



Projekt Ko

velo2025

Radverkehrskonzept Weil am Rhein

velo2025

Radverkehrskonzept Weil am Rhein

Stadt Weil am Rhein
Stadtbauamt
Stadt- und Grünplanungsabteilung
Rathausplatz 1
D-79576 Weil am Rhein

Internet: www.weil-am-rhein.de

Oktober 2015



Inhalt

Vorwort.....	05
01 analyse	06
01.1 Ausgangslage.....	08
01.2 Weil am Rhein.....	08
01.3 Mobilität in Weil am Rhein.....	14
01.4 Internationale und überregionale Velowege.....	18
01.5 Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2014.....	22
01.6 Velonetz Weil am Rhein 2013.....	24
02 konzept	26
02.1 Routenführung.....	32
02.2 Qualität & Ausbaustandards.....	44
02.3 Design & Orientierung.....	47
02.4 Service.....	50
02.5 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation.....	51
03 to do	52
04 fahrplan	74
04.1 Friedlingen.....	76
04.2 Märkt.....	80
04.3 Otterbach.....	84
04.4 NWU.....	88
04.5 Weil-Ost.....	92
04.6 Kernstadt.....	96
04.7 Haltingen.....	98
04.8 Alt-Weil.....	104
04.9 Ötlingen.....	106
05 anhang	108
05.1 Abbildungen.....	110
05.2 Quellen.....	111

Vorwort

Das Fahrrad ist als Verkehrsträger aktueller denn je. Es ermöglicht eine umweltschonende, gesundheitsorientierte Mobilität und ist flexibel einsetzbar. Ob Schüler_in, Arbeitnehmer_in oder Rentner_in, Pendler_in, Freizeitsportler_in oder Tourist_in - das Fahrrad ist als Verkehrsmittel auch Dank der neuen Entwicklungen im E-Bike-Sektor für fast alle Bevölkerungsgruppen interessant.

Gerade in Hinblick auf eine nachhaltige Stadt- und damit auch Verkehrsentwicklung rückt das emissionslose Verkehrsmittel zunehmend in den Vordergrund. Insbesondere seine Qualitäten bei kurzen Strecken als taktisch eingesetztes Verkehrsmittel in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, macht es zu einem unverzichtbaren Baustein zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens und der effektiven Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt Weil am Rhein hat seit einigen Jahren einen Schwerpunkt auf die Verbesserung im Radroutennetz sowohl innerörtlich, als auch in den gemeindeübergreifenden Bereichen gelegt. Das wohl deutlich sichtbarste Zeichen hierfür ist die Dreiländerbrücke, die seit der Inbetriebnahme im Jahr 2007 immer noch das größte realisierte Einzelprojekt in der Region zur Verbesserung für Radfahrende und Fußgänger darstellt.

Die vergleichsweise gute Infrastruktur für Radfahrende ist auch Dank der intensiven, sachlichen und zielorientierten Zusammenarbeit mit der Ortsgruppe der IG Velo entstanden.

Die Wahrnehmung und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel hat sich stark verändert. Städte wie Münster, Freiburg oder Kopenhagen gelten heute vielerorts als Vorbilder. Im Ruhrgebiet wird über Fahrradautobahnen nachgedacht und die Landesregierung Baden-Württemberg will „in den kommenden Jahren für ein fahrradfreundlicheres Mobilitätsklima [sorgen]“ (fahrradland-bw.de). Die Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs wird sich auch weiterhin verstärken. Dies wird zwangsläufig zu zusätzlichen Investitionen führen.

Im Zuge eines abgestimmten Ausbaues des Radroutennetzes im Landkreis Lörrach und damit auch im Dreiländereck hat der Kreistag des Landkreises Lörrach 2013 ein interkommunales Radverkehrskonzept auf den Weg gebracht. Dieses wird durch das Radverkehrskonzept Weil am Rhein „velo2025“ lokal qualifiziert.

01 a

nalyse

01.1 Ausgangslage

Die Radrouten in Weil am Rhein sind derzeit gut ausgeschildert, in ihrer Qualität meist gut ausgebaut und werden entsprechend unterhalten. Zur Erkennbarkeit eines durchgängigen Netzcharakters bedarf es einiger Lückenschlüsse und eines einheitlichen Designs. Einen Überblick über die Velorouten in Weil am Rhein 2013 bietet Abb.1.

Die Orientierung im Netz ist derzeit via Beschilderung gut möglich. Allerdings fehlt es an einer ähnlich stringenten Erkennbarkeit im Verkehrsraum. Bedingt durch den kompakten Siedlungskörper, verbunden mit einer hohen Einwohnerdichte und begünstigt durch die Topographie mit vergleichsweise geringen Steigungen ist das Potential für den Radverkehr hoch. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach schätzt für Weil am Rhein das Potential eines Radverkehrsanteils von bis zu 20%. (vgl. VAR 2014) Schon heute ist in Weil am Rhein, insbesondere in der Kernstadt, das Fahrrad ein beliebtes Verkehrsmittel. Zählungen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach haben ergeben, dass fünf von sieben Zählstellen in Weil am Rhein unter den Top 20 im Landkreis liegen, mit ca. 500-700 Radfahrenden/Tag. (vgl. VAR 2014) Ein 'Modal Split' liegt für Weil am Rhein nicht vor, eine Haushaltsbefragung des Trinationalen Eurodistrict Basel aus dem Jahr 2012 kommt zu dem Ergebnis, dass 14% aller Wege in Weil am Rhein mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch wenn diese Erhebungen nicht repräsentativ sind, können diese Zahlen dennoch als Anhaltspunkte dienen. (vgl. PTV 2012)

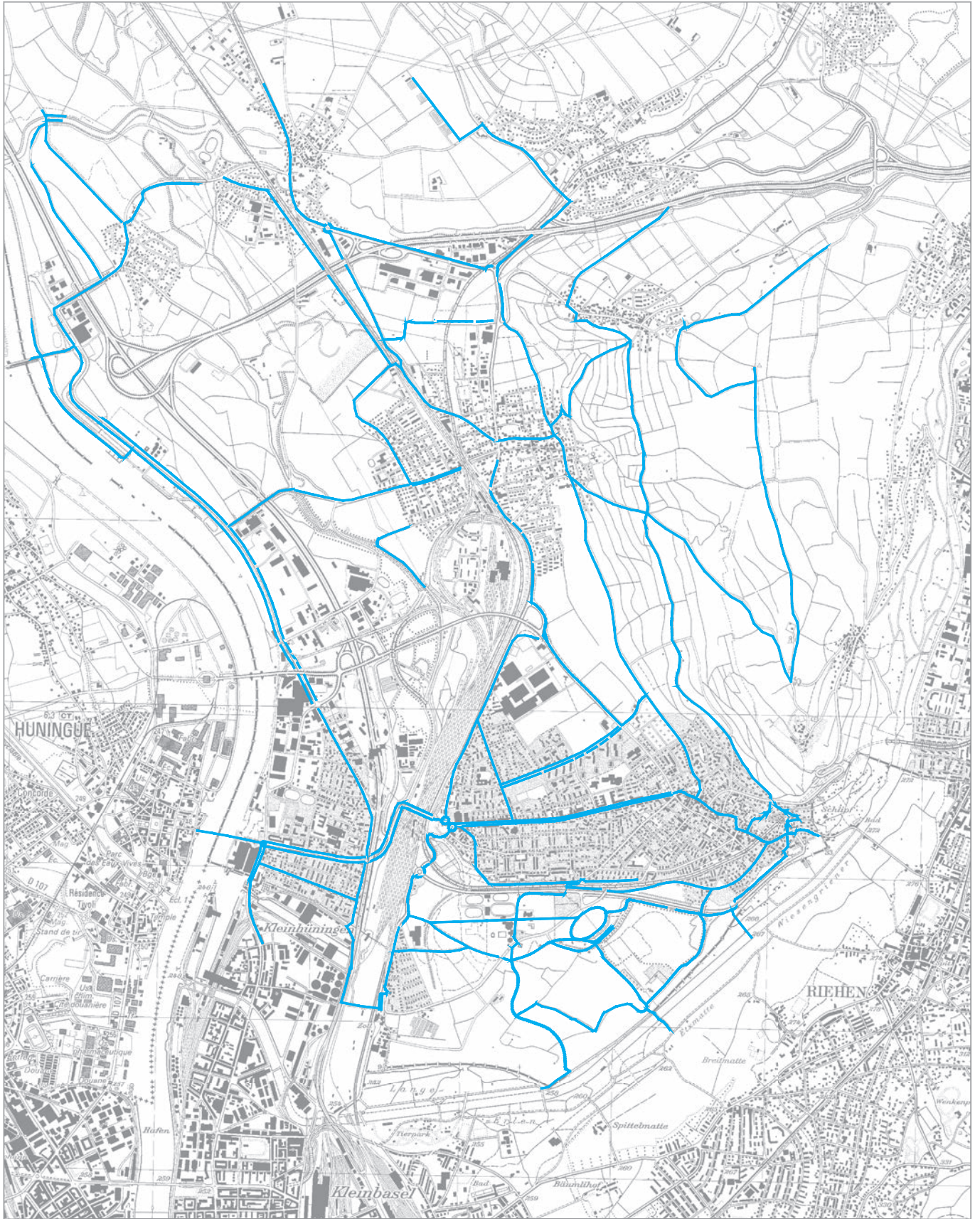
Für Weil am Rhein kann das Fahrrad eine noch deutlich größere Rolle im Rahmen der Intermodalität einnehmen. Unter Einbezug wichtiger ÖPNV-Schnittstellen in das Radverkehrsnetz kann das Fahrrad als Zubringer zu Haltestellen dienen, wie beispielsweise in Haltingen oder der Weiler Kernstadt. Entsprechende qualitative Parkierungsmöglichkeiten unterstützen diese Intermodalität.

01.2 Weil am Rhein

Weil am Rhein ist mit seinen knapp 30.000 Einwohnern_innen gemeinsames Oberzentrum mit Lörrach in der Agglomeration Basel und Grenzstadt zu Frankreich und der Schweiz.

Neben einer städtischen Prägung in der Kernstadt und in Friedlingen, existieren in Weil am Rhein auch Ortsteile von suburbaner bis ländlicher Prägung, wie Ötlingen und Märkt. Weil am Rhein bietet auch deshalb eine außergewöhnliche Vielfalt an Orten der Naherholung und Freizeitgestaltung, Sehenswürdigkeiten und kulturellen Einrichtungen. Insbesondere das Freizeitcluster beim Landschaftspark Wiese ist ein Publikums-magnet. Hier befinden sich wichtige Ziele für die gesamte Agglomeration. Weltweiten Bekanntheitsgrad haben der Vitra Campus und die Fußgänger-/ Radwegebrücke „Dreiländerbrücke“ mit bis zu einer Millionen Nutzenden jährlich. Neben den Weinbergen mit diversen Wander- und Spazierwegen zählt das Rheinvorland zu den beliebten Naherholungszielen der Region. (siehe Abb. 5)

Mit ca. 10.000 Arbeitsplätzen ist die Stadt ein bedeutender Arbeitsplatzstandort. Größere Arbeitsplatzcluster befinden sich in den Gewerbegebieten entlang des Rheins, rund um den Vitra Campus und im Bereich der Haupteinkaufszonen Weil am Rheins - in der Kernstadt und in Friedlingen. Dort befinden sich mit dem Rheincenter und der Einkaufsinsel auch die beiden Einkaufszentren. Mit einem Gesamtumsatzvolumen von ca. 280 Mio. Euro ist Weil am Rhein ein bedeutender Einkaufstandort.



Veloruten Weil am Rhein 2013

— Ausgewiesene Fahrradwege

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung.

ohne Maßstab 

Abb. 1: Veloruten Weil am Rhein

Fast 70% der Kunden_innen kommen von außerhalb Weil am Rheins und hier meist aus Frankreich und der Schweiz. (siehe Abb. 4) (vgl.CIMA 2013)

Als Teil des Oberzentrums ist Weil am Rhein auch ein Zentrum für Bildungseinrichtungen, insbesondere für weiterführende Schulen. Über 500 Schüler_innen pendeln täglich aus Umlandgemeinden nach Weil am Rhein. Das Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen geht hier bis über Efringen-Kirchen und Kandern hinaus. Auch zwischen den Stadtteilen herrscht reger Schüler_innenverkehr, so dass aus den nördlichen Schuleinzugsgebieten inklusive Haltingen täglich bis zu 1000 Schüler_innen in die Kernstadt Weil am Rhein pendeln. Aus Lörrach, Frankreich und der Schweiz ist die Anzahl von Pendelnden vernachlässigbar. (siehe Abb. 2) Räumlich konzentrieren sich die weiterführenden Schulen in der nördlichen Kernstadt: Am Schulzentrum mit Werkreal-, Realschule und dem Oberrhein-Gymnasium und rund um das Kant-Gymnasium mit Stadtbibliothek, Musik- und Volkshochschule. (siehe Abb.3)

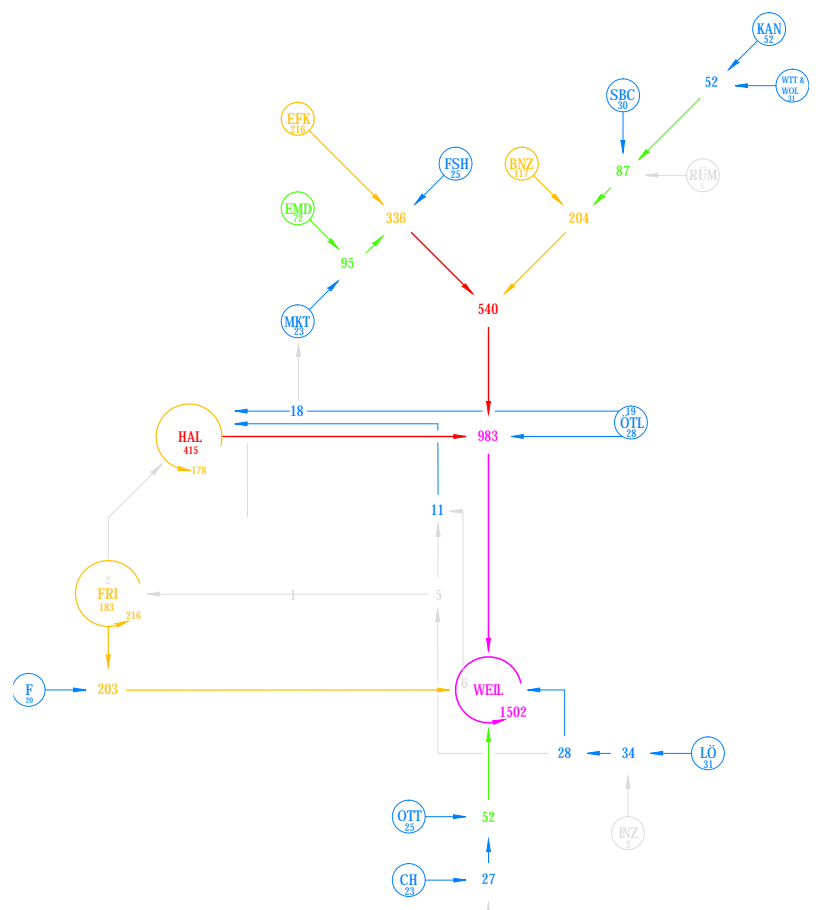
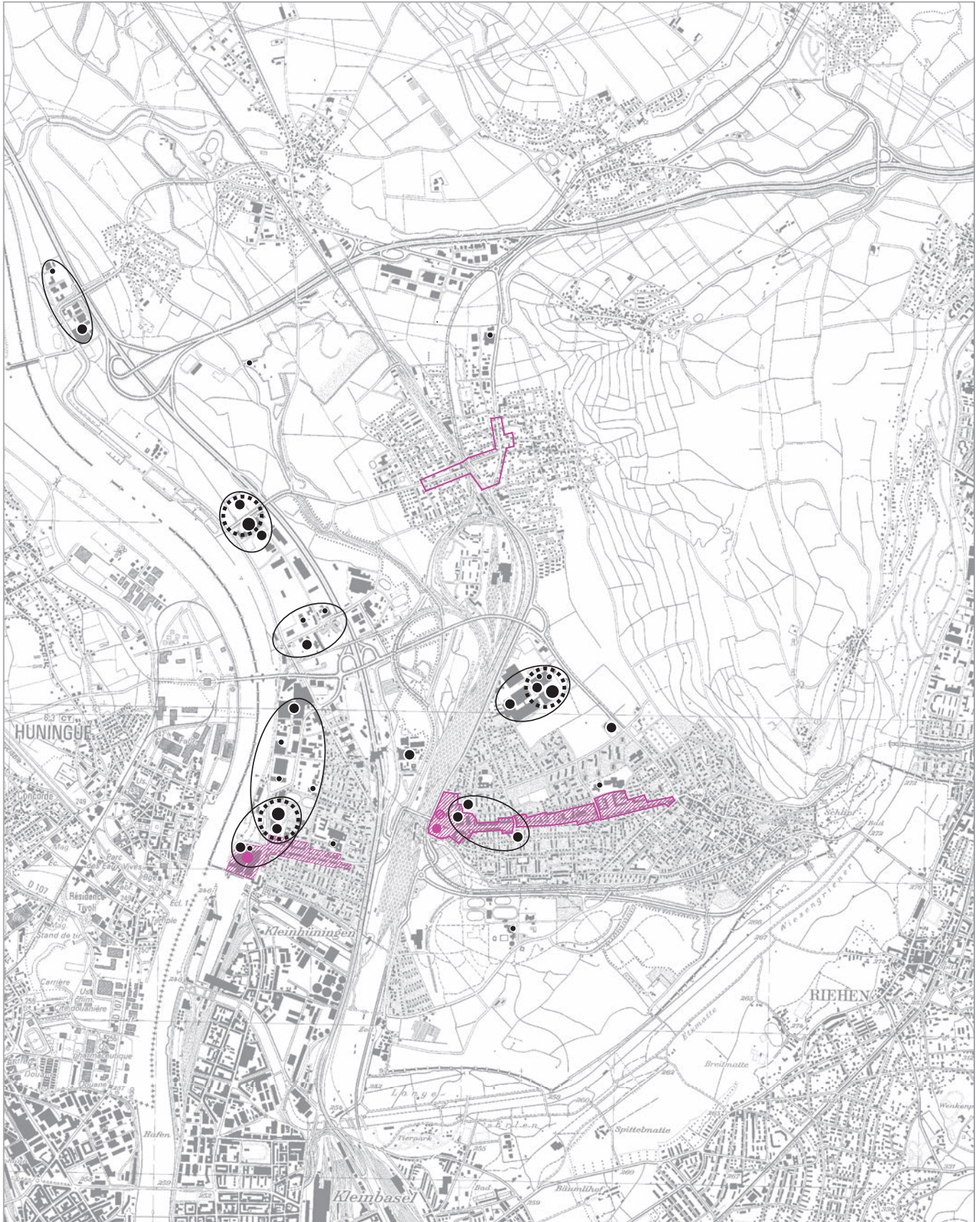


Abb. 2: Schulpendelnde 2013

Quelle: Statistik Weil am Rhein. Abteilung für Soziales, Schulen und Sport



Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein

- 50-99 Arbeitnehmende
- 100-499 Arbeitnehmende
- 500+ Arbeitnehmende

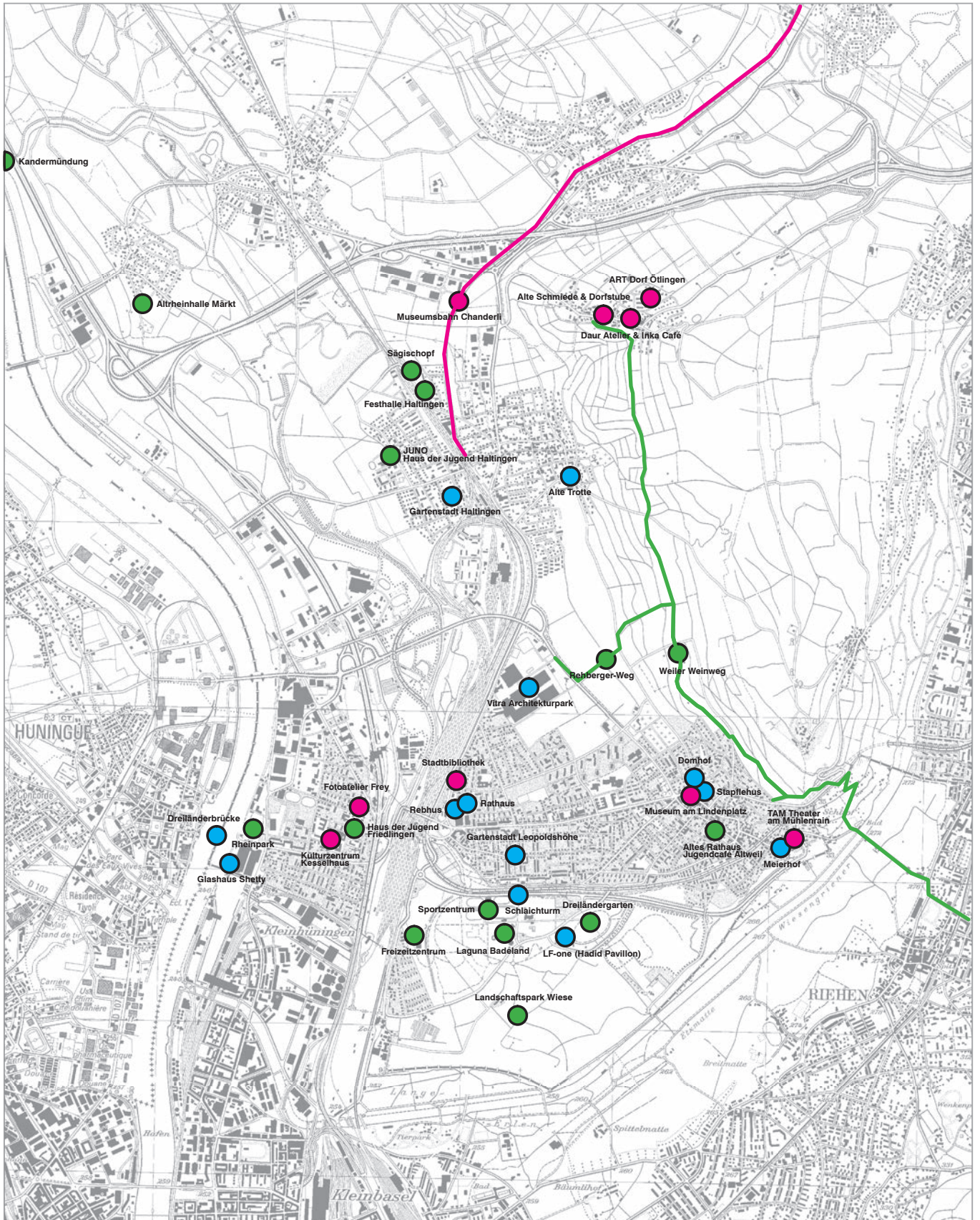
- Arbeitsplatzcluster 1000+ Arbeitnehmende
- Arbeitsplatzcluster

- Haupteinkaufszone (nach qm & Umsatz) mit Einkaufszentrum
- weitere zentrale Versorgungszone

Quelle: Weil am Rhein. WWT; CIMA Märkte- & Zentrenkonzept 2009/2013; Auskunft A.Raymond

ohne Maßstab

Abb. 4: Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein



Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung

- Sehenswürdigkeiten
- kulturelle Einrichtung
- Orte der Freizeitgestaltung
- Kandertalbahn
- Kultur- und Wanderweg

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung.

ohne Maßstab

Abb. 5: Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung

01.3 Mobilität in Weil am Rhein

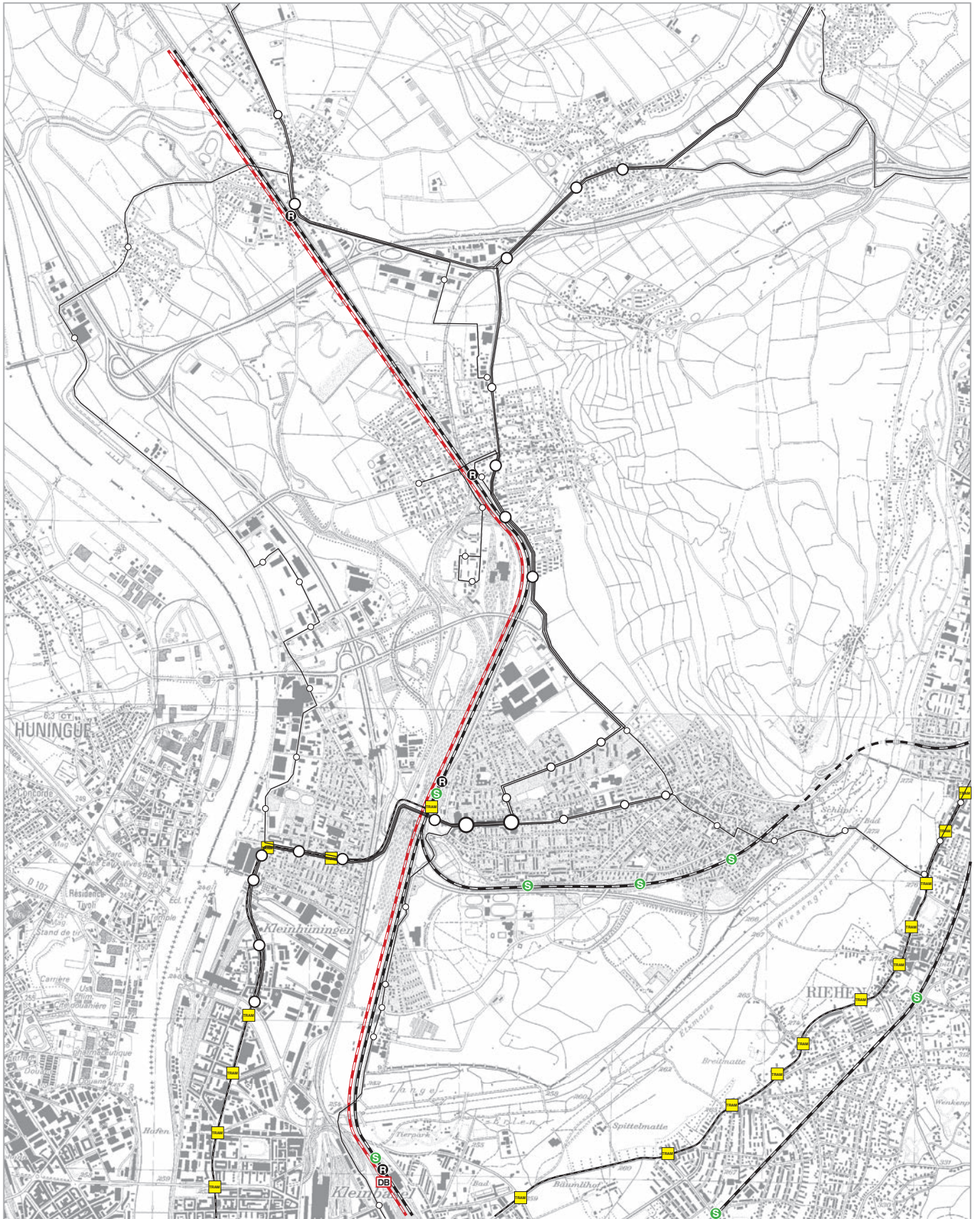
Die Stadt Weil am Rhein ist direkter Nachbar der Stadt Basel und Teil der Agglomeration. Damit ist die Gemarkung Weil am Rhein zugleich „Trichter“ der verschiedenen Verkehre in Richtung Basel vom Rheintal kommend und zusammen mit der Schweiz Transitkorridor nach Italien. Neben dem überregionalen Personenverkehr, insbesondere auf der Rheintalstrecke der Deutschen Bahn und den Autobahnen BAB5 und BAB98, sind auch die Pendel- und Freizeitpersonenverkehre innerhalb der Agglomeration Basel auf der Gemarkung Weil am Rhein wiederzufinden. Diese Personenverkehre werden durch intensive Lastverkehre ergänzt. Neben den genannten überregionalen Strecken ist hier zusätzlich der Binnenschiffverkehr auf dem Rhein aufzuführen. So befinden sich in Weil am Rhein ein Umschlagbahnhof und Häfen. Diese sind das Pendant zu den Schweizerischen Rheinhäfen, die unmittelbar an die Weiler Gemarkung angrenzen und zum Teil mit dem Weiler Stadtteil Friedlingen einen Siedlungskörper bilden. Nicht zuletzt die grenzüberschreitenden Verkehre belasten das Verkehrsnetz zusätzlich.

Neben der eigenen wirtschaftlichen Stärke ist es der hohe Arbeitskräftebedarf der Agglomeration Basel, der eine große Anzahl von Arbeitspendelwegen bewirkt (2013 ca. 4.000 Grenzgänger, davon ca. 3.500 in die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land; vgl. WSW 2013). Hinzu kommt durch Einkommens- und Währungsdifferenzen mit dem Einkaufstourismus ein weiterer Wegeproduzent. (vgl. CIMA 2009)





Eine eigene Erhebung zum Modal Split in Weil am Rhein liegt derzeit nicht vor. Während eine nicht repräsentative Haushaltsbefragung des Trinationalen Eurodistrict Basel aus dem Jahr 2012 zu dem Ergebnis kommt, dass 14% aller Wege in Weil am Rhein mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, geht das Gesamtverkehrsmodell der Stadt Basel 2012 für Weil am Rhein von einem Nicht-MIV-Anteil von 5-10% aus. (vgl. Agglo Basel 2012 auch PTV 2012) Unabhängig von der Untersuchung zeigen die verschiedenen Daten, dass der Radverkehrsanteil steigerungsfähig ist. Ein solches Radverkehrspotential schätzt der Landkreis Lörrach für Weil am Rhein auf bis zu 20%. (vgl. VAR 2014)

Weil am Rhein ist, zumindest nominal, sehr gut durch den ÖPNV erschlossen. Auf der Gemarkung Weil am Rhein befinden sich zwei Haltestellen der Regionalbahn Basel-Freiburg (Bf. Weil am Rhein, Bf. Haltingen), vier Haltestellen der S-Bahn Weil am Rhein-Lörrach/Wiesental (Bf. Weil am Rhein, Gartenstadt, Pfädlistraße, Weil-Ost), drei Tram-Haltestellen der Linie 8 Basel-Weil am Rhein (Dreiländerbrücke, Riedlistraße/Kesselhaus, Bf. Weil am Rhein) und fünf Buslinien. Hervorzuheben sind auch die Linien 55 Kandern-Basel und 6/16 Lörrach-Basel als Hauptlinien mit 30-Minuten-Takt. (siehe Abb.6)

Die MIV-Belastung der Verkehrswege ist z.T. sehr hoch. Neben den Autobahnen mit mehr als 40.000 Kfz/24h sind auch zahlreiche Straßen innerorts betroffen. Hier ist dies insbesondere die B3, welche in Haltingen bis zu 20.000 Kfz/24h aufnimmt und als zentrale Pendelstrecke nach Basel und Weil am Rhein aus dem näheren Markgräflerland und dem Kandertal genutzt wird. Stark belastet ist die B 532 als Zubringer aus Frankreich zur Autobahnauffahrt Weil am Rhein und ins Weiler Zentrum. Dies gilt auch für die neu eröffnete „Zollfreie Straße“ (B317) zwischen Weil am Rhein und Lörrach. Weitere, insbesondere für den Radverkehr wichtige, weil innerorts, stark belastete Straßen mit bis zu 10.000 Kfz/24h sind die Römerstraße und Hauptstraße in Alt-Weil, die Hauptstraße zwischen Schlaufenkreisel und Friedlingen, sowie ebenso in Friedlingen die Colmarer Straße (siehe Abb.7).



ÖPNV in Weil am Rhein

-  Buslinien mit Haltestellen
-  Tramlinien mit Haltestellen
-  S- & Regionalbahnlіnien mit Haltestellen
-  Fernbahnlіnien mit Haltestellen




Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung.
 Quelle: Weil am Rhein, Stadtwerke.

ohne Maßstab 

Abb. 6: ÖPNV in Weil am Rhein



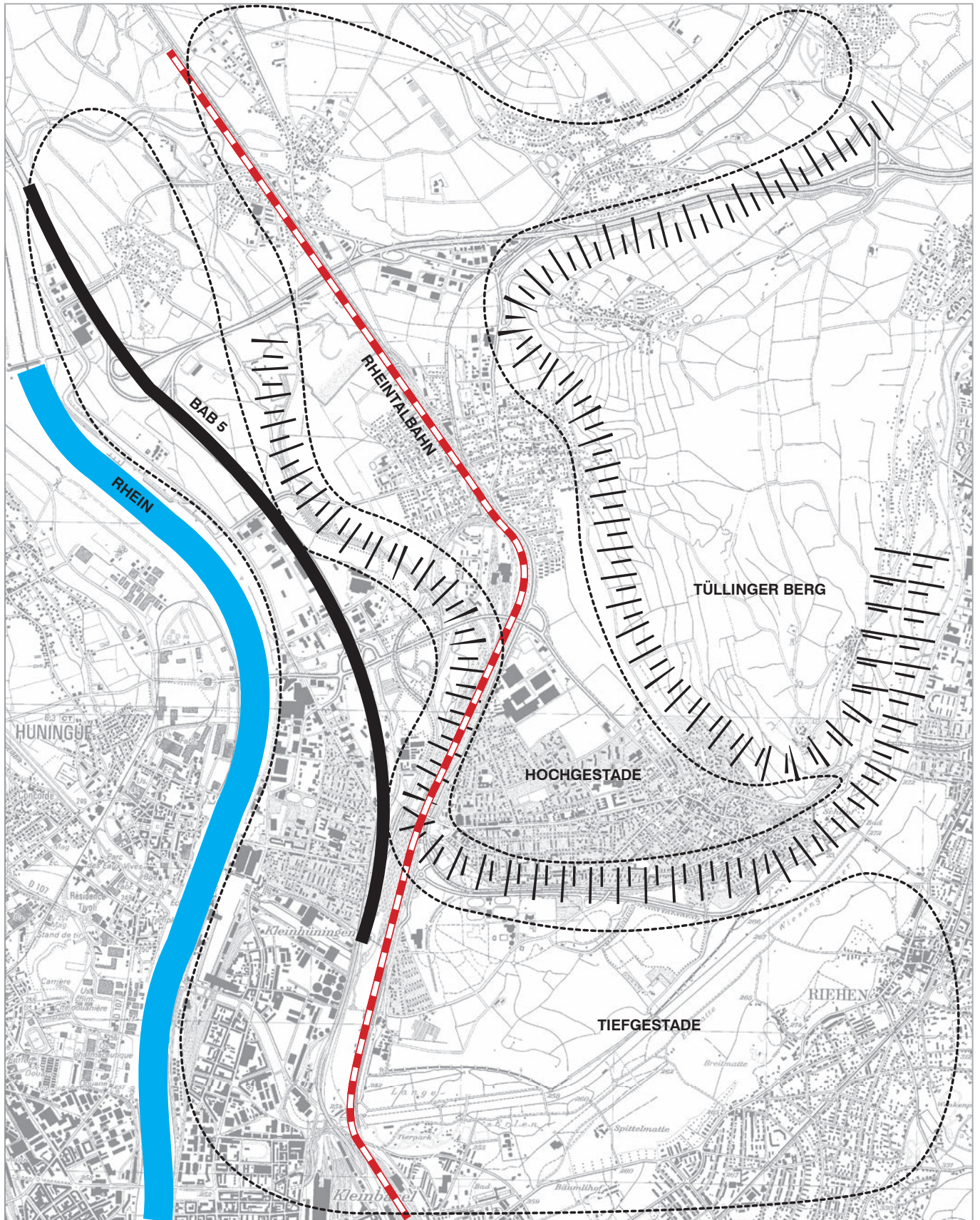
Verkehrsaufkommen MIV Weil am Rhein 2013

-  über 20.000 Kfz/24h
-  über 15.000 Kfz/24h
-  über 10.000 Kfz/24h

Quelle: Weil am Rhein. Verkehrsmodell 2013 Analyse Nullfall.

ohne Maßstab 

Abb. 7: Verkehrsaufkommen MIV in Weil am Rhein 2013



Barrieren in Weil am Rhein

-  Rheintalbahn
-  BAB 5
-  Rhein
-  bedeutende Erhebung
-  Geländekante


ohne Maßstab 

Abb. 8: Barrieren in Weil am Rhein

01.4 Internationales und überregionales Velonetz

Internationales Velonetz 2014

Die Stadt Weil am Rhein ist Grenzstadt zur Schweiz und zu Frankreich. Sie liegt am Oberrhein, ist Teil der Agglomeration Basel und ist für das deutsche Umland Teil des gemeinsamen Oberzentrums mit der unmittelbar angrenzenden Stadt Lörrach. Dementsprechend vielfältig, differenziert und mit unterschiedlichen Akteuren besetzt sind alle räumlichen Planungen im Dreiländereck.

Es existieren diverse überregionale und internationale Radrouten. Der Rheinradweg „Eurovelo15“ verläuft beidseitig entlang des Rheines von der Quelle bis zur Mündung und passiert hierbei auch Weil am Rhein. Auf derselben Route passieren der „Oberrhein-Kaiserstuhl-Weg“ und der „Südschwarzwald-Radweg“ die Stadt. Ein weiterer überregionaler Radweg, der „Markgräfler-Radwanderweg“ startet in Alt-Weil und führt über Ötlingen bis nach Freiburg. Zudem sind diverse internationale und trotzdem lokale Radrouten im Weiler Stadtgebiet ausgeschildert. Hierzu gehören die verschiedenen Radrouten des „2-Ufer-3-Brücken“-Radwanderweges und der „Kleine-Dreiland-Radweg“. (siehe Abb.10)

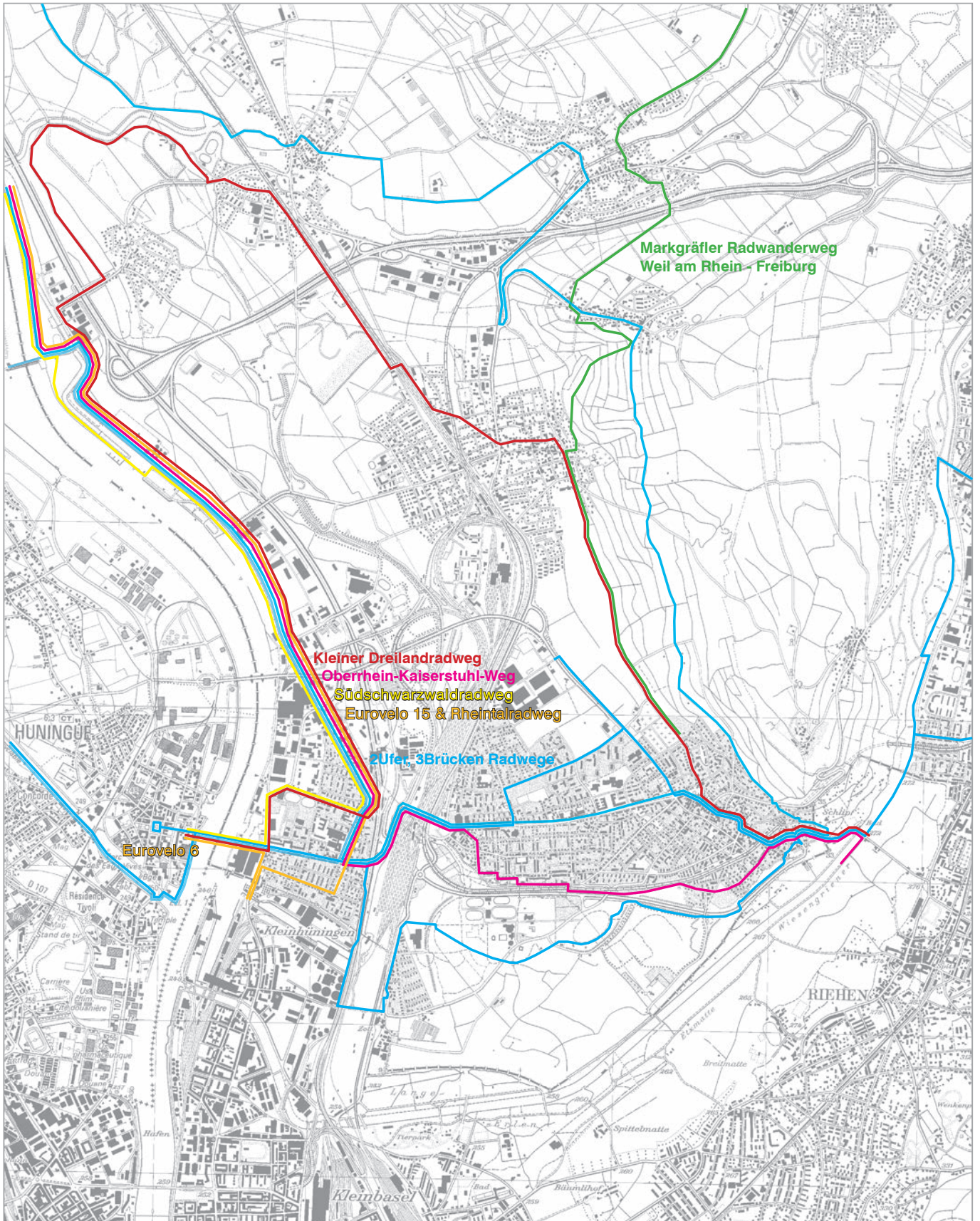
Basler Velonetz 2014

Im Süden grenzt Weil am Rhein direkt an die Stadt Basel. Basel hat ein eigenes Radverkehrskonzept mit hierarchisierten Routen, die grenzüberschreitend auch nach Weil am Rhein führen. Das derzeitige Radverkehrsnetz von Weil am Rhein nimmt diese Routen entsprechend auf und führt diese weiter. Besonders hervorzuheben sind die sog. Pendlerrouen. Drei dieser Routen führen nach Weil am Rhein. Im Westen über die Zollstraße nach Friedlingen, im Süden entlang der B3 nach Otterbach und im Osten nach Alt-Weil. Erstere ist somit fast direkt an die Dreiländerbrücke angebunden und befindet sich damit an einem wichtigen Kreuzungspunkt im Radverkehr. Die Pendlerroute in Otterbach ist ein direkter Weg ins Basler Zentrum und an die Fernzughaltestelle Badischer Bahnhof. Der Anschluss der Pendlerroute Alt-Weil führt nicht nur nach Riehen, sondern zudem über Schweizer Gemarkung direkt nach Lörrach. (siehe Abb.11)







Velonetz Huningue 2014

Das Radverkehrsnetz in Huningue ist erstellt von der „Communauté de Communes des Trois Frontières“. Das unhierarchisierte Netz knüpft an das Weiler Radverkehrsnetz über das Stauwehr Märkt und die Dreiländerbrücke an. Der Radweg entlang der „Alten Straße“ und der „Colmarer Straße“ in Weil am Rhein ist hier mit aufgenommen. (siehe Abb.12)

In Weil am Rhein gibt es verschiedene überregionale und internationale Radrouten.



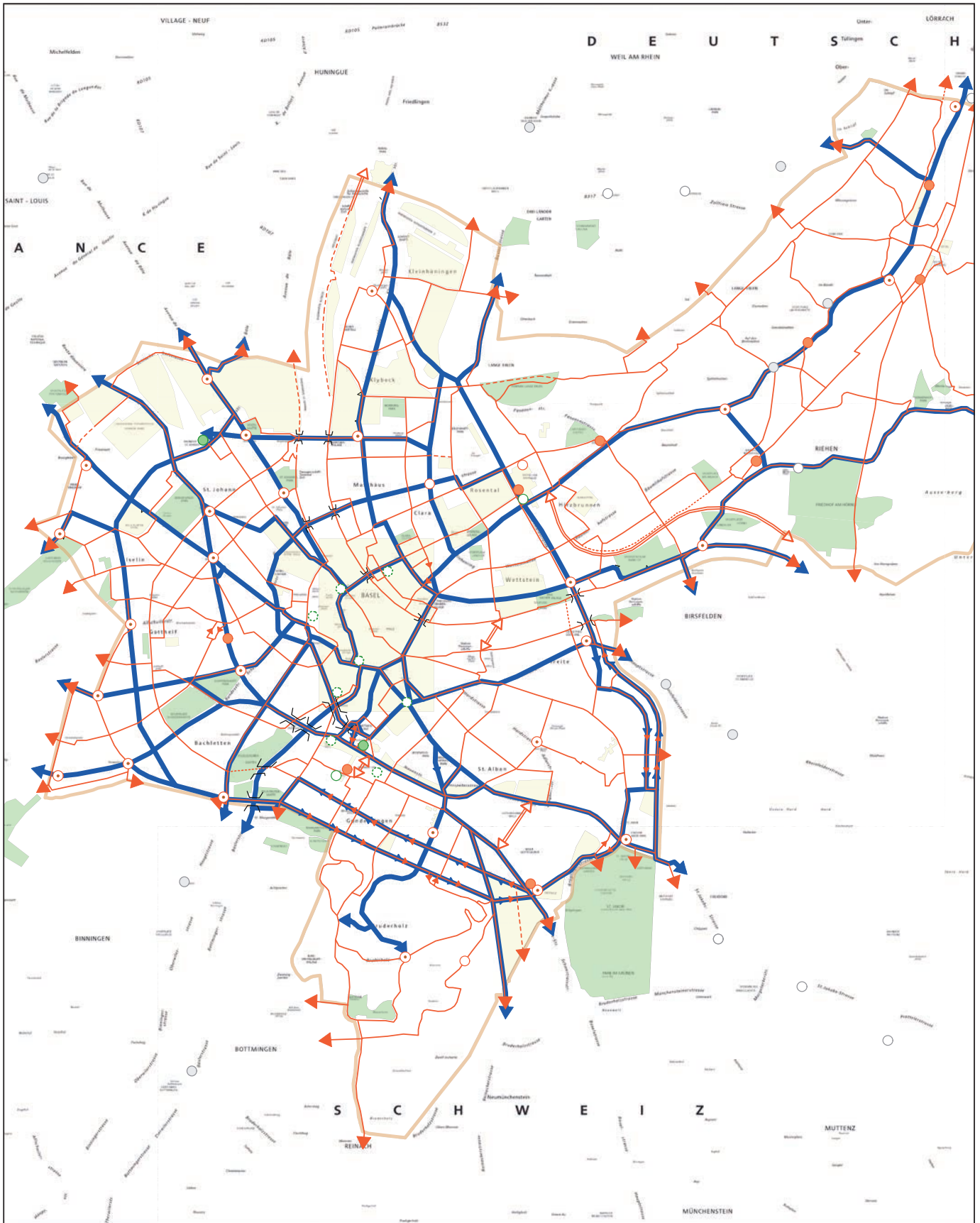
Internationale und Überregionale Velowege

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------|
|  | Drei verschiedene Routen
Radwanderweg „ZUfer, 3Brücken, 1000 Dinge zu entdecken“ |  | Eurovelo15 (Rheinradweg) |
|  | Markgräfler Radwanderweg Weil am Rhein - Freiburg |  | Oberrhein-Kaiserstuhl-Weg |
|  | Südschwarzwaldradweg Freiburg - Weil am Rhein -
Waldshut-Tiengen - Freiburg |  | Kleiner Dreilandradweg |

Quelle: Radverkehrs-konzept Landkreis Lörrach; Stadtplanungsabteilung Weil am Rhein

ohne Maßstab 

Abb. 10: Internationale und überregionale Velowege



Veloroutennetz Basel-Stadt

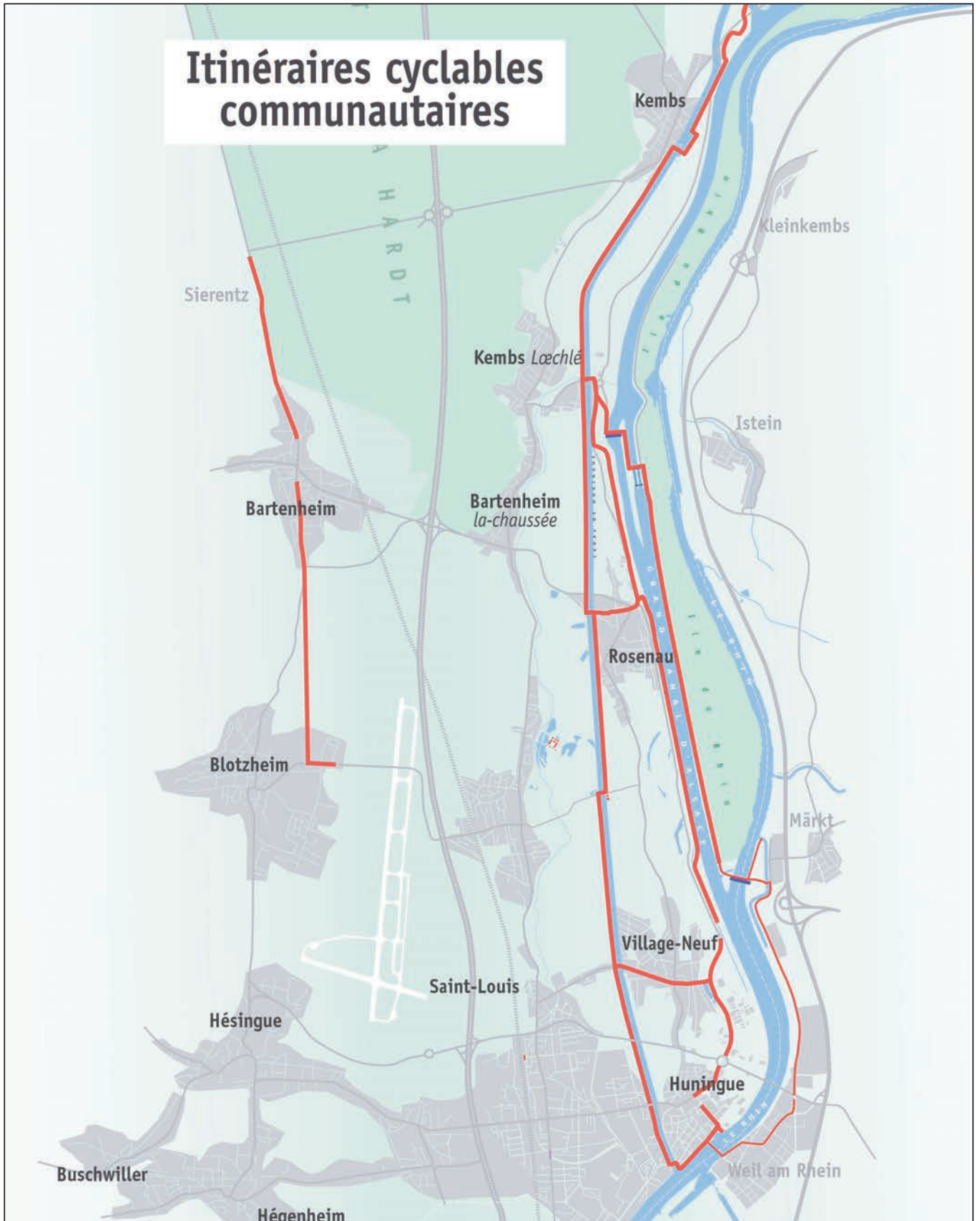
- | | |
|------------------------|----------------------|
| Basistrouten: | Pendlerouten: |
| — bestehend | — bestehend |
| - - - Festsetzung | — Einbahn |
| · · · Zwischenergebnis | — Anschluss |
| → Vororientierung | |

Quelle: Kanton Basel-Stadt (BS), Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität (2012): Aktualisierung Teilrichtplan Veloverkehr, Veloroutennetz Basel-Stadt.

ohne Maßstab 

Abb. 11: Veloroutennetz Basel-Stadt

Itinéraires cyclables communautaires



Plan des pistes cyclables communautaires.
Radverkehrswegeplan der „Commune des Trois Frontières“

— Radwege „Commune des Trois Frontières“.

Quelle: Plan des pistes cyclables communautaires. Commune des Trois Frontières.

ohne Maßstab 

01.5 Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach 2014

Ende 2013 wurde das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach vom Kreistag verabschiedet. Unter Einbezug und Beteiligung der Gemeinden des Landkreises wurde ein einheitliches, hierarchisches Radverkehrsnetz entworfen, Standards festgelegt und Übergangsbereiche zwischen Kommunen, Landkreisen und Ländern abgestimmt. Neben der Routenführung ist u.a. ein Maßnahmenkatalog entstanden.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach erarbeitet verschiedene Grundsätze zur Handhabung des Radverkehrs: Es stellt fest, dass der Radverkehr grundsätzlich Fahrverkehr ist und auf der Fahrbahn zu führen ist. Dieser Grundsatz entspricht dem zeitgenössischen Forschungsstand zur Führung des Radverkehrs (vgl. bast 2009). Dieser Grundsatz ist jedoch nicht dogmatisch zu handhaben, sondern zugleich sollen freie Führungsformen geprüft werden. Hier gilt es insbesondere die lokalen Erfordernisse und Besonderheiten zu berücksichtigen. Es sollte ferner versucht werden, den Radverkehr zu bündeln. Auf diese Grundsätze und deren empfohlene Handhabung wird im Konzeptteil dieses Berichtes noch vertieft eingegangen.

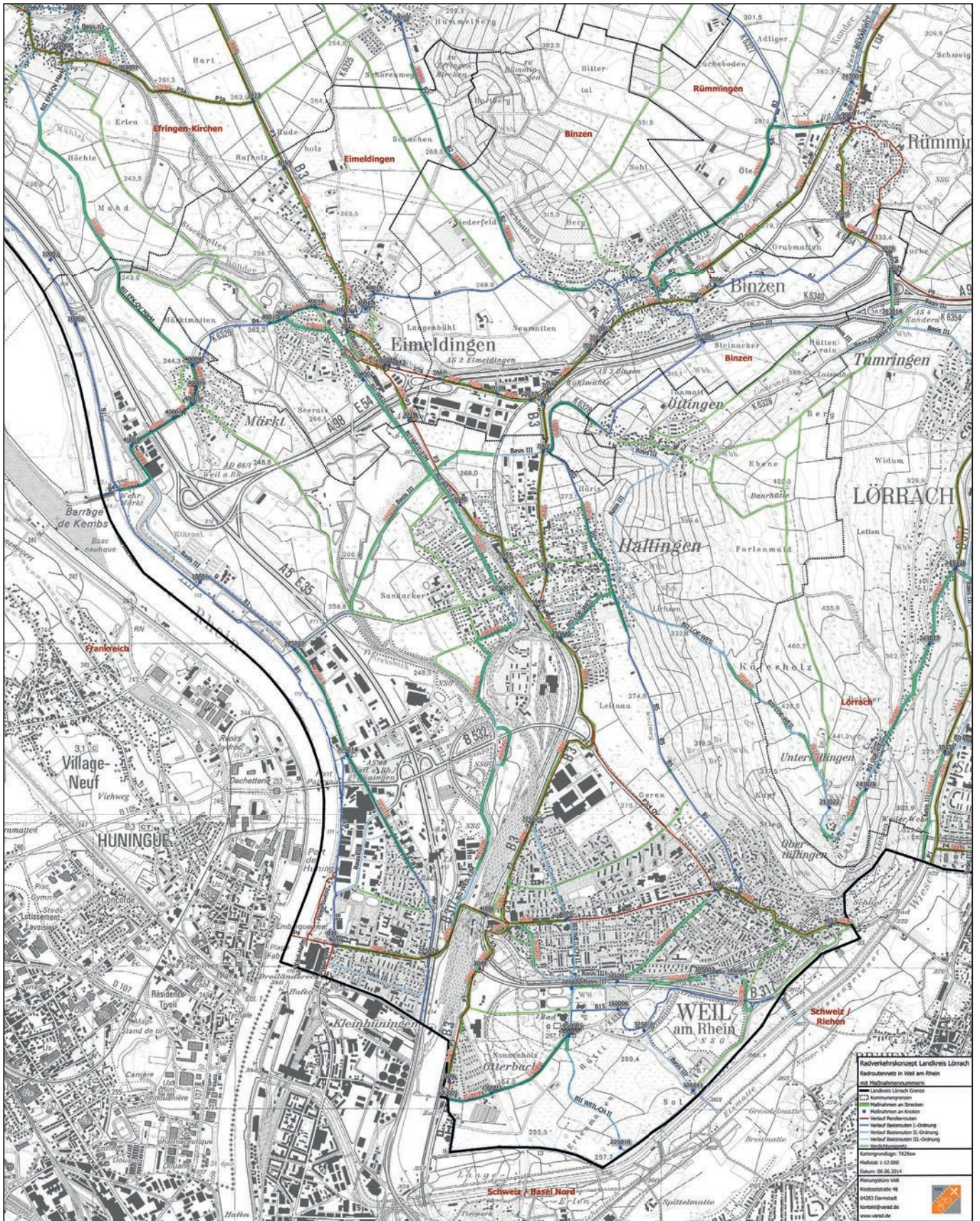
Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sieht drei verschiedene Routentypen vor: Pendlerroute, Basisroute und Verdichtungsrouen.

Die Pendlerroute (**rot**) bezeichnet eine Radschnellverbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (mehr als 10 km) und soll ein zügiges Vorankommen ermöglichen.

Die Basisroute (**blau**) stellt eine Hauptverbindung für den zielorientierten Alltagsradverkehr dar, damit sind u.a. innergemeindliche Radhauptverbindungen gemeint, wie z.B. die Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum.

Das Verdichtungsnetz (**grün**) beinhaltet die innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen wie z.B. die Verbindungen zwischen Stadtteilen untereinander (vgl. VAR 2014). (siehe Abb. Radverkehr LKLÖ)

Diese verschiedenen Routentypen beinhalten verschiedene Ausbaustandards.



Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach - Bereich Weil am Rhein

- Penderroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Landkreis Lörrach Grenze
- Kommunengrenze

Quelle: Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 13: Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach - Bereich Weil am Rhein

01.6 Velonetz Weil am Rhein 2013

In Weil am Rhein liegen die meisten Radrouten im überwiegend flachen Gelände. Es existieren zwei signifikante Erhebungen. Die Hangkante zwischen Tiefgestade (Rheinvorland) und Hochgestade und zwischen Hochgestade und der Erhebung des Tüllinger Bergs. Diese Niveauunterschiede bilden natürliche Barrieren im Nord-Süd-Verlauf entlang des Rheins, welcher eine weitere natürliche Barriere darstellt. Weitere künstliche Barrieren sind die Autobahnen (hier insbesondere die BAB5) und die Strecke der Rheintaleisenbahn. (siehe Abb.8)

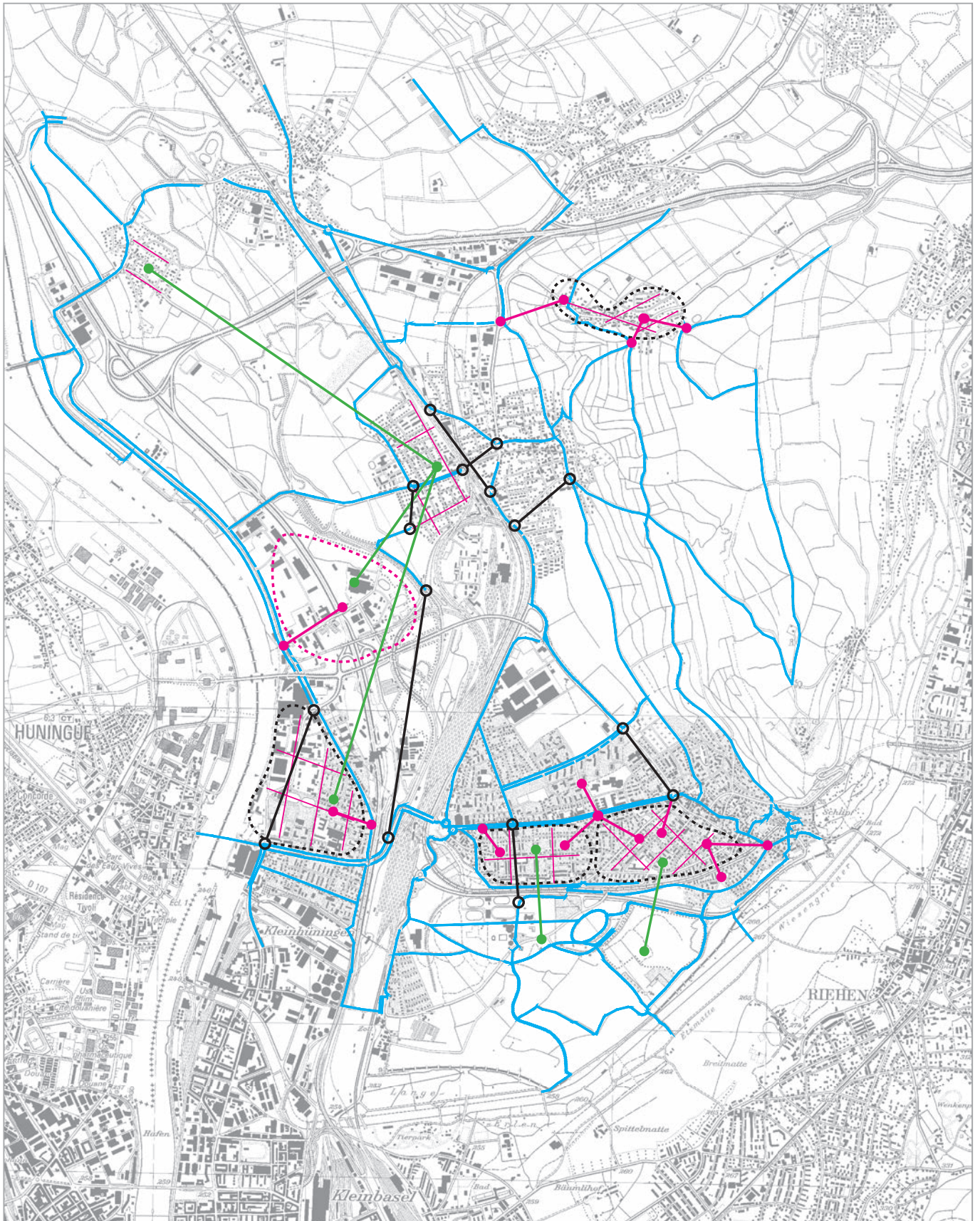
Die ausgewiesenen Radrouten bilden bereits heute ein Netz zwischen den Stadtteilen. (siehe Abb.1; Velorouten Weil am Rhein 2013). Dieses Netz weist jedoch Lücken auf. Auch sind Bereiche Weil am Rheins nur ungenügend an das Radroutennetz angebunden oder erschlossen.

Der östliche Teil des Gewerbegebietes Rebgarten ist nicht an das Radverkehrsnetz angeschlossen. Dies gilt auch für das Gewerbegebiet Friedlingen-Nord/Hafen und für Weil-Ost.

Eine ungenügende Verbindung besteht derzeit zwischen dem Haltinger Unter- und Oberdorf. Eine offizielle qualitative Radverbindung zwischen den Haltinger Ortsteilen besteht derzeit nur über die Festhallenbrücke. Als ungenügend erschlossen können Weil-Ost, Friedlingen Nord, die Gartenstadt Leopoldshöhe, Im Rad und Ötlingen bezeichnet werden. Daneben bestehen ungenügende Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen. Hier ist insbesondere die Verbindung Haltingen-Friedlingen und Haltingen-Märkt hervorzuheben, aber auch die Verbindung Weil-Ost zum Naherholungsgebiet Landschaftspark Wiese. (siehe Abb.9)

Der Ausbaustandard des vorhandenen Radverkehrsnetz stellt sich deutlich differenziert dar. Zum einen da das Netz verschiedene Routentypen vereinheitlicht darstellt. Hier sei beispielsweise auf die Wege im Landschaftspark Wiese verwiesen, welche zumeist nicht asphaltiert sind und dem Freizeitradverkehr im Sinne von Ausflugsfahrten maßgeblich dienen. Im Gegensatz hierzu die Hauptstraße in der Weiler Kernstadt, die mit einem durchgängigem Schutzstreifen von Alt-Weil bis zur Bühlstraße ein zügiges, qualitativ hochwertiges Vorankommen auch im Alltagsradverkehr ermöglicht. Andere Beispiele sind der eigenständige Radweg zwischen Haltingen und der Weiler Kernstadt entlang der B3, der Weilweg als auch landwirtschaftlich genutzter Geh- und Radweg, eigenständige Zweirichtungsradwege wie beispielsweise entlang der Nordwestumfahrung (NWU) oder Radwege im Mischverkehr wie in der Bühlstraße. Ein einheitlicher Standard nach Hierarchisierung, Priorisierung, Nutzungsintensität oder anderer Kategorien ist nicht erkennbar.





Velorouten Weil am Rhein 2013 - Analyse

- Ausgewiesene Fahrradwege
- fehlende/ungenügende Verknüpfung zwischen Quartieren
- ⋯ nicht angebundenes Quartier
- fehlende/ungenügende Anbindung des Quartiers an Fahrradwegenetz
- ⊗ Quartier mit ungenügender innerer Erschließung
- fehlende Verbindung zwischen Fahrradwegen

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung.

ohne Maßstab

Abb. 9: Velorouten Weil am Rhein 2013 - Analyse

02



onzept

Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel immer mehr geschätzt und anerkannt. Durch eine umfassende Förderung des Radverkehrs und die Realisierung des Radverkehrskonzepts kann das Radfahren in Weil am Rhein beliebter, attraktiver und sicherer werden. Als nachhaltiges und emissionsloses Verkehrsmittel kann sich das Velo so zu einem wichtigen Bestandteil des Personenverkehrs entwickeln.

Mit dem Radverkehrskonzept „velo 2025“ werden in Weil am Rhein verschiedene Ziele verfolgt. Die Ausbildung eines mehrstufigen Fahrradnetzes und attraktive Fahrradstrecken sollen dazu führen, dass das Fahrrad verstärkt als Verkehrsmittel eingesetzt und die Qualität des Radfahrens gesteigert wird. Als weitere Ziele sollen sowohl die Verkehrssicherheit, als auch Orientierungsmöglichkeiten für Fahrradfahrende deutlich erhöht werden. Das Velo als Verkehrsmittel soll an Beliebtheit und Bedeutung gewinnen. Mit der Förderung des Radverkehrs wird das Ziel verfolgt, dass sich die Bewohner der Stadt verstärkt mit dem Fahrrad identifizieren und ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl erreicht wird. Nicht zuletzt durch eine Stärkung der Intermodalität soll der Radverkehrsanteil am Modal Split erhöht werden und eine Verringerung des MIVs erreicht werden.

Eine vermehrte Nutzung des Fahrrads kann so zum Schutz von Umwelt, Klima und der Gesundheit beitragen. Durch den motorisierten Verkehr erzeugte Lärm- und Schadstoffemissionen können mit Förderung des Radverkehrs deutlich reduziert werden. So kann eine radverkehrsfreundliche Verkehrsinfrastruktur zu einer höheren Lebens- und Stadtqualität führen.

Ziele des Radverkehrskonzeptes Weil am Rhein:

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

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein ist eine qualifizierte Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach von Ende 2013. Dies ist aus mehreren Gründen sinnvoll. Zum einen wurde das Radverkehrskonzept des Landkreises unter Beteiligung der Stadt Weil am Rhein erstellt. Damit sind viele Elemente des Konzeptes des Landkreises auch Ziele des Radverkehrskonzeptes der Stadt Weil am Rhein. Zum anderen wurden viele der in der Analyse bearbeiteten Themen im Radverkehrskonzept des Landkreises bereits berücksichtigt. Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein versucht, die dort gewonnenen Erkenntnisse mit diesem Bericht in eine Übereinstimmung der Umsetzung vor Ort zu bringen. Trotz der Beteiligung der Stadt Weil am Rhein am Radverkehrskonzept des Landkreises und trotz dessen Aktualität, sind die Ergebnisse nun zu operationalisieren und mit aktuellen Planungen „vor Ort“ zu konfrontieren.

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein stellt vier Elemente in den Vordergrund:

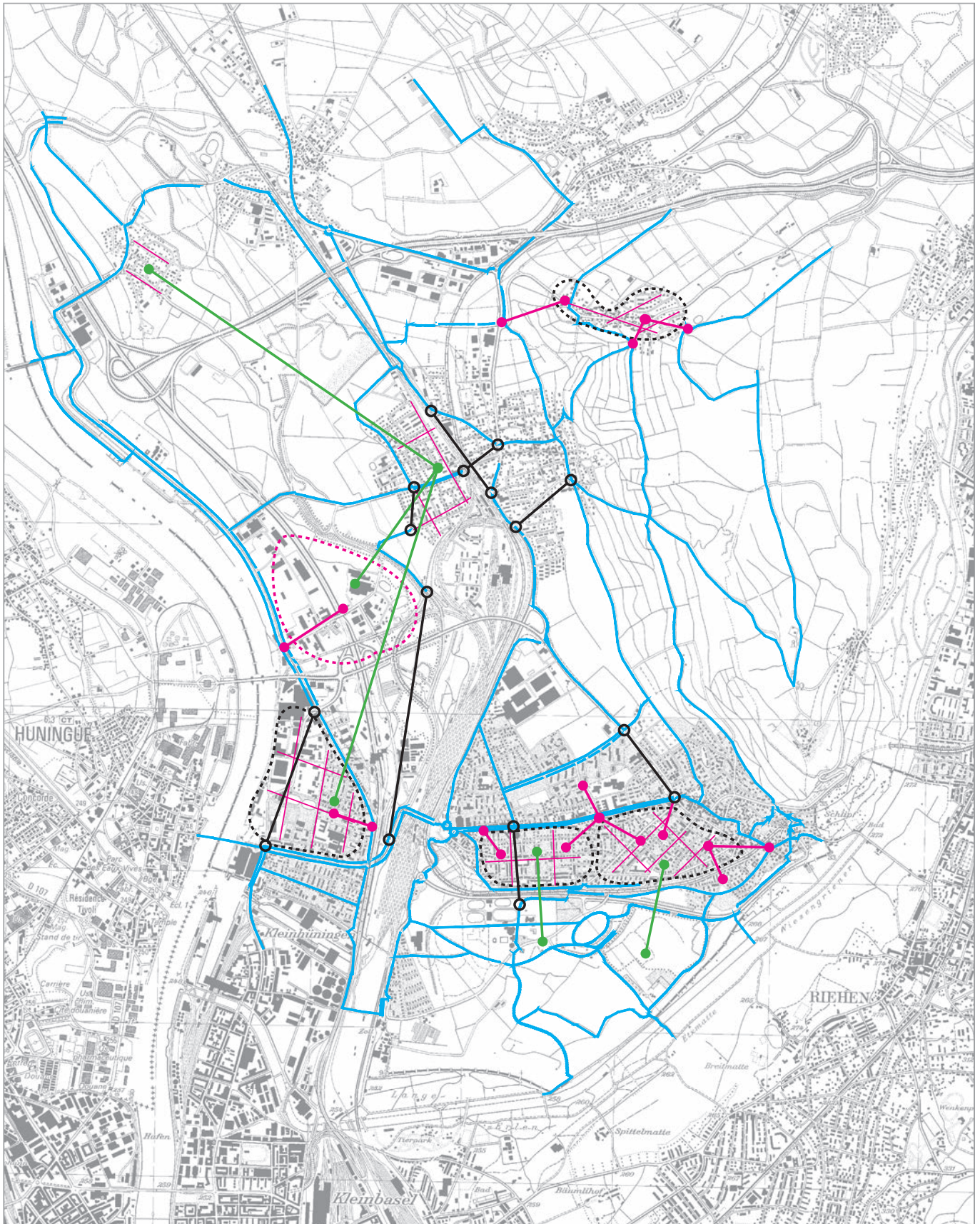
- 1) Übersetzung der Routentypen in Radwegetypen nach lokalen Erfordernissen
- 2) Orientierung im Radroutennetz, Lesbarkeit von Routentypen, Designgrundsätze
- 3) Verknüpfung des Radroutennetzes intermodal sowie überkommunal und transnational
- 4) Attraktivitätssteigerung und Schaffung von Anreizen zur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

Neben der Formulierung von Zielen werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes auch Handlungsschwerpunkte festgelegt.

Die Ansprüche an das Radroutennetz sind vielfältig. Gerade aus diesem Grund ist es von Bedeutung unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht zu werden. Unter Berücksichtigung der lokalen Eigenschaften werden daher drei differenzierte Routenführungen umgesetzt. Ein Handlungsschwerpunkt ist es dabei auch, das Radroutennetz intermodal sowie überkommunal und transnational zu verknüpfen. Touristische und länderübergreifende Anbindungen sind zu berücksichtigen.

Elementar für eine effektive und sichere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist eine unproblematische und klare Orientierung im Radroutennetz. Die Lesbarkeit der Routentypen ist dabei von großer Bedeutung. Durch eigene durchgängige Designgrundsätze soll dem Radfahrer ein schnelles Zurechtfinden ermöglicht werden.

Neben den infrastrukturellen Anpassungen des Radroutennetzes spielen auch sogenannte weiche Faktoren eine entscheidende Rolle. Um ein Umdenken bei der Bevölkerung zu erzielen und die Beliebtheit des Radfahrens zu steigern müssen Anreize geschaffen werden. Serviceleistungen, Öffentlichkeitsarbeit und eine verstärkte Kommunikation zum Thema Radfahren sind dabei unabdingbar.



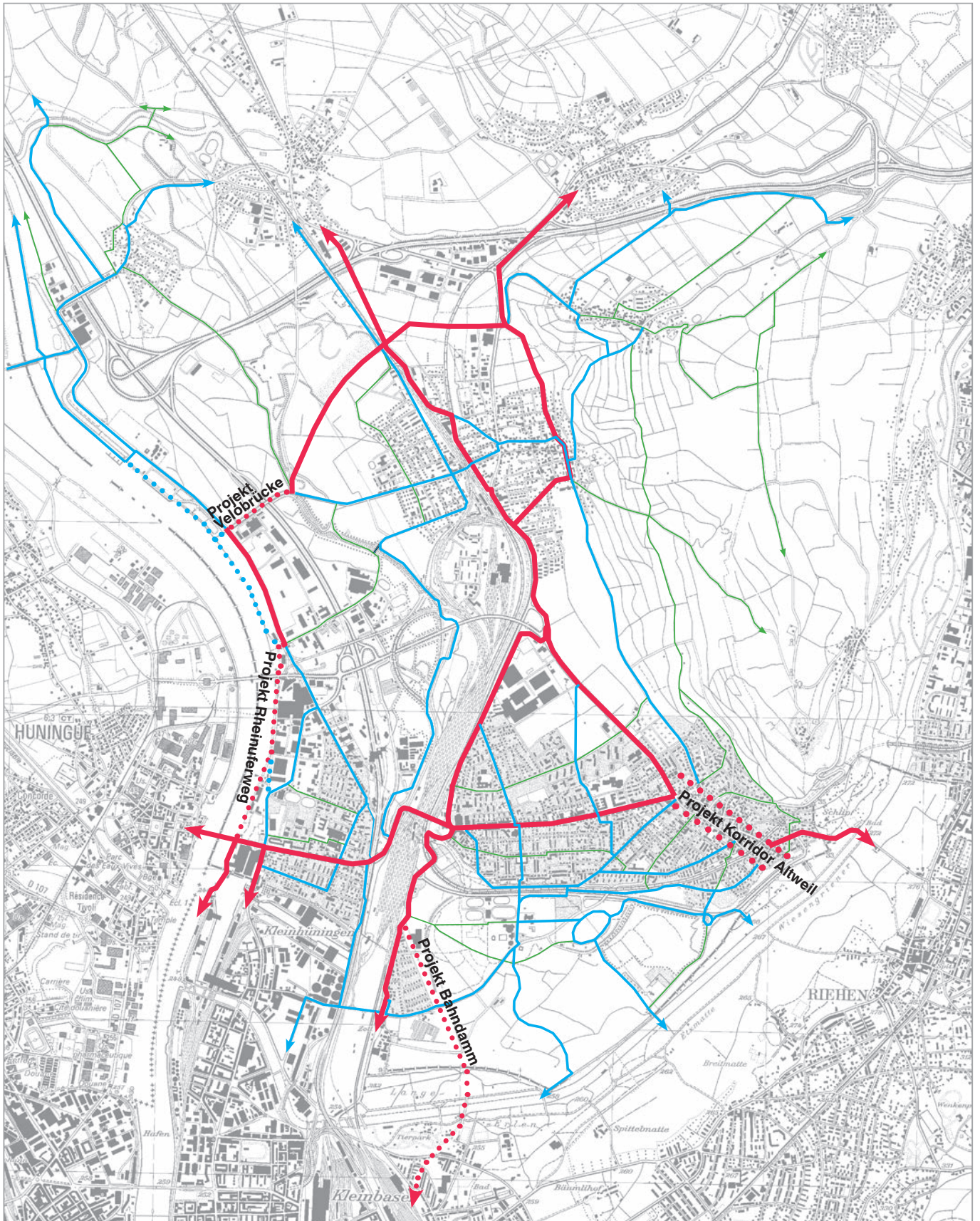
Velorouten Weil am Rhein 2013 - Analyse

- Ausgewiesene Fahrradwege
 - nicht angebundenes Quartier
 - Quartier mit ungenügender innerer Erschließung
- fehlende/ungenügende Verknüpfung zwischen Quartieren
 - fehlende/ungenügende Anbindung des Quartieres an Fahrradwegenetz
 - fehlende Verbindung zwischen Fahrradwegen

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung.

ohne Maßstab

Abb. 9: Velorouten Weil am Rhein 2013 - Analyse



velo2025 Weil am Rhein - Radverkehrskonzept

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projektrouten

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 14: velo2025 Weil am Rhein - Radverkehrskonzept

02.1 Routenführung

Neben der Sichtweise der Ausbaustandards, also den Anforderungen an verschiedene Routen zur Vereinheitlichung, ist zunächst die Sichtweise der Nutzergruppen zu berücksichtigen. Radfahrende sind aus mannigfaltigen Gründen mit dem Fahrrad unterwegs. Dementsprechend vielfältig sind deren Ansprüche an ein Radroutennetz. Die Tabelle auf Seite 29 ist dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach entnommen und zeigt die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen an „ihren“ Radweg. Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein berücksichtigt ortspezifische Eigenschaften und lässt diese in die Wahl des Routentypes und Ausbaustandards einfließen.

Die Routenführung ist der des Radverkehrskonzeptes Landkreis Lörrach entnommen.

Die Pendlerroute (**rot**) bezeichnet eine Radschnellverbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (mehr als 10 km) und soll ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Die Basisroute (**blau**) stellt eine Hauptverbindung für den zielorientierten Alltagsradverkehr dar. Damit sind u.a. innergemeindliche Radhauptverbindungen gemeint, wie z.B. von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum.

Das Verdichtungsnetz (**grün**) beinhaltet die innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen wie z.B. zwischen Stadtteilen untereinander (vgl. VAR 2014).

Diese verschiedenen Routentypen bedingen verschiedene Ausbaustandards, welche im Kapitel „Qualität“ vertieft werden.

Nutzergruppen	1. Qualitätsmerkmal Visualisierung	2. Qualitätsmerkmal Führungsform	3. Qualitätsmerkmal Weitere Infrastruktur
Alltagsradverkehr (Berufspendler)	Markierungen, Radwegweisung	fahrbahnseitig 10 m Kurvenradien	Fahrradabstellanlagen, öffentl. Luftpumpe, Fahrradzählstelle
Schülerradverkehr	Markierung, Radwegweisung	Nebenstraßen / Schutzstreifen Radwege im Seitenbereich	Fahrradabstellanlagen
Einkaufsrادverkehr	Markierung	Nebenstraßen / Schutzstreifen Radwege im Seitenbereich	Fahrradabstellanlagen, Gepäckaufbewahrung
Freizeitradverkehr	Radwegweisung	landschaftlich reizvoll abseits der Straßen	Fahrradabstellanlagen, Rastplätze
Fahrradtourist	Radwegweisung, Informationstafeln	landschaftlich reizvoll abseits der Straßen	Fahrradabstellanlagen, Rastplätze, Gepäckaufbewahrung

Abb. 15: Nutzergruppen. Quelle: VAR 2014

Das Radverkehrskonzept sieht im Norden zwei **Pendler**routen vor, die in Haltingen aufeinander treffen. Diese werden in Haltingen als eine Pendlerroute weitergeführt, ehe sie auf Höhe der Vitra wieder getrennt werden und einerseits in Richtung Süden, andererseits in Richtung Osten Weil am Rhein durchqueren. Von Norden laufen die Pendlerouten aus Efringen-Kirchen/Eimeldingen und aus Binzen/Kandertal zusammen. In Richtung Süden werden diese Pendlerouten nach Basel und Huningue, sowie nach Lörrach/Riehen weitergeleitet. Eine weitere Pendlerroute verbindet Huningue mit Lörrach entlang der Weiler Hauptstraße und eine Pendlerroute verbindet Binzen/Kandertal mit den Weiler Gewerbegebieten sowie dem Basler Novartis Campus. Zwischen den

Weiler Ortsteilen sieht das Radverkehrskonzept **Basisrouten** vor. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Basisrouten „Weilweg“ zwischen Haltingen und Alt-Weil, die Basisroute „Rheinweg“ zwischen Friedlingen und Märkt unter Anbindung der Gewerbegebiete, sowie die Basisroute „Landschaftspark Wiese“ zwischen Basel und der Weiler Gartenstadt. Die **Verdichtungsrouen** komplettieren das Netz innerhalb der Ortsteile, zwischen den Routen. Als „Projekte“ gekennzeichnete Streckenabschnitte bezeichnen Routen, deren Umsetzungsmöglichkeit schwer abschätzbar sind (Bahndamm), deren tatsächliche Ausgestaltung derzeit nicht bestimmbar ist (Alt-Weil) oder deren zeitlicher Horizont das Jahr 2025 definitiv übersteigen wird (Rheinuferweg). (siehe Abb.16)

Verbindungen zwischen Stadtteilen

Das Gewerbegebiet Rebgarten wird künftig an den Stadtteil Haltingen durch eine Verdichtungsroute entlang des Rebgartenweges angeschlossen. Damit entsteht zugleich eine Verbindung zum südlichen Hafengebiet über die Basisroute entlang der Alten Straße. Friedlingen Nord wird durch eine Basisroute entlang der Colmarer Straße an die Alte Straße angeschlossen. In ihrer Gesamtheit der Maßnahmen entsteht eine neue Verbindung von Haltingen bis zur Dreiländerbrücke.

Desweiteren wird in Haltingen eine Basisroute entlang des Krebsbaches bis zur Lustgartenstraße ausgewiesen. Damit erhält das Haltinger Unterdorf eine qualitative und sichere Anbindung an die Weiler Kernstadt. Inwiefern eine zeitnahe Umsetzung erfolgen kann, gilt es zu prüfen, da Teile der Route über eine Straße im Eigentum der Deutschen Bahn verlaufen. Eine Verbindung zwischen dieser Basisroute und der neuen Verdichtungsroute entlang des Rebgartenweges ist optional.

Das Radverkehrskonzept sieht eine qualitativ hochwertige Verbindung zwischen dem Haltinger Ober- und Unterdorf in Form der neuen Unterführung an der Heldelinger Straße vor.

Mit Abschluss der Arbeiten an der Nord-West-Umfahrung (NWU) wird eine neue Pendlerroute entlang der NWU fertiggestellt, die auf eine Basisroute entlang der Heldelinger Straße trifft. Hier ist längerfristig eine sichere Querung der BAB5 für Radfahrende zu schaffen.

Von diesem Punkt führt künftig eine weitere Verdichtungsroute nach Märkt, um diesen Ortsteil an Haltingen anzuschließen. Der derzeitige hohe Schwerlastverkehr muss hier Berücksichtigung finden. (siehe Abb.16)

Innere Erschließung einzelner Stadtteile

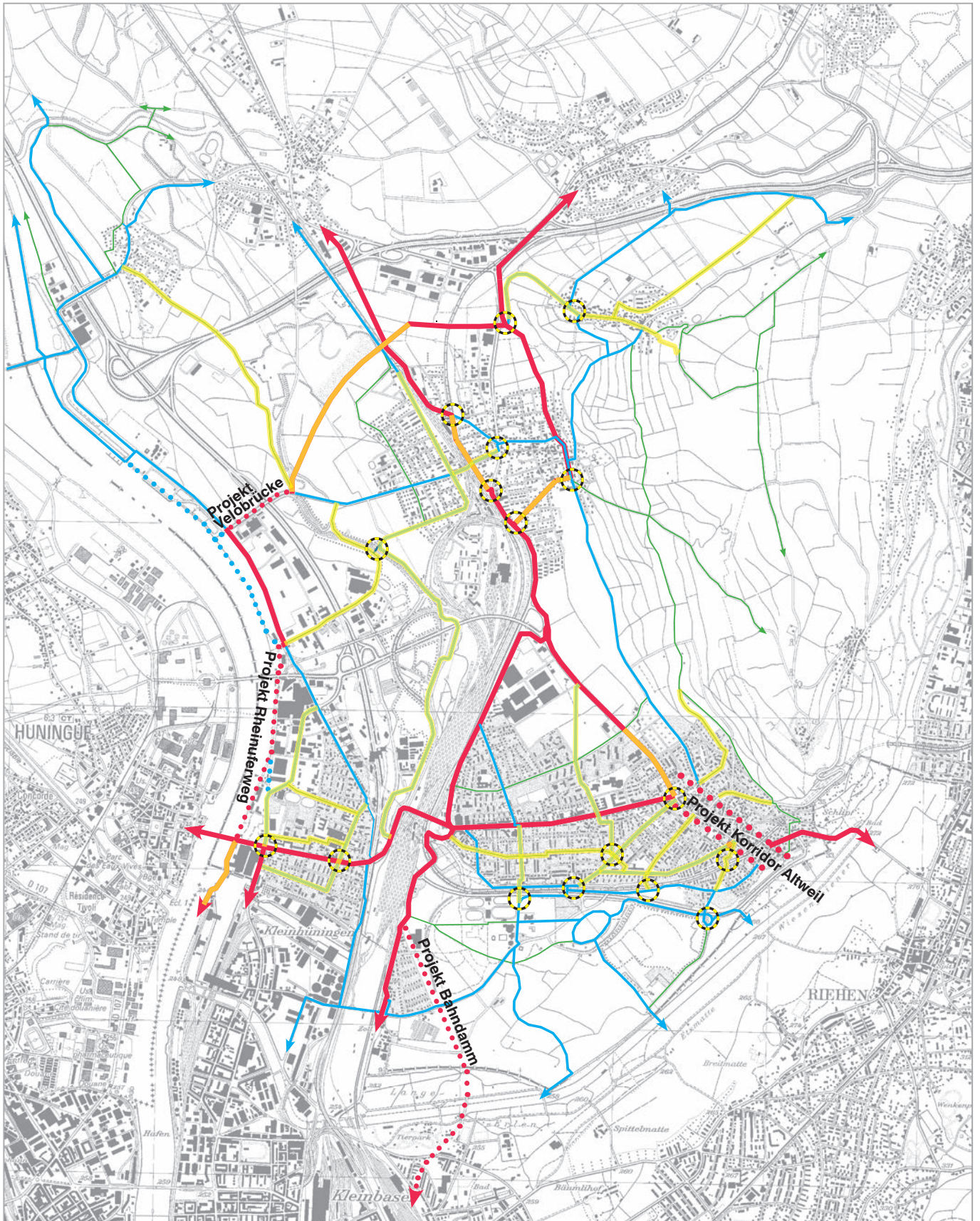
Die innere Erschließung der Stadtteile Weil-Ost, Friedlingen-Nord und Ötlingen wird sichergestellt.

In Weil-Ost wird die Pendlerroute zwischen Vitra-Campus und Alt-Weil entlang der Römerstraße hergestellt. Eine neue Basisroute entlang der Danziger Straße verbindet das Neubaugebiet Hohe Straße mit Weil-Ost und somit zugleich mit der Pendlerroute Haltingen-Alt-Weil.

Weil-Ost wird maßgeblich durch zwei Basisrouten erschlossen und an das Radverkehrsnetz angeschlossen. Die Basisroute entlang des diagonal verlaufenden Unterbaselweges dient als innerquartierliche Sammelroute und mündet im Norden in den zentralen Kreuzungspunkt der Pendlerrouten Alt-Weil. Im Süden findet sie Anschluss an die Gartenstadt und zum Sport- und Freizeitzentrum. Eine Basisroute entlang des Oberbaselweges dient als weitere Sammelroute im Süden Weil-Osts und verbindet zugleich Weil-Ost und die Gartenstadt mit der Pendlerroute nach Lörrach.

Ergänzt werden diese Routen durch zwei Verdichtungsrouen. Zum einen entlang der Pfädlistraße, um die S-Bahnstation Pfädlistraße an das Quartier anzubinden. Zum zweiten entlang des Mattweges und der Eisenbahnstraße, um die S-Bahnstation Weil-Ost in das Velonetz einzubinden und um das Quartier Schutzacker anzubinden. Zugleich ist somit die Anbindung des Landschaftsparks Wiese sichergestellt. Hierfür sollte idealerweise eine Fuß- und Radwegequerung der S-Bahnlinie installiert werden.

Die innere Erschließung der Gartenstadt geschieht maßgeblich durch die Verlängerung der Basisroute entlang der Bühllstraße über die Marktstraße. Der zentrale Bereich der Gartenstadt wird somit auch an die Pendlerroute entlang der Hauptstraße angeschlossen. Im Süden wird die S-Bahnstation Gartenstadt an das Velonetz angeschlossen. Unter Nutzbarmachung des Schlaichturms für Radfahrende kann somit auch das Sport- und Freizeitzentrum angeschlossen werden. Ergänzt wird die innere



velo2025 Weil am Rhein - Neue Routen und Knotenpunkte

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- Wichtige neue Routen
- Neue Routen in Planung
- Wichtige neue Knoten

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 16: velo2025 Weil am Rhein - Neue Routen und Knotenpunkte

Erschließung der Gartenstadt durch eine West-Ost-Verdichtungsroute entlang der Gartenstraße.

In Friedlingen werden parallel zur Hauptstraße jeweils nördlich und südlich eine Alternativroute angeboten. Die Verlegung der Tram-Gleise im Straßenraum macht das Fahren auf der Hauptstraße in Friedlingen anspruchsvoll. Mit der nördlichen Verdichtungsroute wird den Bewohnerinnen und Bewohnern von Friedlingen-Nord eine Alternative parallel zur Hauptstraße angeboten. Die Bewohnerinnen und Bewohner von Friedlingen-Süd können bereits heute die Obere-Schanzstraße als Alternative nutzen. Eine neue Basisroute entlang der Riedlistraße verbindet diese Alternativstrecken miteinander und mit der Basisroute entlang der Alten Straße.

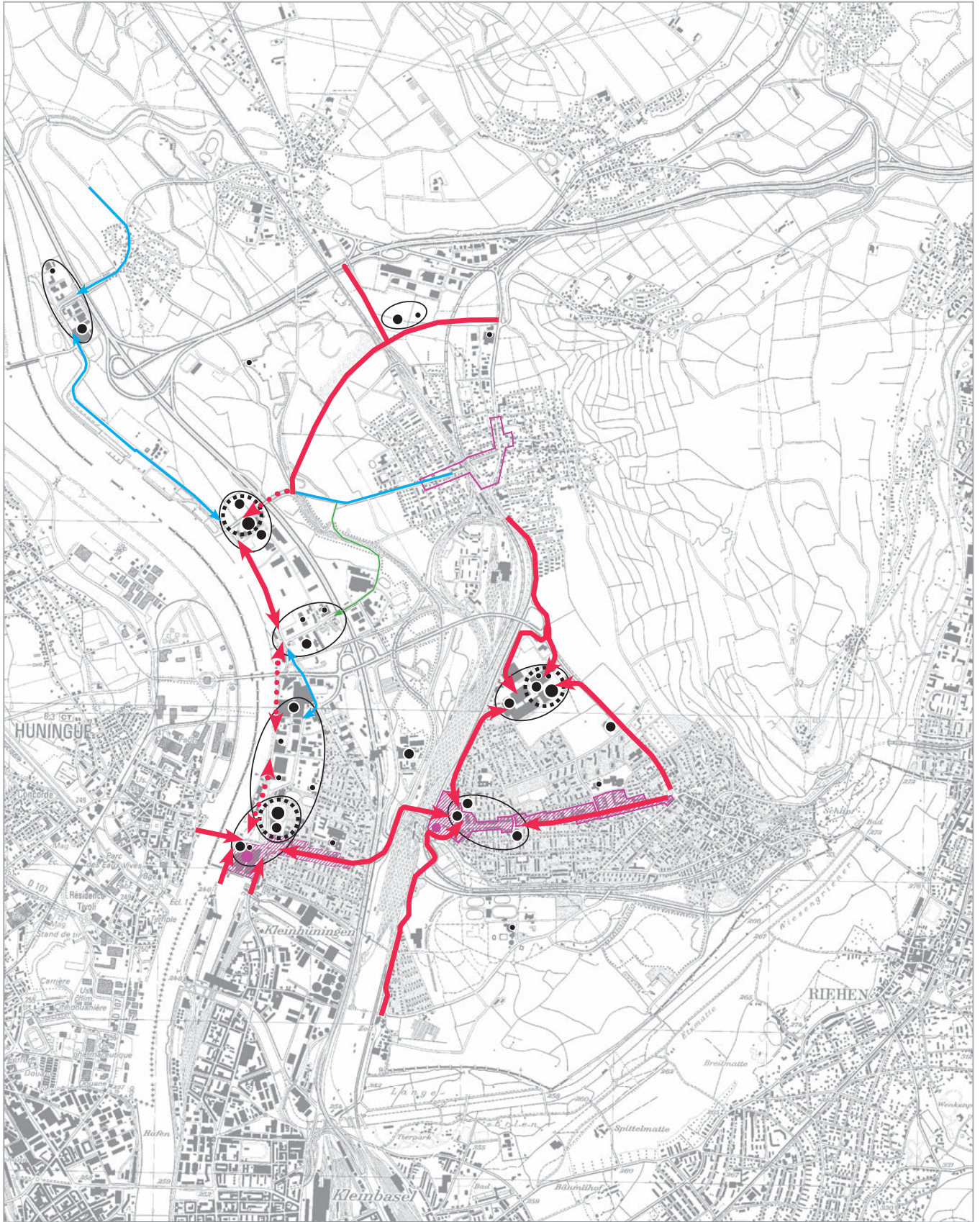
Ötlingen erhält entlang der Dorfstraße eine zentrale Erschließungsachse als Verdichtungsroute. Diese schließt im Osten an die Freizeitroute des Tüllinger Bergs und die Basisroute nach Haltingen an. Im Norden führt eine neue Verdichtungsroute zur Lucke. Im Westen wird eine Basisroute hergestellt, welche einerseits Ötlingen an die Pendlerroute Binzen-Haltingen und die Basisroute entlang der NWU anbindet. Andererseits geschieht in Ötlingen eine Anbindung an die Basisroute nach Binzen und nach Haltingen. (siehe Abb.16)

velo2025 für Pendler

Die Überlagerung des Radverkehrskonzeptes mit den Pendlermagneten Arbeitsplätze und den Einkaufsschwerpunkten (siehe Abb.16) zeigt eine gute Abdeckung des Radverkehrskonzeptes dieser Orte. An den Pendler Routen liegen sowohl die Einkaufsschwerpunkte Kernstadt und Friedlingen, als auch fünf der sechs Arbeitsplatzcluster. Durch die Pendlerroute „Rheinuferweg“ und die Basisroute entlang der Colmarer Straße in Friedlingen-Nord wird dieses Arbeitsplatzcluster auch er- und angeschlossen. Durch die neue Pendlerroute von Kandern (über NWU) nach Basel ist die Anbindung Haltingens an die Gewerbegebiete und die Verbindung nach Friedlingen sicher gestellt. Das Arbeitsplatzcluster Gewerbegebiet Reggarten ist somit zugleich an das Radverkehrsnetz angeschlossen. (siehe Abb.17)

velo2025: Intermodalität

Die zentralen Umsteigebahnhöfe Weil am Rhein und Haltingen sind mit Pendler Routen erschlossen. Auch alle Tram-Haltestellen auf der Gemarkung Weil am Rhein liegen an einer Pendlerroute. Ebenso verhält es sich mit den größten Bushaltestellen in Weil am Rhein, Haltingen und Friedlingen. Welchen Stellenwert eine qualitativ hochwertig ausgebaute Intermodalität haben kann, zeigt die Abbildung 18. Die Abbildung zeigt beispielhaft einen 5-Minuten-Einzugsbereich der Bahnhöfe Weil am Rhein, Haltingen und Eimeldingen mit dem Fahrrad. Hier wird klar, dass sich somit der Einzugsbereich der ÖPNV-Stationen entscheidend vergrößert. Lediglich von den Ortsteilen Alt-Weil und dem Gewerbegebiet Reggarten ist einer der Bahnhöfe mit dem Velo nicht in fünf Minuten erreichbar. Die Intermodalität mit den zentralen Umsteigeorten Bf. Haltingen, Bf. Weil am Rhein, Bf. Eimeldingen, den Tram-Haltestellen in Friedlingen (insbesondere Dreiländerbrücke) und den S-Bahnhaltestellen ist zu unterstützen. Hierzu sind sichere Unterstellmöglichkeiten an den Umsteigebahnhöfen Haltingen und Weil am Rhein nötig. Auch eine zentrale, sichere Unterstellmöglichkeit im Bereich der Tram-Station Dreiländerbrücke ist zu prüfen. Bei der Bearbeitung der Routenführung im Korridor Alt-Weil ist zu berücksichtigen, dass eine schnelle Route die Anbindung zu den Tram-Stationen in Riehen und zur dortigen S-Bahnstation sicherstellt. (siehe Abb. 18 + 19)



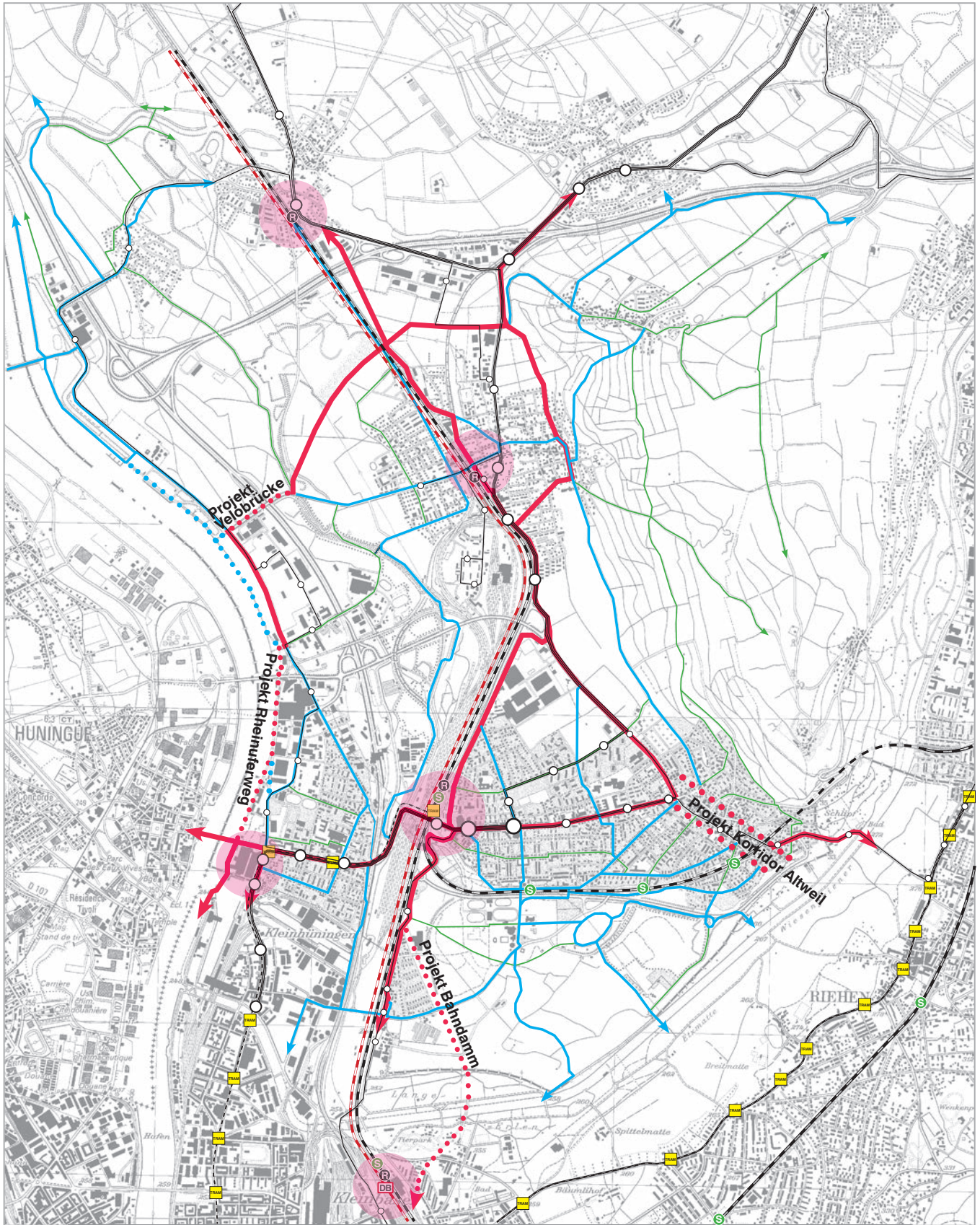
Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein - Erreichbarkeit

- 50-99 Arbeitnehmende
- 100-499 Arbeitnehmende
- 500+ Arbeitnehmende
- ⊙ Arbeitsplatzcluster 1000+ Arbeitnehmende
- ⊙ Arbeitsplatzcluster
- ⊙ Haupteinkaufszone (nach qm & Umsatz) mit Einkaufscenter
- ⊙ weitere zentrale Versorgungszone
- Pendlerroute
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- ⋯ Projekttrouten

Quelle: Weil am Rhein. WWT; CIMA Märkte- & Zentrenkonzept 2009/2013; Auskunft A.Raymond

ohne Maßstab

Abb. 17: Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein - Erreichbarkeit



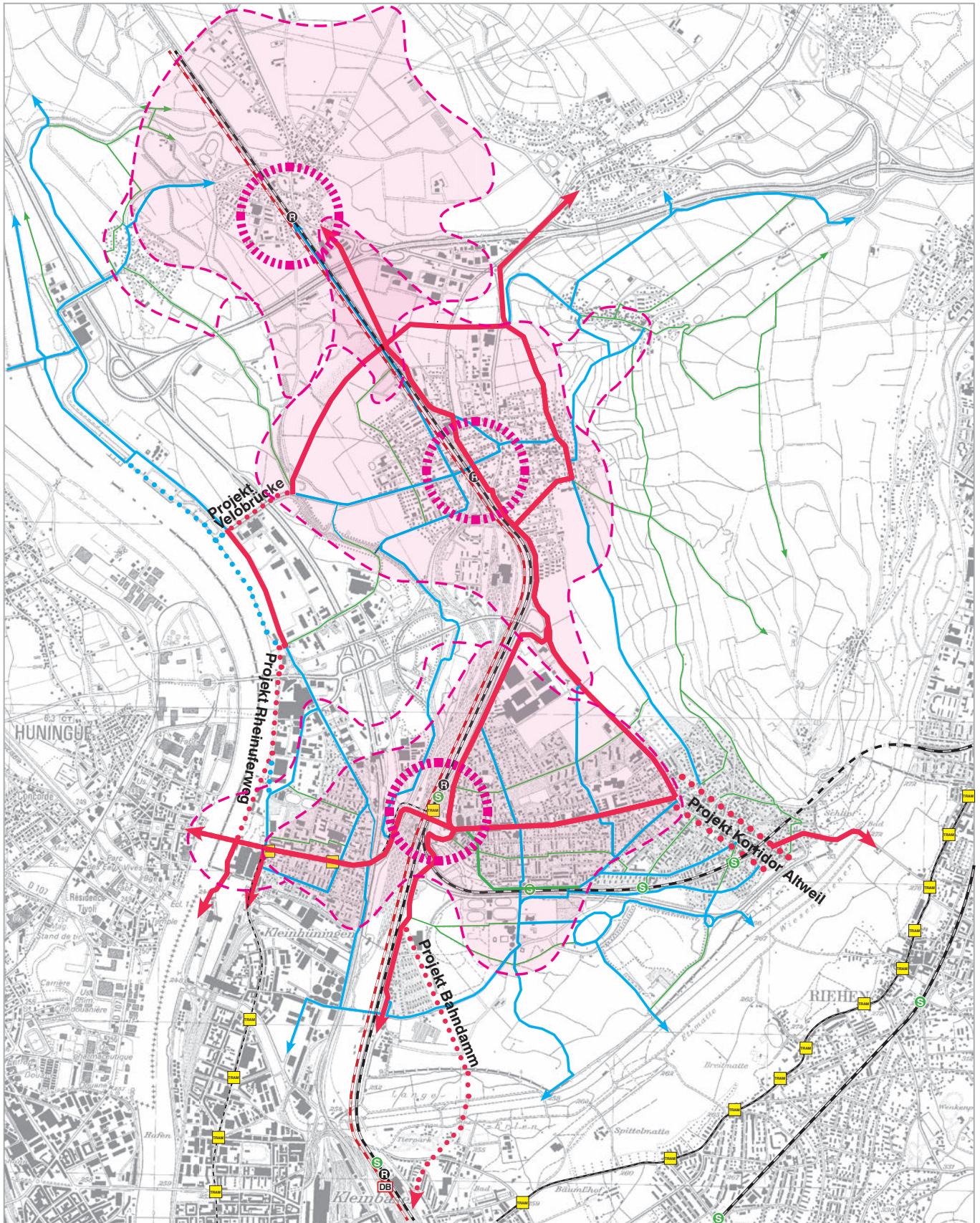
ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit mit velo2025

- | | |
|---|--|
| — Pendlerroute / Radschnellweg | Buslinien mit Haltestellen |
| — Basisroute | Tramlinien mit Haltestellen |
| — Verdichtungsroute | S- und Regionalbahnlilien mit Haltestellen |
| ⋯ Projekttrouten | Fernbahnlilien mit Haltestellen |
| ● Hubs | |

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.
 Quelle: Weil am Rhein, Stadtwerke.

ohne Maßstab

Abb. 18: ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit mit velo2015



ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Velo (5-Minuten-Radius)

- | | | |
|---|--|--|
| — Pendlerroute / Radschnellweg | Tramlinien mit Haltestellen | Bahnhof |
| — Basisroute | S- und Regionalbahnlinien mit Haltestellen | Fahrradweg im 5-Minuten-Radius |
| — Verdichtungsroute | Fernbahnlinien mit Haltestellen | Erweiterter 5-Minuten-Radius durch Gefälle |
| ••••• Projekttrouen | | |

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.
Quelle: Google Maps.

ohne Maßstab

Abb. 19: ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Velo (5-Minuten-Radius)

velo 2025 für Touristen

Nahezu alle Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung sind mit dem Velonetz 2025 über Pendler- und Basisrouten erreichbar. Auch die touristischen, internationalen Routen werden integriert. (siehe Abb. 20)

velo 2025 für Schüler

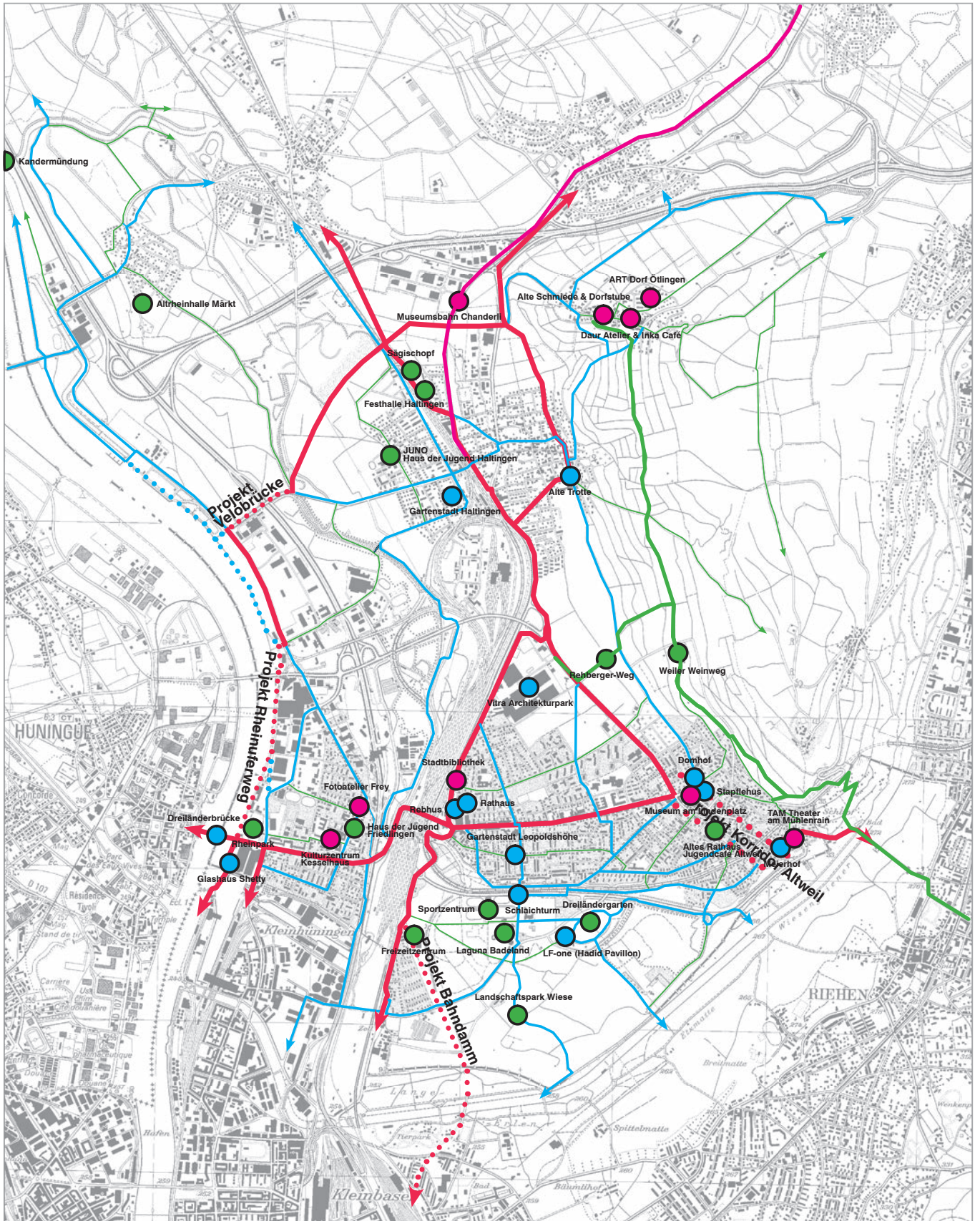
Mit dem Kant-Gymnasium, der Volkshochschule mit Geschäftsstelle im Haus der Volksbildung und dem Schulzentrum Egerstraße befinden sich die zentralen Bildungseinrichtungen des Weiler Einzugsgebietes in der Kernstadt. Im Schuljahr 2013 reichte das Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen bis nach Efringen-Kirchen/Kandern im Norden. Weitere wichtige Einzugsgebiete sind alle Weiler Stadtteile. Nördlich der Kernstadt beträgt die Anzahl junger Einpendler nahezu 1.000. Dabei sind ca. 500 aus den nördlichen Weiler Stadtteilen und weitere 200 aus den direkt angrenzenden Orten Eimeldingen und Binzen. Insbesondere für die Schülerinnen und Schüler dieser Orte ist mit dem Velonetz 2025 eine qualitative, sichere und schnelle Verbindung zu den Schulen über Pendler Routen sichergestellt.

Die fünf Grundschulen sind jeweils lokal an das Velonetz 2025 angeschlossen: In Friedlingen über die Basisroute entlang der Riedlistraße, in der Gartenstadt über die Verdichtungsroute entlang der Gartenstraße. In deren Verlängerung liegt außerdem die Grundschule des Ortsteiles Weil-Ost. Diese ist zudem an die Basisrouten entlang der Danziger Straße (Hohe Straße), Unterbaselweg, Oberbaselweg angebunden.

In Haltingen liegt die „Alte Schule“ (Teil der Hans-Thoma-Schule) an der Verdichtungsroute entlang des Bromackerwegs, im Oberdorf ist die Hans-Thoma-Schule an die Pendlerroute entlang der Markgräfler Straße angebunden. (siehe Abb.21)

Internationale Anbindung

Alle Velowege, die die Gemarkung Weil am Rhein verlassen, finden einen Anschluss ihrer Entsprechung im angrenzenden Gebiet. Qualitativ gute Verbindungen bieten alle Pendler Routen an die jeweils angrenzenden Orte. Die Qualität der Verbindungen am Otterbacher und Friedlinger Zoll ist in Absprache mit den dort Beteiligten zu diskutieren. Für ersteren ist die Überlegung des Projektes Bahndamm als Alternative angedacht, bei letzterem wird der Umbau der Zollanlage Aufklärung über die endgültige Qualität bringen. (siehe Abb.22)



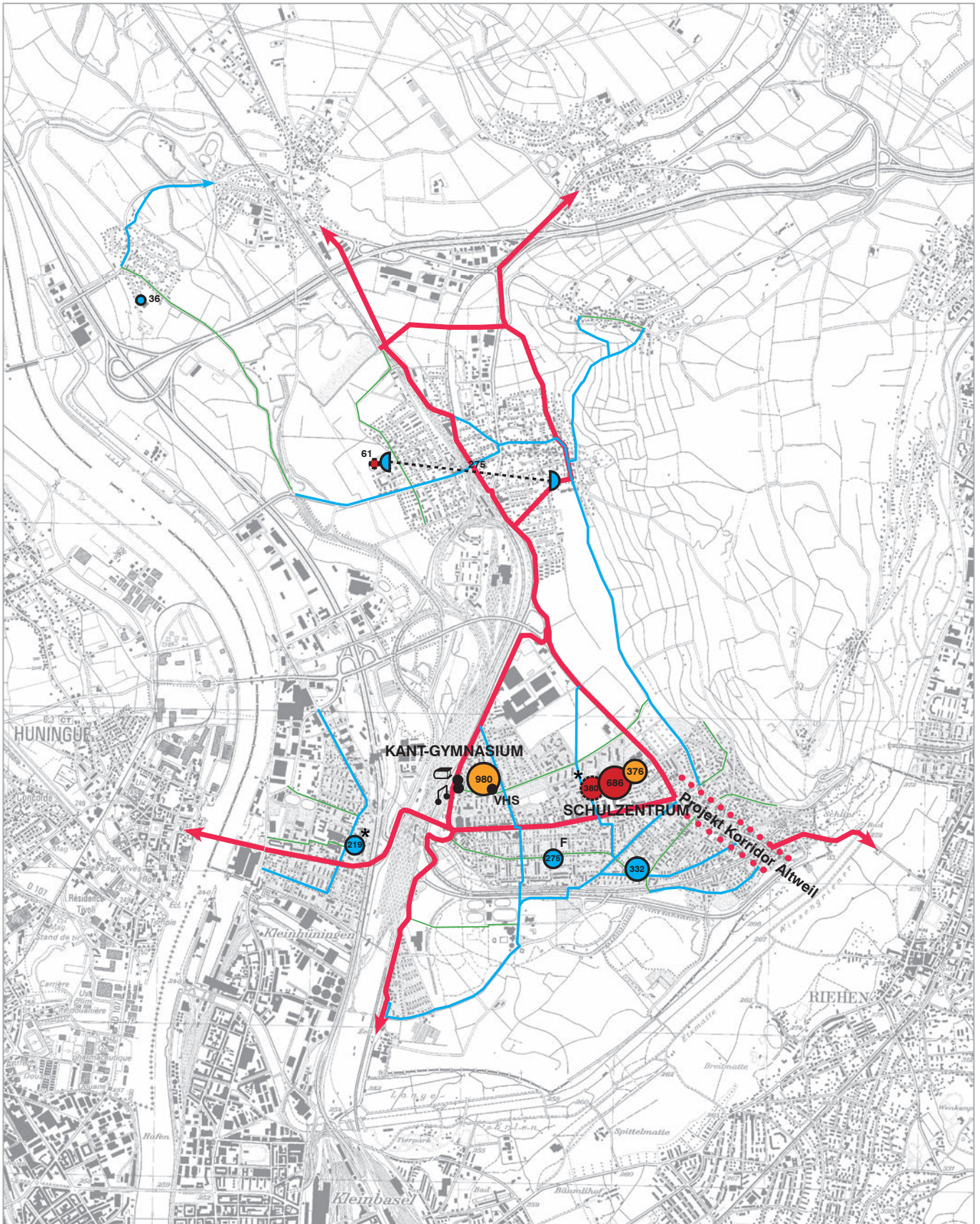
Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung - Erreichbarkeit mit velo2025

- | | | |
|---|--|--|
| — Pendlerroute / Radschnellweg | ● Sehenswürdigkeiten | — Kandertalbahn |
| — Basisroute | ● kulturelle Einrichtung | — Kultur- und Wanderweg |
| — Verdichtungsroute | ● Orte der Freizeitgestaltung | |
| ⋯ Projekttrouten | | |

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 20: Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung - Erreichbarkeit mit velo2025



Schulen in Weil am Rhein (2013) - Erreichbarkeit mit velo2025

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  Penderroute / Radschnellweg |  Gymnasium | 219 Anzahl der Schüler_innen |  städtische Bibliothek |
|  Basisroute |  Realschule |  Schule mit Ganztagesbetreuung |  Musikschule |
|  Verdichtungsroute |  Werkrealschule | F Schule mit Förderunterricht | VHS Volkshochschule |
|  Projekttrouten |  Grundschule |  Grundschule mit Außenstelle | |

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.
 Quelle: Statistik Weil am Rhein, Abteilung für Soziales, Schulen und Sport.


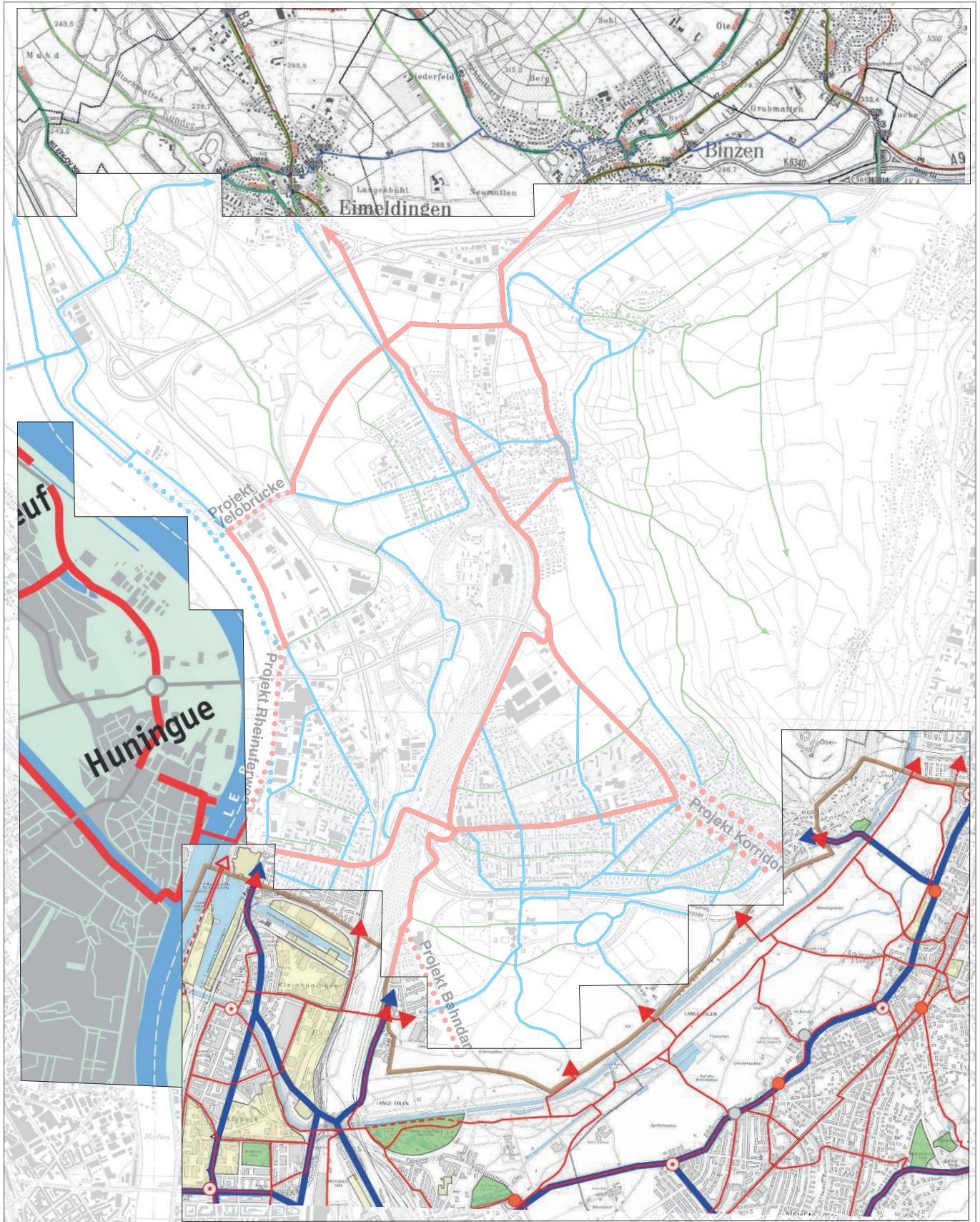
ohne Maßstab 

Abb. 21: Schulen in Weil am Rhein (2013) - Erreichbarkeit mit velo2025



velo2025 Weil am Rhein - Internationale Vernetzung

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projektrouten

Quelle: Kanton Basel-Stadt (BS). Teilrichtplan Veloverkehr. Veloroutennetz Basel-Stadt.
 Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.
 Quelle: Plan des pistes cyclables communautaires. Commune des Trois Frontières.

- 1**

2

3

Angrenzende Radwege (Planungen)

1: Landkreis Lörrach

2: Commune des Trois Frontières

3: Kanton Basel-Stadt

ohne Maßstab

Abb. 22: velo2025 Weil am Rhein - Internationale Vernetzung

02.2 Qualität & Ausbaustandards

Als qualifizierte Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach orientiert sich das Radverkehrskonzept Weil am Rhein mit der Einstufung der Radwegequalitäten an diesem.

Aus der Hierarchisierung der Radrouten in Pendler-, Basis-, und Verdichtungsrouen wird versucht, Ausbaustandards abzuleiten, um die Anforderungen des jeweiligen Routentyps zu erfüllen (siehe Abb.23). Für das Radverkehrskonzept Velo2025 wird für Basisrouten der Ausbaustandard der I. Ordnung angestrebt. Der Ausbaustandard der II. Ordnung kann jedoch in der konkreten Umsetzungsplanung auch angestrebt werden.

Routenklassifizierung	Ausbaustandards
Pendlerrouen	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Reisegeschwindigkeit von 25 km/h • Durchgängig asphaltierte Verbindungen • Direkte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (innerorts) • Direkte Führung auf Straßenbegleitende Radwegen (außerorts) • Bevorrechtigte Führung auf Nebenstraßen • Bevorrechtigte Führung auf Straßenbegleitenden Radwegen (außerorts) über Nebenstraßen • Direkte bzw. bevorrechtigte Einbeziehung in den Signalablauf an Lichtsignalanlagen • Durchgängig markierte Leitlinien • Beleuchtung • Durchgängiger Winterdienst
Basisrouten I. Ordnung	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Reisegeschwindigkeit von 20 km/h • Durchgängig asphaltierte Verbindungen • Direkte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (innerorts) • Direkte Führung auf Straßenbegleitenden Radwegen bzw. Markierungslösungen (außerorts) • Bevorrechtigte Führung auf Nebenstraßen • Direkte Einbeziehung in den Signalablauf an Lichtsignalanlagen • Teilweise markierte Leitlinien • Winterdienst im innerörtlichen Bereich
Basisrouten II. Ordnung	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Reisegeschwindigkeit von 15 km/h • Hauptsächlich Asphaltierte Verbindungen (in Teilen Wassergebundene Oberfläche) • Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs (außerorts) • Führung auf Nebenstraßen innerorts

Abb. 23: Anforderungen an Radrouten. Quelle: VAR 2014

Die Qualität der Routen wird vom Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach durch verschiedene Handreichungen definiert. Diese basieren auf Grundregeln. Diesen einfach gehaltenen Grundregeln wird ein zweistufiges „Prüfmuster“ an die Hand gegeben, um eine angemessene Führungsform zu finden.

Grundregeln:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und gehört auf die Fahrbahn

- Freie Führungsformen sind zu prüfen

- Bündelung des Radverkehrs

(vgl. VAR 2014)

Prüfmuster I: Ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich?

Führung an Hauptverkehrsstraßen (außerorts)

„Außerorts sind aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen in der Regel Radfahrstreifen oder straßenbegleitende Radwege erforderlich.“ (VAR 2014)

Führung an Hauptverkehrsstraßen (innerorts)

„Innerorts herrscht in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine allgemeine Verträglichkeit von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Eine Trennung der Verkehrsarten Rad und Kfz ist erst bei Kfz-Belastungen von 10.000 – 14.000 Kfz/Tag mittels benutzungspflichtiger Radwegführung sinnvoll.“ (VAR 2014)

Führung in Tempo-30-Zonen / Nebenstraßen

„Zur Radverkehrsführung gut geeignet sind auch Tempo-30-Zonen, diese können bei angestrebtem gleichwertigen Rad- und Kfz-Anteil auch als Fahrradstraße und somit zu einem für den Radverkehr hochwertigeren Führungselement umgewidmet werden.“ (VAR 2014)

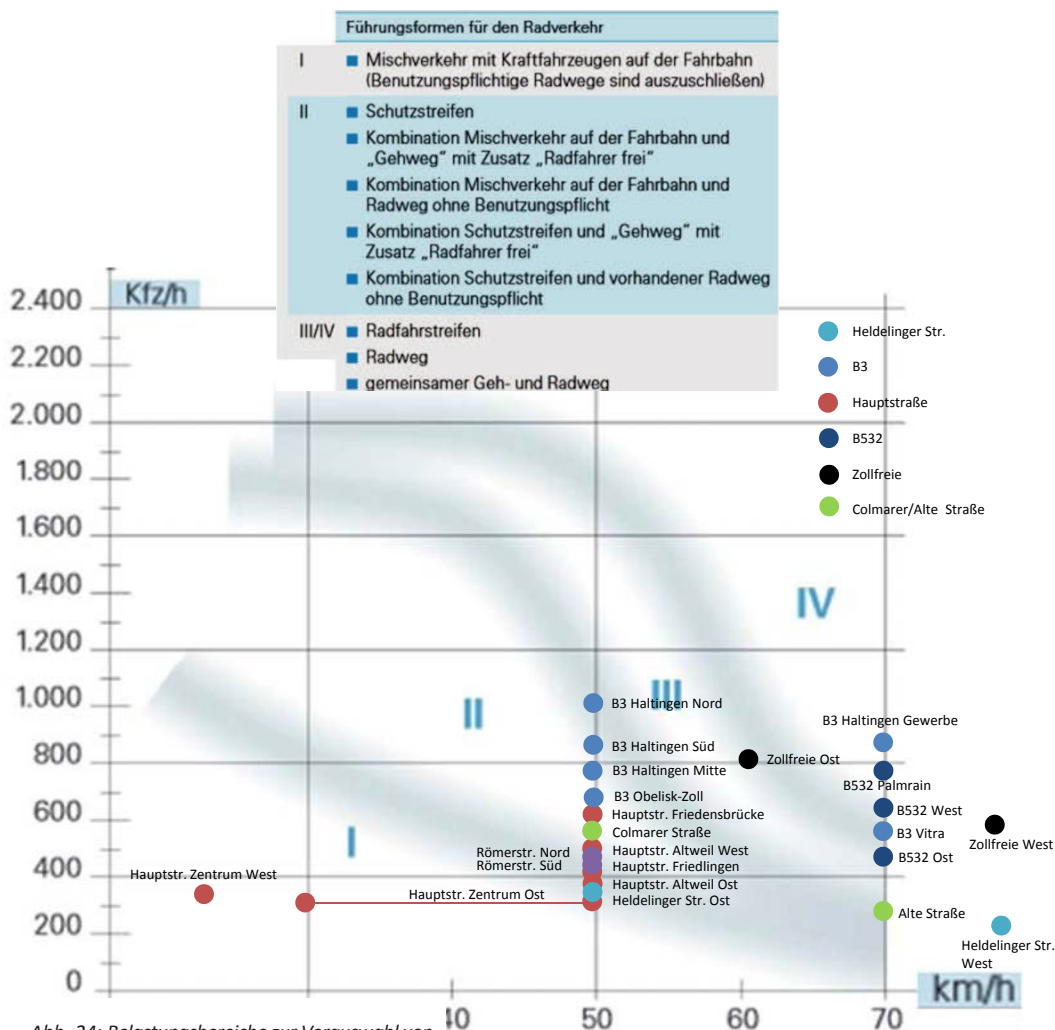


Abb. 24: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen der am höchsten belasteten Straßen in Weil am Rhein.

Quelle: ERA 2010, FGSV, Weil am Rhein 2014

Prüfmuster II: Mit welchen Mitteln kann der Radverkehr sicher geführt werden?

Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen

„Auf kurzen Straßenabschnitten, die keine standardisierten Radverkehrsanlagen zulassen, sollen Piktogramme die Akzeptanz des Radverkehrs (insbesondere des Alltagsradverkehrs / Berufspendler) verbessern. Dies ist z.B. bei hoher Nutzungskonkurrenz mit dem Kfz-Verkehr erforderlich.“ (VAR 2014)

Mischverkehr ohne Führungshilfen

„Einsatzbereiche für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sind Neben- und Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz-Belastung zwischen 4.000 und 10.000 Kfz/Tag.“ (VAR 2014)

Schutzstreifen

„Der Schutzstreifen stellt keine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar und kann mit anderen Radverkehrsführungen, z.B. mit der Führung Gehweg 'Radverkehr frei', kombiniert werden. Einsatzbereiche sind Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz-Belastung, die in der Regel zwischen 4.000 – 15.000 Kfz/Tag liegen kann.“ (VAR 2014)

Radfahrstreifen

„Der Radfahrstreifen stellt eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar.“ (VAR 2014)

Fahrradstraße

„Die Fahrradstraße ist eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.
-Der Radverkehr ist bereits oder soll langfristig die dominierende Verkehrsart darstellen.
-Fahrräder dürfen nebeneinander fahren.
-Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt.
-Weitere Verkehrsarten (z.B. der Kfz-Verkehr) können mittels Zusatzzeichen zugelassen, dem Radverkehr muss jedoch Vorrang gegeben werden.
Diese Führungsform eignet sich vor allem zur Bündelung starker Radverkehrsströme bzw. zur bevorrechtigten und sicheren Führung des Radverkehrs z.B. im Zuge der Pendler Routen, die langfristig die Funktion von Radschnellverbindungen übernehmen sollen.“ (VAR 2014)

Seitenraumführung des Radverkehrs (nicht auf der Fahrbahn)

„Bei allen Seitenraumführungen sind die Gefahren und Hemmnisse, welche in Form von Interaktionen mit dem Fußverkehr und durch Ein- und Ausfahrten bzw. Hindernisse entstehen, zu berücksichtigen. Die neueste Rechtsprechung weist darauf hin, dass eine Benutzungspflicht nur in begründeten Ausnahmefällen besteht. Die neue StVO verweist in diesem Zusammenhang auf die notwendige Prüfung des Erfordernisses der Benutzungspflicht.“ (VAR 2014)

Prüfmuster Knoten: Welche Mittel stehen an Knotenpunkten zur Verfügung?

- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
- Vorbeifahrstreifen zum Knotenpunkt
- Vorgezogene Haltelinie für den Radfahrstreifen
- Radfahrstreifen zum direkten Linksabbiegen
- Geradlinige Führung mit Markierungshilfen
- Leitlinien und Furtmarkierungen
- Fahrradpiktogramme
- Richtungspfeile mit Fahrradpiktogrammen
- Aufstellbereiche zum direkten und indirekten Linksabbiegen
- Mittelsinsel als Querungshilfe (vgl. VAR 2014)



Oben: Radfahrstreifen zum direkten Linksabbiegen.

Mitte: Orientierungsmarkierung nach Knotenpunkt.

Unten: Vorbeifahrstreifen zum Knotenpunkt mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen.

Quelle: Weil am Rhein 2014/4

02.3 Design & Orientierung

Das Design der Routen soll eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Fahrradverkehrs ermöglichen, da sich einerseits der Anteil am Modal Split erhöht, andererseits sich die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kfz- und Fahrradverkehr reduzieren können und so eine Verträglichkeit herbeigeführt werden kann. Distanzen von zehn bis 15 km sind für die Radfahrenden am besten in kontinuierlichem Fahren zurücklegbar. Das Design der Routen sollte dies berücksichtigen. (vgl. LKLÖ)

Streckendesign

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein möchte im Design klare Aussagen treffen und deshalb eigene Designgrundsätze ausbilden. Die Standard-Radwegfarbe in Weil am Rhein ist Grün. Das Radverkehrskonzept des Landkreis Lörrach empfiehlt die Farbe Rot als Standard. (vgl. VAR 2014)

Aufgrund der bereits vorhandenen Markierungen wird als Radwegfarbe in Weil am Rhein Grün beibehalten. In Kreuzungs- und Fahrbahnübergangsbereichen sind die Übergänge mit Grün zu unterlegen, um eine möglichst hohe Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erreichen und auf besondere Gefahrenstellen hinzuweisen (siehe Abb.26). Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sieht als überkommunales Designmerkmal insbesondere eine durchgängige Markierung mit Fahrradpiktogrammen vor. Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein übernimmt dies für Pendler Routen, in Ausnahmefällen auch für wichtige Basisrouten.

Orientierung

Eine gute Orientierung im Radverkehrsnetz fördert die Akzeptanz des Radfahrens und ermöglicht ein schnelles und unproblematisches Zurechtfinden auch ohne detaillierte Ortskenntnisse. Um diese Orientierung sicherzustellen, strebt das Radverkehrskonzept die Umsetzung folgender Grundsätze an:

- Markierung von Kreuzungs- und Fahrbahnübergangsbereichen in Grün
- An Kreuzungsbereichen (siehe Orientierungspunkte Abb.26) von Pendler- und Basisrouten wird grundsätzlich ein Richtungspfeil, Fahrradpiktogramm, entsprechender Zielort (Pendlerroute: überkommunal, Basisroute kommunal) markiert (siehe Abb.25 und Abb.26)
- Die Beschilderung erfolgt nach heutigem Standard
- Das Radroutennetz wird im Rahmen einer Kampagne publiziert

Design & Orientierung:

- Markierung von Fahrbahnübergangsbereichen in Grün
- Orientierungsmarkierungen bei Kreuzung von Pendler- & Basisrouten
- Beschilderung
- Publikation des Radroutennetzes

Abb. 25: Gefahrenstellen in der Markierungsfarbe der jeweiligen Route.

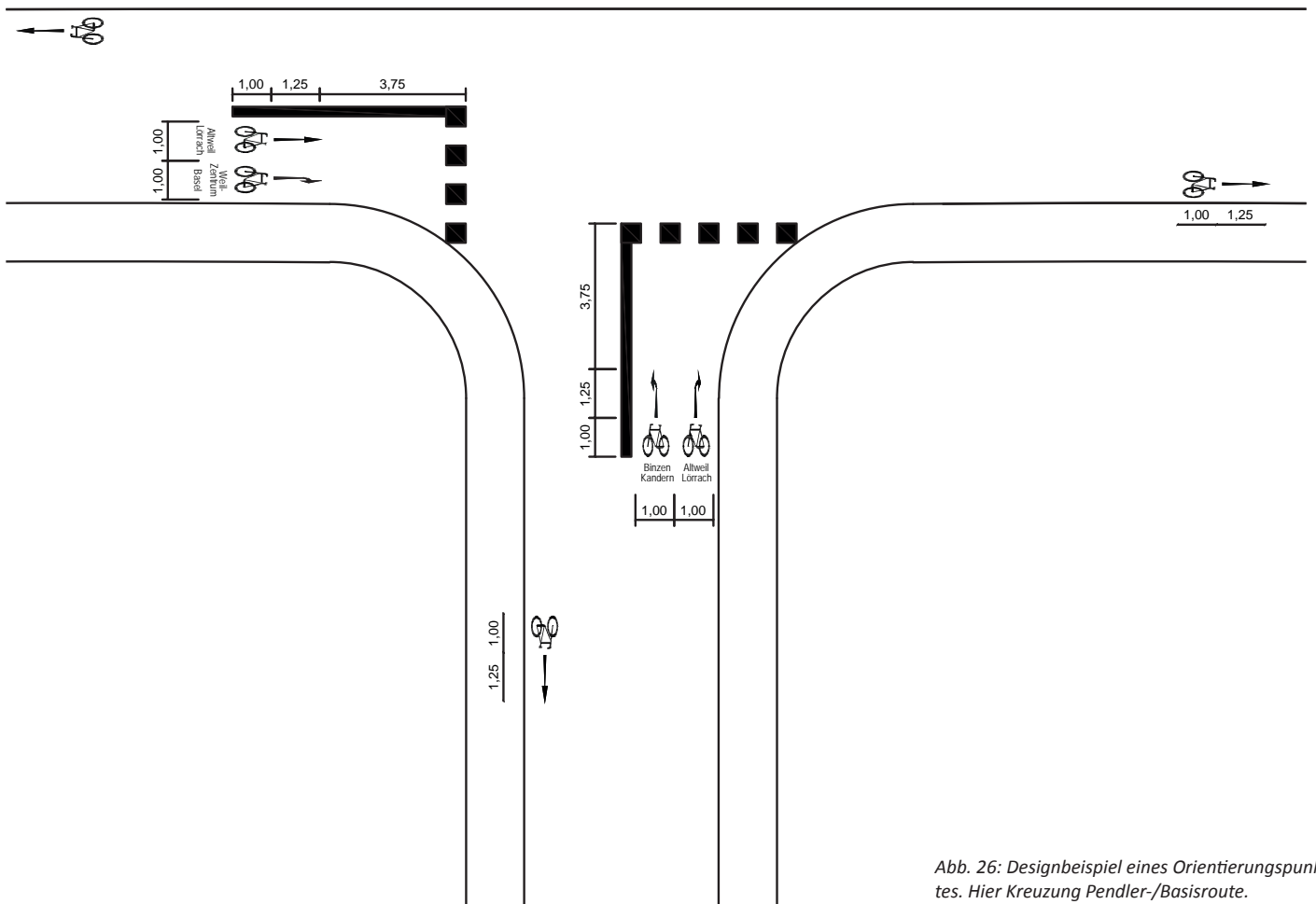
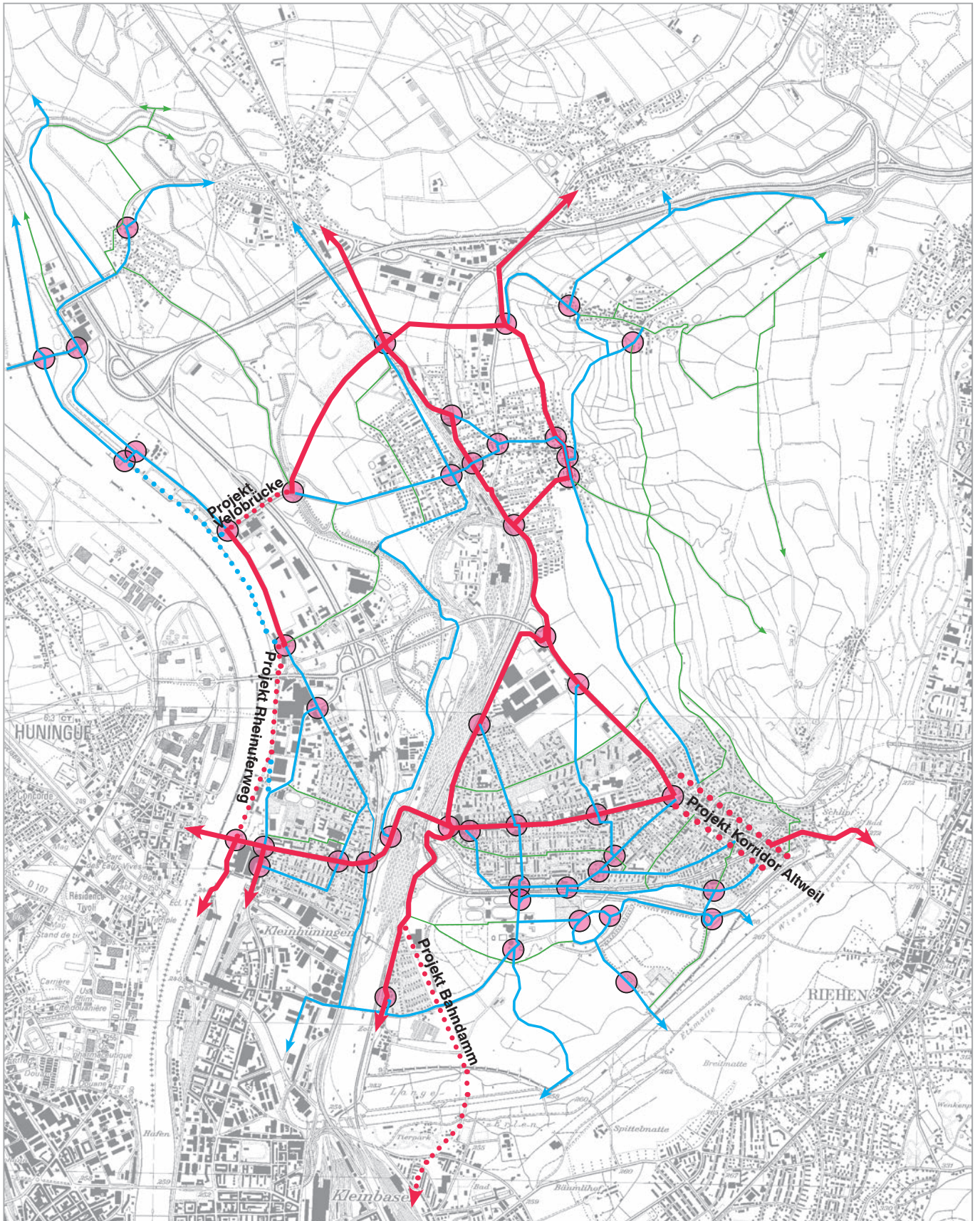


Abb. 26: Designbeispiel eines Orientierungspunktes. Hier Kreuzung Pendler-/Basisroute.



velo2025 Weil am Rhein - Orientierungspunkte

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- Orientierungspunkt

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 27: velo2025 Weil am Rhein - Orientierungspunkte

02.4 Service

Um eine sichere und komfortable Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zu ermöglichen, müssen neben infrastrukturellen Maßnahmen auch Angebote im Bereich Service und Dienstleistung geschaffen werden. Standards, die im Bereich Autoverkehr bereits umgesetzt sind, sollen auch dem Radfahrenden zur Verfügung stehen. Durch eine erleichterte Nutzung des Velos kann eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split erreicht werden.

Ein wesentlicher Punkt ist dabei die Integration von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Dabei sind verschiedene Nutzergruppen, wie Pendler oder Kunden der Innenstadt, und deren Ansprüche zu berücksichtigen. Eine Auswahl an offenen und geschlossenen Anlagen soll an wichtigen Punkten innerhalb der Stadt Weil am Rhein, wie im Innenstadtbereich oder an Freizeiteinrichtungen, aufgestellt werden. Von Bedeutung sind Abstellmöglichkeiten vor allem an ÖPNV-Hubs. Gerade am Bahnhof und an den verschiedenen S-Bahn-Stationen in Weil am Rhein besteht ein erhöhter Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Räder. Bike+Ride-Parkplätze ermöglichen einen unkomplizierten Umstieg vom Fahrrad zum ÖPNV.

Einrichtungen zum Fahrradparken sollen dabei je nach Anforderungen Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bieten. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass eine vielseitige Nutzung, gute Erreichbarkeit sowie die Nähe zu Einrichtungen gegeben ist.

Eine weitere Maßnahme im Bereich Dienstleistung ist eine Servicehotline, die Radfahrern für mögliche Anregungen, Beschwerden und Feedback zur Verfügung steht. Eingebettet in die Homepage der Stadt („Weil am Rhein für... Radfahrer“) kann dieses Angebot um radfahrrelevante Hinweise ergänzt werden (z.B. Baustelleninformationen, Fahrradkalender, Tipps für Radfahrer).

Ergänzende Serviceangebote, wie Schließfächer zur Gepäckaufbewahrung, Reparatur- und Pflegestationen und Pedelec-Ladestationen, sind weitere fahrradfördernde Angebote, die im Stadtraum integriert werden können und die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel steigern.



Oben: Car-Bike-Port in Rostock.
Quelle: Umweltbundesamt

Mitte: Fahrradgarage in Würzburg.

Unten: Schließfächer zur Gepäckaufbewahrung.

02.5 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Auch mittels Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation kann die Bedeutung des Velos als Verkehrsmittel gesteigert werden. Zielgerichtete Werbung kann Bürger_innen über die Qualitäten und Vorteile des Radfahrens informieren und das Radverkehrskonzept inklusive der geplanten Maßnahmen kommunizieren. Ziel ist es, ein positives Image zu transportieren sowie die Bürger_innen dazu zu motivieren das Velo verstärkt zu nutzen. Wichtig ist dabei, die verschiedenen Zielgruppen anzusprechen.

Statt vieler unsystematischer Einzelmaßnahmen empfiehlt sich die Öffentlichkeit im Rahmen einer Kampagne einzubeziehen. Das Radverkehrskonzept kann mit Hilfe einer geplanten und koordinierten Werbe- und Öffentlichkeitskampagne den Bürger_innen innerhalb eines festgelegten Zeitraums vorgestellt werden. Ziel ist eine umfangreiche Information und Kommunikation des Radverkehrskonzepts und beinhalteter Maßnahmen, eine gezielte Bewusstseins- und Akzeptanzbildung sowie die Verhaltens- und Verkehrserziehung. Diese Kampagne sollte nach der „Fertigstellung“ der ersten Pendlerrouen erfolgen.

Inhalte der Kampagne:

- **Flyer und Informationsmaterial** zu verschiedenen Themen:

- Darstellung des Radverkehrskonzept mit Routennetz, Beschreibung der Routentypen, „Verhaltensregeln“, Hinweis auf Gefahrenbereiche, beispielhafte Fahrzeiten, beispielhafte CO₂-Einsparung
- Information zum touristischen Angebot mit touristischen Strecken, Ausflugstipps, Attraktionen, Übernachtungsmöglichkeiten, Servicestellen
- Verhaltens- und Verkehrserziehung mit Informationen zur richtigen Nutzung der Radwege, Rad-Check, Schulwegennutzung

- **Mobile App** reduziert auf Basisinformationen: Routennetz, Gefahrenstellen, Bauarbeiten/-stellen, Fahrradkalender, integriertes Navigationsgerät mit bevorzugter Führung auf Radrouten

- **Internetauftritt „Weil am Rhein für... Radfahrer“** mit Download-Angebot für Radkarte mit Routennetz und Flyer, radfahrrelevante Informationen (z.B. Übernachtungsmöglichkeiten, Baustelleninformationen), Fahrradkalender

- **Aktionen und Veranstaltungen**

- Öffentlichkeitswirksame Einweihung und Eröffnung von neu realisierten Radrouten mit Vertretern der Stadt
- Durchführung von regelmäßigen Radtouren (z.B. Feierabend-Radtour, Stadtrundfahrten mit Stadtführungen, Radtour für Neubürger)
- Weiler Velo-Tag mit Sperrung der Innenstadt für MIV, Info-Stand der Stadt zum Radverkehrskonzept, Rad-Check, Velobörse, Pedelec-Teststrecke, Verkaufstände der ansässigen Fahrradhändler, Reparatur-Service, Rahmenprogramm
- Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“
- Projektwochen in Schulen

- **Plakatkampagne** an Plakatwänden und prägnanten Stellen in der Stadt zu verschiedenen Themen, wie z.B. Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Freizeit und Tourismus, Verhaltensregeln, Velo im Berufsverkehr

03

t

Das Kapitel „to do“ bietet einen tabellarischen Überblick über Maßnahmen, die zur Umsetzung des Konzeptes velo2025 Weil am Rhein nötig sind. Da das Konzept velo2025 Weil am Rhein auf Basis des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach erarbeitet wurde, werden zunächst die Maßnahmenvorschläge dieses Konzeptes auf ihre Kompatibilität zum Konzept velo2025 Weil am Rhein hin überprüft, bewertet, übernommen, ergänzt, abgeändert oder ggf. gestrichen. Maßnahmen dieser Art werden mit einem * gekennzeichnet. Hinzugefügt werden Maßnahmen, die im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach nicht enthalten sind, also „eigene“ Maßnahmen des Konzeptes velo2025 Weil am Rhein.

Alle Maßnahmen werden kategorisiert. „Maßnahmenkategorie L“ beschreibt Lückenschlüsse im derzeitigen Radroutennetz. „Maßnahmenkategorie A“ beschreibt den Ausbau bestehender Radrouten. Die Kürzel „p“, „b“ und „v“ umschreiben die Unterkategorien Ausbau als „Pendlerroute“, „Basisroute“ und „Verdichtungsroute“. Die skizzierten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die derzeitige Situation und sind an die Gegebenheiten zum Umsetzungszeitpunkt i.S. der Qualitätsstandards anzupassen.

The logo consists of the letters 'o do' in a white, rounded, sans-serif font, centered on a solid blue rectangular background.

Kategorie Lp Lückenschluss

Lp (Lückenschluss als Pendlerroute)

- Lp1* Pendlerroute „Basel/Otterbach - Haltingen“ in Höhe der Bibliothek
- Lp2* Pendlerroute „Rheinufer“
- Lp3* Bahnhof Haltingen
- Lp4 Haltingen Markgräfler Straße
- Lp5 Projekt Bahndamm
- Lp6* Basisroute „Nordwest-Umfahrung“
- Lp7* Projekt „Rheinufer“

Lp1* Pendlerroute „Basel/Otterbach - Haltingen“ in Höhe der Bibliothek
Dieser Streckenabschnitt wird im Jahr 2014 hergestellt.

Lp2* Pendlerroute „Rheinufer“

Eine Pendlerroute, anknüpfend an die Pendlerroute Kandern-Basel (siehe Lp7), welche den „Rheinuferradweg“ nach Basel weiterführt und somit die „3-Land-Planungen“ transnational verknüpft, ist im Rahmen der „3-Land-Planungen“ weiterzuverfolgen. Ein erster Schritt zur Umsetzung ist mit dem Ideenwettbewerb des TEB „3Land Brücken“ mit dem Perimeter1, eines Fuß- und Radbrückenwettbewerbs über das Hafenecken1 auf Basler Gemarkung bereits geschehen. (vgl. TEB 2013) Die Darstellung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach ist im Bereich der Dreiländerbrücke jedoch irreführend, da der „Rheinuferradweg“ in dieser Darstellung aufgrund des Niveauunterschiedes keine direkte Verbindung mit der Pendlerroute aus Huningue (Dreiländerbrücke) aufweist, vielmehr diese unterfährt. Eine qualitative Verknüpfung des „Rheinuferradweges“ mit der Pendlerroute über die Dreiländerbrücke sollte im Rahmen der „3-Land-Planungen“ weiterverfolgt werden.

Lp3* Bahnhof Haltingen

Zwischen Freiburger Straße/Willi-Baumann-Straße und dem Eimeldinger Weg sind derzeit keine Radrouten ausgewiesen. Dieser Teilabschnitt der Pendlerroute von/nach Efringen-Kirchen/Eimeldingen wird im Rahmen der Planungen zum Ortskern Haltingen (Sanierungsgebiet Haltingen und Entwicklung des „Krone-Areal“) berücksichtigt und soll in diesem Zuge hergestellt werden (vgl. Weil am Rhein 2014/2). Insbesondere die Gestaltung des Bereiches des Haltinger Bahnhofes, des Knotenpunktes Heldelinger/Freiburger Straße und des Knotenpunktes Freiburger/ Burgunder Straße wurde im Rahmen des „Haltinger Dialoges“ erörtert. Der Bereich Eimeldinger Weg/Kanderstraße wird im Mischverkehr geführt und die Orientierungspunktmarkierung angebracht.

Lp4 Haltingen Markgräfler Straße

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sieht auf der B3 zwischen dem Haltinger Kreisverkehr und der Willi-Baumann-Straße entlang der Freiburger Straße die Fortführung der Pendlerroute vor. Die Belastung der Freiburger Straße in diesem Bereich ist mit aktuell ca. 22.000 Fahrzeugen/Tag sehr hoch (siehe Abb.7). Eine Entlastung der Straße ist auch unter Einbezug verschiedener Varianten der Weiterführung der Nordwest-Umfahrung quantitativ vernachlässigbar (vgl. Stadt Weil am Rhein 2014). Zahlreiche Querparker-Stellplätze entlang der Freiburger Straße verengen den Straßenquerschnitt und machen die Situation für Radfahrende noch gefährlicher. Unter diesen Umständen suggeriert die Anbringung von Schutzstreifen (wie vom Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach empfohlen) entlang der Freiburger Straße innerorts eine trügerische Sicherheit. Außerorts in Höhe des Gewerbegebietes „Unter der Binzener Straße“ müsste ein einseitiger Zweirichtungsradweg entstehen. Die Überquerung der B3 am Ortseingang wäre nötig. Eine abermalige Querung der B3 im Bereich der Gewerbestraße käme hinzu.

Deshalb wird eine Alternativen vorgeschlagen:

Die Pendlerstrecke wird entlang der bisherigen Basisstrecke „Winzerweg“ bis zur Markgräfler Straße im Mischverkehr geführt oder als Fahrradstraße ausgebaut, um dem Umfahrsverkehr der Freiburger Straße zu begegnen. Eine Piktogrammspur wird angebracht. In diesem Bereich befinden sich auch die Abzweigungen der Basisrouten nach Ötlingen und Tüllingen. Der Überweg beim Haltinger Kreisel erhält eine bevorrechtigte Querung. Die Pendlerroute führt weiter auf der Markgräfler Straße bis zur Freiburger Straße und wird dort auf die bestehende Pendlerstrecke von Efringen-Kirchen/Eimeldingen geführt. Die Markgräfler Straße wird mit der Neuaufstellung des Bebauungsplans „Steg Haltingen“ als zentrale Radverbindung mit Bündeleffekten und Verteiler-

charakter ausgebaut. Der Überweg im Kreuzungsbereich Markgäfler Straße/Freiburger Straße wird mit einer Vorfahrtsbevorrechtigung für Radfahrende umgebaut.

Lp5 Projekt Bahndamm

Zu prüfen wäre als Alternative zur Pendlerroute über den Otterbacher Zoll (Ap1, Ap2, Ap3), ob ein Radschnellweg über die ehemalige Bahnanlage als IBA-Projekt oder „grenzüberschreitendes Projekt“ möglich wäre. Die Weiterleitung entlang des Bahndammes als Zweirichtungsradweg bis zum Obeliskkreisel ist zu prüfen. Im Zuge des Konzeptes auf baselstädtischer Seite „Konzept Umbau Badischer Bahnhof“ (vgl. BS 2014) könnte eine Weiterleitung des dort angedachten Rad- und Fußweges geschehen. Eine Entlastung des Nadelöhrs und bei Weiterführung des gesamten Streckenabschnitts ab dem Obeliskkreisel wäre somit gegeben.

Lp6* Pendlerroute „Nordwest-Umfahrung“

Die Pendlerroute „Nordwest-Umfahrung“ wird im Zuge des Baus der Straße derzeit hergestellt. Der erste Abschnitt ist in Teilen (bis zum interkommunalen Gewerbegebiet) bereits heute als Radweg nutzbar. Der gesamte erste Abschnitt bis zur neuen Bahnbrücke wird voraussichtlich bis 2016 fertiggestellt und ist dann nutzbar bis zur Pendlerroute Eimeldingen-Haltingen. Der 2. Abschnitt bis zur Heldelinger Straße folgt dann bis ca. Ende 2020.

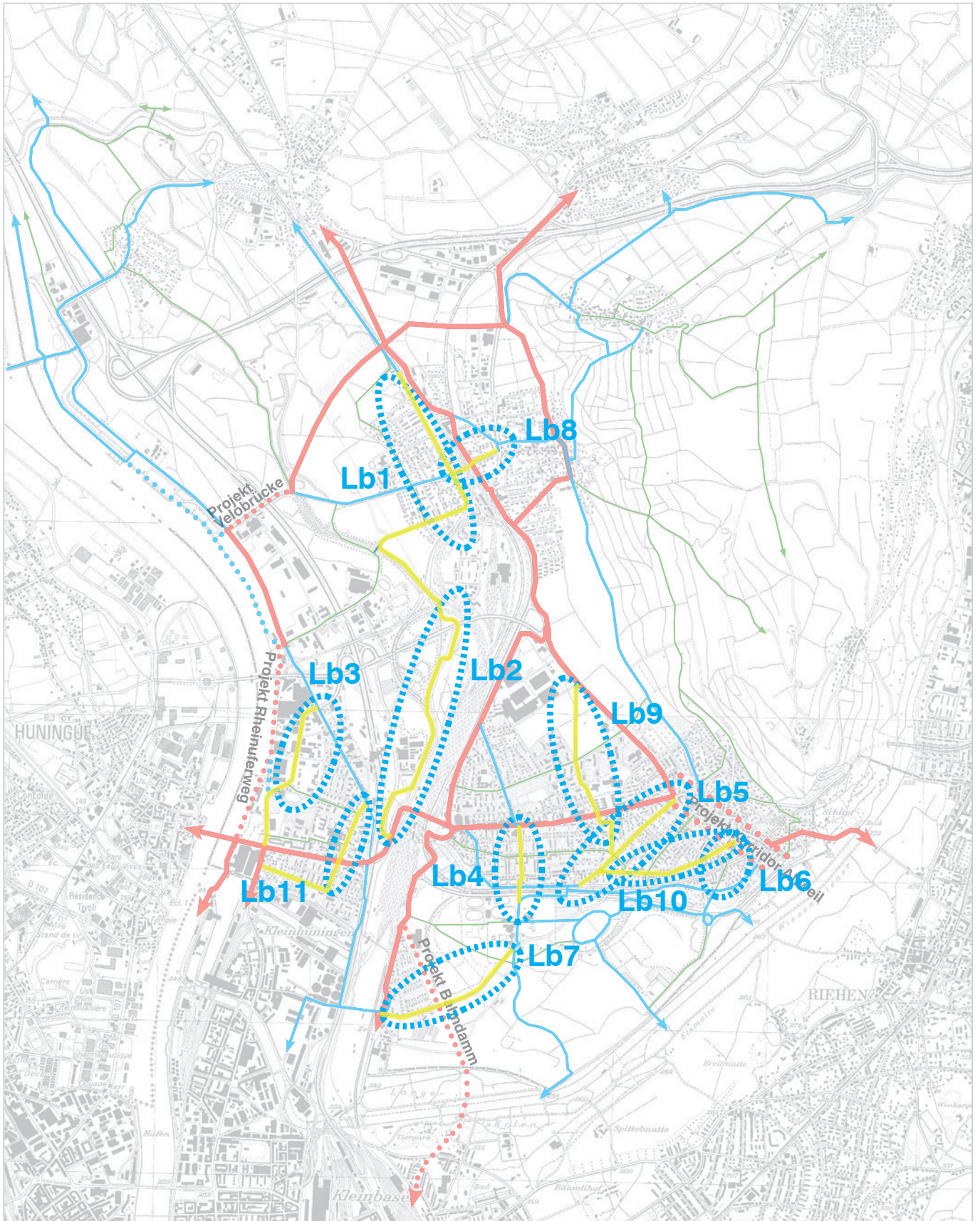
Lp7* Projekt „Rheinufer“

Der „Rheinuferradweg“ und damit auch die Pendlerroute von Kandern nach Basel wird derzeit durch Hafenindustrieanlagen unterbrochen (Hafen Nord & Süd, Containerhafen). Die Ausbildung eines „Rheinuferradweges“ ist im Sinne der „3-Land-Planungen“ und der langfristigen Entwicklungsperspektive „Weil am Rhein zurück an den Rhein“ zwar zu begrüßen, auch gerade weil dies zu einer Attraktivitätssteigerung Weil am Rheins führt. Insbesondere der Containerhafen ist derzeit allerdings nicht zugänglich. Die „Hafenstraße“ ist zwar zugänglich, verbietet aber als „Hafengebiet“ Unbefugten den Zutritt. Eine Öffnung der Straße erscheint gegenwärtig rechtlich nicht machbar. Als Alltagsroute ist sie in ihrem heutigen Zustand ungeeignet. Die Option „Rheinuferradweg“ sollte deshalb im Rahmen der „3-Land-Planung“ mit dem Status „Projekt mit geringen Umsetzungschancen für den Zeithorizont 2025“ weiterverfolgt werden. Alternativ könnte die Pendlerroute, zumindest zwischenzeitlich, über die „Colmarer Straße“ (Lb3) verlaufen.

Kategorie Lb Lückenschluss

Lb (Lückenschluss als Basisroute)

- Lb1* Haltingen Unterdorf
- Lb2* Weiherweg
- Lb3* Colmarer Straße
- Lb4* Marktstraße
- Lb5* Unterbaselweg
- Lb6* Schutzacker
- Lb7* Nonnenholzstraße
- Lb8 Haltingen: Heldelinger Straße, Bahnunterführung und Verbindung
- Lb9 Hohe Straße: Anbindung Neubaugebiet
- Lb10 Weil-Ost: Anbindung Weil Ost und Schutzacker
- Lb11 Riedlistraße



velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Basisroute)

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- ⋯ Projekttrouten
- - - Lückenschluss Basisroute
- Neu geplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 29: velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Basisroute)

Lb1* Haltingen Unterdorf

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein sieht im Haltinger Unterdorf die Weiterführung der Radroute westlich der Bahnstrecke aus Richtung Eimeldingen auf dem Märktweg und dann weiter auf der Hohen Straße und der Heinrich-Haas-Straße in Richtung NSG Krebsbachtal vor (siehe Lb2). Diese Basisroute existiert heute nicht. Eine Ausweisung dieser Radroute soll im Zuge des Neubaus der Heldelinger Unterführung im Mischverkehr erfolgen. Der Überquerung der Heldelinger Straße ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Lb2* Weiherweg

Die Basisroute „Weiherweg“ ist derzeit nicht als Radweg ausgewiesen. Zu klären ist insbesondere die Führung der Radroute im Bereich der Friedensbrücke /neue Tramstrecke. Hier wird der Radweg auf die Lustgartenstraße aufgeleitet und im Mischverkehr bis zur Pendlerroute auf der Hauptstraße geführt. Die Ausweisung muss in Absprache mit der Deutschen Bahn geschehen, da Teile der Strecke sich in deren Besitz befinden. Eine Sanierung der Deckschicht sollte geprüft werden.

Lb3* Colmarer Straße

Das Radverkehrskonzept sieht eine Basisroute auf der Colmarer Straße zwischen Haupt- und Alte Straße vor. Diese Basisroute befindet sich an einer stark befahrenen Straße in Industrie- und Gewerbegebieten (siehe Abb.7). Wie die Umsetzung des Konzeptes im Detail geschehen kann, wird im Zuge der Planungen zur Umlegung der Pendlerroute Dreiländerbrücke-Friedensbrücke geprüft (Mischverkehr oder Schutzstreifen). Insbesondere die Überwegung der Kreuzung Colmarer Straße/Schusterinsel ist durch Markierungsarbeiten sicherer auszugestalten.

Lb4* Marktstraße

Die Weiterführung der Basisroute Bühlstraße soll im Mischverkehr bis zur Basisroute Gartenstadt-Süd geführt werden und die Verknüpfung des Landschaftsparks Wiese mit der Weiler Innenstadt herstellen. Hier ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Im Rahmen eines Projektes zur Verknüpfung von Innenstadt und Gartenstadt auf kognitiver, wie infrastruktureller Ebene ist insbesondere der Einmündungsbereich der Marktstraße in den Blick zu nehmen, auch hinsichtlich der Entwicklung der Innenstadt.

Lb5* Unterbaselweg

Die Straße Unterbaselweg fungiert im Radverkehrskonzept Weil am Rhein als eine zentrale Erschließungsachse der Weiler Kernstadt, als Basisroute. Es wird angeregt, diese Funktion durch die Errichtung einer Fahrradstraße (siehe S.44) zu unterstreichen. Ein Radweg ist bisher nicht ausgewiesen.

Lb6* Schutzacker

Mehrere kleine Markierungsarbeiten erhöhen die Orientierung und Sicherheit im Schutzacker. Ein Schwerpunktbereich Schutzacker ist denkbar. Verknüpft werden sollte das Quartier mit dem Radroutennetz (siehe Lb10).

Lb7* Nonnenholzstraße

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein sieht eine Basisroute entlang der Nonnenholzstraße zwischen Zoll Otterbach und dem Laguna Badeland vor. Hier ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Ob die Ausweisung einer Radroute auf dieser Strecke als sinnvoll erachtet wird, ist zu prüfen. Dies könnte im Rahmen einer Überprüfung der Wegekonzeption des Landschaftsparks Wiese geschehen. Im Zuge dessen könnte auch das Projekt Bahndamm (siehe Lp5) verfolgt werden.

Lb8 Haltingen: Heldelinger Straße, Bahnunterführung und Verbindung

Die Bahnunterführung der Heldelinger Straße wird im Rahmen des Ausbaues der Bahn-Rheintalstrecke ab dem Jahr 2014 erneuert und verbreitert. Neue Rad- und Fußwege werden installiert. Im Zuge der damit verbundenen Aktivitäten der Stadt Weil am Rhein (Sanierungsgebiet Haltingen und Entwicklung des „Krone-Areals“) wird diese Planung in einen größeren Zusammenhang gebracht und insbesondere die Anschlüsse an die Pendlerroute Eimeldingen-Kernstadt und der Anschluss in die Große Gaß bearbeitet.

Lb9 Hohe Straße: Anbindung Neubaugebiet

Neu aufgenommen wird eine Basisroute vom Vitra-Gelände entlang des zentralen Grünzuges des neuen Bebauungsplangebietes „Hohe Straße“. Diese Route wird auf der Danziger Straße im Mischverkehr weitergeführt und im Mischverkehr über die Blumenstraße zur zentralen Basisroute Unterbaselweg geführt. Diese Verbindung ermöglicht die Anbindung des Neuen Quartiers „Hohe Straße“ an das Radverkehrsnetz und eine bessere Anbindung des Vitra-Campus an die Kernstadt. Zudem wird eine zweite Nord-Süd-Achse eingeführt, die den Netzcharakter und damit die Verbindungsqualität der vorhandenen Routen deutlich verbessert. Die Pendlerroute Eimeldingen-Alt-Weil wird somit beispielsweise nicht nur an Weil-Ost, sondern auch an das Schulzentrum angeschlossen.

Lb10 Weil-Ost: Anbindung Weil-Ost und Schutzacker

Um die Anbindung Weil-Ost und Schutzacker an das Radverkehrsnetz sicherzustellen und eine Anbindung zwischen den Quartieren der Kernstadt zu gewährleisten, wird eine südliche Verbindung von Alt-Weil zum Landschaftspark Wiese eingerichtet, auf dem Oberbaselweg im Mischverkehr. Diese Route ist eine Ergänzung zum Radverkehrskonzept des Landkreises und beinhaltet explizit die Verknüpfung des Quartiers Schutzacker. Die Einflechtung dieses Quartiers in das Radwegenetz soll insbesondere durch die Anbindung an die neue Basisroute Oberbaselweg geschehen. Wichtig ist hierbei der Einbezug der Bahnunterführung Pfädlistraße und ein neu einzurichtender Fuß- und Radwegebahnübergang in Verlängerung des Mattweges. Damit wird nicht nur eine direkte Verbindung zwischen den Basisrouten Oberbaselweg/Alt-Weil und der Basisroute Kiesgrube im Landschaftspark Wiese erreicht, sondern zudem die Erreichbarkeit und Attraktivität der S-Bahnhaltestelle Weil-Ost deutlich erhöht.

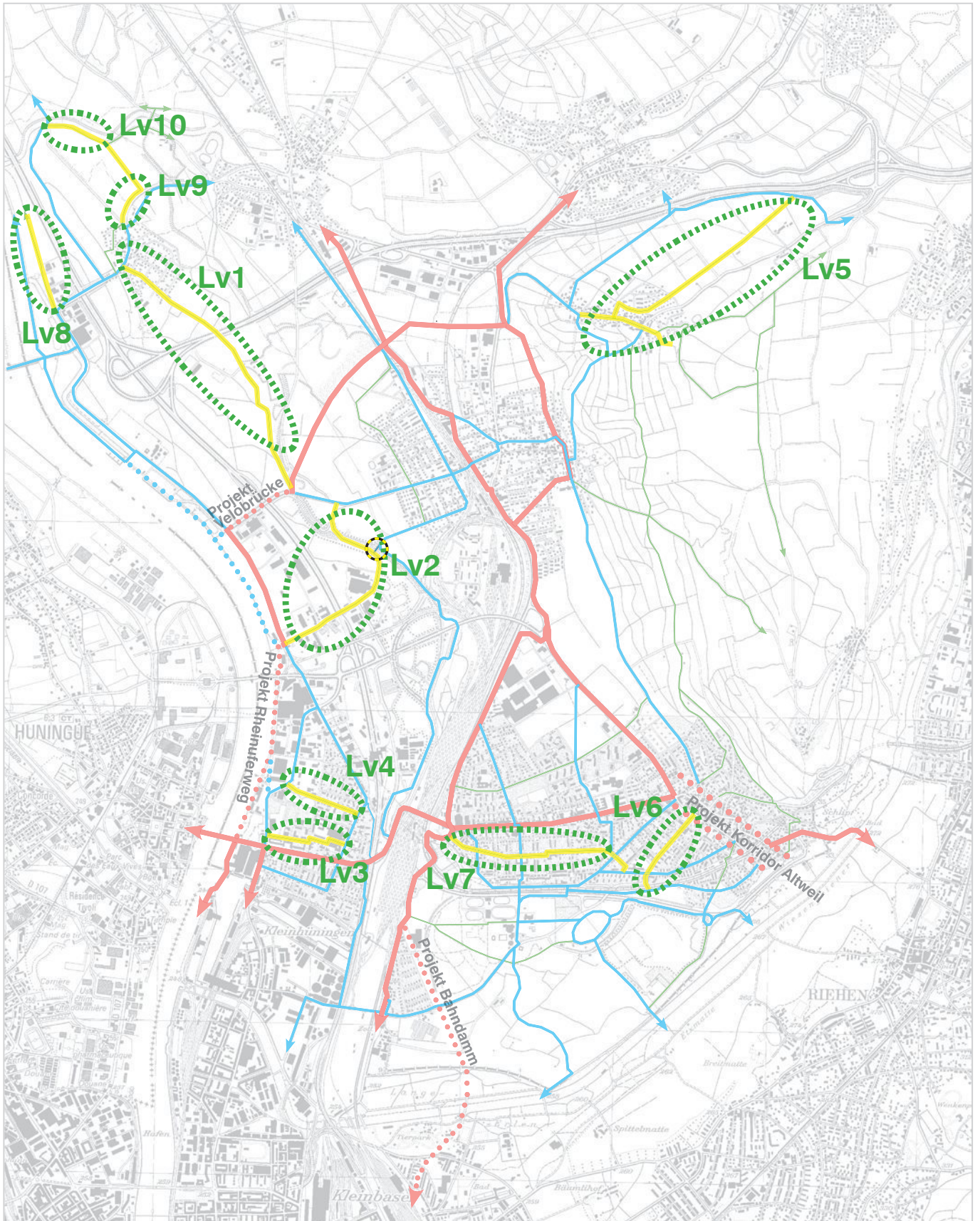
Lb11 Riedlistraße

Die Riedlistraße wird als Weiterleitung der Alten Straße in das Wohnquartier Friedlingen als Radweg im Mischverkehr ausgewiesen. Damit dient die Riedlistraße als zentrale vertikale Verbindungsachse von Tullastraße (Lv4), Schusterinsel (Lv3), Hauptstraße und Obere Schanzstraße (Ap4). Maßnahmen im Kreuzungsbereich Hauptstraße sind zu prüfen.

Kategorie Lv Lückenschluss

Lv (Lückenschluss als Verbindungsrouten)

- Lv1 Verbindung Märkt - Haltingen
- Lv2* Verbindung Haltingen - Rebgarten
- Lv3* Schusterinsel
- Lv4 Tullastraße
- Lv5 Ötlingen
- Lv6 Pfädlistraße
- Lv7 Gartenstraße/Stüdlestraße
- Lv8 Im Wörth
- Lv9 Entschärfung „wilde Querung“
- Lv10 Kanderboden



velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Verbindungsroute)

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊖ Lückenschluss Verdichtungsroute
- Neu geplante Streckenabschnitte
- ⊖ Wichtiger neuer Knotenpunkt

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 30: velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Verbindungsroute)

Lv1 Verbindung Märkt - Haltingen

Die Route über die Haltinger Straße tritt dann in den Fokus, wenn der begleitende Zweirichtungsradweg entlang der Nordwest-Umfahrung bis zur Heldelinger Straße fertig gestellt ist. Derzeit ist die Straße aufgrund des ansässigen Kieswerkes mit einem starken Schwerlastanteil belastet. Der Kiesabbau wird vorraussichtlich eingestellt. Dann könnte sich die Strecke als Pilotprojekt zur Anbringung von Schutzstreifen außerorts eignen (vgl. Binzen-Rümmingen).

Lv2* Verbindung Haltingen - Rebgarten

Diese neue Verbindung zwischen Friedlingen und Haltingen, bzw. zwischen den Gewerbegebieten und Haltingen, ist auch deshalb von Bedeutung, da sich im Gewerbegebiet Rebgarten auch Sportanlagen Haltingens befinden. Diese Strecke könnte zudem während der Bauarbeiten an der Autobahnbrücke Märkt eine sichere Querung der Autobahn für Radfahrende darstellen. Die Verbindung im Mischverkehr über die Brücke Heldelinger Straße zwischen den Gewerbegebieten und Haltingen ist bereits heute eine Gefahrenstelle und deren MIV-Belastung wird im Zuge der Sperrung der Brücke Märkt für den MIV noch zunehmen. Der Rebgartenweg mit seinem geringen Straßenschnitt könnte als Einbahnstraße für den MIV ausgewiesen werden (von Haltingen nach Friedlingen). Damit wäre Platz für einen sicheren Radweg in Richtung Haltingen. In Richtung Friedlingen fährt der Radfahrende aufgrund des Gefälles im Mischverkehr. Die IG Velo regt an, den weiteren Verlauf des Rebgartenweges im Gewerbegebiet Rebgarten als Tempo-30-Zone auszuweisen.

Lv3* Schusterinsel

Die Schusterinsel dient im Rahmen des Radwegeführungskonzeptes Friedlingen als Alternative zur Hauptstraße für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartieres Friedlingen-Nord. Verknüpft wird diese mit der Riedlistraße und Colmarer Straße (siehe Lb11 und Lb3).

Lv4 Tullastraße

Die Tullastraße dient der Verbindung zwischen Colmarer Straße/Alte Straße und der Erschließung Friedlingen-Nord. Im Zuge der Entwicklungen zur Pilotparzelle Friedlingen könnte diese Verbindung eine wichtige Rolle im Bezug zum Rheinzugang spielen.

Lv5 Ötlingen

Ein Ausbau der Verbindung von Ötlingen zur „Lucke“ ist zu prüfen.

Lv6 Pfädlistraße

Das Radroutennetz in Weil-Ost kann optional durch eine Verdichtungsroute im Mischverkehr auf der Pfädlistraße weiter verdichtet werden. Damit wird die Unterführung/Anschluss Schutzacker sinnvoll in das Radverkehrsnetz eingebettet. Es gilt zu berücksichtigen, dass es am Knotenpunkt Pfädlistraße/Schutzackerstraße aufgrund des Gefälles zu Zusammenstößen von Radfahrenden kommen kann.

Lv7 Gartenstraße/Stüdlestraße

Die Verdichtungsroute Gartenstraße/Stüdlestraße dient der Erschließung der Schulen Gartenstadt und Weil-Ost. Der Radweg wird im Mischverkehr geführt. Die Orientierungsbereiche, insbesondere die Überwegung Turmstraße, sind nach diesen Maßstäben auszubauen.

Lv8

Im Anschluss an die Basisroute „Alte Straße“ wird eine Verdichtungsroute auf der Straße im Wörth eingerichtet und bis zur Kander verlängert. Dort trifft die Verbindungsroute auf die Basisroute Rheinradweg. Damit wird der Rheinradweg direkt an Märkt angebunden.

Lv9 Entschärfung „wilde Querung“

Die derzeitige Situation im Bereich der K6326 veranlasst insbesondere Schülerinnen und Schüler zur Querung der K6326 an einem gefährlichen, nicht dafür vorgesehenen, abschüssigen Bereich um über einen Weg westlich des „Promillesträßchens“ nach Efringen-Kirchen bzw. Eimeldingen zu gelangen. Diese Route wird als Umfahrung des „Promillesträßchens“ genutzt, da dieses vor Ort als unsicher angesehen wird. Um die „wilde Querung“ zu entschärfen, wird nördlich der K6326 bis zur „wilden Querung“ ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg vorgeschlagen.

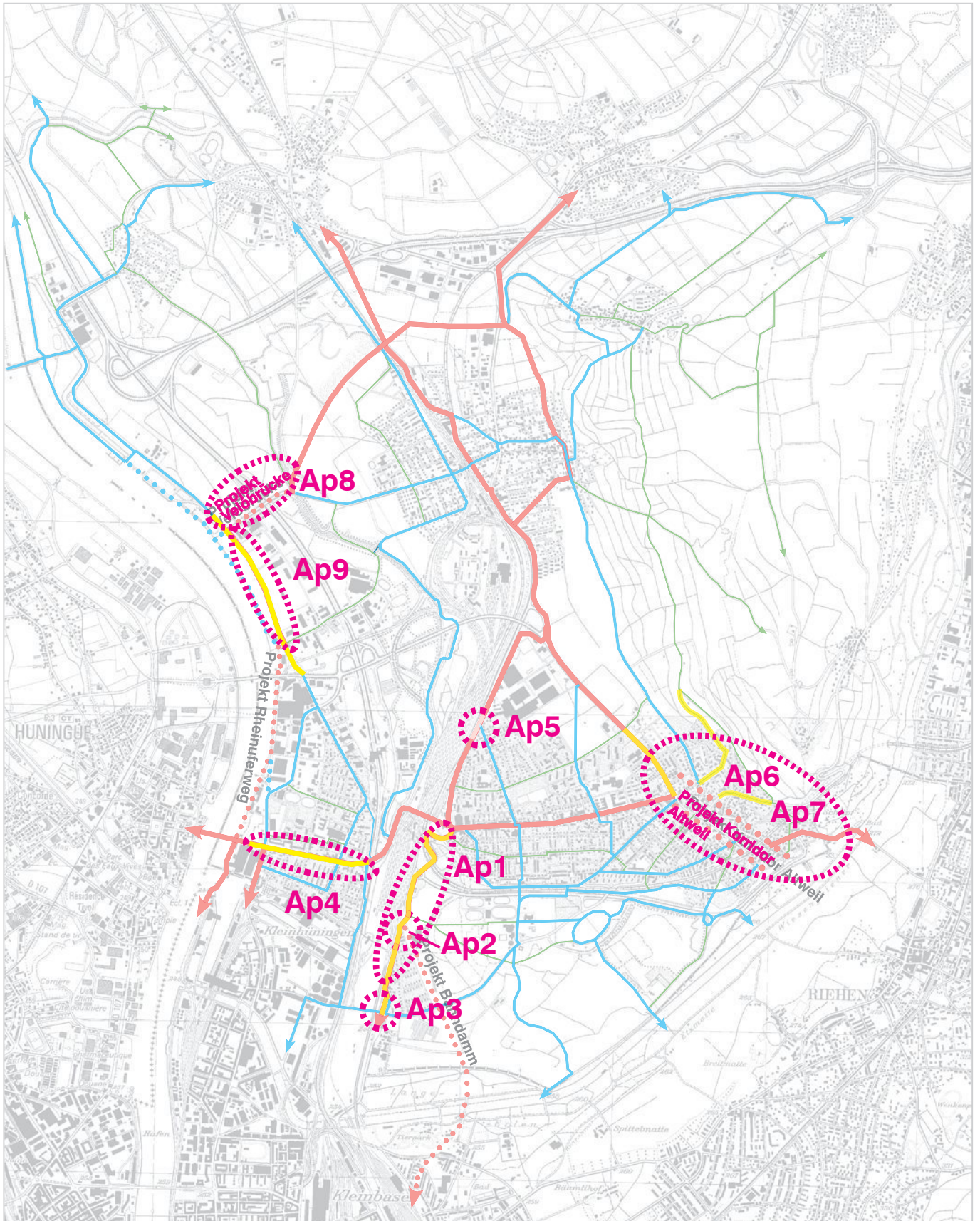
Lv10 Kanderboden

Zwischen der Kanderbrücke „Promillesträßchen“ und Lv9 wird auf dem vorhandenen Weg eine Verbindungsrouten ausgewiesen.

Kategorie Ap Ausbau

Ap (Ausbau als Pendlerroute)

- Ap1* Schlaufenkreisel bis Zoll Otterbach
- Ap2* Ehem. Eisenbahnbrücke Ortseingang Otterbach
- Ap3* Zoll Otterbach
- Ap4* Friedlingen Hauptstraße
- Ap5* B3/Bühlstraße
- Ap6* Projekt Korridor Alt-Weil - Verkehrsberuhigung
- Ap7* Projekt Korridor Alt-Weil - Zoll Alt-Weil
- Ap8* Projekt Velobrücke Heldelinger Straße
- Ap9* Alte Straße



velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Pendlerroute)

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- Ausbau Pendlerroute
- Ausbau bestehender Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 31: velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Pendlerroute)

Ap1* Schlaufenkreisel bis Zoll Otterbach

Zwischen dem Schlaufenkreisel und dem Stuhlkreisel, entlang der Basler Straße, existiert derzeit kein Radweg. Die Belastung der Basler Straße in diesem Bereich ist mit z.T. ca. 16.000 Fahrzeugen/Tag (siehe Abb.7) hoch. Der Streckenabschnitt befindet sich an einem Hang, weshalb die Anlage eines eigenständigen Zweirichtungsradwegs schwierig erscheint. Es wird angestrebt, ein Arrangement mit der derzeitigen Situation zu finden. Der Land beabsichtigt im Jahr 2014 die Binder- und Deckschicht zu erneuern. In diesem Rahmen könnte die Umsetzung, beispielsweise einseitiger Schutzstreifen oder einer Fahrradpiktogramm-Markierung Richtung Stuhlkreisel, angestrebt werden. Die Nutzung des Gehweges wird freigestellt. Die Geschwindigkeit wird auf 50 km/h beschränkt, wie sie es bereits vom Stuhlkreisel bis zum Otterbacher Zoll heute ist. Der Stuhlkreisel erhält einen neuen Radweg westlich des Stuhlkreisels mit neuer Überquerung der Basler Straße im Süden mit Mittelinsel. Der Streckenabschnitt zwischen Stuhlkreisel und Zollanlage erhält einseitig Richtung Zollanlage einen Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramm-Markierungen. Zu prüfen wäre ferner die Möglichkeit zur Errichtung eines einseitigen Radfahrstreifens. Dem Radfahrenden wird freigestellt diesen oder den Zweirichtungsradweg zu nutzen. Der Radverkehr zwischen Schlaufenkreisel und Obeliskkreisel erfolgt im Mischverkehr, eventuell mit Fahrradpiktogrammen. Die Nutzung des Gehweges wird auch hier freigestellt. Obeliskkreisel und Schlaufenkreisel erhalten Fahrradpiktogramme.

Ap2* Ehem. Eisenbahnbrücke Ortseingang Otterbach

Die Pendlerroute wird als Zweirichtungsradweg unter die alte Eisenbahnbrücke am Ortseingang Otterbach geleitet. An dieser Stelle verengt sich der Zweirichtungsradweg und kann als solcher nicht weitergeführt werden. An dieser Stelle teilt sich der Radweg das Nadelöhr mit dem Fußweg. Langfristig könnte ein Rückbau der Brücke Abhilfe leisten. Die Ausfahrt des Sportcenter „Impulsiv“ ist aufgrund einer Kurve für den Radverkehr schwer ersichtlich und für die ausfahrenden PKW sind die Radfahrenden sehr spät erkennbar. Die Verlegung der Ausfahrt ist zu prüfen.

Ap3* Zoll Otterbach

Den Übergang vom schweizer zum deutschen Radroutennetz, insbesondere im Bereich der Zollanlage Otterbach und dessen weiteren Verlauf auf der verkehrsberuhigten Basler Straße, gilt es zu regeln. Der Landkreis Lörrach beabsichtigt im Jahr 2014 die Binder- und Deckschicht zu erneuern. In diesem Rahmen könnte die Umsetzung eines sicheren Radwegeüberganges von der Zollanlage zur verkehrsberuhigten Basler Straße geschehen.

Ap4* Friedlingen Hauptstraße

In Friedlingen im Bereich der Hauptstraße ist die Pendlerroute stark beeinträchtigt durch die eingelassenen Tramschienen. Insbesondere im Bereich der Haltestellen ist die Trassenführung sehr nahe an den Fahrbahnrand geführt, weshalb dort kaum mehr Raum für Fahrradfahrende bleibt. Die parallelverlegten, eingelassenen Schienen stellen zudem ein hohes Gefahrenpotential dar. Die offizielle Radwegführung sieht einen geteilten Geh- und Radweg vor, der aber aufgrund seiner geringen Breite als solcher kaum nutzbar erscheint. Es wird derzeit ein Konzept alternativer Fahrradrouten über die Obere Schanz- und Tullastraße erarbeitet. Hierbei soll eine Alternativroute über die Obere Schanzstraße geführt werden. An dieser Stelle soll auch eine Lösung für den Einmündungsbereich in die Zollstraße erarbeitet werden. Zugleich wird für die Bewohnerinnen und Bewohner von Friedlingen-Nord eine Alternative entwickelt (Lv3). An einem detaillierten Umsetzungskonzept wird gearbeitet (vgl. Weil am Rhein 2014/3), welches auch den Kreisel am Knotenpunkt Haupt-, Zoll- und Colmarer Straße sowie den Bereich der Einfahrt des Rheincenters berücksichtigt. Eine Verbindung zu der geplanten Fuß- und Radwegebrücke über das Basler Hafenbecken bis zur Südspitze am Rheincenter ist angedacht (Lp2).

Ap5* B3/Bühlstraße

Die Erkennbarkeit des Fahrradüberweges Bühlstraße sollte durch Aufpflasterung oder als bevorzugte Querung verbessert werden. Im weiteren Verlauf der Pendlerroute auf der Müllheimer Straße Richtung Zentrum ist eine Fahrradstraße denkbar.

Ap6* & Projekt Korridor Alt-Weil

Ap7*

Die Planungen zur Routenführung in Alt-Weil sind von den Entwicklungen der Verkehrsberuhigung abhängig und in diesen Überlegungen zu berücksichtigen. Denkbar sind zentrale Routen (evtl. als Fahrradstraße) auf der Mittleren Straße, der Hinterdorfstraße oder der Hauptstraße. Immer zu beachten gilt die Verknüpfung zu den anderen Routen des Radverkehrsnetzes. Im Radverkehrskonzept Weil am Rhein wird dieser Bereich als „Korridor Alt-Weil“ dargestellt und als Projekt behandelt.

Ap8* Projekt Velobrücke Heldelinger Straße

Die wichtige Radwegeverbindung einerseits von Kandern nach Basel, andererseits von Haltingen in das Gewerbegebiet Rebgarten führt über eine Autobahnbrücke ohne separate Fuß- und Radwege. Diese schmale Straße wird derzeit gemeinsam mit dem MIV im Mischverkehr genutzt und stellt eine hohe Gefahrenquelle für den Radverkehr dar. Langfristig ist hier eine gesonderte Rad- und Fußwegebrücke/-verbindung anzustreben, da hier eine Pendlerroute Binzen/Kandertal mit Basel/Friedlingen verbindet. Kurzfristig könnte die Strecke über den Rebgartenweg umgeleitet werden (siehe Lv2).

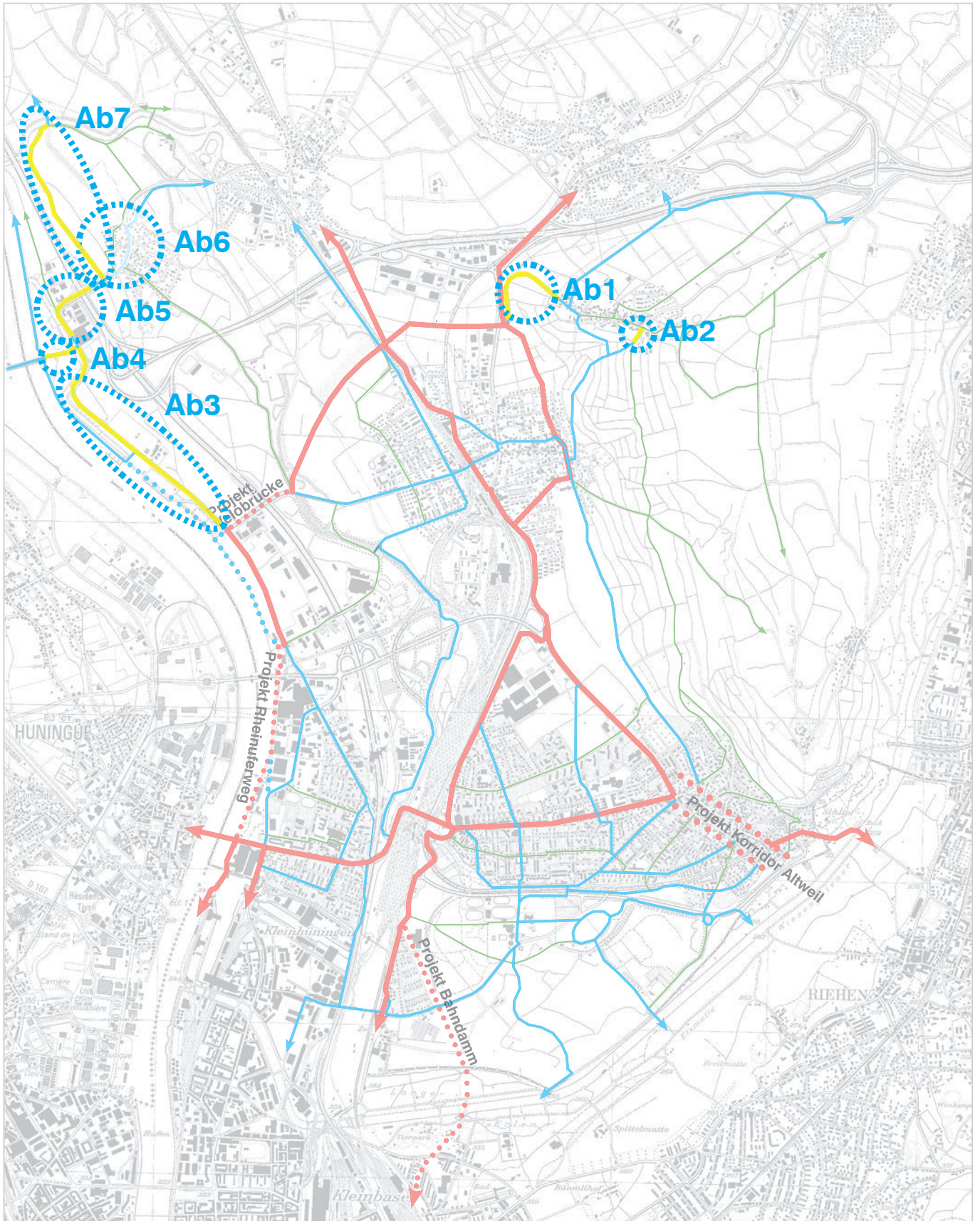
Ap9* Alte Straße

Die Pendlerroute entlang der Alten Straße entspricht nicht dem angestrebten Qualitätsstandard für Pendler Routen. Bei der Radwegeverbindung im Bereich des Gewerbegebietes Rebgarten sind insbesondere straßenbegleitende, bevorzugte Übergänge zu schaffen und der Belag anzupassen. Dieser Teil der Route soll künftig als Pendlerroute die Brücke Heldelinger Straße mit dem Rheinuferweg verbinden. Ein Ausbau entsprechender Qualität ist anzustreben.

Kategorie **Ab** Ausbau

Ab (Ausbau als Basisroute)

- Ab1* Ötlingen Dorfstraße
- Ab2* Ötlingen Im Pflanze
- Ab3* Alte Straße
- Ab4* Gewerbegebiet Märkt
- Ab5* Märkt: „Rheinstraße“ zwischen „Teichweg“ und „Im Wörth“
- Ab6* Märkt
- Ab7 Märkt Basisroute Ost



velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Basisroute)

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- ⋯ Projekttrouten
- Ausbau Basisroute
- Ausbau bestehender Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 32: velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Basisroute)

Ab1* Ötlingen Dorfstraße

Die Basisroute vom Haltinger Kreisverkehr bis zur Dorfstraße in Ötlingen ist derzeit nicht als Radweg ausgewiesen. Denkbar wären beidseitige Schutzstreifen. Im Zuge der Planungen zur Qualifizierung der Pendlerroute Haltingen (siehe Lp4) könnte eine Umsetzung dieser Maßnahme geprüft werden. Eine Umsetzung könnte auch im Rahmen eines eigenen Schwerpunktes Ötlingen geschehen.

Ab2* Ötlingen Im Pflanzler

Auf einem Verbindungsstück der Basisroute vom Haltinger Friedhof mit der Dorfstraße in Ötlingen und auf der Straße „Im Pflanzler“ ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Diese Ausweisung kann im Zuge der Markierungsarbeiten der Pendlerroute Binzen-Alt-Weil in Haltingen vorgenommen werden. Eine Umsetzung könnte auch im Rahmen eines eigenen Schwerpunktes Ötlingen geschehen.

Ab3* Alte Straße

Die Basisroute entlang der Alten Straße entspricht z.T. nicht dem angestrebten Qualitätsstandard. Bei der Radwegeverbindung ist insbesondere der Belag anzupassen. Dieser Teil der Route wird künftig als Basisroute Märkt mit der Pendlerroute Kandern-Basel verbinden. Ein Ausbau entsprechender Qualität ist anzustreben.

Ab4* Gewerbegebiet Märkt

Der Radweg entlang der Rheinstraße im Gewerbegebiet Märkt und die daran anschließende Abzweigung zum „Stauwehr Märkt“ weist einige qualitative Mängel auf. Insbesondere der Umbau zu einer sicheren, bevorrechtigten Querung der Abzweigung zum „Stauwehr Märkt“ ist hier hervorzuheben. Die Umbau-/Markierungsarbeiten können im Zuge der Brückenarbeiten geschehen (siehe Ab5). Die Zuständigkeiten sind zu klären.

Ab5* Märkt: „Rheinstraße“ zwischen „Teichweg“ und „Im Wörth“

Die wichtige Radwegeverbindung von Märkt in das Gewerbegebiet Märkt führt über eine Autobahnbrücke ohne separate Fuß- und Radwege. Diese schmale Straße ist gemeinsam genutzt eine hohe Gefahrenquelle für den Radverkehr. Vom Landkreis Lörrach ist ab April 2015 die Errichtung einer neuen Brücke mit Fuß- und Radwegen geplant. Die Radwegeverbindung über die bestehende Brücke wird voraussichtlich für die Bauzeit (12-14 Monate) nicht existieren, da diese abgebrochen und ersetzt wird. Für diesen Zeitraum ist eine alternative Verbindung herzustellen.

Ab6* Märkt

Nach dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sind in Märkt an diversen Stellen Nachbesserungen i.d.R. im Sinne von Markierungsarbeiten nötig. Die angegebenen Mängel gilt es zu überprüfen.

Ab7 Märkt Basisroute Ost

Der bestehende Radweg zwischen der Kanderbrücke „Promillesträßchen“ und der Autobahnbrücke Märkt wird als Hauptroute zwischen Efringen-Kirchen und den Gewerbegebieten (Märkt, Rebgarten, Friedlingen) ausgewiesen und somit eine Umfahrung des „Promillesträßchens“ ermöglicht. Diese Route wird dementsprechend ausgeschildert und die vorhandenen Mängel im Belag behoben.

04

fa

Das Kapitel „fahrplan“ identifiziert räumliche Schwerpunktbereiche, meist auf Stadtteilebene, um Maßnahmen in konzentrierten Formaten zusammenhängend umsetzen zu können. Somit können für jedes Haushaltsjahr Schwerpunkte zur schrittweisen Umsetzung des Radverkehrskonzeptes velo2025 gesetzt werden und Haushaltsmittel für Maßnahmenplanung und -umsetzung abgeschätzt und bereitgestellt werden.

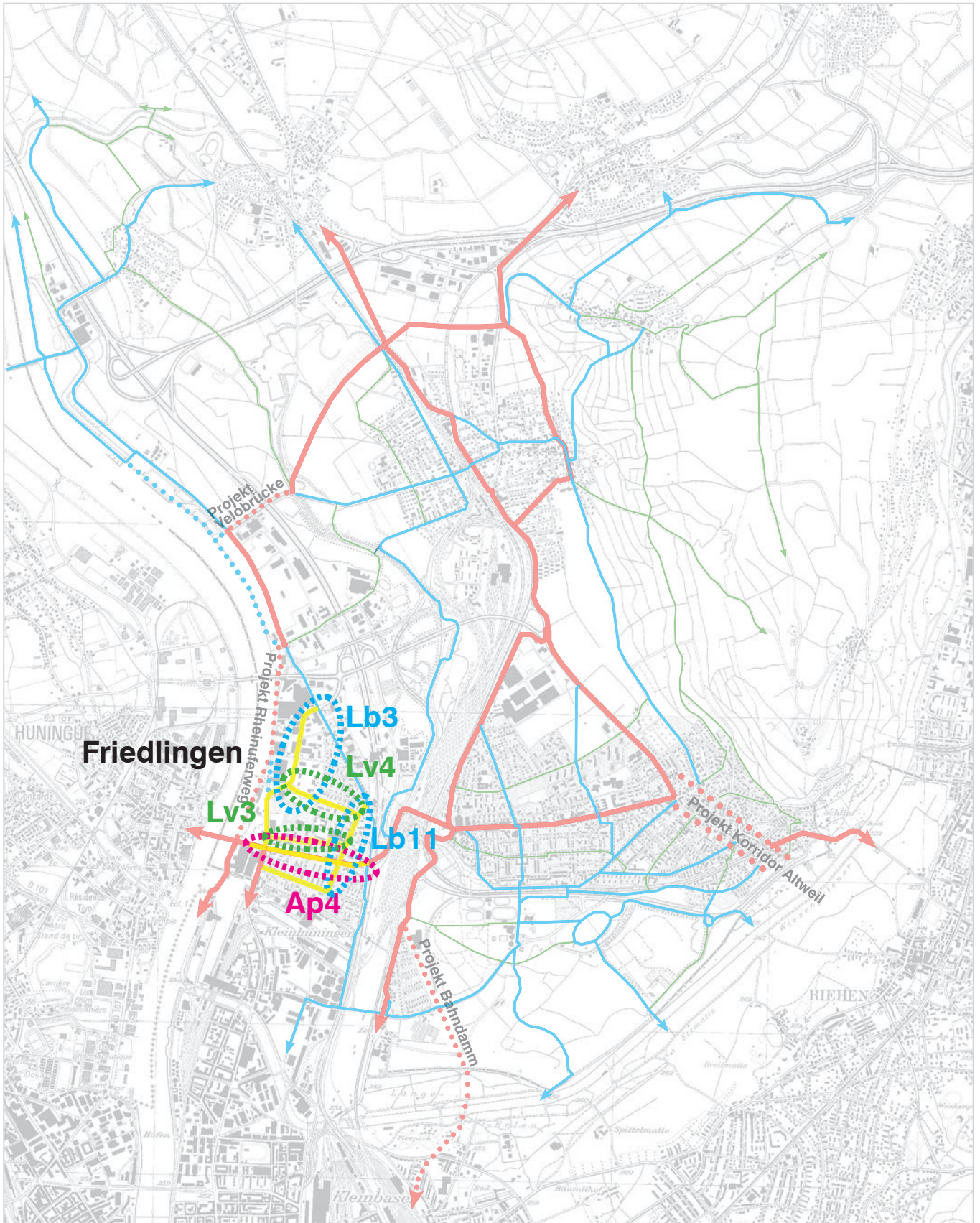
Die jeweiligen Schwerpunktbereiche werden entsprechend der Rahmenbedingungen gewählt. Sind Umbaumaßnahmen und Sanierungen im Tiefbau vorgesehen? Stehen Fördermittel zur Verfügung? Wird an markanten Stellen des Radverkehrskonzeptes der Raum neu geordnet?

Der Begriff Schwerpunktbereich impliziert außerdem, dass Maßnahmen auch außerhalb des gewählten Schwerpunktes umgesetzt werden können. Auch hier gilt es, die Rahmenbedingungen im Blick zu behalten.

Ob für Berufspendelnde, Schülerinnen und Schüler, ob für den Einkaufsradverkehr, den Freizeitradverkehr, für Touristen, für die langsamen und zügigen Radfahrenden - Ziel ist es, bis zum Jahr 2025 ein vollständiges Radverkehrsnetz mit entsprechenden Qualitätsstandards umgesetzt zu haben.

hrplan

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Ap4*	Friedlingen Hauptstraße - Markierungsarbeiten und kleinere Umbauarbeiten Hauptstraße - Markierungsarbeiten Hardstraße - Errichtung einer Fahrradstraße - Markierungsarbeiten Zollstraße - Markierungsarbeiten Rheincenter - Markierungsarbeiten Schusterinsel
	Lb3*	Colmarer Straße - Markierungsarbeiten Colmarer Straße - Kreuzungsbereich Colmarer Straße/Schusterinsel - Markierungsarbeiten Alte Straße
	Lb11	Riedlistraße - Markierungsarbeiten
	Lv3*	Schusterinsel - Markierungsarbeiten
	Lv4	Tullastraße - Markierungsarbeiten



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Friedlingen

- Pendlerroute / Radschnellweg
- - - Basisroute
- · · Verdichtungsroute
- · · · · · · · · Projekttrouten
- Ausbau Pendlerroute
- Lückenschluss Basisroute
- Lückenschluss Verbindungsroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 33: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Friedlingen

Friedlingen

Ap4* Friedlingen Hauptstraße

In Friedlingen im Bereich der Hauptstraße ist die Pendlerroute stark beeinträchtigt durch die eingelassenen Tramschienen. Insbesondere im Bereich der Haltestellen ist die Trassenführung sehr nahe an den Fahrbahnrand geführt, weshalb dort kaum mehr Raum für Fahrradfahrende bleibt. Die parallelverlegten, eingelassenen Schienen stellen zudem ein hohes Gefahrenpotential dar. Die offizielle Radroutenführung sieht einen geteilten Geh- und Radweg vor, der aber aufgrund seiner geringen Breite als solcher kaum nutzbar erscheint. Es wird derzeit ein Konzept alternativer Fahrradrouten über die Obere Schanz- und Tullastraße erarbeitet. Hierbei soll eine Alternativroute über die Obere Schanzstraße geführt werden. An dieser Stelle soll auch eine Lösung für den Einmündungsbereich in die Zollstraße erarbeitet werden. Zugleich wird für die Bewohnerinnen und Bewohner von Friedlingen-Nord eine Alternative entwickelt (Lv3). An einem detaillierten Umsetzungskonzept wird gearbeitet (vgl. Weil am Rhein 2014/3), welches auch den Kreisel am Knotenpunkt Haupt-, Zoll- und Colmarer Straße, sowie den Bereich der Einfahrt des Rheincenters berücksichtigt. Eine Verbindung zu der geplanten Fuß- und Radwegebrücke über das Basler Hafenbecken bis zur Südspitze am Rheincenter ist angedacht (Lp2).

Lb3* Colmarer Straße

Das Radverkehrskonzept sieht eine Basisroute auf der Colmarer Straße zwischen Haupt- und Alte Straße vor. Diese Basisroute befindet sich an einer stark befahrenen Straße in Industrie- und Gewerbegebieten (siehe Abb.7). Wie die Umsetzung des Konzeptes im Detail geschehen kann, wird im Zuge der Planungen zur Umlegung der Pendlerroute Dreiländerbrücke-Friedensbrücke geprüft (Mischverkehr oder Schutzstreifen). Insbesondere die Überwegung der Kreuzung Colmarer Straße/Schusterinsel ist durch Markierungsarbeiten sicherer auszugestalten.

Lv3* Schusterinsel

Die Schusterinsel dient im Rahmen des Radwegeführungskonzeptes Friedlingen als Alternative zur Hauptstraße für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartieres Friedlingen-Nord.

Verknüpft wird diese mit der Riedlistraße und Colmarer Straße (Siehe Lb11 und Lb3).

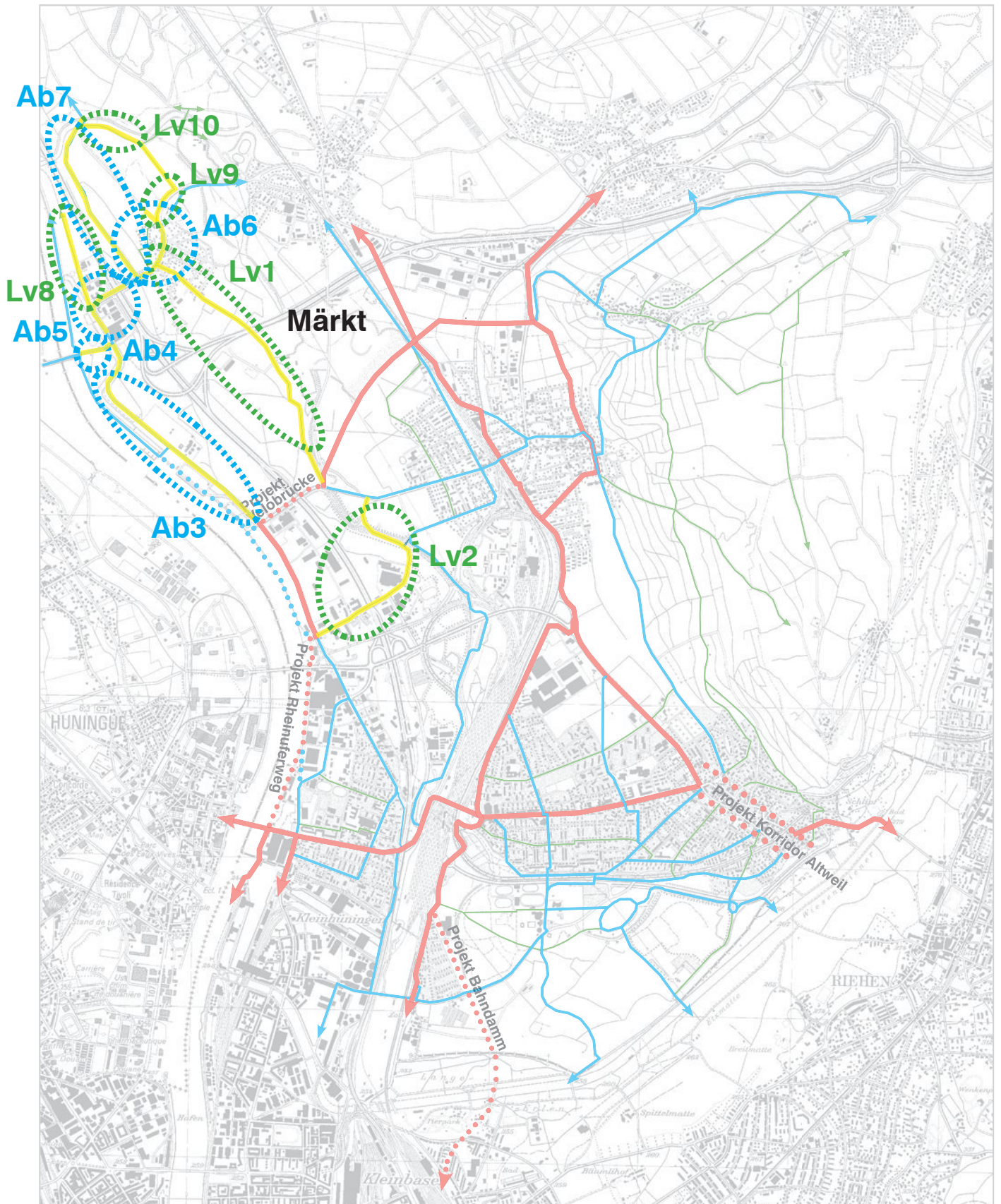
Lv4 Tullastraße

Die Tullastraße dient der Verbindung zwischen Colmarer Straße/Alte Straße und der Erschließung Friedlingen-Nord. Im Zuge der Entwicklungen zur Pilotparzelle Friedlingen könnte diese Verbindung eine wichtige Rolle im Bezug zum Rheinzugang spielen.

Lb11 Riedlistraße

Die Riedlistraße wird als Weiterleitung der Alten Straße in das Wohnquartier Friedlingen als Radweg im Mischverkehr ausgewiesen. Damit dient die Riedlistraße als zentrale vertikale Verbindungsachse von Tullastraße (Lv4), Schusterinsel (Lv3), Hauptstraße und Obere Schanzstraße (Ap4). Maßnahmen im Kreuzungsbereich Hauptstraße sind zu prüfen.

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Ab5*	Märkt: „Rheinstraße“ zwischen „Teichweg“ und „Im Wörth“ - Neue Brücke mit Fuß- und Radweg
	Lv2	Verbindung Haltingen - Rebgarten - Rebgartenweg als Umleitungsstrecke
	Ab3	Alte Straße - Ausbau des Fuß- und Radweges
	Ab4*	Gewerbegebiet Märkt - Piktogrammspur - begleitende Maßnahmen an den Brückenenden - Markierungsarbeiten zum Wehr
	Ab6*	Märkt - Markierungsarbeiten - Ausbau des Fuß- und Radweges
	Lv1	Verbindung Märkt - Haltingen - Markierungsarbeiten/Ausbau
	Lv8	Im Wörth - Beschilderung
	Lv9	Entschärfung „wilde Querung“ - Errichtung Zweirichtungsradweg - Beschilderung - Markierungsarbeiten
	Lv10	Kanderweg - Beschilderung
	Ab7	Märkt Basisroute Ost



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Markt

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projektrouten
- ⋯ Ausbau Basisroute
- ⋯ Lückenschluss Verbindungsroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 34: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Markt

Märkt

Ab5* Märkt: „Rheinstraße“ zwischen „Teichweg“ und „Im Wörth“

Die wichtige Radwegeverbindung von Märkt in das Gewerbegebiet Märkt führt über eine Autobahnbrücke ohne separate Fuß- und Radwege. Diese schmale Straße ist gemeinsam genutzt eine hohe Gefahrenquelle für den Radverkehr. Vom Landkreis Lörrach ist ab April 2015 die Errichtung einer neuen Brücke mit Fuß- und Radwegen geplant. Die Radwegeverbindung über die bestehende Brücke wird voraussichtlich für die Bauzeit (12-14 Monate) nicht existieren, da diese abgebrochen und ersetzt wird. Für diesen Zeitraum ist eine alternative Verbindung herzustellen.

Lv2* Verbindung Haltingen - Rebgarten

Diese neue Verbindung zwischen Friedlingen und Haltingen, bzw. zwischen den Gewerbegebieten und Haltingen ist auch deshalb von Bedeutung, da sich im Gewerbegebiet Rebgarten auch Sportanlagen Haltingens befinden. Diese Strecke könnte während der Bauarbeiten an der Autobahnbrücke Märkt (2015-2016) eine sichere Querung der Autobahn für Radfahrende darstellen. Die Verbindung im Mischverkehr über die Brücke Heldelinger Straße zwischen den Gewerbegebieten und Haltingen ist bereits heute eine Gefahrenstelle und deren MIV-Belastung wird im Zuge der Sperrung der Brücke Märkt für den MIV noch zunehmen. Der Rebgartenweg mit seinem geringen Straßenschnitt könnte als Einbahnstraße für den MIV ausgewiesen werden (von Haltingen nach Friedlingen). Damit wäre Platz für einen sicheren Radweg in Richtung Haltingen. In Richtung Friedlingen fährt der Radfahrende aufgrund des Gefälles im Mischverkehr.

Ab3* Alte Straße

Die Basisroute entlang der Alten Straße entspricht z.T. nicht dem angestrebten Qualitätsstandard. Bei der Radwegeverbindung ist insbesondere der Belag anzupassen. Dieser Teil der Route wird künftig als Basisroute Märkt mit der Pendlerroute Kandern-Basel verbinden. Ein Ausbau entsprechender Qualität ist anzustreben.

Ab4* Gewerbegebiet Märkt

Der Radweg entlang der Rheinstraße im Gewerbegebiet Märkt und die daran anschließende Abzweigung zum „Stauwehr Märkt“ weist einige qualitative Mängel auf. Insbesondere der Umbau zu einer sicheren, bevorrechtigten Querung der Abzweigung zum „Stauwehr Märkt“ ist hier hervorzuheben. Die Umbau-/Markierungsarbeiten können im Zuge der Brückenarbeiten geschehen (siehe Ab5). Die Zuständigkeiten sind zu klären.

Ab6* Märkt

Nach dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach sind in Märkt an diversen Stellen Nachbesserungen i.d.R. im Sinne von Markierungsarbeiten nötig. Die angegebenen Mängel gilt es zu überprüfen.

Lv1 Verbindung Märkt - Haltingen

Die Route über die Haltinger Straße tritt dann in den Fokus, wenn der begleitende Zweirichtungsradweg entlang der Nordwest-Umfahrung bis zur Heldelinger Straße fertig gestellt ist. Derzeit ist die Straße aufgrund des ansässigen Kieswerkes mit einem starken Schwerlastanteil belastet. Der Kiesabbau wird voraussichtlich eingestellt. Dann könnte sich die Strecke als Pilotprojekt zur Anbringung von Schutzstreifen außerorts eignen (vgl. Binzen-Rümmingen).

Lv8

Im Anschluss an die Basisroute „Alte Straße“ wird eine Verdichtungsroute auf der Straße im Wörth eingerichtet und bis zur Kander verlängert. Dort trifft die Verbindungsroute auf die Basisroute Rheinradweg. Damit wird der Rheinradweg direkt an Märkt angebunden.

Lv9 Entschärfung „wilde Querung“

Die derzeitige Situation im Bereich der K6326 veranlasst insbesondere Schülerinnen und Schüler zur Querung der K6326 an einem gefährlichen, nicht dafür vorgesehenen, abschüssigen Bereich, um über einen Weg westlich des „Promillesträßchens“ nach Efringen-Kirchen bzw. Eimeldingen zu gelangen. Diese Route wird als Umfahrung des „Promillesträßchens“ genutzt, da dieses vor Ort als unsicher angesehen wird. Um die „wilde Querung“ zu entschärfen wird nördlich der K6326 bis zur „wilden Querung“ ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg vorgeschlagen.

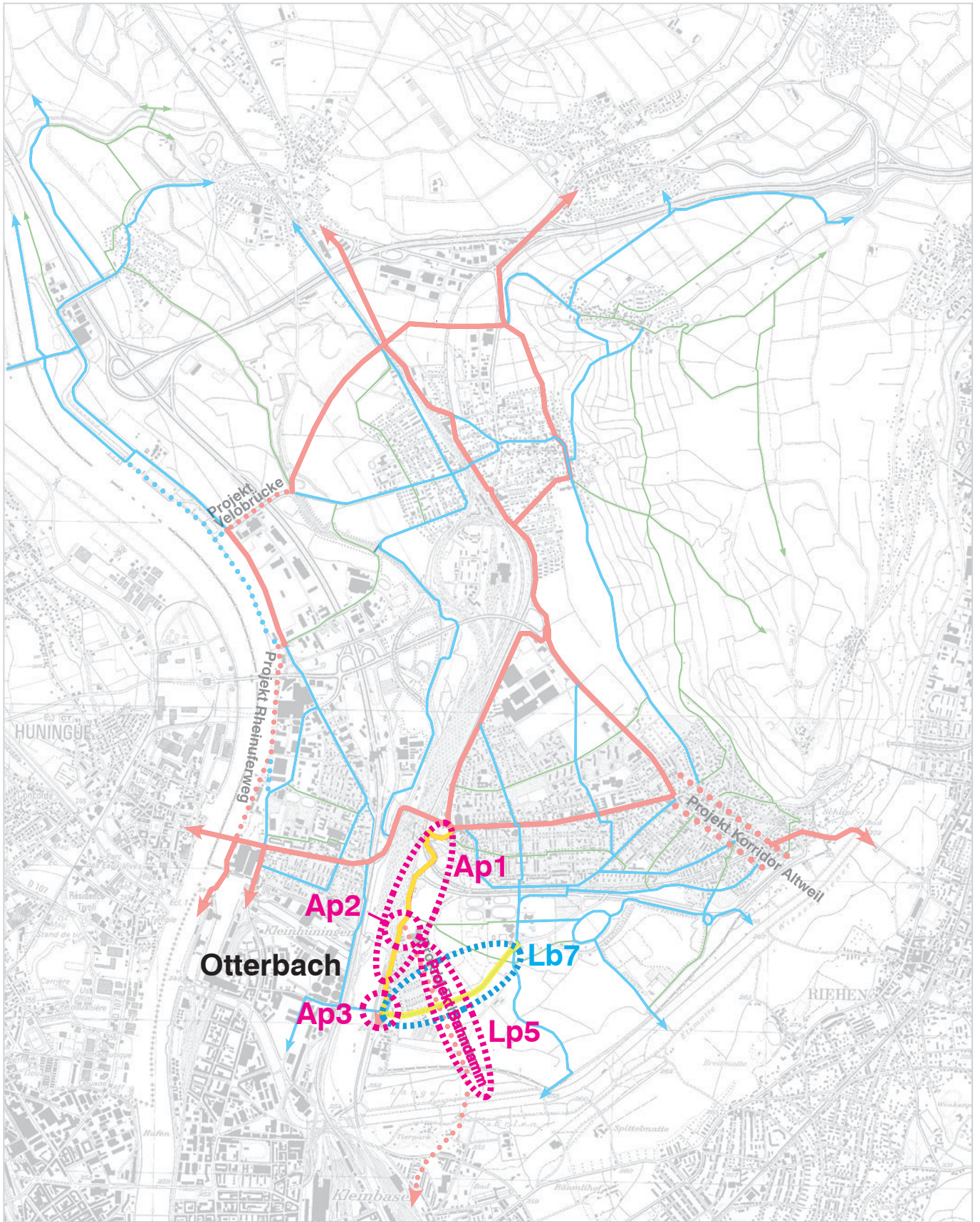
Lv10 Kanderboden

Zwischen der Kanderbrücke „Promillesträßchen“ und Lv9 wird auf dem vorhandenen Weg eine Verbindungsroute ausgewiesen.

Ab7 Märkt Basisroute Ost

Der bestehende Radweg zwischen der Kanderbrücke „Promillesträßchen“ und der Autobahnbrücke Märkt wird als Hauptroute zwischen Efringen-Kirchen und den Gewerbegebieten (Märkt, Rebgarten, Friedlingen) ausgewiesen und somit eine Umfahrung des „Promillesträßchens“ ermöglicht. Diese Route wird dementsprechend ausgeschildert und die vorhandenen Mängel im Belag behoben.

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Ap1*	Schlaufenkreisel bis Zoll Otterbach - Piktogrammspur Schlaufenkreisel - Piktogrammspur Schlaufe-Obelisk - Schutzstreifen/Piktogrammspur Obeliskl-Stuhl - Schutzstreifen/Piktogrammspur Stuhl-Zoll
	Ap2*	Ehem. Eisenbahnbrücke Ortseingang Otterbach - Umlegung Ausfahrt Sportcenter
	Ap3*	Zoll Otterbach
	Lb7*	Nonnenholzstraße
	Lp5	Projekt Bahndamm



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Otterbach

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊙ Lückenschluss Basisroute
- ⊙ Ausbau Pendlerroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 35: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Otterbach

Otterbach

Ap3* Zoll Otterbach

Den Übergang vom schweizer zum deutschen Radroutennetz insbesondere im Bereich der Zollanlage Otterbach und dessen weiteren Verlauf auf der verkehrsberuhigten Basler Straße gilt es zu regeln. Der Land beabsichtigt im Jahr 2014 die Binder- und Deckschicht zu erneuern. In diesem Rahmen könnte die Umsetzung eines sicheren Radwegeüberganges von der Zollanlage zur verkehrsberuhigten Basler Straße geschehen.

Lb7* Nonnenholzstraße

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein sieht eine Basisroute entlang der Nonnenholzstraße, zwischen Zoll Otterbach und dem Laguna Badeland, vor. Hier ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Ob die Ausweisung einer Radroute auf dieser Strecke als sinnvoll erachtet wird, gilt es zu prüfen. Dies könnte im Rahmen einer Überprüfung der Wegekonzeption des Landschaftsparks Wiese geschehen. Im Zuge dessen könnte auch das Projekt Bahndamm (siehe Lp5) verfolgt werden.

Ap1* Schlaufenkreisel bis Zoll Otterbach

Zwischen dem Schlaufenkreisel und dem Stuhlkreisel, entlang der Basler Straße, existiert derzeit kein Radweg. Die Belastung der Basler Straße in diesem Bereich ist mit z.T. ca. 16.000 Fahrzeugen/Tag (siehe Abb.7) hoch. Der Streckenabschnitt befindet sich an einem Hang, weshalb die Anlage eines eigenständigen Zweirichtungsradwegs schwierig erscheint. Es wird angestrebt, ein Arrangement mit der derzeitigen Situation zu finden. Der Landkreis Lörrach beabsichtigt im Jahr 2014 die Binder- und Deckschicht zu erneuern. In diesem Rahmen könnte die Umsetzung, beispielsweise einseitiger Schutzstreifen oder einer Fahrradpiktogramm-Markierung Richtung Stuhlkreisel, angestrebt werden. Die Nutzung des Gehweges wird freigestellt. Die Geschwindigkeit wird auf 50 km/h beschränkt, wie sie es bereits vom Stuhlkreisel bis zum Otterbacher Zoll heute ist. Der Stuhlkreisel erhält einen neuen Radweg westlich des Stuhlkreisels mit neuer Überquerung der Basler Straße im Süden mit Mittelinsel. Der Streckenabschnitt zwischen Stuhlkreisel und Zollanlage erhält einseitig Richtung Zollanlage einen Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramm-Markierungen. Zu prüfen wäre ferner die Möglichkeit zur Errichtung eines einseitigen Radfahrstreifens. Dem Radfahrenden wird freigestellt diesen oder den Zweirichtungsradweg zu nutzen. Der Radverkehr zwischen Schlaufenkreisel und Obeliskkreisel erfolgt im Mischverkehr, eventuell mit Fahrradpiktogrammen. Die Nutzung des Gehweges wird auch hier freigestellt. Obeliskkreisel und Schlaufenkreisel erhalten Fahrradpiktogramme.

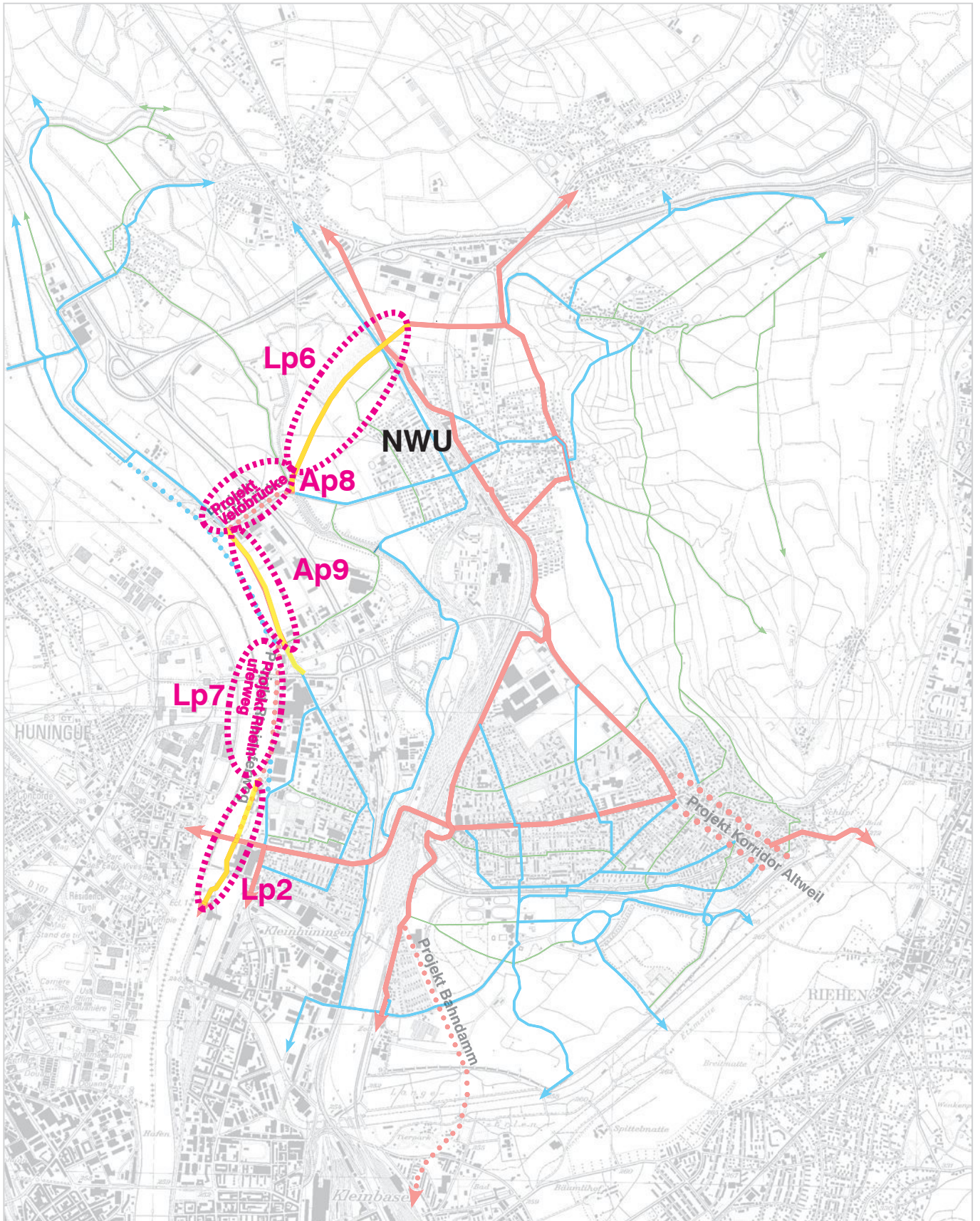
Ap2* Ehem. Eisenbahnbrücke Ortseingang Otterbach

Die Pendlerroute wird als Zweirichtungsradweg unter die alte Eisenbahnbrücke am Ortseingang Otterbach geleitet. An dieser Stelle verengt sich der Zweirichtungsradweg und kann als solcher nicht weitergeführt werden. An dieser Stelle teilt sich der Radweg das Nadelöhr mit dem Fußweg. Langfristig könnte ein Rückbau der Brücke Abhilfe leisten. Die Ausfahrt des Sportcenter „Impulsiv“ ist aufgrund einer Kurve für den Radverkehr schwer ersichtlich und für die ausfahrenden Pkws sind die Radfahrenden sehr spät erkennbar. Die Verlegung der Ausfahrt ist zu prüfen.

Lp5 Projekt Bahndamm

Zu prüfen wäre als Alternative zur Pendlerroute über den Otterbacher Zoll (Ap1, Ap2, Ap3) ob ein Radschnellweg über die ehemalige Bahnanlage als IBA-Projekt oder „grenzüberschreitendes Projekt“ möglich wäre. Die Weiterleitung entlang des Bahndammes als Zweirichtungsradweg bis zum Obeliskkreisel ist zu prüfen. Im Zuge des Konzeptes auf baselstädtischer Seite „Konzept Umbau Badischer Bahnhof“ (vgl. BS 2014) könnte eine Weiterleitung des dort angedachten Rad- und Fußweges geschehen. Eine Entlastung des Nadelöhrs und bei Weiterführung des gesamten Streckenabschnitts ab Obeliskkreisel wäre somit gegeben.

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Lp6*	Basisroute „Nordwest-Umfahrung“ - Anschluss Eimeldinger Weg
	Ap8*	Projekt Velobrücke Heldelinger Straße
	Ap9*	Alte Straße - Neubau straßenbegleitende Radwege
	Lp7*	Projekt „Rheinufer“ - Öffnung Hafenstraße
	Lp2*	Pendlerroute „Rheinufer“



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Nordwest-Umfahrung

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouen
- ⊗ Lückenschluss Pendlerroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 36: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Nordwest-Umfahrung

Nordwestumfahrung / Rheinuferweg

Lp6* Pendlerroute „Nordwest-Umfahrung“

Die Pendlerroute „Nordwest-Umfahrung“ wird im Zuge des Baus der Straße derzeit hergestellt. Der erste Abschnitt ist in Teilen (bis zum interkommunalen Gewerbegebiet) bereits heute als Radweg nutzbar. Der gesamte erste Abschnitt bis zur neuen Bahnbrücke wird voraussichtlich bis 2016 fertiggestellt und ist dann nutzbar bis zur Pendlerroute Eimeldingen-Haltingen. Der 2. Abschnitt bis zur Heldelinger Straße folgt dann bis ca. Ende 2020.

Ap8* Projekt Velobrücke Heldelinger Straße

Die wichtige Radroutenverbindung einerseits von Kandern nach Basel, andererseits von Haltingen in das Gewerbegebiet Rebgarten führt über eine Autobahnbrücke ohne separate Fuß- und Radwege. Diese schmale Straße wird derzeit gemeinsam mit dem MIV im Mischverkehr genutzt und stellt eine hohe Gefahrenquelle für den Radverkehr dar. Langfristig ist hier eine gesonderte Rad- und Fußwegebrücke/-verbindung anzustreben, da hier eine Pendlerroute Binzen/Kandertal mit Basel/Friedlingen verbindet. Kurzfristig könnte die Strecke über den Rebgartenweg umgeleitet werden (siehe Lv2).

Ap9* Alte Straße

Die Pendlerroute entlang der Alten Straße entspricht nicht dem angestrebten Qualitätsstandard für Pendlerrouten. Bei der Radroutenverbindung im Bereich des Gewerbegebietes Rebgarten sind insbesondere straßenbegleitende, bevorrechtigte Übergänge zu schaffen und der Belag anzupassen. Dieser Teil der Route soll künftig als Pendlerroute die Brücke Heldelinger Straße mit dem Rheinuferweg verbinden. Ein Ausbau entsprechender Qualität ist anzustreben.

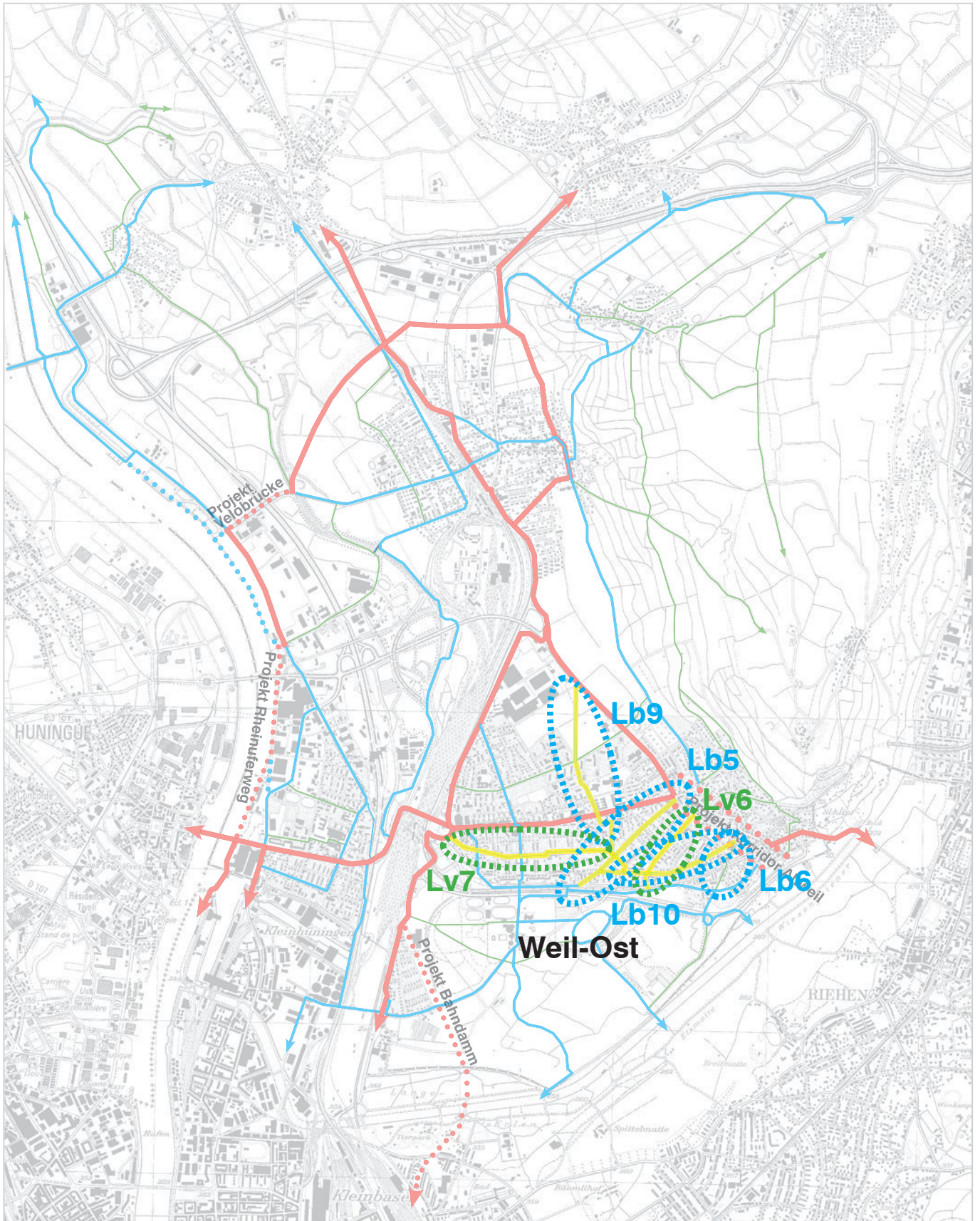
Lp7* Projekt „Rheinufer“

Der „Rheinuferradweg“ und damit auch die Pendlerroute von Kandern nach Basel wird derzeit durch Hafenindustrieanlagen unterbrochen (Hafen Nord & Süd, Containerhafen). Die Ausbildung eines „Rheinuferradweges“ ist im Sinne der „3-Land-Planungen“ und der langfristigen Entwicklungsperspektive „Weil am Rhein zurück an den Rhein“ zwar zu begrüßen, auch wäre dieser eine Attraktivitätssteigerung Weil am Rheins. Insbesondere der Containerhafen ist derzeit jedoch nicht zugänglich. Die „Hafenstraße“ ist derzeit zwar zugänglich verbietet aber als „Hafengebiet“ Unbefugten den Zutritt. Eine Öffnung der Straße erscheint derzeit rechtlich nicht machbar. Als Alltagsroute ist sie in ihrem heutigen Zustand ungeeignet. Die Option „Rheinuferradweg“ sollte deshalb im Rahmen der „3-Land-Planung“ mit dem Status „Projekt mit geringen Umsetzungschancen für den Zeithorizont 2025“ weiterverfolgt werden. Alternativ könnte die Pendlerroute, zumindest zwischenzeitlich, über die „Colmarer Straße“ (Lb3) verlaufen.

Lp2* Pendlerroute „Rheinufer“

Eine Pendlerroute, anknüpfend an die Pendlerroute Kandern-Basel (siehe Lp7), welche den „Rheinuferradweg“ nach Basel weiterführt und somit die „3-Land-Planungen“ transnational verknüpft, ist im Rahmen der „3-Land-Planungen“ weiterzuverfolgen. Ein erster Schritt zur Umsetzung ist mit dem Ideenwettbewerb des TEB „3Land Brücken“ mit dem Perimeter1, eines Fuß- und Radbrückenwettbewerbs über das Hafenbecken1 auf Basler Gemarkung bereits geschehen. (vgl. TEB 2013) Die Darstellung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach ist im Bereich der Dreiländerbrücke jedoch irreführend, da der „Rheinuferradweg“ in dieser Darstellung aufgrund des Niveauunterschiedes keine direkte Verbindung mit der Pendlerroute aus Huningue (Dreiländerbrücke) aufweist, vielmehr diese unterfährt. Eine qualitative Verknüpfung des „Rheinuferradweges“ mit der Pendlerroute über die Dreiländerbrücke sollte im Rahmen der „3-Land-Planungen“ weiterverfolgt werden.

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Lb5*	Unterer Baselweg
	Lb6*	Schutzacker
	Lb9	Hohe Straße: Anbindung Neubaugebiet - B-Plangebiet Hohe Straße - Weil-Ost
	Lb10	Weil-Ost: Anbindung Weil Ost und Schutzacker - Oberbaselweg
	Lv6	Pfädlistraße
	Lv7	Gartenstraße/Stüdlestraße



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Weil-Ost

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊗ Lückenschluss Basisroute
- ⊗ Lückenschluss Verbindungsroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein, Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 37: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Weil-Ost

Weil - Ost

Lb5* Unterbaselweg

Die Straße Unterbaselweg fungiert im Radverkehrskonzept Weil am Rhein als eine zentrale Erschließungsachse der Weiler Kernstadt, als Basisroute. Es wird angeregt, diese Funktion durch die Errichtung einer Fahrradstraße (siehe S.44) zu unterstreichen. Ein Radweg ist bisher nicht ausgewiesen.

Lb6* Schutzacker

Mehrere kleine Markierungsarbeiten erhöhen die Orientierung und Sicherheit im Schutzacker. Ein Schwerpunktbereich Schutzacker ist denkbar. Verknüpft werden sollte das Quartier mit dem Radroutennetz (siehe Lb10).

Lb9 Hohe Straße: Anbindung Neubaugebiet

Neu aufgenommen wird eine Basisroute vom Vitra-Gelände entlang des zentralen Grünzuges des neuen Bebauungsplangebietes „Hohe Straße“. Diese Route wird auf der Danziger Straße im Mischverkehr weitergeführt und im Mischverkehr über die Blumenstraße zur zentralen Basisroute Unterbaselweg geführt. Diese Verbindung ermöglicht die Anbindung des Neuen Quartiers „Hohe Straße“ an das Radverkehrsnetz und eine bessere Anbindung des Vitra-Campus an die Kernstadt. Zudem wird eine zweite Nord-Süd-Achse eingeführt, die den Netzcharakter und damit die Verbindungsqualität der vorhandenen Routen deutlich verbessert. Die Pendlerroute Eimeldingen-Alt-Weil wird somit beispielsweise nicht nur an Weil-Ost, sondern auch an das Schulzentrum angeschlossen.

Lb10 Weil-Ost: Anbindung Weil-Ost und Schutzacker

Um die Anbindung Weil-Ost und Schutzacker an das Radverkehrsnetz sicherzustellen und eine Anbindung zwischen den Quartieren der Kernstadt zu gewährleisten, wird eine südliche Verbindung von Alt-Weil zum Landschaftspark Wiese eingerichtet, auf dem Oberbaselweg im Mischverkehr. Diese Route ist eine Ergänzung zum Radverkehrskonzept des Landkreises und beinhaltet explizit die Verknüpfung des Quartiers Schutzacker. Die Einflechtung dieses Quartiers in das Radroutennetz soll insbesondere durch die Anbindung an die neue Basisroute Oberbaselweg geschehen. Wichtig ist hierbei der Einbezug der Bahnunterführung Pfädlistraße und ein neu einzurichtender Fuß- und Radwegbahnübergang in Verlängerung des Mattweges. Damit wird nicht nur eine direkte Verbindung zwischen den Basisrouten Oberbaselweg/Alt-Weil und der Basisroute Kiesgrube im Landschaftspark Wiese erreicht, sondern zudem die Erreichbarkeit und Attraktivität der S-Bahnhaltestelle Weil-Ost deutlich erhöht.

Lv6 Pfädlistraße

Das Radroutennetz in Weil-Ost kann optional durch eine Verdichtungsroute im Mischverkehr auf der Pfädlistraße weiter verdichtet werden. Damit wird die Unterführung/Anschluss Schutzacker sinnvoll in das Radverkehrsnetz eingebettet. Es gilt zu berücksichtigen, dass es am Knotenpunkt Pfädlistraße/Schutzackerstraße aufgrund des Gefälles zu Zusammenstößen von Radfahrenden kommen kann.

Lv7 Gartenstraße/Stüdlestraße

Die Verdichtungsroute Gartenstraße/Stüdlestraße dient der Erschließung der Schulen Gartenstadt und Weil-Ost. Der Radweg wird im Mischverkehr geführt. Die Orientierungsbereiche, insbesondere die Überwegung Turmstraße, sind nach diesen Maßstäben auszubauen.

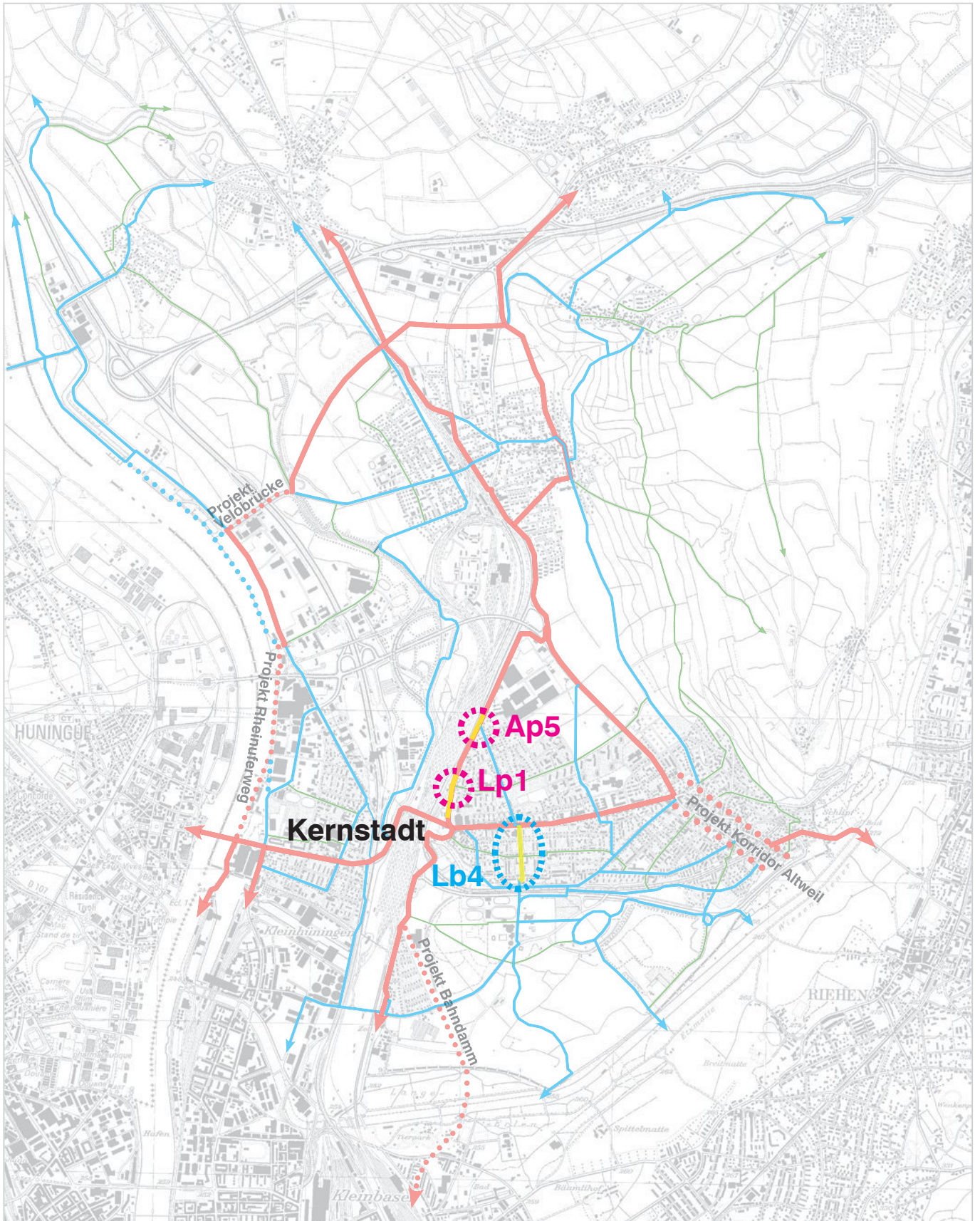
Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Lp1*	Pendlerroute „Basel - Haltingen“ in Höhe der Bibliothek - Neubau Radweg - Markierungsarbeiten Müllheimer Straße
	Ap5*	B3/Bühlstraße - Kreuzung Bühl-/Basler Straße - Fahrradstraße Müllheimer Straße
	Lb4*	Marktstraße

Weil am Rhein Kernstadt

Lp1* Pendlerroute „Basel/Otterbach - Haltingen“ in Höhe der Bibliothek
Dieser Streckenabschnitt wird im Jahr 2014 hergestellt.
Eine Piktogrammspur auf der Müllheimer Straße zwischen Bibliothek und Schlaufenkreisel ist anzuregen.

Ap5* B3/Bühlstraße
Die Erkennbarkeit des Fahrradüberwegs Bühlstraße sollte durch Aufpflasterung oder als bevorrechtigte Querung verbessert werden. Im weiteren Verlauf der Pendlerroute auf der Müllheimer Straße Richtung Zentrum ist eine Fahrradstraße denkbar.

Lb4* Marktstraße
Die Weiterführung der Basisroute Bühlstraße soll im Mischverkehr bis zur Basisroute Gartenstadt-Süd geführt werden und die Verknüpfung des Landschaftsparks Wiese mit der Weiler Innenstadt herstellen. Hier ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Im Rahmen eines Projektes zur Verknüpfung von Innenstadt und Gartenstadt auf kognitiver, wie infrastruktureller Ebene ist insbesondere der Einmündungsbereich der Marktstraße in den Blick zu nehmen, auch hinsichtlich der Entwicklung der Innenstadt.



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Kernstadt

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊘ Lückenschluss Basisroute
- ⊘ Maßnahmen Pendlerroute
- - - Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 38: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Kernstadt

Jahr **Kürzel**

Maßnahmen



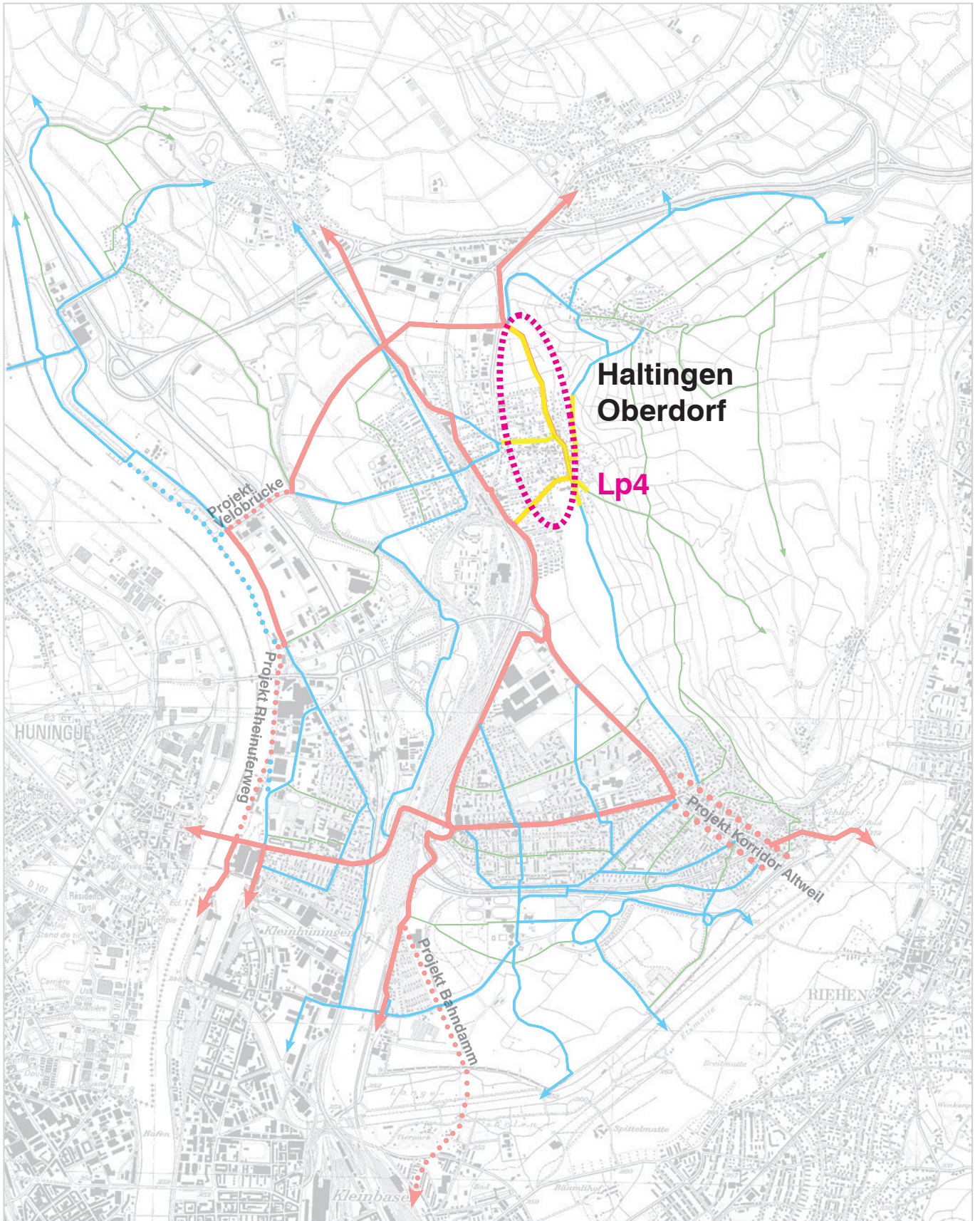
Lp4

- Haltingen Markgräfler Straße
- Überwegung Haltinger Kreisverkehr
 - Markierungsarbeiten
 - Einrichtung Fahrradstraße
 - Kreuzungsbereich Markgräfler/Freiburger Straße

Haltingen Oberdorf

Lp4 Haltingen Markgräfler Straße

Die Pendlerstrecke wird entlang der bisherigen Basisstrecke „Winzerweg“ bis zur Markgräfler Straße im Mischverkehr geführt oder als Fahrradstraße ausgebaut um dem Umfahungsverkehr der Freiburger Straße zu begegnen. Eine Piktogrammspur wird angebracht. In diesem Bereich befinden sich auch die Abzweigungen der Basisrouten nach Ötlingen und Tüllingen. Der Überweg beim Haltinger Kreisel erhält eine bevorrechtigte Querung. Die Pendlerroute führt weiter auf der Markgräfler Straße bis zur Freiburger Straße und wird dort auf die bestehende Pendlerstrecke von Efringen-Kirchen/Eimeldingen geführt. Die Markgräfler Straße wird als zentrale Radverbindung mit Bündeleffekten und Verteilercharakter ausgebaut. Der Überweg im Kreuzungsbereich Markgräfler Straße/Freiburger Straße wird mit einer Vorfahrtsbevorrechtigung für Radfahrende umgebaut.



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Oberdorf

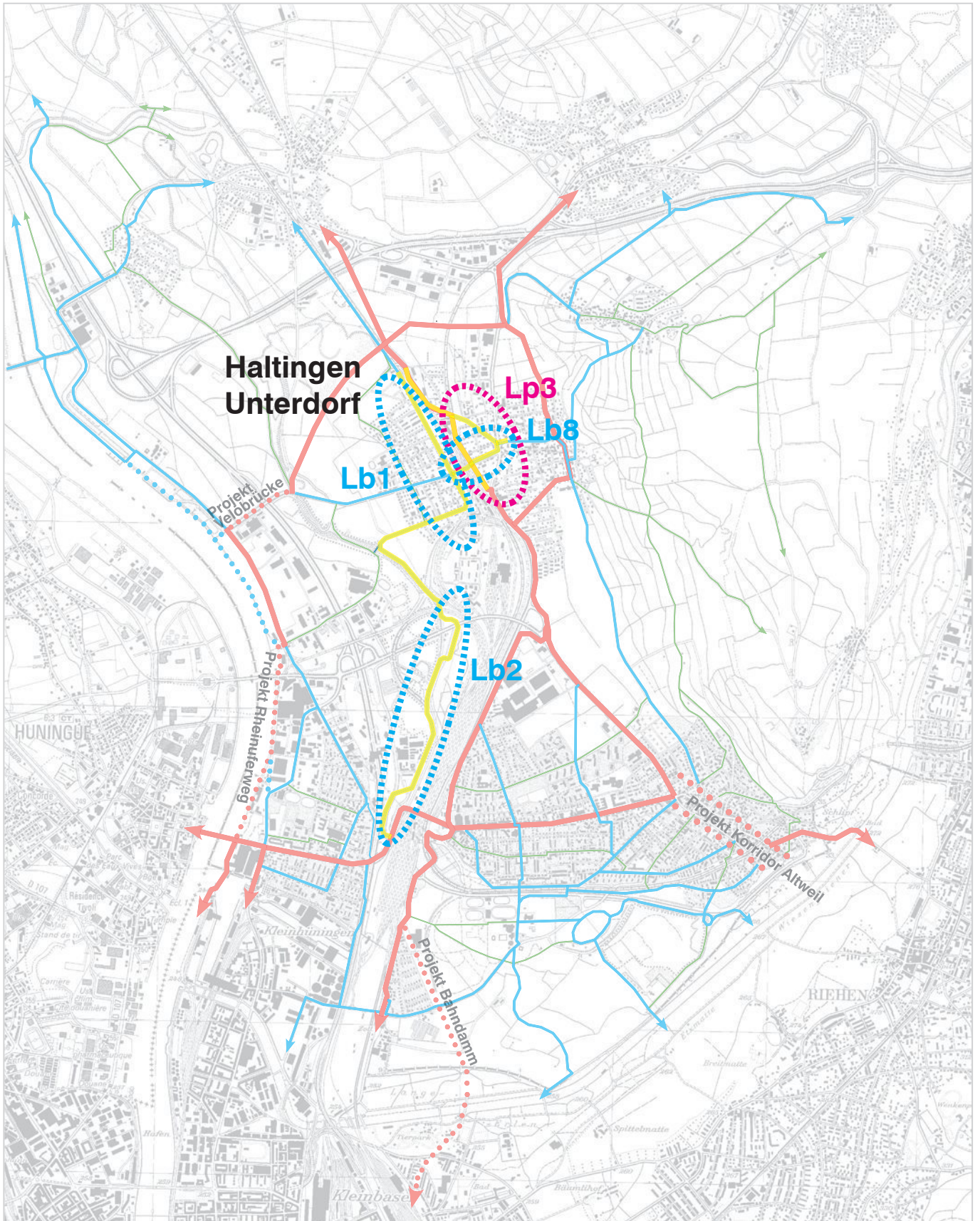
- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊘ Lückenschluss Pendlerroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 39: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Oberdorf

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Lp3*	Bahnhof Haltingen -Markierungsarbeiten -Umbauarbeiten Bahnhofsumfeld -Umbau Knoten Burgunder-/Freiburger Straße -Umbau Knoten Heldelinger/Freiburger Straße
	Lb1*	Haltingen Unterdorf -Markierungsarbeiten
	Lb8	Haltingen: Heldelinger Straße, Bahnunterführung und Verbindung
	Lb2*	Weierweg -Markierungsarbeiten -Instandsetzung



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Unterdorf

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- ⋯ Projekttrouten
- ⋯ Projekttrouten
- Überplante Streckenabschnitte
- ⊗ Lückenschluss Pendlerroute
- ⊗ Lückenschluss Basisroute

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 40: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Unterdorf

Haltingen Unterdorf

Lp3* Bahnhof Haltingen

Zwischen Freiburger Straße/Willi-Baumann-Straße und dem Eimeldinger Weg sind derzeit keine Radwege ausgewiesen. Dieser Teilabschnitt der Pendlerroute von/nach Efringen-Kirchen/Eimeldingen wird im Rahmen der Planungen zum Ortskern Haltingen (Sanierungsgebiet Haltingen und Entwicklung des „Krone-Areals“) berücksichtigt und soll in diesem Zuge hergestellt werden (vgl. Weil am Rhein 2014/2). Insbesondere die Gestaltung des Bereiches des Haltinger Bahnhofes, des Knotenpunktes Heldelinger/Freiburger Straße und des Knotenpunktes Freiburger/Burgunder Straße wurde im Rahmen des „Haltinger Dialoges“ erörtert. Der Bereich Eimeldinger Weg/Kanderstraße wird im Mischverkehr geführt und die Orientierungspunktmarkierung angebracht.

Lb1* Haltingen Unterdorf

Das Radverkehrskonzept Weil am Rhein sieht im Haltinger Unterdorf die Weiterführung des Radweges westlich der Bahnstrecke aus Richtung Eimeldingen auf dem Märktweg und dann weiter auf der Hohen Straße und der Heinrich-Haas-Straße in Richtung NSG Krebsbachtal vor (siehe Lb2). Diese Basisroute existiert heute nicht. Eine Ausweisung dieses Radweges soll im Zuge des Neubaus der Heldelinger Unterführung im Mischverkehr ausgewiesen werden. Der Überquerung der Heldelinger Straße ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Lb6* Schutzacker

Mehrere kleine Markierungsarbeiten erhöhen die Orientierung und Sicherheit im Schutzacker. Ein Schwerpunktbereich Schutzacker ist denkbar. Verknüpft werden sollte das Quartier mit dem Radroutennetz (siehe Lb10).

Lb2* Weiherweg

Die Basisroute „Weiherweg“ ist derzeit nicht als Radweg ausgewiesen. Zu klären ist insbesondere die Führung des Radweges im Bereich der Friedensbrücke /neue Tramstrecke. Hier wird der Radweg auf die Lustgartenstraße aufgeleitet und im Mischverkehr bis zur Pendlerroute auf der Hauptstraße geführt. Die Ausweisung muss in Absprache mit der Deutschen Bahn geschehen, da Teile der Strecke sich in deren Besitz befinden. Eine Sanierung der Deckschicht sollte geprüft werden.

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Ap6*	Projekt Korridor Alt-Weil - Verkehrsberuhigung - Verkehrsberuhigung Hauptstraße & Hinterdorfstraße - Anbindung der Radrouten aus Weil-Ost - Verdichtungsrouen Fischinger & Lörracher Straße - Schutzstreifen Römerstraße
	Ap7*	Projekt Korridor Alt-Weil - Zoll Alt-Weil

Projekt Korridor Alt-Weil

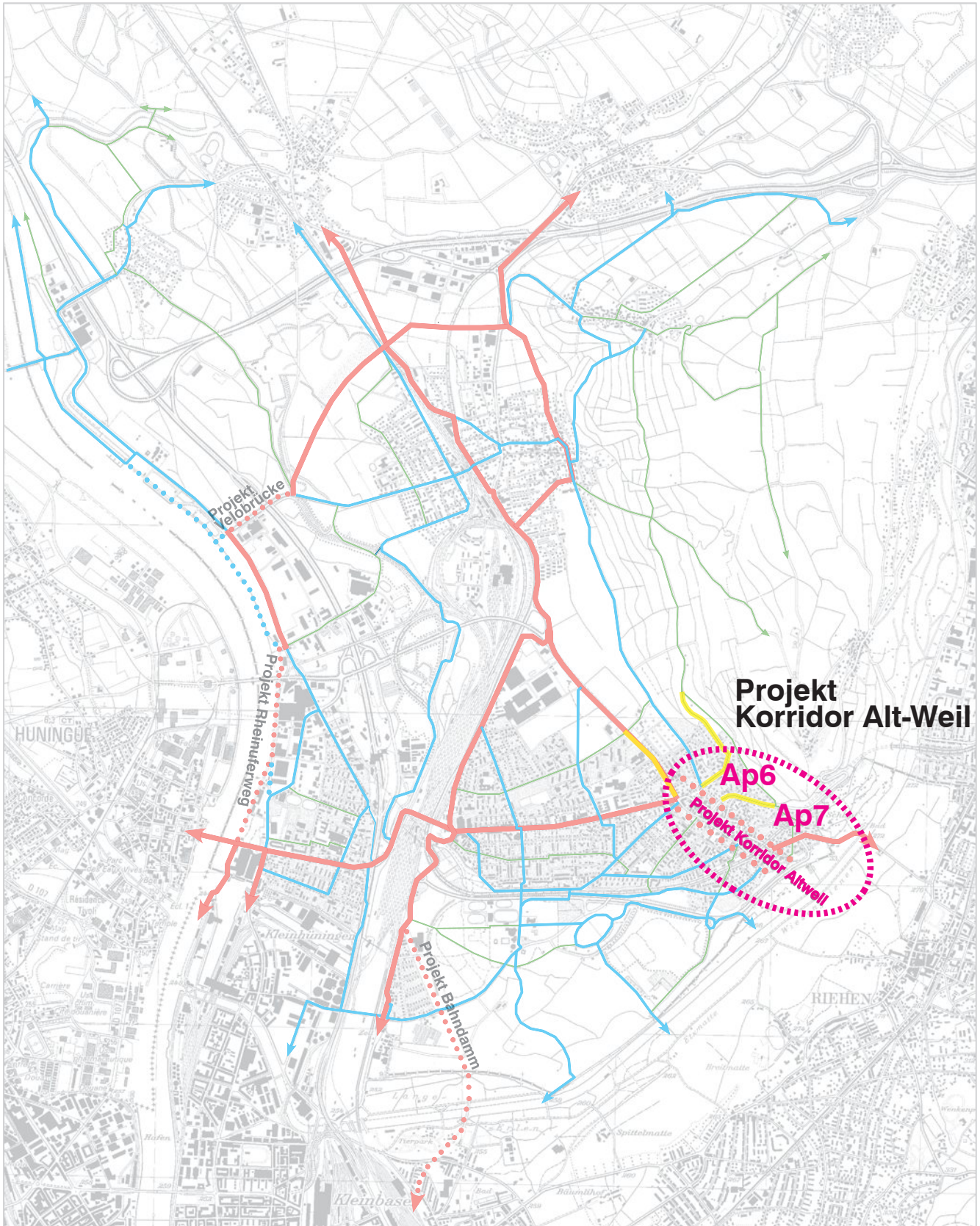
Ap6* & Projekt Korridor Alt-Weil

Ap7*

Die Planungen zur Routenführung in Alt-Weil sind von den Entwicklungen der Verkehrsberuhigung abhängig und in diesen Überlegungen zu berücksichtigen. Denkbar sind zentrale Routen (evtl. als Fahrradstraße) auf der Mittleren Straße oder der Hinterdorfstraße oder der Hauptstraße. Immer zu beachten gilt die Verknüpfung zu den anderen Routen des Radverkehrsnetzes. Im Radverkehrskonzept Weil am Rhein wird dieser Bereich als „Korridor Alt-Weil“ dargestellt und als Projekt behandelt.

Die Anbindung an den Hohleweg (Ötlingen - Alt-Weil) und die Zuwegung aus den Wohngebieten an den Hängen des Tüllinger wird sichergestellt durch Verdichtungsrouen im Mischverkehr auf der Fischinger und Lörracher Straße.

Die Römerstraße erhält Ende 2014 beidseitige Schutzstreifen vom Kreuzungsbereich Breslauer Straße bis zum Kreuzungsbereich Hauptstraße.



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Alt-Weil

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- ⊙ Ausbau Pendlerroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 41: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Alt-Weil

Jahr	Kürzel	Maßnahmen
	Ab1*	Ötlingen Dorfstraße -Piktogrammspur/Schutzstreifen -Markierungen
	Ab2*	Ötlingen Im Pflanze
	Lv5	Ötlingen

Ötlingen

Ab1* Ötlingen Dorfstraße

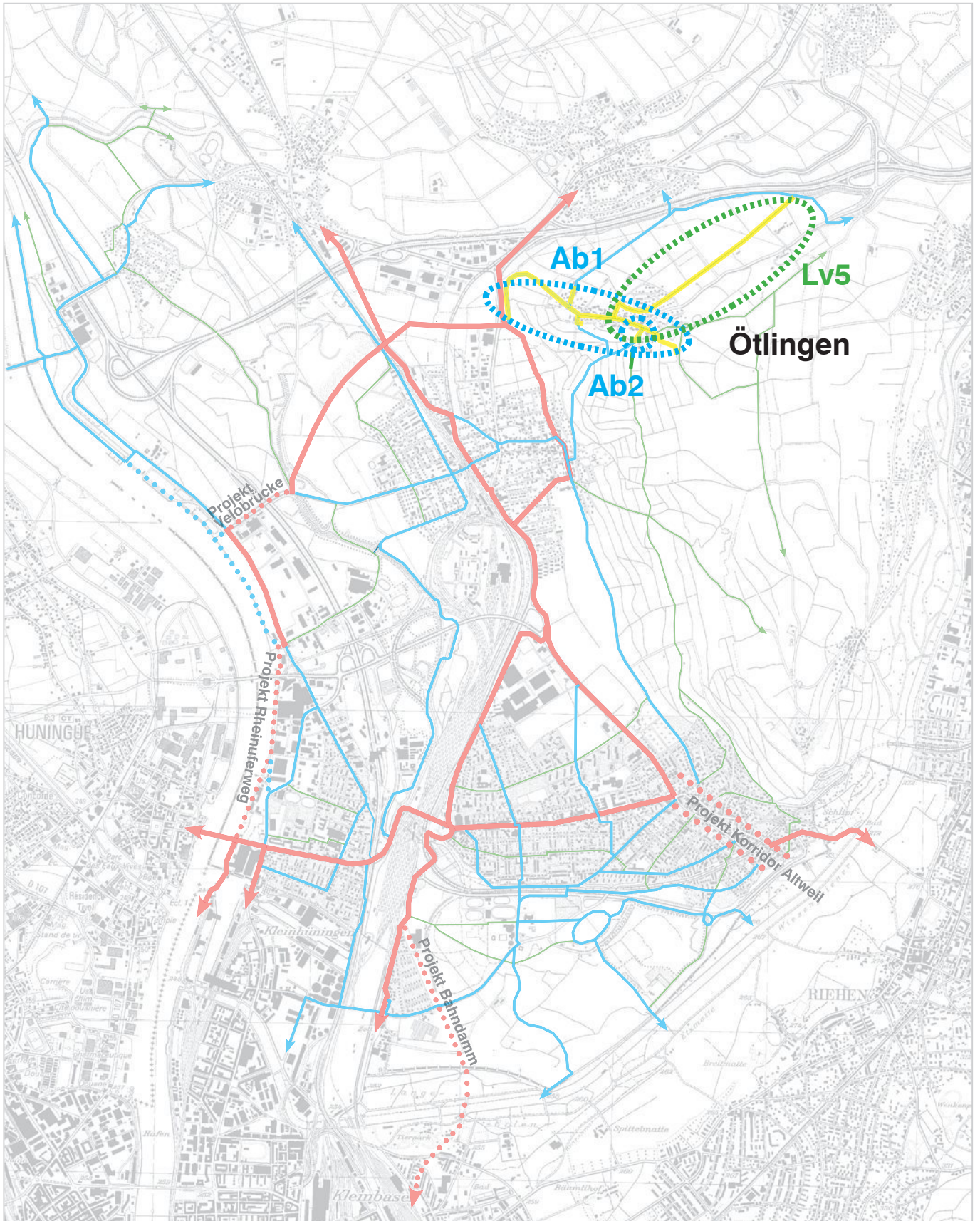
Die Basisroute vom Haltinger Kreisverkehr bis zur Dorfstraße in Ötlingen ist derzeit nicht als Radweg ausgewiesen. Denkbar wären beidseitige Schutzstreifen. Im Zuge der Planungen zur Qualifizierung der Pendlerroute Haltingen (siehe Lp4) könnte eine Umsetzung dieser Maßnahme geprüft werden. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Dorfstraße geführt. Orientierungsbereichsmarkierungen werden bei den Basisroutenanbindungen über die Binzener Straße nach Binzen und über die Langegaß nach Haltingen angebracht.

Ab2* Ötlingen Im Pflanze

Auf einem Verbindungsstück der Basisroute vom Haltinger Friedhof mit der Dorfstraße in Ötlingen und auf der Straße „Im Pflanze“ ist derzeit kein Radweg ausgewiesen. Diese Ausweisung kann im Zuge der Markierungsarbeiten der Pendlerroute Binzen-Alt-Weil in Haltingen vorgenommen werden. Eine Umsetzung könnte auch im Rahmen eines eigenen Schwerpunktes Ötlingen geschehen.

Lv5 Ötlingen

Ein Ausbau der Verbindung von Ötlingen zur „Lücke“ ist zu prüfen.



velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Ötlingen

- Pendlerroute / Radschnellweg
- Basisroute
- Verdichtungsroute
- Projekttrouten
- Lückenschluss Verbindungsroute
- Ausbau Basisroute
- Überplante Streckenabschnitte

Quelle: Weil am Rhein. Stadtplanungsabteilung; Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.

ohne Maßstab

Abb. 42: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Ötlingen

05

a

nhang

05.1 Abbildungen

- Abb. 1: Velorouten Weil am Rhein
- Abb. 2: Schulpendelnde 2013
- Abb. 3: Schulen in Weil am Rhein
- Abb. 4: Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein
- Abb. 5: Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung
- Abb. 6: ÖPNV in Weil am Rhein
- Abb. 7: Verkehrsaufkommen MIV in Weil am Rhein 2013
- Abb. 8: Barrieren in Weil am Rhein
- Abb. 9: Velorouten Weil am Rhein 2013 - Analyse
- Abb. 10: Internationale und überregionale Velowege
- Abb. 11: Veloroutennetz Basel-Stadt
- Abb. 12: Radverkehrswegeplan der „Commune des Trois Frontières“
- Abb. 13: Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach - Bereich Weil am Rhein
- Abb. 14: velo2025 Weil am Rhein - Radverkehrskonzept
- Abb. 15: Nutzergruppen
- Abb. 16: velo2025 Weil am Rhein - Neue Routen und Knotenpunkte
- Abb. 17: Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkte in Weil am Rhein - Erreichbarkeit
- Abb. 18: ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit mit velo2015
- Abb. 19: ÖPNV in Weil am Rhein - Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Velo (5-Minuten-Radius)
- Abb. 20: Sehenswürdigkeiten und Orte der Freizeitgestaltung - Erreichbarkeit mit velo2025
- Abb. 21: Schulen in Weil am Rhein (2013) - Erreichbarkeit mit velo2025
- Abb. 22: velo2025 Weil am Rhein - Internationale Vernetzung
- Abb. 23: Anforderungen an Radrouten
- Abb. 24: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen der am höchsten belasteten Straßen in Weil am Rhein
- Abb. 25: Gefahrenstellen in der Markierungsfarbe der jeweiligen Route
- Abb. 26: Designbeispiel eines Orientierungspunktes. Hier Kreuzung Pendler-/Basisroute
- Abb. 27: velo2025 Weil am Rhein - Orientierungspunkte
- Abb. 28: velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Pendlerroute)
- Abb. 29: velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Basisroute)
- Abb. 30: velo2025 Weil am Rhein - to do: Lückenschluss (Verbindungsroute)
- Abb. 31: velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Pendlerroute)
- Abb. 32: velo2025 Weil am Rhein - to do: Ausbau (Basisroute)
- Abb. 33: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Friedlingen
- Abb. 34: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Märkt
- Abb. 35: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Otterbach
- Abb. 36: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Nordwest-Umfahrung
- Abb. 37: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Weil-Ost
- Abb. 38: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Kernstadt
- Abb. 39: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Oberdorf
- Abb. 40: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Haltingen Unterdorf
- Abb. 41: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Alt-Weil
- Abb. 42: velo2025 Weil am Rhein - Schwerpunktbereich Ötlingen

Bei allen Abbildungen und Bildern handelt es sich um eigene Abbildungen/Bilder der Stadt Weil am Rhein. Die Quellen der Inhalte sind den Abbildungen zugefügt.

Ausnahmen: Abb.11, Abb.12, Abb.22, Abb.23. Die Quellen sind den Abbildungen zugefügt.

05.2 Quellen

Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)(2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Verkehrstechnik Heft V 184.

CIMA (2013): Fortschreibung Märkte- und Zentrenkonzept Weil am Rhein.

Communauté de Communes des Trois Frontières (N.N.): Plan des pistes cyclables communautaires.
<http://www.cc-3frontieres.fr/pisctes-cyclables.html>
Letzter Abruf: 18.04.2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (ERA)(FGSV)(2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (Agglo Basel)(2012): Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation.

Kanton Basel-Stadt (BS). Bau- und Verkehrsdepartement. Amt für Mobilität (2012): Aktualisierung Teilrichtplan Veloverkehr. Veloroutennetz Basel-Stadt.

Kanton Basel Stadt (BS)(2014): Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof.

Planungsbüro VAR (2014): Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach - Abschlussbericht - .

PTV - Planung Transport Verkehr (2012). Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im Trinationalen Eurodistrict Basel. Los1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB.

Stadt Weil am Rhein (2014): Verkehrsmodell 2013.

Stadt Weil am Rhein (2014/2): Haltinger Dialog.
<http://www.weil-am-rhein.de/pb/stadt,Lde/Home/Aktuell/Weil+am+Rhein+machts.html>
letzter Abruf: 22.04.2014

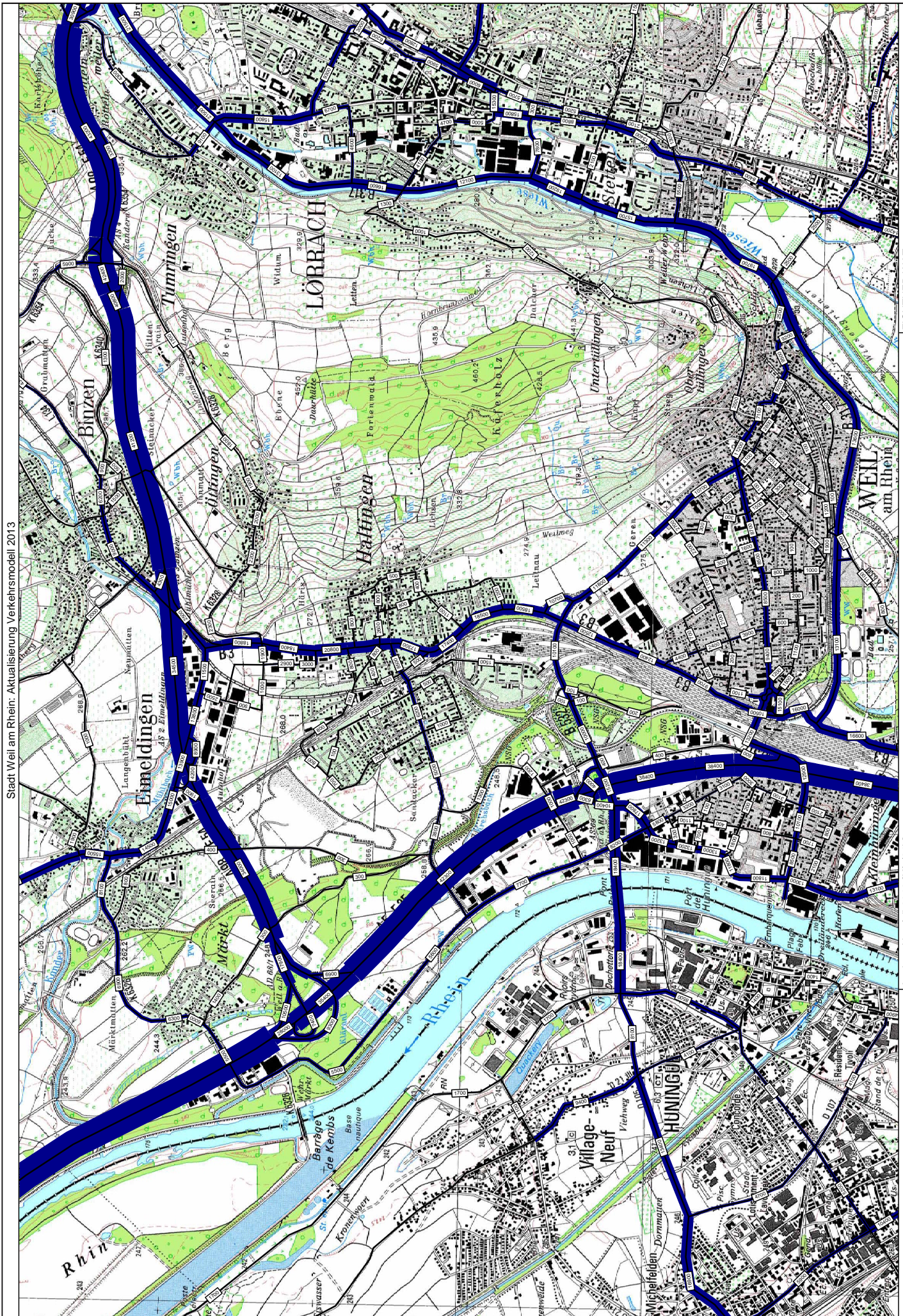
Stadt Weil am Rhein (2014/3): Fahrradstraße „Obere Schanz“

Stadt Weil am Rhein (2014/4): Neugestaltung „Römerstraße“

TEB (Eurodistrict Trinational de Bâle ETB / Trinationaler Eurodistrict Basel TEB)(2013): §Land Brücken Ponts.
http://www.hafen-stadt.ch/fileadmin/user_upload/20131016_Jurybericht_Bruecken_3Land_WEB.pdf
letzter Abruf: 22.04.2014

Weil am Rhein Wirtschaft & Tourismus GmbH (WWT)(2013): Arbeitsplätze in Weil am Rhein 2013. Abfrage in 2014.

Wirtschaftsregion Südwest (WSW)(2013): Anzahl der Grenzgängerbewilligungen in die Schweiz 2013. Landkreise Lörrach und Waldshut.



Anhang: Verkehrsmodell 2013 mit Anbindung Zollfreie Straße

Projekt
Velobrücke

Projekt
Rheinuferweg

Projekt
Bahndamm



velo2025

Radverkehrskonzept Weil am Rhein

Stadtbauamt

Weil am Rhein