



# MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN

Ruhender und fließender Verkehr  
Stand / Ausblick



BADEN  BADEN

**MOBILITÄT /  
VERKEHR  
BADEN-BADEN**

Ruhender und fließender Verkehr  
Stand / Ausblick

**Auch die Geschichte der Stadt Baden-Baden kann als eine Geschichte der Fortbewegung gelesen werden. Die unterschiedlichen städtebaulichen Epochen beinhalten auch ablesbar die Entwicklung der dominierenden Verkehrsmittel:**

- **Mittelalterliche Struktur**
- **Klassizismus / Kurörtliche Entwicklung Richtung Oos**
- **Englischer Landschaftspark**
- **Gründerzeitliche Strukturen**
  - organische Straßen, gleichrangig, Villengebiete
  - Blockstrukturen, gleichrangig
- **Automobilisierung**
- **Rückbau ÖPNV**
- **Autogerechter Straßenausbau**
  - Kreuzungsfreie Knoten
  - Umgehungen, Tunnel, Bücken („Bypässe“)
- **Fußgängerzone mit angedockten Parkhäusern**
- **verkehrliche Verflechtungen**
  - intern / suburban / regional / national / international / global

Baden-Baden

Leopoldsplatz



Sammlung Seiter

Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick

Baden-Baden. Leopoldsplatz.



Sammlung Seiter

Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick



Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick



Sammlung Seiter

Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick



Sammlung Seiter

Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick





Leopoldplatz // Verkehr und Verkehrsmittel im Wandel der Zeiten

MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick

**Des weiteren hat die Stadt Baden-Baden wie eine kleine „Metropole“ unterschiedlichste Ziel- / Quell- bzw. Durchgangsverkehren zu bewältigen:**

- **Interner Quell- und Zielverkehr**
- **Tangentiale und Pendlerbezüge mit den Ortsteilen Baden-Badens**
- **Pendlerverkehr (täglich - ca. 20.000 Einpendler / ca. 10.000 Auspendler)**
- **Tourismusverkehr (Tages- / Wochenend- / Wochentouristen)**
- **Gäste von künstlerischen bzw. kulturellen Veranstaltungen**
- **Tagungstouristen**
- **Einkaufsgäste**
- **Durchgangsverkehr**  
(regional / überregional / Berufspendler / Touristen / Freizeitverkehr ...)

**Die Stadtstruktur Baden-Badens beinhaltet sehr unterschiedliche städtebauliche und landschaftliche Situationen, für die jeweils geeignete verkehrliche Lösungen gefunden werden müssen, u.a. :**

- **Welterbekernzone mit historischen Villenvierteln**
- **Wohnquartiere in Tal- sowie Hanglagen -**
- **Quartiere mit unterschiedlichen Charakteren, unterschiedlichen Rahmenbedingungen**
- **Ortsteile - auf Pendlerachsen oder als Endpunkt von Pendlerbeziehungen**

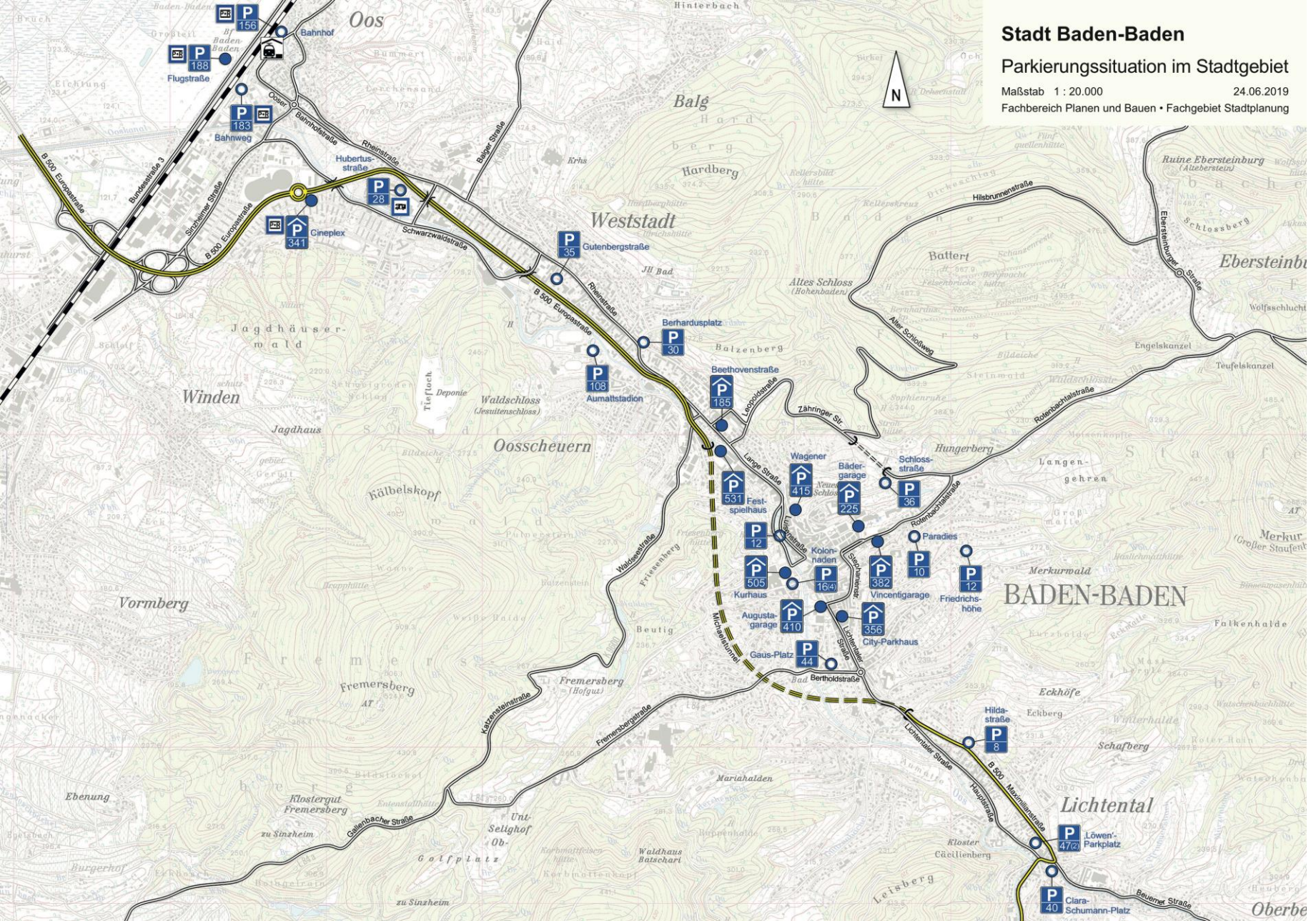
# Stadt Baden-Baden

## Parkierungssituation im Stadtgebiet

Maßstab 1 : 20.000

24.06.2019

Fachbereich Planen und Bauen • Fachgebiet Stadtplanung



Den daraus resultierenden Verkehr kann man gut am sogenannten Modal Split, dem Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung ablesen. Die letzte in Baden-Baden ermittelte Zahl stammt aus den Jahren 2008 / 2009:

Modal Split Baden-Baden 2008 / 2019 / 2030			
	Baden-Baden 2008	Baden-Baden 2019	Baden-Baden 2030
Fußgänger	29	?	?
Radfahrer	5	?	?
ÖPNV	15	?	?
MIV	51	?	?

## Was ist aus dem Modal Split ablesbar

Für die Stadtgröße Baden-Badens ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) relativ weit oben. Dies ist wahrscheinlich primär :

- \_ aus den landschaftlichen Gegebenheiten,  
Die Hanglagen sind z.B. für eine starke Raderschließung schwierig.
- \_ dem teilweise wirtschaftsstrukturell ländlich geprägten Umfeld (Schwarzwaldregion) sowie
- \_ einer automobilen Tradition der Stadt Baden-Baden und der Region begründbar.

Auf der anderen Seite ist der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs relativ hoch, was sich mit großer Wahrscheinlichkeit :

- \_ zum einen aus der Stadtstruktur,  
die sich stark bandförmig die Tallagen entlang entwickelt und damit für linienförmige Erschließungssysteme bzw. Verkehrsmittel sehr effizient abdeckbar ist, sowie
- \_ aus der verkehrlichen Tradition der Stadt Baden-Baden (frühe Straßenbahn-/ Buslinien) herleitet.

Relativ hoch ist auch der Anteil Fußgänger, was sicher:

- \_ aus der Stadt- und Landschaftsstruktur sowie
- \_ der Tradition Baden-Baden als Kurstadt mit ausgedehnten Landschaftsgärten und Parks, einer guten Einbindung in die Landschaft und einem aktiven Stadtzentrum herrührt.

Modal Split (um 2010)								
	BAD	FR	HD	Münst	Wien	Stuttg	Münch	BW
Fußg	29	29	33	22	28	26	28	21
Radf	5	34	22	39	6	5	14	10
ÖPNV	15	16	16	10	39	24	21	10
MIV	51	21	29	29	27	46	37	59
		„Fahrradstädte“			„Großstädte“		„Land“	

Vergleicht man den Modal Split Baden-Badens mit den Ausprägungen bzw. Ausrichtungen anderer Städte fällt auf

- \_ sogenannte „Fahrradstädte“ haben entsprechend den Anteil des motorisierten Individualverkehrs durch einen hohen Anteil Radfahrer gedrückt,
- \_ Großstädte und Metropolen können relativ wirtschaftlich und effizient einen hohen ÖPNV-Anteil darstellen.

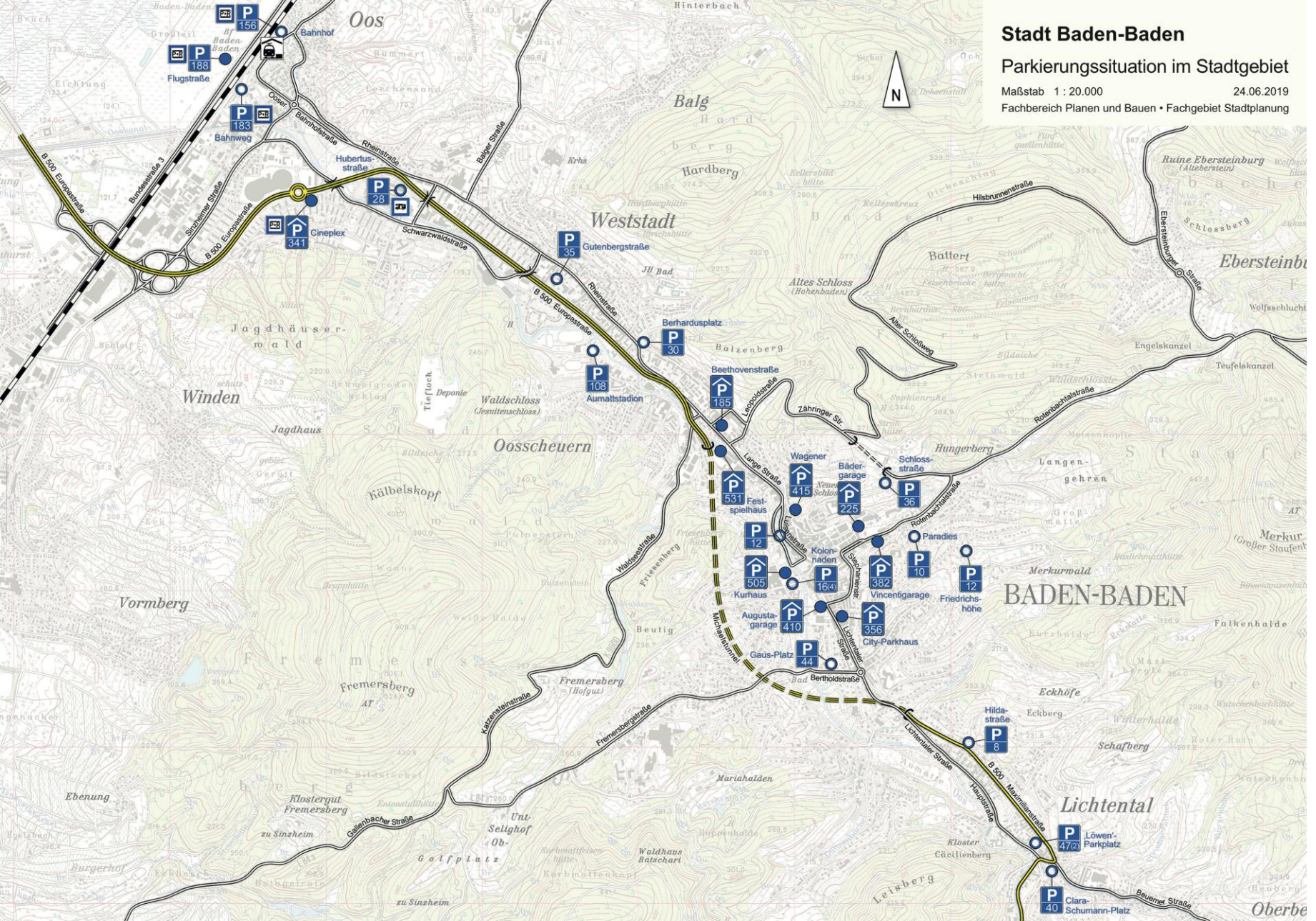
# Stadt Baden-Baden

## Parkierungssituation im Stadtgebiet

Maßstab 1 : 20.000

24.06.2019

Fachbereich Planen und Bauen • Fachgebiet Stadtplanung



**MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN** Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick



## Stadt Baden-Baden

### Parkierungssituation im Stadtgebiet

Maßstab 1 : 20.000

24.06.2019

Fachbereich Planen und Bauen • Fachgebiet Stadtplanung

- PLANUNGSFALL D 1 mit Umfahrung von Oos
- PLANUNGSFALL D 2 mit Nordtangente (Schlossberg – Oos)
- PLANUNGSFALL D 3 mit Schlossbergtangente
- PLANUNGSFALL D 4 mit Osttangente (Russische Kirche bis Rotenbachtalstraße)
- PLANUNGSFALL D 5 mit Westtangente (B 500 NEU: Weißer Stein bis Zimmerplatz)

**Sind weitere Tangenten  
der richtige Weg ?**

Ausschnitt Plan 40, Übersichtsplan Trassenverläufe

**Verkehrsentwicklungskonzept 1998 (Horizont Baden-Baden 2010)**

**Stadtentwicklungskonzept 2010**

**Verkehrsentwicklungskonzept 2013 (Horizont 2020 – Emissionsarme Stadt)**

**Basis Datenerhebung 2008**

**Diverse Maßnahmen in Umsetzung**

**Bsp. Kreisverkehre / Leo-Sperrung / VPLS / Car-/Bikesharing / Radwegekonzept...**

**Einzelne neu bzw. tiefer begutachtet -**

**Kreisverkehre / Stadtbahn / Busspur / Optimierung ÖPNV2019 – Stand / Ausblick /**

**Mobilitätskonzept 2030**

**Größerer Gesamtblick fachlich und zur Konsensfindung notwendig**

**Neue Rahmenbedingungen / neue verkehrliche Leitbilder**

**Bis 2030/35 ganz andere Mobilitätsmodelle erwartet - „Verkehrswende“**

**Grenzen der bisherigen Ansätze – auch neuer Verkehrsformen**



MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick

**Welche grundlegende Zielstellung bzw. welchen Grundansatz für ein Mobilitätskonzept könnte man bzw. sollte man wählen?**

- **Insbesondere für die Kernstadt ist ein „Baden-Badener Modal Split“ zu definieren, der den besonderen städtebaulichen, stadtgestalterischen, landschaftlichen, verkehrlichen usw. Anforderungen gerecht werden kann.**
- **Insbesondere für die Kernstadt ist ein eigenes Verkehrsmodell zu entwickeln, dass den besonderen Belangen gerecht wird.**
- **Die überörtlichen Verkehrsströme - suburban / regional / national / international / global - sind in geeigneter, stadtverträglicher Art anzubinden.**

## **MOBILITÄTSKONZEPT 2030**

**Analyse / Situation Bestand / bestehende Konzepte / Planungen**

**Definition eines Leitbildes bzw. von Zielvorgaben zur Mobilität**

**Zieldefinition 1 für die zukünftige Mobilitätsentwicklung MODAL SPLIT**

**Zieldefinition 2 für die zukünftige Mobilitätsentwicklung LEITBILD**

### **GRUNDPRINZIPIEN**

**Maßnahmen entsprechend des Leitbildes / der Grundprinzipien**

**Einzel Szenarien / Schwerpunktbereiche**

**INNENSTADT / ERWEITERTE INNENSTADT**

**AUSSEN – INNENSTADT**

**WOHNQUARTIER (z.B.WESTSTADT)**

**BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT**

**ORTSTEILE**

**DURCHGANGSVERKEHR**

## **LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden**

**Beschleunigung und Entschleunigung, klimafreundlicher, umweltverträglicher -  
Einklang von Kultur- und Kurstadtcharakter sowie Mobilität**

**Erhalt und Wiedergewinnung städtebaulich-räumlicher Qualitäten**

**Vorrang des Öffentlichen Personennahverkehrs**

**Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verkehrsvermeidung**

**Flexibilität und Effizienz der räumlichen Verkehrsverteilung**

**Schrittweise Umsetzung -  
zur Bewältigung von Anpassungsprozessen im Rahmen einer Verkehrswende**

**Individuelle Lösungen für Arbeitsplatzschwerpunkte bzw.  
große Arbeitgeber (Betriebliches Mobilitätsmanagement)**

**Sondergremium „Mobilität“ der Stadtverwaltung  
Evtl. unter Einbezug anderer Behörden- / Fachleute / Interessenvertreter**

## LEITBILD / GRUNDPINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden

Beschleunigung und Entschleunigung, klimafreundlicher, umweltverträglicher -  
Einklang von Kultur- und Kurstadtcharakter sowie Mobilität



MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick

# LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden

## Erhalt und Wiedergewinnung städtebaulich-räumlicher Qualitäten





# LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden

## Vorrang des Öffentlichen Personennahverkehrs

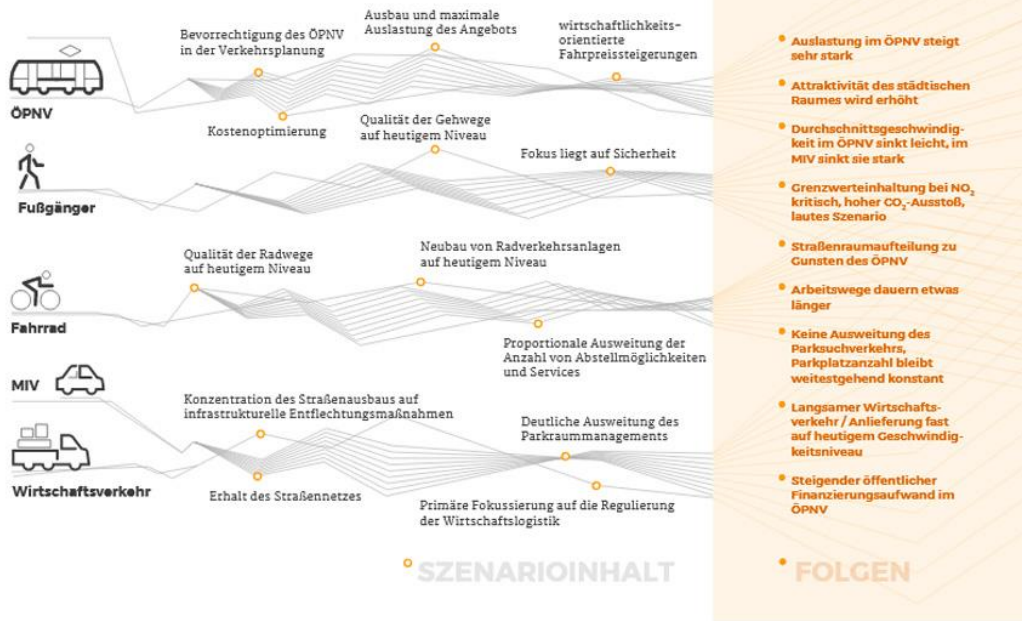


### ÖPNV-VORRANG-SZENARIO

ANLAGE 4

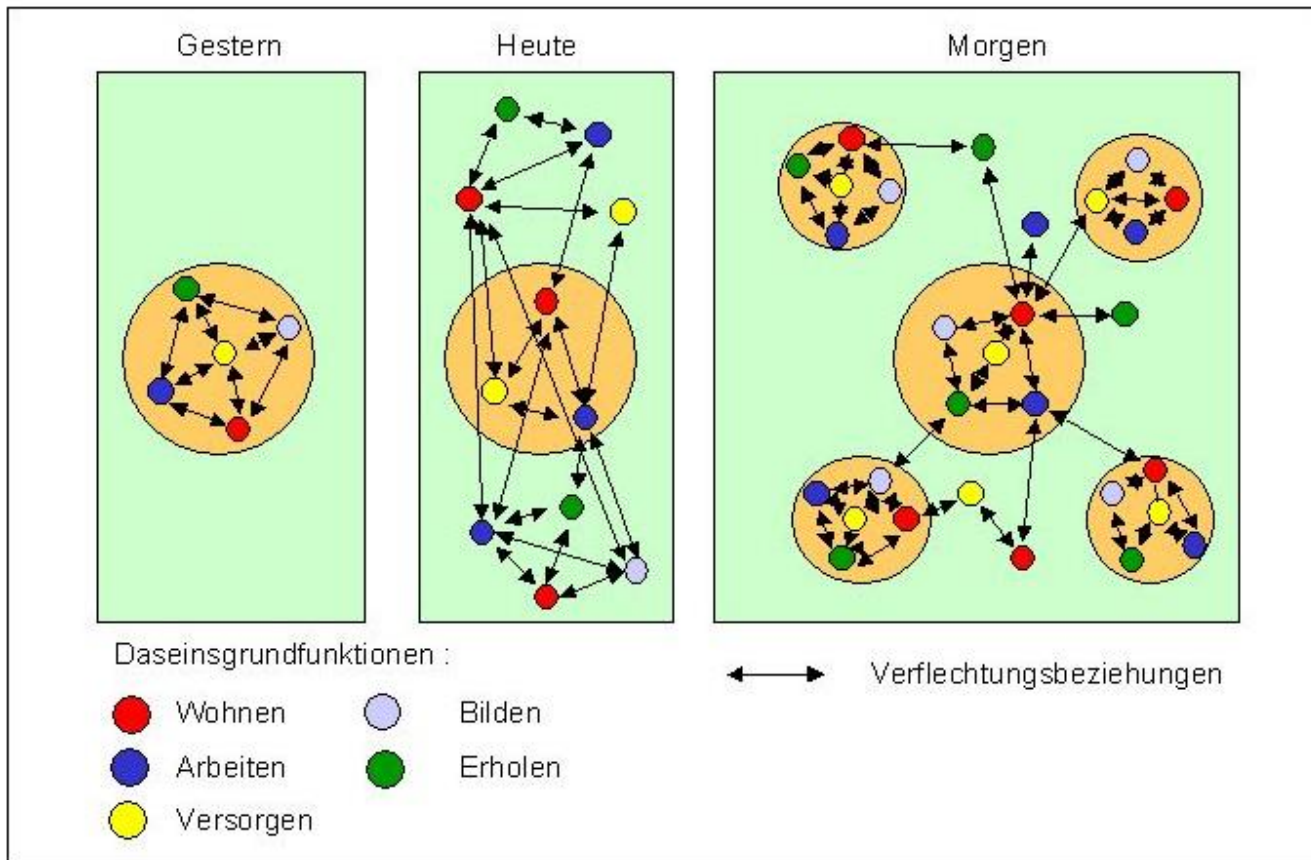
Grundgedanke: Politisch gestützte, wirtschaftlichkeitsorientierte ÖPNV-Kundengewinnung

#### SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



# LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden

Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verkehrsvermeidung



# LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden

## Flexibilität und Effizienz der räumlichen Verkehrsverteilung



## **LEITBILD / GRUNDPRINZIPIEN ZUKÜNFTIGER MOBILITÄT der Kur- und Kulturstadt Baden-Baden**

**Schrittweise Umsetzung -  
zur Bewältigung von Anpassungsprozessen im Rahmen einer Verkehrswende**

**Individuelle Lösungen für Arbeitsplatzschwerpunkte bzw.  
große Arbeitgeber (Betriebliches Mobilitätsmanagement)**

**Sondergremium „Mobilität“ der Stadtverwaltung  
Evtl. unter Einbezug anderer Behörden- / Fachleute / Interessenvertreter**

# MOBILITÄTSKONZEPT 2030

## Einzelzenarien / **Schwerpunktbereiche**

**INNENSTADT / ERWEITERTE INNENSTADT**

**AUSSEN – INNENSTADT**

**WOHNQUARTIER (z.B.WESTSTADT)**

**BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT**

**ORTSTEILE**

**DURCHGANGSVERKEHR**

## **Einzelzenarien / Schwerpunktbereiche**

### **INNENSTADT / ERWEITERTE INNENSTADT**

**ZENTRUM von KUR-, KULTUR-, TAGUNGS-, HANDELSBETRIEB**

**„Sehnsuchtsstadt des 19.Jahrhunderts“**

**„Urbanes Zentrum UND Lichtentaler Allee“**

**Entsprechend der Idealvorstellungen des 19.Jahrhundert darf die Ausgestaltung des Verkehrs nur dem Stadt- / Landschaftsbild und den Stadtfunktionen untergeordnet dienen. Der Verkehr ermöglicht weiterhin, dass sich hier Touristen, Besucher, Kunden, Bürger, Künstler, Erholungssuchende usw. zusammenfinden, ungestört kommunizieren und künstlerisch, intellektuell, frei entfalten können.**

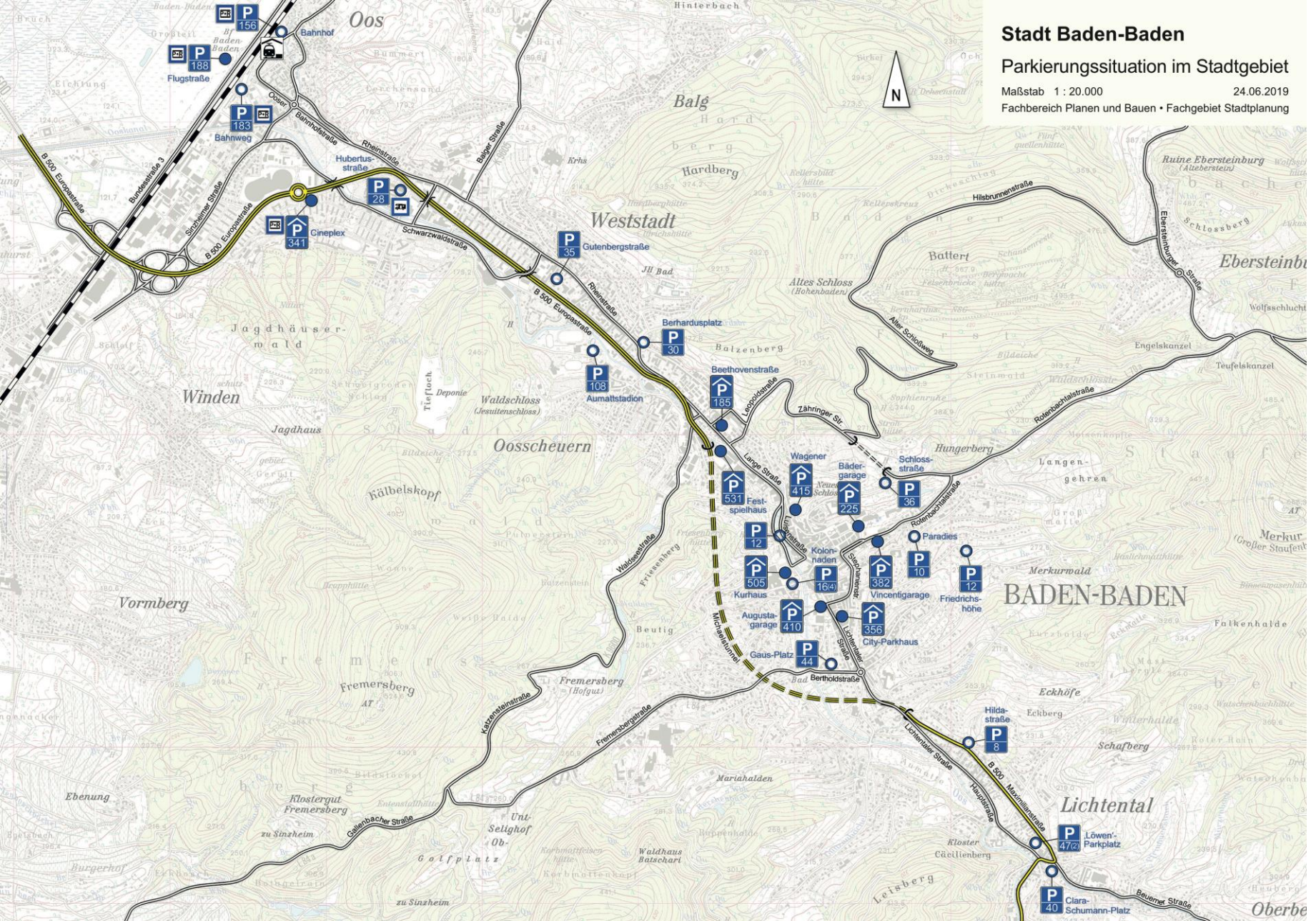
# Stadt Baden-Baden

## Parkierungssituation im Stadtgebiet

Maßstab 1 : 20.000

24.06.2019

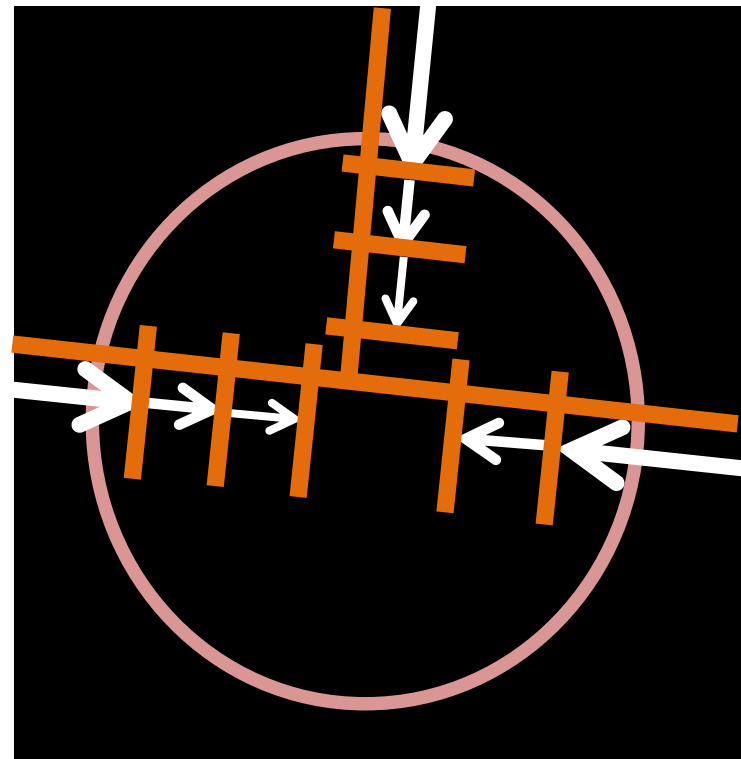
Fachbereich Planen und Bauen • Fachgebiet Stadtplanung



**MOBILITÄT / VERKEHR BADEN-BADEN** Ruhender und fließender Verkehr Stand / Ausblick

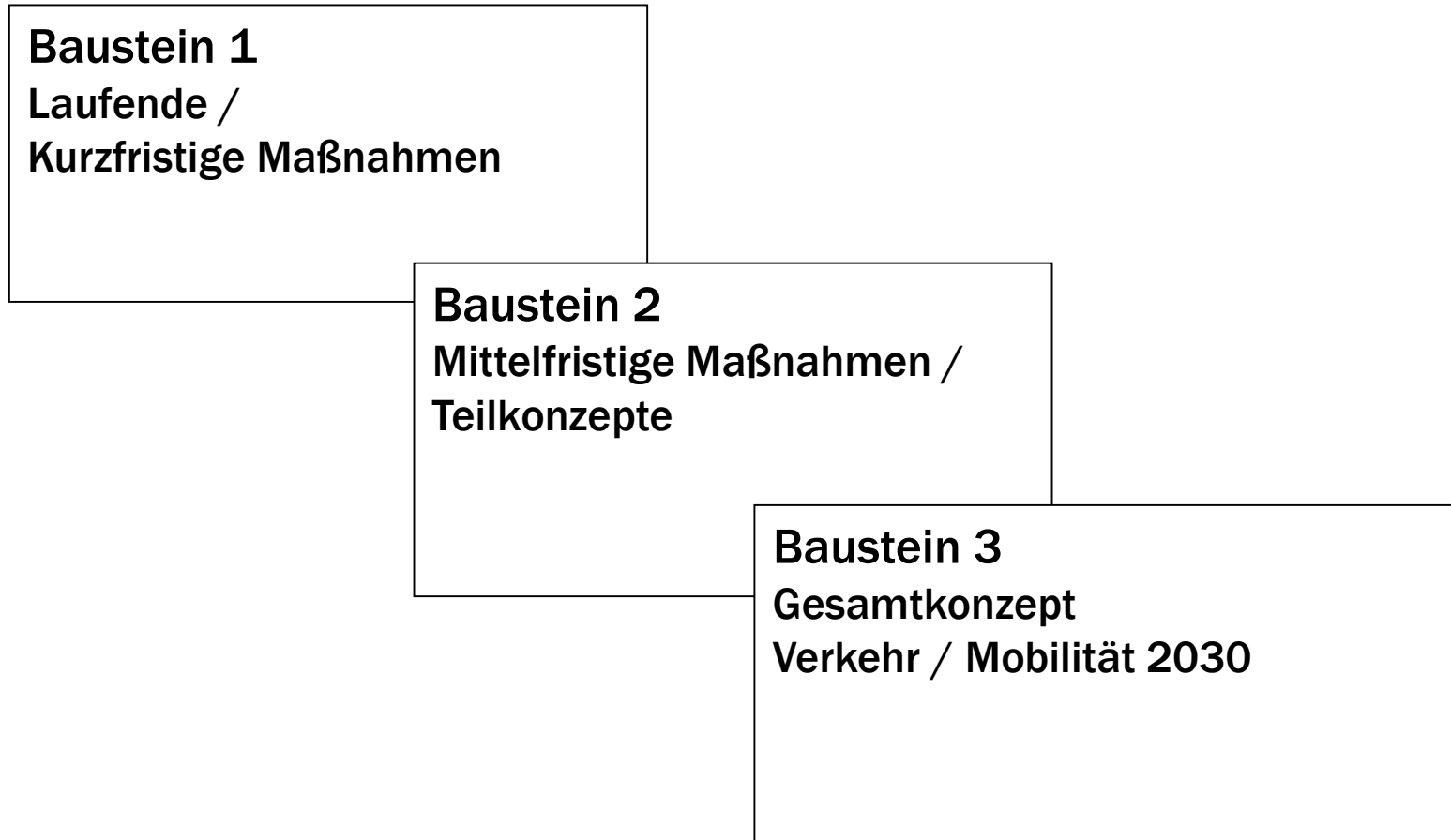
# Einzelzenarien / Schwerpunktbereiche

## INNENSTADT / ERWEITERTE INNENSTADT





# Verkehr / Mobilität Baden-Baden \_\_\_Strategie





BADEN  BADEN

**MOBILITÄT /  
VERKEHR**

**BADEN-BADEN**

Ruhender und fließender Verkehr  
Stand / Ausblick







# MOBILITÄTSKONZEPT Baden-Baden ???

## Konkrete Anlässe

Stadtbahn, Christkindelmarkt, WeststadtInfo (Anwohnerparken),  
Areale Aumatt und Ebertplatz, Verfassungsplatz, ÖPNV, LärmAPI ...

## Gesellschaftliche / städtebauliche Entwicklungen

Weiter (stark) zunehmender Verkehr jedweder Art  
(Bewohner, Pendler, Lieferverkehr, Besucher, Durchgangsverkehr...)

Zunehmende Unzufriedenheit, Konflikte und Widerstände

Neuer Zeitgeist

Urbanisierung, Metropolisierung, Globalisierung, Digitalisierung,  
Umweltbewusstsein, Klimawandel,  
Demografie, Onlinehandel ...

Neue Mobilitätsformen, Digitalisierung, ...

# MOBILITÄT

# Mobil ohne Stau

**Verkehr** Schlechte Luft, verstopfte Straßen, überfüllte Züge: Deutschlands Großstädte ersticken an ihrer Attraktivität. Jetzt füllen auch noch Tausende E-Roller die Radwege. Eine Autonation übt die Verkehrswende – doch kommt sie auch irgendwo an?

er Weg in die Zukunft der Mobilität ist holprig und führt manchmal auch ein Stück in die verkehrte Richtung. Die frisch heruntergeladene App des E-Scooter-Verleihers verspricht: In 393 Meter Entfernung vom Bürohaus an der Alten Oper in Frankfurt am Main soll der nächste elektrische Roller betriebsbereit stehen – leitet zum Norden, obwohl das Ziel der Tour, der Hauptbahnhof, im Süden liegt.

dem der Scooter in einer Grundbesitzfahrt gefunden und elektronisch aktiviert ist, gerät auch die Fahrt selbst in die Irre. Das liegt zum Teil an der Konstruktion der Flitzer mit ihren kleinen, schmalen Rädern. Aber es liegt auch an der mangelhaften Qualität des Radwegs am Haupt-Reuterweg: eine schmale Rüttelbahn aus Betonverbundsteinen, vom asphaltierten angrenzenden Fußgängerweg abgegrenzt durch die Färbung des Pflasters zu unterscheiden. Mehr als die relativ gemächliche Geschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, auf die in Deutschland aberegelt sein soll, wären hier ein Gesundheitsrisiko für die Beteiligten.

erst die GPS-gesteuerte Elektroroller abrupt auf Schrittgeschwindigkeit, das Gefährt ruckelt. Offenbar ist der Radweg zu nahe an einem Radweg, in dem diese Roller eigentlich fahren dürfen. Knapp sechs Kilometer pro Stunde sind für solche Fälle vorgesehen. Das mag für Grünanlagen ein angemessenes Tempo sein, auf einer Hauptstraße wird das derart gebremste Gefährt ein Verkehrshindernis. Ein junger Mann auf einem Leihrad klingelt währenddessen, steuert den Bordstein über und fädelt zum Überholen fluchtartig die Autospur ein.

Rechnung am Ziel: 2,95 Euro für die Rollerbenutzung bis zum Haupt-

den Fahrspuren für Autos, falls kein Radweg vorhanden ist. Und so haben mehrere Verleihfirmen schon Tausende Exemplare in großen Städten verteilt, angefangen in Berlin, Hamburg, Köln, München, Frankfurt am Main – und viele weitere sollen folgen.

Die Bedingungen waren günstig. Bei hochsommerlichen Temperaturen und trockenem Wetter würden die Elektroflitzer rege genutzt, meldeten die Verleiher. Vor allem jüngere Neugierige, manche im

Shirt, manche im Businesshemd, rollen geräuschlos durch die Innenstädte; selbst mit Helm, was nicht sehr vernünftig, aber zulässig ist, gar nicht so selten auf Gehwegen und Plätzen, was verboten ist.

Der E-Roller hat das Zeug zum Sammelhit, er wird in keinem Jahresrückblick fehlen, das ist absehbar, er wird Bilderbuchbeispiele von haarsträubenden Auswüchsen manövern, von kleinen und größeren Zusammenstößen, von gestrandeten, ab-



MODE / ZEITGEIST / TREND

ZWANG / CHANCE  
ZUR VERÄNDERUNG

# MOBILITÄT

Der Deutsche Städtetag hat seine Erwartungen an Berlin in einem Papier zur »bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität« niedergeschrieben. »Verkehrsmanagement sollte nicht in erster Linie dazu dienen, individuellen Autoverkehr flüssiger zu gestalten«, wie es in Paragraph 45 der Straßenverkehrsordnung steht. Vielmehr sollte es den Alltag von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern verbessern.

umsetzen: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet. Dagegen steht, einstweilen unumstößlich, die Straßenverkehrsordnung, die Tempo 50 zur Regel erklärt.

Gut möglich, dass eine Tempo-30-Debatte schon bald bundesweit eröffnet wird – wenn die Unfallzahlen mit Zweirädern weiter steigen.

Denn es wird eng: Allein

Unter deutschen Kommunen hat sich diese Strategie als Erfolgsmodell herumgesprochen: etwas auf Probe einführen und dann darauf setzen, dass sich die Bewohner an die neuen Verhältnisse nicht nur gewöhnen, sondern sie gut finden.

Natürlich gibt es am Mein

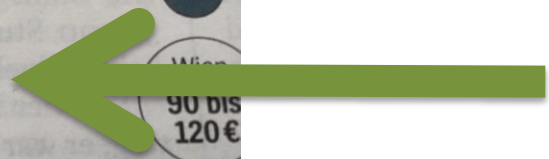
**Dauerpark**  
Jahresgebühr für An  
in ausgewählten Gro

10 Be

30

90 bis  
120 €

Koper  
hage



**MODE / ZEITGEIST / TREND**

**ZWANG / CHANCE  
ZUR VERÄNDERUNG**

**NEUE BLICKWINKEL  
INFRAGESTELLEN BISHER  
GESETZTER GRUNDLAGEN**

**Stellung Motorisierter  
Individualverkehr**

**Generelles Tempo 30**

**Verkehrsführungen  
auf Probe**

...

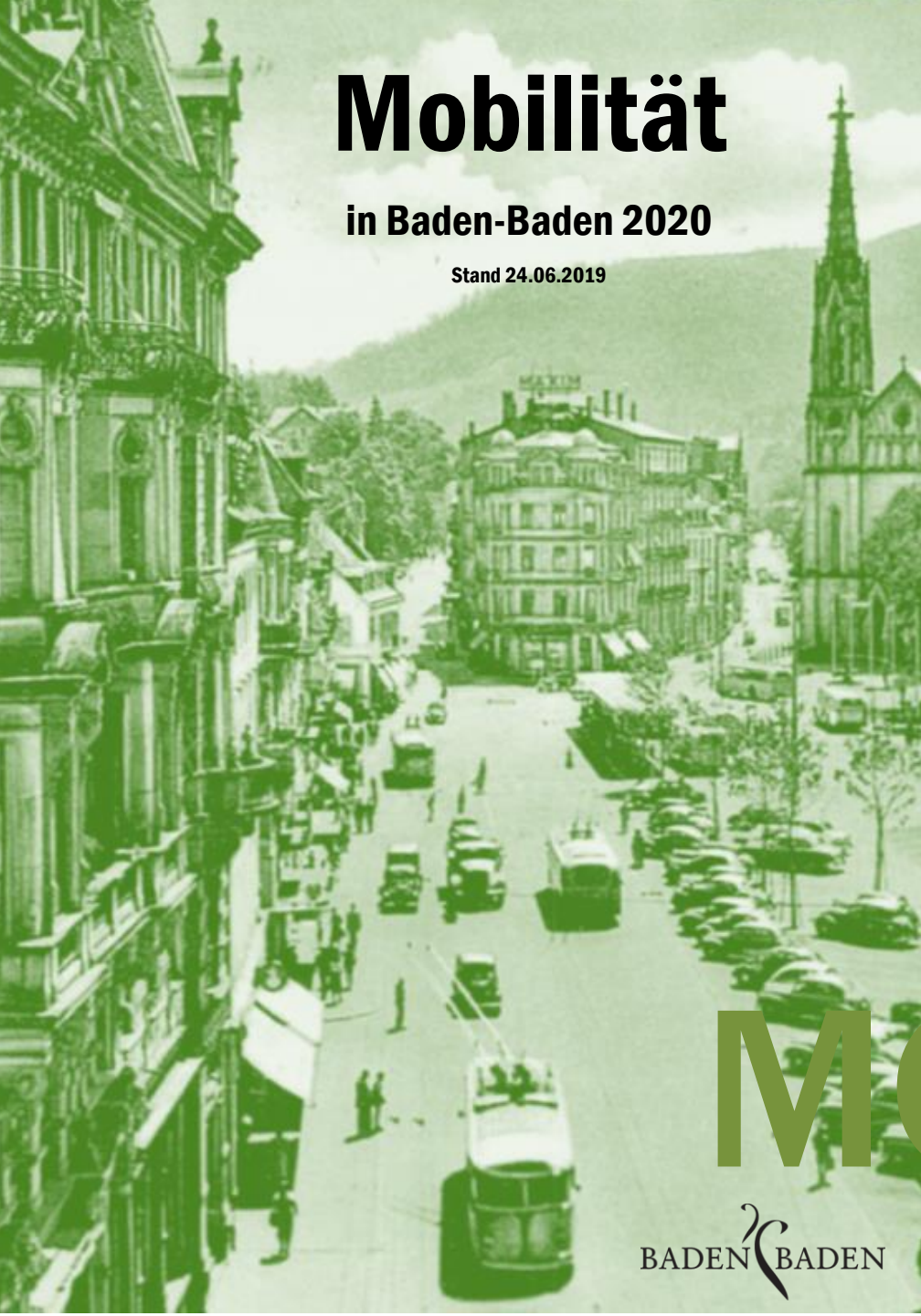
**MOBILITÄT**



# Mobilität

in Baden-Baden 2020

Stand 24.06.2019



# MOBILITÄT

BADEN  BADEN