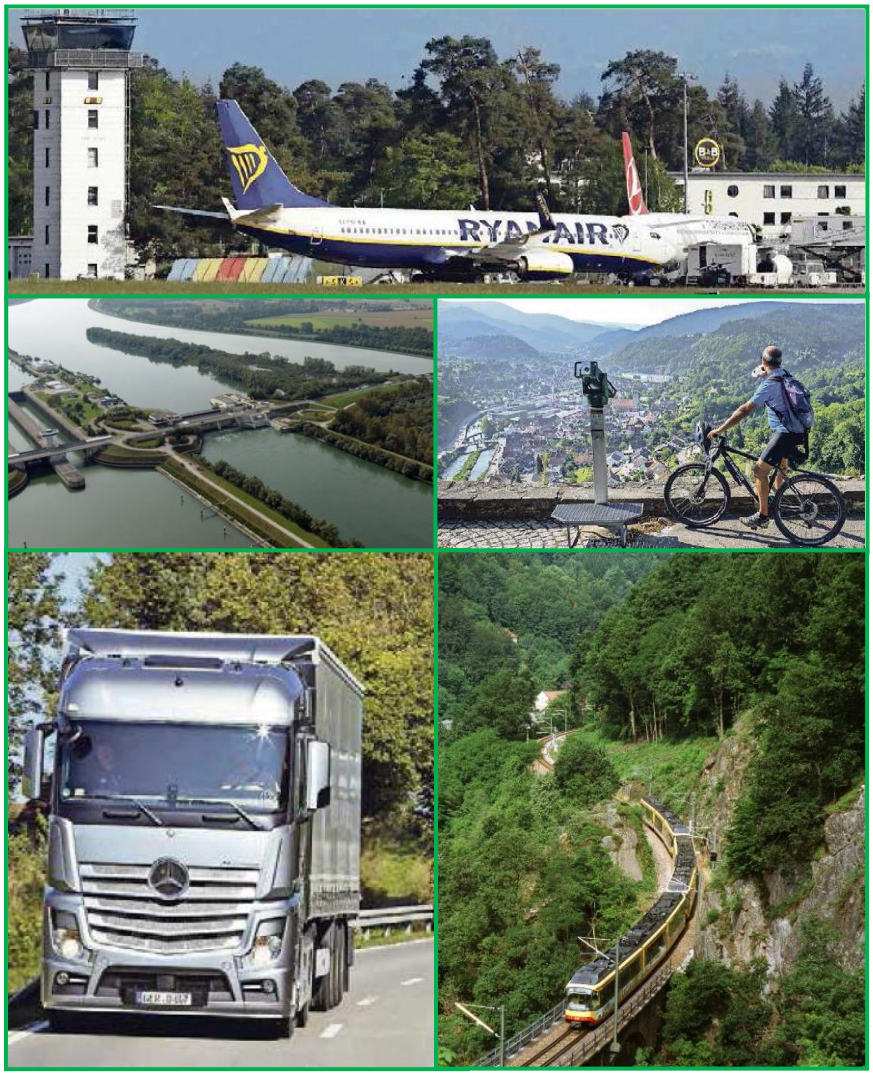
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Wirtschaftsregion Mittelbaden

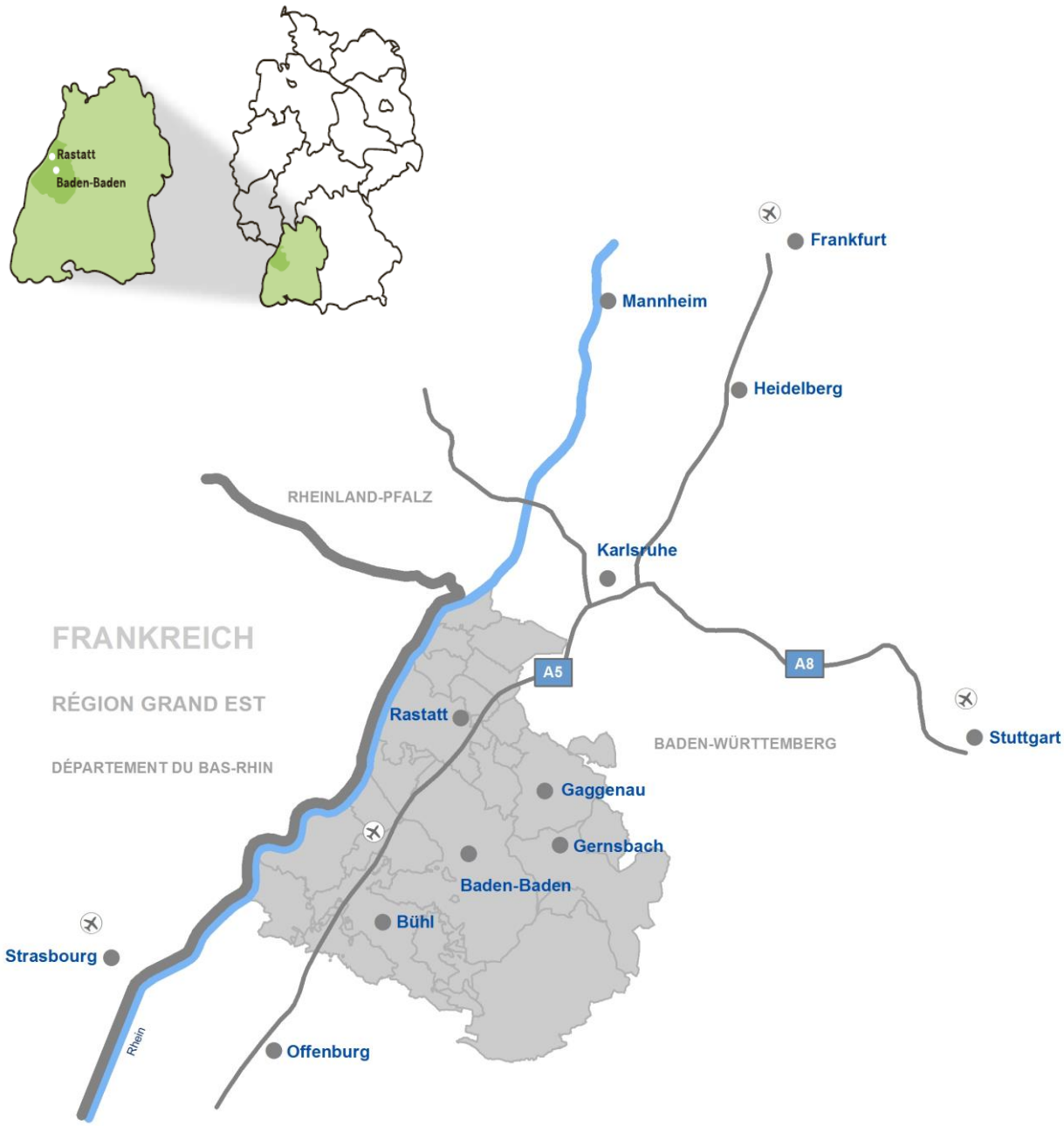
Regionales Mobilitätskonzept

Weißbuch



www.wirtschaftsregion-mittelbaden.de

Wirtschaftsregion Mittelbaden



WRM - Starkes Netzwerk in der Region

Der mittelbadische Raum besitzt eine besondere Lagegunst und damit gute Voraussetzungen, um sich im wirtschaftlichen Standortwettbewerb erfolgreich zu behaupten. Er liegt in der Mitte eines sich von Südengland über Benelux und die Regionen Rhein-Ruhr/-Main/-Neckar über die Schweiz bis nach Norditalien erstreckenden Bandes, das sich durch hohe Wirtschaftskraft und eine überdurchschnittliche Wirtschaftsdynamik auszeichnet. Dieses Potenzial unterstreichen Firmen von Weltruf, die sich hier niedergelassen haben: die Daimler AG (Rastatt, Gaggenau, Kuppenheim), Schaeffler (Bühl), Bosch (Bühl), Eaton Fluid Power; Heel (Baden-Baden), DOW (Rheinmünster) oder Getinge (Rastatt) – um nur einige Beispiele zu nennen. Eingebettet in die einzigartige Landschaft zwischen Rhein, Reben und Schwarzwald bietet Mittelbaden den Menschen nicht nur beste berufliche Perspektiven, sondern auch viele Faktoren für eine hohe Lebensqualität.

Unsere Zeit ist geprägt von einem beschleunigten gesellschaftlichen Wandel, der auf globaler, nationaler und individueller Ebene nachhaltig unser Leben verändert. Demografie, Automation und Digitalisierung modifizieren die Lebenswelten, Prozesse und Strukturen in vielfältiger Weise.

Um den künftigen Herausforderungen effizient und schlagkräftig zu begegnen, haben sich 2012 die Stadt Baden-Baden, der Landkreis Rastatt, alle Städte und Gemeinden des Landkreises sowie 16 Unternehmen und Geldinstitute aus der Region zur Interessengemeinschaft (IG) Wirtschaftsregion Mittelbaden zusammengeschlossen.

Die Gemeinschaft soll den Informationsaustausch zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung fördern und bei der Sicherung des vorhandenen Gewerbestands wie auch bei Neuansiedlungen unterstützend wirken. Die IG umfasst das Gebiet des Landkreises Rastatt sowie des Stadtkreises Baden-Baden und ist mit einer Gesamtfläche von 900 Quadratkilometern und rund 290.000 Einwohnern Teil der TechnologieRegion Karlsruhe.

Die Erarbeitung eines intermodalen Mobilitätskonzepts ist ein wichtiger Schritt für eine maßgeschneiderte, wegweisende Strategie künftiger Entwicklungen im mittelbadischen Raum. Beauftragt wurde hierfür das Büro Modus Consult Karlsruhe.

Margret Mergen	**Jürgen Bäuerle**	**Claus Haberecht**
Oberbürgermeisterin	Landrat	Geschäftsführer
Stadt Baden-Baden	Landkreis Rastatt	Wirtschaftsregion Mittelbaden

Inhalt

1. Aufgabenstellung 7

2. Vorstellung des Arbeitsprozesses 9

3. Status Quo Analyse 13
3.1 Vorstellung der Wirtschaftsregion Mittelbaden 13
3.2 Regionale Struktur 15
3.3 Verkehrsinfrastruktur 19
3.4 Verkehrsangebot und -nachfrage 20
3.5 Mobilitätsmanagement 28
3.6 Stärken und Schwächen 29

4. Allgemeine Entwicklungstrends 32
4.1 Ableitung aus dem Rückblick 32
4.2 Prognoseentwicklung Regionale Struktur im Trend 33
4.3 Entwicklungsszenario Umwelt 35

5. Leitbild 37
5.1 Grundsätze 38
5.2 Ziele 38

6. Maßnahmen 40
6.1 Verkehrsinfrastruktur 40
6.2 Verkehrsangebot 44
6.3 Mobilitätsmanagement 50

7. Zentrale Handlungsfelder 53
7.1 Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot 53
7.2 Mobilitätsmanagement 58
7.3 Wirtschaft und Arbeitsstandort 59
7.4 Weitere Umsetzung / Organisation 59

Abbildungen

Abb. 1: Arbeitsstruktur 9

Abb. 2: Bündelung der Interessen in der Koordinierungsgruppe 10

Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung in der WRM 1961 - 2017 15

Abb. 4: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle A 5 bei Karlsruhe 2006 - 2017 21

Abb. 5: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle A 5 bei Achern 2006 - 2017 22

Abb. 6: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle B 36 (Rastatt - Ötigheim) 2006 - 2017 22

Abb. 7: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle B 500 (Rheinquerung Iffezheim) 2006 - 2017 23

Abb. 8: Entwicklung Fahrgastaufkommen und Erträge im KVV 2000 - 2017 25

Abb. 9: Entwicklung Passagieraufkommen Baden-Airpark 1997 - 2017 26

Abb. 10: Entwicklung Verkehrsaufkommen Schleuse Iffezheim 1977 - 2017 27

Abb. 11: Modal Split im Bestand für verdichtete Kreise (Quelle: MiD 2008) 35

Abb. 12: Modal Split im Szenario Umwelt 36

Abb. 13: Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenverkehr: laufende Verfahren 54

Abb. 14: Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenverkehr; weitere Maßnahmen 55

Abb. 15: Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr – Straße 55

Abb. 16: Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr - Schiene 56

Abb. 17: Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr 57

Abb. 18: Maßnahmen im Handlungsfeld Luftverkehr 57

Abb. 19: Maßnahmen im Handlungsfeld Binnenschiffverkehr 58

Abb. 20: Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement 58

Abb. 21: Maßnahmen hervorgehoben im Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeitsstandort 59

Tabellen

Tab. 1: Einwohner in den gewählten Clustern Stand 2017 16

Tab. 2: SV-Beschäftigte in den gewählten Clustern Stand 2017 17

Tab. 3: Städte und Gemeinden mit Einpendlerüberschuss 2017 17

Tab. 4: Städte und Gemeinden mit Auspendlerüberschuss 2017 18

Tab. 5: Arbeitsplatzanteil umliegende Regionen 2017 18

Tab. 6: Einwohnerentwicklung 2017-2035 33

Tab. 7: Entwicklung SV-Beschäftigte 2017-2035 34

Pläne

Plan 1 Bevölkerung - Bestand
Plan 2 Bevölkerung - Entwicklung bis 2035 (oberer Rand)
Plan 3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Bestand
Plan 4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Entwicklung bis 2035
Plan 5 Pendlersaldo - Bestand
Plan 6 Straßenhierarchieplan - Bestand
Plan 7 Konfliktplan Straße - Bestand
Plan 8 Straßenhierarchieplan - Prognose
Plan 9 Wirtschaftsverkehr
Plan 10 Standortoption Schiffsanlegestelle
Plan 11 Schienennetz - Bestand
Plan 12 Linien Fernverkehr und Stadt-/Regionalbahn - Bestand
Plan 13 Stadt-/Regionalverkehr - Bestand
Plan 14 Konfliktplan Schiene - Bestand
Plan 15 Schienennetz - Prognose
Plan 16 Stadt-/Regionalverkehr - Prognose
Plan 17 Radverkehrsangebot - Bestand
Plan 18 Radverkehrsangebot - Prognose

1. Aufgabenstellung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis auch in der Wirtschaftsregion Mittelbaden und erfordert sowohl für private als auch wirtschaftliche Zwecke eine vernetzte Infrastruktur über alle Verkehrsträger und eine leicht erreichbare und transparente Darstellung der Angebote für eine optimale Nutzung. Die Wirtschaftsregion Mittelbaden als Vereinigung der Stadt- und Landkreise Baden-Baden und Rastatt mit der lokalen Wirtschaft hat sich hier die Aufgabe gestellt, die Mobilität der Region als zusammenhängendes Ganzes darzustellen und den Entwicklungsrahmen für die nächsten 15-20 Jahre abzustecken.

Veränderte Rahmenbedingungen erfordern auch neue innovative Mobilitätskonzepte, die dem gesellschaftlichen Wertewandel, der demografischen Entwicklung, dem Klimawandel, den modernen Kommunikationsmitteln aber auch der Zunahme internationaler Verflechtungen Rechnung tragen. Im Zuge des Klimawandels gewinnen unter Anderem die bessere Vernetzung des öffentlichen Personenverkehrs mit dem Individualverkehr sowie der Einsatz ressourcenschonender Fahrzeuge zunehmend an Bedeutung. Weiterhin werden wie bisher aber auch Optimierungen der Fahrzeiten, Vernetzungen bis hin zu großen Distanzen und Minderungen von Beeinträchtigungen in den Ortslagen gewünscht, die von hohem Verkehrsaufkommen betroffen sind.

Für die Wirtschaftsregion Mittelbaden soll auf regionaler Ebene ein Mobilitätskonzept erstellt werden, das die Grundvoraussetzungen, die Bereiche des bestehenden Mobilitätsangebots mit bereits guter Qualität und diejenigen mit Konflikt- bzw. Verbesserungspotenzial aufzeigt. Für die Handlungsfelder „Infrastruktur“, „Mobilitätsangebote“ und „Mobilitätsmanagement“ sollen für die kommenden 15 – 20 Jahre Handlungsfelder erarbeitet und mit Handlungsempfehlungen belegt werden.

Die Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, für die Region die wesentlichen Weichenstellungen im Verkehrssektor zu identifizieren und maßgebliche Richtungsentscheidungen zu treffen. Das Konzept baut dabei auf den lokalen Planungen der Kommunen und der Bestandsbewertung auf, richtet sich jedoch nicht an die kommunalen Planungsträger im Detail und regelt auch demnach keine kommunalpolitisch relevanten Details. Für die Region sind regionale und überregionale Vernetzungen von Bedeutung sowie Mobilitätstrends, die sich allgemein ableiten lassen und nun auf die regionale Ebene übertragen werden müssen. In dieser Form bildet das Mobilitätskonzept eine Leitschnur für regionales Handeln und liefert Ansatzpunkte für kommunale Planungen, die letztlich zu einer Harmonisierung der Planungsziele und Abstimmung der konkreten Maßnahmen beitragen soll. Mit dieser Formulierung wird die ‘Flughöhe’ des Mobili-

tätskonzeptes erläutert, die den aufgabenbedingten Handlungsrahmen und die Arbeitstiefe bestimmt.

Die Mobilitätsplanung soll auf die vorhandenen Angebote auf allen Ebenen der Mobilität eingehen, die sich auf die individuellen Bedürfnisse von Personen oder allgemeine Bedürfnisse aus Handel und Wirtschaft beziehen. Im Bestand auftretende Verkehrsprobleme sollen im Sinne eines Gesamtkonzeptes über alle Mobilitätsangebote gemindert werden. Dabei müssen die Themen Stadt- und Umlandentwicklung sowie alternative Verkehrsmittel in die Betrachtung mit einfließen.

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, die Struktur und Dimensionierung des künftigen Gesamtverkehrssystems im Sinne einer nachhaltigen – motorisierten und nichtmotorisierten – Mobilität zu erarbeiten. Dazu ist eine wertorientierte Planung erforderlich, welche Planungsentscheidungen auf der Grundlage von Wirkungsanalysen und durch Bewertungen hinsichtlich des Erreichens von definierten Zielen vorbereitet. Diese Ziele werden im Leitbild des Mobilitätskonzeptes formuliert und allgemeingültig im Sinne einer Rahmenplanvorgabe festgehalten.

2. Vorstellung des Arbeitsprozesses

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Wirtschaftsregion Mittelbaden ist eine komplexe Aufgabe, die verschiedene Blickwinkel und die Beteiligung aller betroffenen Akteure erfordert, um in der gebotenen kurzen Bearbeitungszeit voran zu kommen. Die Arbeitsstruktur wird in der folgenden Grafik verdeutlicht:

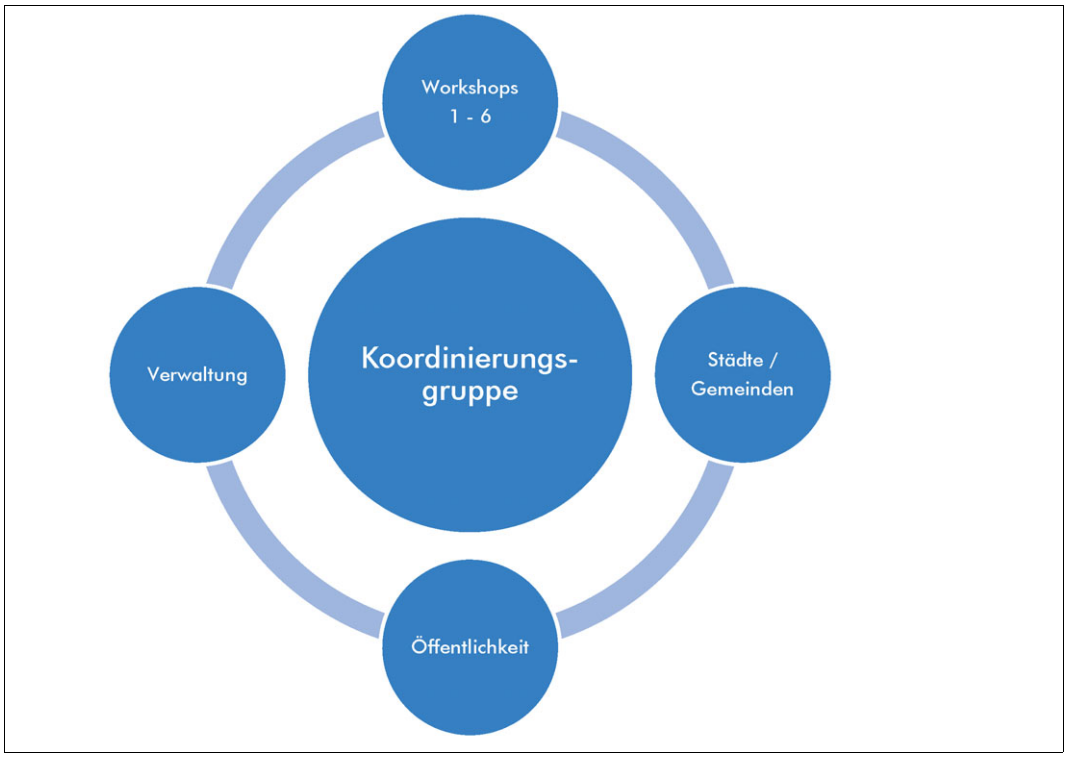


Abb. 1: Arbeitsstruktur

Im Zentrum steht die Abstimmung mit einer Koordinierungsgruppe, die sich aus Vertretern der Wirtschaftsregion, Wirtschaftsförderung, der Verkehrsplanung, der Regionalplanung, von Wirtschaftsunternehmen der Region, des Tourismus, der Straßenbauämter, des Betriebs des Öffentlichen (Schienen- und Bus-) Verkehrs, des Tarifverbunds im Öffentlichen Verkehr sowie des Betriebs des Flugverkehrs zusammensetzt.

Die Aufgabe der Koordinierungsgruppe ist dabei in enger Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle der Wirtschaftsregion Mittelbaden die Formulierung der Projektziele, die Koordinierung des Projektablaufs und die Überwachung des Projektergebnisses mit Blick auf die jeweiligen unterschiedlichen Interessenlagen, die hier zu beachten sind.

Daneben soll durch die Beteiligung der Verwaltungen des Stadtkreises Baden-Baden sowie des Landkreises Rastatt, der weiteren Städte und Gemeinden sowie der Öffentlichkeit die Berücksichtigung aller relevanten Interessen sowie Transparenz im Planungsprozess sichergestellt werden, wie Abbildung 2 verdeutlicht.

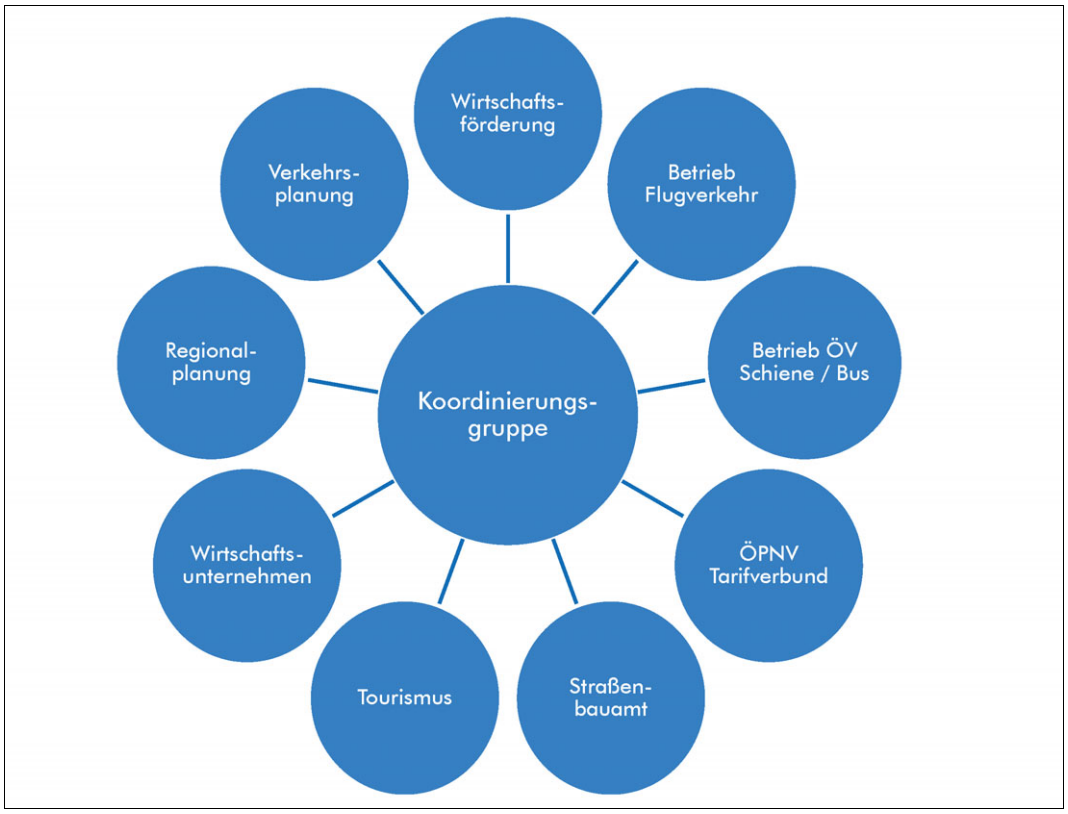


Abb. 2: Bündelung der Interessen in der Koordinierungsgruppe

In insgesamt 6 thematisch getrennten Workshops wird der Arbeitsstand in den jeweiligen Themenbereichen erörtert, der Wissensstand abgeglichen, Informationslücken geschlossen und die einzelnen Interessen miteinander vernetzt. Folgende Workshops haben stattgefunden:

- Kommunale Sicht, 06.07.2018:
  Vorstellung der Arbeitsstruktur und Projektziele, Darstellung der Beteiligungsmöglichkeiten für alle Kommunen, Abgleichung von möglichen Schwerpunkten des Mobilitätskonzeptes.

- Baulastträger, 13.07.2018:
  Behandelte Themen: strukturelle Entwicklungen bis 2035 (Bevölkerung, Beschäftigte und Pendler), Straßennetz Bestand und Prognose 2035, Verkehrsbelastungen Straße Bestand, P+M, Lkw-Parkplätze, Radverkehrsinfrastruktur Bestand, Streckennetz Schiene Bestand und Prognose.

- Fußgänger und Radfahrer, 16.07.2018:
  Behandelte Themen: strukturelle Entwicklungen bis 2035 (Bevölkerung, Beschäftigte und Pendler), Modal Split Bestand, Verkehrsmittelwahl, RadNETZ BW und Radschnellwege, Bike + Ride als Verknüpfungen zum Linienbestand Fernverkehr und Stadt- und Regionalbahn, Streckennetz Schiene Bestand.

- ÖPNV, 19.07.2018:
  Behandelte Themen: strukturelle Entwicklungen bis 2035 (Bevölkerung, Beschäftigte und Pendler), Modal Split Bestand, Verkehrsmittelwahl, Straßennetz Bestand und Prognose 2030, Linienbestand Fernverkehr und Stadt- und Regionalbahn, Streckennetz Schiene Bestand und Prognose, ÖV-Angebot Rastatt und Baden-Baden Bestand, Park + Ride, Bike + Ride, Multimodales und Autonomes Fahren.

- Mobilitätsanbieter, 27.07.2018:
  Behandelte Themen: strukturelle Entwicklungen bis 2035 (Bevölkerung, Beschäftigte und Pendler), Modal Split Bestand, Verkehrsmittelwahl, Straßennetz Bestand und Prognose 2035, Linienbestand ÖV in Fernverkehr und Stadt- und Regionalbahn, Streckennetz Schiene Bestand und Prognose, Belastung Haltestellen Bestand, ÖV-Angebot Rastatt Bestand, Carsharing, Bikesharing, Park + Ride, Bike + Ride, RegioMOVE, Mitfahr-Apps.

- Wirtschaftsverkehr, 01.08.2018:
  Behandelte Themen: strukturelle Entwicklungen bis 2035 (Bevölkerung, Beschäftigte und Pendler), Straßennetz Bestand und Prognose 2030, besondere Betrachtung Infrastruktur für Lkw und Lang-Lkw, Lkw-Parkplätze, betriebliche Anforderungen an Wirtschaftsverkehr, Stadt- und Regionalverkehr ÖV, Multimodales und Autonomes Fahren, betriebliches Mobilitätsmanagement.

- Kommunale Beteiligung, 14.09.2018:
  Vorstellung des Zwischenstandes des Mobilitätskonzepts, Abstimmung der zentralen Handlungsfelder.

- Öffentliche Bürgerbeteiligung, 19.09.2018:
  Vorstellung des Zwischenstandes des Mobilitätskonzepts mit zentralen Handlungsfeldern sowie Diskussion und Aufnahme weiterer zahlreicher Anregungen.

Die Ergebnisse der Workshops werden, in Protokollen zusammengefasst, allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Mit Bezug auf die Projektaufgabe werden die Themen und Inhalte systematisiert und im vorliegenden Bericht dokumentiert, wenn sie sich auf die regionalen Zusammenhänge in Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot oder Mobilitätsmanagementthemen beziehen.

Mit einer abschließenden Vorstellung der Ergebnisse vor der Koordinierungsgruppe und der Öffentlichkeit ist das Konzept zur Diskussion gestellt und abschließend geprüft worden. Die sich ergebenden Korrekturen aus der Abschlussdiskussion sind in den Bericht eingeflossen.

Die Arbeit in der Koordinierungsgruppe und in den Workshops wird ergänzt durch die Abstimmung mit Gremien innerhalb der WRM:

- Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung (AUBP) des Landkreises Rastatt: 03.07.2018, 18.09.2018 und 13.11.2018.
- Steuerungskreis der WRM:
  06.03.2018 Beschluss zur Aufstellung eines Mobilitätskonzepts für die WRM;
  20.09.2018 Abstimmung des Zwischenergebnisses und der zentralen Handlungsfelder.
  13.12.2018 Gesamtvorstellung und ausführliche Diskussion.

3. Status Quo Analyse

3.1 Vorstellung der Wirtschaftsregion Mittelbaden

Die Wirtschaftsregion Mittelbaden (kurz: WRM) umfasst die Gebiete des Stadtkreises Baden-Baden und des Landkreises Rastatt mit insgesamt 24 Städten und Gemeinden. Die Region grenzt im Norden an den Landkreis Karlsruhe, im Osten an die Landkreise Freudenstadt und Calw, im Süden an den Ortenaukreis und im Westen an das französische Departement du Bas-Rhin. Zum Stand 2017 hat sie ca. 280.000 Einwohner und eine Zahl von ca. 150.000 Erwerbstätigen bzw. 120.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Verkehrlich erschlossen wird die WRM im Straßenverkehr maßgeblich über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende und hoch belastete Autobahn A 5 sowie über ein dichtes Netz an Bundes- Landes- und Kreisstraßen. Im Schienenverkehr verlaufen mit den Fernverkehrsstrecken Rhein–Alpen und Rhein–Donau bedeutende Verkehrskorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durch die WRM. Im Schienenpersonennahverkehr (kurz: SPNV) ist die WRM Teil des Tarifverbundes KVV (Karlsruher Verkehrsverbund), der die im Rhein- und Murgtal gelegenen Städte und Gemeinden an das Oberzentrum Karlsruhe im Norden der Wirtschaftsregion anbindet.

Für den Flugverkehr besteht mit dem Baden-Airpark zudem ein Angebot für den Personen- und Güterverkehr, über den regelmäßig national und international attraktive Ziele, wie z.B. London, Barcelona, Rom oder Moskau bedient werden. Über die rund 25-30 Kilometer entfernt gelegenen Rheinhäfen Karlsruhe, Kehl und Lauterbourg (Frankreich), die an das Straßen- und Schienenverkehrsnetz angebunden sind, ist das Netz der Binnenwasserstraßen erreichbar und die Verbindung zum bedeutendsten Seehafen Europas in Rotterdam gegeben.

Die WRM zeichnet sich durch eine starke Wirtschaftskraft mit überdurchschnittlicher wirtschaftlicher Dynamik aus. In der Region sind viele innovative Großunternehmen, die auch international agieren, sowie eine große Zahl mittelständischer und kleiner Unternehmen ansässig. Bekannte Beispiele hierfür sind die Firmen Schaeffler und Bosch in Bühl, die Daimler AG mit Werken in Rastatt, Kuppenheim und Gaggenau, der Rundfunkveranstalter SWR in Baden-Baden sowie die zahlreichen Firmen im Gewerbepark des Baden-Airparks (z.B. Rauch Landmaschinen, Stratasys etc.).

Einen weiter anhaltenden Trend der Steigerung verzeichnet der Dienstleistungsbereich, was sich in einer wachsenden Zahl an Unternehmen in den Branchen Versicherungs- und Bankenwesen, Rechts- und Wirtschaftsberatungen, Ingenieurwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Softwareent-

wicklung widerspiegelt. Aber auch das produzierende Gewerbe ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angewachsen, wodurch die Ansiedlung von Speditionsunternehmen begünstigt wird. Viele Unternehmen sind tief in der Region verwurzelt und haben ihre Standorte in den vergangenen Jahren weiter gefestigt.

Hervorstechend ist der Baden-Airpark, der in geringer Entfernung zu Karlsruhe (ca. 30 km) oder jeweils ca. 10 km zu Rastatt und Baden-Baden entfernt liegt. Neben dem Regionalflughafen beinhaltet das Areal zudem einen Gewerbepark und Freizeitanlagen, die sich hier zu einem attraktiven Standort für Unternehmen aus den verschiedensten Branchen (Logistik, Service- und Kommunikation, Handel und Innovation und flugaffine Unternehmen) ergänzen, im Bestand sind an diesem für die Region bedeutenden Wirtschaftsstandort ca. 2.800 Mitarbeiter bzw. ca. 121 Firmen angesiedelt. Das Potenzial für die Ansiedlung von Logistikunternehmen ist zwar mittlerweile fast vollständig ausgeschöpft, weitere Restflächen stehen für die Ansiedlung mittelständischer Unternehmen auf dem Areal des Baden-Airparks zur Verfügung und aktuell wird über zusätzliche 10-13 ha diskutiert. Es wird demnach für die Zahl der Mitarbeiter Potenzial für einen Anstieg auf 3.000 bis 4.000 als möglich angesehen.

Die Region gehört zu sowohl national als auch international bedeutenden Netzwerken. Auf nationaler Ebene ist sie Teil der Technologieregion Karlsruhe (TRK), die starker Innovationstreiber ist und die Ausbildung hochqualifizierter Fachkräfte sicherstellt. Auf internationaler Ebene ist die WRM sowohl Teil der Kooperation der Wirtschaftsförderer im deutsch-französischen Pamina-Raum (PA: Palatinat/ Südpfalz, MI: Mittlerer Oberrhein, NA: Nord-Alsace) als auch Teil der Trinationalen Metropolregion Oberrhein (Elsass, Nordwest-Schweiz, Südpfalz und Baden).

Aber auch abseits des Wirtschaftssektors ist die Region äußerst attraktiv. Neben einem vielfältigen kulturellen Angebot (z.B. das Festspielhaus in Baden-Baden, die Volksschauspiele in Ötigheim und die Galopprennbahn in Iffezheim) und herausragenden Museen (z.B. Museum Frieder Burda, Kunsthalle Baden-Baden, Fabergé Museum, Unimogmuseum, wehrgeschichtliches Museum) bietet die Region mit einer Vielzahl an Schlössern (z.B. Barockresidenz Rastatt) kulturhistorisch bedeutende Ziele. Der nördliche Teil des Naturparks und Nationalparks Schwarzwald (Hoher Ochsenkopf / Plättig mit 2.447 ha Fläche) liegt in der WRM. Mit den Rheinauen des Pamina-Rheinparks, dem mit 960 Quadratkilometern größten zusammenhängenden grenzüberschreitenden und unter Naturschutz stehenden Auengebiets Mitteleuropas, besteht ein besonderes Naturerlebnis.

Überregional bekannt und beliebt ist die Region zudem für ihre kulinarischen Verlockungen (z.B Spargel und Wein). Die Besucherzahlen in Wirtschaftsregion

unterstreichen die Attraktivität der Region und die Bedeutung der Hotellerie. Mit ca. 704.600 Ankünften und ca. 1.571.500 Übernachtungen stellt das Jahr 2017 eines der erfolgreichsten Jahre für den Tourismus dar. Die Region wird zusätzlich von 13,5 Mio Tagestouristen besucht (ca. hälftig in Stadt Baden-Baden und Landkreis).

Die Besucherzahlen im Landkreis Rastatt liegen bei ca. 282.700 Ankünften und ca. 604.500 Übernachtungen. Die Touristen aus dem Ausland kamen überwiegend aus den Niederlanden, Frankreich, der Schweiz sowie von Übersee.

Insbesondere auch der Stadtkreis Baden-Baden ist für den Tourismus äußerst bedeutsam. Hier waren im Jahr 2017 ca. 63 % der Touristen Inländer. Mit ca. 421.900 Ankünften und ca. 967.000 Übernachtungen stellt das Jahr 2017 ebenfalls eines der erfolgreichsten Jahre für den Tourismus in der Kurstadt Baden-Baden dar. Die Touristen aus dem Ausland kamen hier überwiegend aus Russland, Arabischen Ländern, Frankreich und der Schweiz.

3.2 Regionale Struktur

Plan 1

Die Wirtschaftsregion Mittelbaden umfasst insgesamt 24 Städte und Gemeinden. Die bedeutendsten sind die Mittelzentren Baden-Baden (mit Teilfunktionen eines Oberzentrums), Rastatt, Gaggenau / Gernsbach und Bühl. Deren Lage sowie deren Anzahl gemeldeter Einwohner 2017 laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg ist in Plan 1 grafisch dargestellt. Sie erreichen in Summe rund 280.000 Einwohner. Seit 1961 (ca. 210.000 Einwohner) ist die Zahl der Einwohner um ca. 70.000 stetig angestiegen, wie in Abb. 3 dargestellt ist.

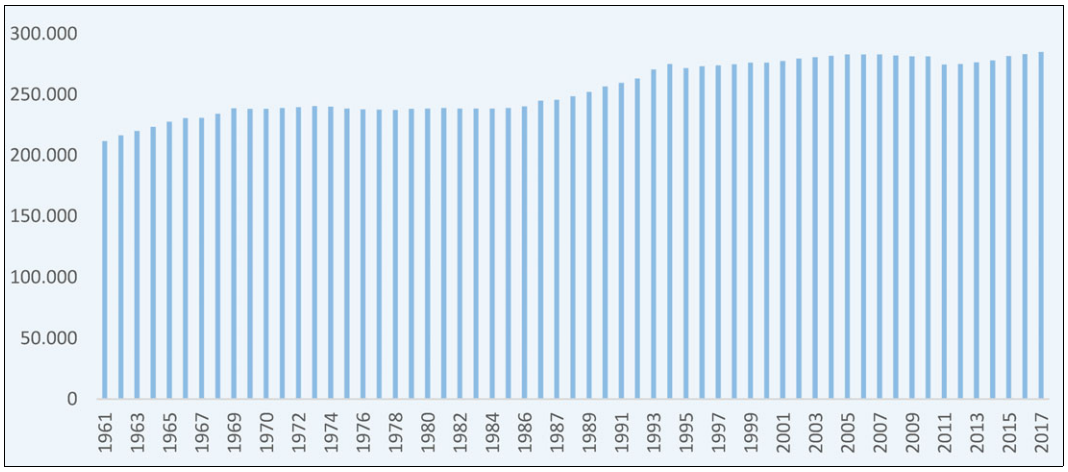


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung in der WRM 1961 - 2017

Aufgrund regionaler und topografischer Gegebenheiten können diese Städte und Gemeinden zu zusammenhängenden Clustern aggregiert werden, wobei die Städte Baden-Baden und Rastatt allein stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass

es sich lediglich um eine raumbezogene Gruppierung der Städte und Gemeinden innerhalb der WRM handelt, in der Verwaltungsgemeinschaften nicht berücksichtigt sind. Die Summe der 2017 gemeldeten Einwohner ist für die gebildeten Cluster in Plan 1 zusätzlich mit angegeben:

- Baden-Baden.
- Rastatt.
- Rhein Nord (bestehend aus den Gemeinden Au am Rhein, Durmersheim, Elchesheim-Illingen, Bietigheim, Steinmauern, Ötigheim, Muggensturm).
- Murgtal (bestehend aus den Städten Gaggenau, Gernsbach und Kuppenheim sowie den Gemeinden Bischweier, Loffenau, Weisenbach und Forbach).
- Bereich Bühl (bestehend aus der Stadt Bühl sowie den Gemeinden Bühlertal, Sinzheim und Ottersweier).
- Rhein Süd (bestehend aus der Stadt Lichtenau und den Gemeinden Iffezheim, Hügelsheim und Rheinmünster).

	Einwohner 2017
Baden-Baden	54.550
Rastatt	48.838
Rhein-Nord	39.252
Murgtal	64.845
Bereich Bühl	54.667
Rhein-Süd	22.239
Summe	**284.391**

Tab. 1: Einwohner in den gewählten Clustern Stand 2017

Plan 3 Eine wichtige Kennzahl der Struktur der Wirtschaftsregion Mittelbaden ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigen in den Städten und Gemeinden, die ebenfalls über das Statistische Landesamt Baden-Württemberg bezogen werden können und in Summe rund 120.000 Beschäftigte erreicht. Diese sind in Plan 3 grafisch dargestellt und enthalten zusätzlich den Arbeitsplatzanteil (Beschäftigte im Vergleich zu gemeldeten Einwohnern) an jedem Ort. Daraus ist erkennbar, dass z.B. die Stadt Bühl mit > 70 % den höchsten Arbeitsplatzanteil aller Städte und Gemeinden in der WRM hat. Für den Arbeitsmarkt von großer Bedeutung sind mit einem Arbeitsplatzanteil zwischen 35 und 65 % zudem die Städte Baden-Baden, Rastatt und Gaggenau sowie die Gemeinden Rheinmünster, Iffezheim, Muggensturm und Ottersweier. Die Aggregation der Städte und Gemeinden zu zusammenhängenden Clustern ist für die Zahl der 2017 sozialversi-

cherungspflichtig Beschäftigten analog zur Bildung der Cluster für die Einwohnerzahlen durchgeführt und in Plan 3 ebenfalls grafisch dargestellt.

	SV-Beschäftigte 2017
Baden-Baden	30.680
Rastatt	30.095
Rhein-Nord	8.264
Murgtal	18.949
Bereich Bühl	26.127
Rhein-Süd	6.978
Summe	**121.093**

Tab. 2: SV-Beschäftigte in den gewählten Clustern Stand 2017

Plan 5

Das Statistische Landesamt bietet zudem für alle Städte und Gemeinden auch Angaben zur Zahl der beruflich Ein- und Auspendelnden. Die Werte für die WRM sind in Plan 5 dokumentiert. Es ist deutlich zu erkennen, dass für die Städte Baden-Baden, Rastatt und Bühl ein deutlicher Einpendlerüberschuss zu verzeichnen ist (siehe auch Tab. 3), während in den übrigen Städten und Gemeinden die Zahl der Auspendler überwiegt (siehe Tab. 4). Dargestellt ist zudem die Summe der Ein- und Auspendler in die bzw. aus der WRM für die Relationen in Richtung Karlsruhe, Calw/Freudenstadt, Offenburg/Ortenau sowie Elsass. In Richtung Karlsruhe überwiegt mit ca. 22.000 Auspendlern zu ca. 14.000 Einpendlern deutlich die Zahl der Auspendler. Für die Relation Calw/Freudenstadt ist die selbe Tendenz erkennbar (ca. 2.000 Auspendler zu ca. 1.000 Einpendler). Für die Relation Offenburg/Ortenau überwiegt mit ca. 10.000 Einpendlern zu ca. 7.000 Auspendler die Zahl der Einpendler, während für die Relation Elsass mit ca. 7.000 Einpendlern bei weniger als 100 Auspendlern fast ausschließlich Einpendler zu verzeichnen sind.

	Einpendlerüberschuss 2017
Baden-Baden	10.116
Rastatt	9.708
Bühl	7.054
Summe	**26.878**

Tab. 3: Städte und Gemeinden mit Einpendlerüberschuss 2017

	Auspendlerüberschuss 2017
Au am Rhein	1.104
Durmersheim	3.195
Elchesheim-Illingen	998
Bietigheim	1.258
Steinmauern	963
Ötigheim	888
Muggensturm	227
Kuppenheim	1.354
Bischweier	947
Gaggenau	537
Gernsbach	2.200
Loffenau	867
Weisenbach	638
Forbach	1.520
Sinzheim	2.047
Bühlertal	2.098
Ottersweier	486
Iffezheim	383
Hügelsheim	1.602
Rheinmünster	85
Lichtenau	856
Summe	**24.253**

Tab. 4: Städte und Gemeinden mit Auspendlerüberschuss 2017

Die hohe Bedeutung der Wirtschaftsregion Mittelbaden lässt sich aus dem Arbeitsplatzanteil ableiten, der für bedeutende Regionen im Umfeld in der nachfolgenden Tabelle 5 dargestellt ist. Es zeigt sich, dass der Anteil in der WRM mit 42,5 % deutlich über dem Wert für die Landkreise Calw mit 29,3 % und leicht über dem Wert für den Landkreis Freudenstadt mit 39,3 % liegt. Im Vergleich zum Regierungsbezirk Karlsruhe (ca. 41,2 %) und zum Land Baden-Württemberg im Gesamten (ca. 41,4 %) zeigt sich ebenfalls, dass die Wirtschaftregion (42,5 %) leicht über diesen Werten liegt, was ihre Bedeutung als Arbeitsplatzstandort deutlich macht.

	Beschäftigte 2017	Einwohner 2017	Arbeitsplatz-anteil 2017
Wirtschaftsregion Mittelbaden	121.000	285.000	42,5%
Landkreis Calw	46.000	157.000	29,3%
Landkreis Freudenstadt	46.000	117.000	39,3%
Regierungsbezirk Karlsruhe	1.152.000	2.796.000	41,2%
Baden-Württemberg Gesamt	4.567.000	11.023.000	41,4%

Tab. 5: Arbeitsplatzanteil umliegende Regionen 2017

3.3 Verkehrsinfrastruktur

3.3.1 Straßennetz

Plan 6 Das Straßennetz im Untersuchungsgebiet der Wirtschaftsregion Mittelbaden ist im Straßenhierarchieplan (Plan 6) dokumentiert. Dabei ist eine hierarchische Gliederung der Straßen ihrer Netzfunktion entsprechend und nicht der Klassifizierung berücksichtigt, um vereinfacht und übersichtlich die jeweilige Funktion der Straße im Bestandsnetz aufzuzeigen und damit die Grundlage für eine spätere Bewertung zu schaffen. Damit wird ausgehend von der überregionalen Vernetzung durch die Autobahnen die regionale Haupterschließung und Feinerschließung dargestellt; die weitere Verfeinerung in den Ortslagen wird hier nicht weiter ausgearbeitet. Grafisch dokumentiert sind auch die wesentlichen Gewerbeflächen der WRM (Stand Regionalplan), da sie einerseits für hohes Verkehrsaufkommen verantwortlich sein können und andererseits auch die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen bei der Verkehrsplanung sicher zu stellen ist. Mit Blick auf den Planungsaspekt der Aufgabenstellung wird nicht zwischen bestehenden oder geplanten Gewerbegebieten bzw. Potenzialflächen der Flächennutzungsplanung unterschieden. In der Darstellung ist die Lage der Rheinfähren bei Rastatt-Plittersdorf und bei Rheinmünster-Greffern und die Lage des einzigen P+M-Parkplatzes in der WRM bei Rastatt-Rauental (BAB 5 Anschlussstelle Rastatt-Nord) enthalten.

3.3.2 Schienennetz

Plan 11 Das Schienennetz der WRM im Bestand ist in Plan 11 dargestellt. Unterschieden wird dabei grundsätzlich zwischen reinen Güterverkehrsstrecken sowie Mischverkehrsstrecken (Güter- und Personenverkehr), reine Personenverkehrsstrecken sind in der WRM im Bestand nicht vorhanden.

Die Murgtalbahn, die im Bahnhof Rastatt beginnt und durch das Murgtal über Forbach in Richtung Freudenstadt verläuft, ist im Bestand größtenteils eingleisig ausgebaut. Nach aktuellem Stand wird diskutiert, ob die bestehende eingleisige Strecke auch in Zukunft für einen Betrieb ausreichend ist. Ergebnisse hierzu liegen nach aktuellem Stand nicht vor.

3.3.3 Wasserstraßennetz

Plan 9 Der Rhein, eine der bedeutendsten Binnenwasserstraßen in Europa, verläuft an der westlichen Grenze der WRM (Grenze zu Frankreich) und bietet damit die

Anbindung der Region an das europäische Binnenwasserstraßennetz. Ein Hafen zum Umschlag von Gütern zwischen Wasser und Land besteht in der WRM nicht, jedoch existieren fünf sogenannte Ersatzübergangsstellen (“NATO-Rampen”), die keinen regelmäßigen Verkehr aufnehmen und nur für den Bedarf für Schwer- und Sondertransporte eingesetzt werden. Deren Lage ist in Plan 9 (Wirtschaftsverkehr) nachrichtlich dargestellt. Über die rund 25 Kilometer entfernt gelegenen Rheinhäfen Karlsruhe und Lauterbourg (Frankreich) bzw. Kehl mit rund 40 Kilometer, die an das Straßen- und Schienenverkehrsnetz angebunden sind, ist das Netz der Binnenwasserstraßen für die Region erreichbar und die Verbindung zum bedeutendsten Seehafen Europas in Rotterdam gegeben.

3.3.4 Regionalflughafen Baden-Airpark

Plan 9

Für den Flugverkehr besteht mit dem Baden-Airpark ein Angebot für den Personen- und Güterverkehr, über das regelmäßig national und international attraktive Ziele bedient werden. Angebunden ist der Baden Airpark an das Straßenverkehrsnetz von Norden über die L 75, B 500 mit Anbindung zur A5, von Osten über die K 3761 und von Süden über diverse Landes- und Kreisstraßen. Die Lage ist in Plan 9 (Wirtschaftsverkehr) dargestellt. Weitere internationale Flugverbindungen werden in Frankfurt, Stuttgart, Strasbourg und Mulhouse angeboten.

3.3.5 Radwege

Plan 17

Das Radverkehrsangebot im Bestand ist für die WRM in Plan 17 grafisch dargestellt. Enthalten sind neben den Strecken des RadNETZ BW (als Startnetz mit alltagstauglichen Strecken benannt) auch Radverkehrsstrecken des Radverkehrsnetzes des Landkreises Rastatt sowie Landesradfernwege. Diese ergeben ein Netz von Strecken, die auf regionaler Ebene von Bedeutung sind und Kommunen miteinander verbinden. Die wichtigsten Haltepunkte von Personenzügen sind außerdem als Vernetzungspunkte zum SPNV dargestellt. Zur Einordnung der Bedeutung der Haltepunkte werden die Ein- und Aussteiger an einem Werktag als grober Anhaltspunkt mit angegeben.

3.4 Verkehrsangebot und -nachfrage

3.4.1 Straßenverkehr

Das Angebot für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt das Straßennetz dar, das im Straßenhierarchieplan (Plan 6) dokumentiert ist. Die Bedeutung der

Verkehrsachsen wird dabei neben der Verbindungsfunktion auch über die Verkehrsbelastung im DTV deutlich, die in der Verkehrsstärkenkarte z.B. für das Jahr 2010 und im Verkehrsmonitoring für das Jahr 2017 angegeben sind: beispielhaft für die A5 zwischen Bühl und Baden-Baden mit 57.341 zu 69.163 (+21 %) oder zwischen Baden-Baden und Rastatt mit 74.344 zu 87.746 (+18 %).

An maßgeblichen Querschnitten kann die Nachfrageentwicklung für die vergangenen Jahre der automatisierten Straßenverkehrszählung (Dauerzählstellen) der BAST entnommen werden. Als repräsentativ werden dabei die nachfolgend dargestellten Querschnitte der BAB A 5 (Abb. 4: Bereich AD Karlsruhe nördlich der WRM; Abb. 5: AS Achern südlich der WRM), B 36 (Abb. 6: nördlich Abzweig B 3 nördlich Rastatt) sowie B 500 (Abb. 7: Bereich Staustuffe Iffezheim) herausgegriffen.

Es zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen (Blaue Linie: Kfz; Rote Linie SV) an allen dargestellten Querschnitten im Zeitraum zwischen den Jahren 2006 und 2017 gestiegen ist. An der Dauerzählstelle BAB 5 bei Karlsruhe ist das Aufkommen um ca. + 14.000 Kfz/24h gewachsen, während es an der Dauerzählstelle BAB 5 bei Achern um ca. + 7.500 Kfz/24h gestiegen ist.

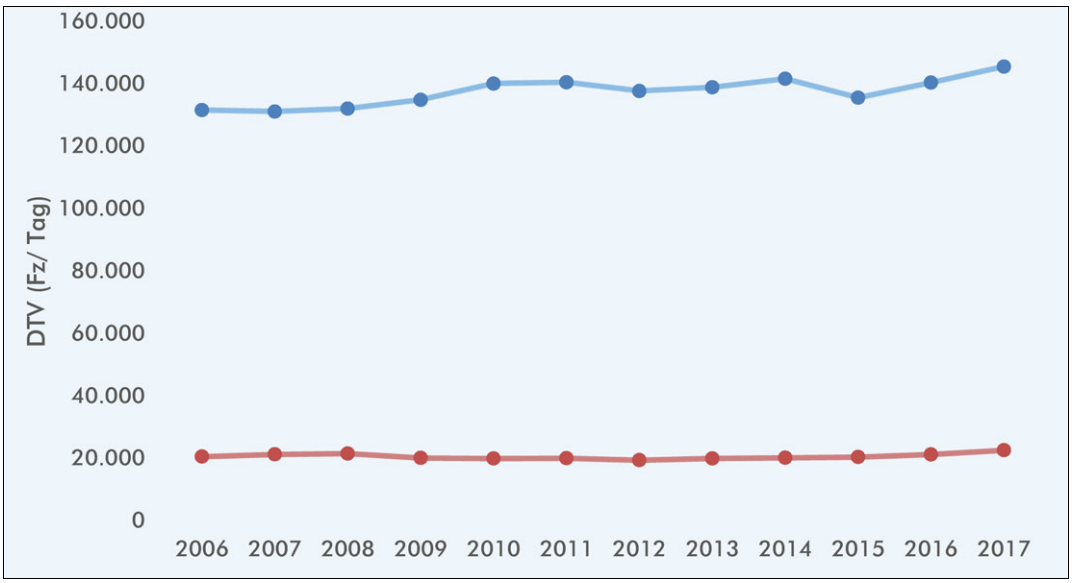


Abb. 4: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle A 5 bei Karlsruhe 2006 - 2017

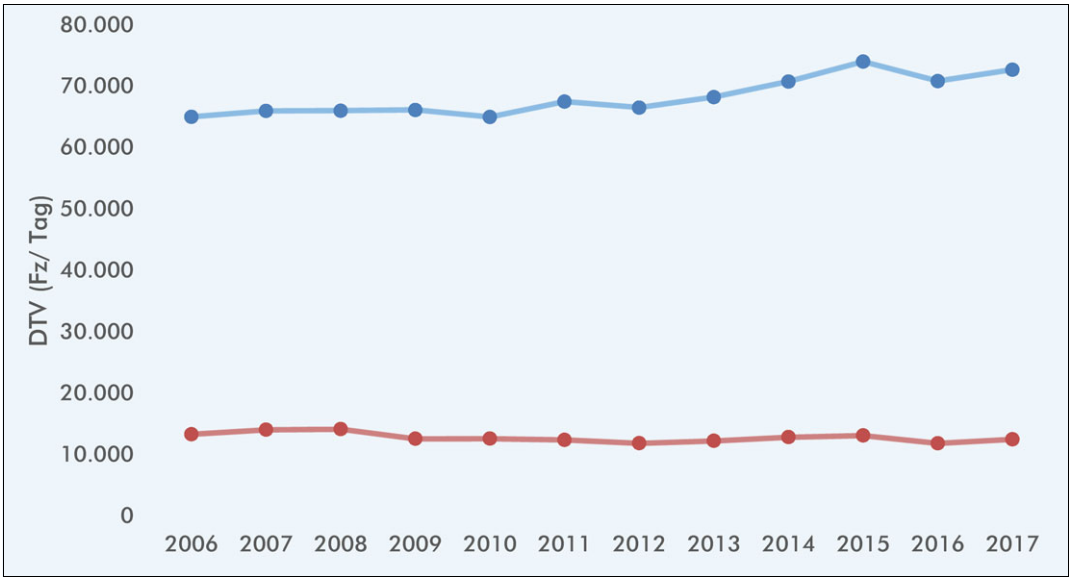


Abb. 5: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle A 5 bei Achern 2006 - 2017

Auch für die Bundesstraßen in der WRM ist ein Wachstum zu verzeichnen, wenngleich dieses deutlich geringer als auf der die WRM durchkreuzenden BAB 5 ausfällt. Auf der B 36 nördlich des Abzweigs der B 3 nördlich von Rastatt ist das Verkehrsaufkommen ebenso um ca. + 2.900 Kfz/24h angewachsen wie an der Rheinquerung an der Staustufe Iffezheim. In den Jahren 2010 bis 2013 war die B 500 durch den Einbau der fünften Turbine eingeschränkt nutzbar.

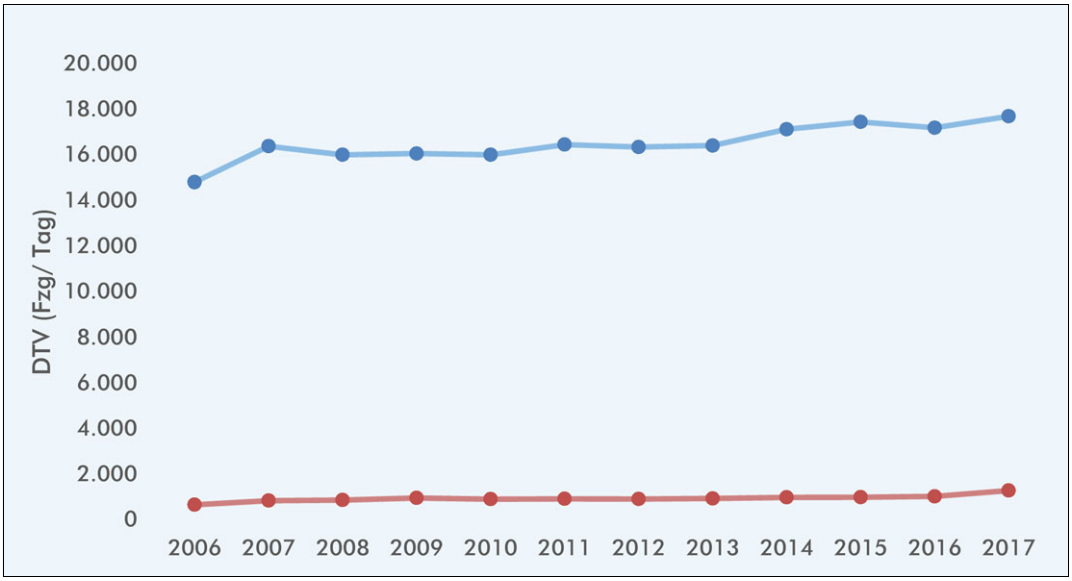


Abb. 6: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle B 36 (Rastatt - Ötigheim) 2006 - 2017

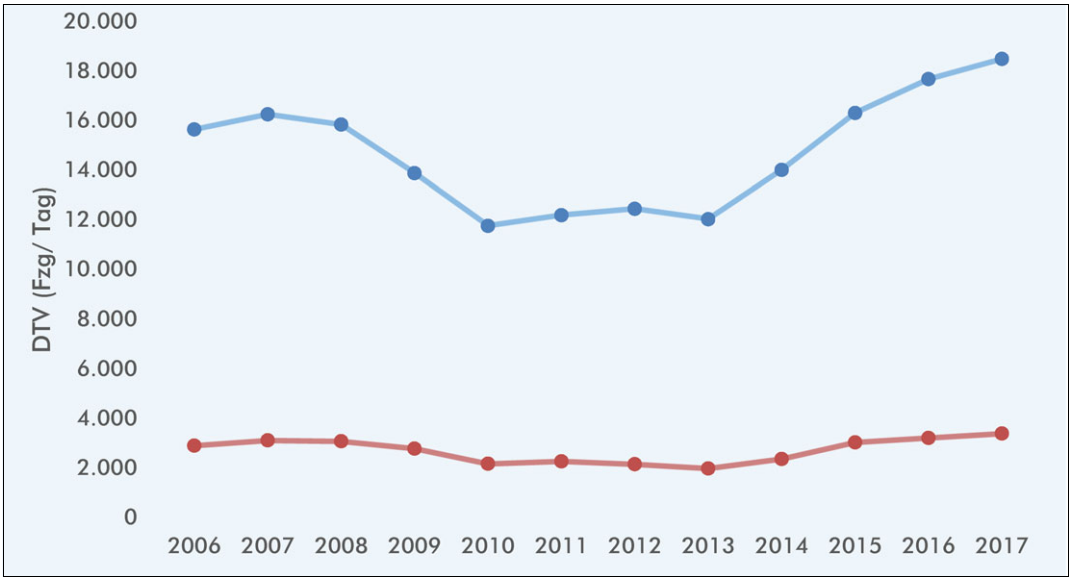


Abb. 7: Entwicklung Verkehrsaufkommen Dauerzählstelle B 500 (Rheinquerung Iffezheim) 2006 - 2017

3.4.2 Wirtschaftsverkehr

Plan 9

Die hohe Zahl an Unternehmen sowie die damit verbundene Dynamik hat ein hohes Aufkommen im Wirtschaftsverkehr, sowohl im Leicht- als auch im Schwerverkehr über 3,5t Gesamtgewicht zur Folge, entsprechend sind die Gewerbeflächen im Plan auf Basis des Regionalplans mit geplanten Flächen dargestellt. Strecken, die für den Wirtschaftsverkehr von hoher Bedeutung sind, sind in Plan 9 blau eingezeichnet. Dies sind insbesondere die Bundesstraßen B 3, B 36, B 462 und B 500 sowie die Landesstraßen L 75, L 80, L 85, L 78 a und L 608. Diese bündeln den Wirtschaftsverkehr in der Region und bilden den Anschluss an die übergeordnete Bundesautobahn BAB A 5, die Fernverkehrsfahrten (national und international) ermöglicht.

Dargestellt sind zudem Streckenabschnitte, die für Lkw mit Überlänge (“Lang-Lkw”) freigegeben sind. Dies trifft für die WRM lediglich auf Strecken im Rastatter Norden und Westen zu, die das Mercedes-Benz-Werk Rastatt sowie Gewerbegebiete in Richtung Muggensturm und Malsch erschließen. Gelb hinterlegt ist in Plan 6 die Lage der Teststrecke “eWayBW”, auf der als Pilotprojekt zwischen 2020 und 2022 der Einsatz von Hybrid-Oberleitungs-Lkw getestet werden soll.

Sogenannte Ersatzübergangsstellen (“NATO-Rampen”) am Rhein, die zwar keinen regelmäßigen Verkehr aufnehmen, sind auch in der WRM vorhanden. Die fünf Ersatzübergangsstellen sind in Plan 9 nachrichtlich dargestellt, da sich daraus die Erfordernis ergibt, auch das Straßennetz im ‘Hinterland’ entsprechend ertüchtigt zu erhalten.

Für das produzierende Gewerbe in der Region ist in den vergangenen Jahren die Zahl der Just-In-Time-Lieferungen zunehmend erforderlich geworden, die Lagerhaltung – also das Lagern von Produktionsmaterialien bzw. die Unterbrechung des betrieblichen Materialflusses – ist dagegen rückläufig. Dies hat eine wachsende Zahl an Güterverkehrsfahrten zur Folge und stellt erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur.

3.4.3 Öffentlicher Verkehr - Schiene

Plan 12 Die Linien des schienengebunden Fern- und Stadt- bzw. Regionalverkehrs sind für den Bestand in Plan 12 dokumentiert. Der Fernverkehr wird nördlich von Rastatt überwiegend über die Strecke Rastatt-Durmersheim-Karlsruhe abgewickelt, die parallel verlaufende Strecke Rastatt-Muggensturm-Karlsruhe wird nur bei Bedarf für Fernverkehrsfahrten und planmäßig lediglich durch Stadt- und Regionalverkehr genutzt. Die Haltepunkte, die durch den schienengebunden Fernverkehr bedient werden, sind dabei mit dicker Umrandung hervorgehoben. Für alle Linien im Stadt- und Regionalverkehr, die in der WRM tariflich in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) integriert sind, sind die Taktzeiten im Plan enthalten. Die Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger an allen Haltepunkten wird durch verschiedenfarbig gefüllt Kreise in Clustern zur Orientierung dokumentiert.

Als Orientierung für die Nachfrageentwicklung im Öffentlichen Verkehr im Allgemeinen kann die Fahrgastentwicklung des KVV herangezogen werden (siehe Abb. 8). Laut Verbundbericht sind die Fahrgastzahlen von ca, 143,6 Mio. im Jahr 2000 auf ca. 171,6 Mio. im Jahr 2017 angewachsen, mit einem zwischenzeitlich erreichten Zwischenwert von ca. 178,0 Mio. Fahrgästen im Jahr 2012.

Plan 13 Auf Grundlage der in Plan 12 dokumentierten Linien des schienengebunden Fern- und Stadt- bzw. Regionalverkehrs wird das Schienenverkehrsangebot im Bestand bewertet und in Plan 13 dokumentiert. Dabei wird für das Netz zwischen I. und II. Ordnung unterschieden. Strecken, auf denen regionale S-Bahnen verkehren und neben dem werktäglichen Verkehrsaufkommen auch an schulfreien Tagen infolge Tourismus ein hohes Verkehrsaufkommen haben, werden in des Schienennetz I. Ordnung eingeordnet, die übrigen Strecken in das Schienennetz II. Ordnung.

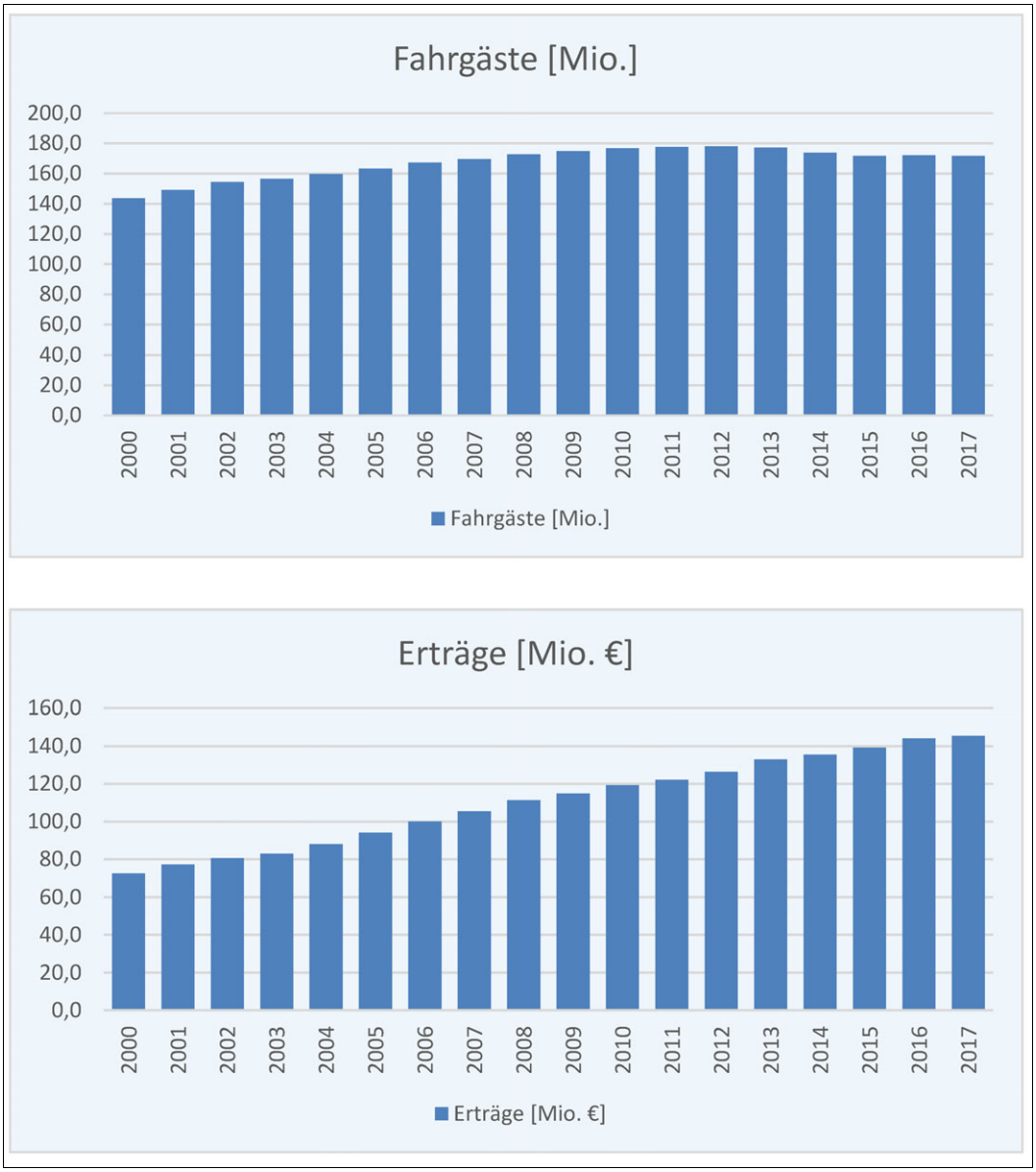


Abb. 8: Entwicklung Fahrgastaufkommen und Erträge im KVV 2000 - 2017

3.4.4 Öffentlicher Verkehr - Straße

Der Öffentliche Verkehr durch Busse auf der Straße ist im KVV tariflich gebündelt. Aufgabenträger sind der Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden. Baden-Baden, Rastatt, Bühl und Gaggenau weisen eigene Stadtverkehre auf. Die Fahrpläne der Busse sind mit dem SPNV der Region abgestimmt. Für Schwachverkehrszeiten und in dünner besiedelten Gebieten werden weitere differenzierte Angebotsformen in Form von eines Anruf-Linien-Taxis angeboten.

Die Bewertung von Angebot und Nachfrage im ÖV seitens der Aufgabenträger und KVV ergibt für die Wirtschaftsregion Mittelbaden keine Defizite und eine ausreichende Abstimmung des Verkehrsangebots auf die Verkehrsnachfrage im ÖV.

3.4.5 Luftverkehr

Mit dem Regionalflughafen Karlsruhe / Baden-Baden ist in der WRM ein Angebot im Luftverkehr sowohl für den Personen- als auch Güterverkehr vorhanden. Der Regionalflughafen, der aus dem 1994 geschlossenen kanadischen Militärflughafen CFB Baden-Söllingen hervorgegangen ist, führt seit 1997 zivilen Luftverkehr durch. Das Passagieraufkommen ist seit 1997 auf ca. 1.250.000 Fluggäste pro Jahr (2017) angestiegen (siehe Abb. 9).

Verkehrlich an das Straßenverkehrsnetz angebunden ist der Regionalflughafen bislang von Norden über die L 75 und die B 500, die über die Anschlussstelle Baden-Baden an die Autobahn A5 angebunden ist, sowie von Süden über die L 85, L 80 und K 3761 (Route über Oberbruch, Leiberstung und Schiftung) mit Anschluss an die Autobahn A 5 über die Anschlussstelle Bühl. Die L 75 verläuft zwischen dem Regionalflughafen und dem Anschluss an die B 500 durch die Gemeinde Hügelsheim, was einen hohen Anteil des Durchgangsverkehrs bewirkt und zu Konflikten mit den Umfeldnutzungen (überwiegend Wohnen) führt. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Autobahnanschlusses südlich der bestehenden Anschlussstelle Baden-Baden. Das Verfahren zur Untersuchung der Anbindung an das Schienennetz ruht nach aktuellem Stand.

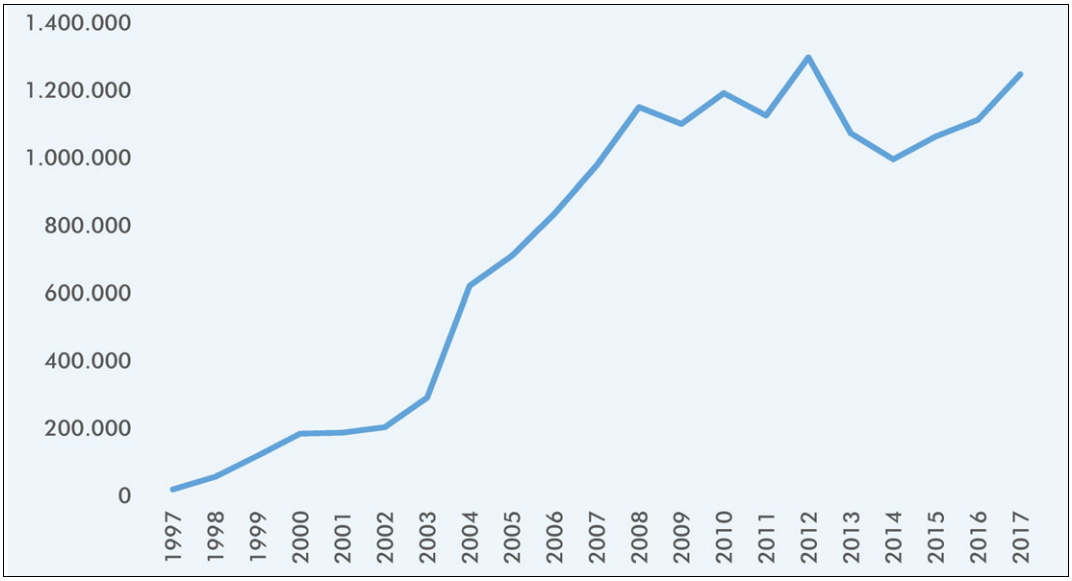


Abb. 9: Entwicklung Passagieraufkommen Baden-Airpark 1997 - 2017

3.4.6 Binnenschiffverkehr

Im Binnenschiffverkehr verläuft mit dem Rhein eine europäisch bedeutende Binnenwasserstraße durch die WRM, mit der der Umschlagpunkt Basel in der Schweiz mit dem Überseehafen in Rotterdam verbunden wird, bzw. wichtige

Wirtschaftszentren im Streckenverlauf. In der WRM ist keine Anlegestelle vorhanden, die nächsten großen Häfen sind Karlsruhe, Kehl und Lauterbourg (Frankreich).

Das Verkehrsaufkommen in der WRM kann über die Statistik der Staustufe Iffezheim belastbar beschrieben werden. Die Anzahl der Schiffe pro Jahr, die die Schleuse passieren, ist seit 1980 leicht rückläufig: während 1980 noch ca. 40.000 Schiffe im Jahr die Schleuse passiert haben, sind es 2017 nur noch ca. 30.000. Die Kapazität der Schleuse wird als noch größer angegeben.

Das Transportaufkommen bewegt sich im selben Zeitraum auf einem stabileren Niveau, wenngleich auch hier eine leichte Abnahme zu verzeichnen ist. Während 1980 noch ca. 27.000 Tonnen transportiert wurden, sind es 2017 nur noch ca. 22.000 Tonnen (siehe Abb. 10).

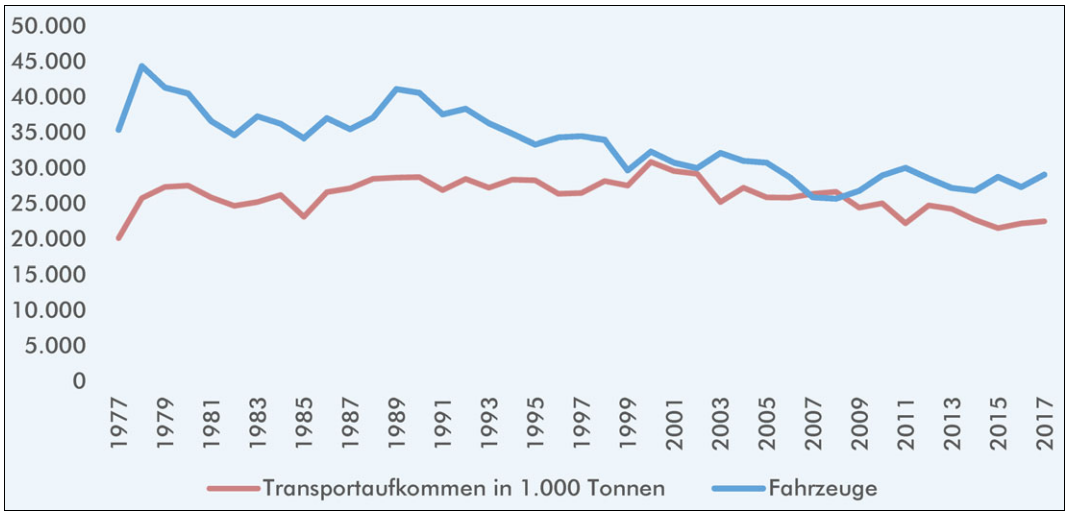


Abb. 10: Entwicklung Verkehrsaufkommen Schleuse Iffezheim 1977 - 2017

3.4.7 Radverkehr

Die Strecken des RadNETZ BW erschließen das Rhein- sowie das Murgtal und bieten den Anschluss in Richtung Elsass u.a. touristisch interessant über die Rheinfähre Plittersdorf. Zudem ist der Rheinradweg “EuroVelo 15" für die Region von Bedeutung, der unmittelbar entlang des Rheins verläuft und ein attraktives Ziel für den Fahrrad-Tourismus darstellt.

Aus der Darstellung des Radverkehrsangebots im Bestand (Plan 17) wird ersichtlich, dass im Bestand auf regionaler Ebene keine Netzlücken vorhanden sind. Alle Strecken des RadNETZ BW entsprechen den Entwurfsstandards und sind somit auf eine Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h ausgelegt.

Von Seiten der zuständigen Baulastträger wird der Erhaltungszustand der Radverkehrsinfrastruktur der einzelnen Städte und Kommunen dennoch als inhomogen bewertet. Zudem sind regelmäßig Konflikte am Übergang zwischen den Radwegen außerorts und innerorts festzustellen, da die Fahrbahnbreite der Radverkehrsinfrastruktur außerorts in der Regel breiter ist als innerorts und die Führung in den Orten noch verbessert werden muss. Die zuständigen Baulastträger sehen zudem Bedarf an weiteren sicheren Abstellmöglichen an den Haltepunkten des SPNV (Bike+Ride-Anlagen) und insbesondere an Fahrradboxen, da diese im Bestand nur teilweise ausreichend vorhanden sind.

3.5 Mobilitätsmanagement

Mit dem Begriff Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen zusammengefasst, mit denen das individuelle Mobilitätsverhalten zielgerichtet beeinflusst werden kann. Damit sind z.B. digitale Angebote (u.a. Vertrieb von Fahrkarten über Smartphone-Anwendungen), Carsharing, Mitfahrgelegenheiten oder betriebliches Mobilitätsmanagement gemeint.

Im Öffentlichen Verkehr bietet der KVV derzeit auf 5 Wegen elektronische Tickets an. Nach aktuellem Stand werden im Gesamtnetz des KVV ca. 50.000 elektronische Tickets pro Monat abgesetzt.

Carsharing wird in der WRM in den Städten Rastatt und Baden-Baden sowie in der Gemeinde Durmersheim über den privaten Anbieter Stadtmobil angeboten. In Bühl wird ein Standort vom privaten Anbieter Stadtmobil Südbaden versorgt. Die Auswahl der Standorte erfolgt dabei durch eigenwirtschaftliche Interessen des Anbieters. Dieser sieht das Angebot als Ergänzung zum ÖV in der Region und richtet es an Nutzer des ÖV, die nur gelegentlich einen Pkw nutzen möchten.

Der Landkreis Rastatt betreibt online eine Mitfahrzentrale (MiFaZ), um Fahrgemeinschaften in der Region gezielt zu fördern. Nach eigenen Angaben des Landkreises ist die Nachfrage im Bestand mit 200 registrierten Nutzern gering.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement spielt in der Region bisher eine untergeordnete Rolle, obwohl beispielsweise vorhandene Engpässe im ÖV-Angebot in den Schwachverkehrszeiten im Umfeld von Großunternehmen vorliegen, die Schichtbetrieb durchführen. Überwiegend kann dort lediglich ein Weg (in Richtung oder aus Richtung der Arbeitsstätte) problemlos zurückgelegt werden, der entgegengesetzte Weg ist oftmals mit erheblichen Wartezeiten oder schlechten Umstiegsmöglichkeiten im weiteren Netz verbunden. Erste Ansätze zum betrieblichen Mobilitätsmanagement werden von den Mercedes-Benz Werken, dem Landkreis Rastatt und vom Klinikum Mittelbaden in Baden-Baden entwickelt, ein weiterer Ausbau ist vorgesehen.

3.6 Stärken und Schwächen

Plan 7 Im Bestand werden Konflikte im Straßenverkehr beobachtet, die in Plan 7 grafisch dargestellt sind. Dokumentiert sind mit einer orangefarbenen Linie u.a. alle Straßen, die mit über 10.000 Kfz/24h eine hohe verkehrliche Belastung haben. Eine Belastung in dieser Größenordnung kann sowohl auf durchgehenden Streckenabschnitten, als auch an Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges einschränken. Hohe Verkehrsmengen stellen durch ihre Belastung potenziell Betroffenheiten in den Ortsdurchfahrten dar. Bereiche, für die im Bestand bereits regelmäßig Störungen des Verkehrsflusses festgestellt werden können, sind in Plan 7 in hellblau hinterlegt. Hervorzuheben sind hier insbesondere die B 462 für den gesamten Streckenzug zwischen Gernsbach im Osten und dem Knotenpunkt B 462 / B 36 / B 3 im Westen, die Ortsdurchfahrt der B 3 durch Rastatt und die Ortsdurchfahrt der L 77 durch Kuppenheim. Aber auch im Bereich Baden-Baden ist die Leistungsfähigkeit von Streckenzügen eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrt der B 500 durch Baden-Baden, deren weiterer Verlauf über die Autobahnanschlussstelle Baden-Baden bis zum Grenzübergang bei Iffezheim sowie die L 75 im Bereich Hügelsheim (Zufahrt zum Baden Airpark). Derselbe Konflikt trifft auch bei den Ortsdurchfahrten B 3 durch Sinzheim und K 3747 durch Bühl zu. In allen genannten Streckenabschnitten und Knotenpunkten gelangt die bestehende Infrastruktur an die Grenze der Leistungsfähigkeit, was in diesen Bereichen insbesondere auf ein hohes Verkehrsaufkommen im Individualverkehr aber auch auf die gemeinsame Nutzung durch Personen- und Güterverkehr zurückgeführt werden kann.

Zudem sind in Plan 7 diejenigen Strecken hervorgehoben, die neben einer mit über 10.000 Kfz/24h hohen verkehrlichen Belastung einen hohen Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen aufweisen. Dies kann im Falle von Störungen im Verkehrsablauf (z.B. Unfälle oder Baustellen) zu Verdrängungseffekten ins Nebennetz führen, was dort ebenfalls Staueffekte und starke Beeinträchtigungen der Ortslagen zur Folge hat. Zur Vermeidung von Konflikten sind deshalb bereits einige regionale Strecken (im Plan Grün markiert) mit Geschwindigkeitsbeschränkungen belegt. Dass in jüngster Zeit vermehrt innerorts Strecken aufgrund von Lärmbelastungen auf Tempo 30 reduziert werden, führt unter dem Aspekt der Erreichbarkeit der Wirtschaftsregion und der ÖPNV-Geschwindigkeit ebenfalls zu Behinderungen, die grundsätzlich zu erwähnen sind.

Die beobachteten Konflikte betreffen neben dem fließenden aber auch den ruhenden Verkehr. Im Individualverkehr betrifft dies auf regionaler Ebene vorwiegend das Angebot an P+M-Parkplätzen, was in der WRM aus lediglich einem

viel zu kleinen Parkplatz bei Rastatt-Rauental (BAB 5 Anschlussstelle Rastatt-Nord) besteht. Das Defizit an P+M-Plätzen besteht an allen BAB-Anschlussstellen in der WRM, da sich hier die Fahrgemeinschaften im Pendelverkehr bevorzugt bilden. Auf überregionaler Ebene ist im Allgemeinen ein Defizit an Lkw-Stellplätzen entlang der Bundesautobahnen vorhanden, was in der WRM auf die BAB 5 zutrifft. Dies resultiert in Ausweichverkehren auf das umliegende Straßennetz und Gewerbegebiete im Nahbereich der Anschlussstellen, was dort zu Konflikten mit den Anliegern, Verunreinigungen oder Schäden führt.

Weiterhin relevant für eine Konfliktbewertung im Straßenverkehr sind schienengleiche Bahnübergänge, die teilweise lange Sperrzeiten für den fließenden Kfz-Verkehr haben können und neben der daraus resultierenden Einschränkung der Leistungsfähigkeit auch einen Mangel hinsichtlich Verkehrssicherheit darstellen. Die Lage der schienengleichen Bahnübergänge in der WRM ist in Plan 7 enthalten.

Einen punktuellen Konflikt stellt die Rheinbrücke bei Wintersdorf nördlich der Staustufe Iffezheim dar, da diese verkehrsrechtlich als Eisenbahnbrücke gewidmet ist. Deren Nutzung durch Straßenverkehr ist zwar vertraglich gestattet, stellt jedoch lediglich eine Interimslösung dar. Zudem weist die Brücke im Bestand einen hohen Sanierungsbedarf auf.

Im straßengebundenen Öffentlichen Verkehr ist kein Angebot zwischen Baden und dem Nordelsass vorhanden, sodass das Angebot im ÖV auf dieser Ost-West-Verbindung als ungenügend zu bewerten ist.

Die öffentlichen Busfahrten auf der Straße (KVV) sind regelmäßig in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt, da sie sich den Verkehrsraum mit dem Individualverkehr bzw. mit dem hohen Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs teilen. Ein zusätzlicher Konflikt kann für den straßengebundenen ÖV durch die schallbedingte Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in Ortslagen für den MIV auf 30 km/h entstehen, da sich dadurch die Fahrzeiten für den ÖV verlängern und eine Anpassung der Fahrpläne erforderlich wird.

Plan 14 Konflikte im Bestand können auch für den Verkehrsträger Schiene festgestellt werden. Diese sind in Plan 14 grafisch dargestellt. In Rot sind Schienenstrecken hervorgehoben, auf denen wenige freie Kapazitäten für zusätzliches Verkehrsaufkommen vorhanden sind. Davon betroffen sind in der WRM nahezu alle Schienenstrecken, lediglich die Murgtalbahn ab Forbach in Richtung Freudenstadt ist davon nicht betroffen. Als besonders von diesem Konflikt betroffen sind die Murgtalbahn, die ab Rastatt in Richtung Freudenstadt überwiegend eingleisig ausgebaut ist, sowie die Rheintalbahn südlich von Rastatt, die im Bestand zwar bereits viergleisig ausgebaut ist, deren Kapazität jedoch maßgeblich von den

zweigleisig ausgebauten Zulaufstrecken im Norden und Süden bestimmt wird. Für die Rheintalbahn, die als Teil des Korridors Rhein–Alpen des transeuropäischen Verkehrsnetzes regionale, nationale und internationale Verkehre aufnimmt, ergeben sich infolge der zeitgleichen Nutzung durch Personen- und Güterverkehrszüge zusätzliche Konflikte hinsichtlich Ausnutzung der vorhandenen Streckenkapazität. An das Schienennetz nicht angebunden sind die Achsen Steinmauern - Elchesheim-Illingen - Au am Rhein nördlich von Rastatt sowie Iffezheim - Hügelsheim - Rheinmünster - Lichtenau südlich von Rastatt.

Der Haltepunkt Bühl ist wegen seiner hohen Auslastung als Konflikt zu bewerten, da hier die vorhandenen Stellplätze für Kfz bzw. B+R-Stellplätze für den Radverkehr nicht ausreichen und die Erreichbarkeit des Haltepunkts grundsätzlich eingeschränkt ist. Der Haltepunkt Kuppenheim wird trotz vorhandener Nachfrage nicht von Eilzügen des SPNV bedient.

Im schienengebundenen Öffentlichen Verkehr kann keine Verbindung zwischen Baden und dem Nordelsass angeboten werden, da keine durchgehende Schienenverbindung über den Rhein vorhanden ist. In Teilabschnitten sind Schienenstrecken zur Rheinquerung bei Wintersdorf vorhanden, jedoch stillgelegt. Daher ist das Angebot im ÖV auf dieser Ost-West-Verbindung wie auch für den Verkehrsträger Straße als ungenügend zu bewerten.

4. Allgemeine Entwicklungstrends

4.1 Ableitung aus dem Rückblick

In den letzten hundert Jahren, insbesondere seit den 1970er Jahren, hat sich eine regelrechte Mobilitätsexplosion ergeben – eine Entwicklung, die sich in Zukunft noch fortsetzen wird. So hat sich der Personenverkehr allein zwischen 1970 und 1993 verdoppelt und der Güterverkehr nahm – auch aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen (Globalisierung, Bevölkerungsentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung) – exorbitant zu.

Dies betrifft gerade die Raumschaft "Oberrhein", zu der auch die Wirtschaftsregion Mittelbaden gehört. Bedingt durch die herausragende Lage – Korridore Rhein–Alpen (Nord-Süd) und Rhein–Donau (West-Ost) des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) – kam es hier zur vermehrten Ansiedlungen von Gewerbetrieben, sowie auch zu einem erhöhten Transitverkehr auf der Straße oder auf der Schiene. Doch der Ausbau der notwendigen Verkehrsinfrastruktur konnte mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen nicht Schritt halten. Infrastrukturausbau beseitigt derzeit im Wesentlichen nur Verkehrsengpässe (z.B. 6-spuriger Ausbau BAB 5, ABS/NBS Karlsruhe-Basel) und hinkt damit der eigentlichen Verkehrsentwicklung hinterher. Darüber hinaus spielt das Thema Redundanzstrecken auf Schiene und Straße bei allen Verkehrsarten keine Rolle. Gerade die "Havarie Rastatter Tunnel" im Sommer 2017 zeigte deutlich auf, dass die Verkehrsnetze in der Raumschaft eine immer bedeutsamere Rolle spielen werden.

Vom Grundsatz geht es in der Verkehrsplanung nicht um Schaffung und Bau neuer Strecken, Straßen und Einrichtungen oder Flächen für den ruhenden Verkehr (z.B. Park & Ride Flächen, Parkplätze u.a.), sondern um einen ganzheitlichen Ansatz, der einerseits der noch stärker werdenden Mobilität Rechnung trägt, jedoch auch das Thema Klimaschutz und begrenzte Ressourcen berücksichtigt.

Den unberechenbaren Faktor bei der künftigen Verkehrsentwicklung stellt der Mensch dar. Der einzelne Verkehrsteilnehmer folgt im Regelfall im Freizeitverkehr, als Pendler oder als Wirtschaftsunternehmen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Entscheidungsfreiheit) in seinem Verkehrsverhalten bestimmten Regeln, die er sich selbst aufstellt. Insofern gilt es, die Mobilität in der Raumschaft auch differenzierter (Pendelverkehr, Schulverkehr, Güterverkehr, Freizeitverkehr, Transitverkehr u.a.) zu betrachten, zu gestalten und der Bevölkerung zu vermitteln. Gleichwohl müssen innovative und zukunftsvergleichbare Ansätze gewählt werden, um der steigenden Mobilität – auch in Folge der Bevölkerungsentwicklung und der Verhaltensänderung der Alterskohorten – begegnen zu können.

4.2 Prognoseentwicklung Regionale Struktur im Trend

Plan 2

Maßgeblich beurteilt werden kann die Veränderung der regionalen Struktur durch die zukünftige Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den 24 Städten und Gemeinden der WRM. Eine belastbare Datengrundlage stellt die Datenbasis des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg dar, die gemeindescharf neben der Anzahl gemeldeter Einwohner 2017 auch eine Vorausrechnung der möglichen zukünftigen Entwicklung der Einwohnerzahlen bis 2035 enthält. Die Vorausrechnung berücksichtigt Wanderungen (innerdeutsche Wanderungen, Zuwanderung aus der EU und Flüchtlingsströme) und gibt Prognosewerte für eine sogenannte “Hauptvariante” sowie einen Entwicklungskorridor an, definiert durch einen oberen und einen unteren Rand. Die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2035 – ermittelt mit dem oberen Rand des Entwicklungskorridors – ist für die gebildeten Cluster in Plan 2 grafisch sowie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt; der obere Rand wird gewählt, um einerseits auf die starken Entwicklungen der letzten Jahre zu reagieren und andererseits den äußeren Rand hinsichtlich der maximalen Verkehrsentwicklung, die sich aus der Einwohnerentwicklung ergeben könnte, ableiten zu können. Der stärkste Zuwachs wird für den Bereich Rhein-Nord mit rund 21% ermittelt, gefolgt vom Bereich Murgtal mit 15%; im Durchschnitt werden rund 12% mehr Einwohner erwartet, sodass aus diesen Steigerungen die nötigen Rückschlüsse auf die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot gezogen werden müssen.

	Einwohner 2017	Einwohner 2035	Veränderung
Baden-Baden	54.550	58.912	8,0%
Rastatt	48.838	54.494	11,6%
Rhein-Nord	39.252	47.567	21,2%
Murgtal	64.845	74.591	15,0%
Bereich Bühl	54.667	58.793	7,5%
Rhein-Süd	22.239	23.864	7,3%
Summe	**284.391**	**318.221**	**11,9%**

Tab. 6: Einwohnerentwicklung 2017-2035

Für die Stadt Bühl wird angegeben, dass dort nicht ausreichend Entwicklungsflächen für zusätzlichen Wohnraum vorhanden sind, sodass anzunehmen ist, dass sich das Wachstum der Einwohnerzahlen für den Entwicklungsbereich verstärkt in die umliegenden Gemeinden verlagern wird.

Plan 4

Für die Vorausrechnung der Beschäftigtenzahlen auf das Jahr 2035 liegen keine abgesicherten Entwicklungsprognosen öffentlicher Institutionen vor. Das angewendete Prognoseverfahren leitet sich deshalb aus der prognostizierten Ein-

wohnerentwicklung ab. Die Veränderung der Einwohner wird in Abhängigkeit von der Zentralität des Ortes mit folgenden Relativierungsfaktoren p für die Beschäftigtenentwicklung noch weiter fortgeschrieben, um den Zentralisierungsgrad der Arbeitplatzentwicklung abbilden zu können:

- Metropolregion oder Oberzentrum: p = 1,07,
- Mittelzentrum: p = 1,05,
- Unter-/Kleinzentrum: p = 1,03,
- Keine örtliche Zentralität: p = 1,00.

Da lediglich für die Städte Baden-Baden, Rastatt, Bühl, Bischweier und Kuppenheim sowie für die Gemeinden Durmersheim, Bietigheim, Ötigheim, Muggensturm, Sinzheim und Rheinmünster Potenzial für die Entwicklung von zusätzlichen Gewerbeflächen gesehen wird, werden die Relativierungsfaktoren p im Zuge der Prognose der Beschäftigtenzahlen auf das Jahr 2035 nur auf die genannten Städte und Gemeinden angewandt. Die sich daraus ergebenden Beschäftigtenzahlen der Städte und Gemeinden sowie der gebildeten Cluster für das Jahr 2035 sind in Plan 4 grafisch sowie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	SV-Beschäftigte 2017	SV-Beschäftigte 2035	Veränderung
Baden-Baden	30.680	33.256	8,4%
Rastatt	30.095	33.755	12,2%
Rhein-Nord	8.264	9.725	17,7%
Murgtal	18.949	19.748	4,2%
Bereich Bühl	26.127	27.754	6,2%
Rhein-Süd	6.978	7.327	5,0%
Summe	**121.093**	**131.565**	**8,6%**

Tab. 7: Entwicklung SV-Beschäftigte 2017-2035

Auch für die Beschäftigtenentwicklung werden die größten Zuwächse für den Bereich Rhein-Nord mit rund 18% ermittelt, gefolgt von Rastatt mit rund 12%; der Durchschnitt liegt bei 8,6%. Aufgrund einzelner Entwicklungen, die planerisch schwer zu prognostizieren sind, können im Bereich der Beschäftigtenzahlen erhebliche Schwankungen auftreten, wie z.B. allein an der Steigerungsrate für den Baden-Airpark ersehen werden kann, für den eine Zunahme auf 3.000 bis 4.200 angegeben wird. Diese Einzeleffekte sind in der hier verwendeten Vorausrechnungsmethode nicht berücksichtigt und können zu lokal deutlich wirksamen Sondereffekten führen.

4.3 Entwicklungsszenario Umwelt

Als Kenngröße für die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die Verkehrsmittel wird der Modal Split herangezogen. Da für den Untersuchungsraum Wirtschaftsregion Mittelbaden keine eigene Erhebung vorliegt, werden für den Bestand als Datengrundlagen die Ergebnisse der vom BMVI in Auftrag gegebenen Studie "Mobilität in Deutschland" aus dem Jahr 2008 für verdichtete Kreise dargestellt (Abb. 11) und als plausibel für die Wirtschaftsregion angenommen. Danach entfallen 45,4 % aller zurückgelegten Wege auf den MIV, 16,0 % aller Wege werden als MIV-Mitfahrer zurückgelegt. Auf den ÖV entfallen 5,8 %, während 10,1 % aller Wege mit dem Fahrrad und 22,4 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

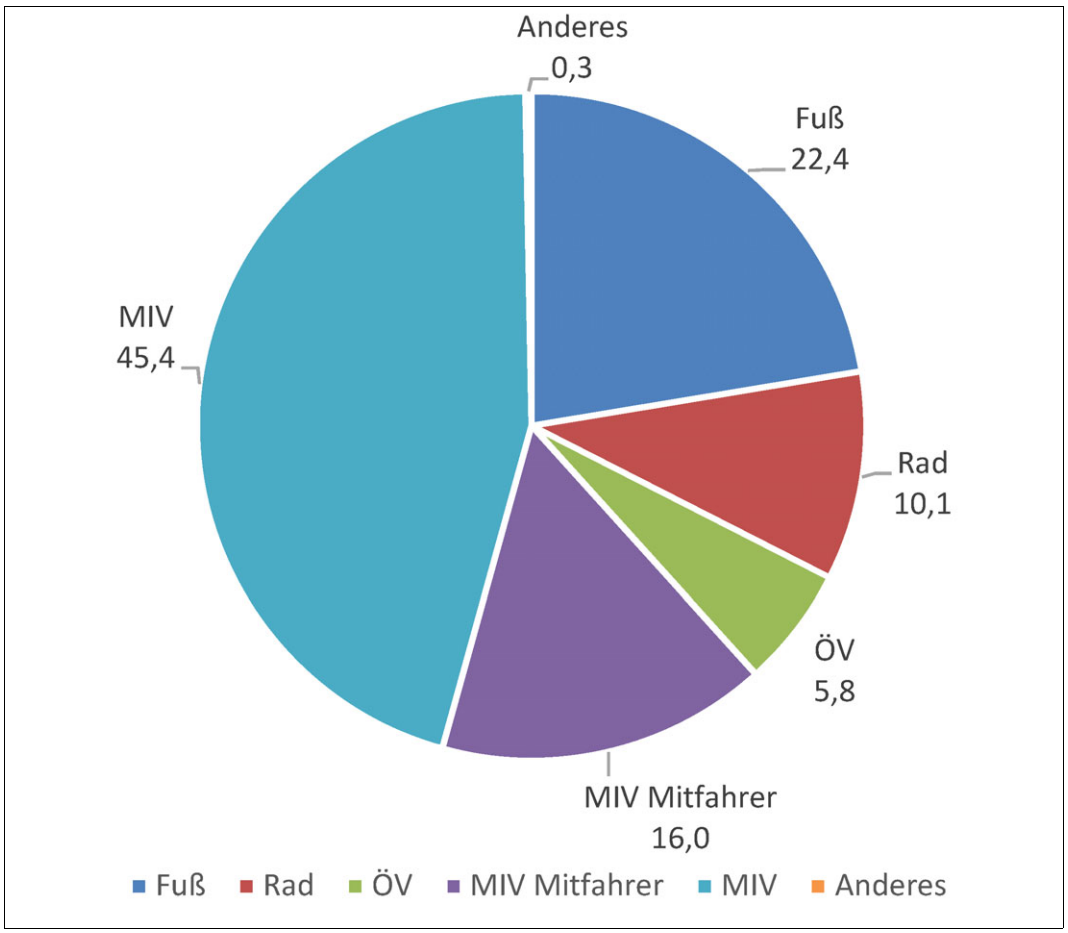


Abb. 11: Modal Split im Bestand für verdichtete Kreise (Quelle: MiD 2008)

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes, um steigenden Mobilitätsbedürfnissen auf der einen Seite, aber auch dem Klimaschutz und der Verknappung von Ressourcen auf der anderen Seite Rechnung zu tragen, muss der Modal Split dahingehend beeinflusst werden, den MIV-Anteil zu senken und den Anteil des Umweltverbunds (insbesondere Öffentlicher Verkehr und Radverkehr) zu erhöhen. Ein mögliches Szenario ist in nachfolgender Grafik (Abb. 12) dargestellt, welches durch die in diesem Konzept vorgestellten Maßnahmen erreicht werden kann.

Dabei ändern sich die Anteile am Modal Split für die aufgeführten Verkehrsmodi wie folgt:

- **MIV**: **- 10,0 %** von 45,4 % auf 35,4 %;
- **MIV-Mitfahrer**: **- 1,0 %** von 16,0 % auf 15,0 %;
- **Radverkehr**: **+ 5,0 %** von 10,1 % auf 15,1 %;
- **Öffentlicher Verkehr**: **+ 6,0 %** von 5,8 auf 11,8 %.

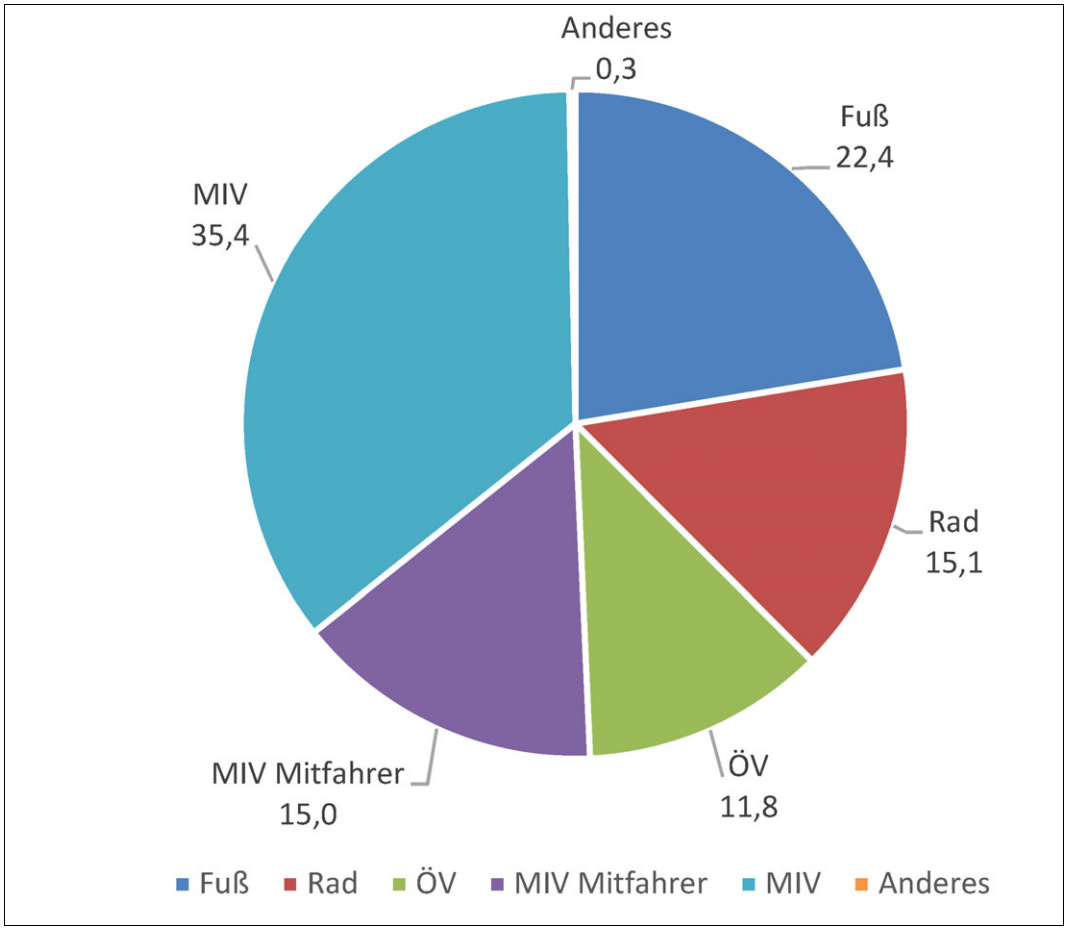


Abb. 12: Modal Split im Szenario Umwelt

5. Leitbild

Als Grundlage für die Ermittlung erforderlicher Maßnahmen wird ein Leitbild Mobilität vorgestellt, welches die wesentlichen Grundsätze und Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität aufzeigen soll. Ausgehend von den regionalen Rahmenbedingungen, den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an das Verkehrsangebot bzw. die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele in der Region und dem angrenzenden Umland sowie den beobachteten Konflikten aller Verkehrsmittel wird ein Leitbild entwickelt, das einheitliche Grundsätze und Ziele für alle weiteren Planungen im Verkehrssektor liefern soll. Gleichzeitig bildet das Leitbild die Grundlage für die Planung von Maßnahmen, Management- und Kommunikationsstrategien, um das Verkehrsverhalten im Sinne des Leitbilds zu verändern.

Die Verkehrsplanung ist an einem Punkt angekommen, von dem aus nicht mehr allein die Angebote von Verkehrsinfrastruktur zu gestalten sind, da es im Verhältnis vom Flächenverbrauch neuer Planungen zur optimierten Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur neue Herausforderungen aus Sicht des Mobilitätsmanagements gibt, denen begegnet werden muss. Es muss sich darüber hinaus im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer ein Wandel von der Nutzung des eigenen Pkw hin zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds vollziehen, der sich teilweise schon in einem geänderten Mobilitätsverhalten der Jugendlichen in den Großstädten widerspiegelt, für die beispielsweise der frühzeitige Pkw-Besitz eine immer geringere Rolle spielt. Mit dem Mobilitätskonzept für die WRM wird die Planung der Wechselwirkungen zwischen Regional- und Verkehrsplanung vorbereitet und die inhaltliche Ausrichtung der Entwicklung vorbereitet.

Das Leitbild dient als Leitlinie für zukünftiges Handeln auf der Ebene der Kommunen und des Landkreises im Verkehrsbereich und soll aufzeigen, wie sich die WRM in Zukunft verkehrlich entwickeln soll und welche zentralen Entscheidungen hieraus folgend zu treffen sind. Somit wird das Leitbild im Rahmen seiner noch immer allgemeingültig formulierten Aussagen zum Maßstab für eine Erfolgskontrolle.

Das Leitbild ist in zwei Stufen aufgebaut, wobei in den drei Grundsätzen die allgemeingültigen Oberziele für die WRM und in den elf Zielen Aussagen zu einzelnen Bereichen des Verkehrssektors konkretisiert werden.

5.1 Grundsätze

- **Grundsatz 1: Umweltverträglichkeit aller Verkehrsmittel**

Für alle Verkehrsmittel gilt es, die Umweltverträglichkeit zu verbessern und die negativen Auswirkungen auf den Menschen und das Klima zu reduzieren. Der Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrer) soll in der WRM gestärkt und der Anteil des motorisierten Verkehrsaufkommens reduziert werden.

- **Grundsatz 2: Optimierte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur**

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger soll optimal genutzt werden. Staueffekte im Straßenverkehr sollen reduziert oder wo möglich sogar eliminiert werden. Ausbau steht vor Neubau.

- **Grundsatz 3: Verbesserung des Mobilitätsmanagements**

Das Mobilitätsmanagement in der WRM soll verbessert werden. Die Bekanntheit der Angebote im ÖPNV, Radverkehr, nachhaltiger Mobilität und E-Mobilität soll durch geeignete Kommunikationsstrategien auf digitalem Weg (Internet, Smartphones) vergrößert werden.

5.2 Ziele

- **Ziel 1: Umweltverbund**

Der Umweltverbund ist für die regionalen Beziehungen zu attraktivieren. Das heißt, die Wegeverbindungen sind für Radfahrer und den ÖPNV attraktiver zu gestalten und hinsichtlich Durchgängigkeit, Direktheit und Nutzungsfreundlichkeit zu ertüchtigen.

- **Ziel 2: Barrierefreiheit**

Die vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV soll wie im Personenbeförderungsgesetz geregelt bis zum 01.01.2022 zu großen Teilen erreicht werden. Hierfür wird aktuell auf der Ebene des KVV eine Haltestellen-Priorisierung durchgeführt.

- **Ziel 3: Weniger motorisierter Verkehr**

Der Anteil des motorisierten Verkehrs in der WRM soll reduziert werden.

- **Ziel 4: Verbesserter ÖPNV**

Die Busverbindungen sollen häufiger angeboten werden, aufeinander abgestimmte kurze Taktzeiten aufweisen und auch in Schwachlastzeiten vorliegen.

- **Ziel 5: Vernetzter ÖPNV und Pendlerströme**

Der Busverkehr in der Region soll als Zubringer zum schienengebundenen Personennahverkehr vor allem in den Berufsverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag eine optimale Erreichbarkeit der entsprechenden Bahnhöfe (Rastatt, Baden-Baden, Gaggenau) gewährleisten. Diese Systemvernetzung soll weiter entwickelt werden, damit auch die Vernetzung in die Region (z. B. Karlsruhe, Freiburg) weiter verbessert wird.

- **Ziel 6: Konfliktbeseitigung Straßen- und Schienennetz**

Die im Bestand vorhandenen Konflikte im Straßen- und Schienenverkehr sollen beseitigt werden. Hier gilt das Prinzip Ausbau vor Neubau. Bei Neubau soll das nachrangige Netz im Umfeld auf Rückbaumöglichkeiten geprüft werden.

- **Ziel 7: Lkw-Stellplätze**

Das Angebot an Lkw-Stellplätzen entlang der hoch belasteten Durchgangsstrecken der BAB 5 sowie der Bundesstraßen in der WRM soll ausgebaut werden.

- **Ziel 8: Erreichbarkeit Wirtschaftsstandorte**

Die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte soll erhalten und wenn möglich verbessert werden.

- **Ziel 9: Förderung Mobilitätsmanagement**

Das Mobilitätsmanagement soll durch intensive Kommunikation und Informationsgewinnung gefördert werden.

- **Ziel 10: Förderung Nachhaltige Mobilität**

Nachhaltige Mobilität und E-Mobilität sollen in der WRM gefördert werden.

- **Ziel 11: Ausbau Radverkehrsinfrastruktur**

Die Radverkehrsinfrastruktur ist für die wachsende Nutzung durch Pedelecs und E-Bikes entsprechend auszubauen.

6. Maßnahmen

6.1 Verkehrsinfrastruktur

6.1.1 Straßennetz

Plan 8 Basierend auf der Darstellung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet der Wirtschaftsregion Mittelbaden werden alle geplanten Maßnahmen des Bundes, des Landes, des Landkreises und der Kommunen ergänzt, sofern es sich um Außerortsstrecken handelt, um das Straßennetz für die Prognose 2030/35 zu beschreiben. Folgende Maßnahmen (BVWP 2030, GVP Baden-Württemberg, laufende Planfeststellungsverfahren) sind berücksichtigt und im Straßenhierarchieplan der Prognose 2030/35 (Plan 8) grafisch dargestellt:

- Umbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord (BAB 5) und des Knotenpunkts B 462 / K 3716 zu planfreien Knotenpunkten mit vierstreifigem Ausbau der B 462 bis zum Knotenpunkt B 3 / B 462 / L 77a,
- Neubau Anschlussstelle Baden-Airpark (BAB 5) mit Neu- und Ausbau der Anbindungsstrecke zum Flughafengelände (L 80, K 3761) bei gleichzeitigem Rückbau eines Teilabschnitts der K 3761 südlich von Schiftung,
- Lückenschluss der B 3 bei Kuppenheim zwischen der Anschlussstelle Rastatt-Süd (BAB 5) und dem Anschluss an die B 462 bei Bischweier,
- Lückenschluss der B 3 zwischen Müllhofen und Sinzheim,
- Ausbau der B 462 4-streifig bei Bad Rotenfels,
- Querspange B 3 / L 75 bei Rastatt-Münchfeld,
- Neubau Anschlussstelle BAB 5 Baden-Airpark,
- Entlastungsstraße Steinmauern,
- Neubau Anschlussstelle BAB 5 nördlich Rastatt bei Malsch / Muggensturm.

Neben dem Aus- und Neubau von Strecken sind jedoch auch weitere Maßnahmen in der Straßenverkehrsinfrastruktur von Bedeutung, die sich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes auswirken. Dazu zählen vor allem der erforderliche Aus- und Neubau von Pendlerplätzen (P+R, P+M) entlang den Verkehrsachsen mit hohem Anteil des Durchgangsverkehrs (BAB A 5, B 462, B 500) sowie alle weiteren Maßnahmen, die im BVWP 2030 und im GVP des Landes enthalten sind. Für die B 500, die innerhalb der WRM die wichtigste Straßenverbindung in Richtung Frankreich darstellt und deren Leistungsfähigkeit regelmäßig eingeschränkt ist, wird die Prüfung des Ausbaus zwischen der BAB A 5 und der Staatsgrenze Deutschland / Frankreich in Verbindung mit dem Autobahn-

anschluss Baden-Airpark und der Reaktivierung der Wintersdorfer Brücke als Schienenstrecke empfohlen.

6.1.2 Schienennetz

Plan 15 Das Schienennetz der WRM für die Prognose 2030/35 ist in Plan 15 dargestellt. Unterschieden wird dabei grundsätzlich zwischen reinen Güterverkehrsstrecken, reinen Personenverkehrsstrecken sowie Mischverkehrsstrecken (Güter- und Personenverkehr).

Der Verlauf der möglichen Schienenanbindung des Baden-Airparks, deren Planung derzeit ruht, ist mit den zwei zur Diskussion stehenden Alternativen (Anbindung an Bahnhof Rastatt oder Bahnhof Baden-Baden) in Plan 15 dargestellt. Dabei berücksichtigt ist eine mögliche Verlängerung dieser Anbindung nach Kehl für die ein Prüfauftrag ausgegeben werden soll, alternativ könnte die Verlängerung dieser Anbindung auch über die bestehende Schienenstrecke nach Bühl realisiert werden. Dargestellt ist zudem auch der Verlauf der möglichen Reaktivierung der Schienenanbindung der Innenstadt von Baden-Baden, die als reine Personenverkehrsstrecke betrieben würde.

Von großer Bedeutung für die Schienenverkehrsinfrastruktur in der WRM ist die Fertigstellung des Tunnels Rastatt im Zuge der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, deren weitere Ausführungsschritte derzeit geplant werden, da nur dann weitere Kapazitäten im Schienenangebot zur Verfügung stehen können.

Zur Entlastung der Rheintalbahn nördlich von Rastatt kann ein drittes Gleis auf der Strecke Rastatt - Durmersheim - Karlsruhe beitragen (in Bundesverkehrswegeplan enthalten). Ob ein drittes Gleis für eine langfristige Entlastung ausreichend ist, sollte im Rahmen einer nachhaltigen langfristigen Kapazitätsbewertung überprüft werden. Zur Entlastung der Murgtalbahn soll entlastende Wirkung durch ein zweites Gleis auf der Strecke Rastatt - Gaggenau erreicht werden, die Ergebnisse der entsprechenden Untersuchung zur Rentabilität vorausgesetzt.

Die Darstellungen des Schienennetzes für die Prognose enthalten zudem die geplanten Maßnahmen auf der Nord-Süd-Achse im benachbarten Elsass, die im Wesentlichen aus der Elektrifizierung der genannten Strecke bestehen. In der Diskussion zur Verbesserung der Verbindung im SPNV zwischen der WRM und dem Elsass im Rahmen des PAMINA-Mobilitätsplanes durch den Eurodistrict PAMINA wird eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung und Verbesserung der Schienenstrecken im grenzüberschreitenden Raum Hagenau - Rastatt - Lauterbourg in Auftrag gegeben, darin ist auch die Rheinbrücke bei Wintersdorf (Schienenverbindung Rastatt - Hagenau) enthalten.

Von Bedeutung für eine leistungsfähige Schienenverkehrsinfrastruktur in der Region ist das Erhaltungsmanagement, welches für ein zukunftsfähiges Netz erforderlich ist.

6.1.3 Seilbahnverbindung

Plan 16 In Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr und der Förderung der umweltfreundlichen Mobilität wird der Anschluss des Nationalparks Schwarzwald mit einer Seilbahnverbindung geprüft. Zur Diskussion steht derzeit ein möglicher Anschluss der Seilbahn an die ÖV-Haltestelle im Bühlertal oder Bahnhof Forbach / Raumünzach.

6.1.4 Wasserstraßennetz

Plan 10 Ein Ausbau der in der Region vorhandenen Infrastruktur der Binnenschifffahrt selbst ist nicht geplant, jedoch wird die Prüfung der Verbesserung der Erreichbarkeit der Binnenschifffahrt für eine optimale Ausnutzung der Transportkapazitäten auf dem Rhein als notwendig erachtet. Mit dem Hafen in Lauterbourg, der gut über die Rheinbrücke bei Iffezheim erreicht werden kann, werden Kooperationen zur Nutzung ausgelotet.

Eine mögliche Maßnahme, durch die eine direkte Anbindung an den Rhein innerhalb der Wirtschaftsregion erreicht werden kann, ist eine kleine Schiffsanlegestelle am Rhein nördlich der Staustufe Iffezheim. Diese ist in Plan 10 grafisch mit zwei möglichen Standorten für die Kaimauer mit zugehöriger Anbindung an das Straßenverkehrsnetz dargestellt. Die B 500, über die die Erschließung der möglichen Schiffsanlegestelle sichergestellt werden kann, verläuft zwischen der Staustufe Iffezheim und der Anschlussstelle Baden-Baden nicht durch Ortslagen, sodass durch das mögliche vergrößerte Verkehrsaufkommen in diesem Bereich keine zusätzlichen Betroffenheiten im Umfeld entstehen. Mögliche Konflikte für die Schiffsanlegestelle werden in der Radverkehrsführung sowie der Umfeldnutzung im Bestand und dem Naturschutz gesehen, die in einer Detailplanung gesondert zu betrachten sind.

6.1.5 Regionalflughafen Baden-Airpark

Für den Baden-Airpark werden für das Transportaufkommen sowohl im Personen- als auch Güterverkehr Steigerungen gesehen. Die daraus resultierende Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird durch die Schaffung des direkten Autobahnanschlusses aufgenommen. Ob durch die Erhöhung des Passagieraufkommens bis 2030/35 und die weitere Entwicklung im Gewerbepark eine Schie-

nenanbindung des Baden-Airparks (Anbindung an Bahnhof Rastatt oder Bahnhof Baden-Baden) langfristig zu planen ist, kann durch Wiederaufnahme des dazu bereits durchgeführten Verfahrens weiter untersucht werden.

6.1.6 Radwege

Plan 18 Das Radverkehrsangebot in der WRM ist für die Prognose in Plan 18 grafisch dargestellt. In Blau sind die Strecken des Zielnetzes des RadNETZ BW enthalten, die diejenigen Strecken des Startnetzes ersetzen sollen, die den Entwurfsstandards des RadNETZ BW nicht entsprechen. Grafisch dargestellt ist zudem der Verlauf des Korridors Karlsruhe - Baden-Baden - Bühl, der im Rahmen der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in der Region Mittlerer Oberrhein untersucht wird. Abschließende Ergebnisse hierfür liegen nach aktuellem Stand noch nicht vor.

Die Weiterentwicklung der E-Mobilität macht sich auch im Radverkehr durch die wachsende Beliebtheit von Pedelecs bemerkbar. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend noch weiter fortsetzen wird. Da sich dadurch die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verändern, ist der wachsende Anteil an Pedelecs im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen. In Plan 18 sind deshalb maßgebliche Strecken gekennzeichnet, für die infolge der Pedelec-Nutzung die Anforderungen zumindest in der Breite erhöht sind. Im Allgemeinen ist in der Wirtschaftsregion Mittelbaden der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur außerorts auf 3 m Breite anzustreben, um die Befahrbarkeit mit Pedelecs flächendeckend zu ermöglichen.

Besonders hervorzuheben ist die Verbindung der L 83 zwischen Bühl und Sand (Anschluss an die B 500 Schwarzwaldhochstraße und Zugang zum Nationalpark Schwarzwald), da hier große Höhendifferenzen zu überwinden sind und aufgrund der Topografie ein Ausbau der bestehenden Straße nicht möglich ist. Damit diese Verbindung nicht als Netzlücke verbleibt, ist im Angebot des straßengebundenen ÖV die Fahrradmitnahme sicherzustellen.

Auch der Rheinradweg EuroVelo 15 ist hervorzuheben, der eine beliebte Radfernstrecke darstellt und deshalb besonders attraktiv für Pedelec-Nutzung ist. Da dieser jedoch überwiegend auf Dämmen verläuft und eine Verbreiterung der Wege auf 3m (Empfehlung des RadNETZ BW für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts) deshalb überwiegend nicht möglich ist, sind Alternativrouten entlang des Rheins zu suchen, um ein ausreichendes Angebot für den Radverkehr hinsichtlich wachsender Pedelec-Nutzung sicherzustellen.

Ziel aller Maßnahmen muss es sein, ein geschlossenes Netz zu schaffen und bereits vorhandene, geeignete Wege optimal zu nutzen. Dabei ist das Radwegenetz in Richtung Frankreich über die Rheinquerungen Staustufe Iffezheim und Brücke Wintersdorf entsprechend attraktiv auszubauen, um die Nutzung der grenzübergreifenden Radrouten zu fördern.

Die Sicherstellung eines durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes dient nicht nur dem Freizeitverkehr, auch der Alltagsradverkehr wird dadurch gestärkt. Die Sicherstellung eines durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes muss deshalb die Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte beinhalten, um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split nachhaltig beeinflussen zu können.

Weiterhin ist im Radverkehr die Erreichbarkeit der vorhandenen Infrastruktur sowie die Erreichbarkeit der Umstiegspunkte zum Öffentlichen Verkehr konfliktfrei zu gewährleisten. Dazu müssen die Abstellanlagen für Fahrräder bedarfsgerecht aus- bzw. sogar neu gebaut werden, d.h. teils überdacht und beleuchtet sein, Fahrradboxen und Bügel in ausreichender Zahl sowie Elektrolademöglichkeiten aufweisen und gut erreichbar sein.

Von großer Bedeutung für die regionale Radverkehrsinfrastruktur ist das Erhaltungsmanagement der vorhandenen Infrastruktur und die Pflege (Reinigung von landwirtschaftlich mitgenutzten Radverbindungen), um das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel nachhaltig zu stärken.

6.2 Verkehrsangebot

6.2.1 Straßenverkehr

Eine Verbesserung des Verkehrsangebots im Straßenverkehr kann im Wesentlichen durch Maßnahmen erzielt werden, die eine Verbesserung des Verkehrsflusses bewirken. Ziel dabei ist eine Reduzierung oder, wenn möglich, eine Eliminierung von Staueffekten. Dies kann insbesondere an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten durch die Optimierung von Signalprogrammen oder Ergänzung von einzelnen Abbiegestreifen erreicht werden. Ausbau gilt hier vor Neubau. Sofern der Neubau unerlässlich ist, soll im Umfeld der Maßnahme geprüft werden, ob ein Rückbau von nachrangigen Straßenabschnitten eine Kompensation ermöglichen kann.

Knotenpunkte, die in der WRM große Bedeutung haben und für die die verkehrliche Leistungsfähigkeit sicherzustellen ist, sind u.a. die Knotenpunkte

- B 3 neu / B 3 bzw. K 9608,
- alle Anschlussknoten der Baulandstraße (K 3716) in Rastatt,

- L 85 / B 3 in Bühl,
- B 500 / B 3 in Baden-Baden.

In diesem Zusammenhang ist auch der Neu- bzw. Ausbau von Pendlerparkplätzen (P+M) bzw. der Neu- und Ausbau von einem Autohof entlang den Verkehrsachsen mit hohem Anteil des Durchgangsverkehrs (BAB 5, B 462, B 500) zu nennen, da sich die im Bestand festgestellten Konflikte hinsichtlich des daraus folgenden Parkdrucks auch limitierend auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes auswirken.

Ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit kann aber auch durch die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen geleistet werden, die in der Region gesondert zu prüfen ist. Ebenso zu prüfen sind Möglichkeiten, den Verkehr richtungsgetrennt zu den Pendlerzeiten mit signaltechnischer Unterstützung zu bevorrechtigen und ggf. einzelne Fahrstreifen zeitabhängig einer Fahrtrichtung zu öffnen.

Mittelfristig kann für die Ortsdurchfahrten von einer geminderten Geschwindigkeit auf Tempo 30 oder Tempo 40 ausgegangen werden. Damit wird die Verkehrssicherheit verbessert und die Flüssigkeit im Verkehrsstrom verbessert. Daneben sollten weitere Engstellen oder Behinderungen (z.B. durch parkende Fahrzeuge) vermieden werden, um die Erreichbarkeit zielgemäß nicht zu stark zu beeinträchtigen.

Von großer Bedeutung für die regionale Straßenverkehrsinfrastruktur ist das Erhaltungsmanagement, welches stellenweise im Bereich von Kreis- und Landesstraßen innerhalb der WRM als verbesserungswürdig eingestuft wird. Ein optimiertes Straßenerhaltungsmanagement leistet einen wichtigen Beitrag, den Verkehrsträger Straße nachhaltig zu gestalten, weshalb eine Optimierung für die Straßen innerhalb der WRM anzustreben ist.

6.2.2 Wirtschaftsverkehr

Veränderungen im Wirtschaftsverkehrsaufkommen können sich u.a. durch die Neuausweisung von Gewerbegebieten, aber auch durch zusätzliche Transportvorgänge infolge kleinteiliger Produktionsprozesse ergeben. Für den Landkreis Rastatt geht die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes bis 2030 von einer Steigerung von + 23 % im Güterverkehr im Landkreis Rastatt aus, weitere Prognoseuntersuchungen gehen von bis zu 30 % Wachstum in der Region aus.

Plan 8,10 Da bereits im Bestand für den Wirtschaftsverkehr bedeutende Strecken des Straßenverkehrsnetzes in ihrer verkehrlichen Leistungsfähigkeit eingeschränkt

sind, kann es sinnvoll sein Maßnahmen zu prüfen, die durch eine Verlagerung des Transportaufkommens auf andere Verkehrsträger Entlastungseffekte erzielen können. Möglichkeiten werden im Ausbau der Rheintalbahn oder in der optimalen Anbindung von Gewerbegebieten in Muggensturm, Rastatt und Kuppenheim an das überregionale Schienennetz (z.B. Neubau L'Oréal in Muggensturm) gesehen, durch die eine Aufwertung des Schienengüterverkehrs in der Region erreicht werden kann. Eine andere Möglichkeit hierfür wird in einer noch zu entwickelnden kleinen Schiffsanlegestelle am Rhein in der Wirtschaftsregion Mittelbaden nördlich der Staustufe Iffezheim gesehen (Plan 10).

Gleichwohl muss die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe über das Straßennetz verbessert werden, um dem Wirtschaftsstandort gerecht zu werden. Dazu muss die vorhandene Straßenverkehrsinfrastrukur optimal und staufrei genutzt werden können.

Ähnliche Entlastungseffekte können durch den Umschlag von Gütern vom Straßen- auf den Luftverkehr am Baden-Airpark erzielt werden. Da seitens des Betreibers jedoch nicht die Absicht besteht, den Güterumschlag am Baden-Airpark für große Stückzahlen auszubauen, ist eine Verlagerung von Güterverkehren auf den Luftverkehr nur für Spezialgüter sinnvoll. Ebenso ist ein Umschlag von der Straße auf die Schiene und umgekehrt – beispielsweise über ein Güterverkehrszentrum (im Bestand in der WRM nicht vorhanden) – in der Region nicht gewünscht, da der Neubau eines GVZ von Seiten der Transportunternehmen in der Region aufgrund der Nähe zu Karlsruhe nicht als erforderlich angesehen wird.

Aufgrund der großen Bedeutung der Rheintalbahn für den Wirtschaftsverkehr wird die Prüfung der Redundanz der parallel verlaufenden Strecke im Elsass (Nord-Süd-Achse zwischen Lauterbourg und Strasbourg) angeregt.

6.2.3 Öffentlicher Verkehr - Schiene

Die Gestaltung des Angebots im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr hängt maßgeblich von der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen ab. Bei Bedarf muss dieses der tatsächlich eingetretenen Bevölkerungsentwicklung angepasst werden, was durch eine Erhöhung der Kapazität der Strecken oder der Fahrzeuge erreicht werden kann. Die zunehmende Individualisierung in der Gesellschaft kann einen weiteren Anstieg der Mobilität bewirken und macht eine Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen notwendig. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat deshalb das Ziel formuliert, die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Damit geht in der Regel auch eine Verdopplung der Angebotskapazität einher, die sich durch größere und schnellere Fahrzeuge und einen kürzen Takt widerspiegelt.

Plan 16 Das Angebot des Stadt- und Regionalverkehrs in der Prognose 2030 ist in Plan 16 grafisch dargestellt. Darin enthalten ist die Aufwertung der Verbindung Rastatt - Muggensturm - Ettlingen - Karlsruhe, die ab 2023 durch die Netze 4, 7a und 7b weiterentwickelt werden soll. Danach wird durch Taktverbesserungen eine kontinuierliche Anbindung für Malsch und Muggensturm ermöglicht, wodurch die Strecke eine Aufwertung erfahren wird (Schienennetz I. Ordnung).

Ein weitere wichtige Entwicklung ist die Anbindung des Nationalparkes Schwarzwald, die von dem schienengebundenen Nahverkehr in der Wirtschaftsregion zu planen ist. Die Anbindungsbahnhöfe Baden-Baden, Bühl und Forbach werden symbolisch dargestellt.

Maßnahmen, die die Erreichbarkeit des SPNV-Netzes in der Region weiter verbessern sollen, bestehen im Neubau der Haltepunkte “Bühl Bußmatten”, “Bietigheim-Süd”, “Rastatt-Niederbühl” und “Ottersweier”.

Im Allgemeinen ist die regionale Vernetzung auch für den Bahnverkehr anzustreben. Damit soll insbesondere die Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte durch den ÖPNV zu Schichtwechselzeiten sichergestellt werden. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang zudem die Optimierung der Fahrpläne an Umstiegspunkten.

Aus übergeordneter Sicht müssen die Notwendigkeiten und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der WRM durch das Land Baden-Württemberg als dem Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr geprüft werden, um den Umweltverbund insgesamt stärken zu können. Mögliche Maßnahmen können dabei die Verdichtung des Angebots, die Erhöhung der Fahrgastkapazität der Fahrzeuge sowie der Einsatz schnellerer Fahrzeuge sein.

Weitere mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im ÖV wird in der Optimierung des Betriebsleitsystems und der Signaltechnik gesehen.

6.2.4 Öffentlicher Verkehr - Straße

Für den Öffentlichen Verkehr auf der Straße gelten im Allgemeinen nahezu identische Rahmenbedingungen wie für den Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Die Gestaltung des Angebots durch die Aufgabenträger Stadt- und Landkreis für den Busverkehr hängt auch hier maßgeblich von der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen ab, die zunehmende Individualisierung in der Gesellschaft macht ebenfalls eine Stärkung des Öffentli-

chen Verkehrs auf der Straße notwendig. Das für 2030 vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg formulierte Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen gilt deshalb gleichermaßen für den Öffentlichen Verkehr auf der Straße. Damit geht in der Regel auch eine Verdopplung der Angebotskapazität einher, die sich durch größere Fahrzeuge und einen kürzen Takt widerspiegelt.

Verbesserungspotenzial wird für die WRM in der Anbindung von besonderen Zielattraktivitäten gesehen, um weitere Fahrgäste für den straßengebundenen ÖV gewinnen zu können. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Erschließung des Nationalparks Schwarzwald hervorzuheben.

Die Verbesserung des Angebots im Buslinienverkehr zwischen der WRM und dem benachbarten Elsass kann durch eine Buslinie zwischen Rastatt und Hagenau erreicht werden. Sowohl der Landkreis Rastatt als auch die Région Grand Est in Frankreich haben bereits ihr Interesse daran bekundet und beabsichtigen, das Projekt offiziell für das Interreg-Förderprogramm der Europäischen Union anzumelden.

Konflikte für den straßengebundenen ÖV können infolge der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für Kfz auf 30 km/h entstehen, da sich die Fahrzeiten der Linienfahrzeuge zwischen den Haltestellen dadurch vergrößern und eine Anpassung der Umlaufzeiten und Fahrpläne erforderlich wird. Als Möglichkeit, diesem Konflikt entgegen zu wirken, wird die Vorrangschaltung für Busse an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zusammen mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem angesehen. Dieses bietet auch die Möglichkeit, den Fahrgast noch besser und online über den Betrieb zu informieren. Außerdem kann über den Ausbau von speziellen Busfahrstreifen eine Verbesserung erzielt werden.

Als Angebot auf Linien mit schwacher Nachfrage haben sich Anruflinien- bzw. Anrufsammeltaxis bewährt. Mit der Integration in die digitale Mobilitätsplattform RegioMOVE wird die Angebotsvermittlung an alle Nutzer deutlich erleichtert und die Vernetzung mit den weiteren Angeboten im ÖV gefördert. Um dieses Angebot in der Region besser nutzbar zu machen, ist eine Zentralisierung über eine gemeinsame Telefonnummer angedacht.

Im Allgemeinen ist die regionale Vernetzung ebenso wie für den Bahnverkehr auch für den Busverkehr anzustreben. Dazu zählen Maßnahmen, die die Fahrplanoptimierung für Pendler an Umstiegspunkten sowie die Verbesserung des Umstiegs zwischen Verkehrsmitteln der Schiene und der Straße bewirken sollen. Dazu zählt auch der Ausbau des Angebots an P+R-Plätzen an bedeutenden Umstiegspunkten in der Region.

Im Allgemeinen müssen die Notwendigkeiten und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der WRM geprüft werden, um den Umweltverbund

insgesamt stärken zu können. Mögliche Maßnahmen können dabei die Verdichtung des Angebots, die Erhöhung der Fahrgastkapazität der Fahrzeuge sowie der Einsatz von Schnellbusverbindungen sein. Für die allgemeine Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Verkehr auf der Straße muss die Einführung von Expresslinien sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Stauzeitverlusten im Busverkehr geprüft werden. Ebenso ist der Einsatz von Elektrobussen oder anderen alternativen Antriebsmitteln (z.B. Brennstoffzellen) zu prüfen.

Ebenso wie für den Bahnverkehr muss insbesondere für den Busverkehr die Verbesserung der Bedienung in Schwachverkehrszeiten geprüft werden, um ein attraktives Angebot für Pendler zu Schwachverkehrszeiten (insbesondere zu Schichtwechselzeiten) zu schaffen. Ziel muss die bedarfsorientierte Anbindung der Betriebe sein.

6.2.5 Luftverkehr

Die Prognose des Passagieraufkommens am Baden-Airpark für das Jahr 2030 geht von einer Steigerung auf ca. 2,1 Mio. Passagiere pro Jahr aus, das entspricht einem Zuwachs von ca. 70%.

6.2.6 Binnenschiffverkehr

Die bundesweite Verflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geht von einem Anstieg des Transportaufkommens auf deutschen Wasserstraßen von 229,6 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 275,6 Mio. Tonnen im Jahr 2030 aus (+ca. 20 %). Für den Bereich Oberrhein beträgt das mögliche Wachstum gemessen an den Kapazitäten der Staustufe Iffezheim bis rund 40 %, wodurch dargelegt ist, dass für den Rhein ein deutlich stärkeres Wachstum möglich sein kann.

Plan 10 Damit die WRM besser an die Binnenschifffahrt angebunden werden kann, wird in Plan 10 dargestellt, dass eine Anlegestelle im Bereich der Staustufe Iffezheim entwickelt werden kann, die sehr gut und ohne Ortsdurchfahrten an die B 500 angebunden werden kann.

6.2.7 Radverkehr

Zur Förderung des Fahrradverkehrs wird für die Städte Baden-Baden und Rastatt aktuell eine Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem durchgeführt, um das bestehende Angebot der Bahn zu ersetzen. Durch die Integration in die regionale Mobilitätsplattform RegioMOVE wird die Nutzung im Verkehrsbereich des KVV

wesentlich erleichtert. Der Ausbau der regionalen Infrastruktur kommunaler und betrieblicher Bike-Sharing-Anlagen ist jedoch für die gesamte WRM anzustreben.

Zur Stärkung des Umweltverbunds ist an den regional bedeutsamen Umstiegspunkte zum ÖPNV eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen zur Verfügung zu stellen, die teilweise überdacht oder mit Fahrradboxen ausgeführt werden. Diese Abstellmöglichkeiten sind deshalb in der WRM bedarfsgerecht aus- oder neu zu bauen. Um das eigene Fahrrad als Verkehrsmittel jedoch nicht nur am Start – sondern auch am Zielort der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können sind Maßnahmen zu prüfen, die das Angebot der Fahrradmitnahme im Bus bzw. der Bahn verbessern oder gar erst ermöglichen.

Für den innerörtlichen Radverkehr wird von der WRM angestrebt, dass die regional bedeutsamen Radrouten innerörtlich durchgebunden und leicht begreifbar zu nutzen sind.

Auf regionaler Ebene sind in der WRM außerorts zahlreiche Radrouten vorhanden, deren Infrastruktur gemeinschaftlich mit der Landwirtschaft genutzt wird. Um diese Routen auch zukünftig attraktiv zu gestalten muss deren Unterhaltung und Pflege eindeutig geregelt werden.

6.3 Mobilitätsmanagement

Das allgemeine Mobilitätsmanagement erfährt durch die Digitalisierung neue Möglichkeiten und erfährt eine zunehmende Dynamik. Um den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und um die verschiedenen Verkehrsangebote auf dem Markt besser miteinander zu vernetzen, sind innovative Konzepte erforderlich. Ziele solcher Konzepte sind u.a. die Erreichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union und die effiziente Ausnutzung von Kapazitäten über alle Verkehrsträger.

Dazu maßgeblich beitragen kann eine auf das Mobilitätsmanagement zugeschnittene Anwendung auf Smartphones (Mobilitäts-App), über die die Mobilitätsangebote der verschiedenen Verkehrsträger den Nutzern über das Internet gebündelt zugänglich gemacht werden können. Auf diese Weise steht Nutzern ein einfaches, attraktives Angebot für viele Verkehrsangebote zur Verfügung, um Wegeketten von Tür zu Tür mit verschiedenen Verkehrsmitteln den individuellen Bedürfnissen entsprechend planen und durchführen zu können. Insbesondere die Angebote im Öffentlichen Verkehr können damit leicht mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie z.B. Carsharing oder Fahrradverleihsystemen, vernetzt werden. In Summe ergibt sich damit ein umfassendes Mobilitätsangebot.

Pilotprojekt auf überregionaler Ebene ist das Projekt RegioMOVE des Karlsruher Verkehrsverbunds, das auf die Verbesserung bestehender Mobilitätsangebote ausgerichtet ist. Kernelement sind sogenannte “Ports” (Mobilitätsstationen), an denen der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht wird. Derzeit läuft die Standortanalyse des KVV für die Ports, mögliche Standorte werden auch in der WRM gesehen.

Im Allgemeinen gilt es, durch das Mobilitätsmanagement Angebote zu fördern, die den Umweltverbund stärken und gleichzeitig den Anteil des motorisierten Verkehrs am Modal Split zu reduzieren. Sinnvolle Angebote hierzu sind zum Beispiel Mitfahrzentralen, die in der Region weiter auszubauen sind. Ein solches Angebot wird bereits vom Landkreis Rastatt angeboten (MiFAZ). Auch Sharing-Angebote, insbesondere für den Pkw- und Fahrradverkehr, tragen hierzu bei. Ziel muss es sein, Angebote über verschiedene Verkehrsträger zu schaffen und optimal miteinander zu vernetzen, um die Multimodalität in der Region zu fördern.

Eine wichtige Rolle für das Mobilitätsmanagement in den kommenden Jahren spielt die sogenannte nachhaltige Mobilität, mit der insbesondere alternative Antriebsformen (E-Mobilität) gemeint sind. Derzeit sind mit Ausnahme des Projektes e-way BW im Murgtal keine konkreten Maßnahmen in dieser Richtung geplant, die Wirtschaftsregion Mittelbaden als innovationsaffine Region ist jedoch offen für Entwicklungen, die eine Steigerung des Anteils an Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen bewirken können und würde entsprechende Maßnahmen jederzeit unterstützen. Die öffentliche und private Ladeinfrastruktur wird zusammen mit der kreiseigenen Energieagentur vorangetrieben.

In enger Verbindung zu alternativen Antriebsformen steht das autonome Fahren, bei dem als ein Resultat der Digitalisierung Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, die ohne Fahrzeugführer betrieben und vollständig digital gesteuert werden, zum Einsatz kommen. Potenzial für den Einsatz solcher Fahrzeuge besteht in der Wirtschaftsregion Mittelbaden insbesondere auf der so genannten “letzten Meile”, also auf dem Weg, der zwischen Haltepunkten im Öffentlichen Verkehr und besonderen Zielattraktivitäten zurückgelegt werden muss. Diese Fahrzeuge könnten visionär wie Carsharing-Fahrzeuge zur individuellen Nutzung zur Verfügung stehen. Die Technologieregion Karlsruhe ist als Testregion zur Erprobung des autonomen Fahrens bei dieser Entwicklung involviert, sodass Erkenntnisse direkt zur Anwendung kommen können.

Neben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die überwiegend den fließenden Verkehr betreffen, sind jedoch auch Maßnahmen für den ruhenden Verkehr unerlässlich. Beispiele hierfür sind die Mehrfachnutzung von vorhanden Stell-

plätzen oder der Ausbau von dynamischen Verkehrs- und Parkleitsystemen in der WRM.

Ein wichtiges Element des Mobilitätsmanagements ist insbesondere im Umfeld von Arbeitgebern mit einer großen Anzahl an Mitarbeitern das betriebliche Mobilitätsmanagement. Damit sind Maßnahmen gemeint, die seitens der Unternehmen ergriffen werden, um den insbesondere von ihren Mitarbeitern verursachten Verkehr zu beeinflussen und dabei den MIV-Anteil möglichst zu verringern. Entsprechende Maßnahmen sind beispielsweise die Bezuschussung von Zeitkarten des ÖV, die Förderung von Dienstfahrrädern oder die betriebliche Parkraumbewirtschaftung.

Für alle genannten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements gilt, dass diese nur dann wirksam sein können, wenn die Informationen über die Verkehrsangebote zielgerichtet und verständlich den Nutzern (Verkehrsteilnehmern) übermittelt werden, damit diese ihr Mobilitätsverhalten den Angeboten entsprechend anpassen können. Es ist demzufolge ein schlüssiges Kommunikations- und Werbekonzept erforderlich, damit die Umsetzung des Mobilitätskonzepts nachhaltig und erfolgreich gelingen kann. Wesentlich erleichtert wird dies durch das Internet, da dies sowohl die Vermittlung als auch die Beschaffung von Informationen deutlich erleichtert und somit einen entscheidenden Beitrag leisten kann.

7. Zentrale Handlungsfelder

Als Vorbereitung für die weitere Umsetzung werden die im vorhergehenden Kapitel beschriebenen Maßnahmen nachfolgend kompakt zusammengefasst und priorisiert dargestellt. Dabei werden die Maßnahmen in Kapitel 7.1 den jeweiligen Verkehrsträgern und handelnden Akteuren zugeordnet. In Kapitel 7.2 werden die Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement ebenfalls kompakt zusammengefasst und priorisiert dargestellt.

In Kapitel 7.3 werden solche Maßnahmen herausgearbeitet, die für die regional bedeutsamen Wirtschaftsstandorte und die Sicherung ihrer Erreichbarkeit von besonderer Bedeutung sind.

Da die Wirtschaftsregion Mittelbaden als Interessengemeinschaft des Landkreises Rastatt und des Stadtkreises Baden-Baden aufgestellt ist, wird in Kapitel 7.4 eine Empfehlung vorgelegt, wie die weitere Behandlung der hier angesprochenen Mobilitätsthemen organisiert werden kann.

7.1 Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot

In den folgenden Tabellen werden die einzelnen Maßnahmen nach einem Ranking (RK) aufgelistet, welches sich aus der Bedeutung der Maßnahme ableitet. Die Realisierung wird in drei Kategorien gegliedert, von kurzfristig (k bis 2028) über mittelfristig (m bis 2030) zu langfristig (l nach 2030). Zu den Maßnahmen wird der aktuelle Prüfauftrag formuliert, der den nächstfolgenden Arbeitsschritt erläutert.

Die Zuständigkeit für die Projekte wird den folgenden Institutionen zugeschrieben:

BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
MV BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
RP K´he	Regierungspräsidium Karlsruhe
RVMO	Regionalverband Mittlerer Oberrhein
WSA Freiburg	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Freiburg
WRM	Wirtschaftsregion Mittelbaden
LK RA Baden-Baden	Landkreis Rastatt Stadtkreis Baden-Baden
Kommunen /	Kommunen der Wirtschaftsregion Mittelbaden
Unternehmen	Unternehmen und ihre Mitarbeiter

Grand Est	entstand aus den Regionen Elsass, Lothringen und Champagne-Ardenne
Eurodistrict PAMINA	kommunaler deutsch-französischer Zweckverband (umfasst Teilräume Südpfalz, Baden und Elsass)
DB PB	DB ProjektBau GmbH
DB Netz	DB Netz AG, Regionalbereich Südwest
DB S&S	DB Station&Service AG
NV BW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Karlsruhe
SV	Schienenverkehr

7.1.1 Straßenverkehr

Laufende Verfahren / Verfahren in Umsetzung:

Handlungsfeld Straßenverkehr						
RK	Maßnahmen laufende Verfahren, Verfahren in der Umsetzung	Prüfauftrag	Realisierung			Zuständig
			k	m	l	
1	Lückenschluss B 3 bei Sinzheim	Realisierung bis Ende 2020 - derzeit Abschnitt Sinzheim	x			➢ RP K´he
2	Ausbau B 462 bei Bad Rotenfels	Planung in Vorbereitung	x			➢ RP K`he
3	Umbau Anschlussstelle BAB 5 Rastatt-Nord	Planung in Vorbereitung	x			➢ RP K´he
4	Neubau Anschlussstelle BAB 5 Baden-Airpark	Planfeststellungsverfahren bis Februar 2019	x			➢ LK RA ➢ RP K´he
5	Neubau Ortsumgehung B 3 Kuppenheim	Planung in Vorbereitung	x			➢ RP K´he

Abb. 13: Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenverkehr: laufende Verfahren

Weitere wichtige Maßnahmen:

Handlungsfeld Straßenverkehr						
RK	Maßnahmen Weitere Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Querspange B 3 / L 75 bei Rastatt-Münchfeld	Planung in Vorbereitung		x		➢ RP K´he
2	Herstellung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten (z.B. B 3 neu an die B 3 / K 9608; Anschlussknoten der Baulandstraße (K 3716) zwischen Rastatt-Niederbühl und Rastatt-Lochfeld; L 85 an die B 3 in Bühl; B 500 an die B 3 in Baden-Baden)	Sukzessive Realisierung der einzelnen Maßnahmen	x			**je nach Maßnahme** ➢ RP K´he ➢ WRM ➢ LK RA ➢ Kommunen
3	Neben dem konkreten Prüfauftrag (Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen – weitere Maßnahmen z. B. Muggensturm/Murgtal)	K 3716/Murgtalbahn	x			➢ AVG ➢ LK RA
		Durmersheim Mitte		x		➢ DB Netz ➢ RP K´he
4	Neu- bzw. Ausbau von Pendlerparkplätzen (P+M)	Sukzessive Realisierung der Maßnahmen	x			➢ RP K´he ➢ Kommunen
5	Neu- oder Ausbau eines Autohofes entlang BAB 5	Erstellung einer Machbarkeitsstudie	x			➢ RP K´he
6	Prüfung Ausbau der B 500 in Richtung Frankreich	Machbarkeitsstudie in Zusammenhang mit möglicher Schienenstrecke Wintersdorfer Brücke		x		➢ RP K´he ➢ Grand Est ➢ Eurodistrict PAMINA
7	Neubau Anschlussstelle BAB 5 nördlich Rastatt bei Malsch/ Muggensturm	Überprüfung Machbarkeit		x		➢ RP K´he ➢ BVMI

Abb. 14: Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenverkehr; weitere Maßnahmen

7.1.2 Öffentlicher Verkehr - Straße

Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr - Straße						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Vermeidung von Stauzeitverlusten im Busverkehr	Überprüfung der Signaltechnik (Ampelanlagen)	x			➢ LK RA ➢ Baden-Baden
		Verbesserung baulicher Maßnahmen (u.a. Fahrspuren für Busse)	x			➢ betroffene Kommunen
2	Verbesserte Information der Fahrgäste über Fahrpläne und Störungen an den Haltestellen	Umsetzung im Rahmen des Digitalisierungskonzepts KVV	x			➢ KVV
3	Anbindung besonderer Zielattraktivitäten (z.B. Nationalpark Schwarzwald)	Umsetzung Verkehrskonzept Nationalpark (Regionalbuslinie, Zubringerlinien u.a.) Machbarkeitsstudie Seilbahn	x			➢ MV BW ➢ Land- und Stadtkreis ➢ Nationalpark
4	Verbesserung Angebot WRM – Elsass (Regionalbuslinie Rastatt – Haguenau)	Überprüfung des vorliegenden Angebots durch Grand Est	x			➢ LK RA ➢ Grand Est
5	Verbesserte Vertaktung/Verbesserung Umstieg Schiene – Straße (P+R/B+R)	Kontinuierliche Umsetzung (NVP)	x			➢ KVV
6	Verbesserung und Ausbau der flexiblen Bedienungsformen (z.B. ALT/AST)	Laufende Prüfung und Anpassung	x			➢ LK RA ➢ Baden-Baden
7	Angebot verdichten, Kapazität erhöhen (Busse)	Laufende Prüfung und Anpassung	x			➢ KVV ➢ Stadtverkehre ➢ Baden-Baden ➢ LK RA
8	Optimierung Betriebsleitsystem und Signaltechnik	Regelmäßige Kommunikation mit den zuständigen Einrichtungen	x			➢ RP K he ➢ LK RA ➢ Baden-Baden ➢ Kommunen

Abb. 15: Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr – Straße

7.1.3 Öffentlicher Verkehr - Schiene

Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr - Schiene						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Fertigstellung Tunnel Rastatt (ABS/NBS Karlsruhe – Basel)	Laufende Maßnahme (Realisierung)	x			➢ DB PB
2	Drittes Gleis Strecke Durmersheim – Karlsruhe	– Überprüfung einer nachhaltigen Kapazitätserweiterung – Planung (LP 1/2) in Vorbereitung	x			➢ DB Netz
3	Wirtschaftsregion Mittelbaden (auch Baden-Baden)	**Netz 4:** Ausschreibung mit geplanter Verdichtung	x			➢ NV BW
		Netz 7a: Direktvergabe an AVG	x			➢ NV BW
		Netz 7b: Ausschreibung durch NV BW mit veränderter Zugführung + kontinuierlicher Halt (Muggensturm Badstraße und Malsch-Süd)	x			➢ NV BW
4	Zweites Gleis Strecke Rastatt – Gaggenau	Voruntersuchung 2019 danach Vorplanung		x		➢ AVG
5	Neubau Haltepunkte „Bühl Bußmatten", „Bietigheim-Süd", „Rastatt-Niederbühl" und „Ottersweier"	Grundlagen Untersuchung (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung/EBWU)	x			➢ DB Netz ➢ LK RA ➢ Kommunen
6	Erschließung Innenstadt Baden-Baden durch SPNV	Erstellung Machbarkeitsstudie		x		➢ AVG ➢ Stadt Baden-Baden
7	Prüfung Schienenverbindung Rastatt – Hagenau	Machbarkeitsstudie im Rahmen MOBI- Strategie Eurodistrict PAMINA (INTERREG-Förderung)		x		➢ Eurodistrict PAMINA
8	Prüfung Redundanz Nord – Süd im Elsass (Strasbourg – Lauterbourg)	Machbarkeitsstudie im Rahmen MOBI- Strategie Eurodistrict PAMINA (INTERREG-Förderung		x		➢ Eurodistrict PAMINA
9	Prüfung Schienenverbindung zum Baden-Airpark von Rastatt und/oder Baden-Baden (Verlängerung nach Kehl oder Bühl)	Aktualisierung Kostenuntersuchung		x		➢ DB Netz ➢ AVG ➢ LK RA ➢ Stadt Baden-Baden
10	Prüfung der Notwendigkeiten und Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots im SV/ÖPNV (insbesondere Schwachverkehrszeiten für Pendler)	Überprüfung von zusätzlichen Fahrangeboten für Pendler	x			➢ KVV ➢ Stadtverkehre ➢ Baden-Baden ➢ LK RA
11	Angebot verdichten, Kapazität erhöhen, Einsatz schnellerer Fahrzeuge	Wird im Rahmen der Ausschreibung Schienennetz 7b umgesetzt	x			➢ MV BW ➢ NV BW
12	Aufwertung Schienengüterverkehr	Untersuchung der Anbindung von Gewerbegebieten im „Vorderen Murgtal" und entlang der „Rheinschiene" an das überregionale Schienennetz		x		➢ LK RA ➢ DB Netz ➢ AVG
13	Optimierung Betriebsleitsystem und Signaltechnik	Regelmäßige Kommunikation mit den zuständigen Einrichtungen	x			➢ DB Netz ➢ AVG

Abb. 16: Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr - Schiene

7.1.4 Radverkehr

Handlungsfeld Radverkehr						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt – Bühl	Erstellung einer Machbarkeitsstudie Februar 2019		x		➢ MV BW ➢ RVMO ➢ LK RA ➢ Baden-Baden
2	Ausbau der regionalen Infrastruktur von Bike-Sharing-Anlagen (kommunal und betrieblich)	Informations- und Abstimmungsgespräche mit den Kommunen	x			➢ Kommunen
3	Radwegenetz Richtung Frankreich bei Wintersdorf/Iffezheim	Erstellung einer Machbarkeitsstudie	x			➢ MV BW ➢ Département Bas-Rhin ➢ Eurodistrict PAMINA ➢ RP K´he ➢ LK RA ➢ Baden-Baden
4	Umsetzung der Maßnahmen zum Zielnetz des RadNETZ BW	Sukzessive Realisierung	x			➢ RP K´he ➢ LK RA ➢ Baden-Baden ➢ Kommunen
5	Schaffung geschlossenes Netz (Netzfunktion), Nutzung vorhandener Wege	Aktualisierung des Radwegekonzepts LK RA	x			➢ LK RA ➢ Baden-Baden
6	Verbreiterung Radwege außerorts aufgrund Elektromobilität	Überprüfung durch LRA (Straßenbauamt / Straßenverkehrsamt)		x		➢ LK RA ➢ Baden-Baden
7	Bedarfsgerechter Aus- und Neubau der Abstellanlagen	Sukzessive Umsetzung	x			➢ Kommunen
8	Regelung der Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur außerorts in gemeinschaftlicher Nutzung mit Landwirtschaft	Informations- und Abstimmungsgespräche mit den Kommunen und verantwortlichen Stellen	x			➢ WRM

Abb. 17: Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

7.1.5 Luftverkehr

Handlungsfeld Luftverkehr						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Neubau Anschlussstelle BAB 5 Baden-Airpark	Derzeit Planfeststellungsverfahren bis Februar 2019	x			➢ LK RA ➢ RP Karlsruhe
2	Wiederaufnahme Prüfung Schienenanbindung Baden-Airpark	Abstimmungsgespräch mit den zuständigen Stellen		x		➢ AVG ➢ LK RA ➢ Stadt Baden-Baden
3	Erweiterung des Umschlags von Gütern "Straße – Luft" am Baden-Airpark	Kontaktaufnahme mit der Baden-Airpark GmbH mit dem Ziel der Umsetzung	x			➢ WRM

Abb. 18: Maßnahmen im Handlungsfeld Luftverkehr

7.1.6 Binnenschiffverkehr

Handlungsfeld Schiffsverkehr						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	Prüfung Ausbau Rheinanleger: Anbindung an den Rhein (möglicher Standort für kleinen Rheinanleger nördlich der Staustufe Iffezheim)	Erstellung einer Machbarkeitsstudie		x		➢ WSA Freiburg
2	Optimierung der Schifffahrtsstraße Rhein durch bessere Auslastung bestehender Häfen (insbesondere Lauterburg)	Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Stellen auf französischer Seite (Hafenverwaltung Straßburg)	x			➢ WRM ➢ IHK ➢ WSA Freiburg

Abb. 19: Maßnahmen im Handlungsfeld Binnenschiffverkehr

7.2 Mobilitätsmanagement

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement						
RK	Maßnahmen	Prüfauftrag	Realisierung			zuständig
			k	m	l	
1	RegioMOVE A) Bündelung Verkehrsangebote verschiedener Verkehrsträger, Vernetzung ÖV mit Carsharing, Fahrradverleihsystemen und flexiblen Verkehren B) Nutzung mit vorgebuchten und „vernetzten" Tickets fördern	Studie läuft		x x		➢ KVV ➢ LK RA
2	Informationsmanagement über Internet fördern	Evaluierung	x			➢ KVV ➢ LK RA ➢ Stadt Baden-Baden
3	Mitfahrzentralen (z.B. MiFaZ)	Prüfung Funktion MiFaZ + Verbesserung des Marketing bei MiFaZ	x			➢ LK RA
4	Nachhaltige Mobilität und E-Mobilität (Ausbau öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur)	Wird im Rahmen diverser Ausbauplanungen berücksichtigt	x			➢ betroffene Einrichtungen/ Behörden ➢ Kommunen
5	Mehrfachnutzung von Stellplätzen / Infrastruktur des Ruhenden Verkehrs fördern	Prüfung von Möglichkeiten der Mehrfachnutzungen in Gewerbe- und Sondergebieten	x			➢ Kommunen ➢ WRM
6	Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement	Möglichkeiten zur Unterstützung	x			➢ WRM ➢ Unternehmen
7	Ausbau von dynamischen Verkehrs- und Parkleitsystemen	Erstellung eines Umsetzungskonzeptes	x			➢ RP K´he ➢ LK RA ➢ Stadt Baden-Baden ➢ Kommunen

Abb. 20: Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

7.3 Wirtschaft und Arbeitsstandort

Unter dem Aspekt Wirtschaft und Arbeitsstandort werden die folgenden einzelnen Maßnahmen zusammengefasst, die bereits in den Handlungsfeldern oben genannt sind, aber hier unter dem Aspekt der Stärkung des Arbeitsstandortes noch einmal besonders hervorgehoben werden.

Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeitsstandort	
RK	**Maßnahmen**
1	Verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe über Straßennetz.
2	Verbesserte Erreichbarkeit durch ÖPNV in den Schwachverkehrszeiten (insbesondere zu Schichtwechselzeiten).
3	Fahrplanoptimierung für Pendler an Umstiegspunkten.
4	Ausbau der regionalen Infrastruktur von Bike-Sharing-Anlagen.
5	Schaffung geschlossenes Radverkehrsnetz.
6	Bedarfsgerechter Aus- und Neubau von Abstellanlagen.
7	Ausbau des Angebots an Mitfahrzentralen.
8	Ausbau der Ladeinfrastruktur für nachhaltige Mobilität und E-Mobilität.
9	Förderung der Infrastruktur im Ruhenden Verkehr (Mehrfachnutzung von Stellplätzen).
10	Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement.

Abb. 21: Maßnahmen hervorgehoben im Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeitsstandort

7.4 Weitere Umsetzung / Organisation

Damit die Themen und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts effizient betrieben und umgesetzt werden können ist es erforderlich, eine Struktur zu entwickeln, die es ermöglicht, den Prozess voran zu bringen, Erfolgskontrollen durchzuführen und die Beteiligten zu vernetzen.

Die Wirtschaftsregion Mittelbaden als Interessengemeinschaft des Landkreises Rastatt und des Stadtkreises Baden-Baden hat hier die besten Voraussetzungen, diese zentrale Koordinierungsstelle zu übernehmen und die jeweiligen Baulastträger, Verfahrensträger und Träger Öffentlicher Belange sowie Bürger zu vernetzen.

7.4.1 Wirtschaftsregion Mittelbaden

Der WRM als Initiatorin eines regionalen Mobilitätskonzepts kommt die Aufgabe zu, das Konzept durch intensive Kommunikation allen Beteiligten bekannt zu machen und dafür zu werben. Gleichzeitig übernimmt die WRM die Koordination der Maßnahmen und Umsetzung der Handlungsfelder hinsichtlich der Zeitplanung, der Abstimmung der Planungsinhalte, der Aktivierung der Entscheidungs- und Planungsverfahren sowie der Kontrolle der Umsetzung.

Da das Mobilitätsmanagement auf Maßnahmen abzielt, die verschiedene Planungsebenen betreffen sowie Wirkungen auf Personen und Betriebe hat, werden die entsprechenden Maßnahmen durch geeignete Werbekonzepte der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Auch dies ist eine bedeutende Aufgabe zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, die der WRM zukommt.

7.4.2 Städte und Gemeinden

Das Mobilitätskonzept für die WRM soll den zugehörigen Städten und Gemeinden einerseits zur Orientierung dienen, wie die Zukunft der Mobilität in der Region einheitlich gestaltet werden soll, andererseits soll die kommunale Arbeit dadurch erleichtert werden. Durch das Konzept können Städte und Gemeinden ihre Maßnahmen unter Einbindung / Einbeziehung regionaler Ziele und Vorgaben umsetzen. Gleichzeitig können die Städte und Gemeinden nun sinnvoll auf die Entwicklungen ihrer Nachbarn reagieren, da die regional relevanten Maßnahmen nun zusammenfassend dargestellt sind.

Auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes kann es erforderlich sein, bereits bestehende eigene Konzepte im Bereich Verkehr und Mobilität zu prüfen, zu aktualisieren, fortzuschreiben oder neu aufzustellen. Die WRM steht hier zur Beratung zur Verfügung.

Sofern die Städte und Gemeinden Verfahrensträger sind, wird in Zusammenarbeit mit der WRM ein Zeitplan erarbeitet, nach dem die Behandlung der Maßnahmen erfolgt. Nur so kann eine Abstimmung innerhalb der Wirtschaftsregion zielgerichtet erfolgen.

7.4.3 Baulastträger

Der Baulastträger Bund und Land hat durch seine internen Entscheidungswege bereits Prioritäten zu Maßnahmen erarbeitet und vorgelegt, bzw. die Finanzierung gesichert. Für die darüber hinausgehenden Maßnahmen oder Planungs-

ansätze aus dem Mobilitätskonzept, die den Baulastträger betreffen, muss in der weiteren Abstimmung das Verfahren zur Behandlung abgestimmt und koordiniert werden. Diese Koordinierungsaufgabe übernimmt die WRM.

7.4.4 Träger Öffentlicher Belange

Für die Träger öffentlicher Belange ergibt sich die Möglichkeit, die im Mobilitätskonzept genannten Maßnahmen und Handlungsfelder bei zukünftigen Stellungnahmen oder eigenen Planungen zu berücksichtigen.

7.4.5 Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger liegt mit dem Mobilitätskonzept und den darin genannten Maßnahmen und Handlungsfeldern nun eine Grundkonzeption vor, die als Richtschnur der politischen Entscheidungen herangezogen wird. Die Bürgerinnen und Bürger können sich daran bei ihren persönlichen Entscheidungen oder die Teilnahme an öffentlichen Diskussionsprozessen orientieren. Die WRM übernimmt die Information über das Mobilitätskonzept und stellt Unterlagen zur Kommunikation und Werbung zur Verfügung.

Pläne 1- 18

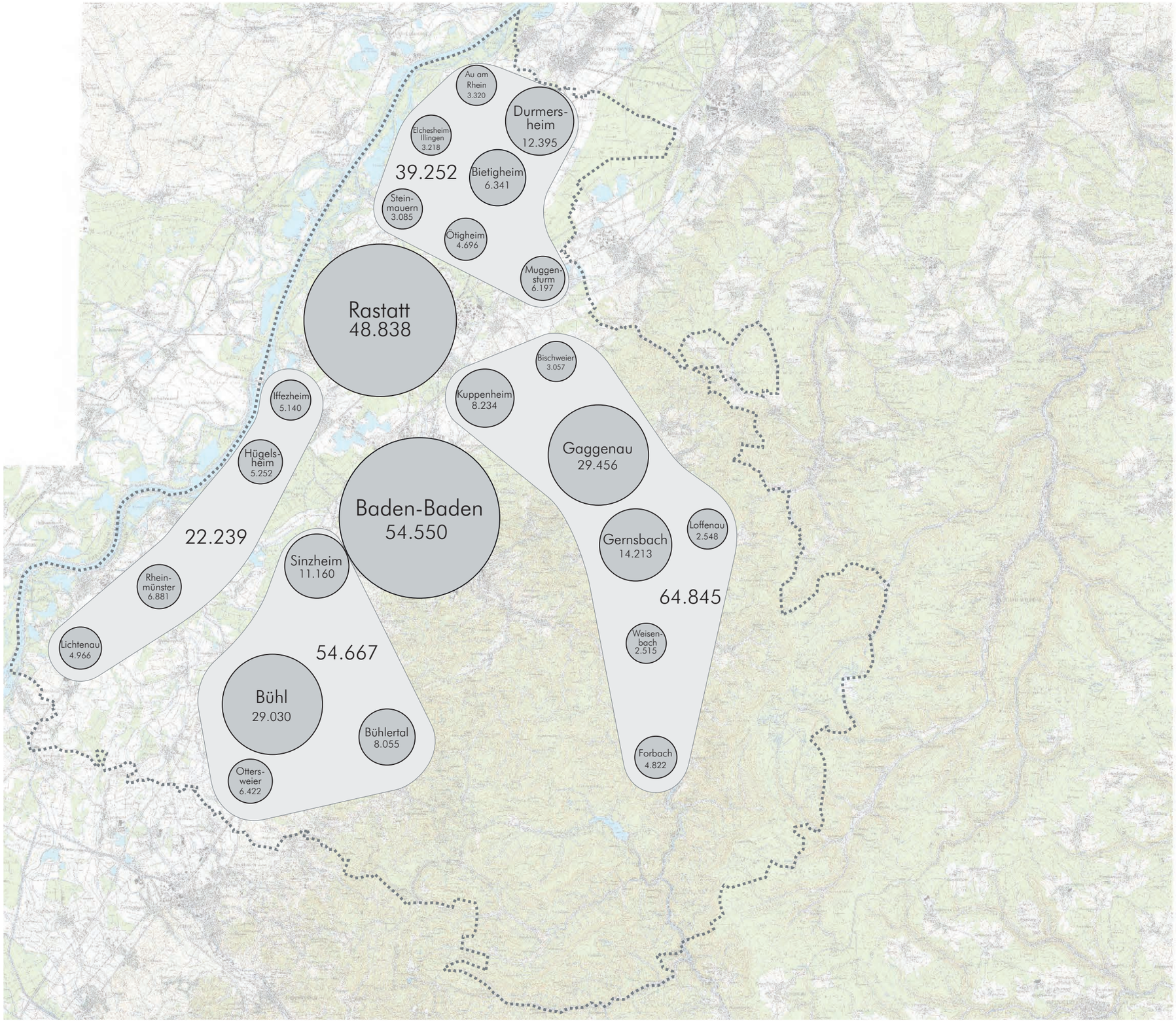
Plan 1 Bevölkerung - Bestand
Plan 2 Bevölkerung - Entwicklung bis 2035 (oberer Rand)
Plan 3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Bestand
Plan 4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Entwicklung bis 2035
Plan 5 Pendlersaldo - Bestand
Plan 6 Straßenhierarchieplan - Bestand
Plan 7 Konfliktplan Straße - Bestand
Plan 8 Straßenhierarchieplan - Prognose
Plan 9 Wirtschaftsverkehr
Plan 10 Standortoption Schiffsanlegestelle
Plan 11 Schienennetz - Bestand
Plan 12 Linien Fernverkehr und Stadt-/Regionalbahn - Bestand
Plan 13 Stadt-/Regionalverkehr - Bestand
Plan 14 Konfliktplan Schiene - Bestand
Plan 15 Schienennetz - Prognose
Plan 16 Stadt-/Regionalverkehr - Prognose
Plan 17 Radverkehrsangebot - Bestand
Plan 18 Radverkehrsangebot - Prognose

Landkreis Rastatt

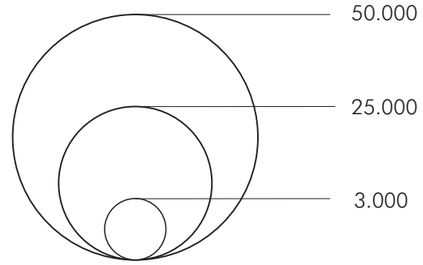
Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Bevölkerung
Bestand



Einwohnerzahl 2017



Wirtschaftsregion Mitttelbaden

Quelle Einwohnerzahlen:
Bevölkerung der Gemeinden Baden-Württembergs am 30. Juni 2017,
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg,
Abrufdatum 12.07.2018

Plan

1

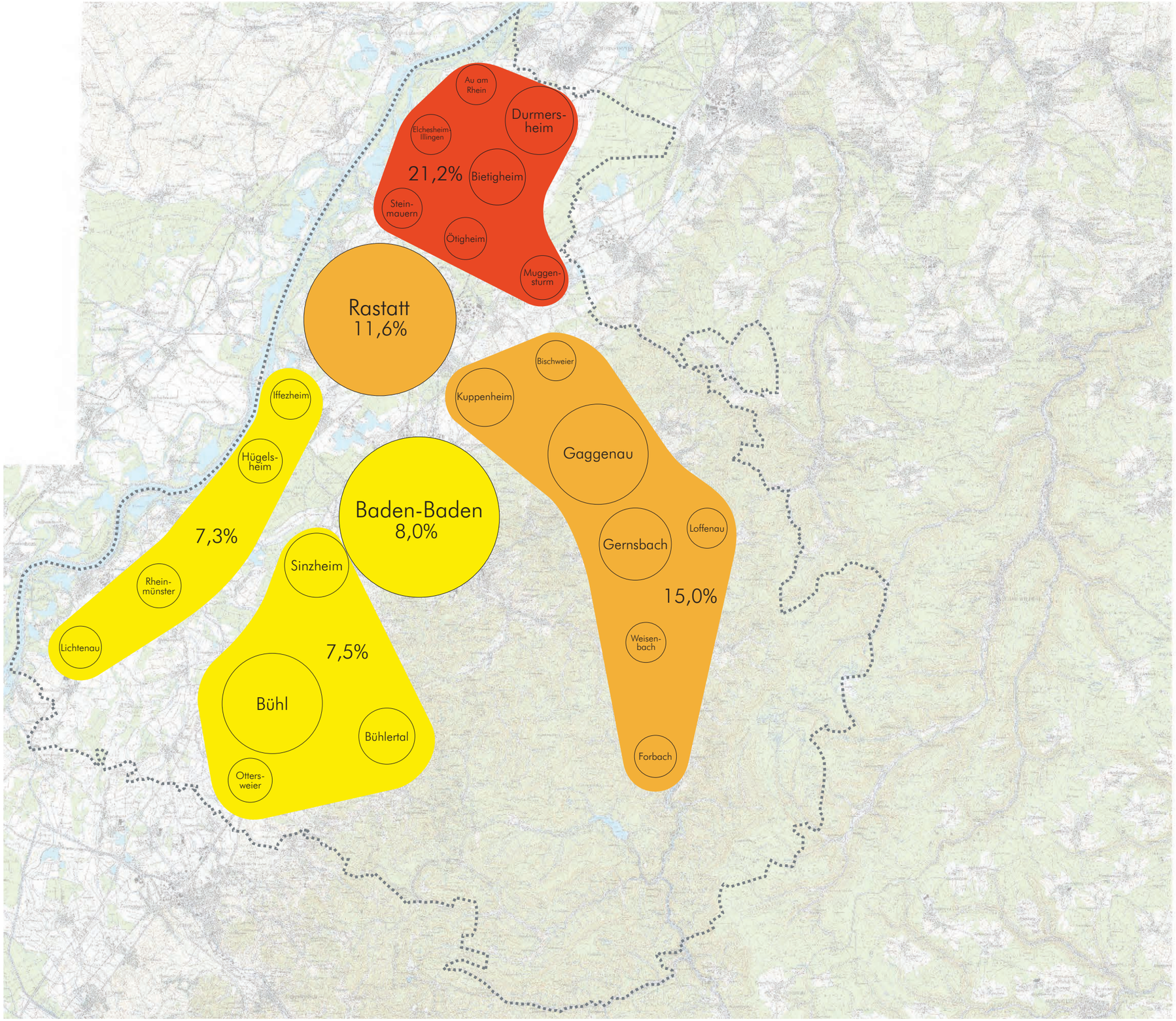
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

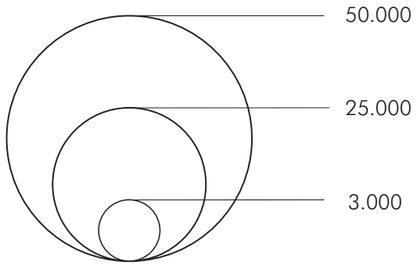
Analyse 2018

Bevölkerung
Entwicklung 2017 bis 2035
Oberer Rand des Entwicklungs-korridors



	vorausgerechnete Bevölkerungs-entwicklung 2017 bis 2035
	sehr starkes Wachstum (> 20 %)
	starkes Wachstum (> 10 %)
	mittelmäßiges Wachstum (> 6 %)
	schwaches Wachstum (0 - 6 %)
	Abnahme (< 0 %)

Einwohnerzahl 2017



Wirtschaftsregion Mitttelbaden

Quelle Einwohnerzahlen:
statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung,
Abrufdatum 04.09.2017, Entwicklung ermittelt mit
oberem Rand des Entwicklungskorridors für Einwohnerzahlen

Plan

2

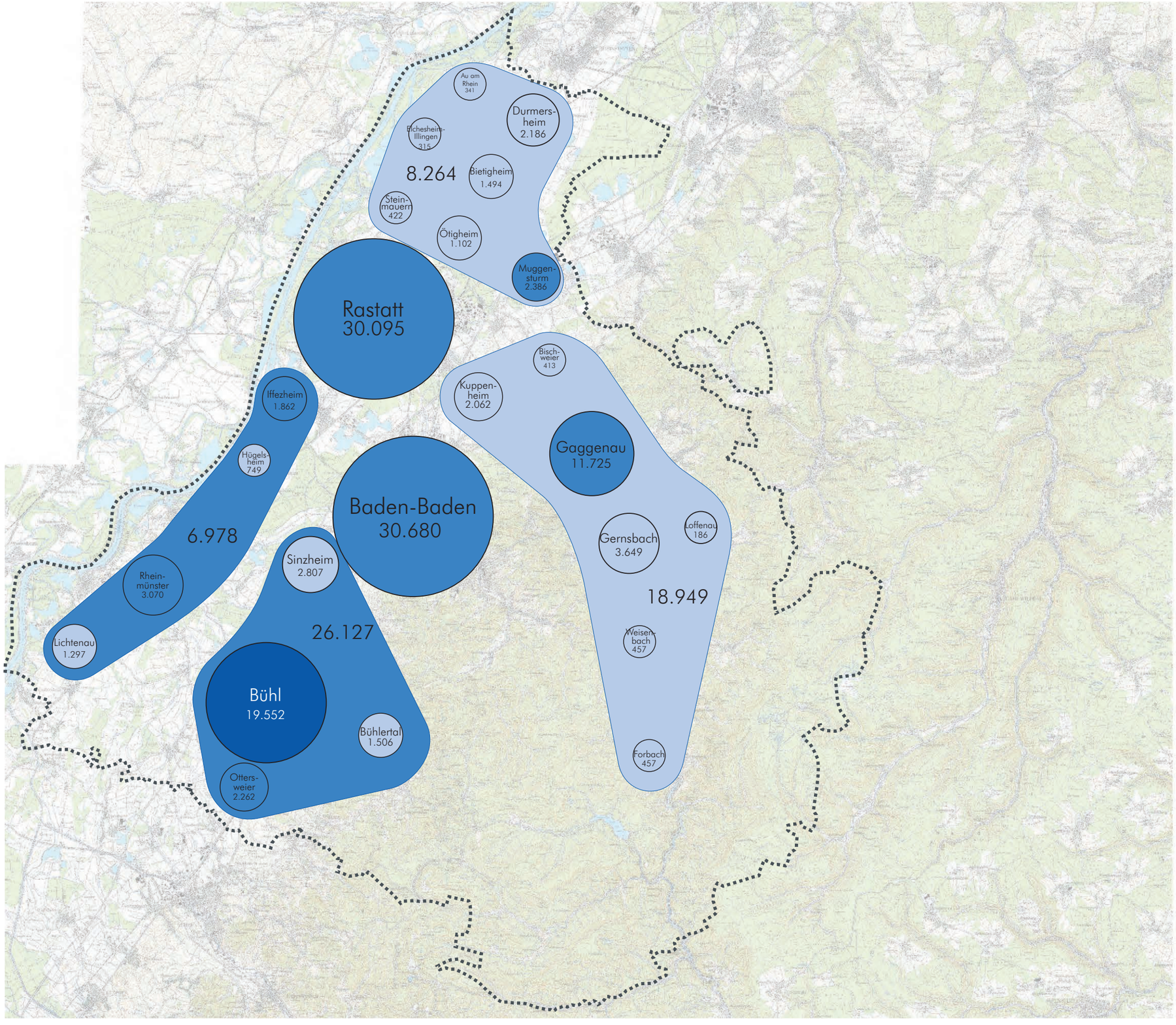
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Bestand



	Arbeitsplatzanteil
	mehr Arbeitsplatzanteil (> 100 %)
	sehr hoher Arbeitsplatzanteil (65 - 100 %)
	hoher Arbeitsplatzanteil (35 - 65 %)
	geringer Arbeitsplatzanteil (0 - 35 %)

SV-Beschäftigte 2017

Wirtschaftsregion Mitttelbaden

Quelle SV-Beschäftigte:
https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte/315317001.pdf,
Abrufdatum 12.07.2018

Plan

3

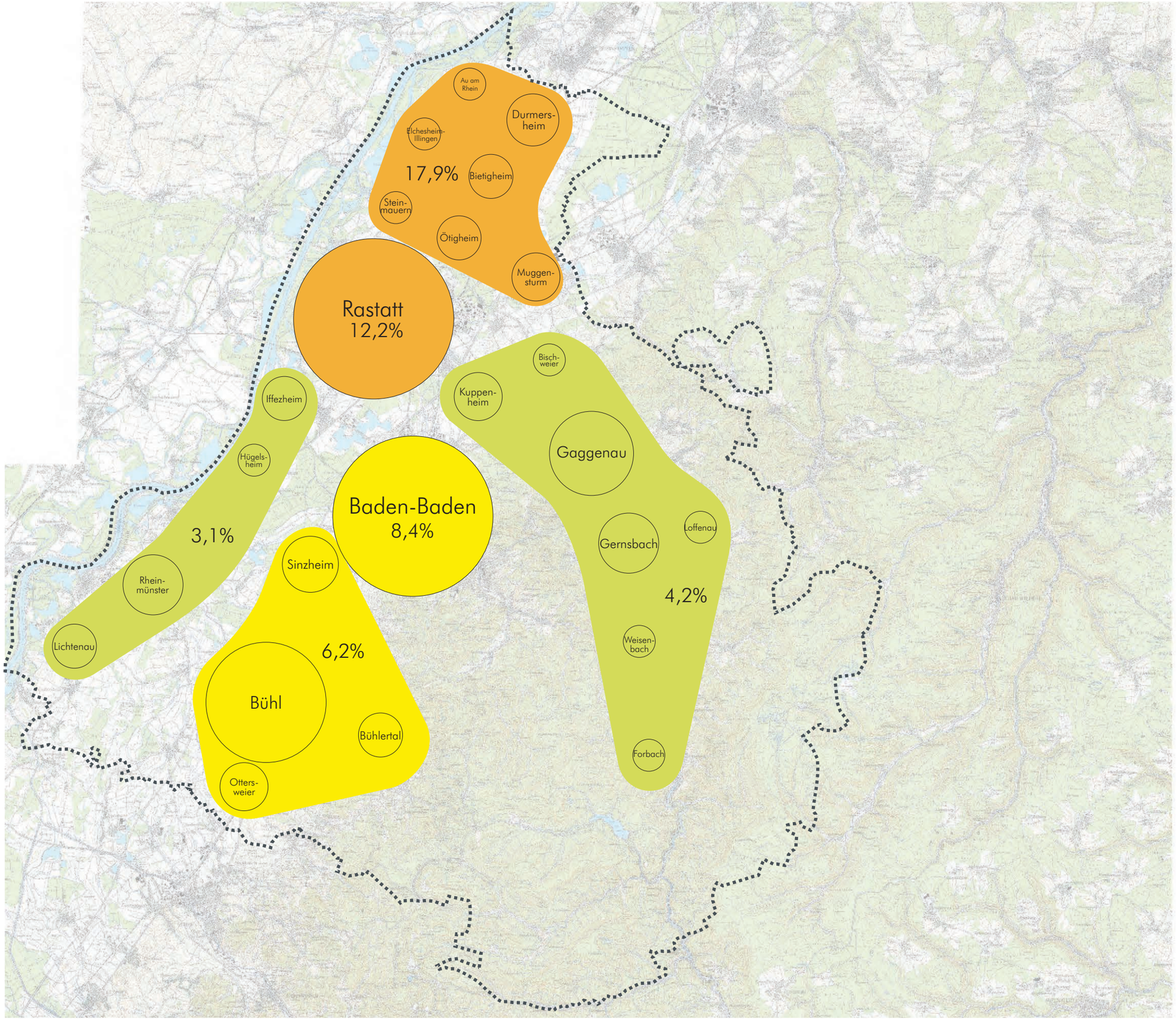
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

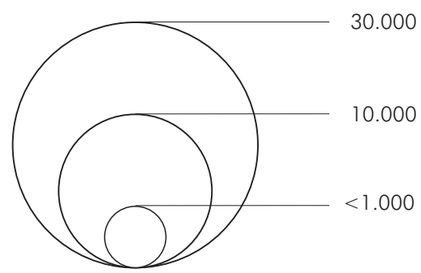
Analyse 2018

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Entwicklung 2017 bis 2035



	vorausgerechnete Beschäftigten-entwicklung 2017 bis 2035
	sehr starkes Wachstum (> 20 %)
	starkes Wachstum (> 10 %)
	mittelmäßiges Wachstum (> 6 %)
	schwaches Wachstum (0 - 6 %)
	Abnahme (< 0 %)

SV-Beschäftigte 2017



Wirtschaftsregion Mitttelbaden

Plan

4

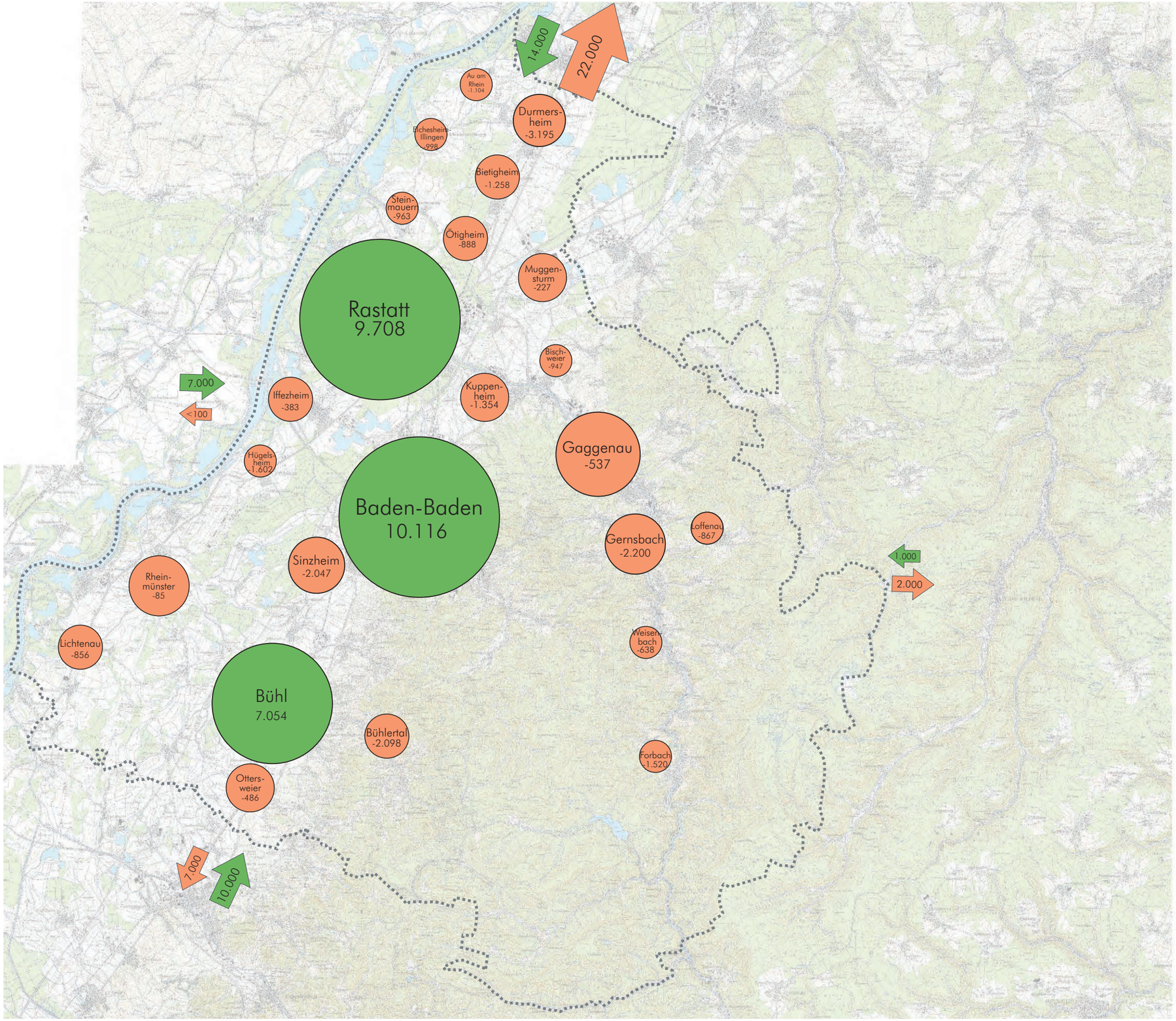
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Pendlersaldo
Bestand



Einpendlerüberschuss

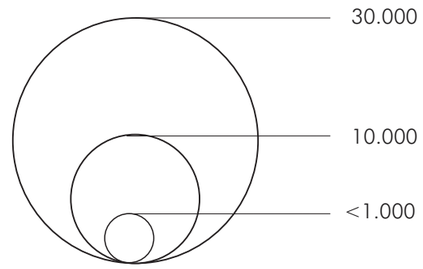
Auspendlerüberschuss

32.000 Einpendler in Wirtschaftsregion

31.000 Auspendler aus Wirtschaftsregion

Wirtschaftsregion Mitttelbaden

SV-Beschäftigte 2017



Quelle SV-Beschäftigte:
https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte/3153170001.pdf,
Abrufdatum 12.07.2018

Plan

5

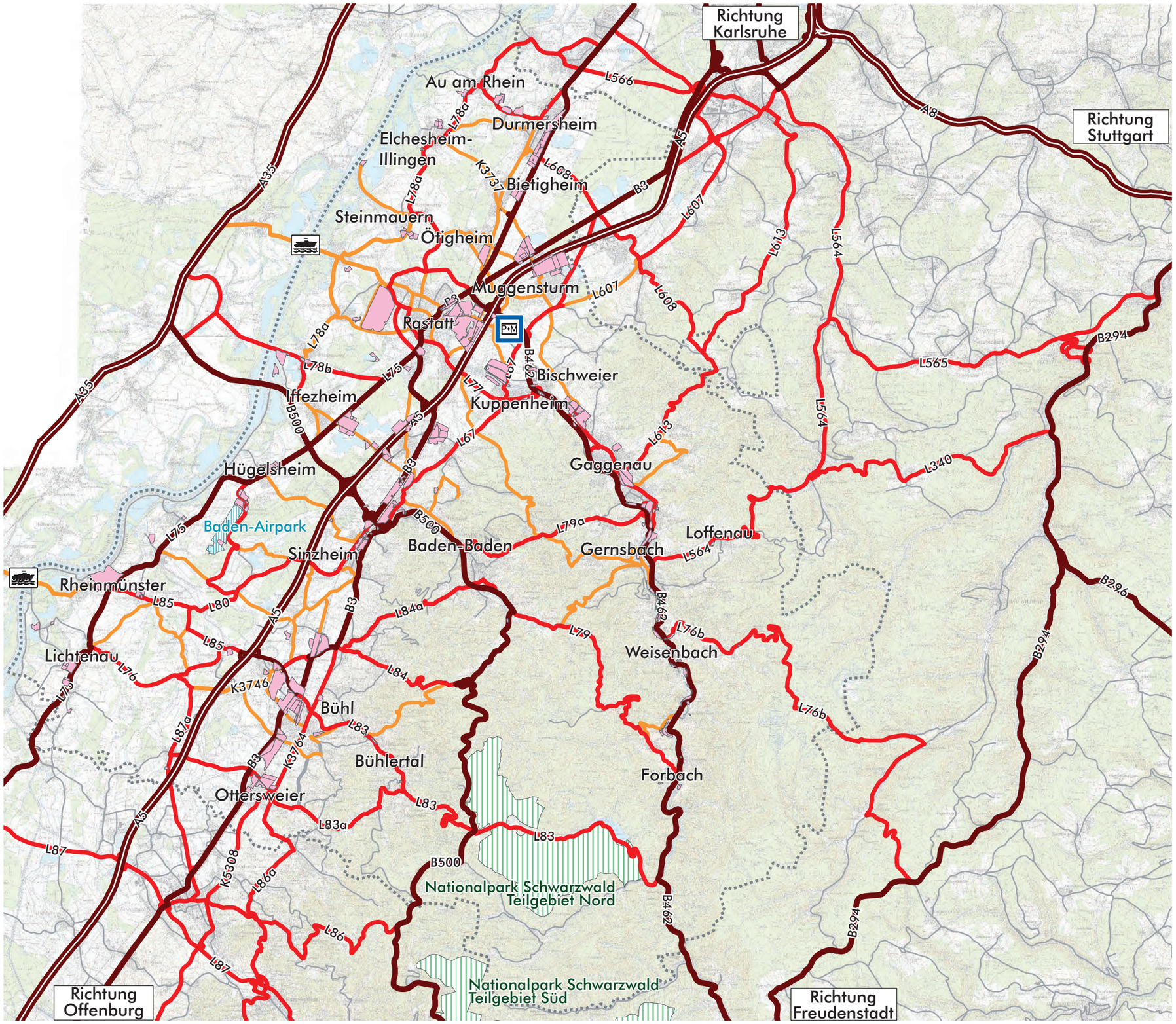
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Straßenhierarchieplan Bestand



Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan

6

Straßenhierarchieplan_Bestand.cdr, ro, clh, hw, Karlsruhe, 15.08.2018

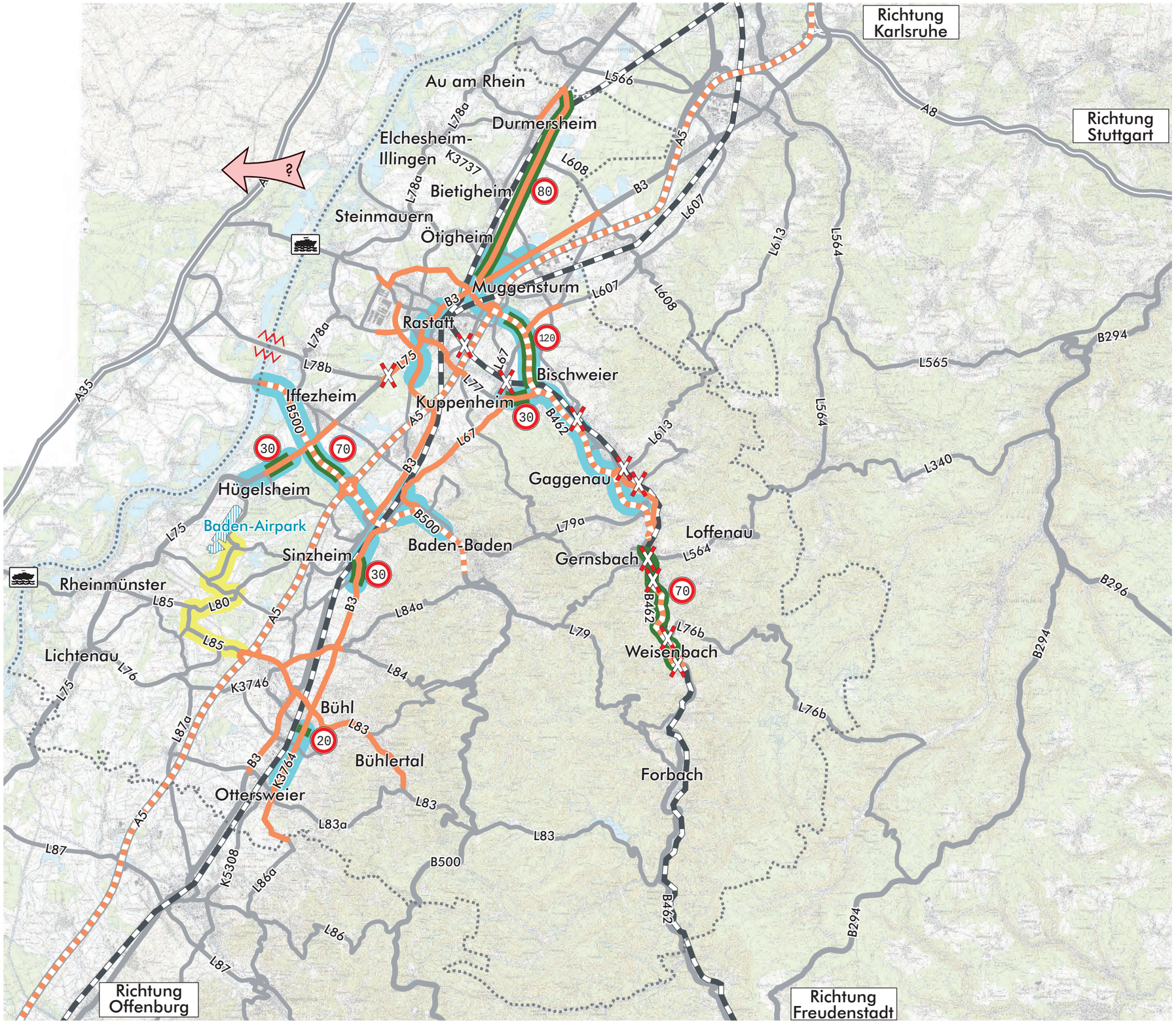
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Konfliktplan Straße



hohe Verkehrsbelastung
(>10.000 Kfz / 24h)

Hohe Verkehrsbelastung
(> 10.000 Kfz/ 24h)
und hoher Anteil Durchgangsverkehr

Abweichung der Regelgeschwindigkeit

Eingeschränkte Leistungsfähigkeit

Ungenügende Erschließung
Baden-Airpark von Süden

Widmung und Sanierungsbedarf
Brückenbauwerk

Ungenügender Anschluss ÖV an Elsass

Bahnübergang

Fährverbindung

Straßennetz

Schienennetz

Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan

7

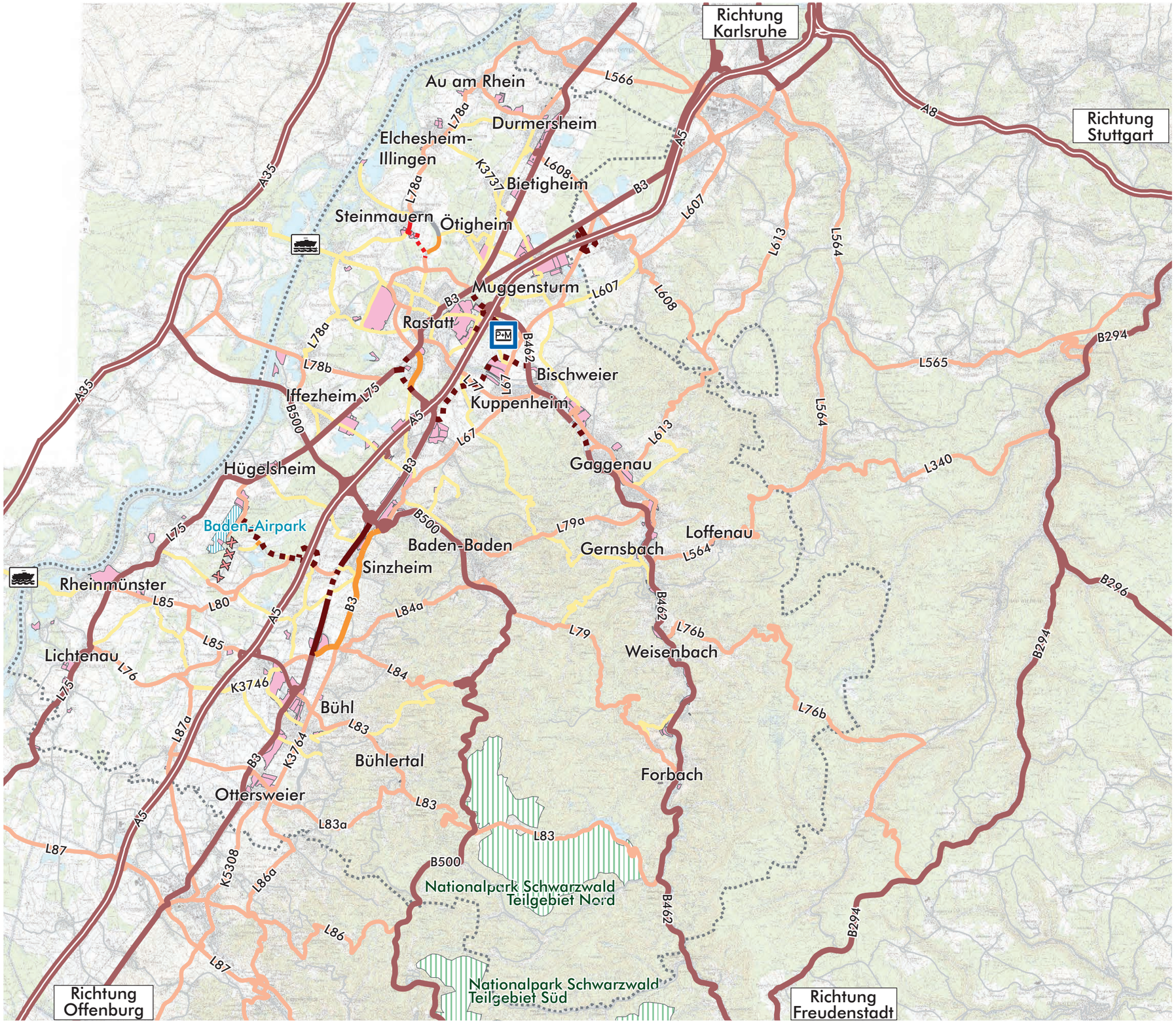
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Prognose 2030/2035

Straßenhierarchieplan
Maßnahmenübersicht



- Fernverkehrsstraße / BAB (verändert | unverändert)
- Überregionale Hauptverkehrsstraße (verändert | unverändert)
- Regionale Hauptverkehrsstraße (verändert | unverändert)
- Städtische Hauptverkehrsstraße/ Gemeindeverbindungsstraße (verändert | unverändert)
- Sonstige Straßen (verändert | unverändert)
- Neubau Verkehrsweg
- XX Rückbau Verkehrsweg
- Gewerbefläche
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan 8

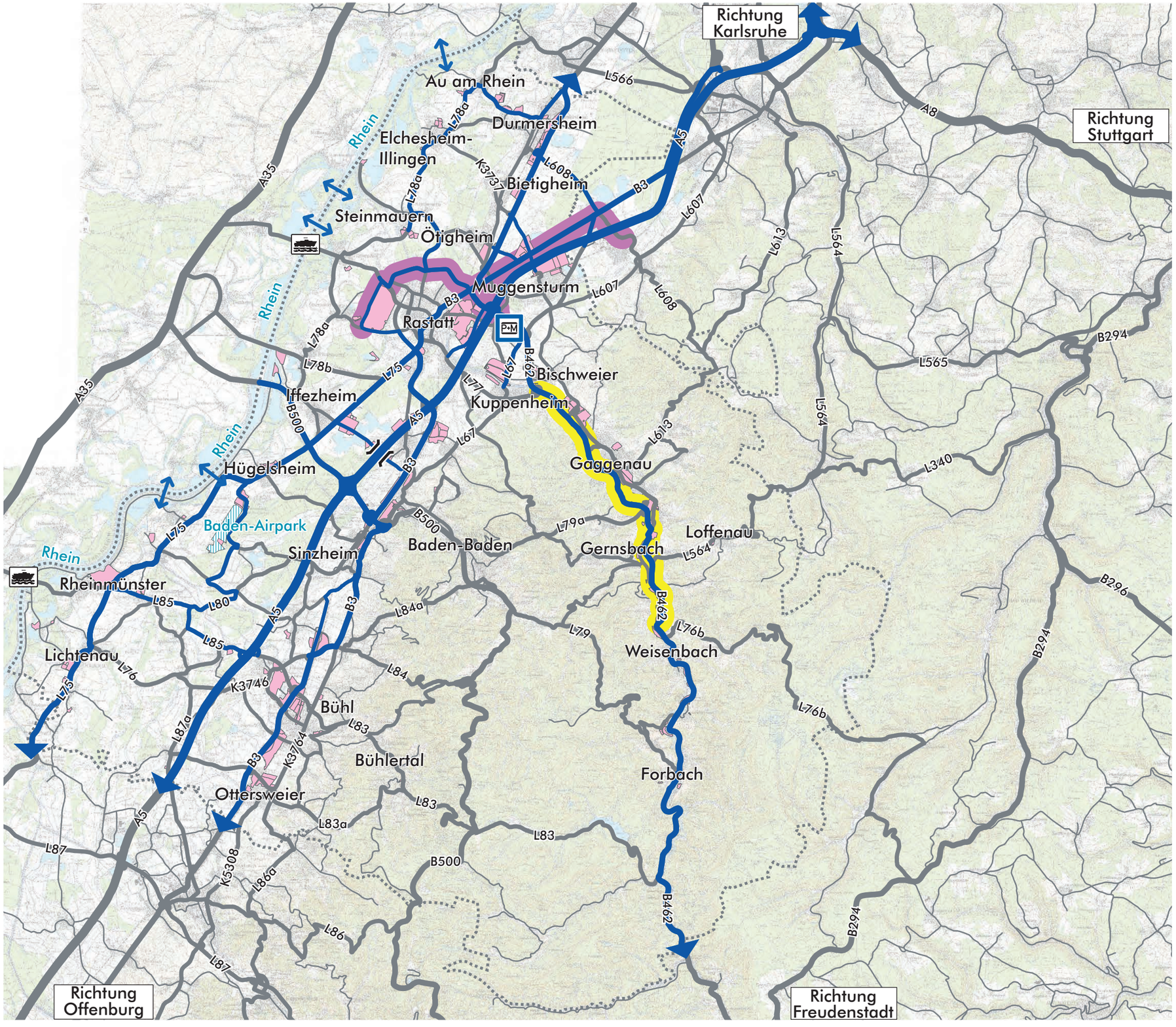
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Wirtschaftsverkehr

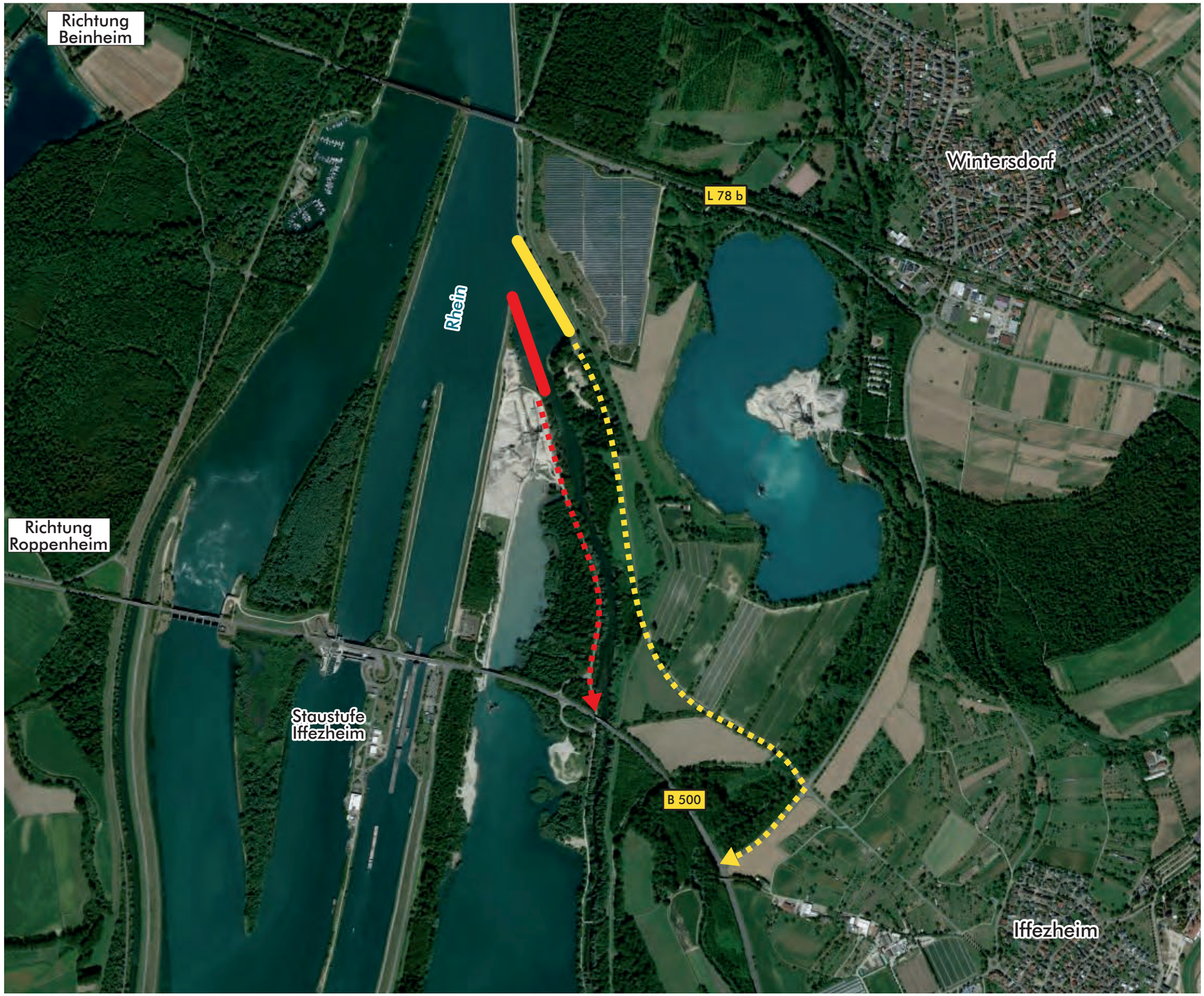


- Strecken mit Bedeutung für Wirtschaftsverkehr
- Für Kfz mit Überlänge freigegebene Strecke
- Teststrecke eWayBW (Pilotprojekt zu Hybrid-Oberleitungs-Lkw)
- Straßennetz
- Ersatzübergangsstellen (NATO-Rampen)
- Gewerbefläche
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan 9

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe



Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Prognose 2030/2035

Standortoption Schiffsanlegestelle
Planung

- Neubau Kaimauer (Option 1)
- Neubau Kaimauer (Option 2)
- Verkehrliche Anbindung in Option 1
- Verkehrliche Anbindung in Option 2

Kartengrundlage: Google Earth

Plan

10

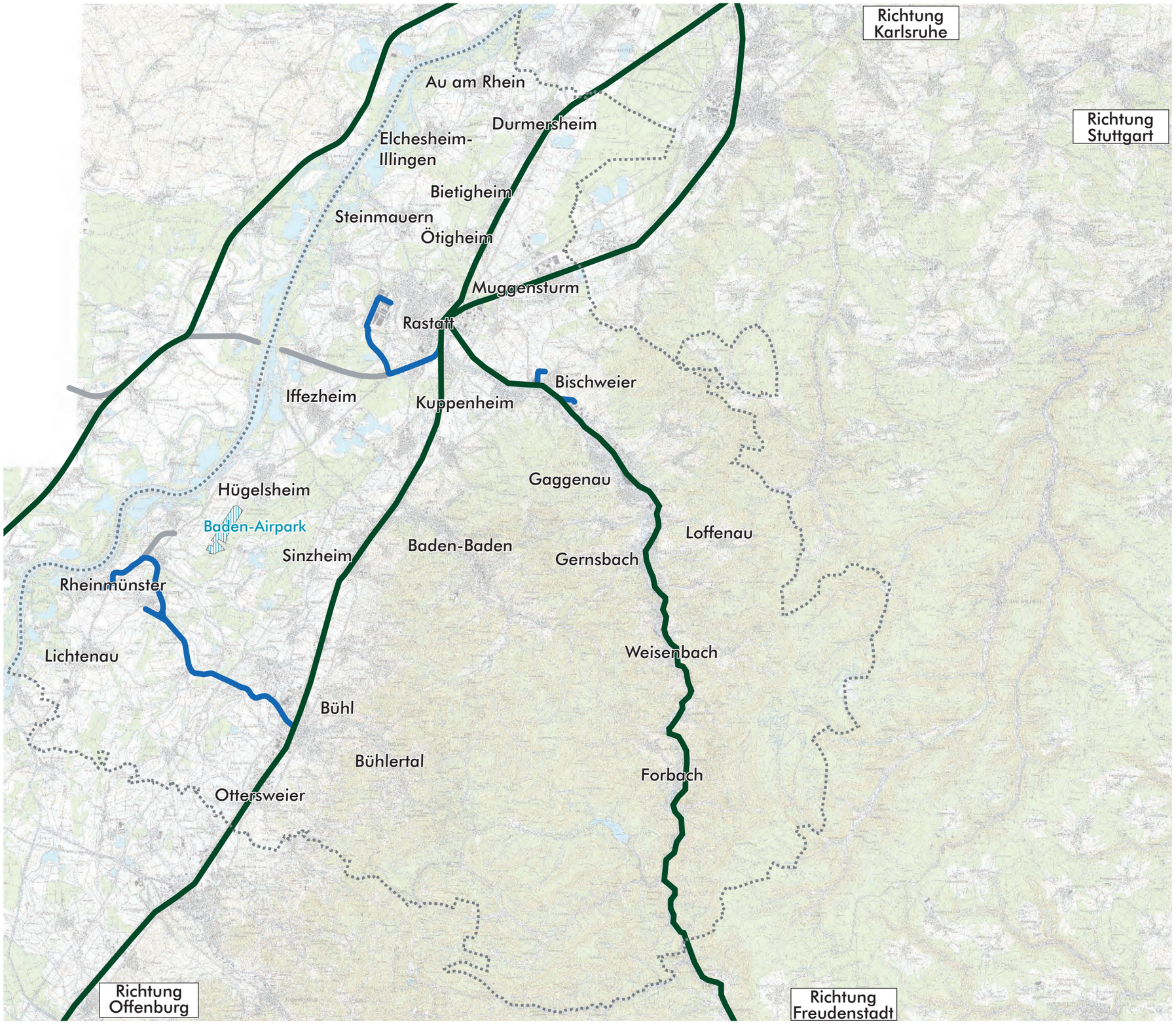
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Schienennetz
Bestand



Schienennetz Güterverkehr

Schienennetz Mischverkehr

Schienennetz stillgelegt

Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan

11

Schienennetz_Bestand.cdr, clh, Karlsruhe, 26.10.2018

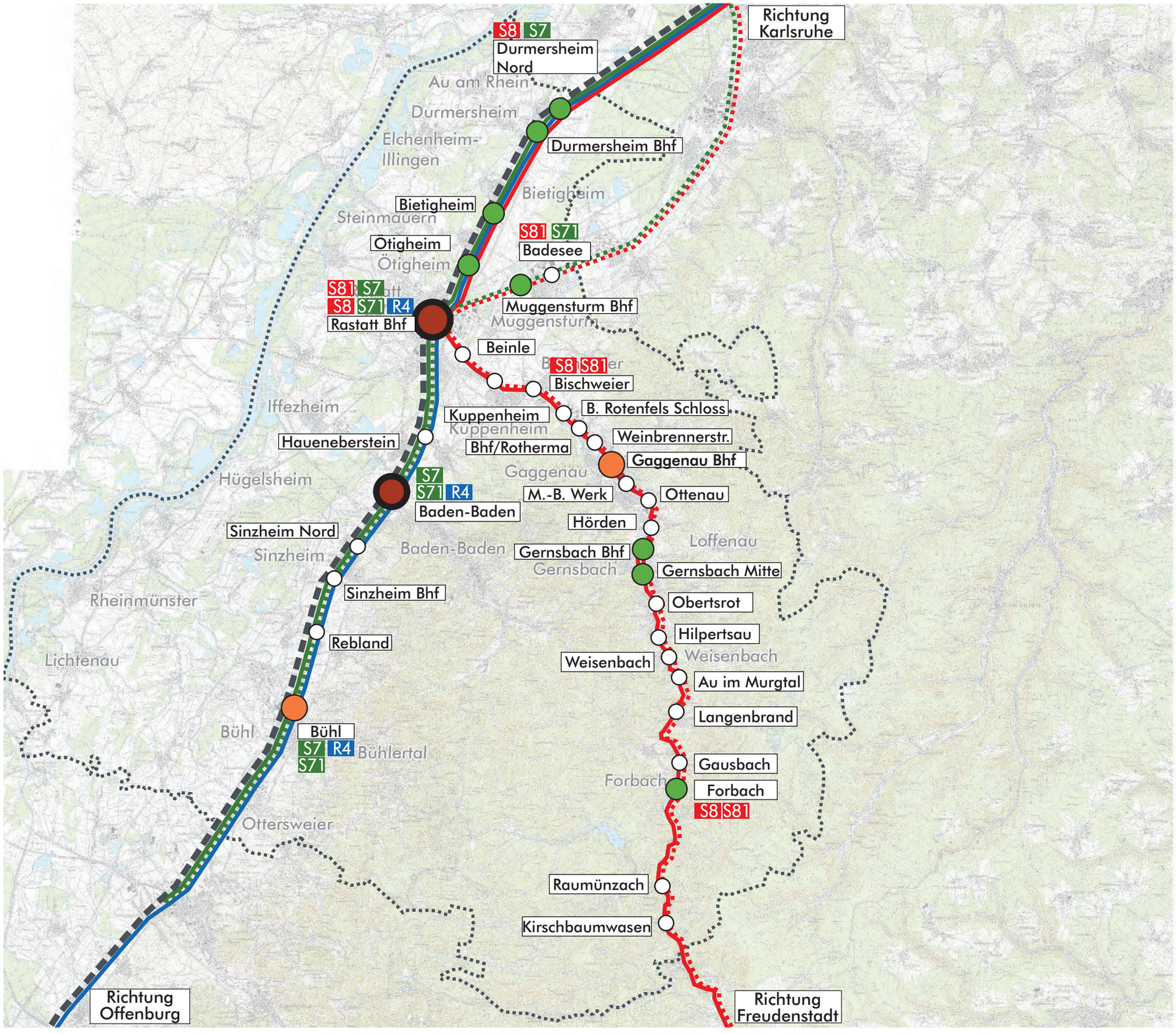
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Linien Fernverkehr und Stadt-/Regionalbahn Bestand



Fernverkehr

- Haltestelle IC/ICE/TGV
- Strecke IC/ICE/TGV

Stadt-/ Regionalbahn

- Haltestelle Stadt-/Regionalbahn
- R4 (Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg)
  Mo.-Fr.: 60min-Takt
  Sa.: 60min-Takt
  So.: 60min-Takt
- S8 (Karlsruhe - Durmersheim - Ötigheim - Rastatt - Gaggenau - Forbach)
  Mo.-Fr.: 60min-Takt
  Sa.: 60min-Takt
  So.: 60min-Takt
- S81 (Karlsruhe - Muggensturm - Rastatt - Gaggenau - Forbach)
  Mo.-Fr.: 60min-Takt (Spitzenzeit: 30min-Takt)
  Sa.: 60min-Takt
  So.: 60min-Takt
- S7 (Karlsruhe - Durmersheim - Ötigheim - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern)
  Mo.-Fr.: 60min-Takt
  Sa.: 60min-Takt
  So.: 60min-Takt
- S71 (Karlsruhe - Malsch - Muggensturm - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern)
  Mo.-Fr.: 5 Verbindungen
  Sa.: 5 Verbindungen
  So.: 5 Verbindungen

- > 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 2.000 - 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 1.000 - 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- < 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag

Plan

12

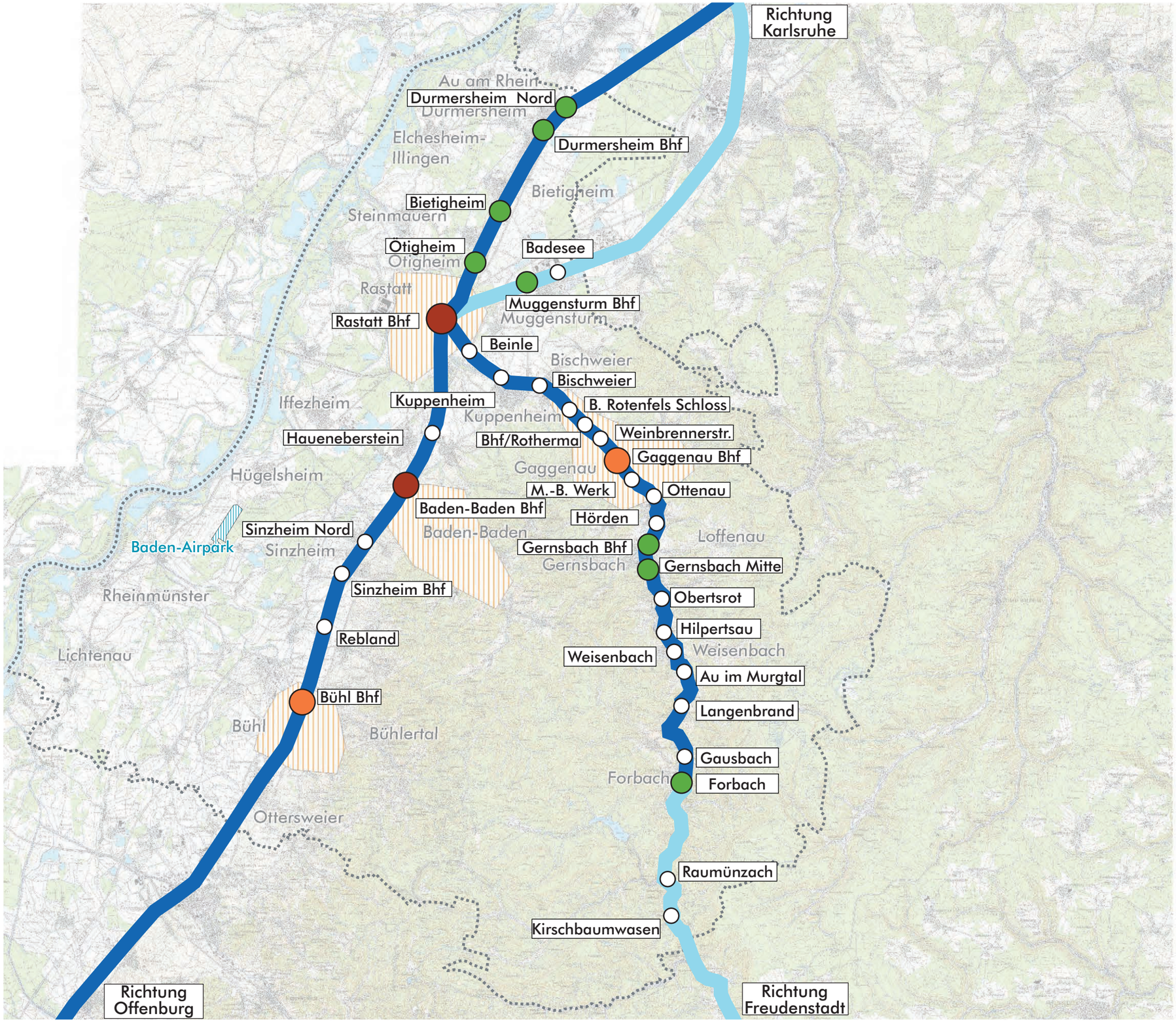
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Stadt-/Regionalverkehr
Bewertung Bestand



- Schienennetz I. Ordnung
- Schienennetz II. Ordnung
- Stadtbus-Betrieb
- > 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 2.000 - 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 1.000 - 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- < 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan

13

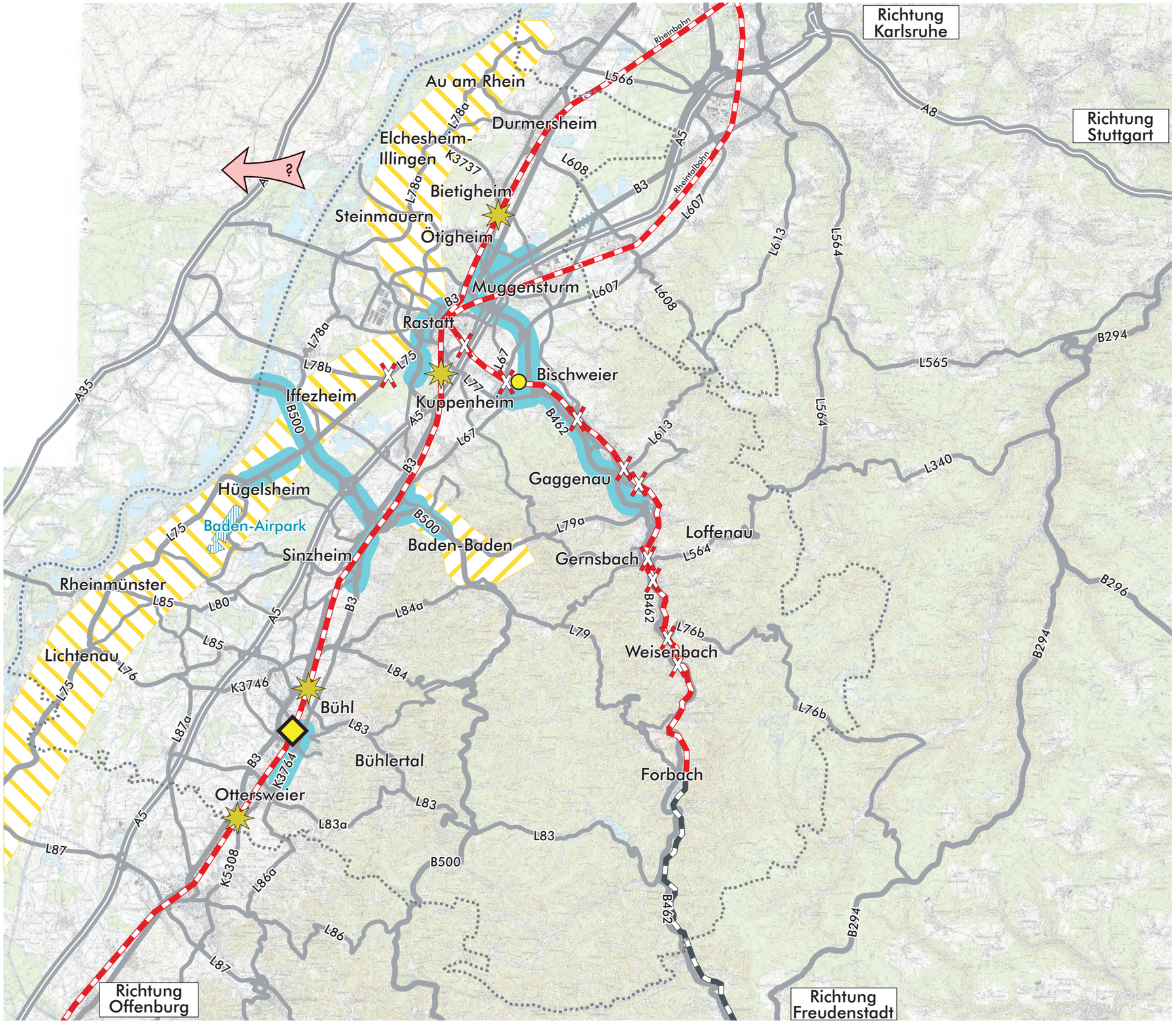
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Konfliktplan Schiene



Kapazitätsengpass wegen Knoten Bf Rastatt

kein direkter Schienenstreckenanschluss

Eingeschränkte Leistungsfähigkeit straßengebundener ÖPNV

hohe Auslastung Haltepunkt (Parkplätze, B+R, Erreichbarkeit)

Haltepunkt nicht von Eilzügen bedient

fehlender Haltepunkt an Schienenstrecke

Ungenügender Anschluss ÖV an Elsass

Bahnübergang

Straßennetz

Schienennetz

Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan

14

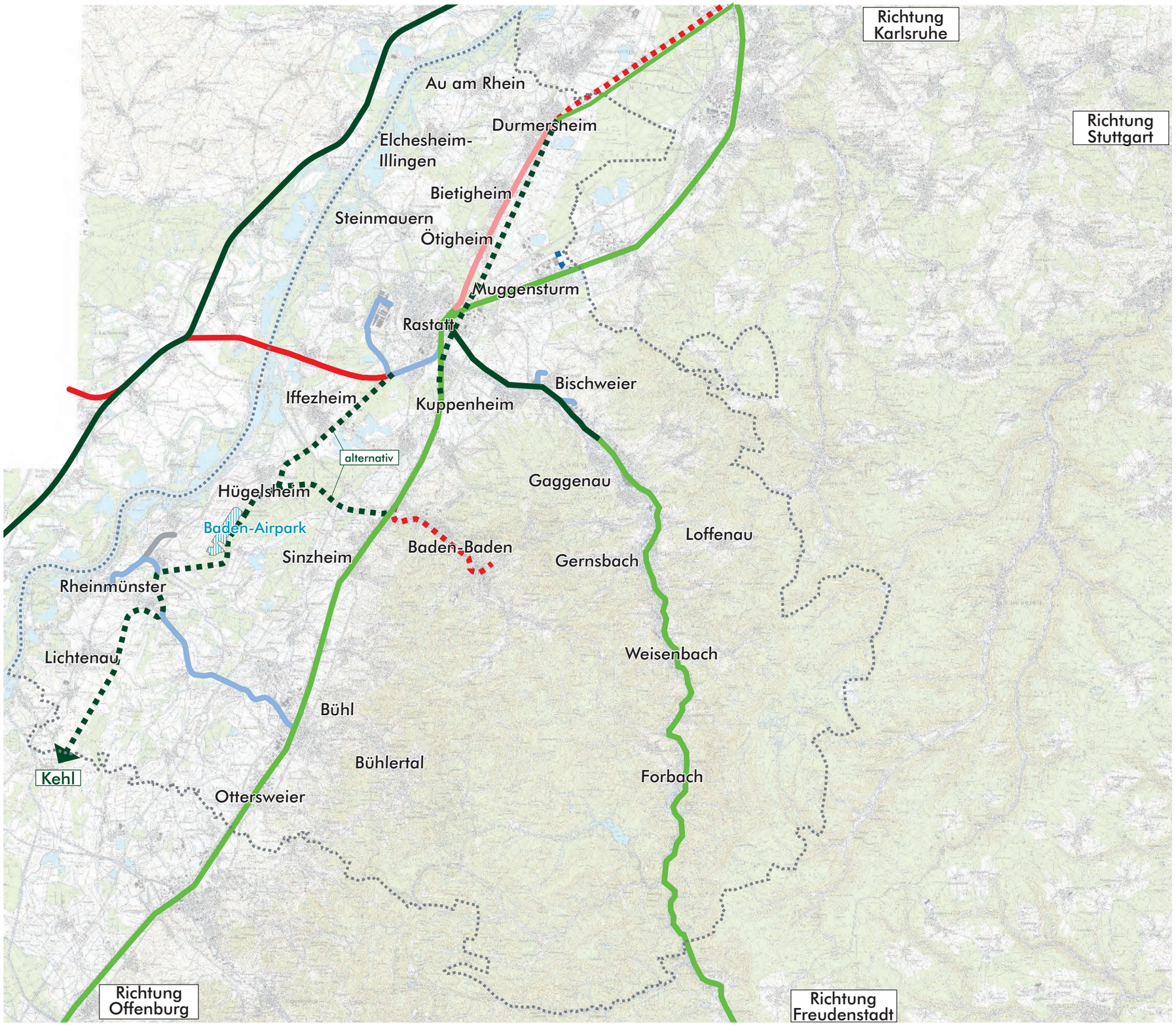
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Prognose 2030/2035

Schienennetz Prognose



- Schienennetz Personenverkehr (verändert | unverändert)
- Schienennetz Güterverkehr (verändert | unverändert)
- Schienennetz Mischverkehr (verändert | unverändert)
- Schienennetz stillgelegt
- Neubaustrecke
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan 15

Schienennetz_Prognose.cdr, clh, Karlsruhe, 06.12.2018

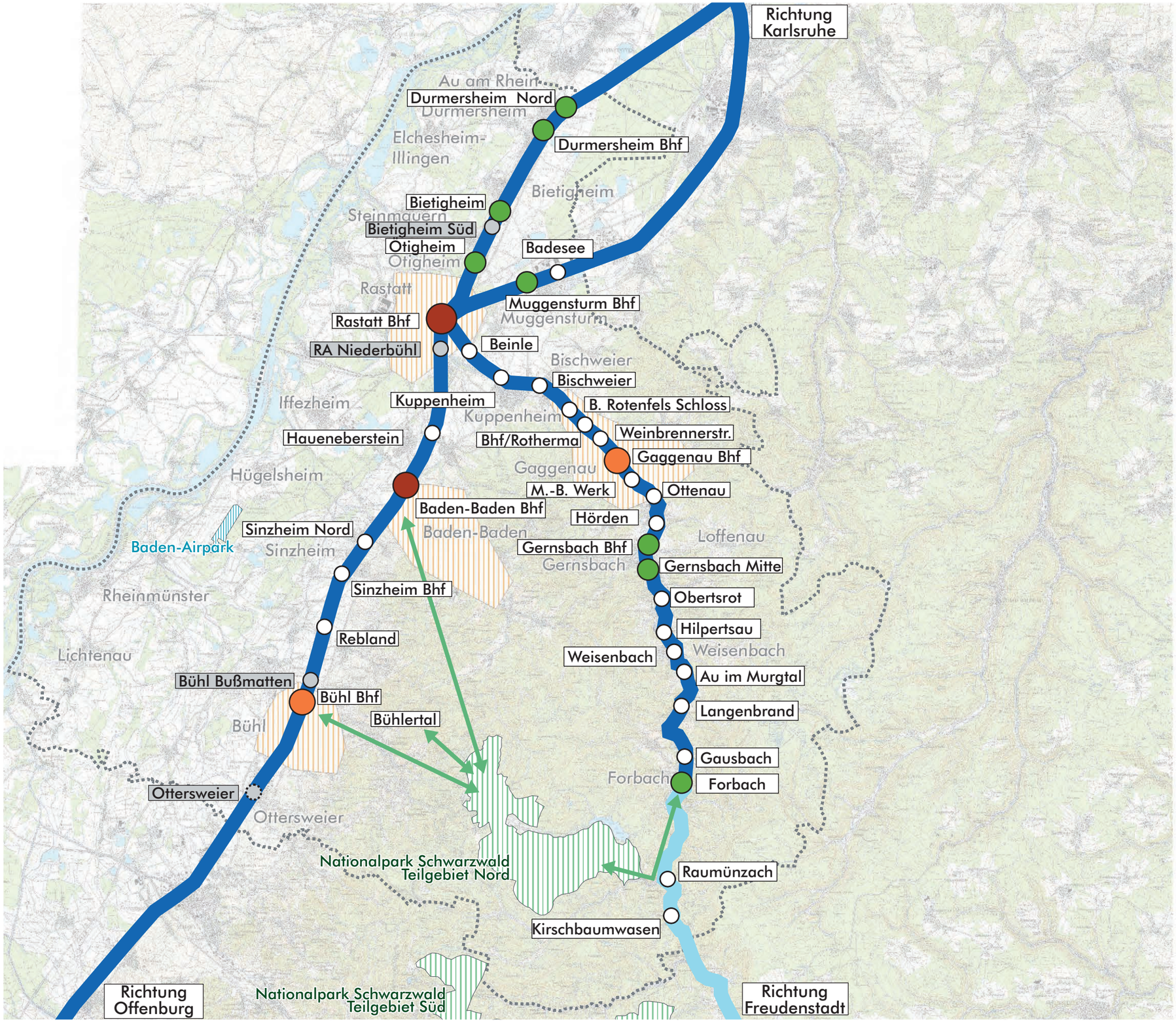
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Prognose 2030/2035

Stadt-/Regionalverkehr
Prognose



- Schienennetz I. Ordnung
- Schienennetz II. Ordnung
- Stadtbus-Betrieb
- Nationalpark Schwarzwald
- Busanbindung Nationalpark Schwarzwald (alternativ Seilbahn)
- > 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 2.000 - 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 1.000 - 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- < 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- Haltepunkt neu (laut Nahverkehrsplan)
- Haltepunkt neu (Vorüberlegungen)
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (TK50)

Plan 16

Stadt-Regionalverkehr_Prognose.cdr, ro, fw, clh, Karlsruhe, 09.01.2019

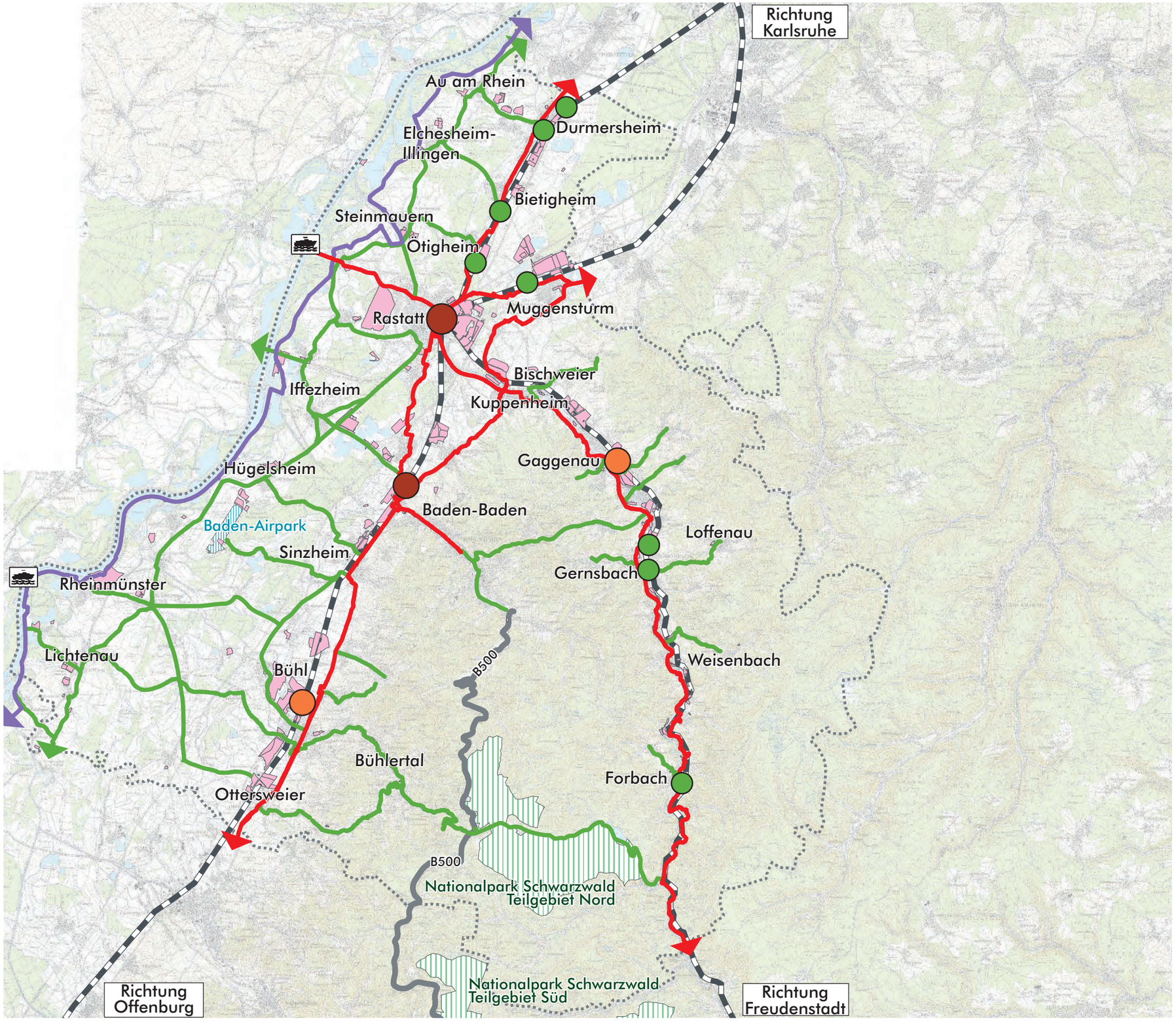
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Analyse 2018

Radverkehrsangebot
Bestand



- RadNETZ BW Startnetz
- Radverkehrsstrecke (Alltagsroutennetz Anbindung Gemeinden/ Ortsteile)
- Rheinradweg EuroVelo 15
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: > 10.000 pro Tag
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: 2.000 - 10.000 pro Tag
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: 1.000 - 2.000 pro Tag
- Schienennetz
- Gewerbefläche
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (Tk50)
Datengrundlage: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; Landesanstalt für Umwelt Baden Württemberg (LUBW): Radverkehrsnetz; Stand 08/2018

Plan

17

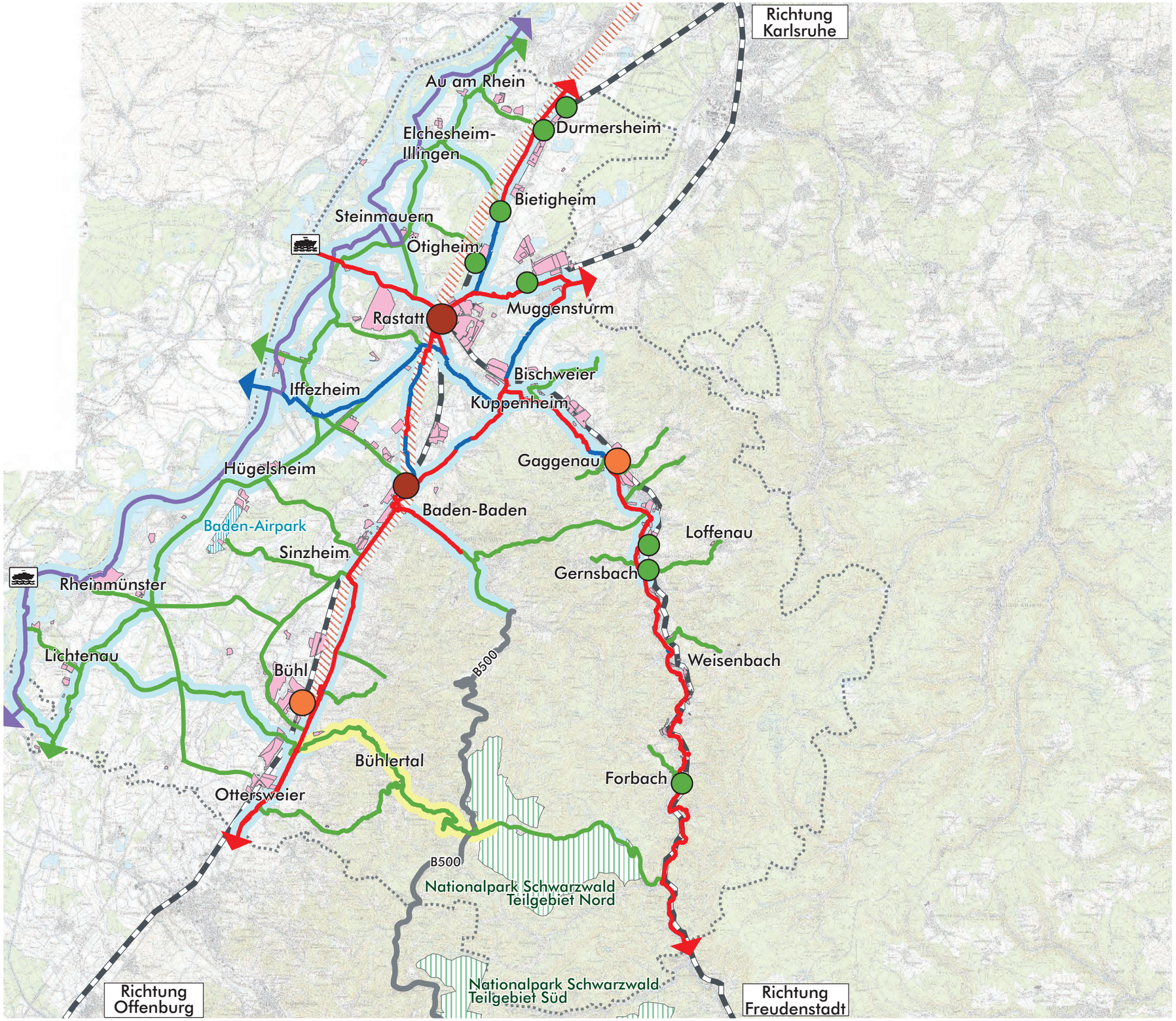
MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Landkreis Rastatt

Mobilitätskonzept WRM

Prognose 2030/2035

Radverkehrsangebot Prognose



- RadNETZ BW Startnetz
- RadNETZ BW Zielnetz
- Radverkehrsstrecke (Alltagsroutennetz Anbindung Gemeinden/ Ortsteile)
- Rheinradweg EuroVelo 15
- Korridor Bühl - Baden-Baden - Karlsruhe im Rahmen der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen Region Mittlerer Oberrhein
- Strecke mit erhöhten Anforderungen durch Pedelec-Nutzung
- Strecke mit erhöhten Anforderungen durch Pedelec-Nutzung (Fahrradmitnahme im Bus erforderlich)
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: > 10.000 pro Tag
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: 2.000 - 10.000 pro Tag
- Anzahl Ein- und Aussteiger am Haltepunkt: 1.000 - 2.000 pro Tag
- Schienennetz
- Gewerbefläche
- Wirtschaftsregion Mittelbaden

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000 (Tk50)
Datengrundlage: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; Landesanstalt für Umwelt Baden Württemberg (LUBW): Radverkehrsnetz; Stand 08/2018

Plan 18

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Regionales Mobilitätskonzept

Impressum

Verfasser

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke
Pforzheimer Straße 15b
76227 Karlsruhe
Tel. +49 (0) 721 940060

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)
M. Eng. Clemens Hartmann (Verkehrsingenieur)
M. Sc. Robin Oeden (Geograph)

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsregion Mittelbaden (WRM)

Claus Haberecht, Geschäftsführer
Am Schlossplatz 5
76437 Rastatt
Tel. +49 (0) 7222 381-3051
info@wirtschaftsregion-mittelbaden.de
www.wirtschaftsregion-mittelbaden.de

Stand: März 2019

Wirtschaftsregion Mittelbaden

Geschäftsstelle
Am Schlossplatz 5 · 76437 Rastatt
Tel. 07222 381-3106
info@wirtschaftsregion-mittelbaden.de
www.wirtschaftsregion-mittelbaden.de