielweise bei nicht abgesenkten Bordsteinen an Querungsstellen (siehe Abbildung 37) oder Pflanzkübeln oder anderen Einengungen im Bereich der Gehwege (siehe Abbildung 35 und Abbildung 36).



Abbildung 35: Pflanzkübel im Seitenbereich Luisenstraße



Abbildung 36: Einengung Gehweg Ernst-Eisenlohr-Straße



Abbildung 37: Fehlende Bordsteinabsenkung Ernst-Eisenlohr-Straße / Parkplatz Ost

4.3.3 Fazit Fußverkehr

Durch die flächenhafte Umsetzung von Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz von Badenweiler wird die Nutzung der Gehwege angenehmer und sicherer für den Fußverkehr.

Zwar gibt es bereits eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen, jedoch müssen diese in den kommenden Jahren noch weiter ausgeführt werden.

Obwohl in den meisten Straßen Gehwege vorhanden sind, sind diese häufig zu schmal. Engstellen mit sehr schmalen Gehwegbreiten besonders entlang von Hauptverkehrsstraßen stellen einen bedeutenden Mangel für den Fußverkehr dar. Auch fehlen z. T. gesicherte Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptverkehrsstraßen. Die vorhandenen Fußwege zwischen Ortsteilen sind teilweise unbefestigt und erfordern ungesichertes Queren der Fahrbahn.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hängt von der Haltestellenabdeckung der angebotenen Ziele sowie der Taktung ab. Des Weiteren fließen Faktoren wie Haltestellenabstand und die Haltestellenaufenthaltszeit mit ein. Einen Überblick über das Linienangebot und die Einzugsbereiche enthält **Anlage 6**.

Ebenso wurden die vorhandenen Haltestellen des ÖPNV hinsichtlich ihrer barrierefreien Gestaltung und Haltestellenausstattung genauer betrachtet. In Anlage 6 ist die Ausstattung der einzelnen Haltestellen dokumentiert.

Für die Bestandsanalyse wurden die aktuellen Fahrpläne sowie die geplanten Verbesserungen des Nahverkehrsplans ausgewertet.

4.4.1 Linienangebot

Die Gemeinde Badenweiler ist Teil des RVF-Verbundgebiets (Regio-Verkehrsverbund Freiburg). An den Schienenpersonennahverkehr ist die Gemeinde nicht angebunden. Der nächste Anschluss liegt im benachbarten Mittelzentrum Müllheim und ist mit den vorhandenen Buslinien aus Oberweiler zu erreichen.

Seit dem 10. Dezember 2023 wurden mit dem neuen Jahresfahrplan 2024 die Neuerungen des Nahverkehrsplans in Badenweiler umgesetzt. Dies geht mit deutlichen Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für Badenweiler und seine Ortsteile einher.

Vor der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans war die Anbindung Badenweilers an Müllheim durch die **Linie 111** geregelt. Diese Linie pendelte von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr in einem dichteren als Stundentakt zwischen Müllheim und Badenweiler. Nach 18 Uhr gab es zwar ein Angebot, jedoch ohne regelmäßige Taktung. In unregelmäßiger Taktung wurde diese Verbindung weiter in den östlich gelegenen Ortsteil Schweighof geführt, beispielsweise gab es samstags vier Fahrten pro Richtung. Die südlich gelegenen Ortsteile Lipburg und Sehringen waren durch die **Linie 112** an Badenweiler angebunden, allerdings ohne regelmäßige Taktung. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wurden keine Fahrten angeboten.

Mit der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans hat sich die Situation deutlich verbessert. Die Linie 111 wurde in die Linien **650** und **651** aufgeteilt. Die Anbindung Badenweilers an Müllheim erfolgt nun durch die Linie 650, die von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt und in den Nebenzeiten im Stundentakt verkehrt. Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen wird die Linie im Stundentakt bedient. Zwischen Badenweiler und Schweighof verkehrt seit Dezember 2023 die Linie 651 von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt und in den Nebenzeiten im Zweistundentakt. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wird ebenfalls ein Zweistundentakt angeboten. Die südlichen Ortsteile Lipburg und Sehringen sind nun über die Linie **653** angebunden, die in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt und in den Nebenzeiten im Zweistundentakt verkehrt. Im Gegensatz zu bisheriger Situation werden nun auch an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen zwischen 7 und 23 Uhr Fahrten im Zweistundentakt angeboten.

Seit der Einführung des neuen Jahresfahrplans hat sich die Situation im ÖPNV in Badenweiler somit deutlich verbessert. Insbesondere die verbesserte Anbindung der Ortsteile, vor allem an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, ist ein wesentlicher Faktor zur Förderung des ÖPNVs in Badenweiler. Die zuvor bestehenden Angebotsmängel konnten somit behoben werden.

4.4.2 Haltestellenausstattung

Im Hinblick auf Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau (siehe Abschnitt 3.2 und Abschnitt 7.4.2) wurden alle Haltestellen im Gemeindegebiet im Hinblick auf straßenräumliches Umfeld und Ausstattung untersucht und dokumentiert. **Anlage 6.1.3** gibt einen Überblick über die Haltestellenmerkmale im Vergleich, **Anlage 6.2** enthält eine detaillierte Darstellung der einzelnen Haltestellen. Bisher erfüllt keine der Haltestellen die Anforderungen an einen barrierefreien Ausbau.

Über eine Basisausstattung (Mast mit Haltestellenname und Fahrplan) verfügen alle Haltestellen. Elemente, die die Qualität für die Nutzer deutlich erhöhen (Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheit), sind an etwa der Hälfte der Haltestellen anzutreffen.

4.4.3 Fazit ÖPNV

Die Gemeinde Badenweiler ist Teil des RVF-Verbundgebiets, jedoch nicht direkt an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Der nächste Anschluss liegt im benachbarten Mittelzentrum Müllheim und ist mit den vorhandenen Buslinien erreichbar. Die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Badenweiler hat sich seit der Einführung des neuen Jahresfahrplans 2024 jedoch deutlich verbessert. Die Anbindung der Ortsteile, insbesondere an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, wurde optimiert, was einen wesentlichen Faktor zur Förderung des ÖPNVs in Badenweiler darstellt. Die zuvor bestehenden Angebotsmängel konnten somit behoben werden. Trotz dieser Verbesserungen erfüllt bisher keine der Haltestellen die Anforderungen an einen barrierefreien Ausbau. Alle Haltestellen verfügen über eine Basisausstattung, jedoch sind Elemente, die die Qualität für die Nutzer deutlich erhöhen, wie Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten, nur an etwa der Hälfte der Haltestellen vorhanden. Insgesamt hat sich die ÖPNV-Situation in Badenweiler verbessert, es besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen.

5 Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Mängelanalyse und der Maßnahmenentwicklung fand eine Bürgerbeteiligung sowie ein Bürgerworkshop statt. In der Bürgerbeteiligung hatten Interessierte im Zeitraum von 22.06. - 07.07.2023 die Möglichkeit per Mail Anregungen zu Mängeln einzubringen. In diesem Zeitraum konnten etwa 110 Rückmeldungen von etwa 20 Personen gesammelt werden.

Im ergänzenden Bürgerworkshop, der am 11.07.2023 im Kurhaus in Badenweiler stattfand, wurden die festgestellten Mängel sowie die aus der Bürgerbeteiligung hervorgegangenen Mängel und erste Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Die Bürger/-innen hatten dann in dem Workshop die Gelegenheit, weitere Punkte vorzubringen. Dazu konnten die Vorschläge auf Moderationskarten geschrieben und auf eine Karte des Gemeindegebiets gepinnt werden. Im Anschluss wurden die Vorschläge von den Bürger/-innen bewertet. Dazu bekam jede Person Klebepunkte, die auf den Moderationskarten verteilt werden sollten (siehe Abbildung 38).

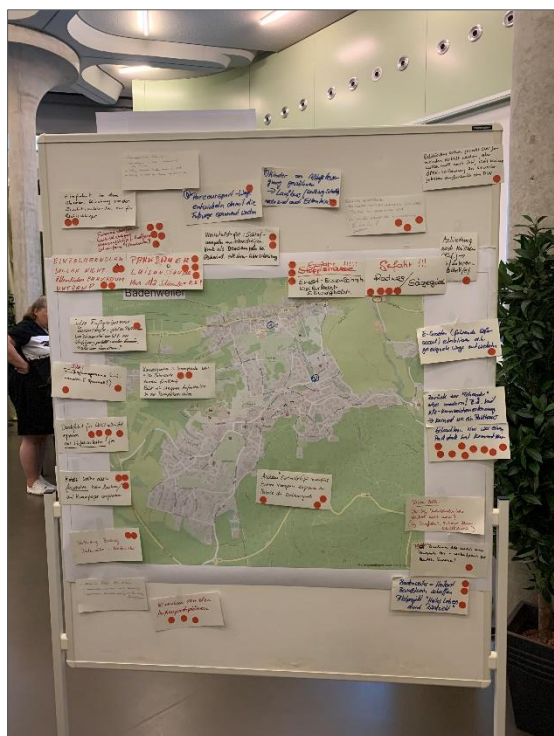


Abbildung 38: Bürgerworkshop 11.07.2023

Häufig als Mangel aufgeführt wurden fehlende Radwegeverbindungen, fehlende Radinfrastrukturen und ungeeignete Überführungen der Radfahrenden von Radverkehrsführungen in den Mischverkehr. Dazu gehörte bspw. die fehlende Verbindung zwischen dem Ortsteil Lipburg nach Oberweiler oder die Übergänge an den Ortseingängen, an denen Radfahrende nicht geschützt in den Verkehr eingeleitet werden. Weiterhin wurde auch die Belastung aller Verkehrsteilnehmenden durch regelwidriges Parken vermehrt thematisiert, was es zu Fuß Gehenden und teilweise auch Radfahrenden an diesen Stellen erforderlich macht in den fließenden Kfz-Verkehr auszuweichen.

Als Maßnahmenideen wurde vermehrt der Wunsch zur Beruhigung der Luisenstraße, bspw. durch Ausweisung dieser als Fußgängerzone, vorgeschlagen sowie eine bessere Leitung des Parkverkehrs bspw. durch Information auf Homepage und / oder eine entsprechende Wegweisung.

Alle Beiträge wurden im Nachgang dokumentiert und auf Umsetzbarkeit geprüft und wurden anschließend, wenn möglich, in die Maßnahmenentwicklung einbezogen.

6 Planungsziele

Aufbauend auf den Analysen der Stärken und Schwächen im Bestand und unter Berücksichtigung vorliegender Planwerke und bestehender Initiativen wurden Ziele für das Verkehrskonzept formuliert. Den Zielen wurden Leitlinien zugeordnet, aus denen sich wiederum einzelne Maßnahmen für die Handlungsfelder ableiten lassen.

Die Reihenfolge der Ziele stellt keine Rangfolge dar, vielmehr stehen die Ziele gleichberechtigt nebeneinander.

Ziel 1: Badenweiler als touristisches Ziel stärken

Ein zentrales Ziel für Badenweiler ist es, die Attraktivität und Zugänglichkeit des Ortes für Besucher/-innen zu stärken. Dies beinhaltet die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, um einen reibungslosen und angenehmen Besuch für Gäste zu gewährleisten. Durch die Optimierung der Verkehrswege und die Förderung nachhaltiger Mobilitätsoptionen soll Badenweiler als touristisches Ziel noch attraktiver werden. Dieses Ziel ist nicht nur für die Steigerung der Besucherzahlen von Bedeutung, sondern auch für die nachhaltige Entwicklung und den Erhalt des Tourismus in Badenweiler.

Ziel 2: Geschwindigkeitsverstöße Kfz reduzieren

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und das Risiko von Verkehrsunfällen zu minimieren, ist es Ziel des Konzeptes die Geschwindigkeitsverstöße durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Um dies zu erreichen, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden, wie beispielsweise die Verbesserung der Straßeninfrastruktur, die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und die Sensibilisierung der Fahrenden für die Gefahren von überhöhter Geschwindigkeit. Darüber hinaus könnte die Einführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion dazu beitragen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften zu fördern und somit die Anzahl der Geschwindigkeitsverstöße zu reduzieren.

Ziel 3: Gefahrenstellen (aufgrund bisheriger regelwerksunkonformer Planungen) beheben

Einige Gefahrenstellen im Gemeindegebiet sind auf bisherige regelwerksunkonformer Planungen zurückzuführen. Ein spezifisches Problem, das in diesem Zusammenhang angegangen werden muss, ist die Anordnung von Parkständen zu nahe an Fußgängerüberwegen. Diese Situation kann die Sichtbeziehung zwischen Fahrzeugführern und querenden Fußgängern erheblich beeinträchtigen, was die Sicherheit des Fußverkehrs deutlich senkt. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, diese Gefahrenstellen zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um sie zu beheben. Durch die Behebung dieser Gefahrenstellen wird nicht nur die Sicherheit der Fußgänger erhöht, sondern auch das allgemeine Verkehrsumfeld verbessert und das Risiko von Verkehrsunfällen reduziert.

Ziel 4: Auslastung der Parkplätze und -garagen erhöhen und Auslastung der On-Street Parkflächen reduzieren

Trotz der Existenz mehrerer Parkplätze im Gemeindegebiet, auf denen gebündelter Parkraum zur Verfügung gestellt wird, sind diese nicht vollständig ausgelastet. Dies führt zu unnötigem Parksuchverkehr in den Straßen des Ortszentrums, was sowohl die Verkehrssituation verschärft als auch

die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt. Daher soll mit dem Konzept das Ziel verfolgt werden, die Auslastung der Parkplätze und -garagen zu erhöhen und gleichzeitig die Auslastung der On-Street Parkflächen zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, könnten verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise die Verbesserung der Beschilderung und Wegweisung zu den Parkplätzen und -garagen, die Einführung von Parkleitsystemen und die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung. Darüber hinaus könnte die Bereitstellung von Informationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen in Echtzeit dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Auslastung der Parkplätze und -garagen zu erhöhen. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird nicht nur die Parksituation in Badenweiler entschärft, sondern auch die Attraktivität und Zugänglichkeit des Ortes für Besucher und Einheimische verbessert.

Ziel 5: Parksuchverkehr durch geeignete Lenkungsmaßnahmen reduzieren

Obwohl Badenweiler über mehrere gebündelte Parkplätze verfügt und der Parkraum im Straßenraum eher gering dimensioniert ist, kommt es häufig zu Parksuchverkehr in den Straßen. Dies führt zu einer unnötigen Belastung, die die Verkehrssituation verschärft und die Lebensqualität der Anwohnenden beeinträchtigt. Daher ist ein weiteres Ziel des Konzepts, den Parksuchverkehr und die damit einhergehenden Belastungen in Badenweiler durch geeignete Lenkungsmaßnahmen zu reduzieren.

Um dieses Problem zu lösen, könnte bspw. die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in Betracht gezogen werden. Dies würde nicht nur den Parksuchverkehr reduzieren, sondern auch die Auslastung der gebündelten Parkplätze erhöhen.

Darüber hinaus könnten weitere Lenkungsmaßnahmen wie die Verbesserung der Beschilderung und Wegweisung zu den Parkplätzen, die Anpassung der Parkgebühren und die Förderung alternativer Verkehrsmittel wie Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu reduzieren und die allgemeine Verkehrssituation in Badenweiler zu verbessern.

Ziel 6: Sichere und direkte Routen für den Radverkehr schaffen

Der Radverkehr gilt als wesentlicher Bestandteil für eine nachhaltige Mobilität. Um diesen zu fördern und die Nutzung des Fahrrads als nachhaltiges und gesundes Verkehrsmittel zu etablieren ist jedoch die Schaffung von sicheren und direkten Routen von besonderer Bedeutung. Um dieses Ziel zu erreichen, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise die Einrichtung von Fahrradwegen, die Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur und die Schaffung von direkten und sicheren Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Darüber hinaus könnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Sicherheit von Radfahrern dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Durch die Schaffung sicherer und direkter Routen für den Radverkehr wird nicht nur die Attraktivität des Fahrradfahrens erhöht, sondern auch die allgemeine Verkehrssituation verbessert und die Lebensqualität der Einwohner/-innen und Besucher/-innen von Badenweiler gesteigert.

Ziel 7: Konfliktsituationen für den Radverkehr reduzieren

Um den Radverkehr weiter zu unterstützen, ist es wichtig, Konfliktsituationen für diesen möglichst zu vermeiden. Konflikte können entstehen, wenn Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende, z.B. des MIV oder Fußverkehrs, denselben Raum teilen und es zu unklaren Regelungen und somit zu

Konfliktpotential kommen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören, wenn möglich, die Verbesserung der Radinfrastruktur, wie die Einrichtung von separaten Radwegen oder Radfahrstreifen, die klar von den Fahrspuren für den motorisierten Verkehr getrennt sind. Darüber hinaus könnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Radfahrern dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen und Konflikte zu vermeiden. Auch die Sensibilisierung und Schulung aller Verkehrsteilnehmenden über die geltenden Regelungen bezüglich des Radverkehrs kann dazu beitragen, das Verständnis und den Respekt zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu fördern und somit Konfliktsituationen zu reduzieren. Durch die Reduzierung von Konfliktsituationen für den Radverkehr wird nicht nur die Sicherheit und das Wohlbefinden der Radfahrenden verbessert, sondern auch die Attraktivität des Radfahrens als nachhaltige und gesunde Mobilitätsoption gesteigert.

Ziel 8: Luisenstraße für den Fußverkehr und Außengastronomie attraktiver machen

Der Fußverkehr als Basismobilität trägt unter anderem zur Belebung von Ortszentren bei. In Badenweiler ist vor allem die Luisenstraße, durch ihre angesiedelten Nutzungen und der Ausweisung als verkehrsberuhigte Zone, ein attraktiver Raum für zu Fuß Gehende. Daher wird mit diesem Konzept unter anderem das Ziel verfolgt, die Luisenstraße für den Fußverkehr attraktiver zu gestalten. Obwohl die Straße bereits als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen ist, fahren viele Verkehrsteilnehmende zu schnell und sind nicht ausreichend über die geltenden Regelungen in solchen Zonen aufgeklärt. Dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden und Gäste. Um dieses Ziel zu erreichen, könnten verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise die Durchführung von Informations- und Sensibilisierungskampagnen, um die Verkehrsteilnehmende über die Rechte der Fußgänger in verkehrsberuhigten Zonen aufzuklären. Darüber hinaus können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dazu beitragen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu gewährleisten. Die Verbesserung der Straßengestaltung, beispielsweise durch die Einrichtung von mehr Sitzgelegenheiten, Grünflächen oder attraktiven Beleuchtungselementen, kann ebenfalls dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Luisenstraße zu einem attraktiven Ort für Einheimische und Besucher/-innen zu machen. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Luisenstraße nicht nur für den Fußverkehr und die Außengastronomie attraktiver, sondern trägt auch zur Steigerung der Lebensqualität und zur Förderung eines nachhaltigen und menschenzentrierten Verkehrssystems in Badenweiler bei.

Ziel 9: Nutzerfreundliche Bereitstellung digitaler Informationen zum Verkehr / Digitale Angebote schaffen

Ein weiteres Ziel des Verkehrskonzeptes ist es Informationen zum Verkehr nutzerfreundlich digital bereitzustellen und so digitale Angebote zu schaffen. Dadurch soll langfristig der Zugang zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten bei Einwohner/-innen aber auch Besucher/-innen verbessert und so eine nachhaltige Mobilitätskultur in Badenweiler etabliert werden.

Ziel 10: Lärmpegel senken unterhalb 60dB

Die Lärminderung ist ein wichtiger Bestandteil für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Als Kurort gilt Badenweiler al ein Ort der Ruhe, und die Senkung des Lärmpegels ist daher ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Lebensqualität für Einwohner/-innen und Besucher/-innen.

Daher soll mit dem Konzept dazu beigetragen werden, den Lärmpegel am Tag auf unter 60dB(A) zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gehören, die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Fahrrädern und die Verbesserung der städtischen Infrastruktur, um den Lärm von Straßen und öffentlichen Plätzen zu minimieren. Insgesamt wird die Senkung des Lärmpegels auf unter 60dB(A) dazu beitragen, Badenweiler als einen Ort der Ruhe und Erholung zu erhalten und zu fördern. Dies wird nicht nur die Aufenthaltsqualität für die Einwohner/-innen verbessern, sondern auch dazu beitragen, die Attraktivität des Kurorts für Besucher/-innen aufrecht zu erhalten.

Die aufgeführten Planungsziele sind in der untenstehenden Abbildung 39 zusammenfassend dargestellt.

Kfz-Verkehr

- Lärmpegel senken unterhalb 60dB
- Geschwindigkeitsverstöße Kfz reduzieren
- Gefahrenstellen aufgrund bisheriger regelwerksunkonformer Planungen beheben

Ruhender Verkehr

- Auslastung der Parkplätze und -garagen erhöhen und Auslastung der On-Street Parkflächen reduzieren
- Parksuchverkehr durch geeignete Lenkungsmaßnahmen reduzieren

Radverkehr

- Sichere und direkte Routen für den Radverkehr schaffen
- Konfliktsituationen für den Radverkehr reduzieren

Fußverkehr

- Luisenstraße für den Fußverkehr und Außengastronomie attraktiver machen

Angebote

- Badenweiler als touristisches Ziel stärken
- Nutzerfreundliche Bereitstellung digitaler Informationen zum Verkehr / Digitale Angebote schaffen

Abbildung 39: Zusammenfassung der Planungsziele

7 Maßnahmenentwicklung

Die in Abschnitt 5 beschriebenen Ziele geben die Entwicklungsrichtung des Verkehrs in Badenweiler vor. Zur Erreichung dieser Ziele wurden einzelne Maßnahmen entwickelt, die im Laufe der kommenden Jahre umgesetzt und weiterverfolgt werden sollten. Am Grad der Erreichung der Ziele lässt sich die Wirksamkeit der Maßnahmen messen.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen sind zusammenfassend in **Anlage 10** dargestellt. Dort sind auch Angaben zu notwendigen Akteuren um Umsetzungshorizont der jeweiligen Maßnahme enthalten.

7.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Die Maßnahmenvorschläge für den Kfz-Verkehr beziehen sich auf den fließenden und den ruhenden Kfz-Verkehr und betreffen bauliche und verkehrsrechtliche Änderungen des Straßennetzes. Anlage 7 enthält eine grafische Übersicht über die Maßnahmenvorschläge.

7.1.1 Prüfung von Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten

Die Weilertalstraße, als Ortsdurchfahrt durch Badenweiler, ist derzeit aufgrund der Kurort-Eigenschaft Badenweilers auf eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h begrenzt. Das Kerngebiet von Badenweiler sowie der Ortsteile Schweighof und Sehringen sind bereits weitestgehend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, ebenfalls mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten, auf denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gilt.

Daher wird vorgeschlagen zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Weilertalstraße und ggf. den Ortsdurchfahrten von Schweighof und Sehringen möglich und sinnvoll ist. Eine solche Reduzierung könnte zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen, die Lärmemissionen durch den Straßenverkehr mindern und die Verträglichkeit des Verkehrs mit dem Rad- und Fußverkehr verbessern.

Um eine solche Geschwindigkeitsreduzierung anordnen zu können, müssen der zuständigen Verkehrsbehörde jedoch aussagekräftige Gründe vorgelegt werden. Daher muss für die genannten Straßenzüge, ein Lärmgutachten oder einen Lärmaktionsplan durchgeführt werden, aus denen die Notwendigkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hervorgeht.

Die Umsetzung dieser Maßnahme würde zu den Zielen 7.) Reduzierung von Konfliktsituationen für den Radverkehr und 10.) Senkung des Lärmpegels auf unter 60 dB(A) beitragen.

7.1.2 Versetzen der Parkstände entlang der Weilertalstraße

Entlang der Weilertalstraße sind derzeit sieben Parkstände auf der Fahrbahn markiert, von denen sich vier in unmittelbarer Nähe zu Fußgängerüberwegen befinden, wie auf der untenstehenden Abbildung 40 exemplarisch zu sehen ist.



Abbildung 40: Parkstand Höhe Weilertalstraße 51 FGÜ

Einige dieser Parkstände sind jedoch zu nah an den Fußgängerüberwegen positioniert, was dazu führt, dass die erforderlichen Sichtfelder für querende Fußgänger durch die parkenden Fahrzeuge eingeschränkt und so derzeit nicht gewährleistet werden können. Diese Situation führt zu einer deutlichen Minderung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, insbesondere für Kinder, die zwischen den parkenden Fahrzeugen erst sehr spät für Pkw-Fahrende zu erkennen sind. Bei der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h muss laut EFA [4] eine Haltesichtweite von 25 m freigehalten werden. Diese überschneidet sich mit den vier bereits genannten Parkständen, wie in Abbildung 41 und Abbildung 42 dargestellt. Daher sollten alle vier Parkstände entfernt oder, falls geeignete Stellen gefunden werden können, versetzt werden.



Abbildung 41: Sichtdreiecke Weilertalstraße 37 (40km/h)

Abbildung 42: Sichtdreiecke Weilertalstraße 51 (40km/h)

Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h würde die erforderliche Haltesichtweite auf 15 m reduzieren. Im Vergleich zur aktuellen Situation müssten dann nur drei Parkstände entfernt oder versetzt werden, wie in Abbildung 43 und Abbildung 44 dargestellt.



Abbildung 43: Sichtdreiecke Weilertalstraße 37 (30km/h) Abbildung 44: Sichtdreiecke Weilertalstraße 51 (30km/h)

Die Umsetzung dieser Maßnahme würde wesentlich zur Sicherheit des Fußverkehrs beitragen und Gefahrenstellen aufgrund bisheriger regelwerksunkonformer Planungen beheben (Ziel 3).

7.1.3 Umgestaltung Ortseingänge

Die Gestaltung von Ortseingängen prägt das Ortsbild und trägt maßgeblich dazu bei, den Übergang von der freien Strecke in den Siedlungsbereich zu verdeutlichen und eine entsprechende Anpassung der Fahrweise zu erreichen. Fehlen sowohl Änderungen in der Streckencharakteristik als auch in den Randnutzungen, so kann eine Verringerung der Geschwindigkeiten nur schwer erreicht werden. Mit dem Ziel einer Abrundung des Ortsbildes und Verdeutlichung des Übergangs in eine andere Geschwindigkeitszone sollen folgende Ortseingänge umgestaltet werden:

- Badenweiler Ost (Schweighofstraße)
- Badenweiler Süd (Kanderner Straße)
- Schweighof West (Klemmbachstraße)
- Lipburg West (Ernst-Scheffelt-Straße)
- Sehringen Nord (Sehringer Straße)

Dabei sind bei allen genannten Ortseingängen (teilweise wechselseitige) Einengungen durch Sperrflächen als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme als geeignete Maßnahme anzusehen.

Badenweiler Ost

So kommt am Ortseingang Badenweiler Ost bspw. eine Fahrbahnverschwenkung mittels Mittelinsel auf Grund der seitlichen Begrenzungen durch den Bachlauf und die bestehende Rad- und Fußverbindung nicht in Frage. Auch eine Fahrbahnverschwenkung im weiteren Verlauf der Schweighofstraße ist auf Grund der geplanten Bebauung südlich der Straße nicht möglich, sodass eine wechselseitige Verengung durch Sperrflächen die beste Lösung darstellen (siehe Abbildung 45). Diese könnten direkt hinter der Ortstafel angesetzt werden, um den Übergang von außerorts zu innerorts Bereich zu markieren. Die Sperrflächen können im Sinne der städtebaulichen Attraktivität für Bepflanzungen oder ähnliches genutzt werden, was auch das Überfahren der Sperrflächen verhindert. In Kombination mit Maßnahme aus Abschnitt 7.1.1, der Ausweisung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt ist auch aus der Sicht des querenden Fußverkehrs keine Mittelinsel als Querungshilfe erforderlich, sodass die Verengungen an dieser Stelle ausreichend sind.



Abbildung 45: Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Ost Badenweiler

Badenweiler Süd

Auch am Ortseingang Badenweiler Süd ist eine Geschwindigkeitsdämpfung durch Sperrflächen ausreichend (siehe Abbildung 46). Da kein Bedarf für Fußgängerquerungen besteht, ist beispielsweise eine Fahrbahnverschwenkung durch eine Mittelinsel derzeit nicht notwendig. Im Zuge einer möglichen Sanierung der Straße ist jedoch eine Mittelinsel, auch aus optischen Gründen, denkbar, da die Flächenverhältnisse es an dieser Stelle prinzipiell zulassen.

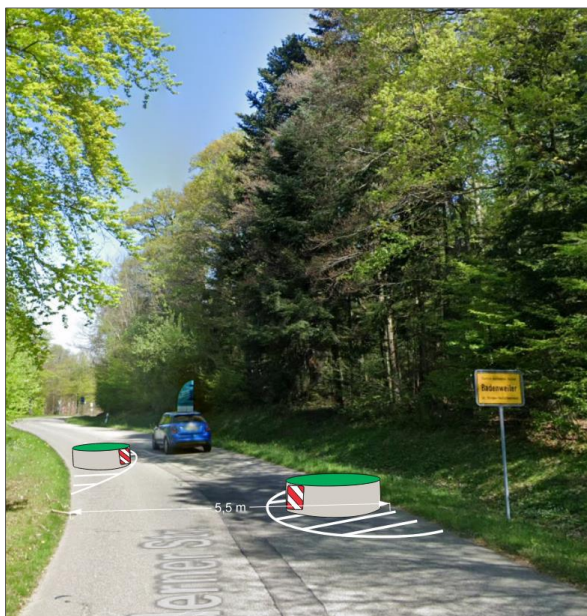


Abbildung 46: Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Süd Badenweiler

Lipburg

In Lipburg befindet sich der östliche Ortseingang im Kurvenbereich. Kurz hinter der Ortstafel beginnt bereits die Tempo-30-Zone sowie die Bebauung. Daher sind hier keine weiteren Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung notwendig. Im Gegensatz dazu liegt der westliche Ortseingang auf einer geraden Strecke und verfügt derzeit über keine Maßnahmen zur Anpassung des Fahrverhaltens. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit werden auch hier wechselseitige Einengungen durch Sperrflächen als Maßnahme empfohlen. Diese Maßnahme würde beim Einfahren in den Ort eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeit erfordern, wie in Abbildung 47 dargestellt.



Abbildung 47: Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang West Lipburg

Sehringen

Der nördliche Ortseingang in Sehringen ist bisher für Verkehrsteilnehmer schwer als solcher zu erkennen. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sowie der seitlichen Begrenzungen - durch den vorhandenen Gehweg auf der östlichen Seite und die abschüssige Böschung auf der westlichen Seite - wird für diesen Ortseingang eine einseitige Einengung der Fahrbahn als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme vorgeschlagen. Diese Maßnahme würde auch hier dazu beitragen, die Erkennbarkeit des Ortseingangs zu verbessern und die Fahrgeschwindigkeit effektiv zu reduzieren. (siehe Abbildung 48)



Abbildung 48: Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang Nord Sehringen

Schweighof

Der Ortseingang des Ortsteils Schweighof befindet sich derzeit ebenfalls im Kurvenbereich und ist lediglich durch die Ortstafel gekennzeichnet. Nur kurz hinter der Ortstafel liegt der örtliche Kindergarten, was die Notwendigkeit, den Verkehr zu verlangsamen, noch verstärkt. Daher wird empfohlen, auch für diesen Ortseingang Fahrbahnverengungen durch Sperrflächen einzusetzen. Um jedoch sicherzustellen, dass diese von den Verkehrsteilnehmern frühzeitig erkannt werden und nicht im Kurvenbereich liegen, müssten sie vor der Ortstafel positioniert werden. Dies würde das Versetzen der Ortstafel erfordern. (siehe Abbildung 49) Eine Positionierung der Verengungen hinter dem Kurvenbereich, um den Verkehr noch vor dem Kindergarten zu verlangsamen, ist aufgrund der Lage der Bushaltestellen ("Schule") nicht möglich.



Abbildung 49: Darstellung Fahrbahnverengung Ortseingang West Schweighof

7.1.4 Beruhigung der Luisenstraße

Luisenstraße liegt im Zentrum Badenweilers und ist durch die Ausweisung als verkehrsberuhigte Zone mit ansässigen Hotelbetrieb und Gastronomie prädestiniert, um eine Aufenthaltsnutzung anzubieten. Derzeit ist die Aufenthaltsqualität jedoch nicht vollständig ausgenutzt. Darüber hinaus werden die geltenden Regelungen eines verkehrsberuhigten Bereichs, wie das Schrittgeschwindigkeit fahren, von einigen Verkehrsteilnehmenden missachtet, was wiederum die Aufenthaltsqualität der Luisenstraße beeinträchtigt. Im Zuge dieser Maßnahme wurde daher unter anderem beleuchtet, ob eine Ausweisung der Luisenstraße als Fußgängerzone den gewünschten Effekt erzielen und die Attraktivität der Luisenstraße erhöhen könnte. Jedoch ist davon auszugehen, dass bei einer Umwidmung der Straße zu einer Fußgängerzone bei den jetzigen angesiedelten Nutzungen und den vorhandenen privaten Parkflächen eine Vielzahl Ausnahmeregelungen für verschiedene Nutzende auszustellen wären, was wiederum dazu führt, dass der Zugangsverkehr nicht wesentlich reduziert werden kann. Bei bleibendem Zugangsverkehr müssen außerdem mobile Absperrungen, wie versenkbare Poller, installiert werden, die mit vergleichsweise hohen Investitions- und Betriebskosten einhergehen, die nicht im Verhältnis zum erwarteten Ergebnis stehen. Durch den weiterhin bestehenden Zugangsverkehr ist daher von keiner deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrsbelastung durch Ausweisung als Fußgängerzone auszugehen, weshalb die Ausweisung der Luisenstraße als Fußgängerzone nicht in die weitere Maßnahmenentwicklung einbezogen wird.

7.1.4.1 Geschwindigkeitsdämpfung Zufahrt

Im Übergang der Ernst-Eisenlohr-Straße / Kaiserstraße zur Luisenstraße werden häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Kfz festgestellt. Ein möglicher Grund dafür ist, dass der Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich in der Luisenstraße bisher nicht ausreichend kenntlich gemacht ist und so von Verkehrsteilnehmenden nicht aktiv wahrgenommen wird. Eine einfache und wirksame Methode die Geschwindigkeit zu Beginn der Luisenstraße zu reduzieren sind Fahrbahnverengungen (bspw. durch Pflanzbeete). Dabei ist eine Restfahrbahnbreite von 3,05m gem. StVO zu gewährleisten. Diese Verengungen können im Laufe der Luisenstraße wiederholt werden, um die Wirkung beizubehalten. Zusätzlich haben sich in anderen Städten Aufmerksamkeitsfelder, in Form von markierten Querstreifen (z.B. Freiburg) oder Schachbrettmustern (z.B. Frankfurt und Karlsruhe) zu Beginn von verkehrsberuhigten Bereichen bewährt, die auch in der Zufahrt zur Luisenstraße Anwendung finden könnten. (siehe Abbildung 50)



Abbildung 50: Geschwindigkeitsdämpfung Zufahrt Luisenstraße

7.1.4.2 Gestaltung der Fahrbahn

Statt die Luisenstraße als Fußgängerzone auszuweisen, sollte sie für Durchgangs- und Parksuchverkehr unattraktiv gemacht und gleichzeitig die Funktion als verkehrsberuhigter Bereich herausgestellt werden. In verkehrsberuhigten Bereichen soll gem. VwV StVO die Aufenthaltsfunktion überwiegen und dem Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung beigemessen werden, was durch eine entsprechende Gestaltung zu vermitteln ist. Im Bestand wird die Fahrbahn in der Luisenstraße durch die Gestaltung als separate Fläche wahrgenommen. Durch eine Pflasterung (wie bereits in Kreuzungsbereichen) der bisher asphaltierten Fläche, kann der Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs hervorgehoben und die optische Trennung von Gehwegen und Fahrbahn aufgehoben werden (siehe Good-Practice Beispiel Abbildung 51). Bei möglichen Sanierungsarbeiten kann diese Maßnahme zukünftig berücksichtigt werden.



Abbildung 51: Verkehrsberuhigter Bereich Hofheim (Taunus) mit gepflasterter Fahrbahn

7.1.4.3 Begrünung des Straßenraums

Eine Separation der Flächen sollte in verkehrsberuhigten Bereichen nur durch weiche Maßnahmen, wie bspw. Bepflanzungen dargestellt werden. Auf Grund der bereits geringen Fahrbahnbreite sollte eine Bepflanzung die Fahrbahn jedoch nicht weiter verengen, um die Befahrbarkeit zu gewährleisten. Seitliche Bepflanzungen können dennoch zu einer subjektiv wahrgenommenen Einengung und somit zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen, sowie den gewünschten Effekt eines verkehrsberuhigten Bereiches, den Fußverkehr von den Gehwegen auf den gesamten Straßenraum zu verlagern, erzielen. Für mehr Aufenthaltsqualität sollte auf eine Einheitlichkeit der Bepflanzung geachtet werden. Im Bestand sind bereits private Pflanzkübel vorhanden, die bisher aber kein einheitliches Bild haben.

7.1.4.4 Temporäre Umnutzung von Flächen

Als Alleinstellungsmerkmal und Alternative zur Sperrung der Luisenstraße zu Gunsten des Fußverkehrs kann zudem eine temporäre Umnutzung öffentlicher Flächen in Betracht gezogen werden (insb. in Sommermonaten). Hierfür eignen sich bspw. Flächen vor Gastronomiebetrieben, wie Cafés oder Restaurants, die ihre Außengastronomie dann auf die entsprechenden Flächen erweitern können. Aber auch weitere Flächen können als Aufenthaltsflächen (ohne „Konsumzwang“) umgenutzt werden, durch sog. Parklets (siehe Abbildung 52). Diese Maßnahme steigert die Aufenthaltsqualität der Luisenstraße und verhindert gleichzeitig das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf diesen Flächen und kommt so sowohl Bewohner/-innen als auch Besucher/-innen zugute. Testweise können die auf der Abbildung 52 gezeigte Straßenmöblierung und weitere Elemente über das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ausgeliehen werden [12].



Abbildung 52: Beispiel Parklet auf umgenutzten Stellplatz

7.1.4.5 Informationskampagne verkehrsberuhigter Bereich

Die Luisenstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, weshalb das zu Fuß Gehen überall (nicht nur auf optisch abgesetzten „Gehwegen“) gestattet ist. Bisher ist dies vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bewusst, weshalb es zu Unverständnis seitens des Kfz-Verkehrs kommt und zu Verärgerung seitens zu Fuß Gehenden, bei Bepflanzungen, die in den Seitenräumen angeordnet sind und ein Ausweichen auf die als Fahrbahn wahrgenommene Fläche notwendig machen. Um zu verdeutlichen, dass dieses Verhalten in verkehrsberuhigten Bereichen ausdrücklich erwünscht ist und zur Verkehrsberuhigung beitragen soll, kann eine Informationskampagne über temporäre Banner oder Plakate und vor allem über das Badenweiler Mitteilungsblatt sinnvoll sein. Ein Beispiel für eine Informationskampagne über Banner ist auf der untenstehenden Abbildung 53 dargestellt.



Abbildung 53: Informationskampagne verkehrsberuhigter Bereich Stadt Oberursel

7.1.5 Mobile Geschwindigkeitsdisplays

Es wird häufig beobachtet, dass Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit überschätzen und sich dessen nicht bewusst sind. Um Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Bereichen ihre Geschwindigkeit zu verdeutlichen, wird empfohlen, insbesondere an Ortseingängen stationäre Geschwindigkeitsdisplays (wie zum Teil bereits vorhanden) anzubringen und so noch einmal den Übergang vom außerorts zum innerorts Bereich zu markieren. Diese haben häufig einen Einfluss auf das Verhalten der

Verkehrsteilnehmer und führen zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit, was gleichzeitig auch zur allgemeinen Sicherheit im Straßenverkehr beiträgt. Da die Wirkung nach einer Gewöhnungszeit abnimmt wird empfohlen die Geschwindigkeitsdisplays mobil im Gemeindegebiet zu versetzen.

7.1.5.1 Markierung von Kreuzungsbereichen an ausgewählten Knotenpunkten

An einzelnen Knotenpunkten im untergeordneten Straßennetz werden die gängigen Rechts-vor-Links Regelungen missachtet, was zu kritischen Situationen im Verkehrsablauf führen kann. Hier können zur Verdeutlichung der Regelungen Haifischzähne im Kreuzungsbereich markiert werden, die gem. StVO die bisher verwendeten Wartelinien ersetzen und die Wartepflicht von Verkehrsteilnehmenden hervorheben. Es wird empfohlen die Umsetzung der Markierungslösung an den folgenden Knotenpunkten zu prüfen:

1. Markgrafenstr. – Friedrichstraße
2. Ernst-Eisenlohr-Straße – Akazienstraße
3. Blauenstraße – Hochwaldstraße
4. Blauenstraße – Moltkestraße / Markgrafenstraße
5. Annette-Kolb-Weg - Markgrafenstr

Bei Bedarf können weitere Kreuzungsbereiche ergänzt werden.

7.1.5.2 Oberer Kirchweg

Im Oberen Kirchweg gibt es wiederholt Hinweise auf die Nutzung der Straße als Schleichweg insbesondere zu Schulzeiten, um auf kürzestem Weg zur Schule zu gelangen. Dabei werden sowohl die Einbahnstraßenregelung als auch die Anlieger frei Regelung von einigen Verkehrsteilnehmenden missachtet. Im Bestand ist der Obere Kirchweg aus Richtung Norden ab der Weilertalstraße bis kurz hinter der Einmündung der Straße In der Badermatt bis zur Hausnummer 11 des Oberen Kirchwegs in beide Richtungen befahrbar. Ab der genannten Adresse ist der Obere Kirchweg nur noch in Fahrtrichtung Norden befahrbar, was jedoch zum Teil von Verkehrsteilnehmenden missachtet wird. Im Oberen Kirchweg ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Dennoch gibt es auch diesbezüglich wiederholt Hinweise auf regelmäßige Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit. Im Jahr 2020 wurden daraufhin zwei Erhebungen im Oberen Kirchweg durchgeführt (07.09.2020-23.10.2020 und 23.10.2020-30.12.2020), bei denen die Anzahl der Kfz sowie deren Geschwindigkeiten in 60-Minuten Intervallen erfasst wurden. In der ersten Erhebung wurde eine durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit von 23 km/h und ein Anteil von 78 % aller Fahrzeuge, die bis zu 30 km/h im Oberen Kirchweg fahren. In der zweiten Erhebung lagen diese Werte bei 27 km/h und 63 %. Insgesamt wurden in der ersten Erhebung durchschnittlich etwa 140 Fahrzeuge pro Tag erfasst und in der zweiten Erhebung etwa 50 Fahrzeuge. Auch unter Einbezug einer Steigerungen der Verkehrsmengen gegenüber 2020, auf Grund der Corona-Pandemie und dem dadurch gesunkene Verkehrsaufkommen, ist nicht von einer hohen Verkehrsbelastung im Oberen Kirchweg auszugehen. Aufgrund der gemessenen Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsmessung ist nicht von einer hoher Dringlichkeit im Oberen Kirchweg auszugehen, dennoch wurden verschiedene Varianten untersucht und geprüft, ob diese die Situation im Oberen Kirchweg und im Gesamtverkehrssystem in Badenweiler verbessern können. Nachfolgend sind die Varianten dargestellt.

Variante 1 - Öffnung Birkenweg

Variante 1 sieht die Öffnung des derzeit für den Kraftfahrzeugverkehr aus Richtung Süden gesperrten Birkenwegs vor. Aktuell ist der Birkenweg südlich durch Umlaufsperrren abgeriegelt, sodass Durchgangsverkehr nicht möglich ist.

Entfallen die Umlaufsperrren, ist zu erwarten, dass sich der Verkehr aus Richtung Süden auf den südlichen Teil des Oberen Kirchwegs und den Birkenweg verteilt. Dies könnte zu einer Entlastung des südlichen Bereichs des Oberen Kirchwegs führen. Allerdings bedeutet dies gleichzeitig eine zusätzliche Belastung des Birkenwegs durch die anteilige Verkehrsverlagerung. Dabei ist aber zu beachten, dass die Belastung im nördlichen Bereich des Oberen Kirchwegs bei dieser Variante gleichbleibend ist. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass möglicherweise eine zusätzliche Belastung im Birkenweg und im nördlichen Bereich des Oberen Kirchwegs entstehen könnte. Dies könnte der Fall sein, wenn Fahrzeuge vom Parkplatz Ost kommend auf den Birkenweg ausfahren.

Variante 2 - Trennung nördlicher und südlicher Teil

Die zweite Variante sieht eine Durchfahrtssperre am Knotenpunkt mit dem Birkenweg vor, wie in der untenstehenden Abbildung 54 dargestellt. In diesem Szenario wird der von Süden kommende Verkehr am Knotenpunkt über den Birkenweg nach Süden umgeleitet, um Durchgangsverkehr zu verhindern. Allerdings entsteht für den aus Norden kommenden Verkehr eine Sackgasse. Die Wendemöglichkeit an dem Standort der Durchfahrtssperre ist nur sehr begrenzt, was zu Konflikten führen kann.

Die Durchfahrtssperre führt auch zu Umwegen für die Bewohner/-innen des südlichen Oberen Kirchwegs und der Straße In der Badermatt in Richtung Weilertalstraße, da diese über den Birkenweg umgeleitet werden. Diese Variante führt somit zu einer höheren Belastung des Birkenwegs und erfordert die Entfernung der Umlaufsperrren.

Ein weiterer Nachteil dieser Variante ist die eingeschränkte Erreichbarkeit des Friedhofs, dessen Zufahrt über den nördlichen Teil des Birkenwegs erfolgt. Ein Zufahren aus Richtung Weilertalstraße über das nördliche Teilstück des Oberen Kirchwegs ist bei dieser Variante nicht mehr möglich. Diese Fahrten werden auf den südlichen Bereich des Oberen Kirchwegs verlagert, was zu Umwegfahrten führt und einer zusätzlichen Belastung dieses Teilstücks.

Letztlich ist auch der Birkenweg in dieser Variante nur noch über das südliche Teilstück des Oberen Kirchwegs erreichbar, bedingt durch die Einbahnstraßenregelung. Dies führt ebenfalls zu einer Mehrbelastung dieses Teilstücks des Oberen Kirchwegs.

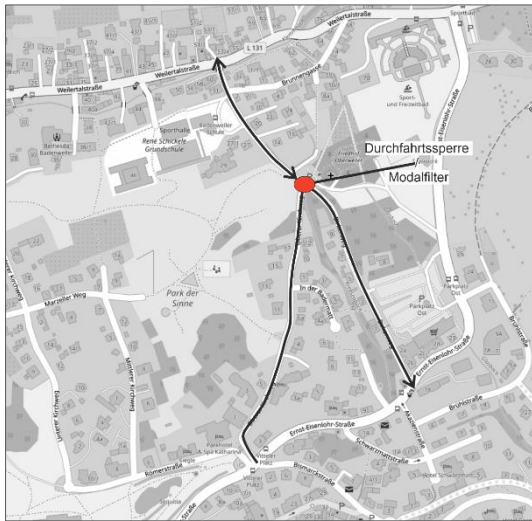


Abbildung 54: Oberer Kirchweg Variante 2

Variante 3 - Drehung der Einbahnstraßenregelung

Die bestehenden Einbahnstraßenregelung führt dazu, dass der Obere Kirchweg, insbesondere zu Schulzeiten, als Abkürzung / Schleichweg genutzt wird. Dieser wird von Verkehrsteilnehmenden aus Richtung der Ernst-Eisenlohr-Straße in Richtung der Weilertalstraße befahren, um bspw. die nördlich gelegene Schule zu erreichen. Obwohl die Einbahnstraßenregelung grundsätzlich ein Durchfahren von Süden nach Norden ermöglicht, wird die Regelung der Anliegerfreiheit von einigen dabei Verkehrsteilnehmern missachtet.

Die aktuelle Einbahnstraßenregelung regelt, dass zwischen der Ernst-Eisenlohr-Straße und dem Oberen Kirchweg Nr. 11 nur in Fahrtrichtung Norden gefahren werden kann. Eine Drehung dieser Regelung würde dazu führen, dass zwischen der Ernst-Eisenlohr-Straße und dem Oberen Kirchweg Nr. 11 nur noch in Fahrtrichtung Süden gefahren werden darf, wie in Abbildung 55 dargestellt. Dies würde zumindest den Durchgangsverkehr in Richtung Norden, beispielsweise zur Schule, unterbinden.

Um jedoch auch den Quellverkehr, der z.B. von der Schule ausgeht und durch den Oberen Kirchweg führt, zu verhindern, sollte die Anlieger frei Regelung an dieser Stelle noch einmal verdeutlicht werden und ggf. die Ausfahrtrichtung aus dem Parkplatz vor der Schule vorgegeben werden, wie in der Abbildung 55 dargestellt. Die Einhaltung dieser Regelungen erfordert jedoch weiterhin eine entsprechende Kontrolle.

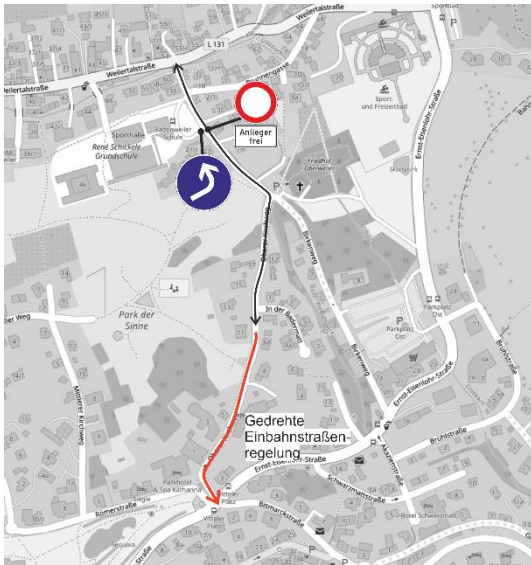


Abbildung 55: Oberer Kirchweg Variante 3

Variante 4 - Erweiterung Einbahnstraßenregelung

Aktuell beginnt die Einbahnstraßenregelung ab der Hausnummer 11 des Oberen Kirchwegs, kurz hinter der Einmündung der Straße In der Badermatt. Diese Ausnahmeregelung führt ggf. jedoch dazu, dass Verkehrsteilnehmende dazu verleitet werden, den Oberen Kirchweg auch nach der Hausnummer 11 (entgegen der vorgegebenen Fahrtrichtung) zu befahren.

Daher wird in einer neuen Variante des Verkehrskonzepts vorgeschlagen, die Einbahnstraße bis zur Einmündung der Straße In der Badermatt zu verlängern, wie in Abbildung 56 dargestellt. Diese Änderung könnte eine andere Wirkung auf die Verkehrsteilnehmer haben und die Einhaltung der Regelung unterstützen. Aber auch hier ist eine entsprechende Kontrolle zur Einhaltung der Regelung erforderlich. Es ist jedoch zu beachten, dass auch bei dieser Variante Schleich- und Durchgangsverkehr aus Richtung Süden weiterhin möglich bleibt.



Abbildung 56: Oberer Kirchweg Variante 4

Zwischenfazit Oberer Kirchweg

Wie zuvor dargelegt, wurden verschiedene Varianten geprüft, um die Verkehrssituation im Oberen Kirchweg zu entlasten. Dabei ist es jedoch wichtig zu beachten, dass das Straßennetz als Gesamtsystem

betrachtet werden muss. Jede Maßnahme, die im Oberen Kirchweg ergriffen wird, hat auch Auswirkungen auf die umliegenden Straßenzüge.

In den im Jahr 2020 durchgeführten Erhebungen konnte keine erhebliche Belastung durch den Verkehr im Oberen Kirchweg festgestellt werden. Daher erscheinen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nur dann sinnvoll, wenn sie keinen wesentlichen negativen Einfluss auf das Gesamtsystem haben.

Die dargelegten Varianten stellen jedoch, wie beschrieben, keine wesentliche Verbesserung für den Oberen Kirchweg dar und belasten zum Teil weitere Abschnitte in Badenweiler. Der Nutzen der möglichen Varianten ist daher als sehr gering einzustufen.

Daher wird empfohlen, die bestehende Regelung beizubehalten und die Einhaltung dieser Regelungen - einschließlich der Geschwindigkeitsbegrenzung, der Einbahnstraßenregelung und der Anlieger frei-Regelung - verstärkt zu kontrollieren.

7.1.6 Informationskampagne ruhender Verkehr

In verschiedenen Straßenzügen des Gemeindegebiets konnten Verstöße beim Parken durch den ruhenden Verkehr beobachtet werden. Nicht immer ist der Grund beim regelwidrigen Parken beabsichtigt, sondern zum Teil auch einer Unwissenheit der gängigen Regelungen vom Parken geschuldet.

Eine einfache und wirksame Methode diesem Problem entgegenzuwirken ist es, dass die Gemeinde eine Informationskampagne zu den geltenden Regelungen beim Parken nach der StVO durchführt. Die Informationen zum Parken können zusammengetragen und den Bürger/-innen übermittelt bzw. zur Verfügung gestellt werden, z. B. wie bereits praktiziert durch das Mitteilungsblatt und/oder den Internetauftritt der Gemeinde. Neben neuen Informationen zum Thema Parken sollten hier auch die grundlegenden Regelungen zum Parken in Badenweiler regelmäßig wiederholt werden. Um diese Informationen zu festigen kann diese Kampagne in regelmäßigen Zeitintervallen wiederholt werden.

7.1.7 Schaffung Zweiradstellplätze

In verschiedenen Straßenzügen des Gemeindegebiets konnten Verstöße beim Parken durch Krafträder beobachtet werden, die bspw. auf Gehwegen abgestellt werden. Um dagegen vorzugehen und dabei nicht die Parkflächen für Pkw zu belasten ist die Schaffung von separaten Abstellanlagen für Motorräder zu prüfen. Diese sollten sich bewusst nicht in bereits belasteten Straßen, wie der Luisenstraße, befinden, um die Lärmbelastung in diesen Straßen nicht durch Parkverkehr von Motorradfahrenden zu erhöhen.

Als möglicher Standort kommt vorrangig der Bereich Schlossplatz in Frage, auf Grund des vorhandenen Flächenangebots und der zentralen Lage. Hinter dem Gebäude Kaiserstraße 1 kann ein Teil der bestehenden Fläche für Zweiradstellplätze zur Verfügung gestellt werden (siehe Abbildung 57). Dabei ist jedoch zu beachten, dass hierfür ein Überfahren des Gehwegs durch die Kraftradfahrenden erforderlich ist, was ggf. zu Konflikten führen kann. Die geschaffenen Stellplätze sind entsprechend in das Parkleitsystem (siehe Abschnitt 7.1.8) zu übernehmen.



Abbildung 57: Möglicher Standort Zweiradstellplätze

7.1.8 Parkleitsystem

In verschiedenen Straßenzügen des Gemeindegebiets wird ein hoher Parkdruck wahrgenommen, was zum Teil auch zu regelwidrigem Parken führt. Eine gängige Methode, um Parksuchverkehr zu bewältigen und zu lenken sind Parkleitsysteme. Dabei handelt es sich um ein System, das Autofahrenden Informationen über die Lage und Kapazität von Parkplätzen in einem bestimmten Gebiet liefert. Dynamische Parkleitsysteme geben ergänzend Echtzeit Informationen über die Verfügbarkeit von Stellplätzen an. Die dynamischen Stellplatzinformationen werden entweder auf digitalen Anzeigetafeln oder in einer App angezeigt. Im Bestand werden die Parkplätze in Badenweiler bereits über eine statische Beschilderung ausgewiesen. Hieraus geht jedoch keine Information hervor, wie viele Parkstände noch frei sind. Diese Information könnte durch ein dynamisches Parkleitsystem vermittelt werden. Hierzu müssten die verschiedenen Parkplätze mit einer entsprechenden Technik ausgestattet werden, welche die Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge bzw. den Belegungszustand der einzelnen Stellplätze erkennt und diese Informationen über eine Schnittstelle an die dynamischen Anzeiger weitergeben kann. Die dynamischen Wegweiselemente spielen dabei eine entscheidende und sollten an den wichtigsten Entscheidungspunkten für Verkehrsteilnehmer positioniert werden. Beispiele für solche Standorte sind die Ortseingänge, wo sie eine klare und aktuelle Orientierung für einfahrende Verkehrsteilnehmende bieten können. Um die Kosten jedoch geringer zu halten, kann die weitere Beschilderung zu den Parkplätzen weiterhin über statische Elemente erfolgen. Eine mögliche Aufteilung der Standorte für dynamische und statische Elemente sowie die einzubindenden Parkplätze eines dynamischen Parkleitsystems für Badenweiler ist der untenstehenden Abbildung 58 zu entnehmen.

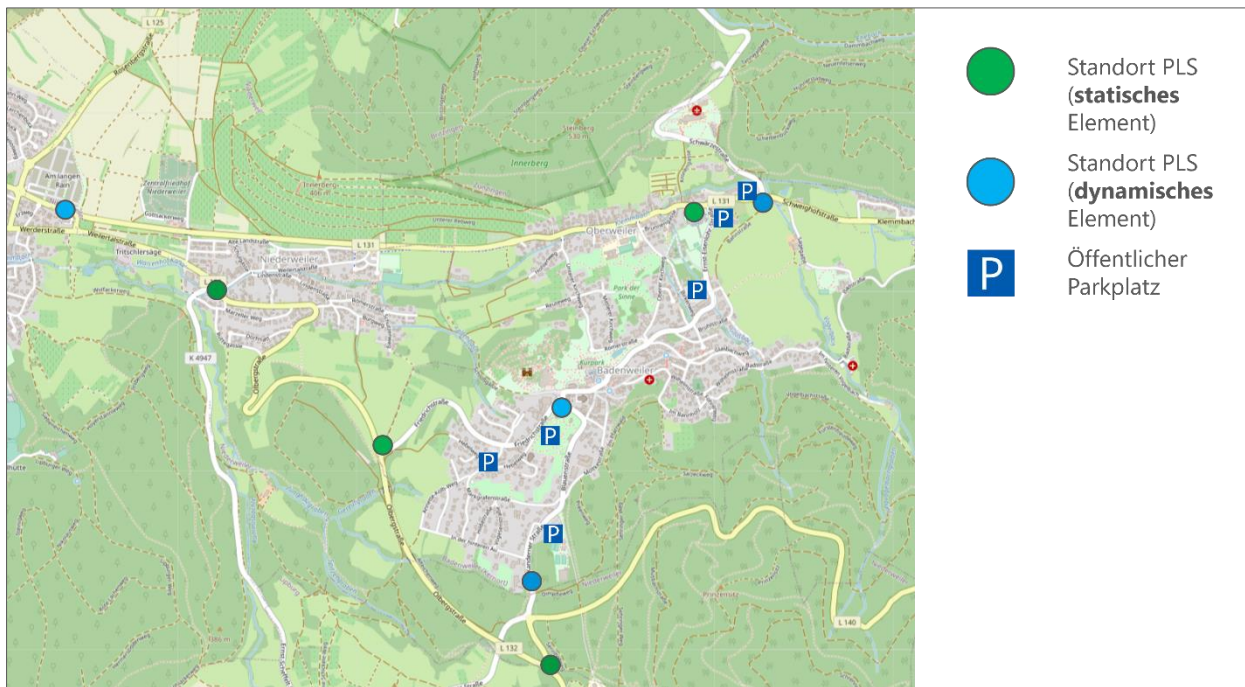


Abbildung 58: Mögliche Standorte Parkleitsystem

7.1.9 Wohnmobilstellplatz (Parkplatz Süd)

Der Parkplatz Süd wird Wohnmobilmfahrer/-innen zum kostenfreien Übernachten zur Verfügung gestellt. Es muss jedoch eine Kurtaxe pro Person und Nacht in Tourist-Information oder Café zu eingeschränkten Öffnungszeiten gezahlt werden. Um das Angebot in Zukunft noch attraktiver zu gestalten, sollte zum einen die Zahlung der Gebühr erleichtert werden. In anderen Städten (insb. Nord- und Ostsee) haben sich sowohl Automaten als auch App-Lösungen als gängige Methode zum Entrichten von Kurtaxe Beträgen bewährt. Diese Möglichkeiten bieten Gästen eine komfortablere und schnellere Möglichkeit die Kurtaxe zu zahlen. Um die Attraktivität des Standortes für Wohnmobilmfahrer/-innen noch weiter zu steigern, können hier außerdem zusätzliche Services, wie Strom, Wasser und Möglichkeiten zur Abfallentsorgung angeboten werden. Um die Nutzung durch Wohnmobilmfahrer/-innen auf dem Parkplatz Süd bündeln zu können, wird darüber hinaus empfohlen auf den übrigen Parkplätzen (insb. Parkplatz Ost und West) das Campieren ausdrücklich zu verbieten und / oder Wohnmobilen und Wohnwagen das Parken auf den übrigen Parkplätzen zu festgelegten Uhrzeiten zu untersagen (z.B. 18 – 8 Uhr), mit dem Hinweis auf die mögliche Nutzung des dafür vorgesehenen Parkplatzes Süd. Der Hinweis auf die Möglichkeit für Wohnmobile sollte ergänzend auch in die Beschilderung des Parkleitsystems (siehe Abschnitt 7.1.8) integriert werden.

7.1.10 Anpassung Parkraumbewirtschaftung Parkplatz West

Im Bestand ist der Parkplatz West für Nutzende im Zeitraum zwischen 07:00 und 19:00 Uhr kostenpflichtig, während die anderen Parkplätze im Gegensatz zum straßenbegleitenden Parken kostenfrei sind. Ziel ist es jedoch, den ruhenden Verkehr vom öffentlichen Straßenraum auf die bestehenden Parkplätze zu verlagern. Um den Parkplatz gegenüber den Parkflächen im Straßenraum attraktiver zu machen, sollten daher die Parkgebühren entfallen, wie bereits auf den übrigen Parkplätzen.

Um jedoch einer unerwünschten Dauerbelegung durch Bewohner/-innen des angrenzenden Wohngebiets vorzubeugen und so Besucher/-innen das Parken auf dem Parkplatz zu ermöglichen, ist das Festsetzen einer Höchstparkdauer erforderlich. Diese kann dynamisch nach Uhrzeit festgelegt werden. So kann bspw. während der Thermenöffnungszeiten eine Höchstparkdauer werden, um auch Thermenbesucher/-innen mit dem Parkplatz zu erreichen. Der Vorteil dieses Systems ist, dass durch den Entfall der Höchstparkdauer zu Nachtstunden eine Nutzung durch Anwohnende ermöglicht und der Parkplatz nicht nur zu Tagesstunden ausgelastet wird.

7.1.11 Digitale Parkraumkontrolle

Da das alleinige Festlegen einer Höchstparkdauer (siehe Abschnitt 7.1.10) nur zu einer geringen Parkmoral bei Verkehrsteilnehmenden führt, ist eine konsequente Kontrolle erforderlich. Eine geeignete Methode hierfür ist der Einsatz von Bodensensoren auf befestigten Parkflächen. Diese werden auf den Stellplätzen aufgeklebt oder in das Pflaster eingelassen und übertragen via Mobilfunk den Belegungszustand der einzelnen Parkstände. In einigen Städten werden diese Sensoren genutzt, um Parkzeitüberschreitungen zu melden. Alternativ können Kamerasystem zur Überwachung des Parkraums eingesetzt werden. Die dauerhafte Überwachung der Parkzeit kann zu einer höheren Parkmoral führen und so zur Einhaltung der festgesetzten Höchstparkdauer beitragen. Die durch die Sensoren generierten Informationen zur Parkstandsbelegung können zudem in das dynamischen Parkleitsystem (siehe Abschnitt 7.1.8) eingespeist werden.

7.2 Radverkehr

Der Förderung der Nutzung des Fahrrades für Alltagswege kommt eine besondere Rolle im Verkehrskonzept zu. Das bestehende Radroutennetz soll ausgebaut, Netzlücken geschlossen werden. Bauliche Anpassungen im Straßennetz leisten einen wichtigen Beitrag zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bei. Eine grafische Darstellung der im Folgenden dargestellten Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr enthält Anlage 8.

Da es in Badenweiler auf einigen Abschnitten auch in Zukunft unumgänglich sein wird, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen, erfolgt an dieser Stelle ein Hinweis zur Verträglichkeit dieser Führungsform in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärke und der Fahrbahnbreite:

Problematisch ist die Abwicklung im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 m und 7 m bei Verkehrsstärken über 400 Kfz/h. Bei dieser Breite besteht die Gefahr, dass bei Begegnungen von zwei Kfz, Radfahrende mit zu wenig Abstand überholt werden. Bei geringeren Fahrbahnbreiten kann der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden und Mischverkehr ist deshalb bis zu einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich. Bei Fahrbahnbreiten über 7,00 m kann der Radverkehr mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden.

7.2.1 Schaffung von Radabstellanlagen

Um den Radverkehrsanteil zu steigern ist es zwingend erforderlich, dass ausreichend (sichere) Radabstellanlagen am Quell- und Zielpunkt vorhanden sind. Vereinzelt gibt es in Badenweiler bereits Radabstellanlagen, jedoch sind diese teilweise veraltet oder an ungeeigneten Standorten. Daher wird empfohlen an öffentlichen Einrichtungen, den wichtigsten Bushaltestellen, Schulen etc. Fahrradabstellanlagen anzubringen.

Dabei sind Belange unterschiedlicher Fahrradtypen, wie z.B. E-Bikes, zu integrieren. Die konventionellen Abstellanlagen sollten durch Fahrradboxen und zusätzliche Services (wie Lademöglichkeiten für E-Bikes) an touristischen Zielen ergänzt werden, wie bereits durch die Gemeinde im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramm (2024) des Landes Baden-Württembergs angestrebt wird. Ein Positiv-Beispiel hierzu zeigt die Stadt Waldkirch, in der für E-Bikes ein Anlage („Charger Cube“) entstanden ist, die für acht E-Bikes Platz bietet. Dort können Radfahrende die Akkus mit Schnelllade-Funktion aufladen und Wertsachen in abschließbaren Schließfächern verstauen (siehe Abbildung). Eine solche Anlage kann sich auch für Badenweiler insb. an touristischen Standorten lohnen und die Attraktivität für Radtouristen steigern.



Abbildung 59: Charger Cube Stadt Waldkirch (Quelle: Stadt Waldkirch)

Die im Bestand vorhandenen Radabstellanlagen weisen bisher keine Einheitlichkeit auf. Aus städtebaulicher Sicht ist die Schaffung eines ansprechenden „Corporate Designs“ für alle Abstellanlagen im Gemeindegebiet zu empfehlen. Die bestehenden Abstellanlagen sollten perspektivisch durch moderne, ansprechende Bügel ausgetauscht werden, sodass sie den Mindestanforderungen an Standsicherheit und Diebstahlschutz entsprechen. So entsprechen bspw. die Vorderradhalter am Schwimmbad nicht den aktuellen Anforderungen. Neben den bereits vorhandenen Radabstellanlagen (siehe Abbildung 60) können weitere Abstellmöglichkeiten am Schlosspark / Schlossplatz sowie am Kurpark (bspw. auf den Sperrflächen entlang der Römerstraße) entstehen.

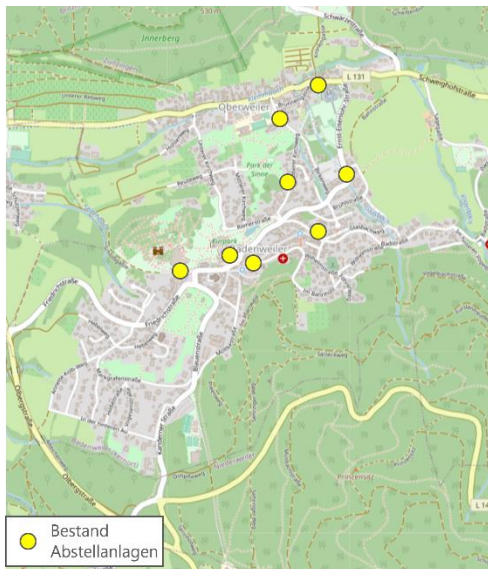


Abbildung 60: Bestand Radabstellanlagen

7.2.2 Radverkehrsführung Ernst-Eisenlohr-Straße

Eine sichere Führung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsförderung. Entlang der Ernst-Eisenlohr-Straße wird der Radverkehr im Bestand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Innerhalb von Tempo-30 Zonen stellt dies den Normalfall dar. Der Bereich zwischen Weilertal-/Schweighofstraße und Brühlstraße liegt jedoch nicht innerhalb der Tempo-30 Zone und ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen. Viele Radfahrende fühlen sich bei einer gemeinsamen Führung mit dem Kfz-Verkehr unsicher und meiden somit Fahrten mit dem Fahrrad. Wie der Radverkehr entlang der Ernst-Eisenlohr-Straße attraktiver gestaltet werden kann, wird im Folgenden dargelegt.

Führung im Seitenraum

Für eine gemeinsame Führung des Rad- und des Fußverkehrs ist gemäß VwV-StVO sowie gängiger Regelwerke eine Breite von 3,00 m (nutzbare Breite von 2,50 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitsraum) erforderlich. Der Gehweg entlang des Abschnittes auf westlicher Seite liegt jedoch unter dieser Breite.

Um auf dem genannten Abschnitt der Ernst-Eisenlohr-Straße eine solche Führung für den Radverkehr im Seitenraum anzubieten, müsste der Gehweg daher verbreitert werden, sodass künftig sowohl Fuß- als auch Radverkehr ausreichend Platz für eine konfliktfreie gemeinsame Abwicklung haben. Im nördlichen Bereich ist es hierfür erforderlich Fläche der westlich angrenzenden Bepflanzung zu entnehmen. Im südlichen Bereich kann der bestehenden Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg genutzt werden, was jedoch auch ein Versetzen der Beleuchtung zu Folge hat, die bisher im Grünstreifen installiert ist (siehe Abbildung 61). Der Gehweg ist dann entsprechend mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ (StVO Zeichen 1022-10) zu beschildern, sodass der Radverkehr die Wahlfreiheit zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum hat. In Kombination mit einer Erweiterung der Tempo-30 Zone bis vor die Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz Ost können die Radfahrenden dann entsprechend an dieser Stelle über eine Furtmarkierung ausgeleitet werden und innerhalb der Tempo-30 Zone, wie bisher, im Mischverkehr geführt werden (siehe Abbildung 62). Hierfür ist ein Versetzen der Wartelinie erforderlich.



Abbildung 61: Ernst-Eisenlohr-Str. Gehweg Radfahrer frei

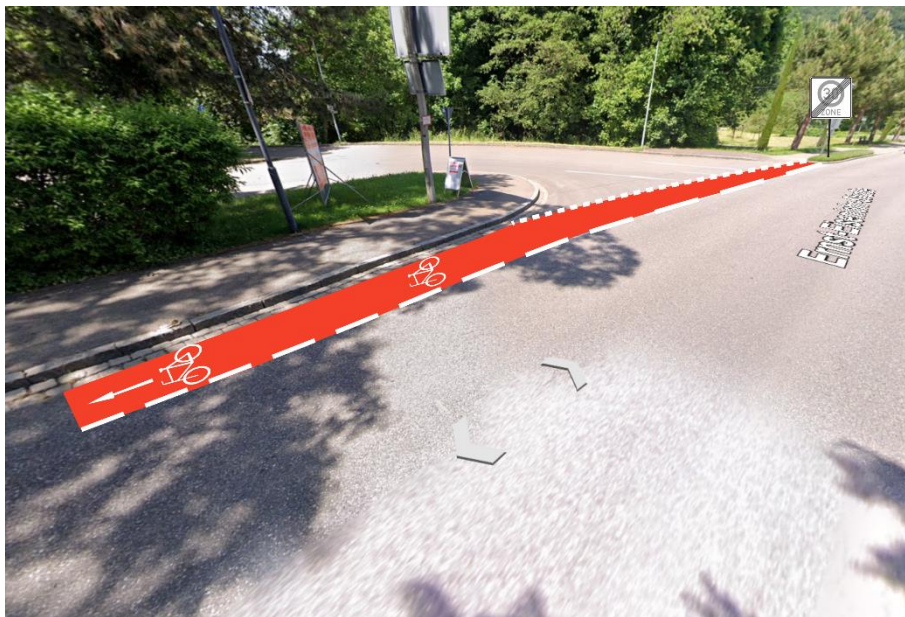


Abbildung 62: Ernst-Eisenlohr-Str. Ausleitung Gehweg Radfahrer frei

Einseitiger Schutzstreifen

Alternativ zum Ausbau des Seitenraums kann die Führung des Radverkehrs bergauf über einen einseitigen Schutzstreifen in Betracht gezogen werden. Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen innerorts werden seit Ende 2023 durch einen entsprechenden Erlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg ermöglicht. Für die Ernst-Eisenlohr-Straße mit einer Breite von etwa 5,5-6,0 m kann ein einseitiger Schutzstreifen auf westlicher Seite umgesetzt werden, wenn eine Mindestfahrbahnbreite von 5,60 m eingehalten wird. Der Radverkehr auf der Gegenfahrbahn sollte bei dieser Lösung mittels Radverkehrs-Piktogrammen verdeutlicht werden. Beidseitige Schutzstreifen lässt die geringe Fahrbahnbreite nicht zu.

Piktogrammreihe

In Gegenrichtung fahren Radfahrende ebenfalls im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Im Gegensatz zur Fahrtrichtung Süden wird hier bergab gefahren, sodass sich die Geschwindigkeiten zwischen Kfz- und

Radverkehr angleichen. Dennoch kann hier, um die Sicherheit und die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen, in einem Abstand von 25-50 m Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Piktogramme haben bisher keine rechtliche Verankerung in der StVO. Solche Piktogramm Spuren sind jedoch seit Dezember 2023 durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unter gewissen Anforderungen offiziell als Markierung (auch ohne Schutzstreifen) zugelassen und können für den in Richtung Norden fahrenden Radverkehr auf der Ernst-Eisenlohr-Straße eine geeignete Möglichkeit darstellen.



Abbildung 63: Ernst-Eisenlohr-Str. Piktogrammreihe und Schutzstreifen

7.2.3 Radwegeverbindung Lipburg - Niederweiler

Zwischen dem Badenweiler Ortsteil Lipburg und Niederweiler gibt es bislang keine geeignete oder separate Infrastruktur für den Radverkehr. Dieser wird außerorts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der schmalen Fahrbahn geführt.

Eine separate Infrastruktur im Seitenraum ist hier die angemessene Lösung für die Führung des Radverkehrs. Hierfür ist entsprechend entlang der Fahrbahn die Infrastruktur auszubauen.

Als Alternative zur separaten Infrastruktur ist seit Anfang 2023 durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Anlage von Schutzstreifen außerorts unter bestimmten Auflagen möglich. Dafür muss unter anderem eine geringe Verkehrsbelastung sowie ein regelmäßiger Bedarf von Radfahrenden vorliegen. Da eine Breite von 6,95m für die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen erforderlich ist, ist auch bei dieser Lösung ein Ausbau der Fahrbahn (im Bestand tw. Breite <5,00 m) erforderlich.

Es wird jedoch durch das Verkehrsministerium festgesetzt, dass regelmäßiger Schulwegverkehr nicht gezielt auf Strecken mit Schutzstreifen außerorts geführt werden soll. Da zwischen Lipburg und Niederweiler Schulverkehr in Richtung Müllheim besteht, ist die Lösung des separaten Radwegs im Seitenraum dieser Lösung in jedem Fall vorzuziehen.

Straßenbaulastträger ist hier jedoch der Landkreis. Die Gemeinde Badenweiler kann hier daher lediglich als Anstoßgeberin wirken.

7.2.4 Übergang außerorts / innerorts Bereich

Ortseingang West (Weilertalstraße)

Im Bestand wird der Radverkehr entlang der Weilertalstraße im außerorts Bereich straßenbegleitend auf einem eigenständigen Geh- und Radweg südlich der Fahrbahn geführt. Innerorts wird er dann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, was durch die Maßnahme „Tempo 30 entlang der Weilertalstraße“ (siehe Abschnitt 7.1.1) auch weiterhin als sinnvoll gilt. Der Wechsel zwischen den Führungsformen ist aber bisher sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr nicht offensichtlich, was zu Konfliktpotential an dieser Stelle führen kann. Daher wird empfohlen eine entsprechende Ausleitung mittels Markierung für aus Westen kommende Radfahrende und aus Osten kommende Radfahrende mittels Markierungen über die bestehende Mittelinsel auf den bestehenden Geh- und Radweg zu leiten. Die Einleitung des Radverkehrs sollte nach Ende des Grünstreifens erfolgen, wobei die Radfahrenden durch eine Bodenmarkierung (wie im Good-Practice Beispiel auf Abbildung 65 zu sehen) auf die Ausleitung und ihre Wartepflicht hingewiesen werden (siehe Abbildung 64). Der Bordstein ist an dieser Stelle entsprechend abzusenken. Die Einleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Geh- und Radweg sollte den Radfahrenden über eine entsprechende Markierung von Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen verdeutlicht werden (siehe Abbildung 66 und Abbildung 67). Perspektivisch kann die Mittelinsel zu einer abgeschrägten Mittelinsel (siehe Abbildung 68) ausgebaut werden, sodass auch für lange Fahrradtypen, wie Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern, ein sicheres Aufstellen ermöglicht wird.



Abbildung 64: Ausleitung Radverkehr Ortseingang West



Abbildung 65: Good Practice Ausleitung (Stadt Eschborn)



Abbildung 66: Einleitung Radverkehr Ortseingang West (1)



Abbildung 67: Einleitung Radverkehr Ortseingang West (2)

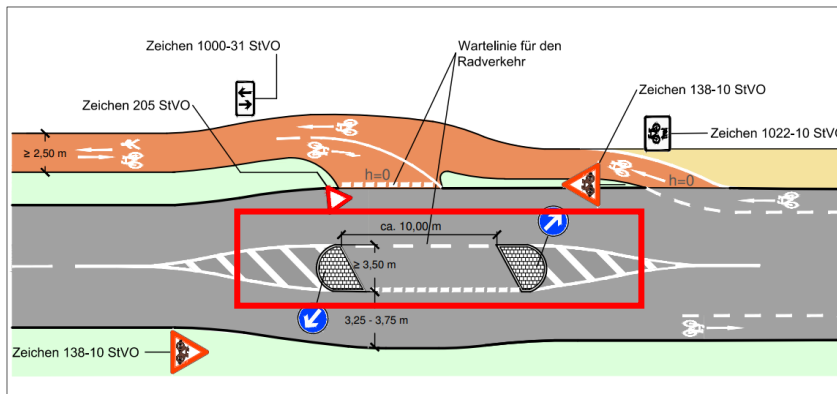


Abbildung 68: Abgeschrägte Mittelinsel [11]

Ortseingang Ost

Im Bestand können Radfahrende aus Richtung Schweighof südlich der Fahrbahn auf einem eigenständigen geh- und Radweg bis Oberweiler fahren. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet am Knotenpunkt Weilertalstraße-Ernst-Eisenlohr-Straße. Hier besteht Konfliktpotential zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, da bisher kein geeigneter Übergang zwischen Führung des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg und Führung im Mischverkehr existiert (siehe auch Abschnitt 4.1.3).

Daher wird vorgeschlagen, den Radverkehr bereits vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu führen und dies mit entsprechender Markierung darzustellen. Dementsprechend sollte das Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf Höhe der Ausleitung vorgezogen werden. Der Knotenpunkt Weilertalstraße-Ernst-Eisenlohr-Straße kann so entlastet und übersichtlicher gestaltet werden. Im Bereich der Ausleitung des Radverkehrs ist ein Ausbau des Gehwegs zu überprüfen, um hier Konflikte durch wartende Radfahrende zu vermeiden sowie der Bordstein abzusenken. (siehe Abbildung 69)



Abbildung 69: Ausleitung Radverkehr Ortseingang Ost

7.2.5 Informationskampagne zum Überholabstand

An vielen Stellen der Gemeinde wird sich über mangelnden Überholabstand zwischen Kfz- und Radverkehr beklagt. Dieser beträgt seit Novellierung der StVO im Jahr 2020 innerorts 1,5 m. Ein Grund für das Nichteinhalten dieser Vorgabe ist Unwissen seitens Kfz-Fahrer/-innen. Der ADFC hat daher die Kampagne „Mit Abstand sicher“ ins Leben gerufen, mit der Autofahrende auf diesen Sicherheitsabstand aufmerksam gemacht werden sollen. Banner oder Plakate, wie durch den ADFC erstellt (siehe Abbildung 70), sind eine einfache Möglichkeit die Situation zu entschärfen und sollten vor allem an den meistbefahrenen Stellen, wie an den Ortseingängen, angebracht werden. Ergänzend kann auch im Mitteilungsblatt Badenweilers regelmäßig auf den einzuhaltenden Überholabstand aufmerksam gemacht werden. Der ADFC Baden-Württemberg unterstützt Kommunen bei der Umsetzung dieser Kampagne.



Abbildung 70: Abstandskampagne ADFC Baden-Württemberg Stadt Steinheim

7.3 Fußverkehr

Dem Fußverkehr als Basismobilität kommt eine besondere Bedeutung innerhalb Verkehrskonzepten zu. Immer wieder ergeben sich Chancen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit notwendigen Eingriffen in die bauliche Substanz, wie beispielsweise bei Kanalbauarbeiten. Andere Maßnahmen, wie Querungsanlagen müssen gezielt ergriffen werden. Eine Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen zeigt **Anlage 9**.

7.3.1 Bordsteinabsenkungen

Die Barrierefreiheit spielt auch im Fußverkehr, als Basismobilität, eine große Rolle. Ein wichtiger Bestandteil davon, ist die Absenkung von Bordsteinen an Stellen, an denen zu Fuß Gehende die Fahrbahn queren. Insbesondere für Alte und Personen mit Mobilitätseinschränkung (temporär oder dauerhaft) trägt diese Maßnahme deutlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Im Bestand ist an einigen Stellen mit Querungsbedarf des Fußverkehrs der Bordstein bisher nicht abgesenkt (siehe z.B. Abbildung 71). Daher wird empfohlen, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen die Bordsteine entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit systematisch abzusenken, um so eine durchgängige und barrierefreie Fußwegenetzgestaltung zu gewährleisten.



Abbildung 71: Fehlende Bordsteinabsenkung Ernst-Eisenlohr-Straße

7.3.2 Verbesserung bestehende Wegebeziehung Lipburg und Sehringen nach Badenweiler

Um die Sicherheit des Fußverkehrs zwischen Badenweiler und den Ortsteilen Lipburg und Sehringen nach Badenweiler zu gewährleisten, sollten die bestehenden Verbindungen (siehe Abbildung 72) durch geeignete Querungsmöglichkeiten verbunden werden, sowie ein Ausbau der bisher unbefestigten Teilstücke geprüft werden. Im Bestand sind bereits (teilweise unbefestigte) einseitig Wege für den Fußverkehr vorhanden. Bei Wechseln des Gehwegs auf die andere Fahrbahnseite ist jedoch kein sicheres Querens für zu Fuß Gehende möglich (außerorts), weshalb hier Mittelinseln geprüft werden sollten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier bereits auf 70 km/h begrenzt. Die bestehende Fahrbahnbreite lässt jedoch lediglich entlang der L140 (Verbindung Badenweiler - Sehringen) eine Mittelinsel zu. Auf Grund der geringen Frequentierung dieser Strecke wird für die Querung der L140 eine provisorische Mittelinsel empfohlen, die mit geringen Baukosten einhergeht, den zu Fuß Gehenden aber eine Möglichkeit zum Aufstellen zwischen den beiden Fahrstreifen gibt (siehe Abbildung 73). Die Fahrbahnbreiten der Lipburger Straße (Verbindung Badenweiler - Lipburg) unterschreiten teilweise 6 m. Hier wäre eine Aufweitung der Fahrbahn notwendig, um eine geeignete Querungsanlage für den Fußverkehr zu schaffen, was im Hinblick auf die geringe Frequentierung der Verbindung nicht als prioritär einzustufen ist.

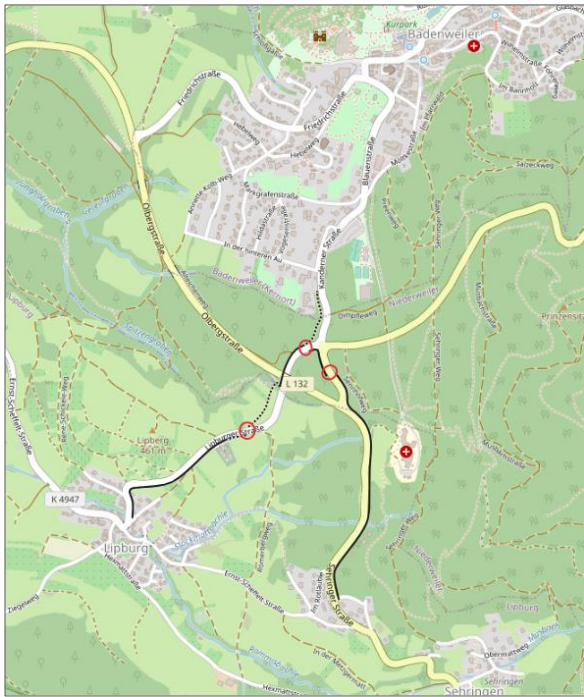


Abbildung 72: Fußwegeverbindung Lipburg und Sehringen nach Badenweiler



Abbildung 73: Mögliche provisorische Mittelinsel L140

7.3.3 Fußgängerüberwege Ernst-Eisenlohr-Straße

Höhe Brühlstraße

Im Bestand wird der Fußverkehr aus der Brühlstraße auf einem größtenteils einseitigen Gehweg geführt. Dieser endet an der Ernst-Eisenlohr-Straße ohne Anschluss an andere Gehwege. Wenn das Fußgängeraufkommen es an dieser Stelle nötig macht, kann hier das Anlegen eines weiteren Fußgängerüberwegs in Betracht gezogen werden, um die Sicherheit zu erhöhen und eine sichere Verbindung in das Zentrum oder zum gegenüberliegenden Parkplatz West zu schaffen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg empfiehlt in ihrem Leitfaden zu FGÜ auch bei geringem Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen den Einsatz von FGÜ in Bezug zu Haltestellen [10]. Dies trifft hier zu und kann einen neuen FGÜ an dieser Stelle begründen.

Höhe Weilertalstraße / Bushaltestelle „Sportbad“

Die Ernst-Eisenlohr-Straße wird regelmäßig in Höhe des Knotenpunkt Ernst-Eisenlohr-Straße und Weilertalstraße von Personen überquert, was der Wegebeziehung zwischen der dortigen Bushaltestelle und dem dortigen Parkplatz zum Schwimmbad sowie dem Zentrum Badenweilers und der Schule zu schulden ist. Auf Grund des bestehenden Überquerungsbedarfs und der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (wie z.B. Schulkinder) an dieser Stelle sollte die Umsetzung eines Fußgängerüberwegs an dieser Stelle geprüft werden. Auch hier ist der Bezug zur Haltestelle (und die Nutzung durch besonders Schutzbedürftige) gem. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg eine ausreichende Begründung für das Anlegen eines FGÜ an dieser Stelle [10].



Abbildung 74: Möglicher FGÜ Ernst-Eisenlohr-Str. / Brühlstr.



Abbildung 75: Möglicher FGÜ Ernst-Eisenlohr-Str. / Weilertalstr.

Vorgezogene Seitenräume - Höhe Ernst-Eisenlohr-Straße Nr. 4

Im Bestand sind für, aus Nord-Osten kommende Fahrzeuge, zu Fuß Gehende aus Richtung des Kurparks an diesem FGÜ erst spät zu erkennen. Diese Situation führt zu Konfliktpotential zwischen dem querenden Fuß- und dem fließenden Kfz-Verkehr. Um diese Situation zu entschärfen und möglichen Unfallsituationen vorzubeugen, ist eine Möglichkeit an diesem FGÜ vorgezogene Seitenräume (wie bereits an anderen FGÜ entlang der Ernst-Eisenlohr-Straße (siehe Abbildung 76)) vorzusehen, um die Sichtbeziehung zu verbessern (siehe Abbildung 77).



Abbildung 76: Vorgezogene Seitenräume Bestand Ernst-Eisenlohr-Str.



Abbildung 77: Vorgezogene Seitenräume Ernst-Eisenlohr-Str. 4

7.3.4 Flächendeckende Wegweisung

In Badenweiler sind bereits vereinzelt Wegweiser für zu Fuß Gehende vorhanden. Auch hier liegt aber kein einheitlicher Standard vor. Statische Wegweiser bieten eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, um Menschen in der Stadt zu navigieren und ihnen dabei zu helfen, sich zurechtzufinden. Darüber hinaus können statische Wegweisungssysteme als Schilder auch dazu beitragen, den Tourismus zu fördern, indem sie Besucher/-innen helfen, wichtige Sehenswürdigkeiten und Attraktionen zu finden. Auch die Zuwegung zu Wanderwegen kann integriert werden. Wichtige Punkte, die in ein Wegweisungssystem in Badenweiler integriert werden sollten, sind die Parkplätze, die von Besucher/-innen genutzt werden sollen sowie Thermen, Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungstätten. Wegweisungssysteme können ergänzend auch als App angeboten werden.

7.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Dem ÖPNV kommt bei der Förderung einer klimafreundlichen Mobilität eine hohe Bedeutung zu. Für den ÖPNV in Badenweiler wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans 2021 deutliche Verbesserungen beschlossen und zum Jahresfahrplan 2024 umgesetzt, die zu einem deutlichen Anstieg der Angebotsqualität führen. Aus diesem Grund werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung (bspw. durch Bürgerbusse o.ä.) im vorliegenden Verkehrskonzept als nicht sinnvoll erachtet. Ergänzend zu den bereits umgesetzten Verbesserungen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen.

7.4.1 Reduzierter Tarif für innerörtliche Kurzstrecken

Da der ÖPNV für die Gemeinde Badenweiler in das RVF-Verbundgebiet (Regio-Verkehrsverbund Freiburg) eingebettet ist, gelten dessen Tarifbestimmungen. Selbst für Fahrten innerhalb Badenweilers wird daher der Kurzstreckentarif, der für Fahrten innerhalb von 1 bis 3 Haltestellen gilt, fällig. Es soll überprüft werden, ob ein reduzierter Tarif für innerörtliche Kurzstrecken erreicht werden kann.

7.4.2 Barrierefreie Haltestellen

Mit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG zur Barrierefreiheit werden die Aufgabenträger verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen die Belange von „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ zu berücksichtigen [13]. Ziel ist es, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

Die einzelnen Elemente der Barrierefreiheit fallen in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Für Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation sind i.d.R. die ÖPNV-Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen zuständig. Für die Haltestelleninfrastruktur sowie deren Betrieb und Unterhaltung sind es üblicherweise die Kommunen. Die Gemeinde Badenweiler ist damit in der Pflicht, die Haltestellen im Gemeindegebiet sukzessive den Anforderungen Barrierefreiheit anzupassen.

Der Nahverkehrsplan teilt die vorhandenen Haltestellen in Kategorien ein, an die unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit gelten.

Als Basisstandards (Kategorie C im NVP) einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur werden folgende Aspekte aufgeführt:

- Geeignete Bordsteine (Abgesenkter Bordstein zum Überqueren der Fahrbahn, Sonderbord mit Höhe 20-22cm)
- Taktile Leitstreifen
- Aufmerksamkeitsfeld (Einstieg)

Weiterhin wird empfohlen Busbuchten nur einzusetzen, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit unumgänglich ist. Der Nahverkehrsplan bietet mit dem vorgelegten Konzept zur Kategorisierung und Priorisierung eine Planungsgrundlage für die Straßenbaulastträger für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und ist beim Ausbau zu beachten.

Dabei sind die Gemeinden für die weitere Fortschreibung des NVP angehalten, ihre Planungen zum Ausbau der Haltestellen eng mit dem ZRF abzustimmen. So soll ein kontinuierlicher Fortschritt in der Barrierefreiheit sichergestellt werden. Im NVP wird abschließend empfohlen, zeitnah zumindest eine barrierefreie Haltestelle je Ortsteil anzubieten. In Badenweiler eignen sich dafür vor allem die Haltestellen Parkplatz West sowie Vitteler Platz. Die Haltestelle Parkplatz West wird von allen Linien (650, 651 und 653) angefahren und wird im NVP als Stufe B kategorisiert. Haltestellen der Kategorie B werden als Verknüpfungshaltestellen bzw. als Haltestellen mit herausgehobener Bedeutung definiert. Die Haltestelle Vitteler Platz eignet sich vor allem durch die zentrale Lage in Badenweiler und wird von den Linien 650 und 651 angefahren und bietet so eine Verbindung zwischen Müllheim und Badenweiler, aber auch zwischen dem Ortsteil Schweighof und dem Zentrum Badenweilers. Diese Haltestelle ist im NVP ebenfalls der Stufe B zugeordnet. Dabei ist die Kategorisierung sowie die formulierten Anforderungen des NVP zu beachten. Eine Übersicht der Haltestellenkategorisierung der Haltestellen in Badenweiler gibt **Anlage 6.1.3**.

7.5 Themenübergreifende Maßnahmen

Einige Maßnahmenvorschläge, die zum Teil aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren hervorgegangen sind, lassen sich nicht einer Verkehrsart zuordnen, sondern müssen in einem übergreifenden Zusammenhang gesehen werden. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Kapiteln beschrieben.

7.5.1 Seilbahn

Um Badenweiler als Touristenziel zu fördern, könnte eine Seilbahn zum "Blauen" errichtet werden. Ein großer Parkplatz entlang der L131 könnte als Start- und Endpunkt der Fahrt dienen, mit einem möglichen Zwischenstopp in Badenweiler, um Gästen hier das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Der optimale Einsatzbereich von Seilbahnen liegt bei einer benötigten Beförderungsleistung von bis zu 5.000 Personen pro Stunde und Richtung. Allerdings ist aus verkehrlicher Sicht für den dargelegten Anwendungsfall kein optimaler Einsatzbereich gegeben, da ein solches Passagieraufkommen für die vorgeschlagene Verbindung unwahrscheinlich ist. Werden Seilbahnen vorwiegend touristisch genutzt, sollten sie mit einem entsprechenden Angebot verbunden sein, wie es zum Beispiel in Bad Wildbad der Fall ist. Förderfähig sind aktuell nur urbane Seilbahnen nach LGVFG, während überwiegend touristisch genutzte Seilbahnen, wie hier vorgeschlagen, bisher nicht förderfähig sind.

7.5.2 Digitaler Mängelmelder

Digitale Mängelmelder haben sich bereits in vielen anderen Kommunen als wirksames Mittel zur Beteiligung der Bürger/-innen und zur Vereinfachung von Verwaltungsabläufen erwiesen. Mit einer solchen digitalen Plattform können die Bürger/-innen erkannte Mängel (bspw. bezüglich der Straßeninfrastruktur oder Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit) im Gemeindegebiet melden, sodass diese durch die entsprechende Abteilung schnellstmöglich bearbeitet bzw. beseitigt werden können. Die Bürger/-innen können sich durch dieses Beteiligungsformat einbringen und Badenweiler mitgestalten. Der Mängelmelder könnte als App und/oder über die Webseite der Gemeinde angeboten werden.

7.5.3 Ausbau von E-Ladesäulen

Durch die stetig wachsende Elektromobilität in Deutschland nicht nur in Stadtzentren, sondern auch im ländlichen Raum stellt der Ausbau von E-Ladesäulen einen erhöhten Mehrwert, insbesondere für Besucher/-innen und Kunden, mit einem E-Fahrzeug dar. Auch potenzielle neue Kunden und Besucher/-innen werden ggf. durch die Bereitstellung zusätzlicher Ladepunkte angezogen.

Der Ausbau der Ladestationen bietet sich insbesondere dort an, wo viele Fahrzeuge für längere Zeit parken, wie unter anderem die Parkplätze Süd, West oder die Parkgarage Schlosspark. Durch die Ausrüstung der Parkplätze gewinnen die Parkplätze gegenüber den Parkflächen im Straßenraum zusätzlich an Attraktivität.

7.5.4 Mitfahrbänke

Für angebotsschwache Zeiträume im ÖPNV kann das System der Mitfahrbank eine kostengünstige und einfache Maßnahme sein, die Erreichbarkeit Badenweilers weiter zu stärken. Mitfahrbänke werden an zentralen Orten und Verkehrsachsen aufgestellt. Personen, die ein bestimmtes Ziel erreichen wollen, können auf der Bank Platz nehmen und ihren Zielort über entsprechende Richtungsanzeiger angeben. Personen, die mit dem Auto in diese Richtung unterwegs sind, können die wartende Person spontan mitnehmen. Mitfahrbänke eignen sich insbesondere für regelmäßig befahrene Strecken, wie bspw. zwischen Badenweiler und Müllheim. Potential ergibt sich für diese Maßnahme auch für die Anbindung touristischer Ziele der Umgebung. Ergänzend zur richtigen Positionierung der Bänke ist eine begleitende Kommunikation- und Marketingkampagne erforderlich, um die Akzeptanz des Systems zu erhöhen.

7.5.5 Verstärkte Durchführung von Kontrollen

Um Verstöße in verschiedenen Bereichen, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Parkverstöße oder Verstöße gegen die „Anlieger frei“ Regelung wird empfohlen verstärkte Kontrollen in den Straßen durchzuführen, in den bekannte Probleme auftreten. Dazu gehören unter anderem der Obere Kirchweg und die Luisenstraße. Dadurch soll die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht und Regelverstöße reduziert werden.

8 Fazit und Ausblick

Zur zielgerichteten und strukturierten Verbesserung des Verkehrssystems wurde das vorliegende Verkehrskonzept für Badenweiler und die Ortsteile Schweighof, Lipburg und Sehringen erstellt.

In Anlehnung an die klassischen Planungsabläufe im Verkehrswesen erfolgte auch die Erstellung des Verkehrskonzeptes im Wesentlichen in drei großen Schritten: Bestandsanalyse, Planungszieldiskussion und Maßnahmenentwicklung.

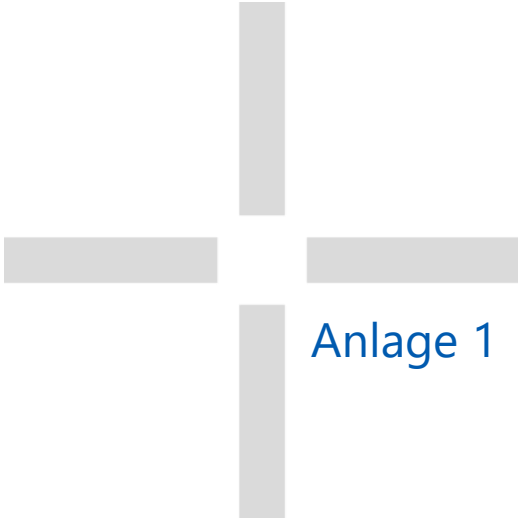
Das Verkehrskonzept stellt eine Leitlinie und eine Art „roter Faden“ für die verkehrliche Optimierung des Verkehrssystems und -angebots in den nächsten Jahren dar. Mit den erarbeiteten Maßnahmen sollen die festgelegten Planungsziele erreicht werden.

Die Inhalte und Ergebnisse des Verkehrskonzeptes wurden hierbei mit der Verwaltung und dem Arbeitskreis Mobilität abgestimmt.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde das Verkehrssystem hinsichtlich des vorhandenen Angebots und vorhandener Schwachstellen ortsteilfein untersucht und nach den fachlichen Richtlinien und Vorgaben bewertet.

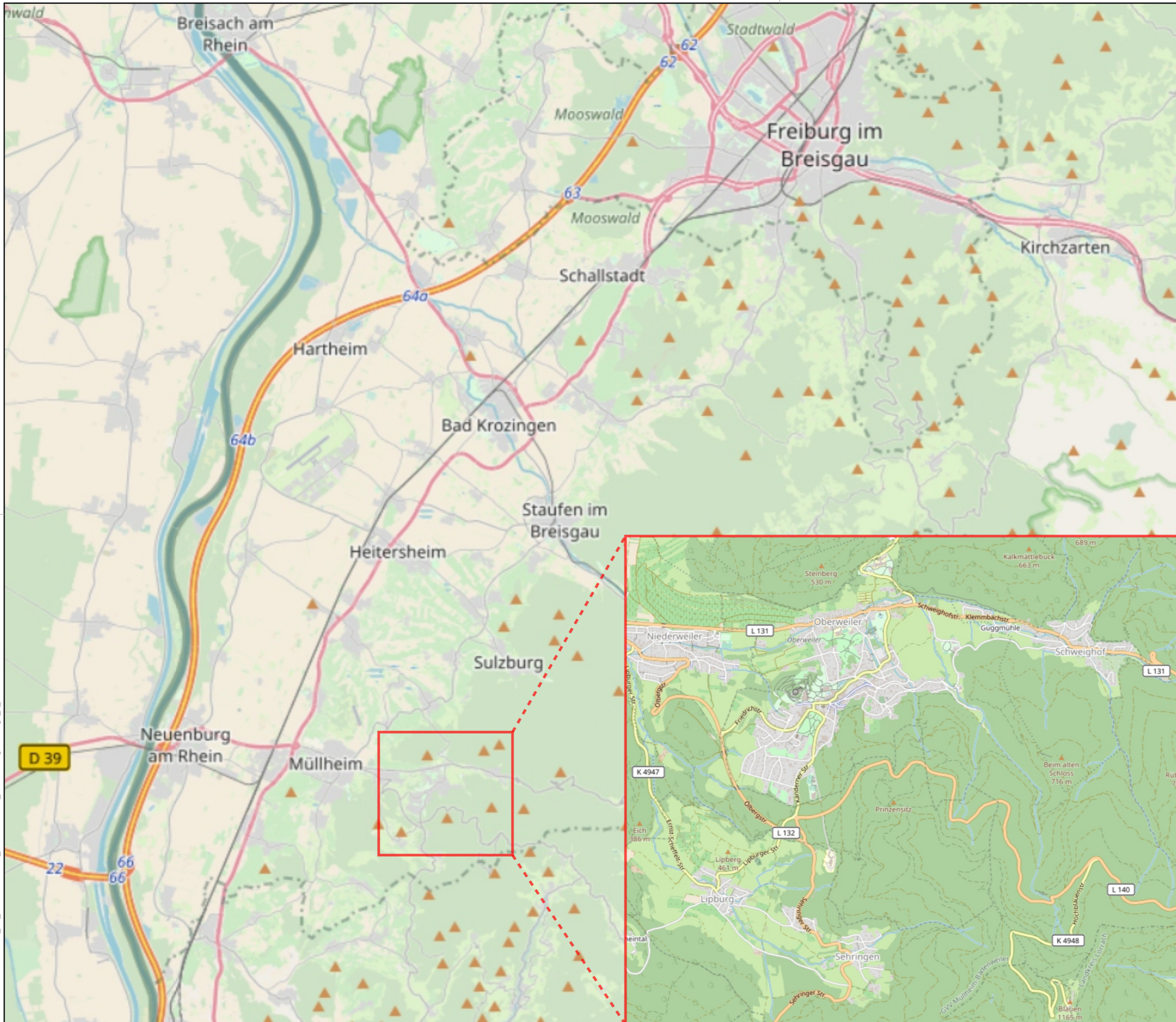
Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurden für den Kernort und die jeweiligen Ortsteile eine Reihe von Maßnahmen erarbeitet, um die beschriebenen Zielvorstellungen zu erreichen. Dabei wurden stets die Wechselwirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Diese Maßnahmen sowie weitere Punkte wurden mit der Verwaltung und dem Arbeitskreis Mobilität diskutiert, abgestimmt und ergänzt. Ein zusammenfassender Maßnahmenkatalog ist **Anlage 10** zu entnehmen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vielzahl an kleinen und großen Bausteinen zur Erreichung der genannten Planungsziele dar. Die Umsetzung des vorgestellten Maßnahmenpaktes sollte daher nach einer gewissen Struktur, in Abhängigkeit der Zuständigkeiten, der jeweiligen Kosten sowie der Priorität der Maßnahmen, erfolgen. Die tatsächliche Umsetzung hängt vielfach auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und ist letztlich durch den Gemeinderat zu entscheiden.



Anlage 1 Übersichtskarte

P:\612\2650-2699\2-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\550_Planunterlagen\Anlage_1_Uebersichtskarte-230213-shim.cdr



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

Übersichtskarte

Proj.-Nr.:

612-2671

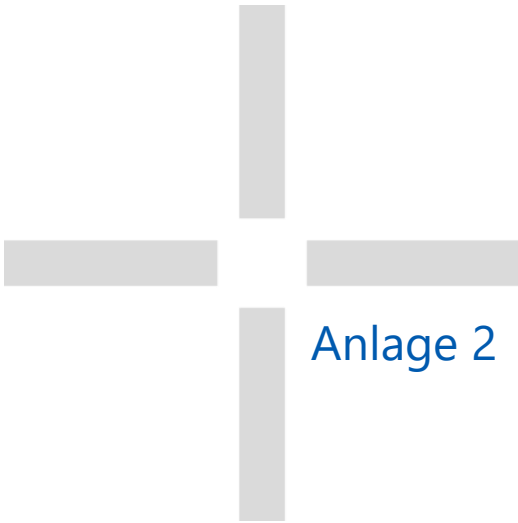
Datum:

03/2024

Maßstab:

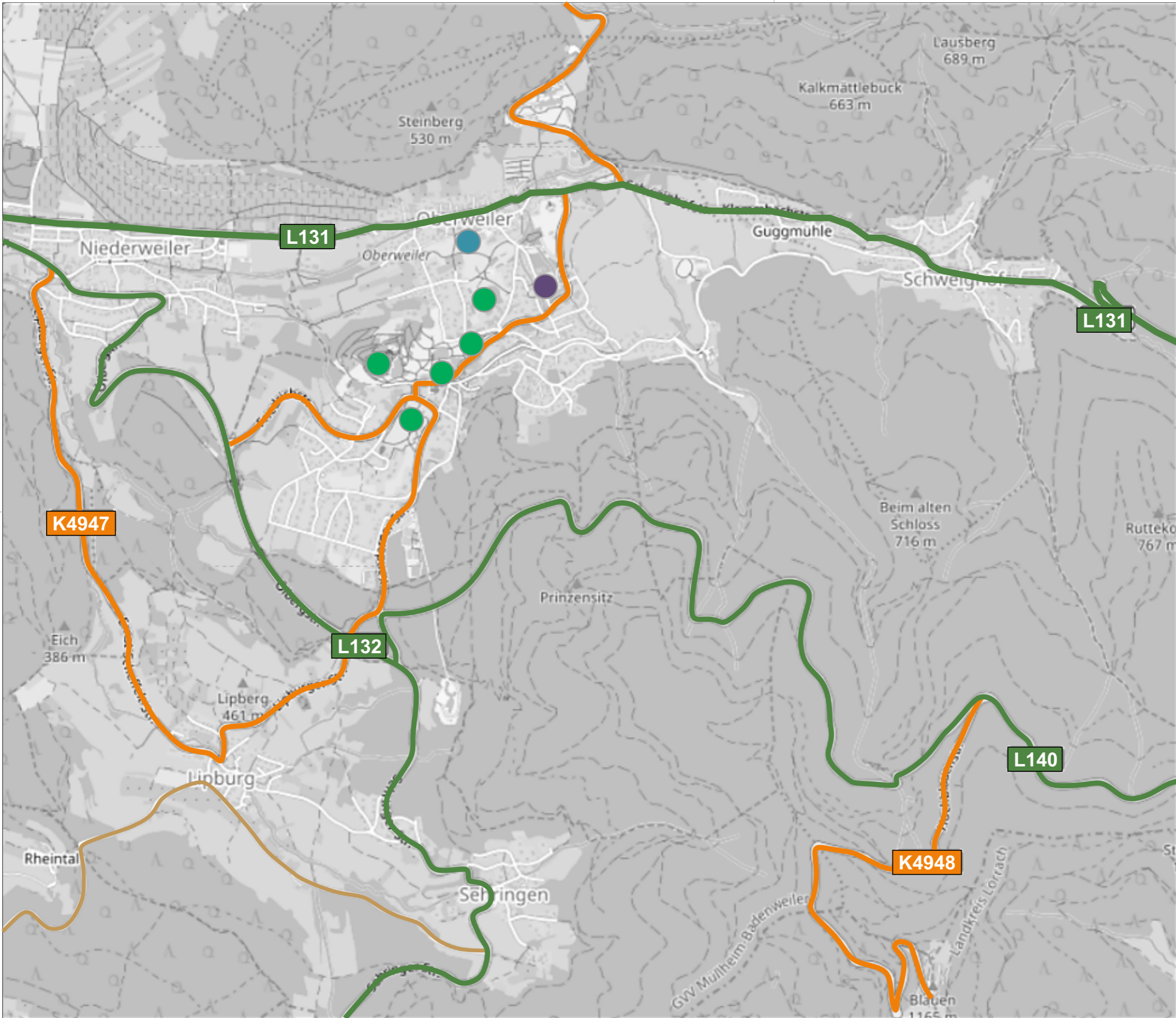
Anlage

1



Anlage 2 Bestandsanalyse Kfz-Verkehr

P:\612\2650-2699\2-2671_VK_Badenweiler\500_Planunterlagen\Anlage_2_Kfz-Verkehr-240110-shim-zwin.cdr



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- untergeordnete Verbindung außerhalb des klassifizierten Netzes

- Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestand Kfz-Verkehr
Klassifiziertes
Straßennetz

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:



03/2024





Maßstab:

2.1

Legende

Straßennetzhierarchie

-  innerörtliche Hauptverkehrsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Sammelstraße
-  Anliegerstraße

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestand Kfz-Verkehr
Hierarchische Gliederung
innerörtliches Straßennetz

Proj.-Nr.:

612-2671

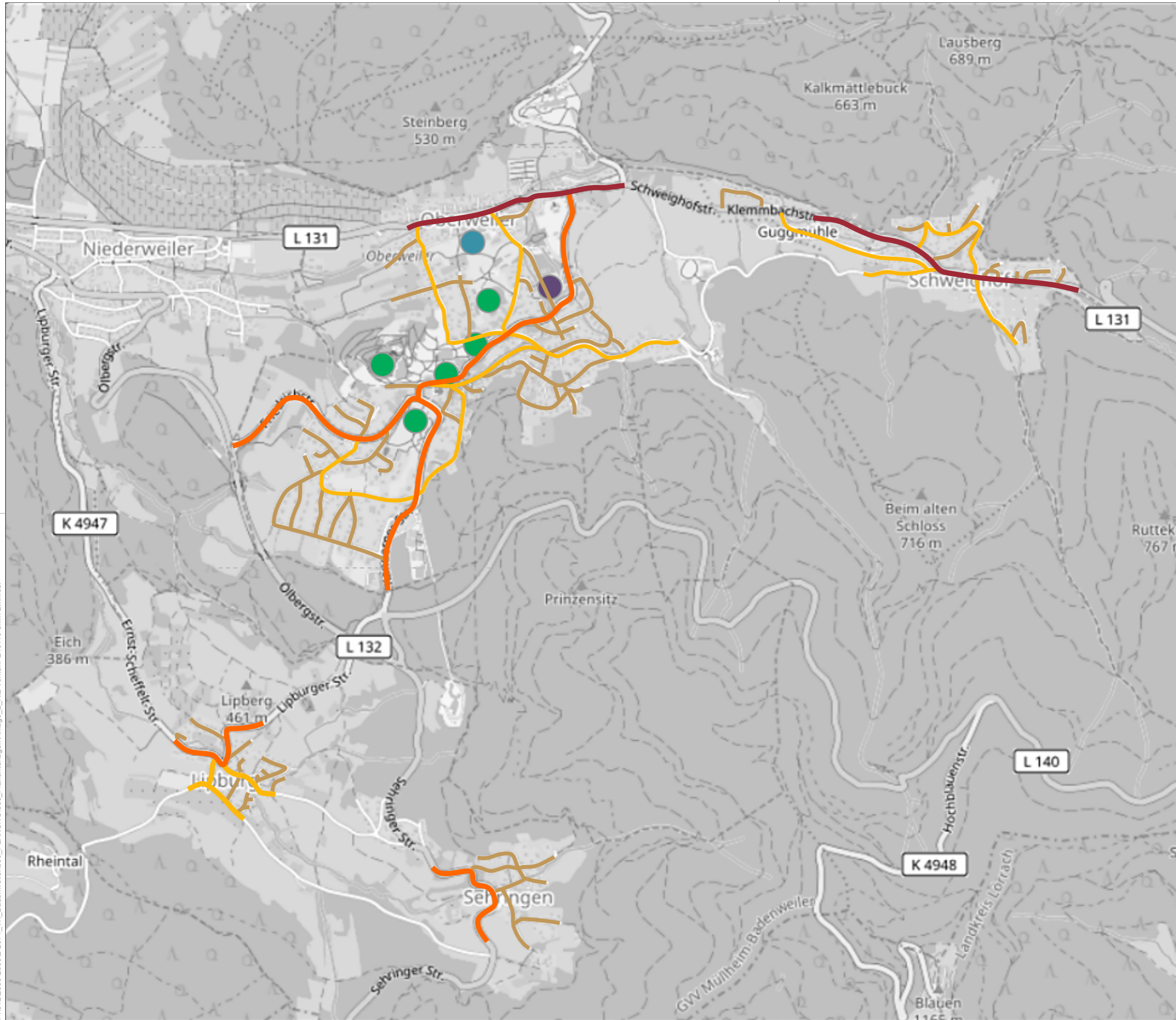
Anlage

Datum:

03/2024

Maßstab:

2.2



Legende

Straßennetzhierarchie

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h

Tempo 30-Zone

Verkehrsberuhigter Bereich



- Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestand
Kfz-Verkehr
Geschwindigkeiten

Proj.-Nr.:

612-2671

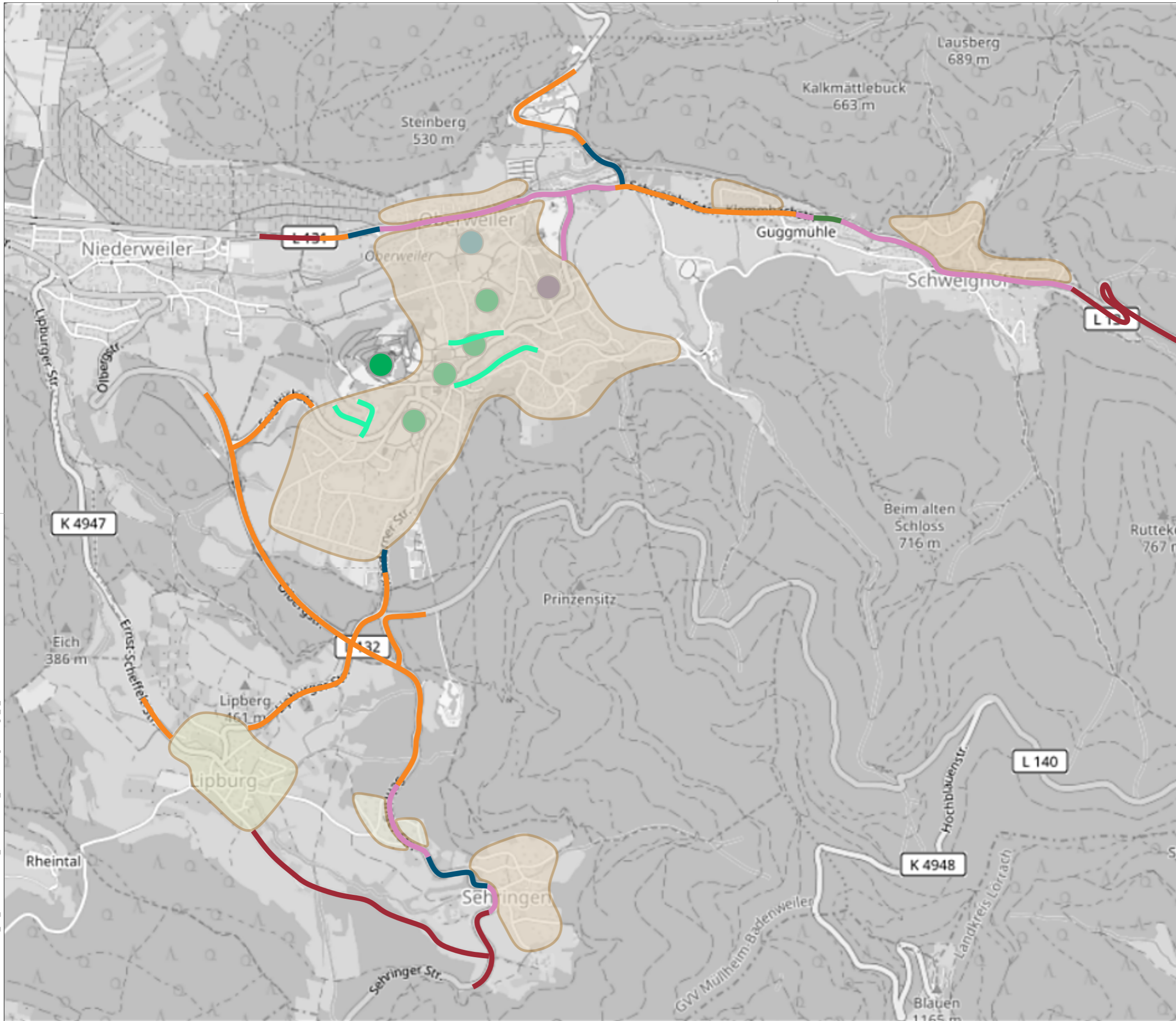
Anlage

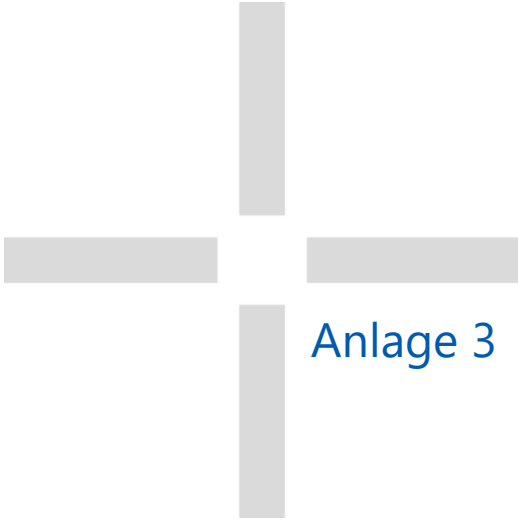
Datum:

03/2024

Maßstab:

2.3










Anlage 3 Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr

Legende

Straßennetzhierarchie

-  straßenbegleitendes Parken (bewirtschaftet)
-  straßenbegleitendes Parken (ausgewählte Standorte, unbewirtschaftet)
-  Konflikte beim Parken (Hinweise aus Bürgerbeteiligung)

-  Öffentlicher Parkplatz
-  Kundenparkplatz



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr
Angebot

Proj.-Nr.:

612-2671

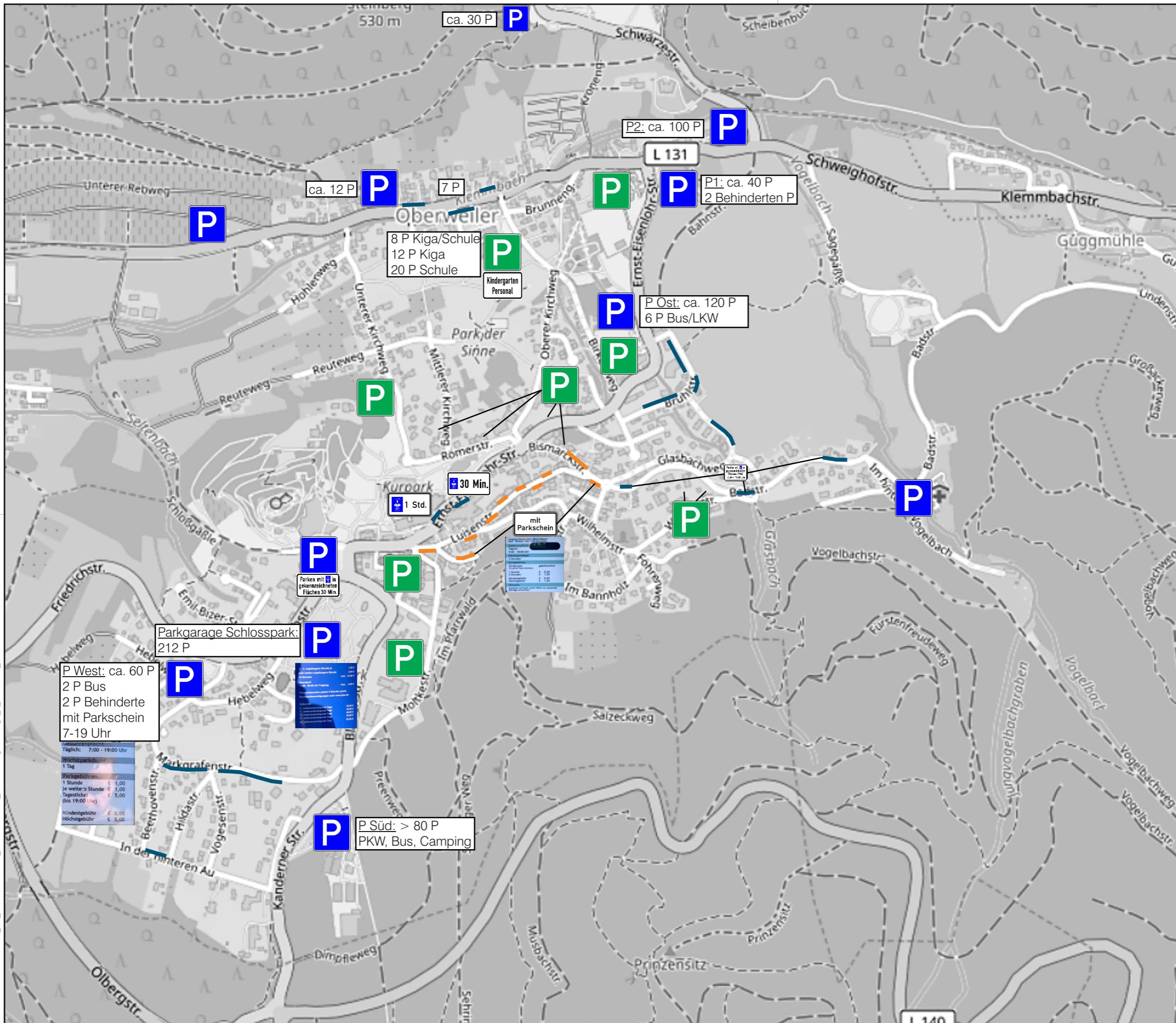
Anlage

Datum:

03/2024

Maßstab:




3.1




P:\612\2650-2690\2-2671_VK_Badenweiler\500_Planung\550_Planunterlagen\Anlage_3_Ruhender_Verkehr\240119-shim-zwin.cd


Legende


Straßennetzhierarchie


-  straßenbegleitendes Parken (bewirtschaftet)
-  straßenbegleitendes Parken (ausgewählte Standorte, unbewirtschaftet)
-  Konflikte beim Parken (Hinweise aus Bürgerbeteiligung)

 Öffentlicher Parkplatz

 Kundenparkplatz

 Lokaler Anziehungspunkt: Schule

 Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung

 Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr
Angebot

Proj.-Nr.: 612-2671

Anlage

Datum: 02/2023




Maßstab:

3.2




Legende


Straßennetzhierarchie


-  straßenbegleitendes Parken (bewirtschaftet)
-  straßenbegleitendes Parken (ausgewählte Standorte, unbewirtschaftet)
-  Konflikte beim Parken (Hinweise aus Bürgerbeteiligung)

 Öffentlicher Parkplatz

 Kundenparkplatz

 Lokaler Anziehungspunkt: Schule

 Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung

 Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr
Angebot**

Proj.-Nr.: 612-2671

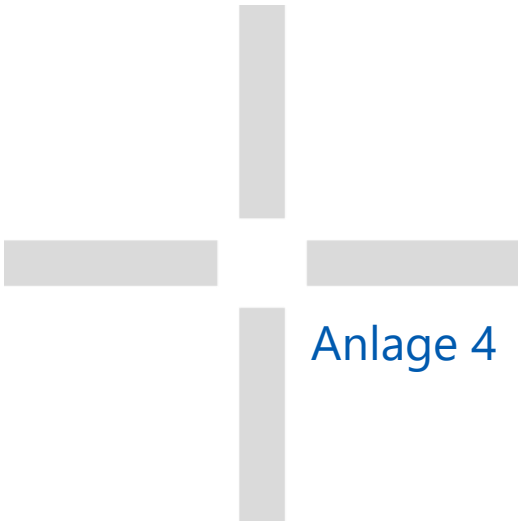
Anlage

Datum: 02/2023

Maßstab:




3.3







Anlage 4 Bestandsanalyse Radverkehr

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Bestandsanalyse
Radverkehr
Radroutennetz

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:




03/2024

Maßstab:

4.1

Richtung Niederweiler /
Müllheim

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Radverkehr
Abstellanlagen**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:




03/2024


Maßstab:

4.2



Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Radverkehr
Radroutennetz**

Proj.-Nr.: 612-2671




Anlage


Datum: 03/2024

4.3

Maßstab:

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Radverkehr
Radroutennetz**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

03/2024

Maßstab:










4.4





Anlage 5 Bestandsanalyse
Fußverkehr

Legende

-  Fußgängerschutzanlage
-  Fußgängerüberweg (FGÜ)
-  Querungshilfe mit Mittelinsel
-  fehlende Querung
-  fehlende/zu schmale/unbefestigte Gehwege entlang Hauptverkehrsstraße
-  kein oder kein durchgängiger Gehweg auf wichtigen Querverbindungen vorhanden
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Fußverkehr**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage







Datum:




03/2024

Maßstab:

5.1

Legende

-  Fußgängerschutzanlage
-  Fußgängerüberweg (FGÜ)
-  Querungshilfe mit Mittelinsel
-  fehlende Querung
-  fehlende/zu schmale/unbefestigte Gehwege entlang Hauptverkehrsstraße
-  kein oder kein durchgängiger Gehweg auf wichtigen Querverbindungen vorhanden

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Fußverkehr**

Proj.-Nr.: 612-2671

Anlage







Datum: 03/2024




5.2

Maßstab:



Legende

-  Fußgängerschutzanlage
-  Fußgängerüberweg (FGÜ)
-  Querungshilfe mit Mittelinsel
-  fehlende Querung
-  fehlende/zu schmale/unbefestigte Gehwege entlang Hauptverkehrsstraße
-  kein oder kein durchgängiger Gehweg auf wichtigen Querverbindungen vorhanden

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
Fußverkehr**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

03/2024

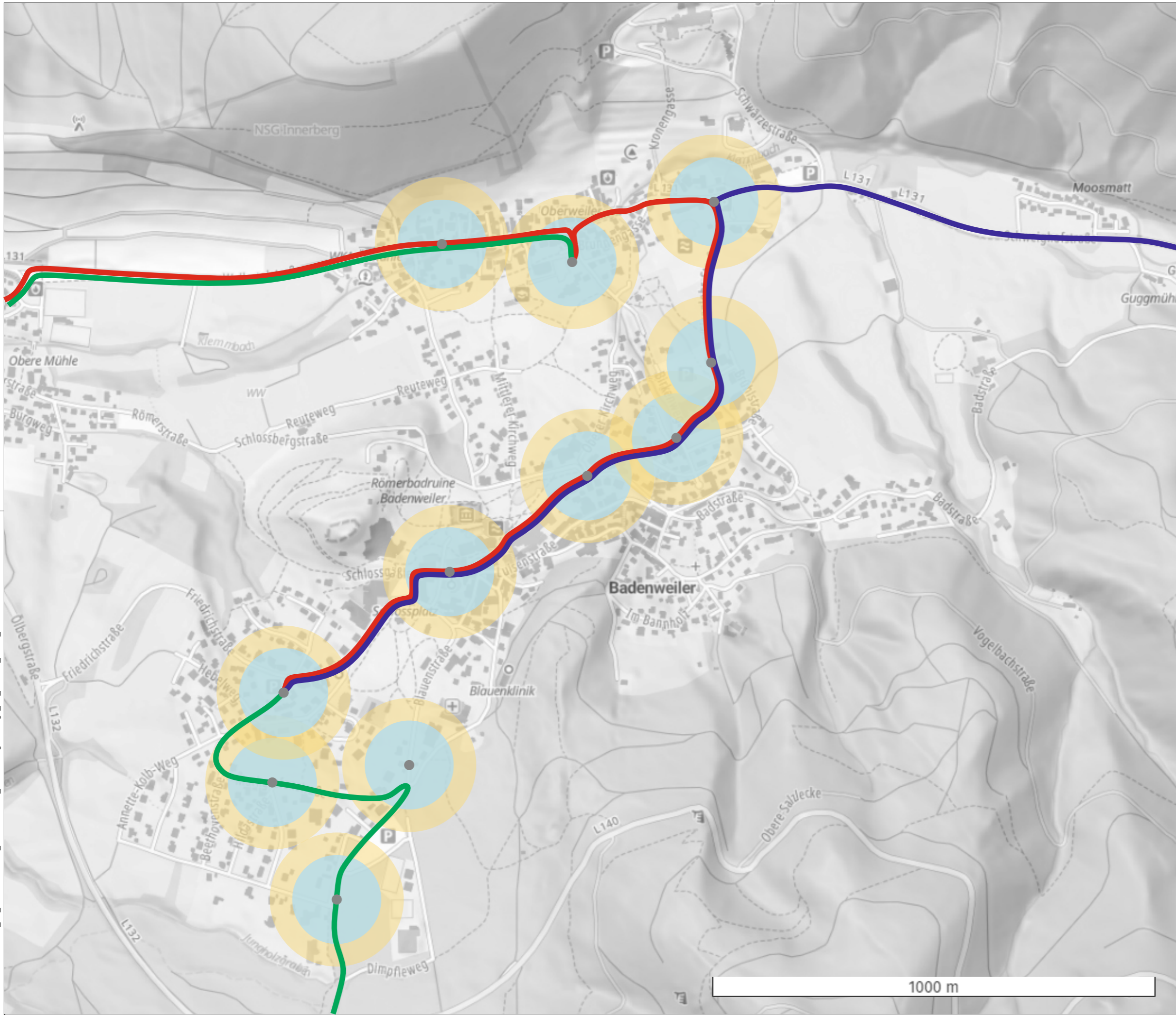
Maßstab:

5.3





Anlage 6 Bestandsanalyse ÖPNV



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- 200 m Radius (ca. 3 min Fußweg)
- 300 m Radius (ca. 5 min Fußweg)
- 650
Müllheim Bahnhof
Mo-Fr: 32 Fahrten täglich
Sa: 18 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 17 Fahrten täglich
- 651
Schweighof
Mo-Fr: 12 Fahrten täglich
Sa: 10 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 10 Fahrten täglich
- 653
Lipburg / Sehringen
Mo-Fr: 12 Fahrten täglich
Sa: 10 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 10 Fahrten täglich

- Lokaler Anziehungspunkt:
Schule
- Lokaler Anziehungspunkt:
Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt:
Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
ÖPNV
Buslinien**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

03/2024

Maßstab:

6.1.1

1000 m

Legende

- 200 m Radius (ca. 3 min Fußweg)
- 300 m Radius (ca. 5 min Fußweg)
- Müllheim Bahnhof
Mo-Fr: 32 Fahrten täglich
Sa: 18 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 17 Fahrten täglich
- Schweighof
Mo-Fr: 12 Fahrten täglich
Sa: 10 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 10 Fahrten täglich
- Lipburg / Sehringen
Mo-Fr: 12 Fahrten täglich
Sa: 10 Fahrten täglich
Sonn- und Feiertag: 10 Fahrten täglich

- Lokaler Anziehungspunkt:
Schule
- Lokaler Anziehungspunkt:
Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt:
Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept Badenweiler

Planbez.:

Bestandsanalyse ÖPNV Buslinien

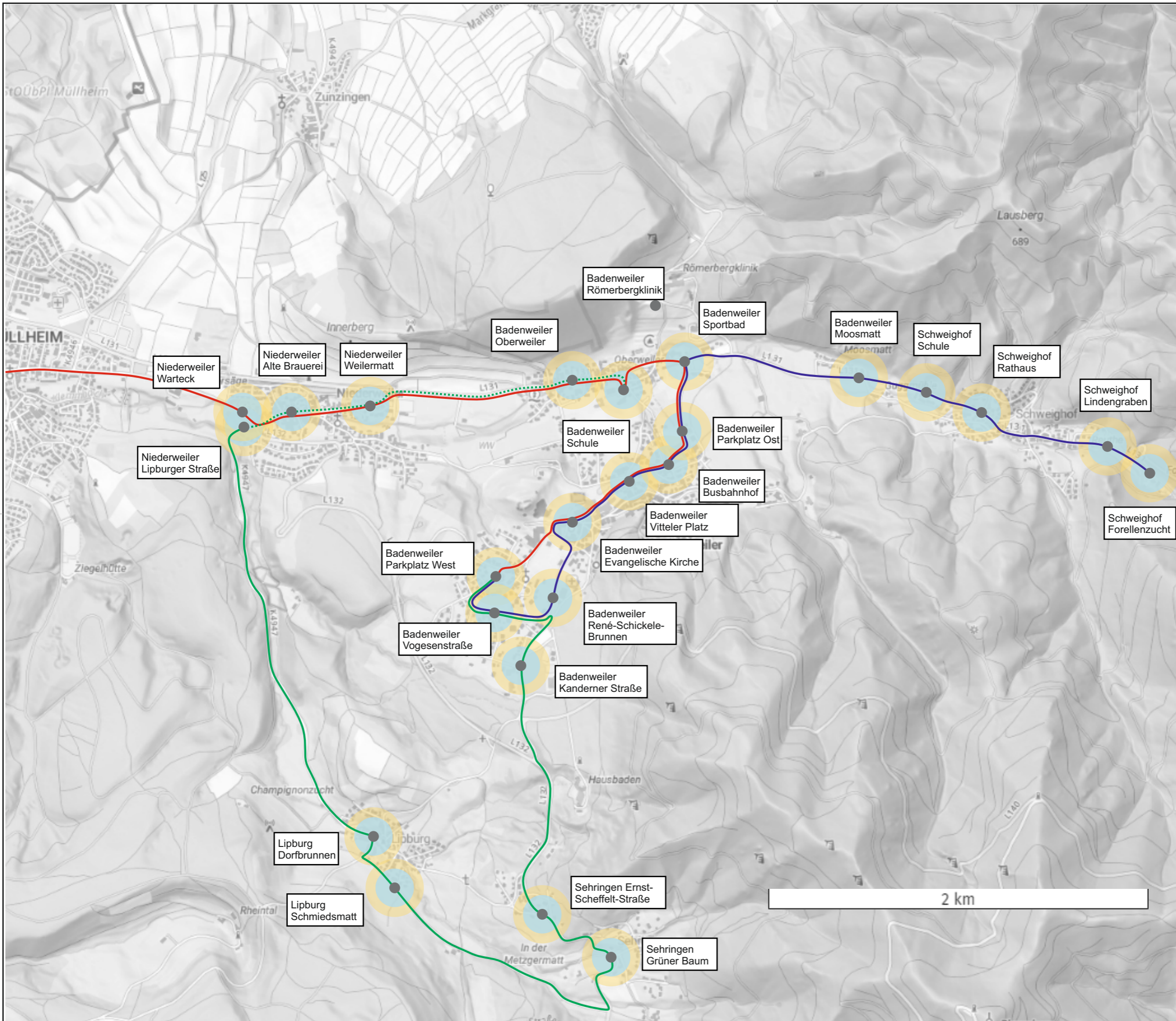
Proj.-Nr.: 612-2671

Anlage




Datum: 03/2024

Maßstab:

6.1.2



Legende

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:

Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

**Mobilitätskonzept
Badenweiler**

Planbez.:

**Bestandsanalyse
ÖPNV
Haltestellenausstattung**

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

03/2024

Maßstab:

6.1.3

Ortsteil	Haltestelle	anfahrende Linien	Lage	Haltestellenart	Geschwindigkeit	Baulastträger	Kategorie (nach NVP)	Ausstattung im Bestand						
								W	X	E	W	M	S	
Badenweiler	Oberweiler	650	Randlage	Fahrbahnrand	40 km/h	GE	B		2,2 / 2,5					
	Schule	650, 651, 653	Randlage	Fahrbahnrand / Parkplatz	30 km/h	GE	C		2,0					
	Sportbad	650, 651	Randlage	Fahrbahnrand	40 km/h	GE	C		2,5 / 2,5 / 1,8					
	Römerbergklinik		Randlage	Fahrbahnrand / Parkplatz	70 km/h	GE	C		1,8					
	Parkplatz Ost	650, 651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,0					
	Busbahnhof	650, 651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		4,0 / 2,0					
	Vitteler Platz	650, 651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	B		2,5 / 1,5					
	Evangelische Kirche	650, 651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,2 / 1,6					
	Parkplatz West	650, 651, 653	Zentral	Fahrbahnrand / Parkplatz	30 km/h	GE	B		2,0					
	Vogesen Straße	651, 653	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		1,8 / 1,3					
	Kanderner Straße	653	Randlage	Fahrbahnrand	50 km/h	GE	C		1,6 / 1,5					
René Schickele Brunnen	651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,5 / 1,5						
Schweighof	Moosmatt	651	Randlage	Fahrbahnrand	70 km/h	RP	C		3,0					
	Schule	651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,5 / 2,0					
	Rathaus	651	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,3 / 1,8					
	Lindengraben	651	Randlage	Fahrbahnrand	40 km/h	GE	C		1,5 / 1,2					
	Forellenzucht	651	Randlage	Fahrbahnrand	100 km/h	RP	C							
Sehringen	Ernst-Scheffelt-Straße	653	Randlage	Fahrbahnrand	40 km/h	GE	C		1,5 / 1,1					
	Grüner Baum	653	Randlage	Haltebucht	40 km/h	GE	C		2,0 / 1,6					
Lipburg	Dorfbrunnen	653	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,5					
	Schmiedsmatt	653	Randlage	Fahrbahnrand	30 km/h	GE	C		2,5 / 1,0					



Haltestelle		Lipburg Dorfbrunnen	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Sammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 10,00 m
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2699\2-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.1
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Lipburg Dorfbrunnen	Maßstab:		



Haltestelle		Lipburg Schmiedsmatt Ostseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Sammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	ca. 6,00 m
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplanja	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		-	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\61212650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Lipburg Schmiedsmatt Ostseite	Maßstab:	

Anlage

6.2.2



Haltestelle		Lipburg Schmiedsmatt (Westseite)	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Sammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	-
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	nein
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.3
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Lipburg Schmiedsmatt Westseite	Maßstab:		



Haltestelle		Sehringen Grüner Baum Ostseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 22,00 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 15,00 m
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Sehringen Grüner Baum Ostseite	Maßstab:	

Anlage

6.2.4



Haltestelle		Sehringen Grüner Baum Westseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,60 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.5
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Sehringen Grüner Baum Westseite	Maßstab:		



Haltestelle	Sehringen Ernst-Scheffelt-Str. Ostseite		
	Anfahrende Linien	112 / 653	
	Lage	Randlage	
	Topographie	eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\550_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.6
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Sehringen Ernst-Scheffelt-Str. Ostseite	Maßstab:		



Haltestelle		Sehringen Ernst-Scheffelt-Str. Westseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,10 m
		Länge	-
	Bordstein		Rundbord (5 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.7
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Sehringen Ernst-Scheffelt-Str. Westseite	Maßstab:		



Haltestelle		Badenweiler Hausbaden	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		70 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		ca. 20m entfernt	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Badenweiler Hausbaden**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage

6.2.8



Haltestelle		Badenweiler Parkplatz West	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651, 653	
Lage		Zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Parkplatz
	Haltestellenart		Mittelinsel
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		gering/mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 10,30 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 10,00 m
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		nein	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.9
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Parkplatz West	Maßstab:		



Haltestelle		Badenweiler Vogesenstr. Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 653	
Lage		Zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Sammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,80 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		nein	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.10
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Vogesenstr. Südseite	Maßstab:		



Haltestelle		Badenweiler Vogesenstr. Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 653	
Lage		Zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Sammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,30 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		nein	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Vogesenstr. Nordseite	Maßstab:	

Anlage

6.2.11



Haltestelle		Badenweiler Kandernerstr. Ostseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 35 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 6,00 m
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.12
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Kandernerstr. Ostseite	Maßstab:		



Haltestelle		Badenweiler Kandernerstr. Westseite	
Anfahrende Linien		112 / 653	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 6,00 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,60 m
		Länge	ca. 6,00 m
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
Abfallbehälter		nein	
Beleuchtung		-	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.13
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Kandernerstr. Westseite	Maßstab:		



Haltestelle		Rene-Schickele-Brunnen Ostseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (12 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		-
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**

Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Badenweiler Rene-Schickele-Brunnen Osts.**

Proj.-Nr.: **612-2671**

Datum: **03/2024**

Maßstab:

Anlage

6.2.14



Haltestelle		Rene-Schickele-Brunnen Westseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.15
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Rene-Schickele-Brunnen Wests.	Maßstab:		



Haltestelle	evang. Kirche Südseite		
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 22,00 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,20 m
		Länge	ca. 17,00 m
	Bordstein		Hochbord (6 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.16
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler evang. Kirche Südseite	Maßstab:		



Haltestelle		evang. Kirche Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,60 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (8 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler evang. Kirche Nordseite	Maßstab:	

Anlage

6.2.17



Haltestelle		Vitteler Platz Westseite	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (12 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.18
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Vitteler Platz Westseite	Maßstab:		



Haltestelle		Vitteler Platz Ostseite	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (6 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Badenweiler Vitteler Platz Ostseite**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage
6.2.19



Haltestelle		Busbahnhof Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,0 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (4 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.20
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Busbahnhof Südseite	Maßstab:		



Haltestelle	Busbahnhof Nordseite		
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,0 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (6 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.21
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Busbahnhof Nordseite	Maßstab:		



Haltestelle	Parkplatz Ost		
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 15,00 m
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.22
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Parkplatz Ost	Maßstab:		



Haltestelle		Sportbad Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 650, 651	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 29,00 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,60 m
		Länge	ca. 17,5 m
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.23
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Sportbad Südseite	Maßstab:		



Haltestelle		Sportbad Ostseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.24
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Sportbad Ostseite	Maßstab:		



Haltestelle		Sportbad Westseite	
Anfahrende Linien		111 / 650	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.24
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Sportbad Westseite	Maßstab:		



Haltestelle	Schule		
Anfahrende Linien		650, 651, 653	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Parkplatz
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,0 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (14 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	nein
		Haltestellennam	nein
		Fahrplan	nein
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.25
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Schule	Maßstab:		



Haltestelle		Oberweiler Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 650	
Lage		zentral	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 30,00 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,20 m
		Länge	ca. 12,00 m
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.26
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Oberweiler Südseite	Maßstab:		



Haltestelle		Oberweiler Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 650	
Lage		zentral	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptsammelstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 20,00 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	ca. 10,00 m
	Bordstein		Hochbord (12 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.27
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Oberweiler Nordseite	Maßstab:		



Haltestelle		Moosmatt Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		70 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 20,0 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 3,0 m
		Länge	ca. 8,5 m
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.28
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Badenweiler Moosmatt Nordseite	Maßstab:		



Haltestelle		Moosmatt Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		70 km/h
	Verkehrsdichte		mittel/hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 3,0 m
		Länge	-
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Badenweiler Moosmatt Südseite**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage

6.2.29



Haltestelle	Schweighof Schule Nord		
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	-
		Länge	-
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Schweighof Schule Nord**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage
6.2.30



Haltestelle		Schweighof Schule Süd	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		eben	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,0 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (12 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		-	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Schweighof Schule Süd**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage

6.2.31



Haltestelle	Schweighof Rathaus Südseite		
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,80 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (10 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2699\2-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\550_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.32
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Schweighof Rathaus Südseite	Maßstab:		



Haltestelle		Schweighof Rathaus Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptstraße
	Haltestellenart		fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,30 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (7 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Badenweiler**
 Projektbez.: **Mobilitätskonzept Badenweiler**
 Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
 Haltestelle Schweighof Rathaus Nordseite**

Proj.-Nr.: **612-2671**
 Datum: **03/2024**
 Maßstab:

Anlage

6.2.33



Haltestelle		Schweighof Lindengraben Nordseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (6 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Schweighof Lindengraben Nordseite	Maßstab:	

Anlage

6.2.34



Haltestelle		Schweighof Lindengraben Südseite	
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptstraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		mittel
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Hochbord (6 cm)
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.35
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Schweighof Lindengraben Südseite	Maßstab:		

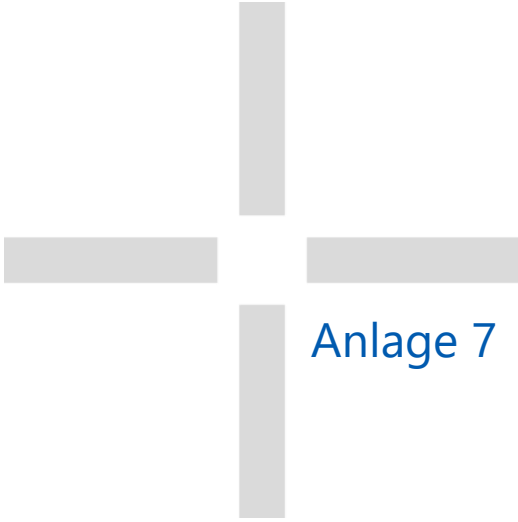


Haltestelle	Schweighof Forellenzucht		
Anfahrende Linien		111 / 651	
Lage		Randlage	
Topographie		geneigt	
Sicherheit	Straßentyp		Hauptstraße
	Haltestellenart		Zufahrt Straße
	Geschwindigkeit		40 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	-
		Länge	-
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellennam	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		-	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

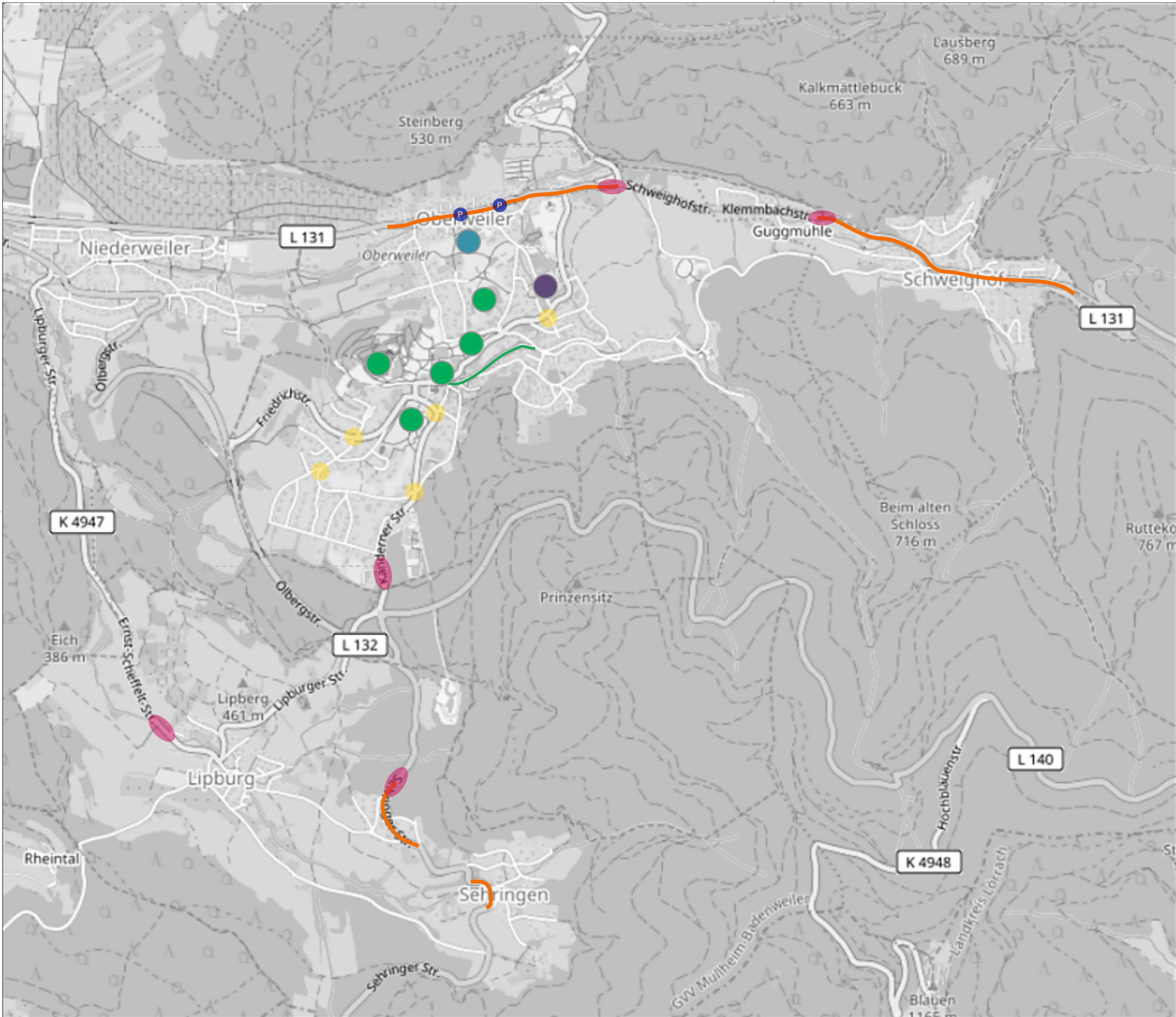
P:\612\2650-2671_VK_Badenweiler\500_PLANUNG\500_Planunterlagen\Anlage_6.2_Bestand_ÖPNV_A4-240304-shim-zwin.cdr

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de







Auftraggeber:	Gemeinde Badenweiler	Proj.-Nr.:	612-2671	Anlage 6.2.36
Projektbez.:	Mobilitätskonzept Badenweiler	Datum:	03/2024	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Schweighof Forellenzucht	Maßstab:		



Anlage 7 Maßnahmenvorschläge
Kfz-Verkehr



Legende

-  Gestaltung Ortseingänge
-  Prüfung Tempo 30
-  Fahrbahnverengung
-  Umgestaltung Luisenstraße
-  Markierung Kreuzungsbereiche
-  Versetzen Parkstände

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Maßnahmenübersicht
Kfz-Verkehr

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

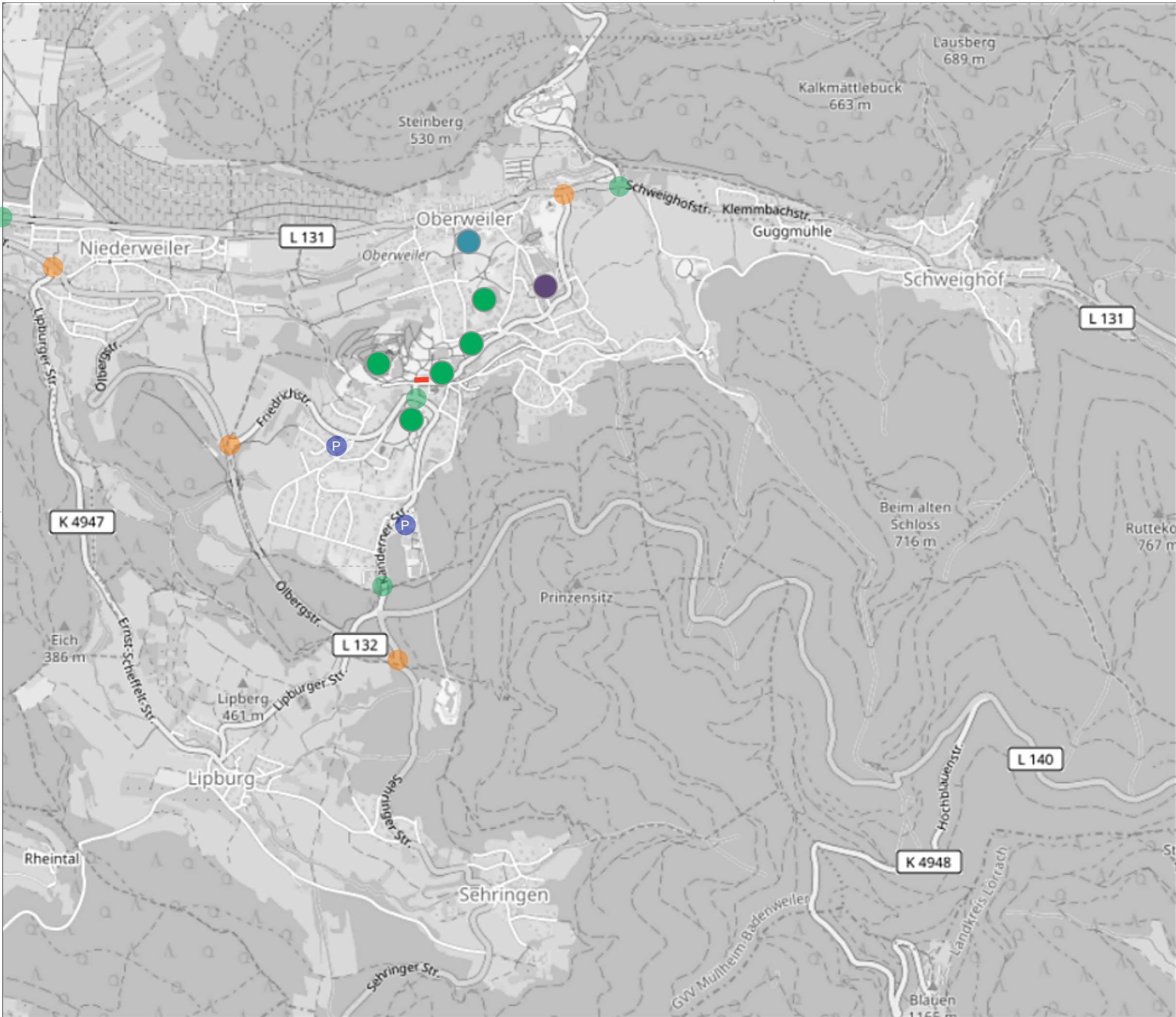
03/2024

Maßstab:

7



Anlage 8 Maßnahmenvorschläge Ruhender Verkehr



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- Parkeleitsystem (Mögliche Standorte)
- Dynamisches Element
- Statisches Element
- Zweiradstellplätze
- Ausbau / Anpassung Parkplatz

- Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Maßnahmenübersicht
Ruhender Verkehr

Proj.-Nr.:

612-2671

Anlage

Datum:

03/2024




Maßstab:

8



Anlage 9 Maßnahmenvorschläge
Radverkehr

Legende

-  Gestaltung Ortseingänge
-  Ausbau Radwegeverbindung
-  Ausbau Radabstellanlagen

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Maßnahmenübersicht
Radverkehr

Proj.-Nr.:

612-2671

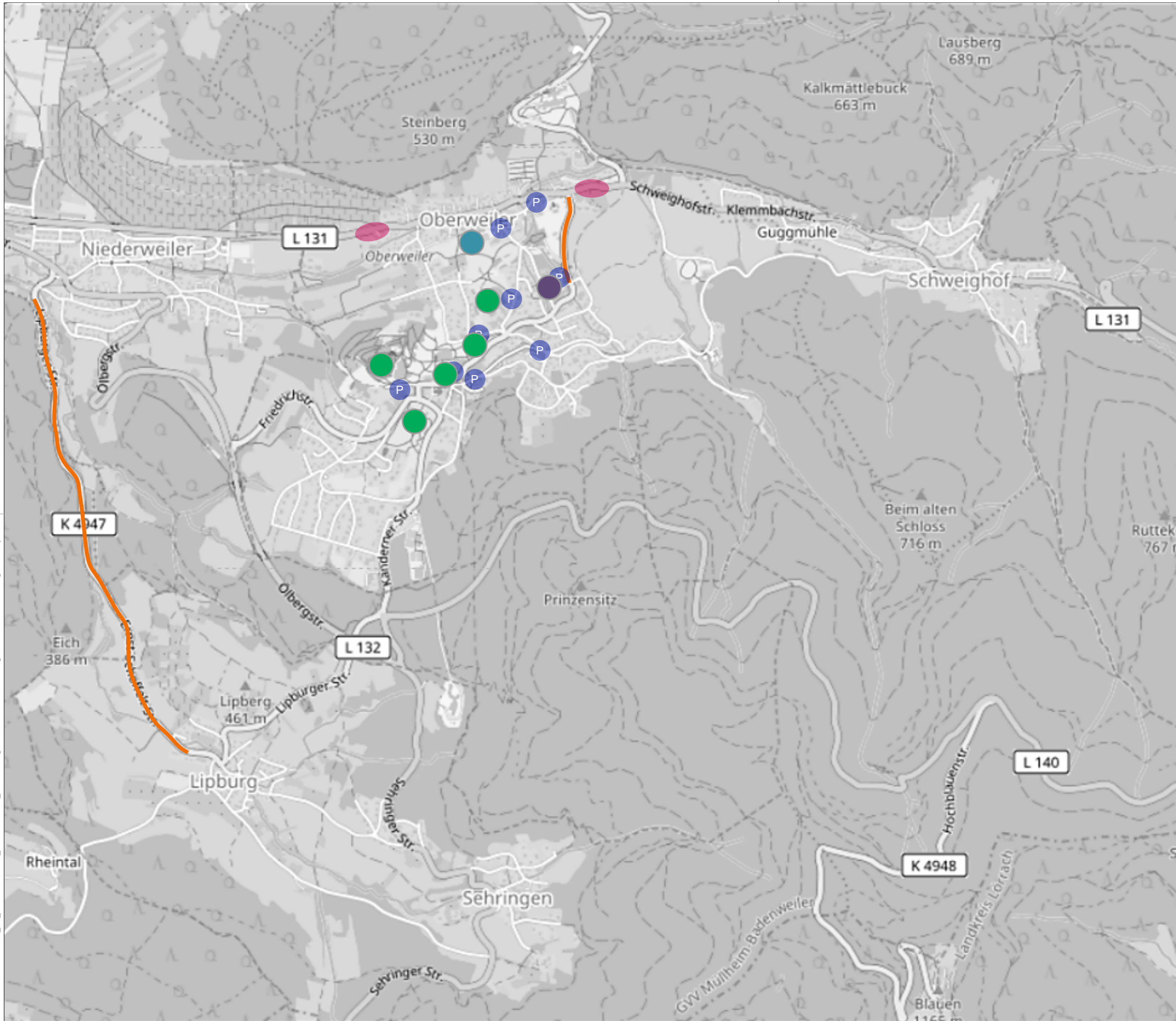
Anlage

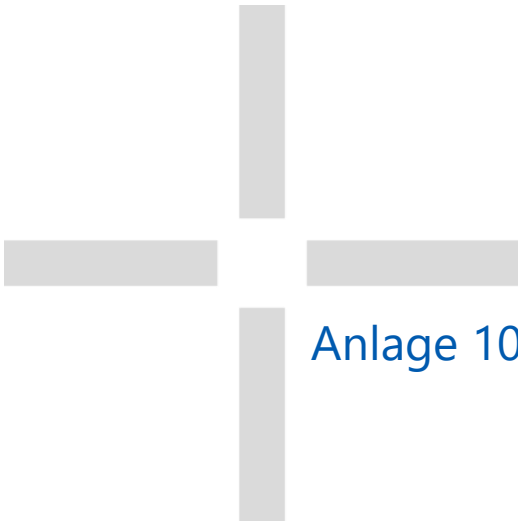
Datum:

03/2024

Maßstab:

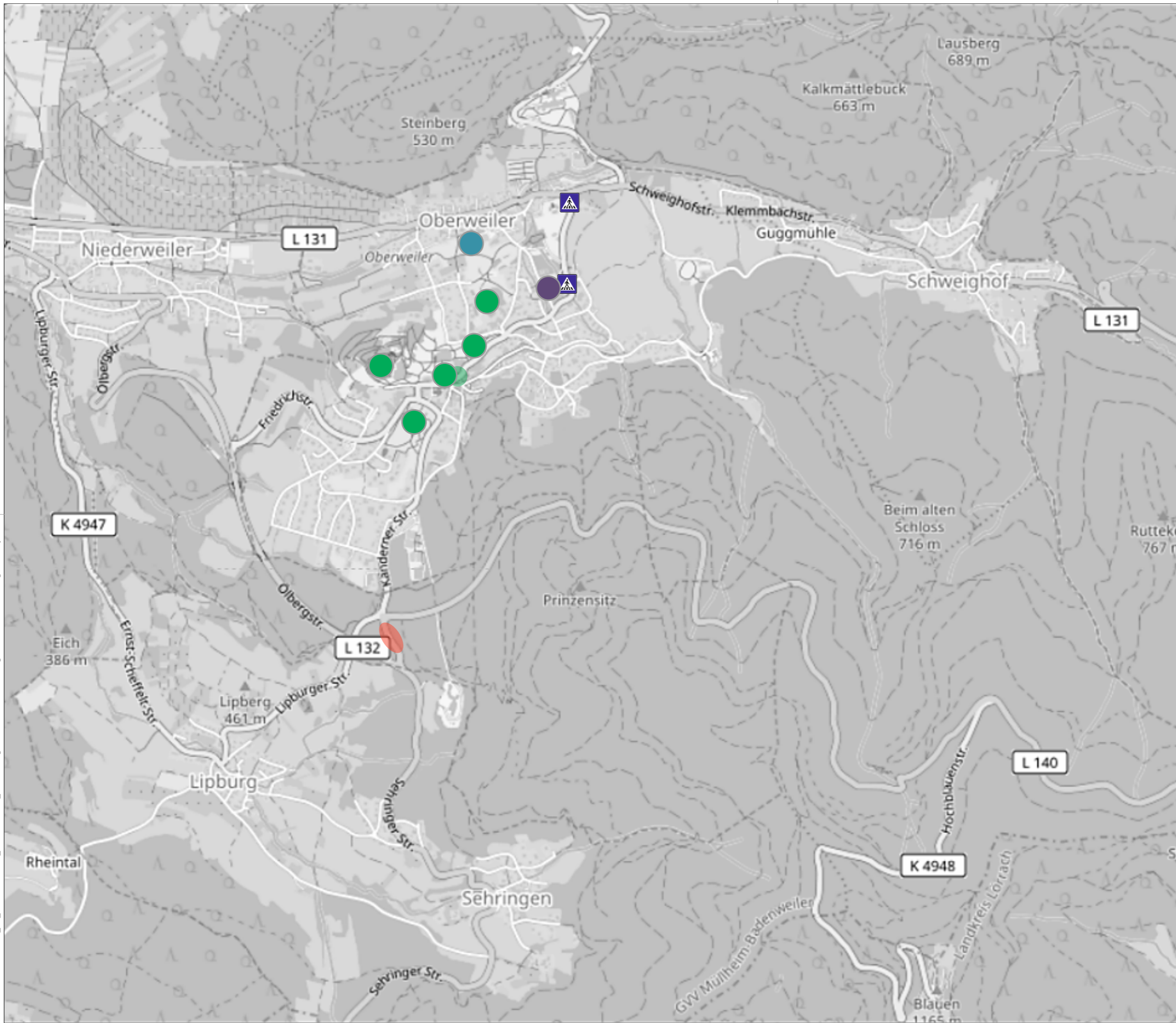
9





Anlage 10 Maßnahmenvorschlag
Fußverkehr

P:\612\2650-2699\2-2671_VK_Badenweiler\500_Planunterlagen\550_Planunterlagen\Maßnahmenübersicht\Maßnahmenübersicht-240304-hwei-zwih.cdr






FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

-  Mittelinsel
-  Prüfung FGÜ
-  Vorgezogene Seitenräume FgÜ

-  Lokaler Anziehungspunkt: Naherholung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Badenweiler

Projektbez.:

Mobilitätskonzept
Badenweiler

Planbez.:

Maßnahmenübersicht
Fußverkehr

Proj.-Nr.: 612-2671

Anlage

Datum: 03/2024

10

Maßstab:



Anlage 11 Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Teilmaßnahme	Wirksamkeit	Kosten	Realisierungszeit	Zuständigkeit
Kfz-Verkehr und Straßennetz					
Tempo 30 Weilertalstraße		Mittel	Mittel	kurz- bis mittelfristig	GE
Parkstände Weilertalstraße versetzen		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Umgestaltung Ortseingänge		Hoch	Jeweils ca. 50.000 €	mittelfristig	GE
	Geschwindigkeitsdämpfung Zufahrt	Mittel	Gering	kurzfristig	GE
	Pflasterung Fahrbahn	Hoch	Hoch	mittel- bis langfristig	GE
	Begrünung	Mittel	Gering	kurzfristig	GE
	Möblierung / Umnutzung von Flächen	Mittel	Mittel	mittelfristig	GE
Beruhigung Luisenstraße	Informationskampagne verkehrsberuhigte Bereiche	Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Mobile Geschwindigkeitsdisplays		Gering	Gering	kurzfristig	GE
Markierung von Kreuzungsbereichen		Mittel	veils ca. 1.000 – 2.000	kurzfristig	GE
Ruhender Verkehr					
Informationskampagne zu geltenden Regeln beim Parken		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Schaffung von Zweiradstellplätzen		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Parkleitsystem		Hoch	Hoch	mittel- bis langfristig	GE
Wohnmobilstellplatz / Parkplatz Süd Anpassung		Mittel	Hoch	mittelfristig	GE
Parkraumbewirtschaftung (Parkplatz)		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Digitale Parkraumkontrolle		Mittel	Hoch	mittelfristig	GE
Radverkehr					
Ausbau Radabstellanlagen		Mittel	Gering-Mittel	kurz- bis mittelfristig	GE
Radverkehrsführung Ernst-Eisenlohr-Straße Ri. Norden (Gem. Geh- und Radweg)		Mittel	Mittel	kurz- bis mittelfristig	GE
Radverkehrsführung Ernst-Eisenlohr-Straße Ri. Norden (Schutzstreifen)		Mittel	Gering-Mittel	kurz- bis mittelfristig	GE
Piktogrammreihe Ernst-Eisenlohr-Str. Ri. Süden		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Radverkehrsverbindung Lipburg-Niederweiler		Hoch	Sehr hoch	mittel- langfristig	LK
Informationskampagne Überholabstand		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Aus-/Einleitung Ortseingang West		Hoch	Mittel	mittelfristig	GE
Aus-/Einleitung Ortseingang Ost		Hoch	Mittel	mittelfristig	GE
Fußverkehr					
Bordsteinabsenkung		Mittel	Mittel	mittelfristig	GE
Flächendeckende Wegweisung FGÜ Ernst-Eisenlohr-Straße – Weilertalstraße		Gering	Mittel	kurzfristig	GE
FGÜ Ernst-Eisenlohr-Straße – Brühlstraße		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Vorgezogene Seitenräume FGÜ Ernst-Eisenlohr-Straße		Mittel	Gering	kurzfristig	GE
Verbindung bestehende Wegebeziehung Lipburg und Sehringen nach Badenweiler		Gering	Gering	kurzfristig	GE
ÖPNV					
Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen		Mittel – Hoch	Hoch	mittel- bis langfristig	GE
Innerörtlicher Tarif für Kurzstrecken		Mittel	Mittel – Hoch	mittelfristig	GE / ÖPNV Betreiber
Themenübergreifend					
Seilbahn		Gering	Sehr hoch	langfristig	GE

Mängelmelder		Gering	Gering	kurz- bis mittelfristig	GE
E-Ladesäulen		Mittel	Mittel-Hoch	mittelfristig	GE
Mitfahrbänke		Gering	Gering	kurzfristig	GE
Verstärkte Durchführung von Kontrollen		Hoch	Gering	kurzfristig	GE / GVW
Integrierte Mobilitätsplattform		Gering	Mittel	kurzfristig	GE