stadt schopfheim

traditionsbewusst in die zukunft

Auftraggeber: Stadt Schopfheim

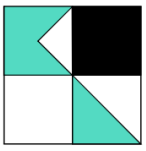
Gesamtverkehrskonzept

-Teilbericht Haushaltsbefragung-

Karlsruhe, 24. April 2025

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. Haushaltsbefragung 1

2. Repräsentativität 1

3. Auswertung 3
   3.1 Mobilitätsvoraussetzungen 3
   3.2 Verkehrsmittelnutzung der Gesamtstadt 5
   3.3 Verkehrsmittelnutzung Kernstadt 12
   3.4 Verkehrsmittelnutzung Fahrnau 18
   3.5 Verkehrsmittelnutzung in Eichen, Langenau, und Wiechs 22
   3.6 Verkehrsmittelwahl in Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach 26
   3.7 Parken 30
   3.8 Wünsche der Gesamtstadt 31
   3.9 Wünsche der Kernstadt 36
   3.10 Wünsche aus Fahrnau 40
   3.11 Wünsche aus Eichen, Langenau und Wiechs 43
   3.12 Wünsche aus Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach 46

4. Zusammenfassung 50

Entsprechend der Beauftragung der Stadt Schopfheim auf Grundlage unseres Angebotes vom 16.05.2022 / 22.07.22 wird nachstehend der Teilbericht zur Auswertung der Mobilitätsumfrage vorgelegt.

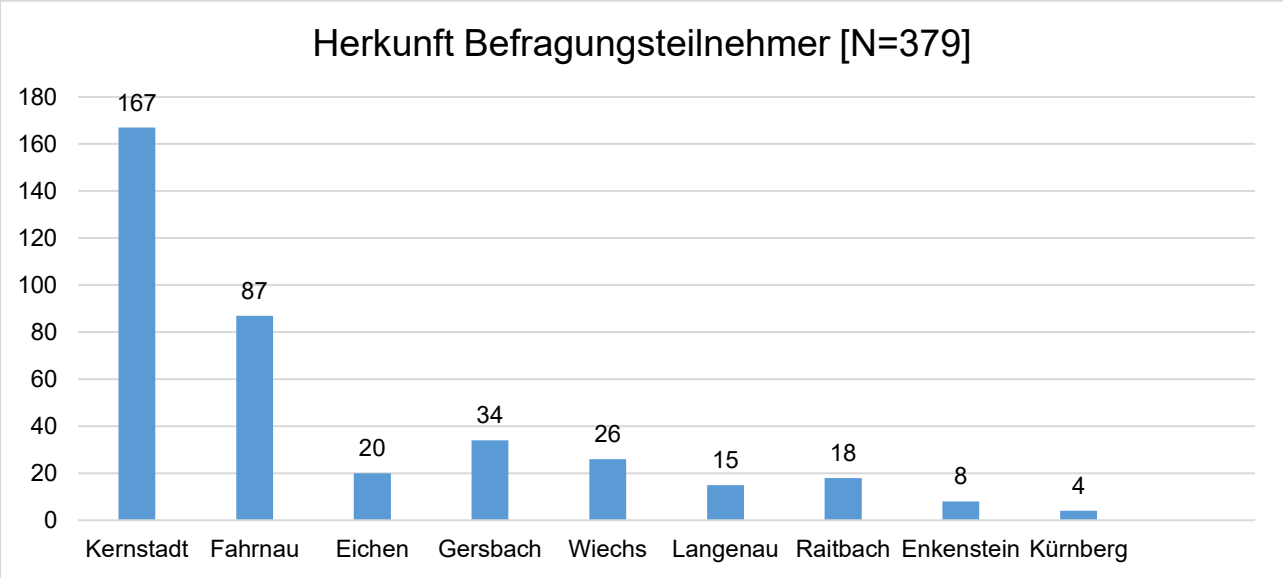
1. Haushaltsbefragung

Vom 30.01.2023 bis 21.03.2023 hatten die Bürgerinnen und Bürger von Schopfheim die Möglichkeit, an einer Umfrage zur Mobilität teilzunehmen und sich zu ihren alltäglichen Wegen in der Stadt und den Wünschen einzubringen. Die Fragen wurden zusammen mit der Stadtverwaltung abgesprochen und dabei die Empfehlungen für Verkehrserhebungen sowie die Hinweise für die Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten der FGSV beachtet.

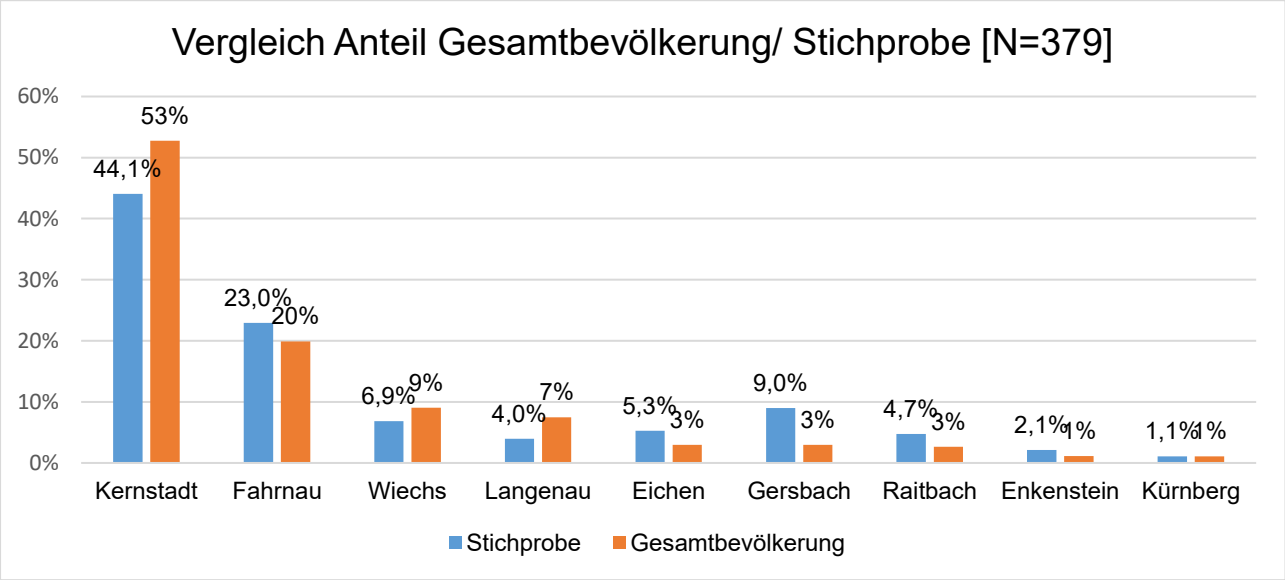
Die Teilnahme der Umfrage erfolgte online und wurde über die Homepage der Stadt, in den Onlinemedien der Stadt sowie über Plakate beworben.

2. Repräsentativität

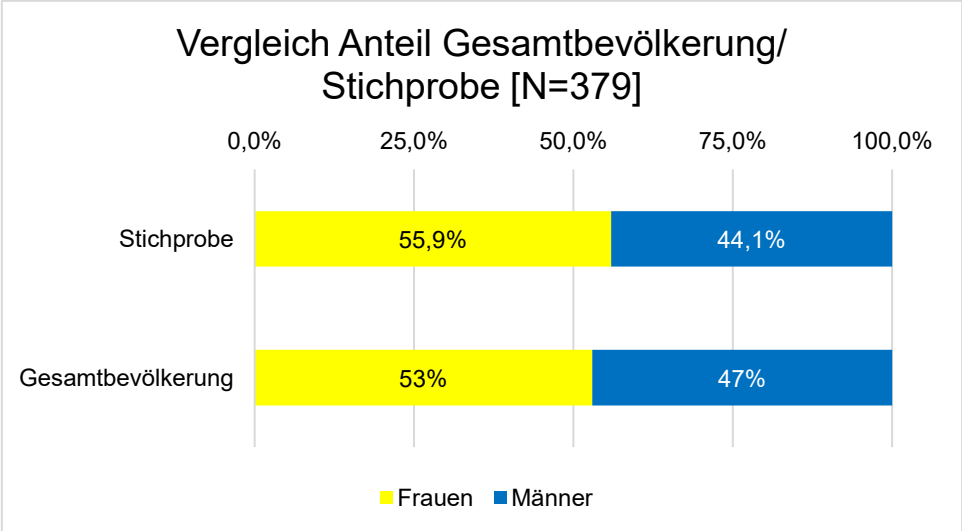
Um Erkenntnisse der Befragung auf die gesamte Stadt übertragen zu können, ist eine möglichst hohe Beteiligung erforderlich. An der Befragung haben 379 Bürgerinnen und Bürger aus Schopfheim teilgenommen, was einer Beteiligungsquote von 2 % entspricht. Bei einem branchenüblichen Konfidenzintervall von 95 % ergibt sich somit eine Fehlerspanne von 5 %.



Die meisten Teilnehmenden kommen aus der Kernstadt, gefolgt von Fahrnau und ein kleinerer Teil aus den Stadtteilen Gersbach, Wiechs, Eichen, Raitbach, Langenau, Enkenstein und Kürnberg.
Zum Vergleich werden die Teilnehmenden dem Anteil der Gesamtbevölkerung gegenübergestellt:



Daraus wird erkennbar, dass die Stadtteile Kernstadt, Wiechs und Langenau etwas unter- und die anderen Stadtteile bis auf Kürnberg durch die Stichprobe etwas überrepräsentiert dargestellt werden.



Die Stichprobe zeigt eine ähnliche Verteilung der Geschlechter zur Gesamtbevölkerung. Zusammengefasst kann ausgesagt werden, dass die Befragungsergebnisse hinreichend repräsentativ sind, um Rückschlüsse auf die gesamte Stadt ziehen zu können.

3. Auswertung

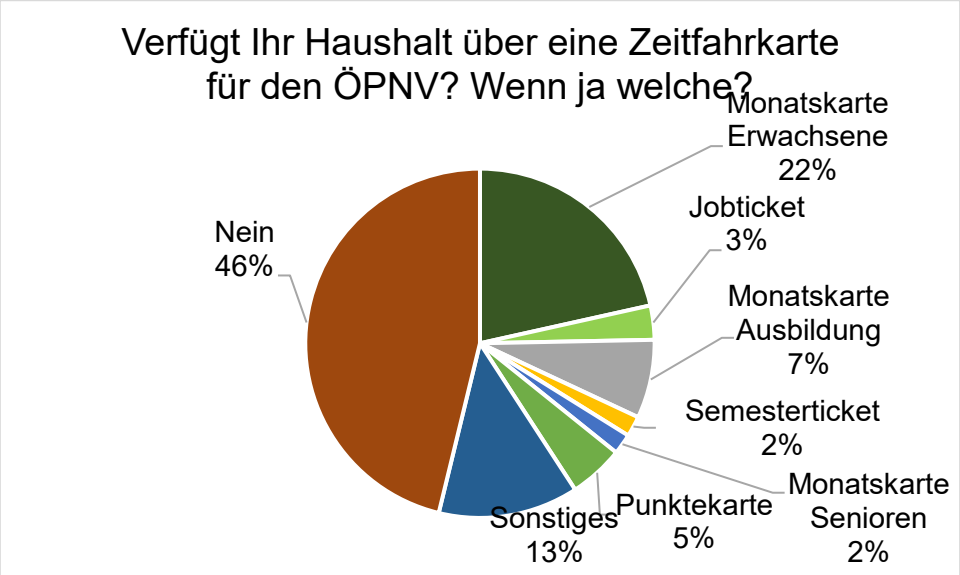
Nachfolgend werden die Ergebnisse der Befragung dargestellt. Diese sind entsprechend der Umfrage in die Kategorien Mobilitätsvoraussetzungen, Verkehrsmittelnutzung, Parken und Wünsche eingeteilt. In den Kategorien Verkehrsmittelnutzung und Wünsche wurden die Stadtteile Kernstadt und Fahrnau separat dargestellt, die restlichen Stadtteile jedoch aufgrund der geringeren Stichprobe nach Lage in zwei Gruppen zusammengefasst.

3.1 Mobilitätsvoraussetzungen

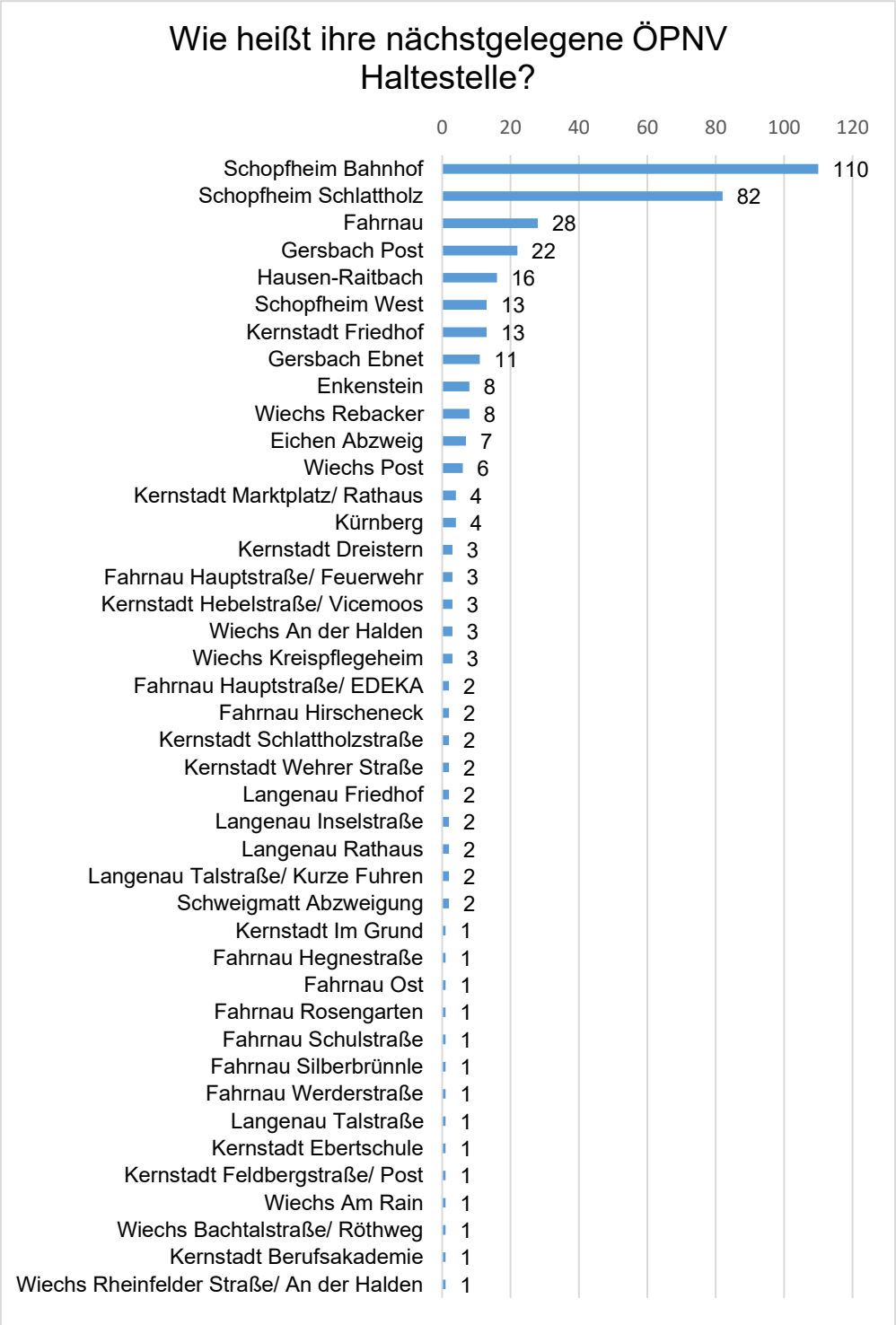
Die nachstehende Tabelle gibt allgemeine Daten der Bewohner von Schopfheim zur Führerscheinverfügbarkeit und zum Fahrzeugbesitz mit den jeweiligen Vergleichswerten wieder.

95 % aller Teilnehmenden besitzen einen PKW-Führerschein	
1,53 PKW pro Haushalt	(zugelassen:1,80 PKW pro Haushalt)
0,34 Motorrad pro Haushalt	(zugelassen:0,15 Motorrad pro Haushalt)
0,65 E-Bike pro Haushalt	(keine Vergleichswerte)
2,48 Fahrrad pro Haushalt	(keine Vergleichswerte)

Der Fahrzeugbesitz ist in der Stichprobe beim PKW niedriger und bei dem Motorrad etwas höher, als es die Vergleichswerte des statistischen Landesamtes zeigen.



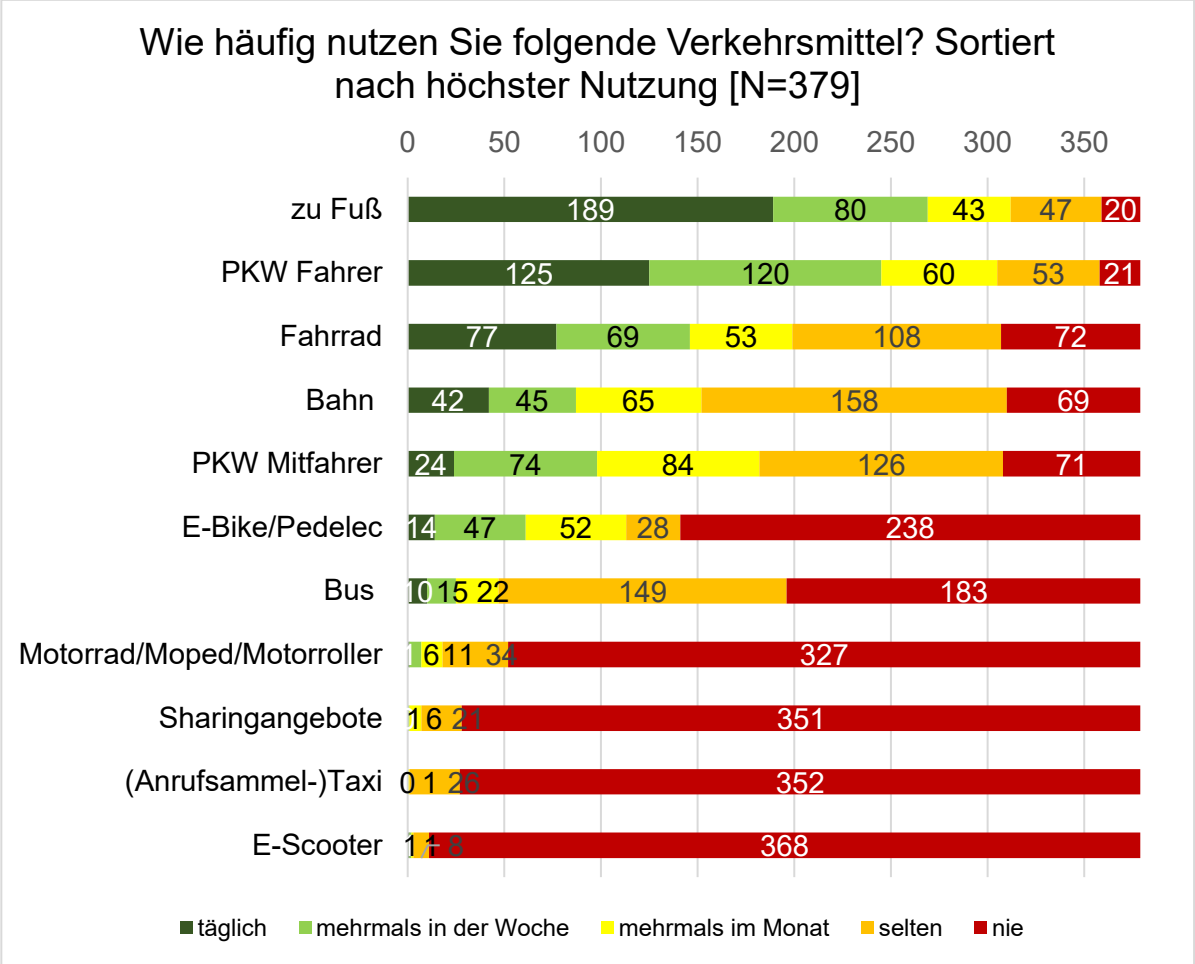
Fast die Hälfte aller Teilnehmenden besitzt keine Zeitfahrkarte im ÖPNV, 54 % verfügen dagegen im Haushalt über eine Zeitfahrkarte.



Als nächstgelegene Haltestelle haben die meisten entweder die Haltestelle Schopfheim Bahnhof oder die Haltestelle Schopfheim Schlattholz angegeben.

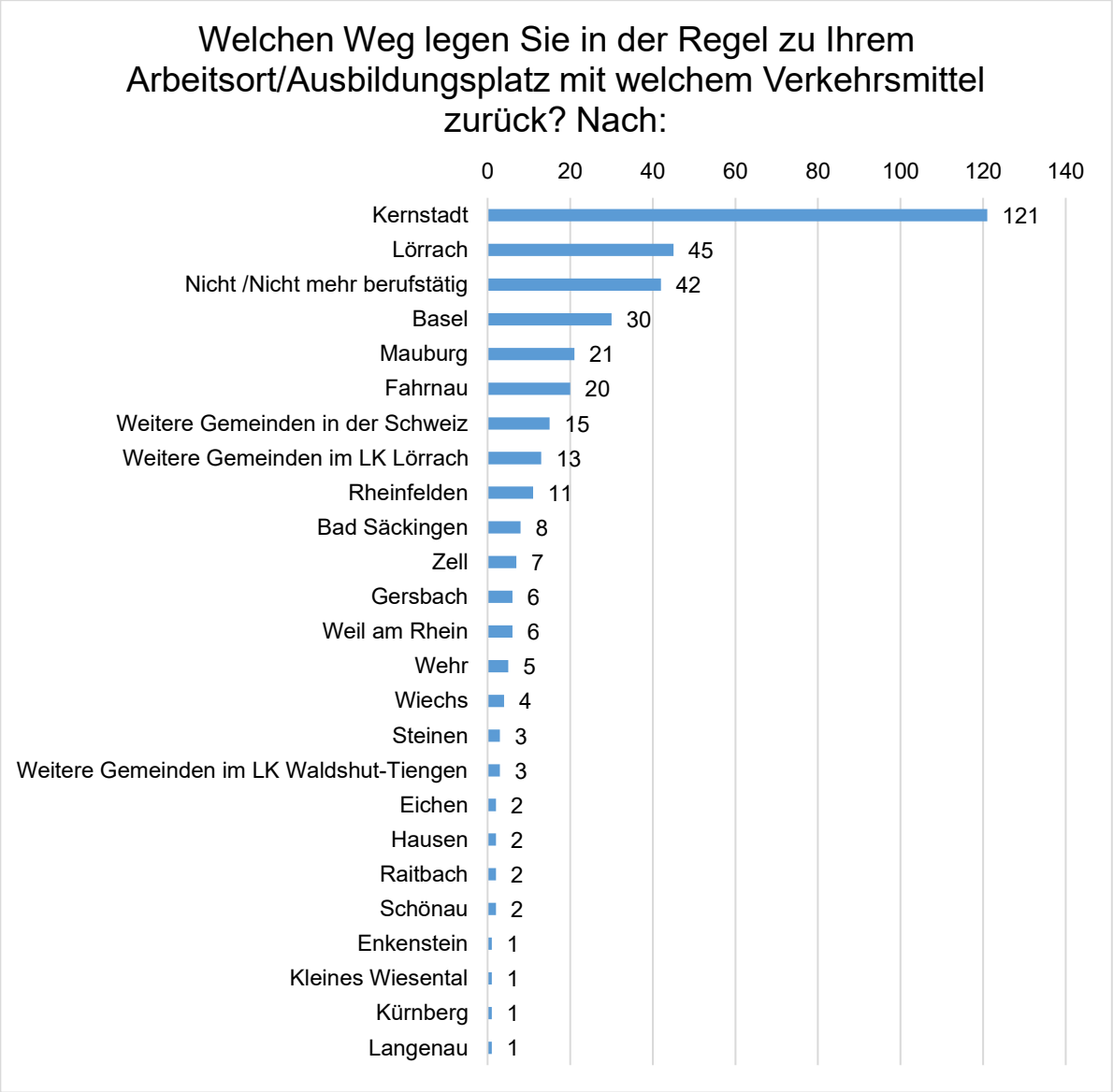
3.2 Verkehrsmittelnutzung der Gesamtstadt

In der Kategorie Verkehrsmittelnutzung wurde zuerst die Häufigkeit der Nutzung und danach die regelmäßigen Wegeziele und Verkehrsmittel nach den drei häufigsten Wegezielen Arbeit, Freizeit und Einkaufen erfragt, um eine Verteilung der Verkehrsmittel (Modal-Split) zu erhalten.

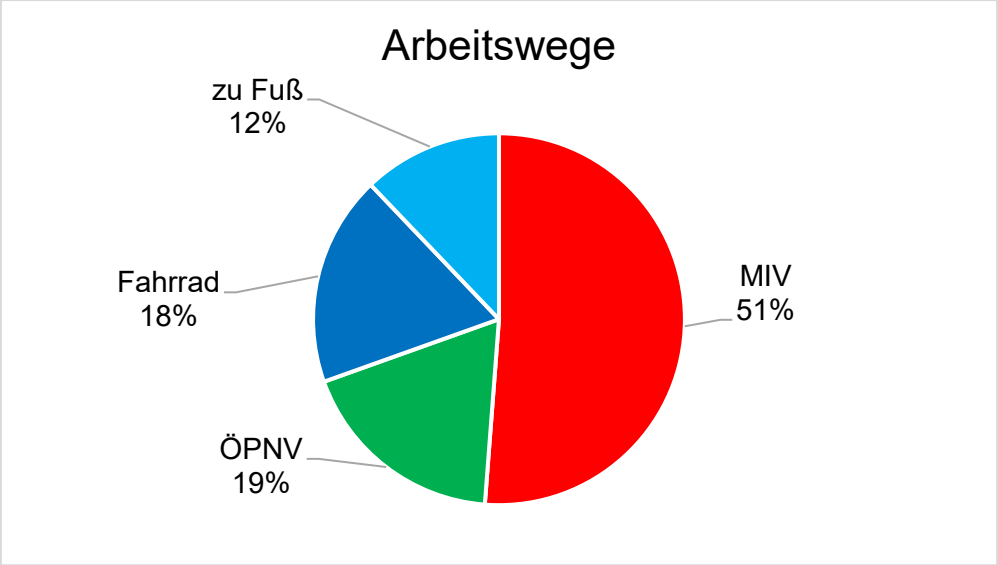


Aus dem Diagramm der Verkehrsmittelnutzung wird deutlich, dass die Hälfte der Teilnehmenden täglich zu Fuß gehen. Der PKW bzw. das Fahrrad wird überwiegend täglich oder mehrmals in der Woche genutzt. Die niedrigsten Nutzungen weisen die Sharingangebote, das (Anrufsammel-)Taxi und der E-Scooter auf.

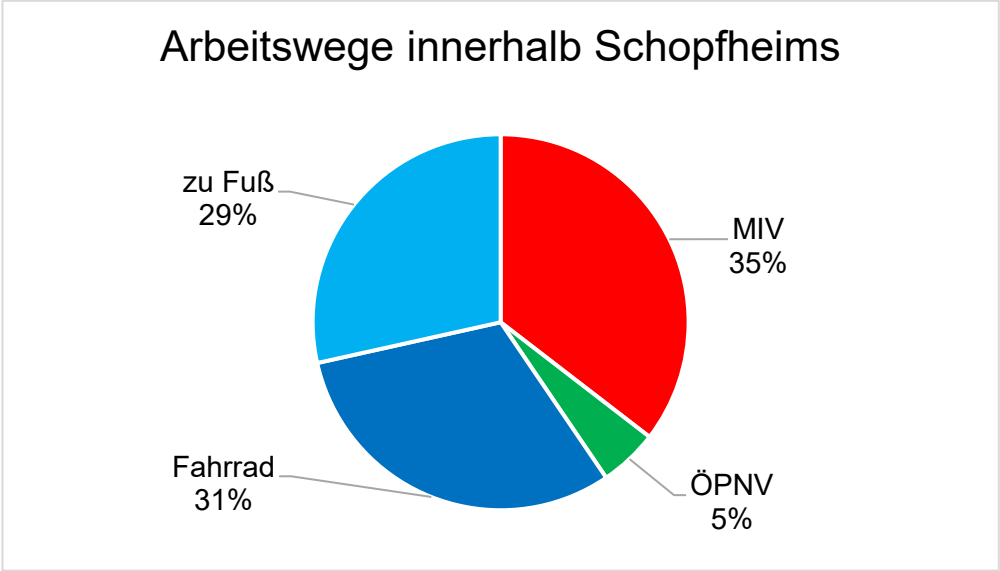
Im folgenden Diagramm sind die Wegeziele zum Arbeitsort und dem Ausbildungsplatz dargestellt.



Dabei wird ersichtlich, dass die meisten Teilnehmenden in die Kernstadt Schopfheims, nach Lörrach oder Basel pendeln, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen. Ein Teil der Befragten gab jedoch an, nicht oder nicht mehr berufstätig zu sein.

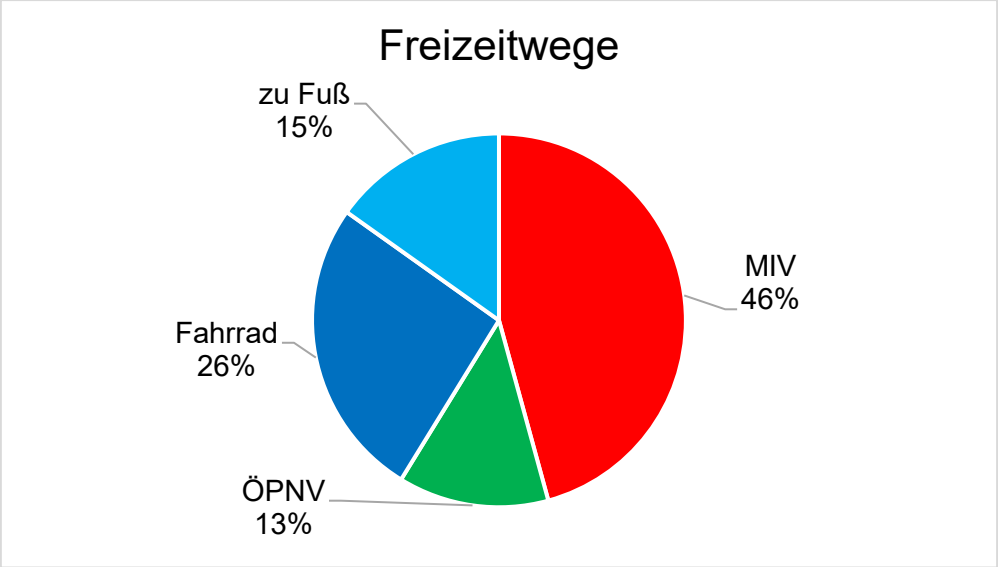


Dabei werden ungefähr die Hälfte der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, der Fahrradanteil liegt bei 18 %.

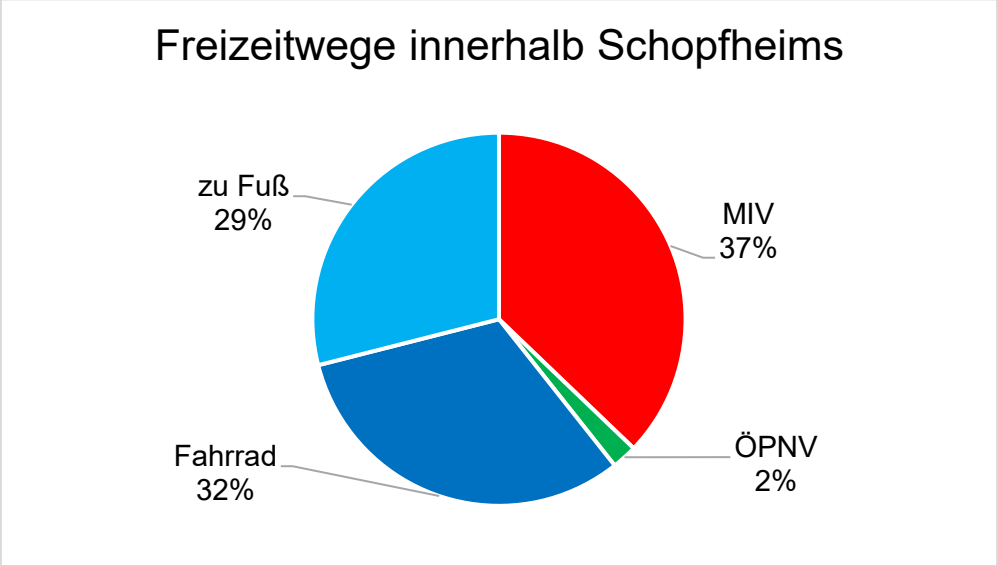


Wenn man nur die Arbeitswege innerhalb und zwischen den Stadtteilen betrachtet, ergibt sich ein anderes Bild, hier spielt der MIV eine untergeordnete Rolle. Die Anteile des Fuß-, Rad- und des motorisierten Verkehrs sind ungefähr gleich groß, nur der ÖPNV liegt bei 5%.

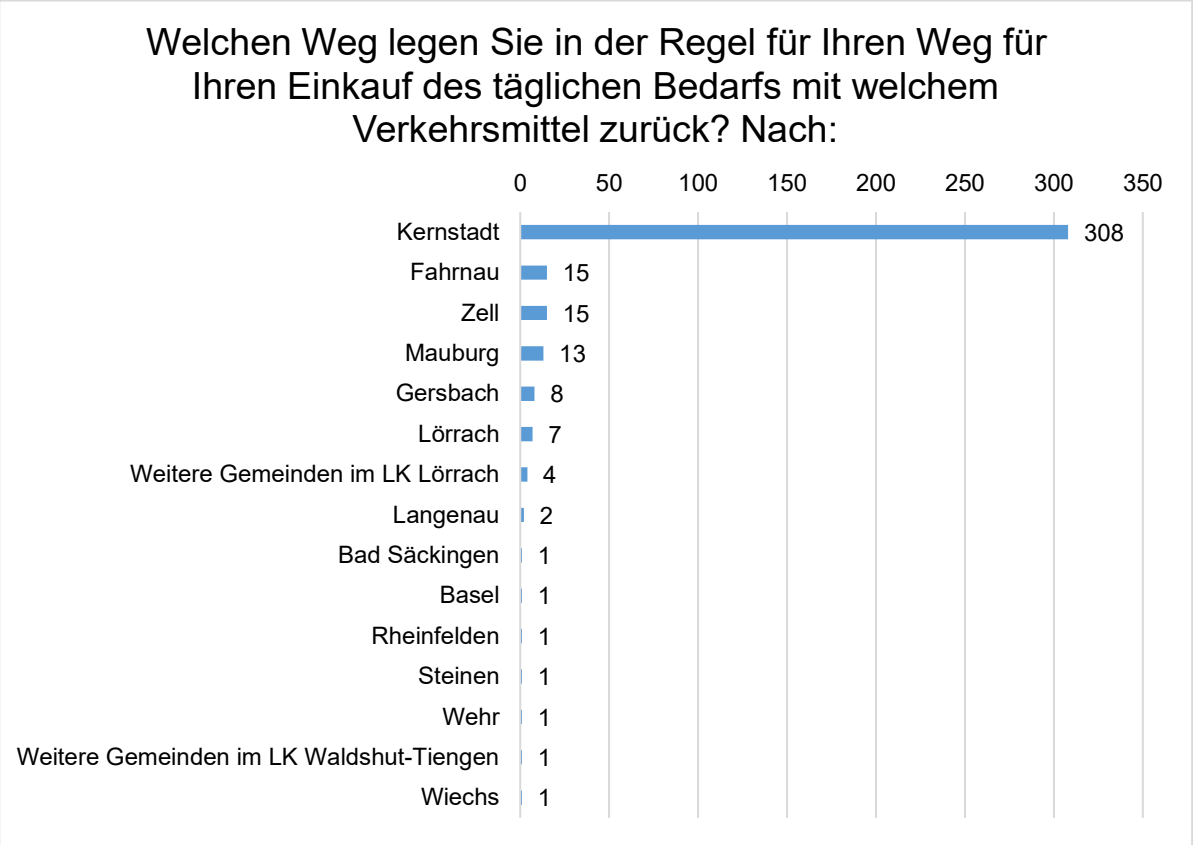
In der Freizeit sind die Befragten am häufigsten in der Stadt selbst, nach Lörrach oder zu weiteren Gemeinden im Landkreis Lörrach unterwegs.



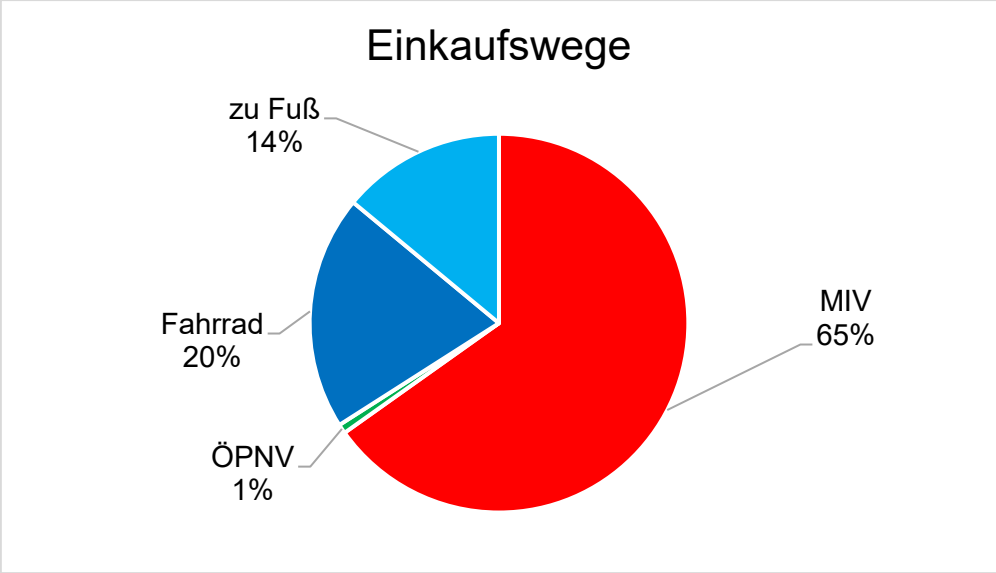
Dabei werden etwas über die Hälfte der Wege mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV) zurückgelegt.



Innerhalb der Stadt ist der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel mit knapp zwei Drittel aller Wege noch größer.

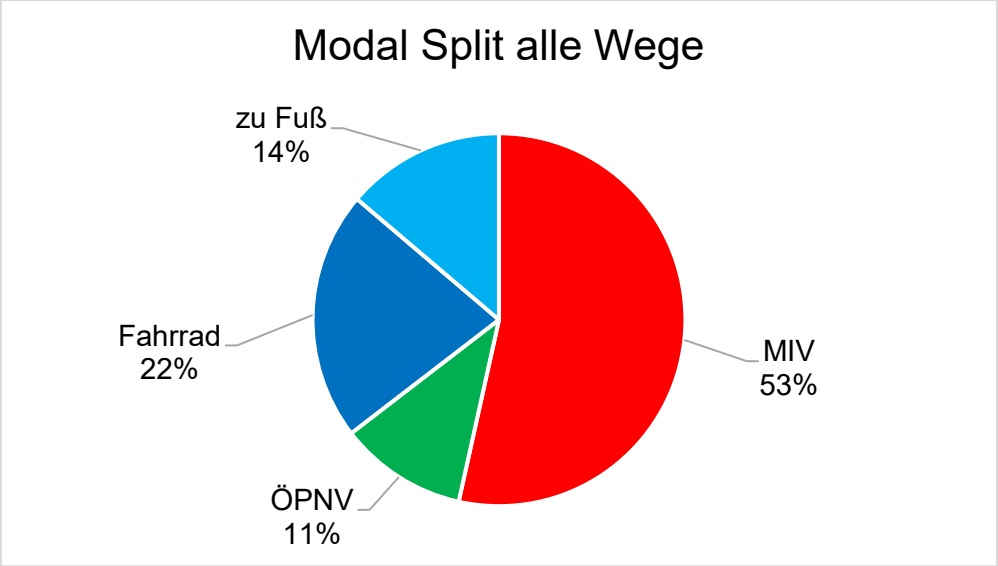


Die Bevölkerung von Schopfheim erledigt ihren Einkauf des täglichen Bedarfs zum größten Teil in der Kernstadt.

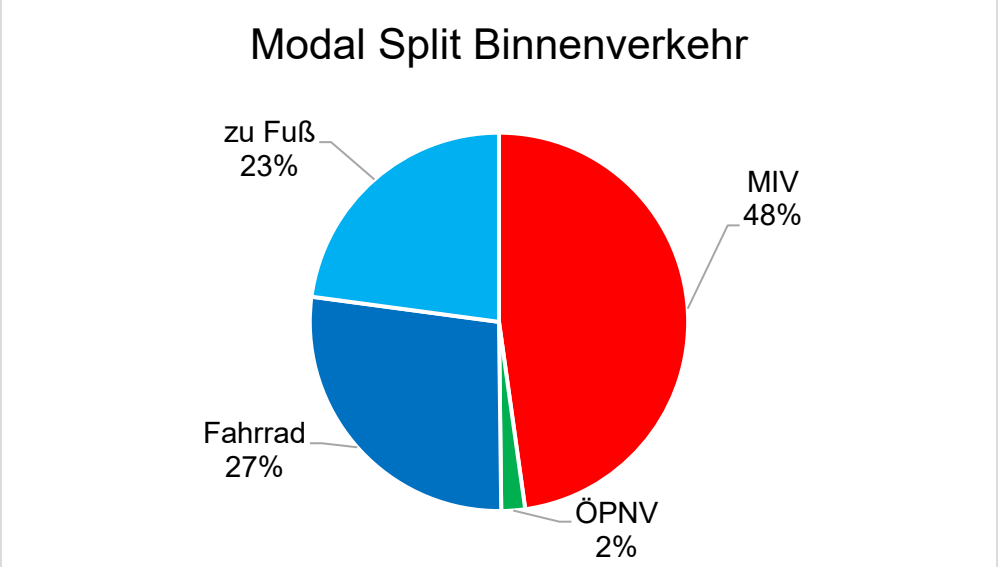


Dabei wird zu 65 % mit dem MIV, zu 1 % mit dem ÖPNV, zu 20 % mit dem Rad und zu 14 % zu Fuß eingekauft.

Das nachstehende Diagramm gibt die Verkehrsmittelverteilung über alle Wege für ganz Schopfheim an. Dabei wurden diese nach dem Anteil an den Wegezwecken Arbeit, Freizeit und Einkaufen nach der Studie MiD (Mobilität in Deutschland 2017) gewichtet und sind somit mit Modal Split von anderen Städten und Gemeinden vergleichbar.



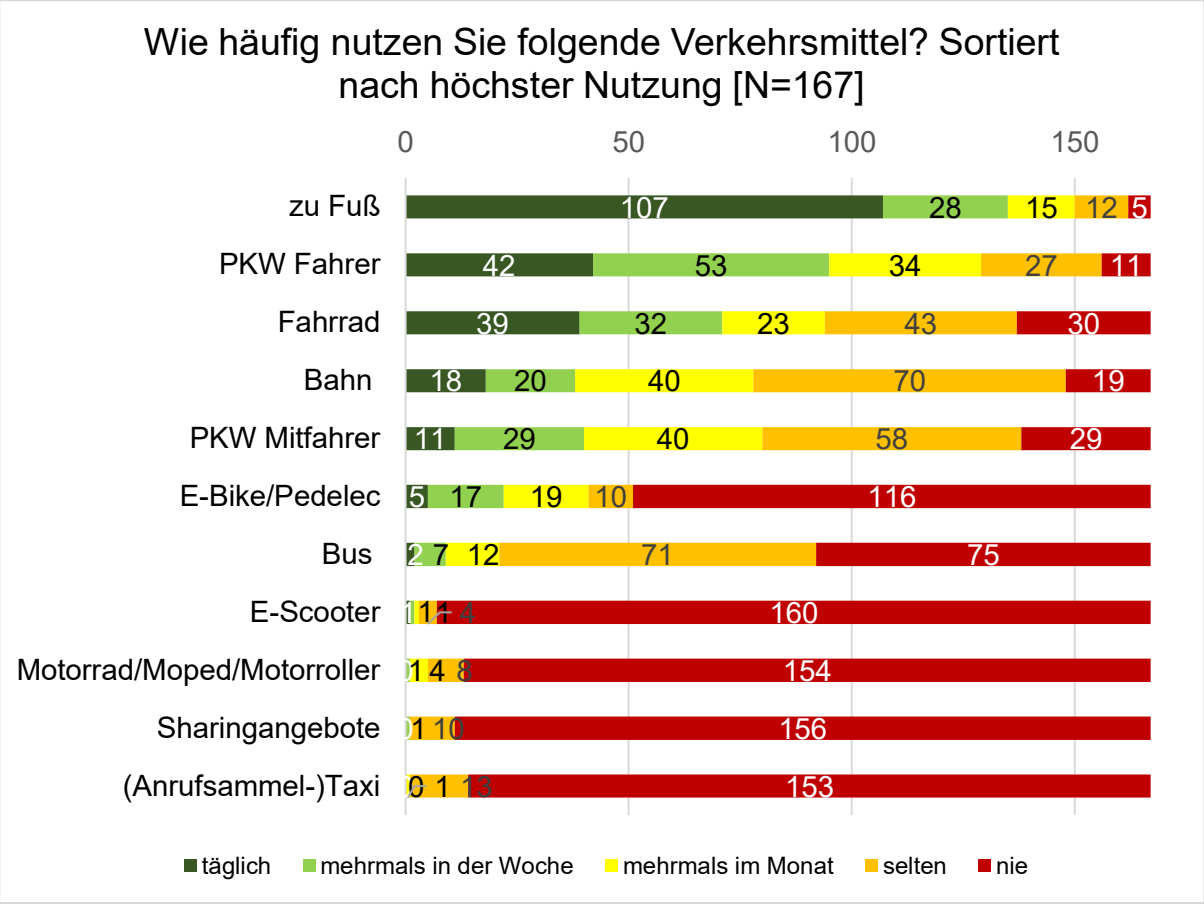
Über die Hälfte aller Wege der Befragten werden mit dem MIV und 47 % mit dem Umweltverbund zurückgelegt.
Wenn man nur die innerstädtischen Wege betrachtet, ergibt sich ein anderes Bild:



Hier ist der Anteil von Fuß- und Radverkehr höher, der von ÖPNV und MIV-Nutzern geringer.

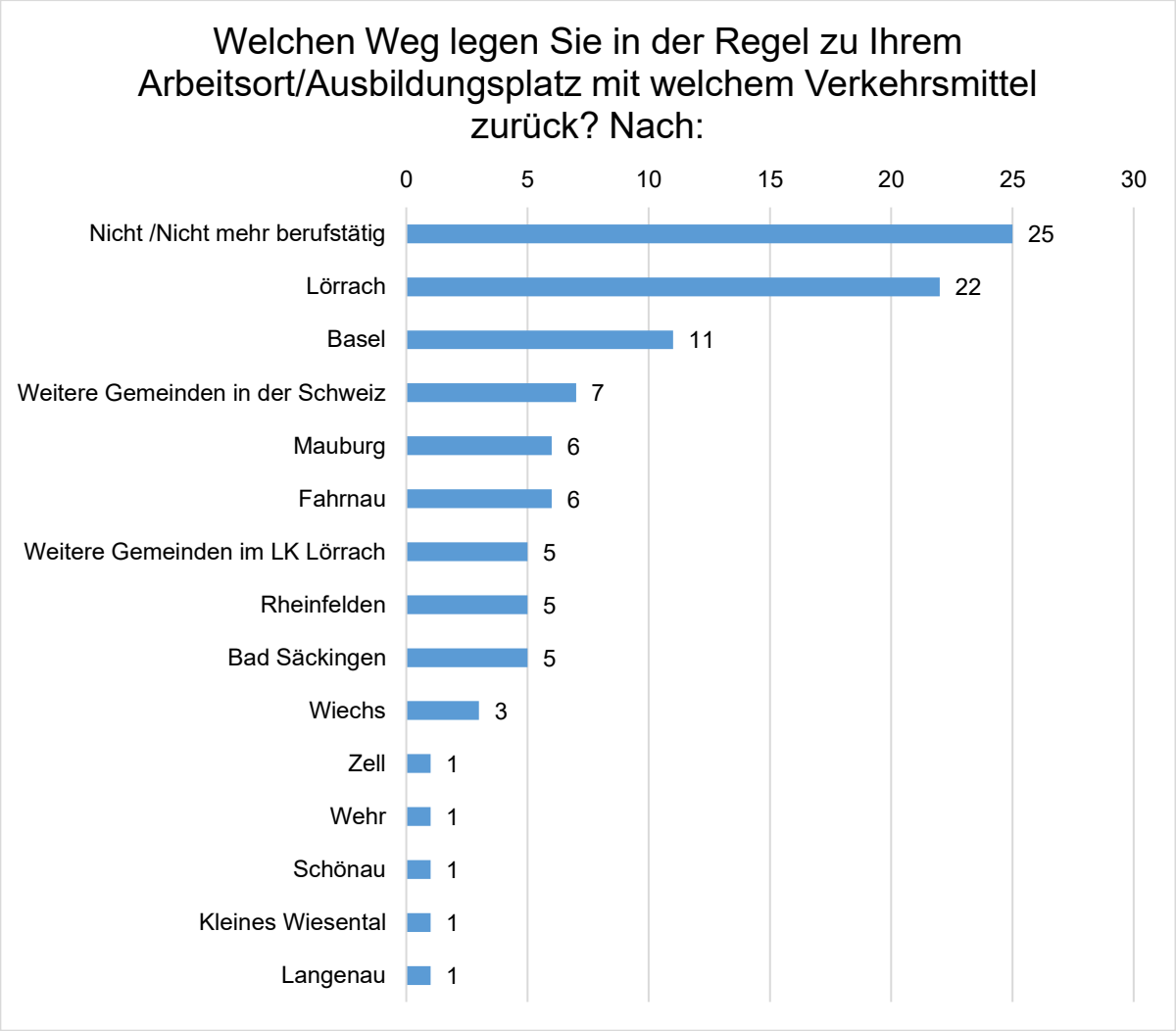
3.3 Verkehrsmittelnutzung Kernstadt

Im Kapitel Verkehrsmittelnutzung Kernstadt werden die Befragungsergebnisse der Teilnehmenden aus der Kernstadt Schopfheims gesondert dargestellt.

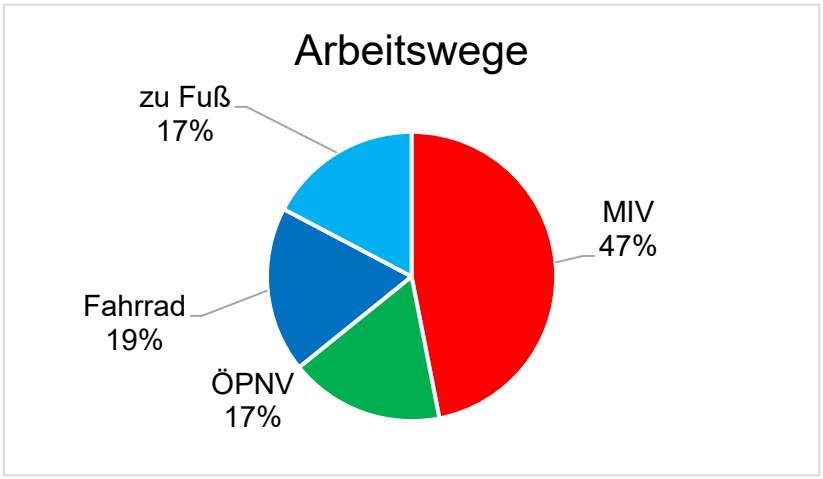


Es wird deutlich, dass über die Hälfte der Befragten täglich zu Fuß geht. Circa die Hälfte benutzt den Pkw täglich oder mehrmals in der Woche. Am wenigsten werden E-Scooter, Motorräder, Sharingangebote und Taxis genutzt.

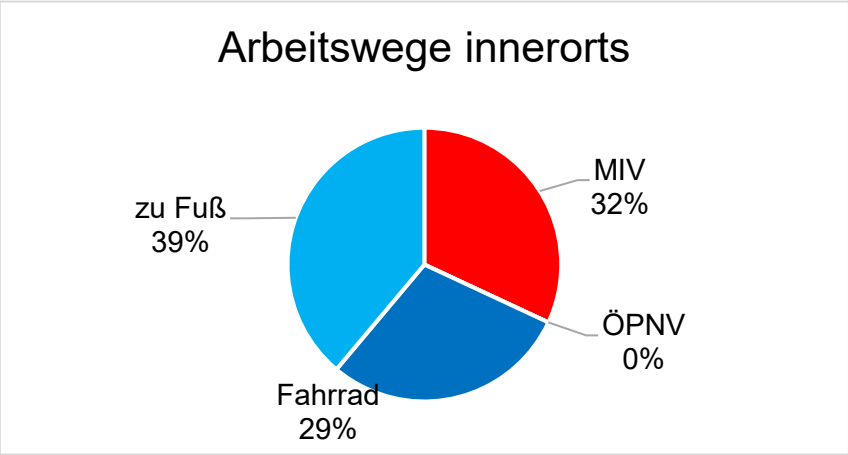
Im folgenden Diagramm sind die Wegeziele der Bewohner der Kernstadt zum Arbeitsort oder Ausbildungsplatz dargestellt.



Es zeigt sich, dass die meisten Teilnehmenden nicht (mehr) berufstätig sind. Am zweithäufigsten wurde der Arbeitsweg nach Lörrach angegeben.

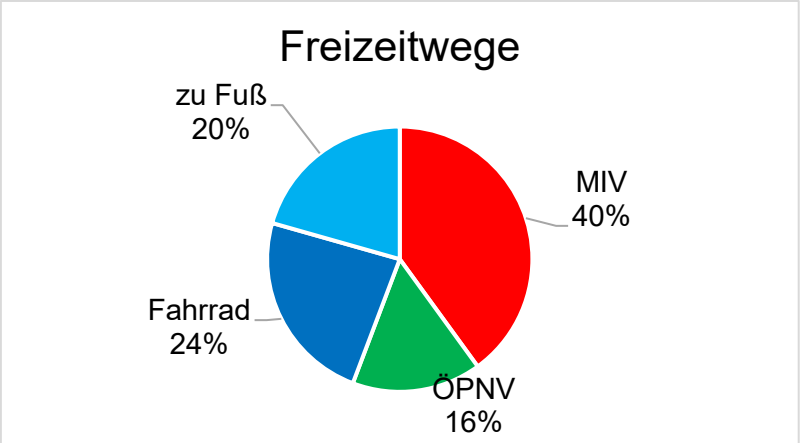


Die Arbeitswege werden hierbei fast bei jedem Zweiten mit dem MIV zurückgelegt. Die Anteile des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sind mit 17 – 19 % ähnlich verteilt.

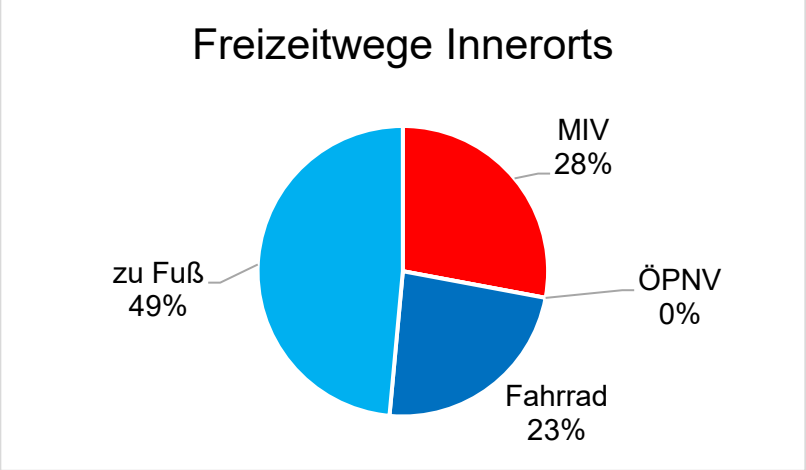


Arbeitswege, die innerhalb von Schopfheim liegen, werden von Bewohnern der Kernstadt am häufigsten zu Fuß zurückgelegt, gefolgt vom MIV- und Fahrradanteil. Der ÖPNV wird hierfür nicht genutzt.

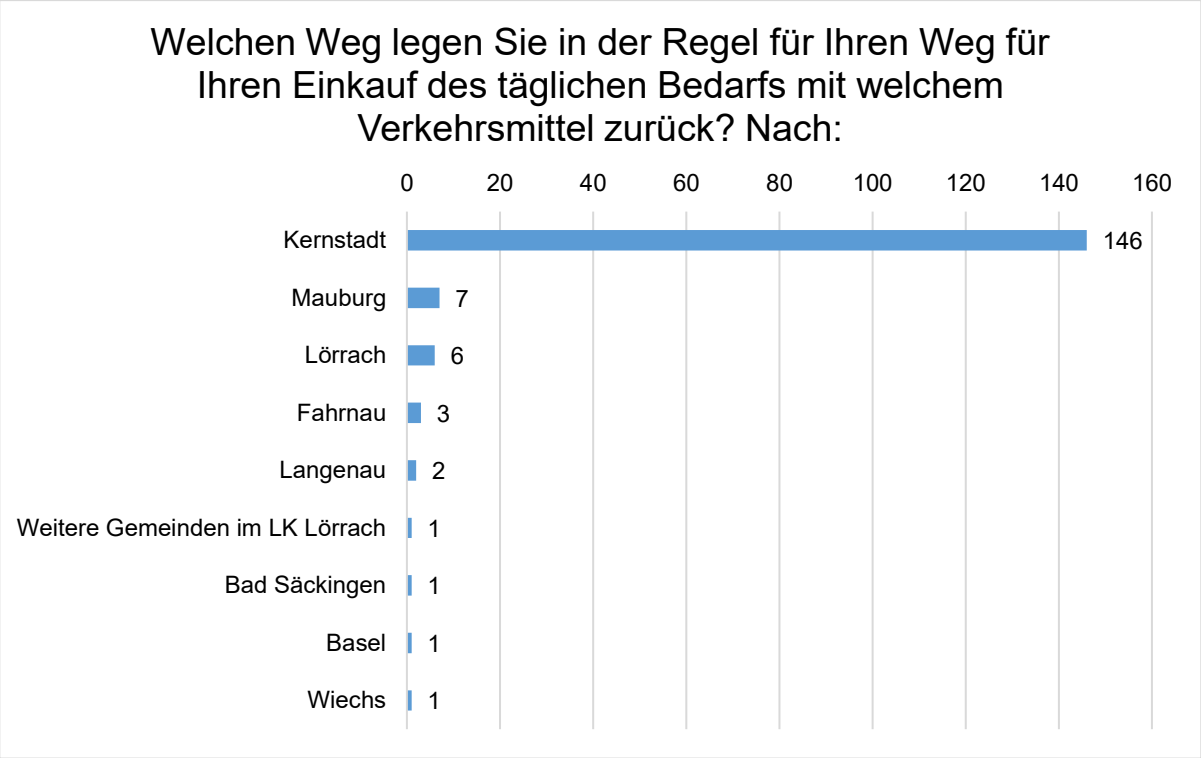
Freizeitwege werden von den Bewohnern der Kernstadt vor allem nach Lörrach oder in weitere Gemeinden im Landkreis zurückgelegt.



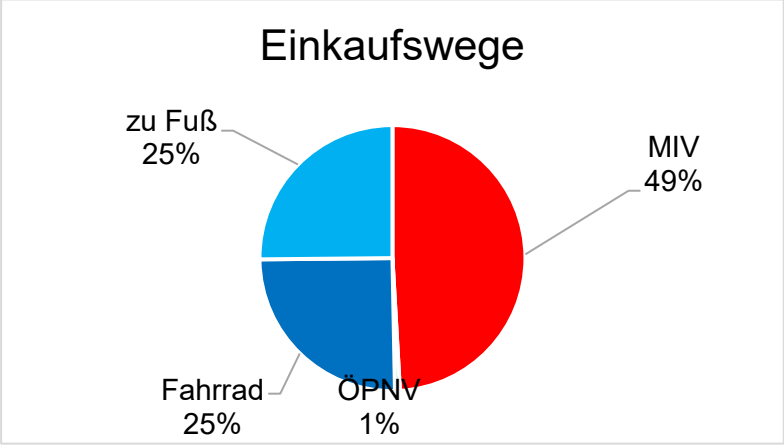
Für die Freizeitwege wird zu 40 % der MIV genutzt, gefolgt vom Rad-, Fuß- und ÖPNV-Anteil.



Innerörtliche Freizeitwege werden zur Hälfte zu Fuß zurückgelegt und nur zu 28 % bzw. zu 23 % mit dem MIV bzw. dem Rad gemacht.

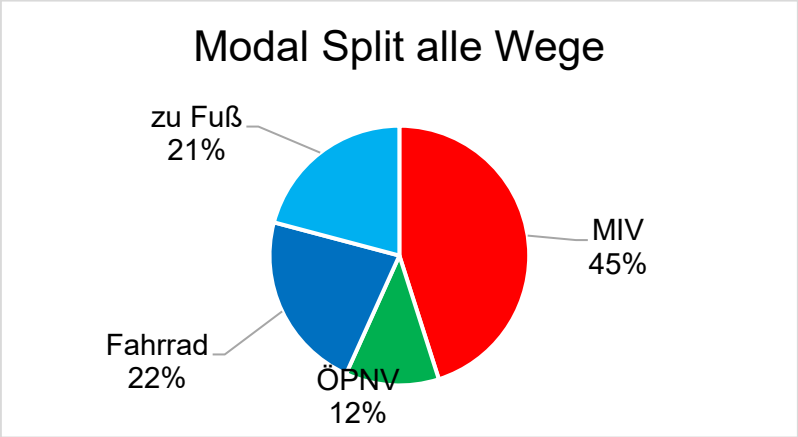


Einkaufswege von Bewohnern der Kernstadt werden fast nur in die Kernstadt selbst zurückgelegt.

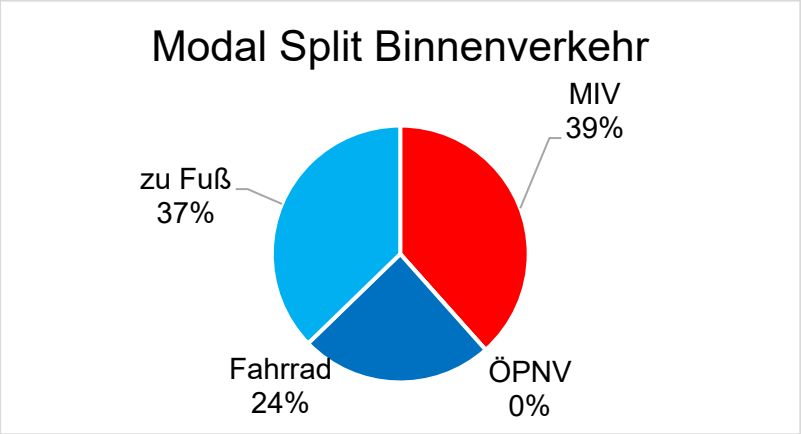


Hierbei wird zu 49 % der MIV genutzt und jeweils ein Viertel der Einkaufswege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Die Gewichtung der Arbeits-, Freizeit- und Einkaufswege zeigt nachstehende Verteilung im Modal Split für die Bewohner der Kernstadt:



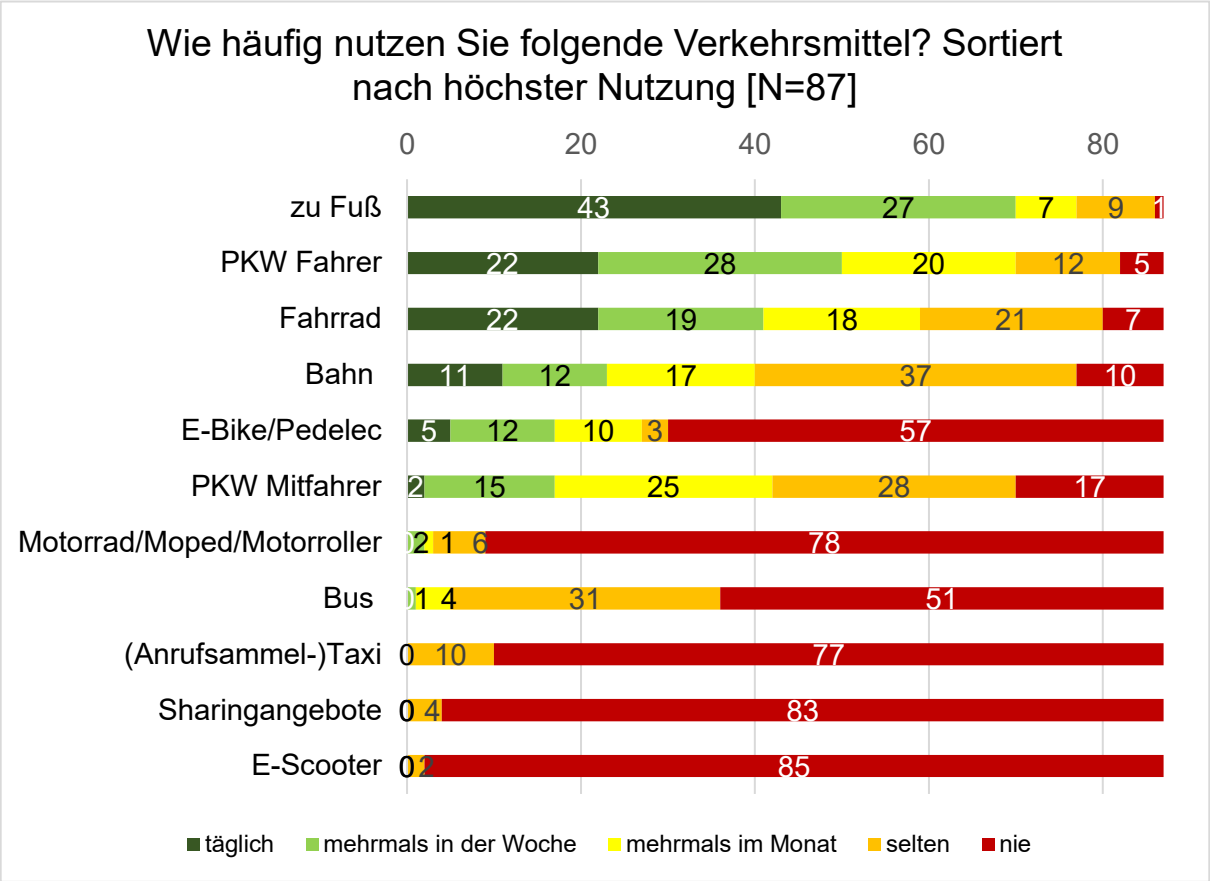
Betrachtet man nur die innerstädtischen Wege dieser Befragungsgruppe, ergibt sich ein anderes Bild:



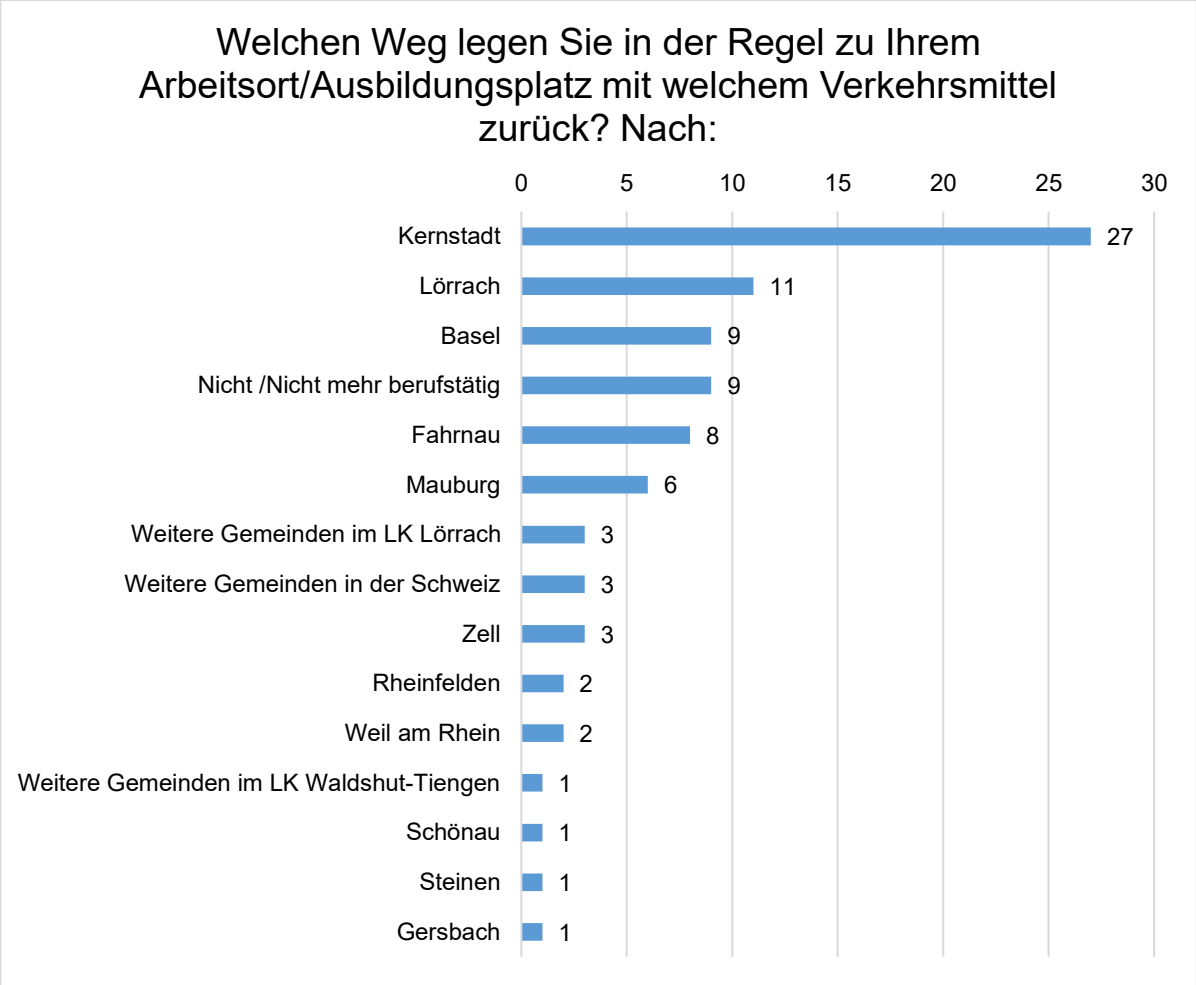
Der Fahrradanteil verändert sich hierbei nur wenig, der MIV- und ÖPNV-Anteil sinkt hier jedoch zugunsten der Zufußgehenden.

3.4 Verkehrsmittelnutzung Fahrnau

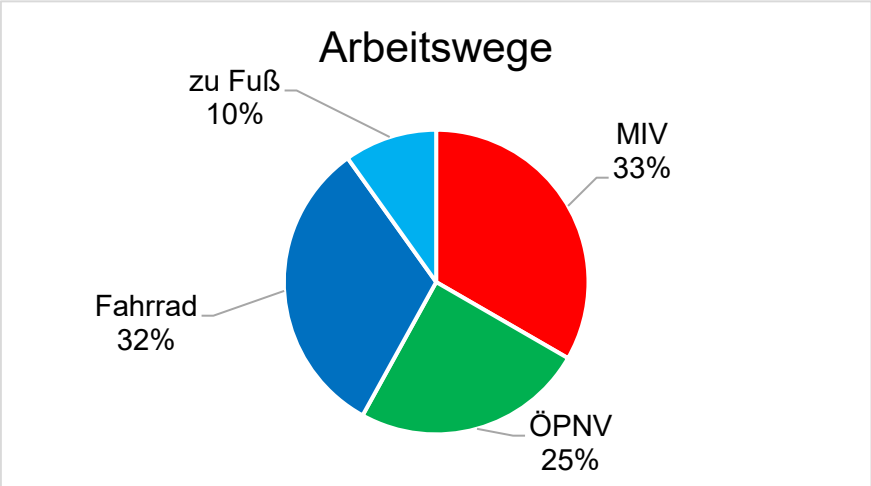
Nachfolgend werden die Ergebnisse der aus Fahrnau befragten Teilnehmer zur Verkehrsmittelnutzung dargestellt.



Die Hälfte der Bewohner Fahrnaus legt täglich Wege zu Fuß zurück, der Pkw sowie das Fahrrad werden bei der Hälfte täglich oder mehrmals in der Woche genutzt. Wie auch in der Kernstadt nutzen die meisten Befragten aus Fahrnau kaum Taxis, Sharingangebote oder E-Scooter.

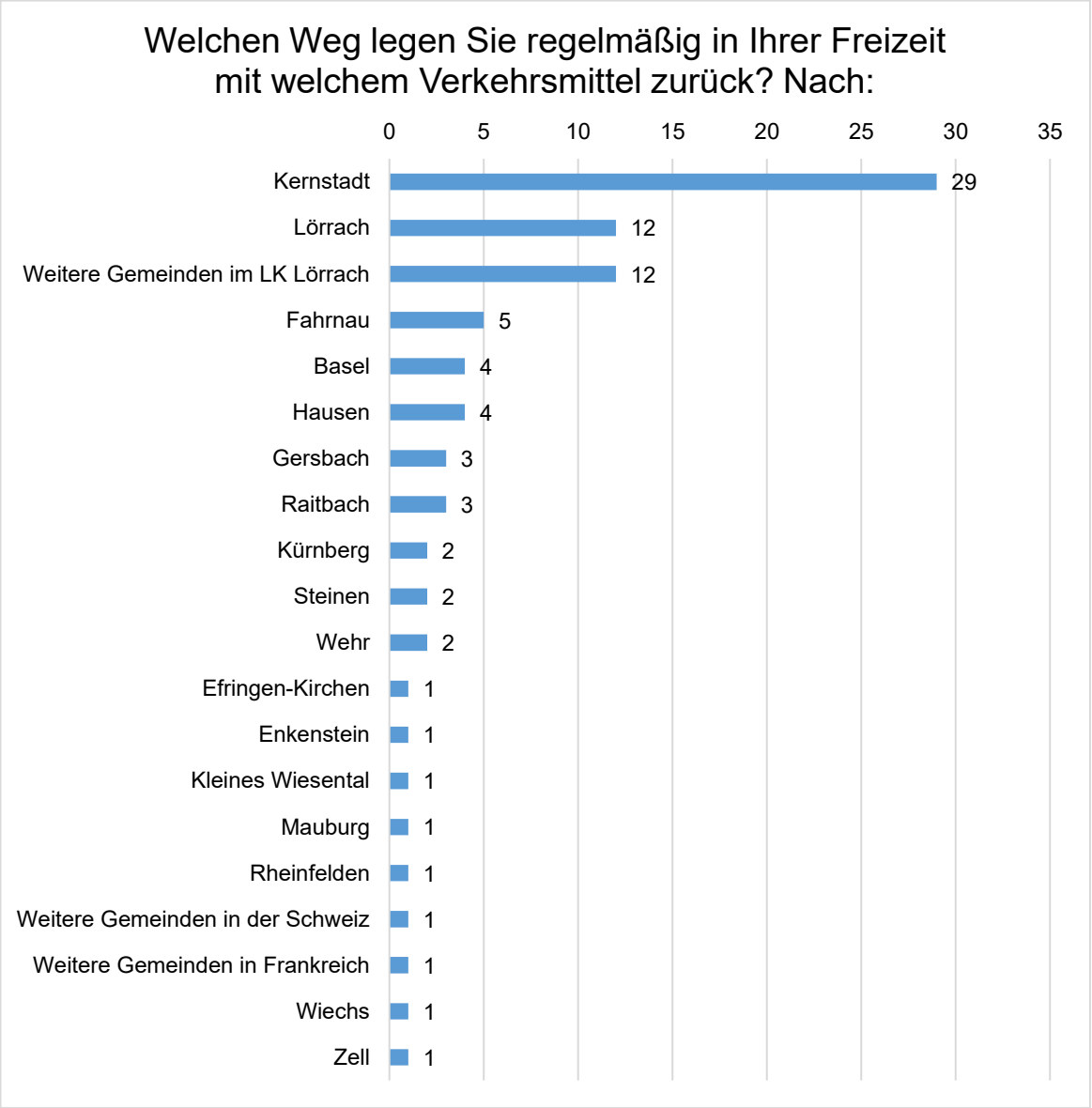


Die meisten Befragten aus Fahrnau geben an, in der Kernstadt zu arbeiten, gefolgt von den Arbeitsorten Lörrach und Basel.

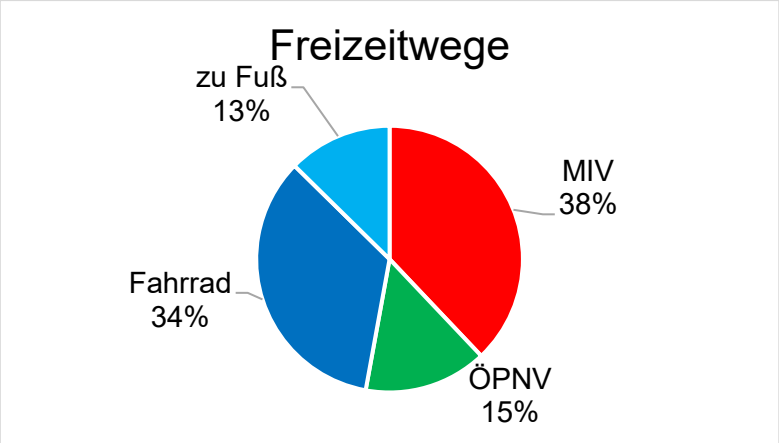


Die Arbeitswege werden jeweils zu einem Drittel mit dem MIV und dem Fahrrad zurückgelegt, gefolgt von 25 % ÖPNV-Nutzern und 10 % Zufußgehenden.

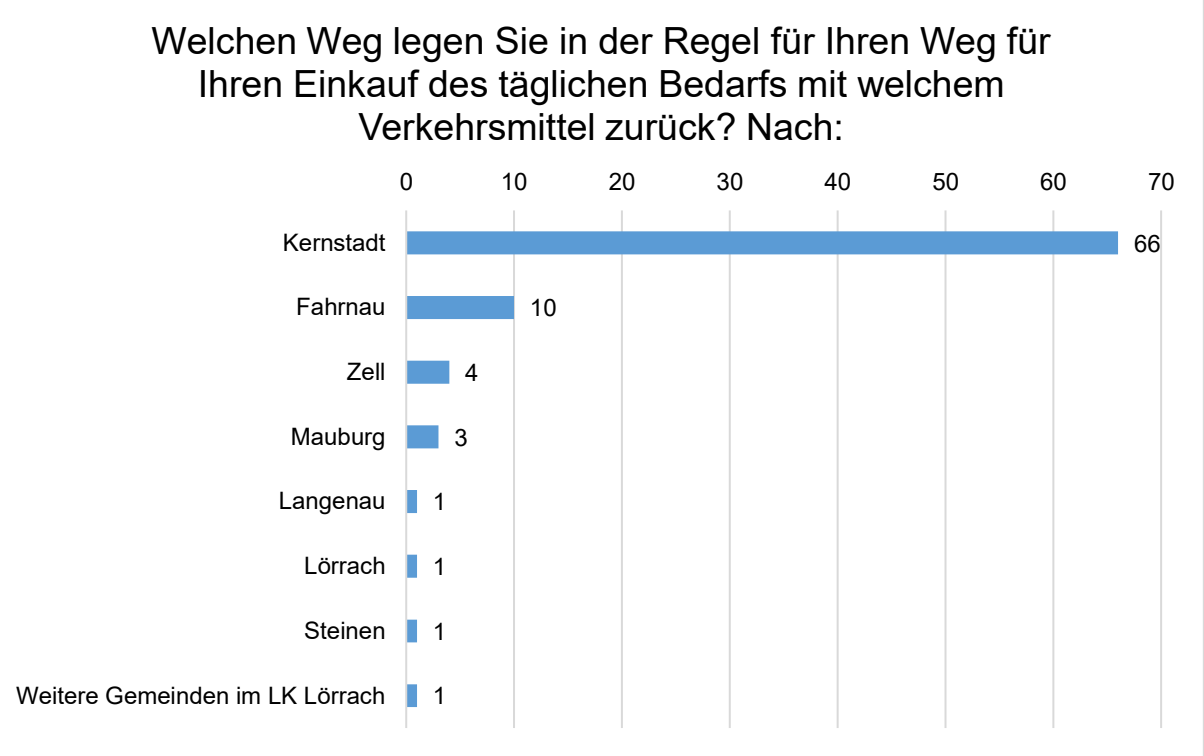
Aufgrund der zu geringen Stichprobe von innerörtlichen Arbeits- und Freizeitwegen der Befragten aus Fahrnau wurde auf eine separate Darstellung dieser Verkehrsmittelaufteilungen verzichtet.



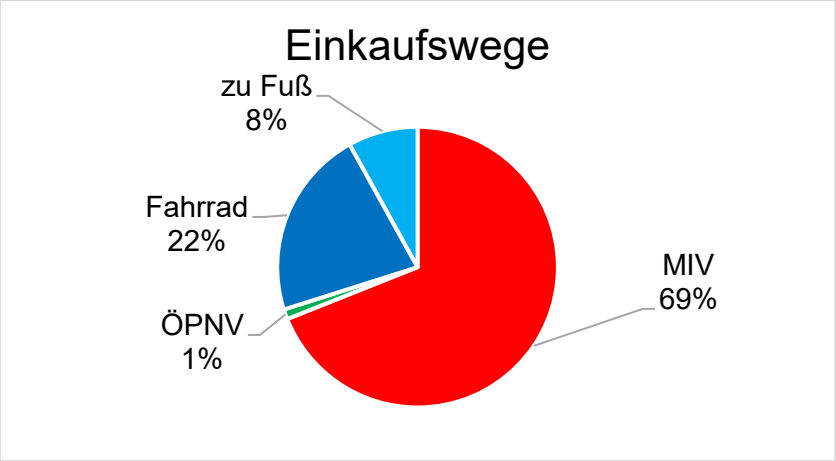
Die meisten Freizeitwege werden ebenfalls in die Kernstadt zurückgelegt. Einige verbringen ihre Freizeit auch in Lörrach oder in weiteren Gemeinden des Landkreises.



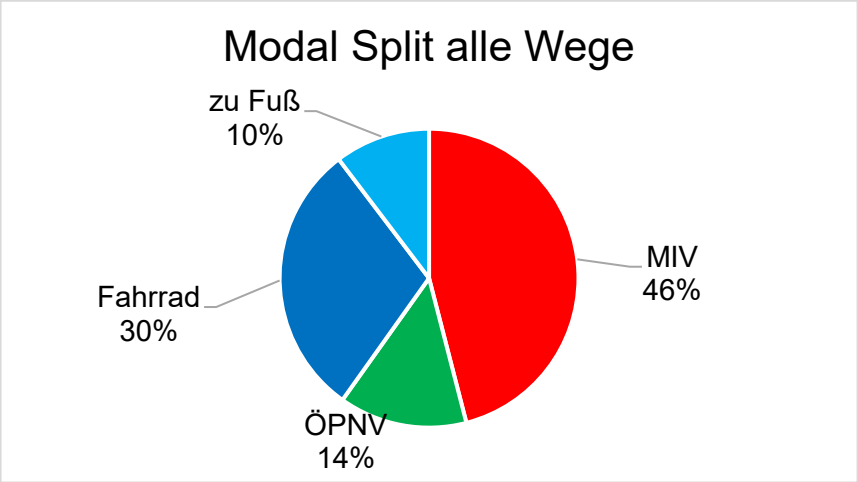
Die Freizeitwege der Befragten aus Fahrnau werden zu 38 % mit dem MIV, 34 % mit dem Rad, 15 % mit dem ÖPNV und 13 % zu Fuß zurückgelegt.



Wie auch bei den Arbeits- und Freizeitwegen werden die Einkaufswege aus Fahrnau vor allem in die Kernstadt zurückgelegt.



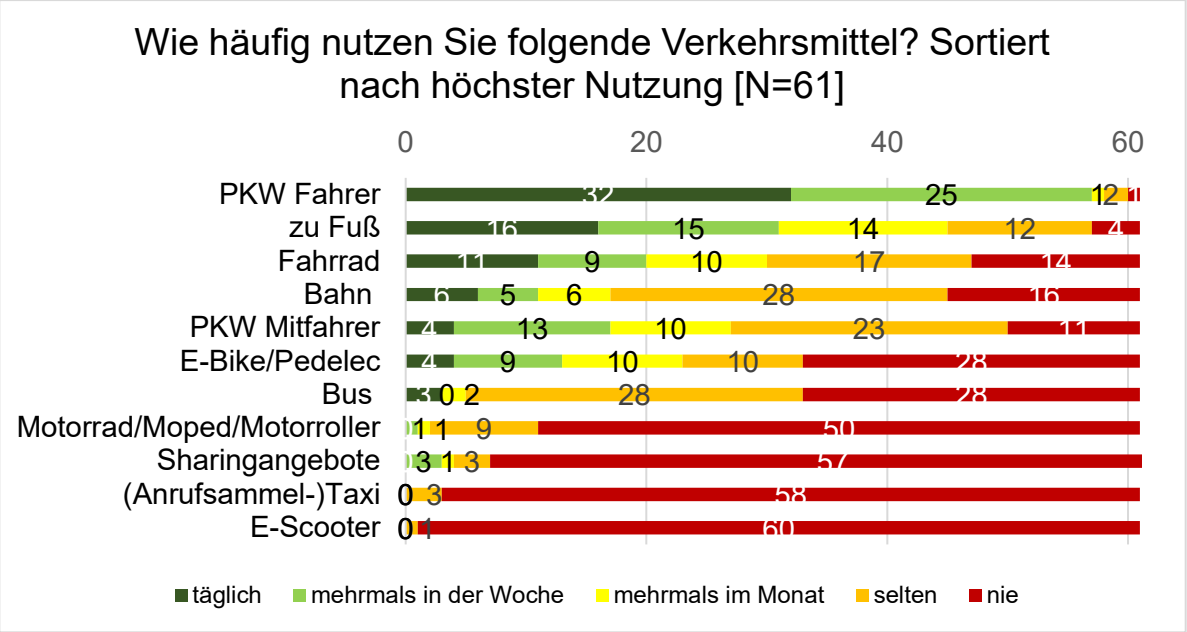
Hierbei ist der MIV-Anteil mit über zwei Dritteln am größten, der Fahrradanteil liegt bei 22 %, der Fußverkehrsanteil bei 8 % und nur 1 % fahren mit dem ÖPNV zum Einkaufen.



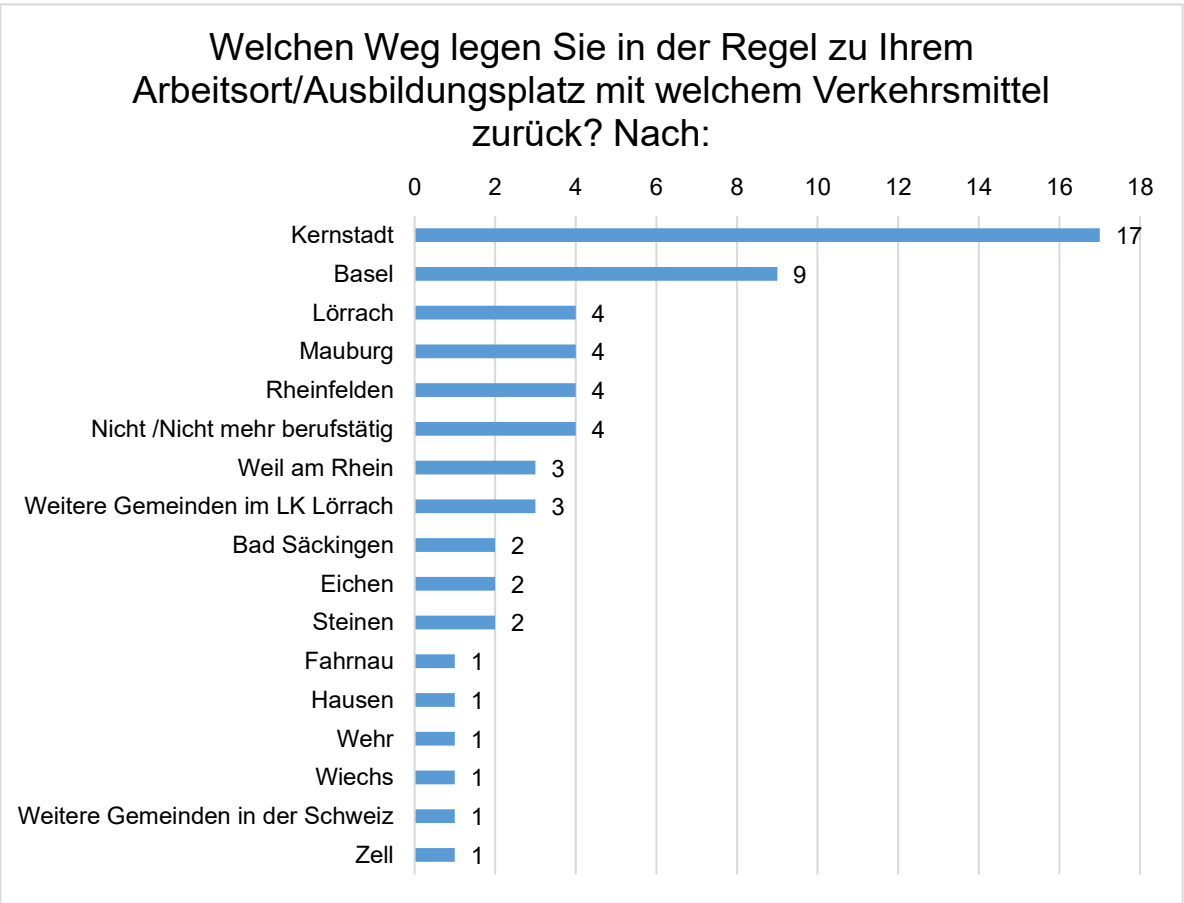
Der Gesamt-Modal Split, gewichtet nach Arbeits-, Freizeit- und Einkaufswegen, zeigt bei den Befragten aus Fahrnau ähnliche Anteile des MIV und ÖPNV wie in der Kernstadt (46 % und 14 % in Fahrnau, 45 % und 12 % in der Kernstadt), der Radverkehrsanteil liegt aber mit 30 % höher als in der Kernstadt (22 %).

3.5 Verkehrsmittelnutzung in Eichen, Langenau, und Wiechs

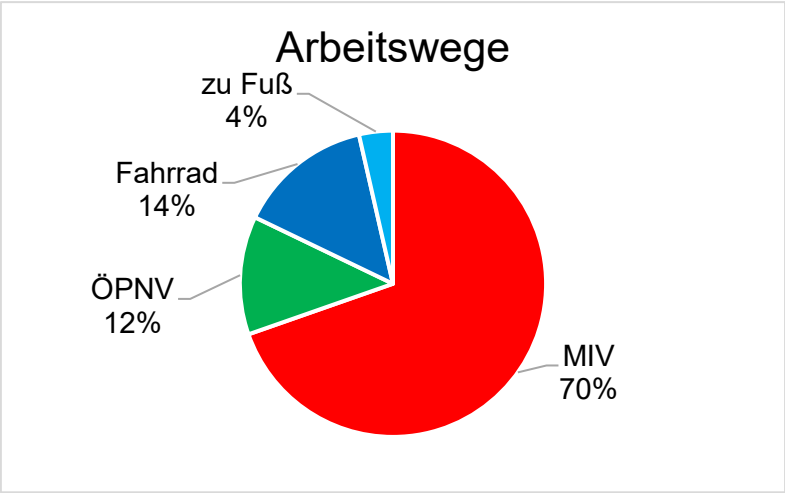
Aufgrund der ähnlichen Lage zur Kernstadt wurden die Stadtteile Eichen, Langenau und Wiechs zusammengefasst. Eine separate Auswertung dieser Orte ist aufgrund der geringen Stichprobe nicht möglich.



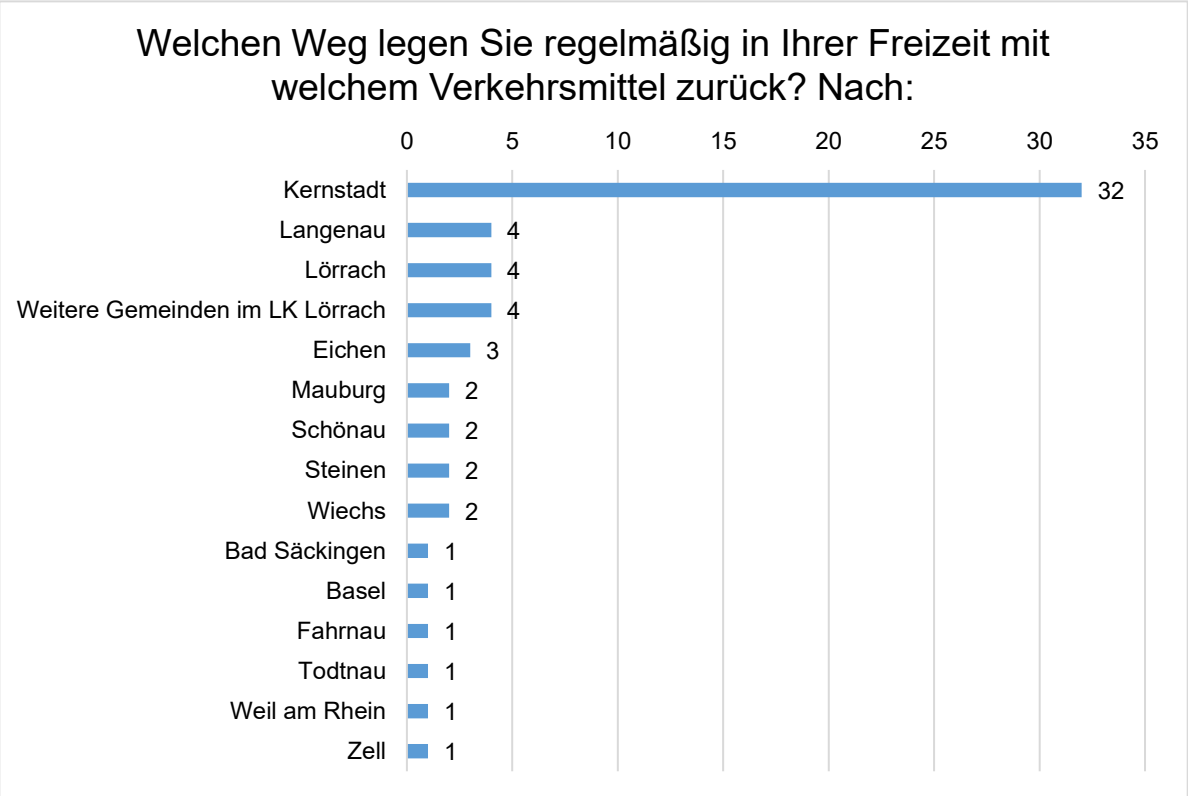
Bei der Häufigkeit der Nutzung gaben fast alle Befragten aus Eichen, Langenau und Wiechs an, den Pkw täglich oder mehrmals in der Woche zu nutzen. Die zweithäufigste Nutzung ist das Zufußgehen.



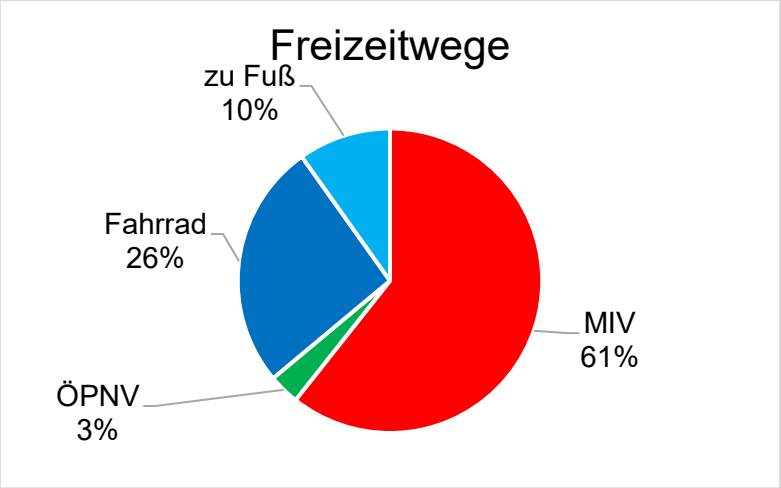
Der häufigste, zurückgelegte Arbeitsweg wird in die Kernstadt zurückgelegt.



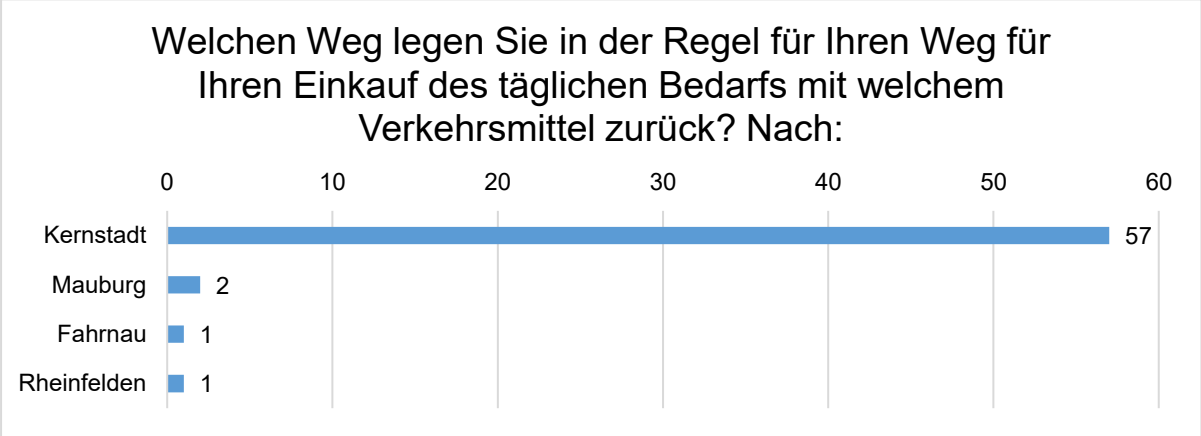
Dabei fahren über Zwei Drittel der Befragten mit dem MIV zur Arbeit, gefolgt von dem Fahrrad, dem ÖPNV und dem Zufußgehen.



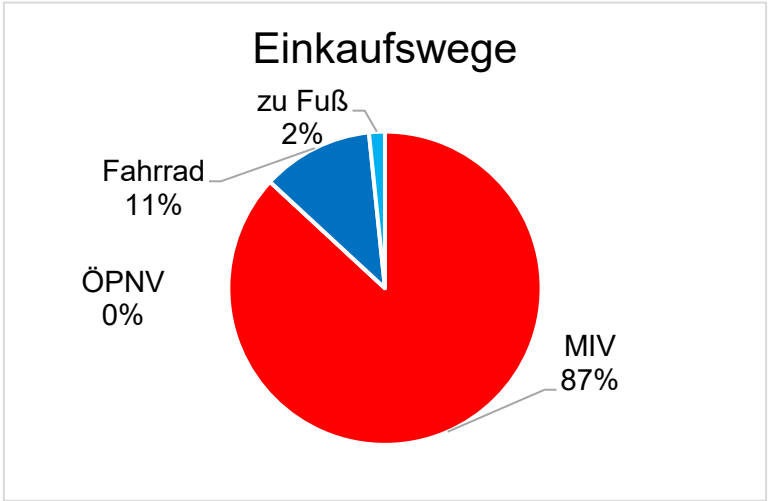
Aus Eichen, Langenau und Wiechs werden vor allem Freizeitwege in die Kernstadt zurückgelegt.



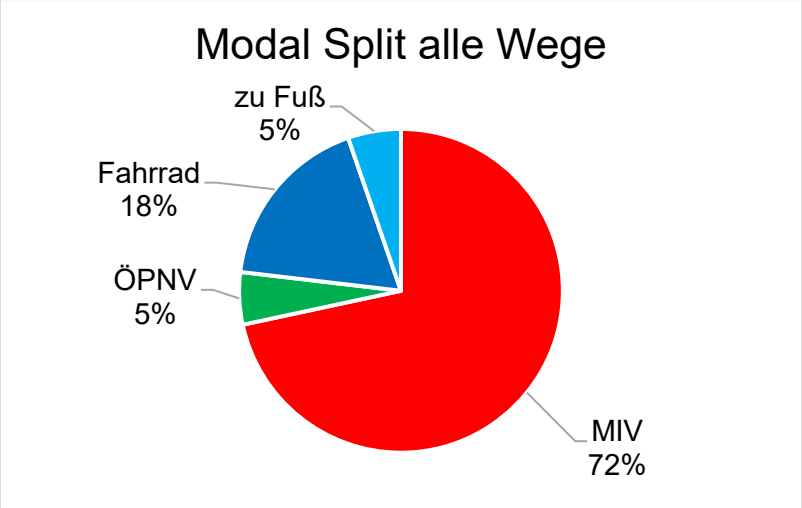
Mit 61 % ist der Anteil des MIV bei Freizeitwegen am höchsten. Der Fahrradanteil liegt bei 26 %.



Fast alle Einkäufe des täglichen Bedarfs werden von den Befragten in der Kernstadt getätigt.



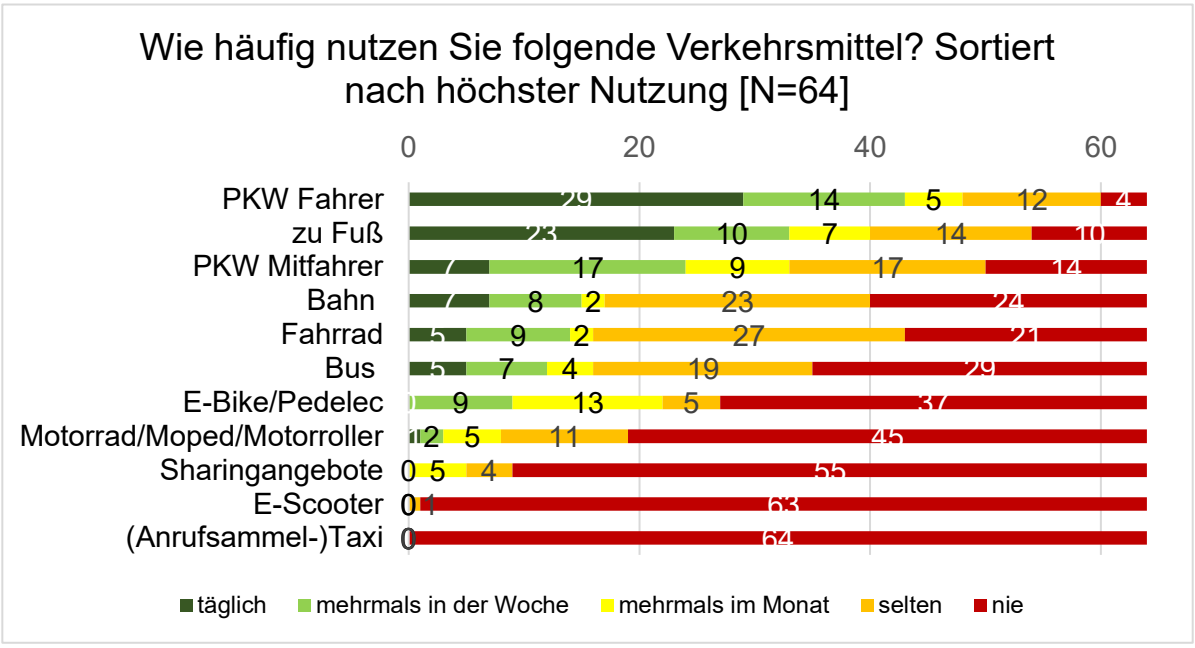
Beim Einkaufen nutzen die Bürgerinnen und Bürger aus Eichen, Langenau und Wiechs zu 87 % den MIV.



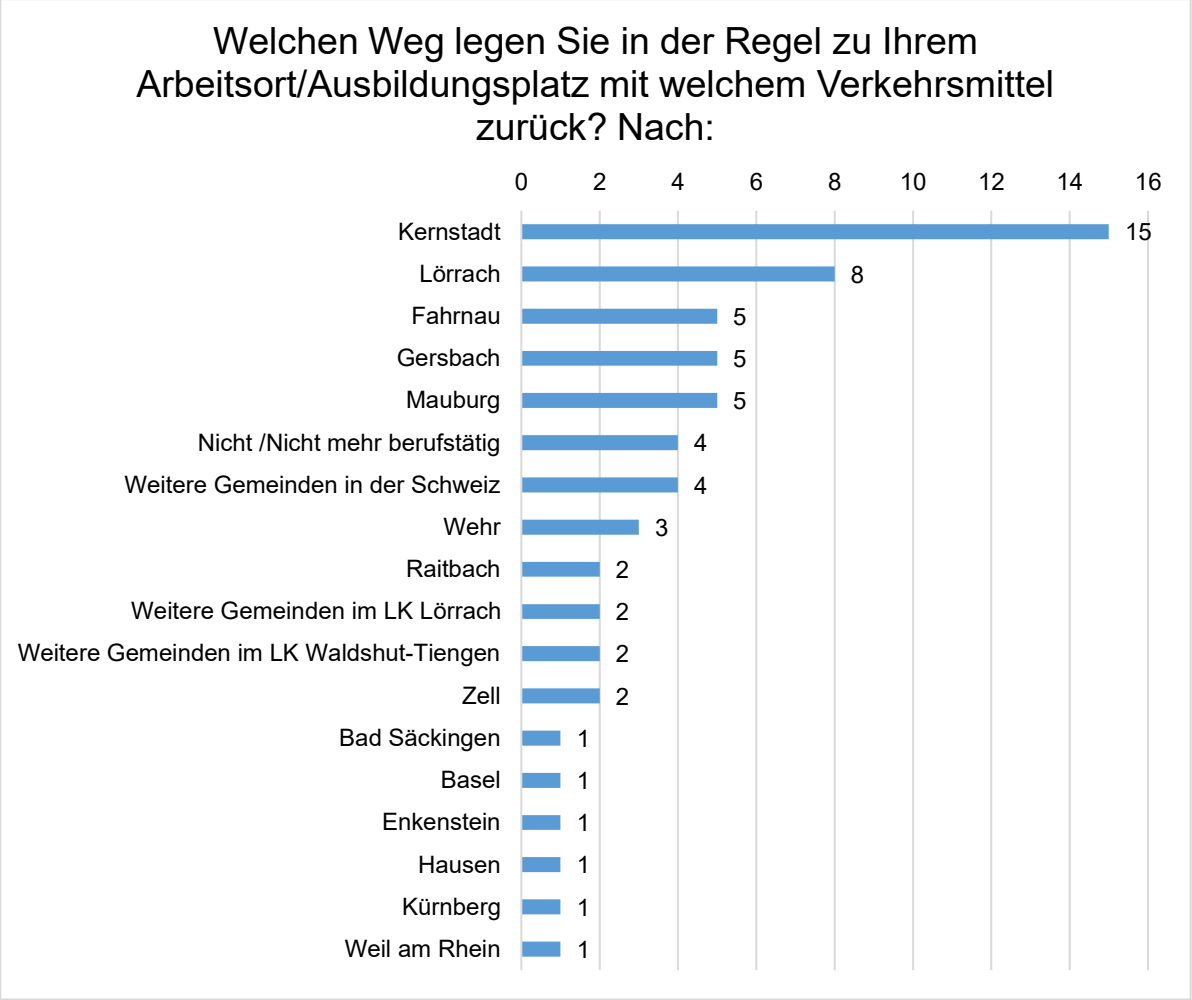
Gewichtet man alle Wege nach Wegezwecken, ergibt sich ein Modal Split von 72 % MIV, 5 % ÖPNV, 18 % Radverkehr und 5 % Fußverkehr. Der MIV-Anteil ist somit deutlich höher als in der Kernstadt oder in Fahrnau.

3.6 Verkehrsmittelwahl in Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach

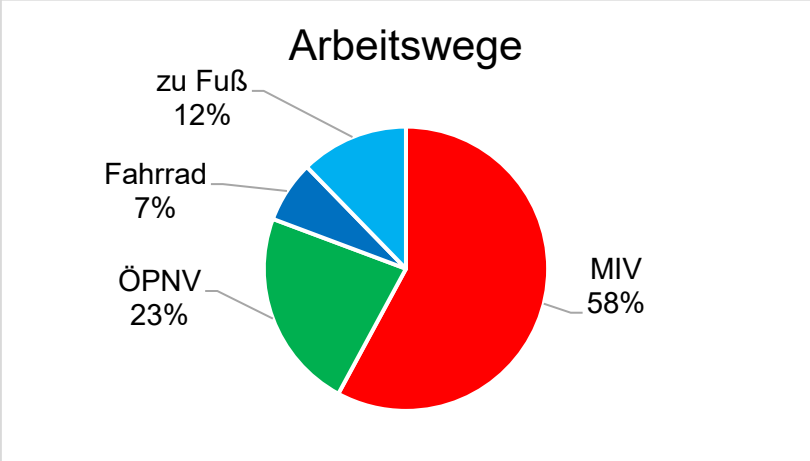
In diesem Kapitel werden die übrigen Stadtteile Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach ausgewertet und zusammengefasst dargestellt.



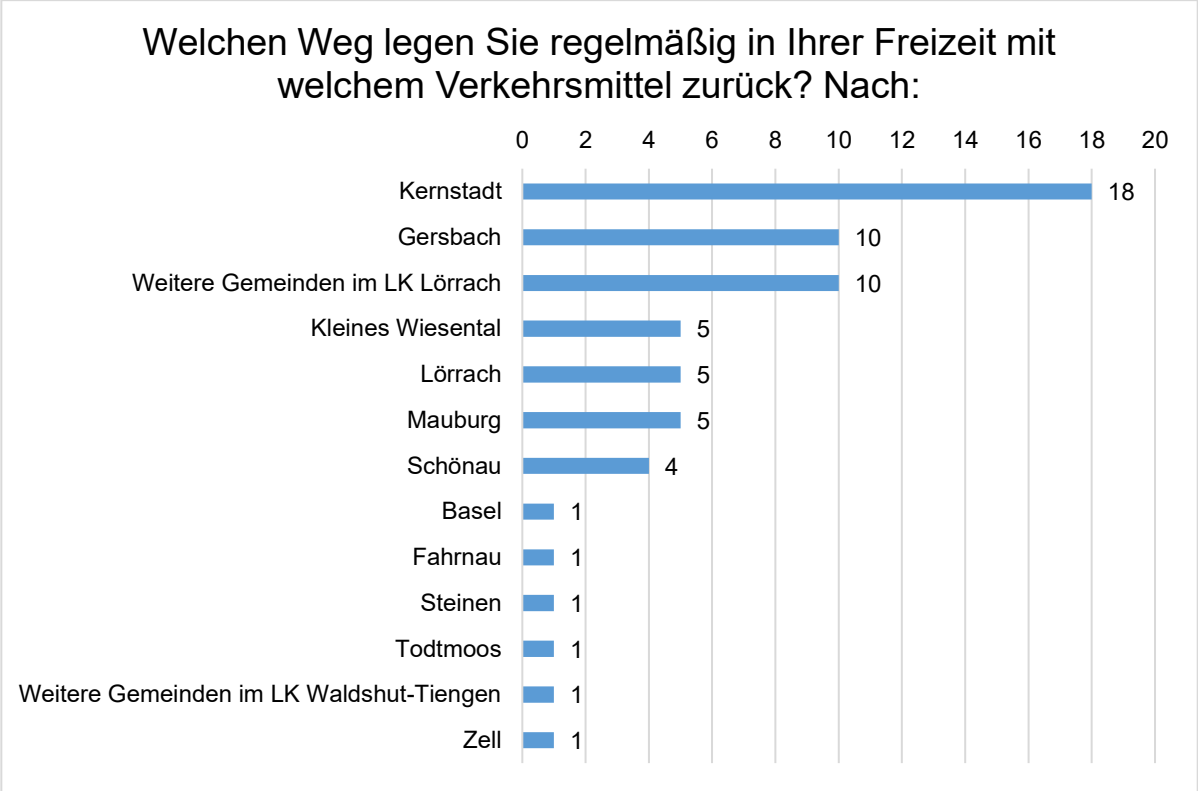
Ein Großteil der Befragten gibt an, den Pkw täglich oder mehrmals wöchentlich zu nutzen. Die zweithäufigste Nutzung ist das Zufußgehen.



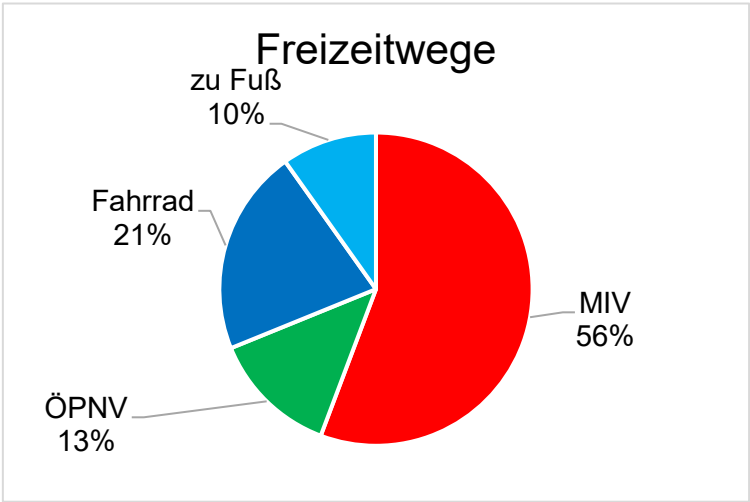
Die Befragten aus Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach legen meist den Arbeitsweg in die Kernstadt oder nach Lörrach zurück.



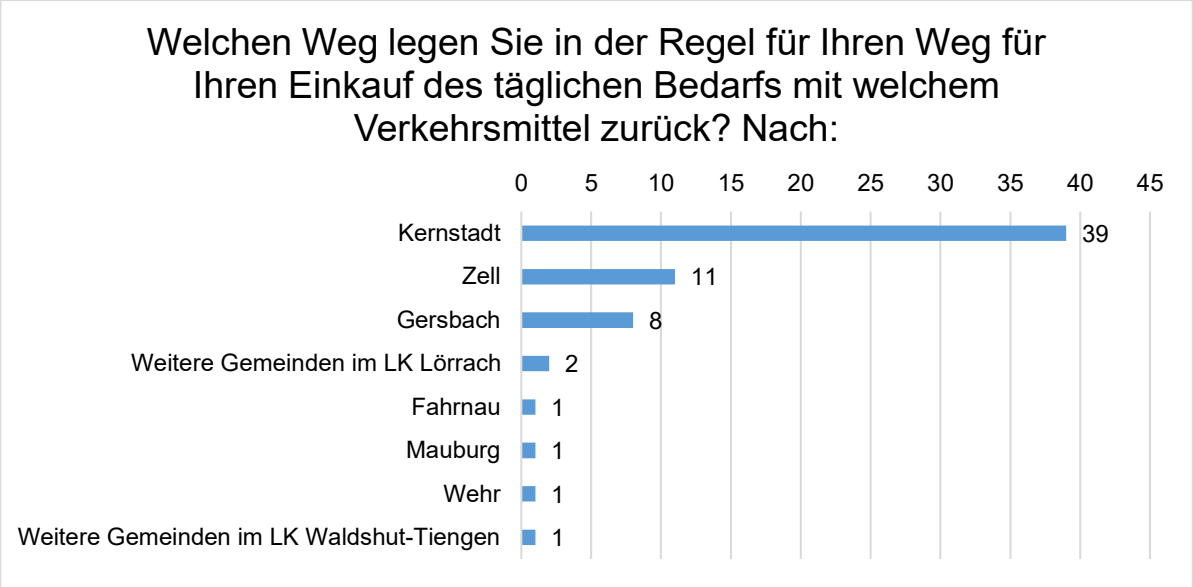
Dabei nutzen 58 % den MIV für den Arbeitsweg. Der ÖPNV-Anteil ist mit 23 % höher als in der Kernstadt.



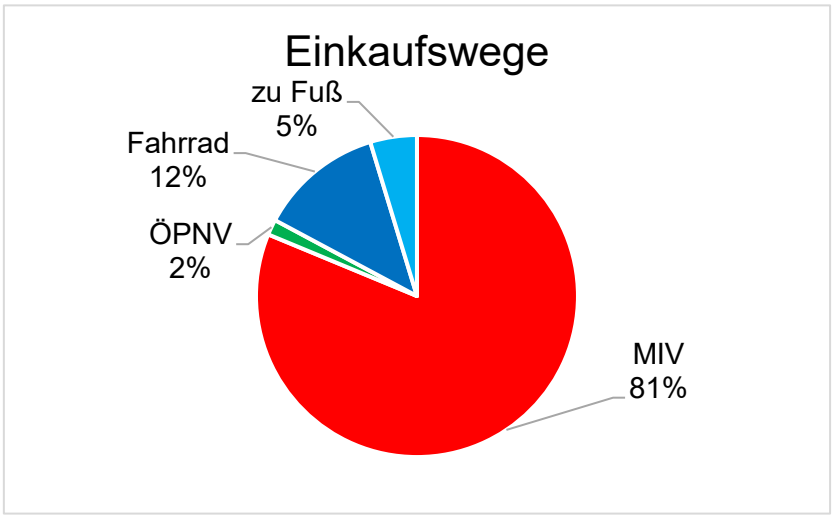
Die Freizeitwege beziehen sich vor allem auf die Kernstadt, aber auch auf Gersbach und weitere Gemeinden im Landkreis Lörrach.



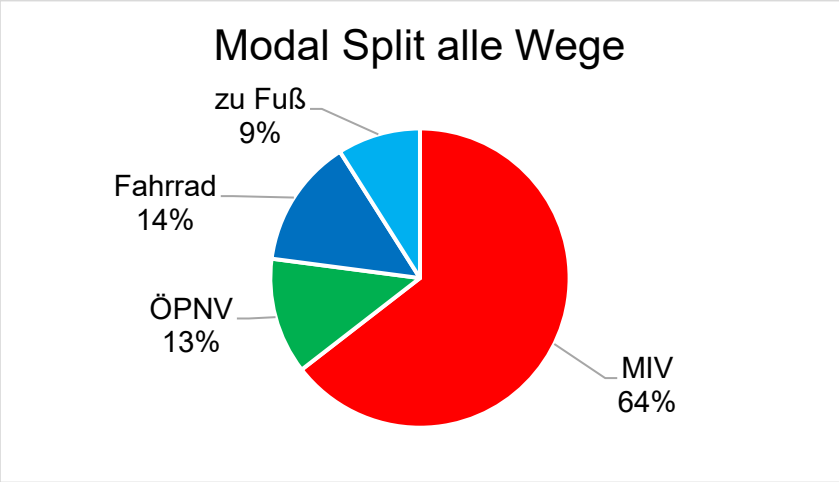
Über die Hälfte der Freizeitwege werden mit dem MIV zurückgelegt, gefolgt von 21 % im Radverkehr.



Wie bei den vorigen Kapiteln wird auch hier als häufigstes Einkaufsziel die Kernstadt angegeben.



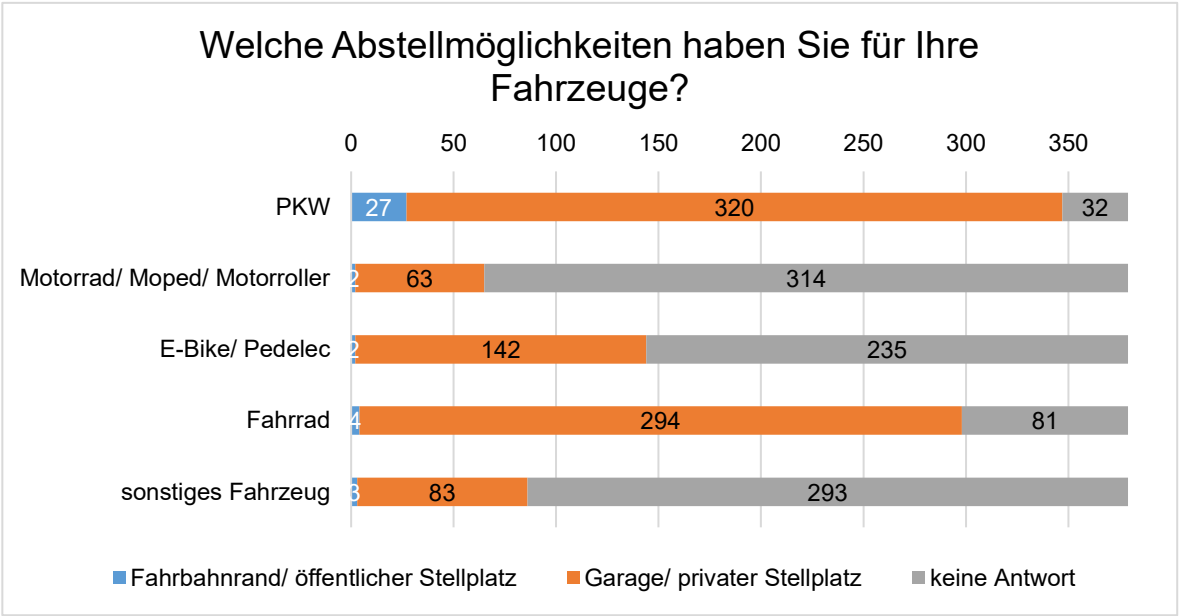
81 % der Befragten geben an, mit dem MIV einkaufen zu fahren. Der niedrigste Anteil ist mit 2 % der ÖPNV.



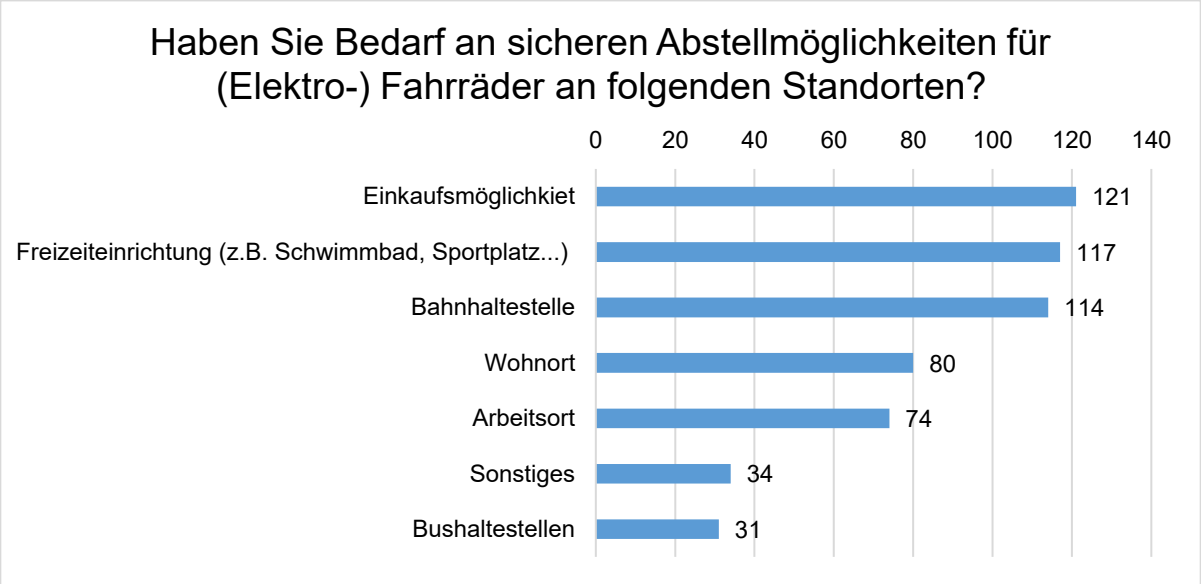
Die Gewichtung der Wege aus Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach ergibt einen Modal Split von 64 % MIV, 13 % ÖPNV, 14 % Radverkehr und 9 % Fußverkehr. Dabei ist auffällig, dass der MIV-Anteil zwar höher als in der Kernstadt und in Fahrnau ist, was auf die weitere Entfernung zur Innenstadt zurückzuführen ist, jedoch ergibt sich ein niedrigerer MIV-Anteil und höherer ÖPNV-Anteil als in Eichen, Langenau und Wiechs, die näher an der Kernstadt liegen.

3.7 Parken

Im Kapitel Parken sind Fragen zu den Abstellmöglichkeiten, dem Interesse an einem Anwohnerparkausweis und zu Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gestellt worden, die Auswertung erfolgte für die Gesamtstadt.



Die meisten Fahrzeuge werden nach Angaben der Befragungsteilnehmenden in der Garage oder auf einem privaten Stellplatz abgestellt, beim PKW werden manche auch am Fahrbahnrand oder auf öffentlichen Stellplätzen abgestellt.

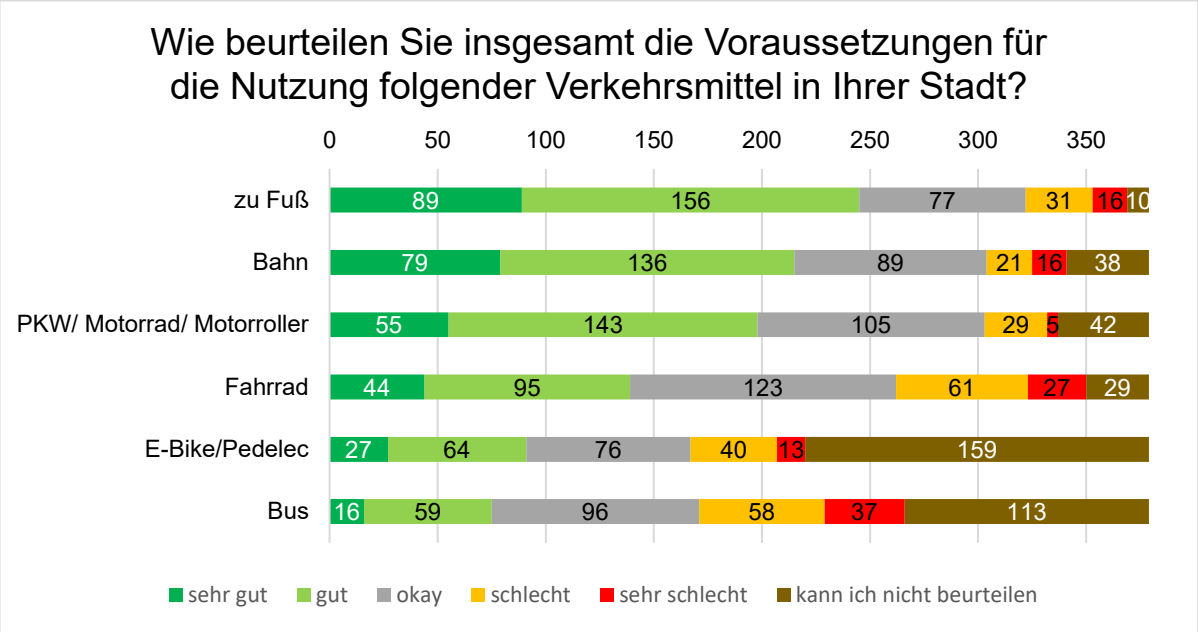


338 Befragungsteilnehmende haben kein Interesse an einem Anwohnerparkausweis, 41 haben Interesse und fordern im Durchschnitt einen Preis von 192 €/pro Jahr.

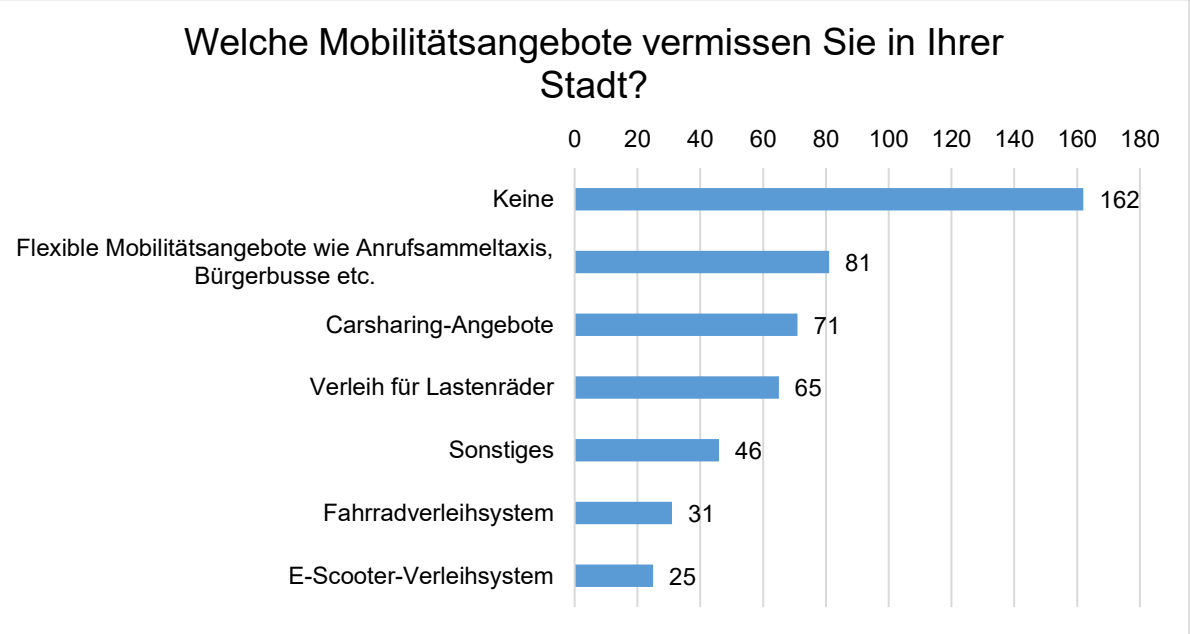
Besonders an den Standorten Einkaufsmöglichkeit, Freizeiteinrichtung und Bahnhaltestelle werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gewünscht.

3.8 Wünsche der Gesamtstadt

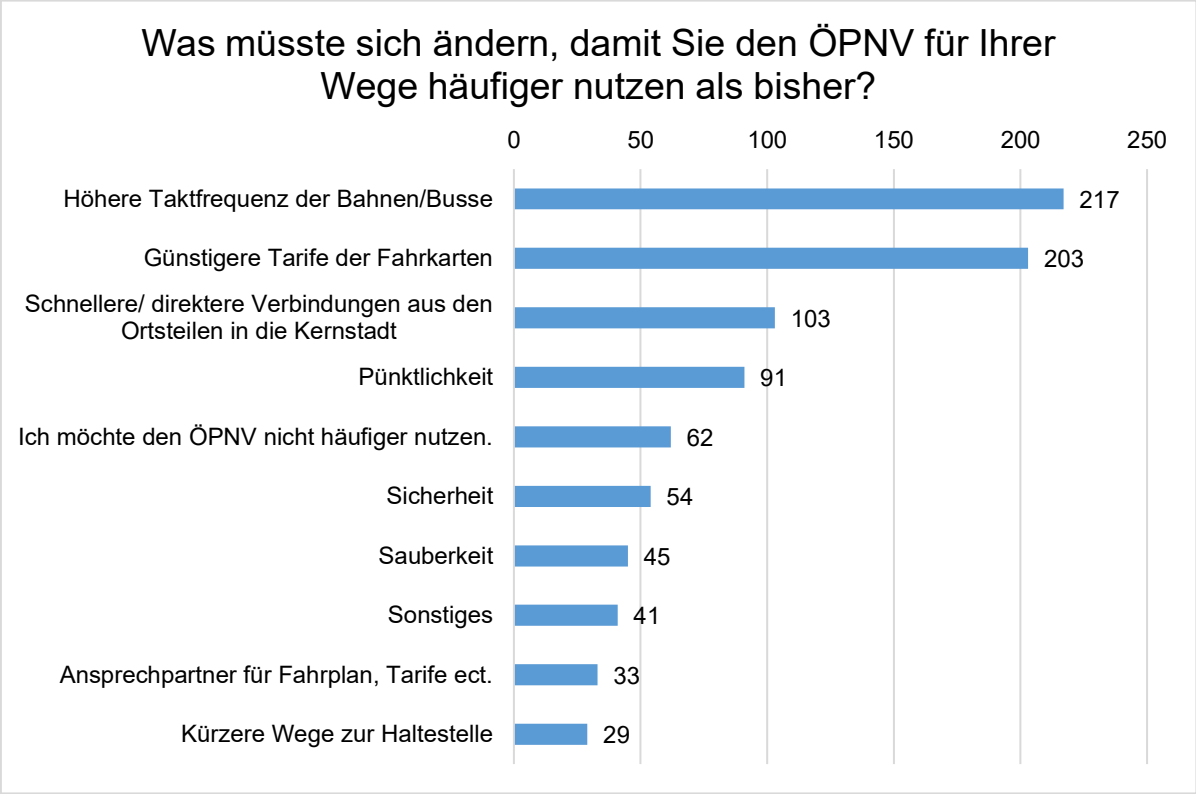
Das Kapitel Wünsche zeigt Wünsche zu den einzelnen Verkehrsmitteln und befragt zum Carsharing.



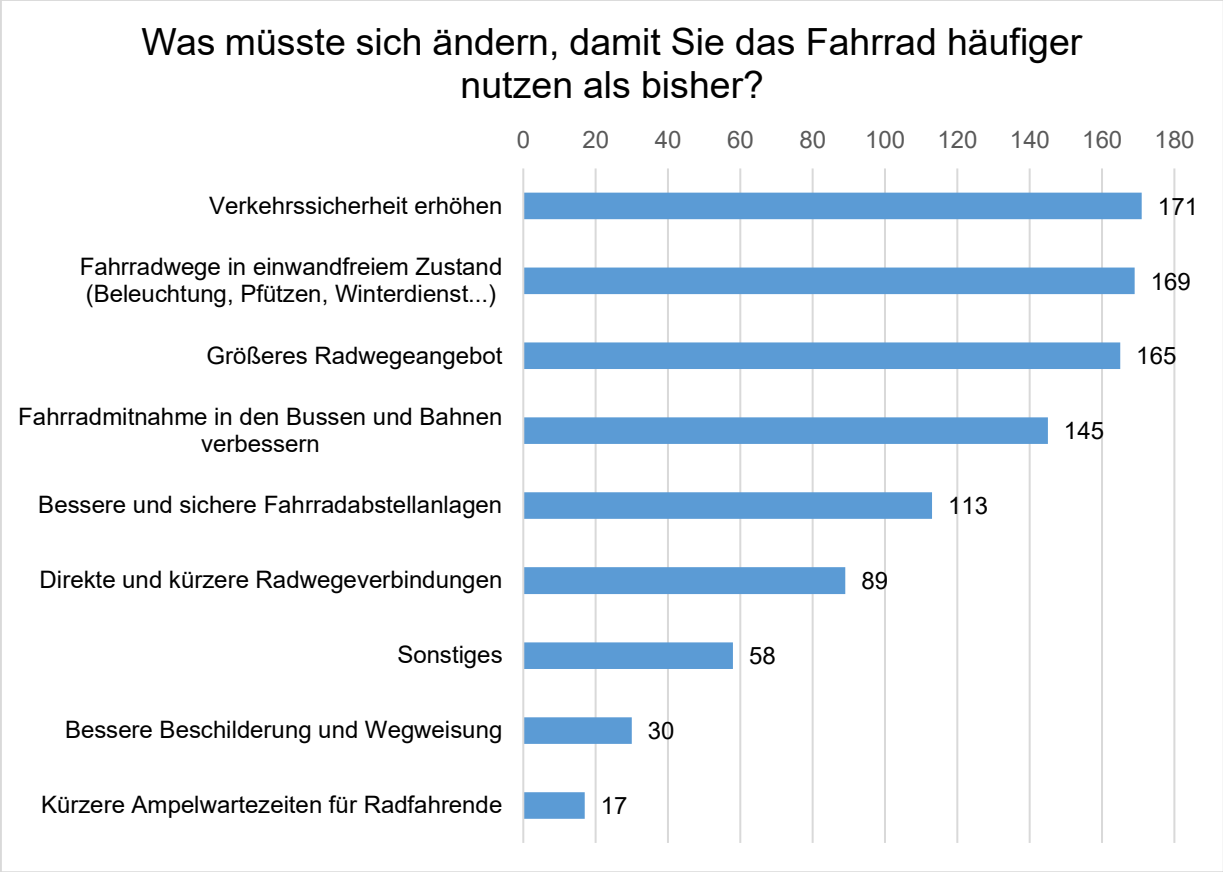
Überwiegend sehr gut und gut werden von den Befragungsteilnehmenden die Voraussetzungen für die Nutzung von zu Fuß gehen, der Bahn und den Pkw genannt.



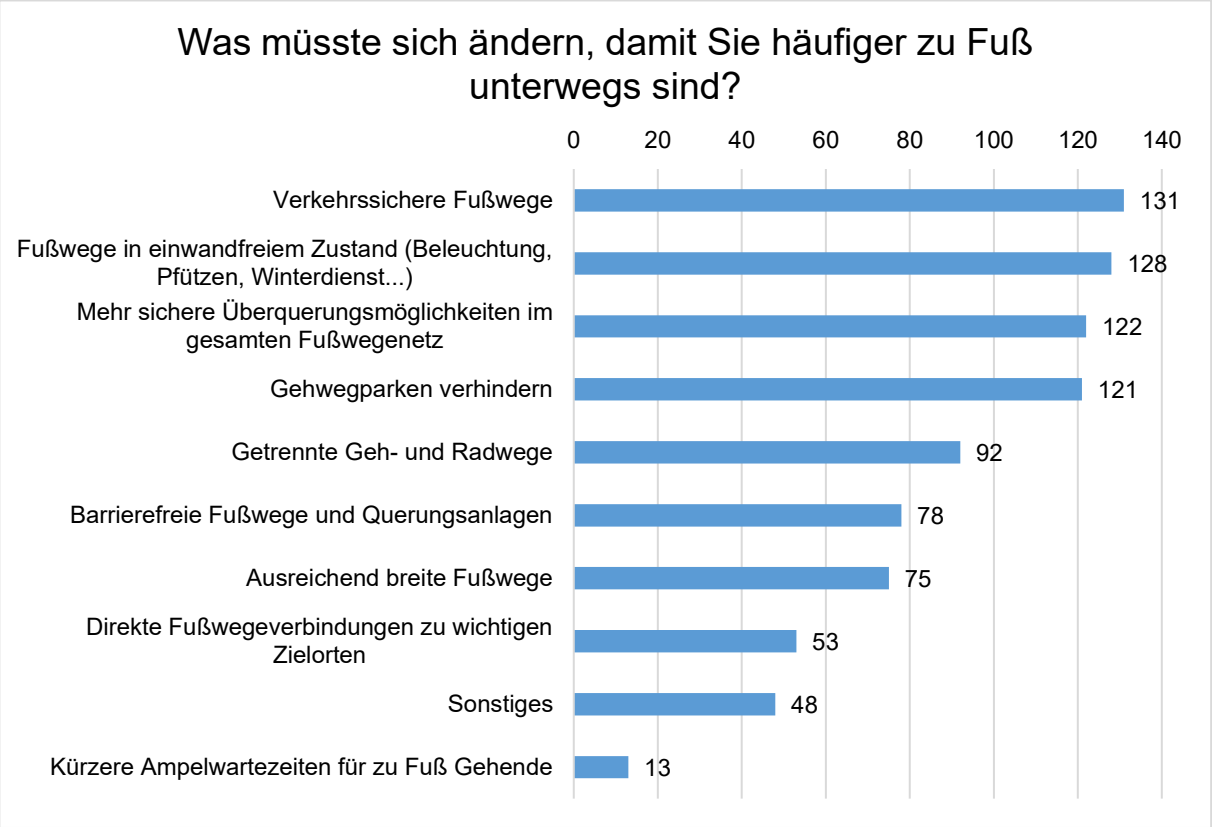
Die Teilnehmenden vermissen überwiegend keine Mobilitätsangebote in ihrer Stadt, die Zustimmung ist zu flexiblen Mobilitätsangeboten wie Anrufsammeltaxis sowie zu Carsharing-Angeboten und Verleih von Lastenrädern am höchsten.



Beim ÖPNV werden für eine häufigere Nutzung überwiegend höhere Taktfrequenzen und günstigere Tarife der Bahnen/Busse gefordert.

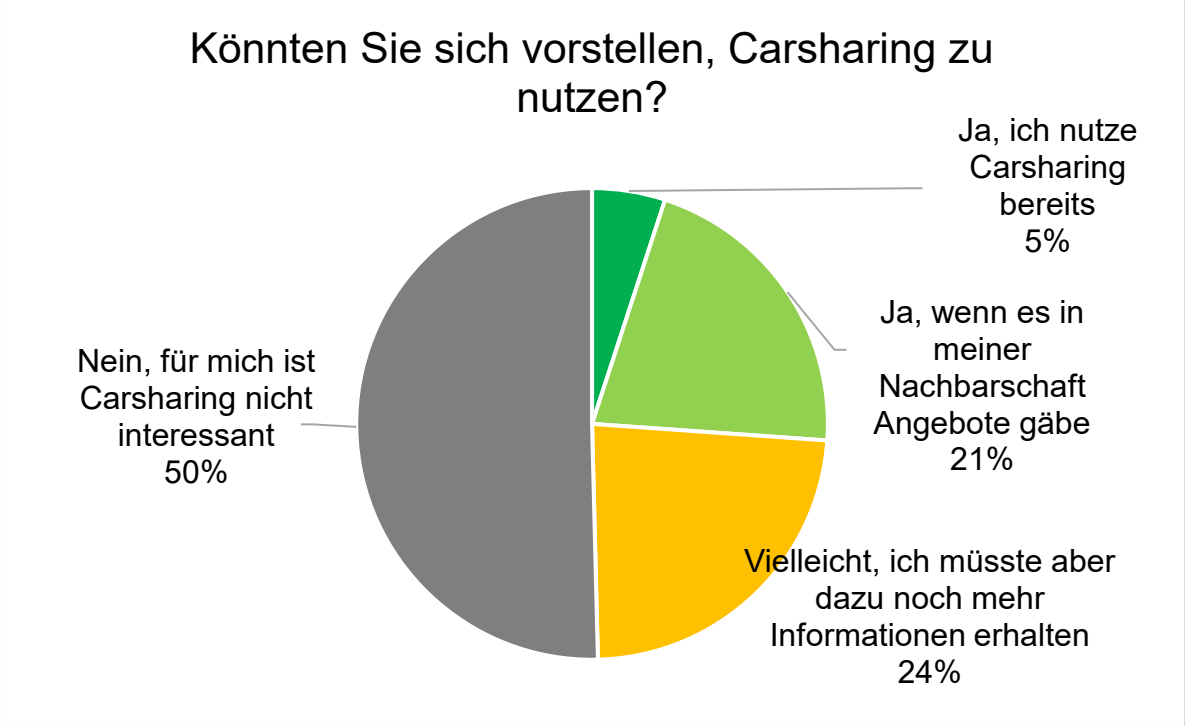


Im Bereich Radverkehr sind die Wünsche vielseitig und beschränken sich nicht auf einen Bereich.



Beim Fußverkehr sind die Wünsche ebenso vielseitig und beziehen auch beispielsweise auf die Sicherheit und den Zustand der Wege sowie fehlende Querungsmöglichkeiten und das Verhindern von Gehwegparken.

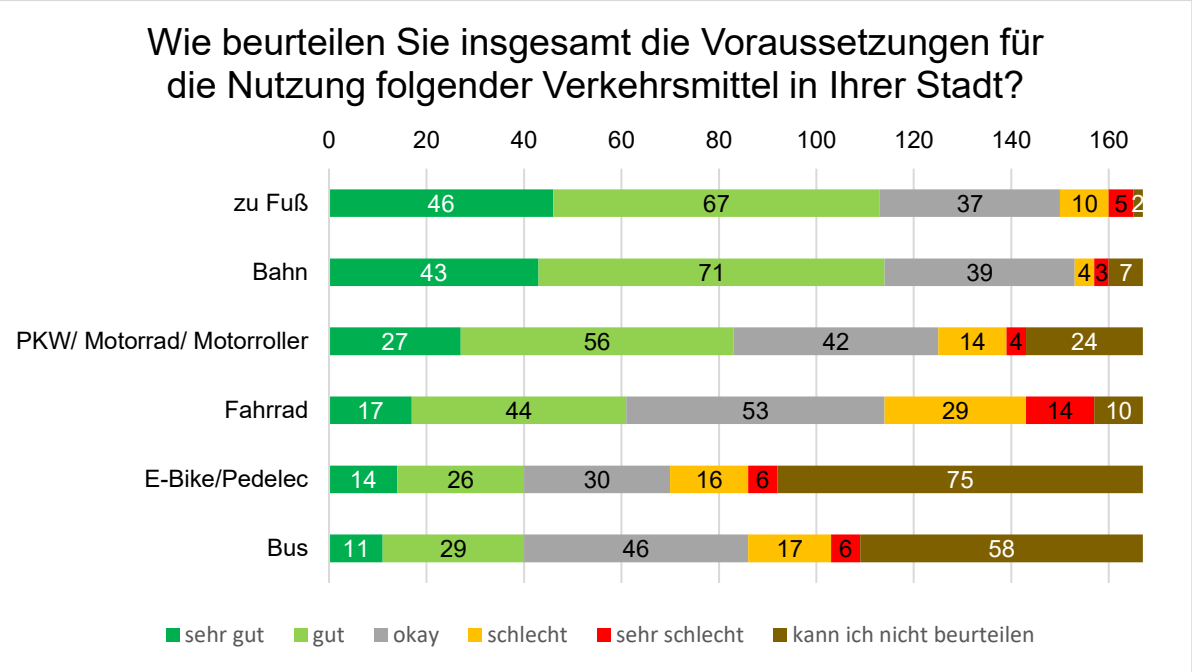
Die letzte Frage wurde zum Thema Carsharing gestellt.



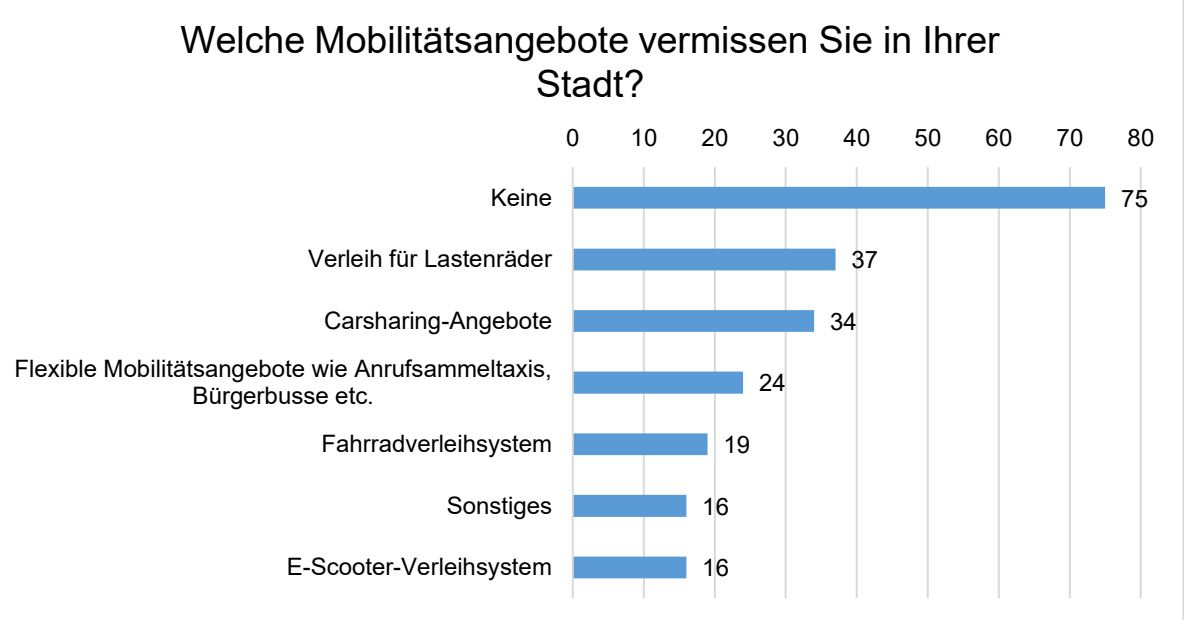
Dabei will eine Hälfte Carsharing nicht nutzen, 24 % bräuchten mehr Informationen und ein Viertel würde Carsharing nutzen, wenn es in der Nachbarschaft angeboten würde bzw. nutzt Carsharing bereits.

3.9 Wünsche der Kernstadt

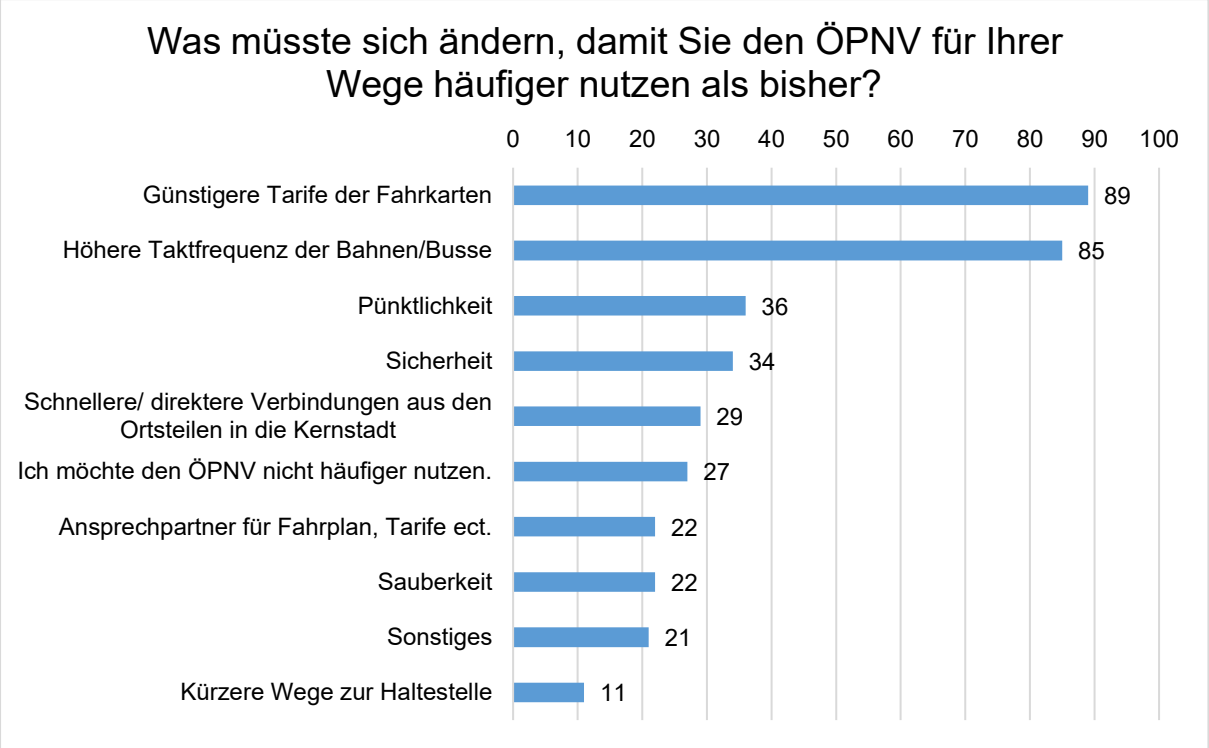
Die Befragungsergebnisse der Wünsche sind nachfolgend für die Kernstadt separat dargestellt.



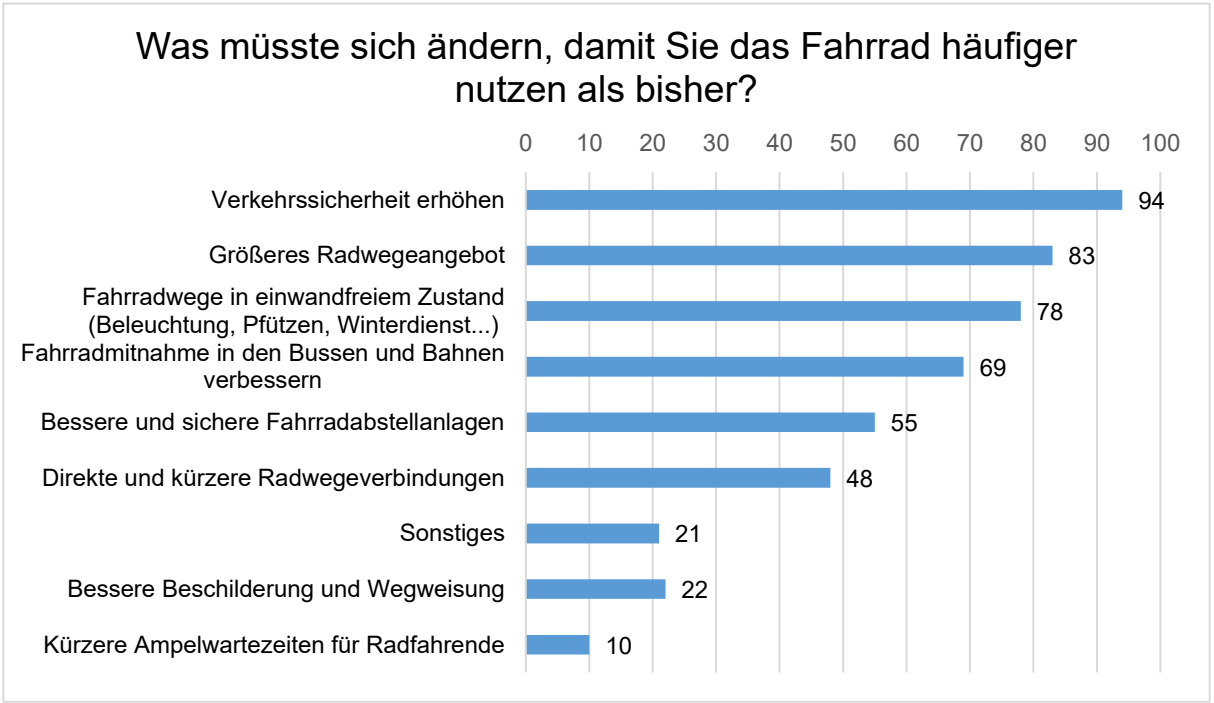
Die Voraussetzungen für die Nutzung von zu Fuß gehen und der Bahn werden überwiegend als sehr gut oder gut bewertet, Kfz werden zur Hälfte mit mindestens gut bewertet und die Voraussetzung der Nutzung von Fahrrad, E-Bike und Bus werden weniger gut bewertet.



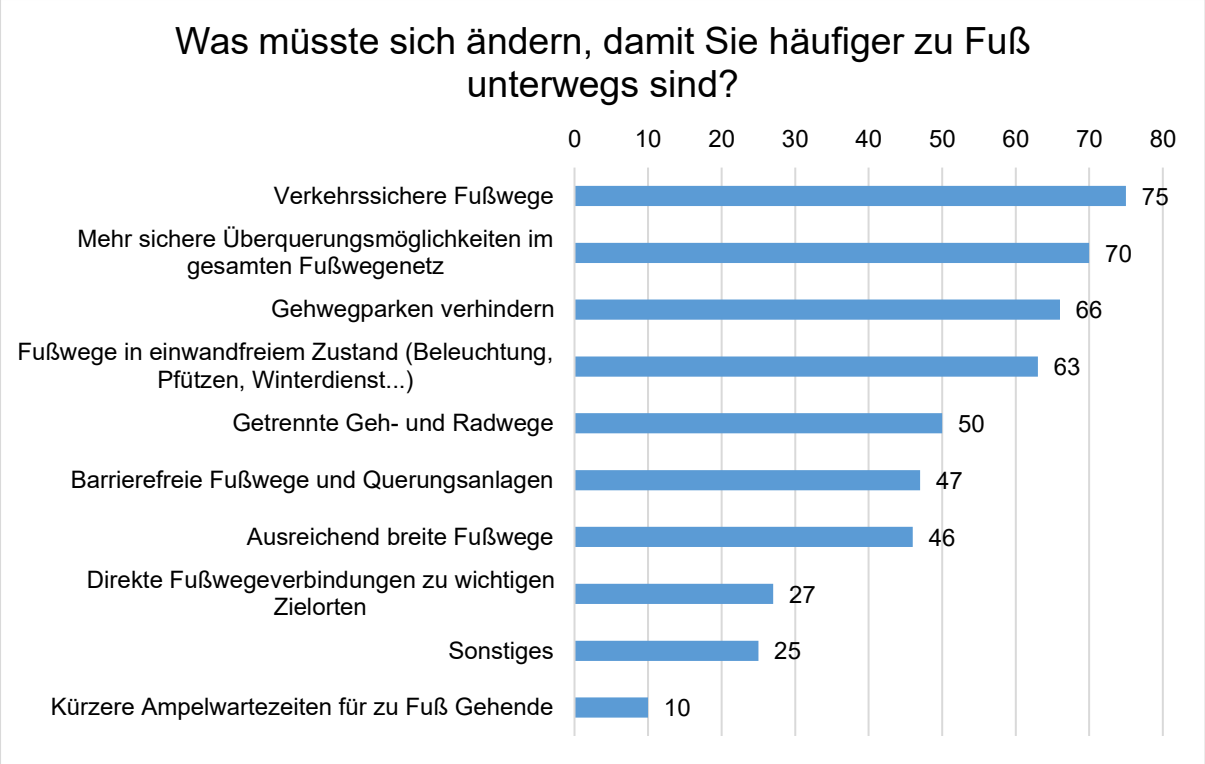
Die meisten Befragten der Kernstadt vermissen keine Mobilitätsangebote in Schopfheim. Als fehlend werden von den Befragten vor allem Lastenradverleih und Carsharing-Angebote genannt.



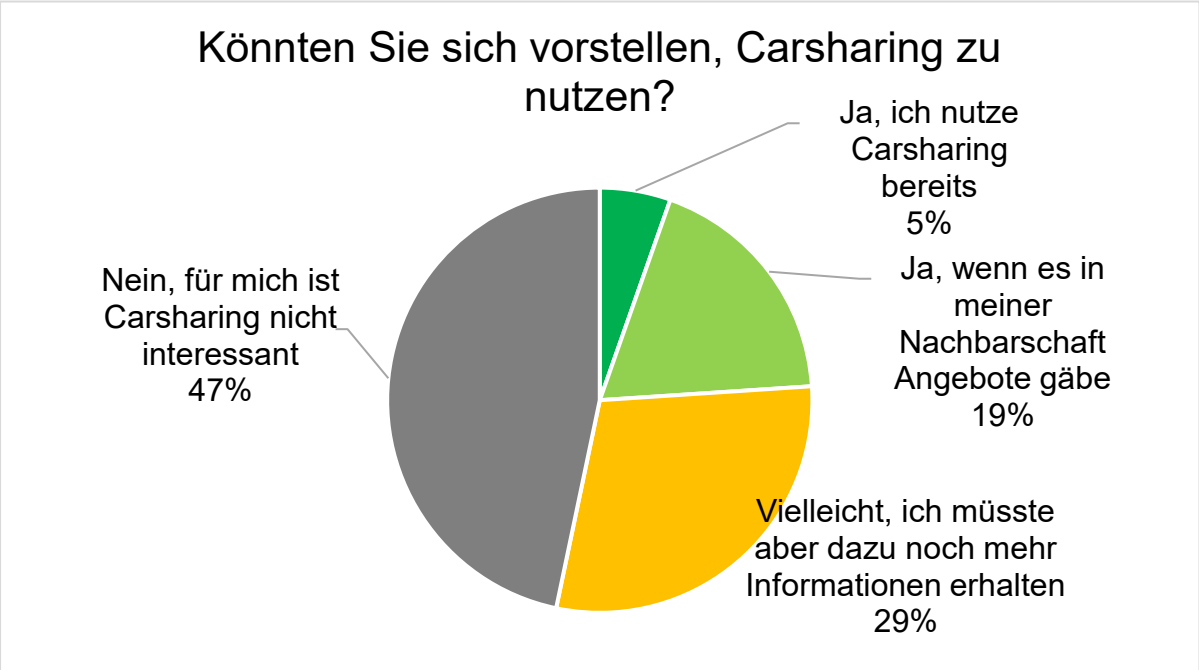
Beim ÖPNV werden für eine häufigere Nutzung überwiegend günstigere Tarife sowie höhere Taktfrequenzen der Bahnen/Busse gefordert.



Der häufigste Wunsch der Befragten aus der Kernstadt war im Bereich Radverkehr die Erhöhung der Verkehrssicherheit, gefolgt von dem Wunsch nach einem größeren Radwegeangebot.



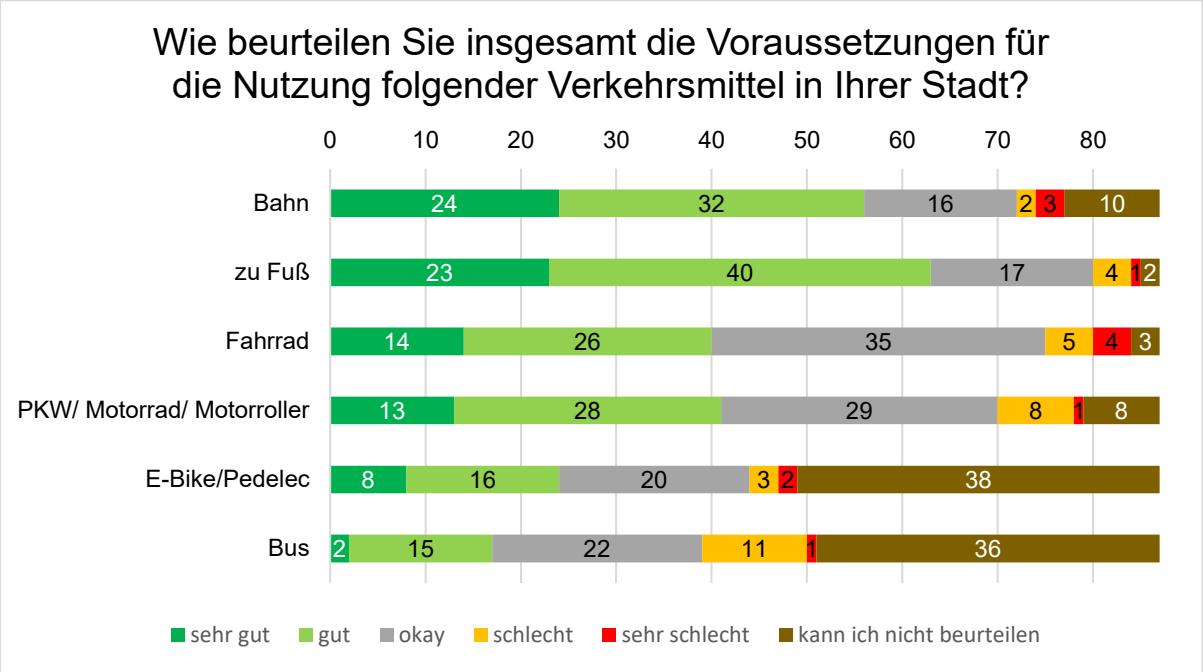
Beim Fußverkehr ist der Wunsch nach sicheren Fußwegen am größten.



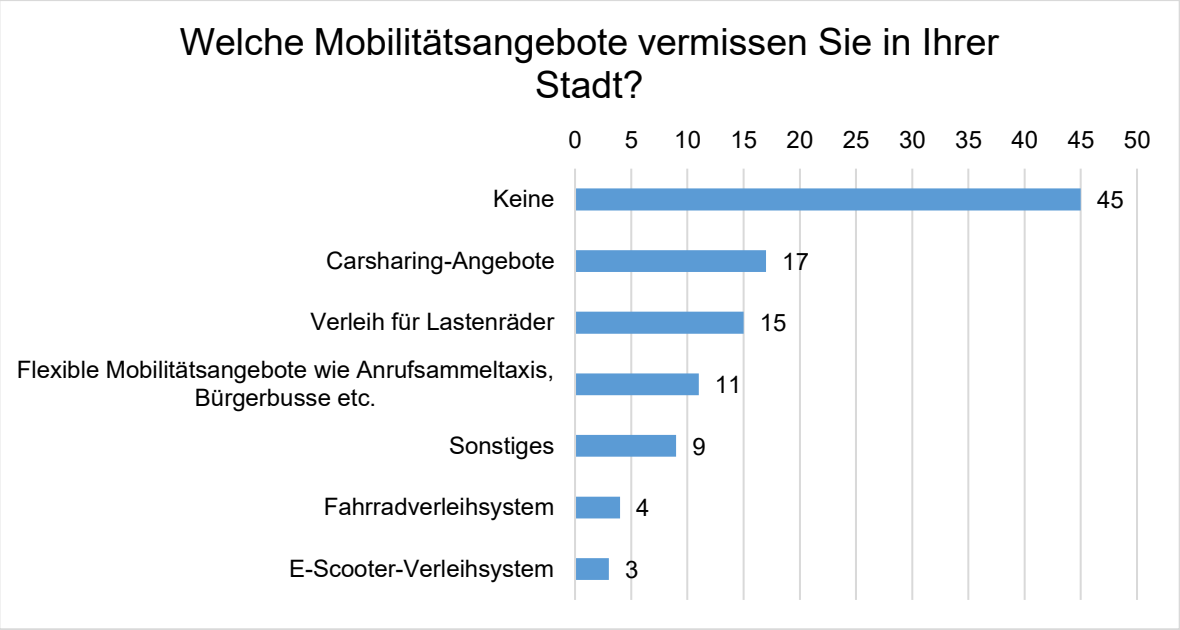
Bei der Frage nach der Nutzung von Carsharing gab 47 % der Befragten aus der Kernstadt an, dass Carsharing für sie nicht interessant sei. Circa ein Viertel würde bei mehr Informationen Carsharing eventuell nutzen und ein Viertel ist bereit, Carsharing zu nutzen oder nutzen es bereits.

3.10 Wünsche aus Fahrnau

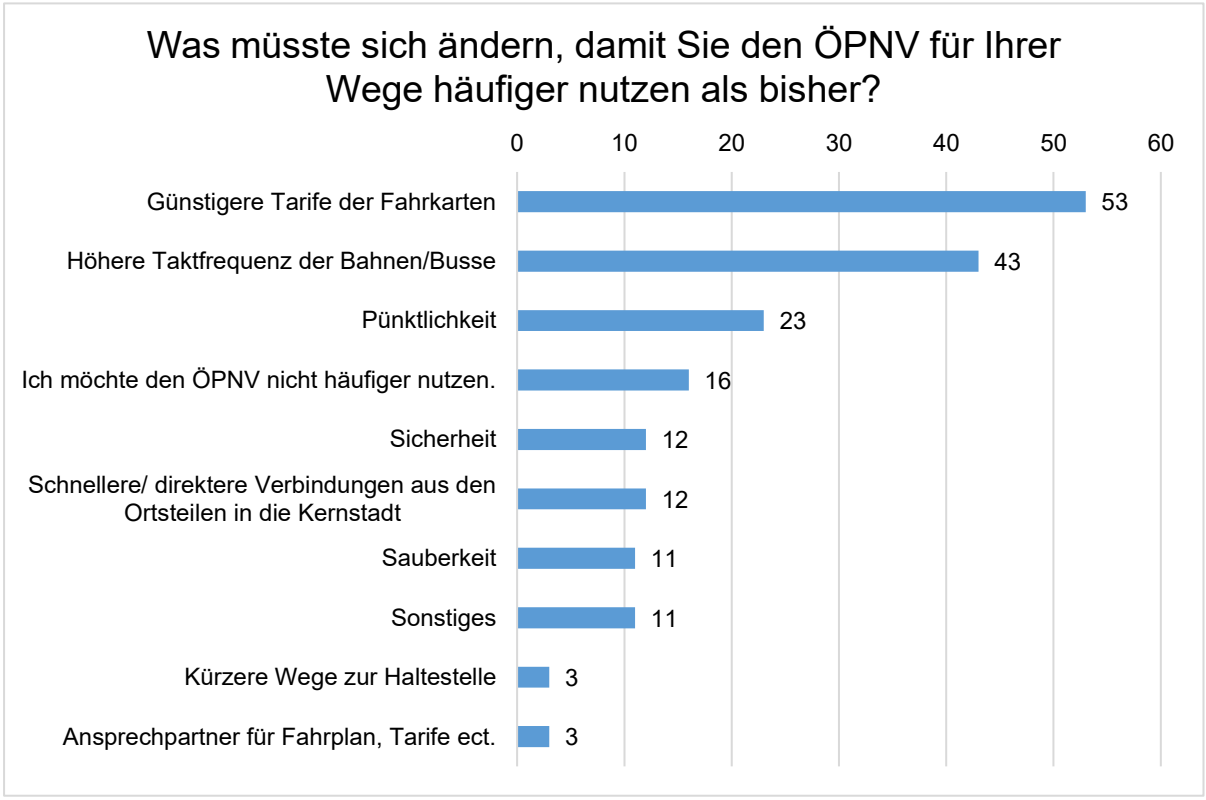
Nachfolgend sind die Wünsche der Befragten aus Fahrnau aufgezeigt.



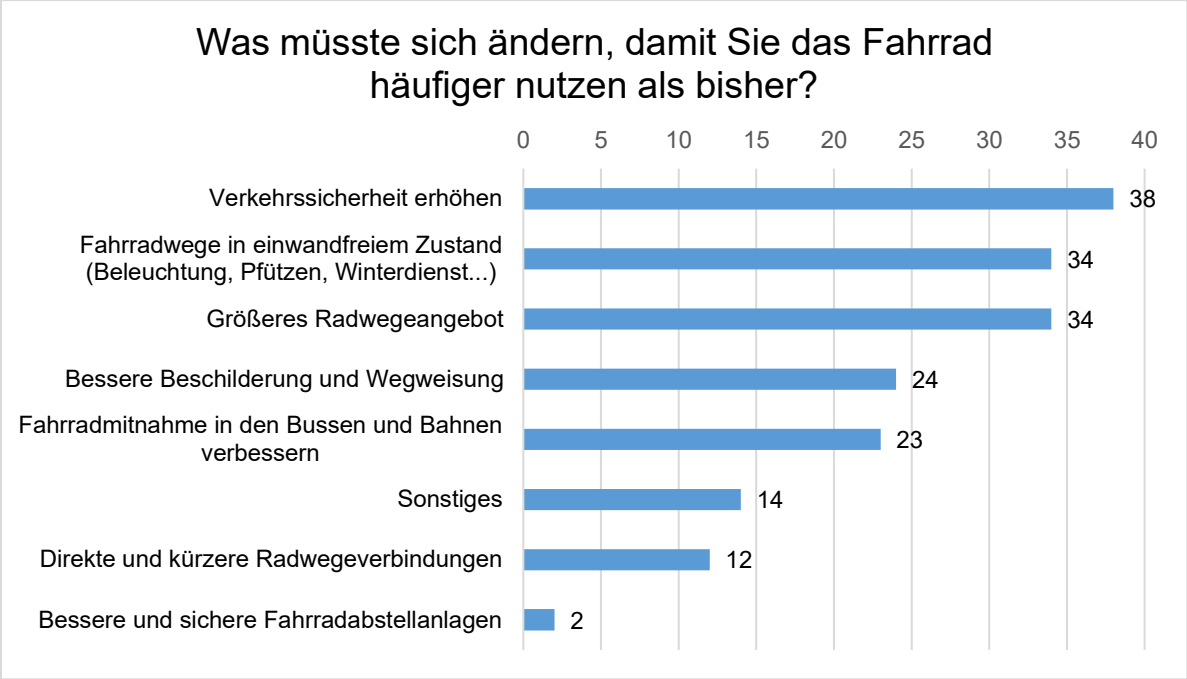
Am besten bewertet wurden von den Befragten aus Fahrnau die Voraussetzungen für das Zufußgehen in der Stadt, gefolgt von der Nutzung der Bahn. Das Fahrrad und der Kfz-Verkehr wurden beide circa zur Hälfte mit gut oder besser bewertet, das E-Bike und der Bus hingegen werden in ihrer Voraussetzung zur Nutzung schlechter bewertet.



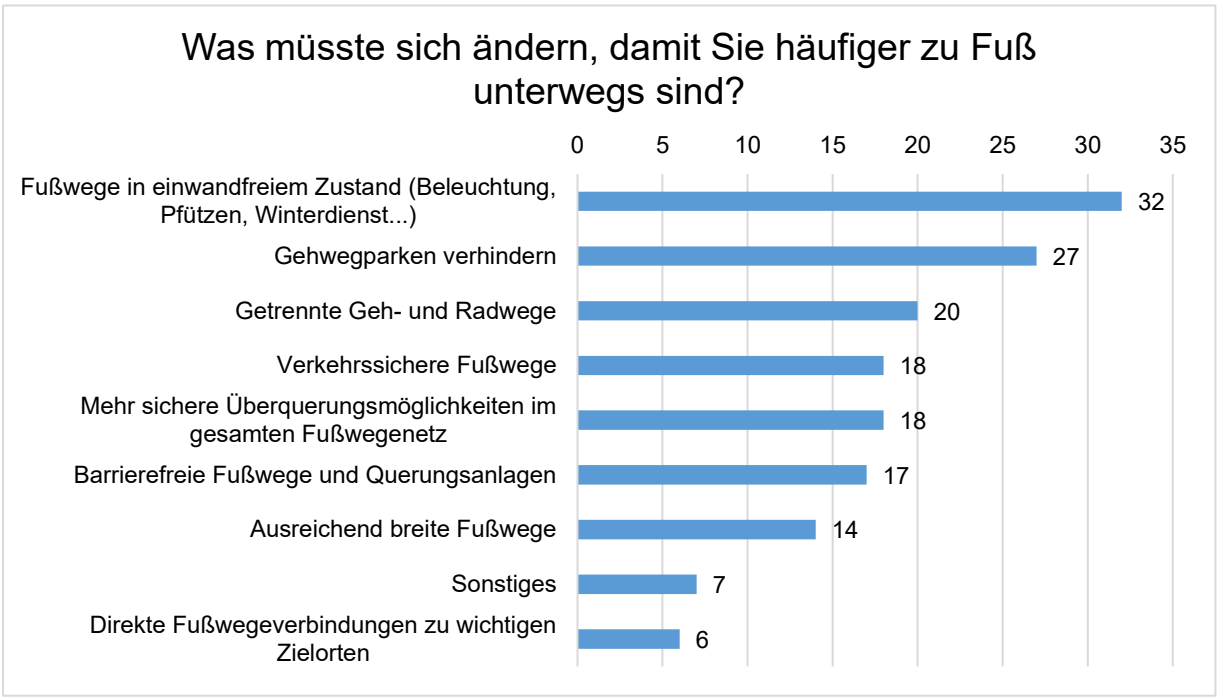
Auch die Befragten aus Fahrnau vermissen hauptsächlich keine Mobilitätsangebote in der Stadt.



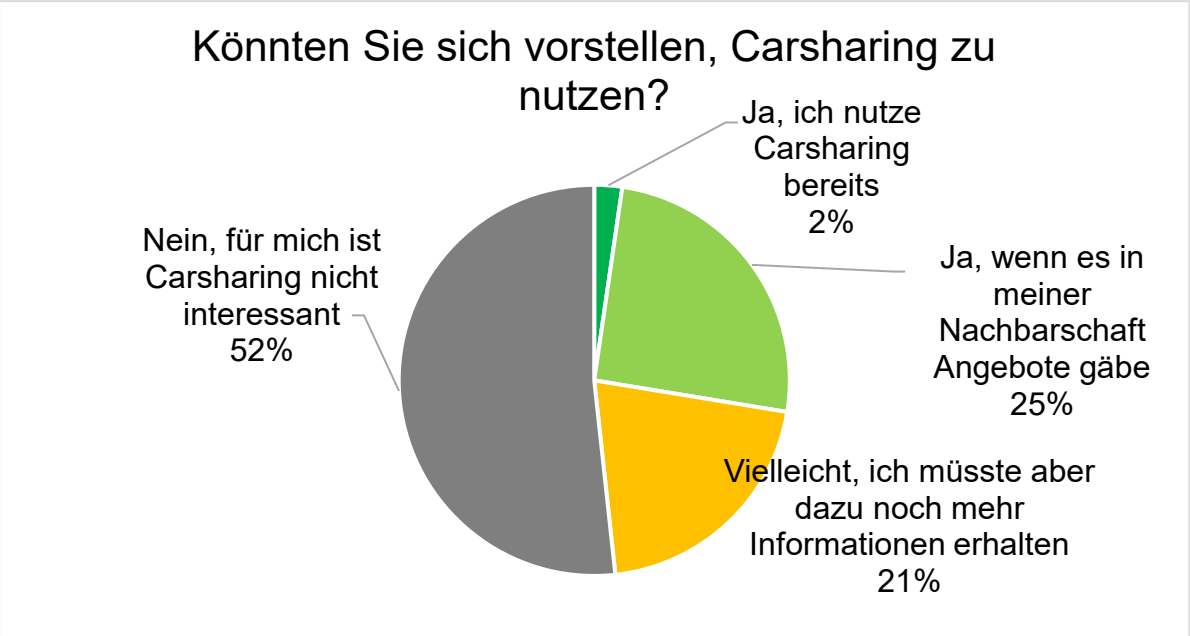
Um den ÖPNV häufiger zu nutzen, müsste es vor allem günstigere Tarife der Fahrkarten sowie eine höhere Taktfrequenz der Busse und Bahnen geben.



Für eine häufigere Fahrradnutzung fordern die Befragten Fahrnaus hauptsächlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, bessere Zustände der Radwege sowie ein größeres Radwegeangebot.



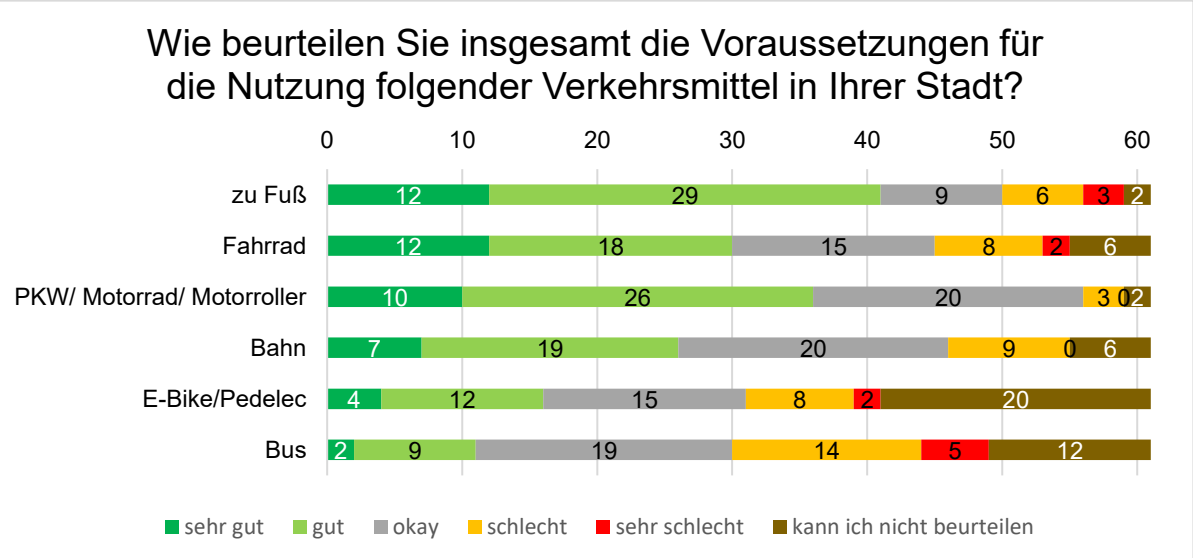
Bezogen auf den Fußverkehr werden am häufigsten einwandfreie Zustände der Fußwege sowie das Verhindern von Gehwegparken gewünscht.



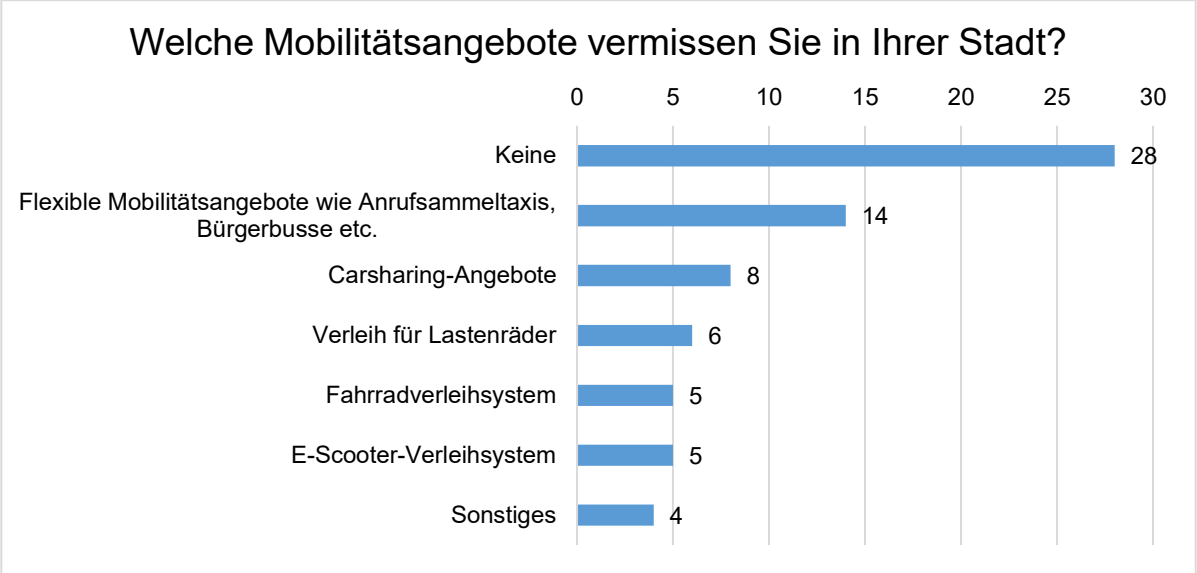
Bei der Frage nach Carsharing ergibt sich ein ähnliches Bild wie in der Kernstadt mit circa einer Hälfte, die für Carsharing offen ist bzw. wäre und der anderen Hälfte, für die Carsharing uninteressant ist.

3.11 Wünsche aus Eichen, Langenau und Wiechs

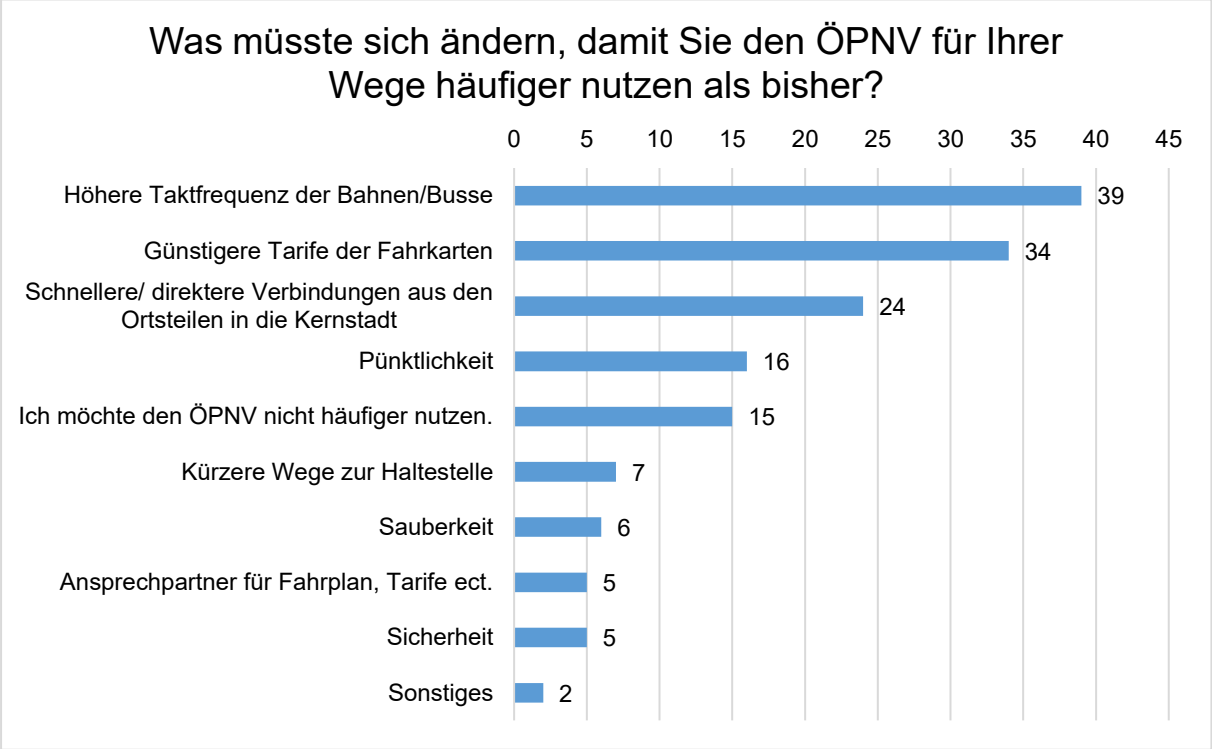
Nachfolgend werden die Wünsche aus den Stadtteilen Eichen, Langenau und Wiechs dargestellt.



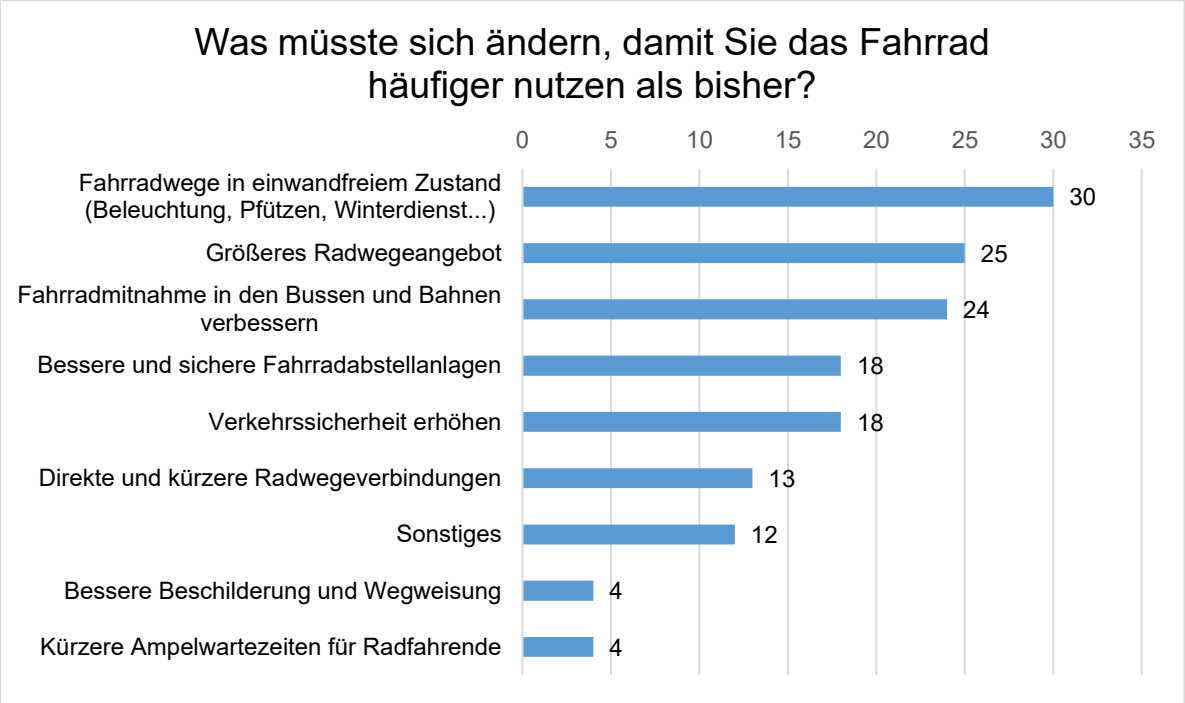
Hierbei werden die Voraussetzungen für das Zufußgehen in Schopfheim überwiegend gut oder sehr gut bewertet, gefolgt von der Bewertung für den Kfz-Verkehr. Das Fahrrad und der ÖPNV werden etwas weniger als die Hälfte mit mindestens gut bewertet und am schlechtesten werden die Voraussetzungen für das E-Bike und den Bus bewertet.



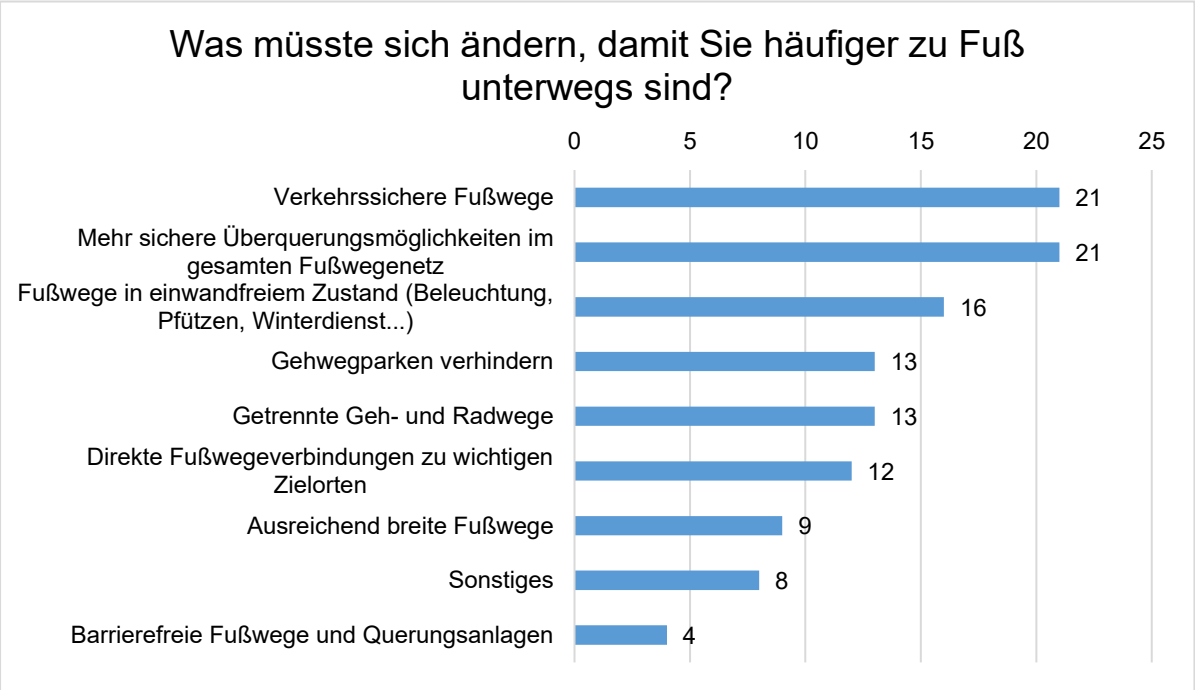
Es werden überwiegend keine Mobilitätsangebote in der Stadt vermisst.



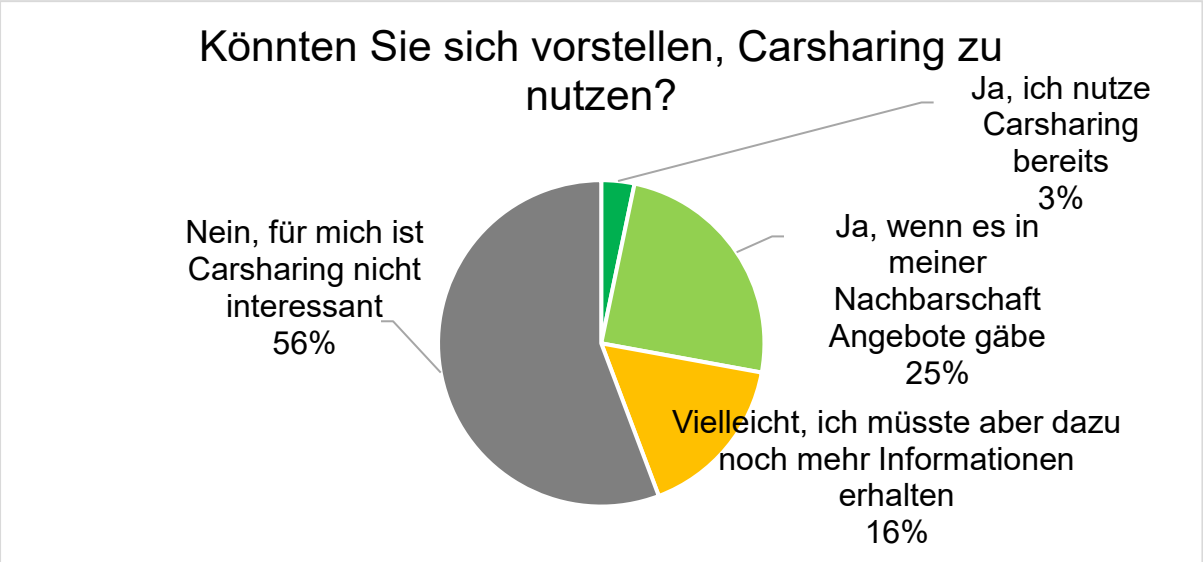
Um den ÖPNV häufiger zu nutzen, geben die Befragten aus Enkenstein, Langenau und Wiechs an, dass sich die Taktfrequenz der Bahnen und Busse erhöhen müsse und Fahrkarten günstiger angeboten werden müssten.



Für eine häufigere Fahrradnutzung werden einwandfreie Fahrradwege, ein größeres Radwegeangebot und die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr gefordert.

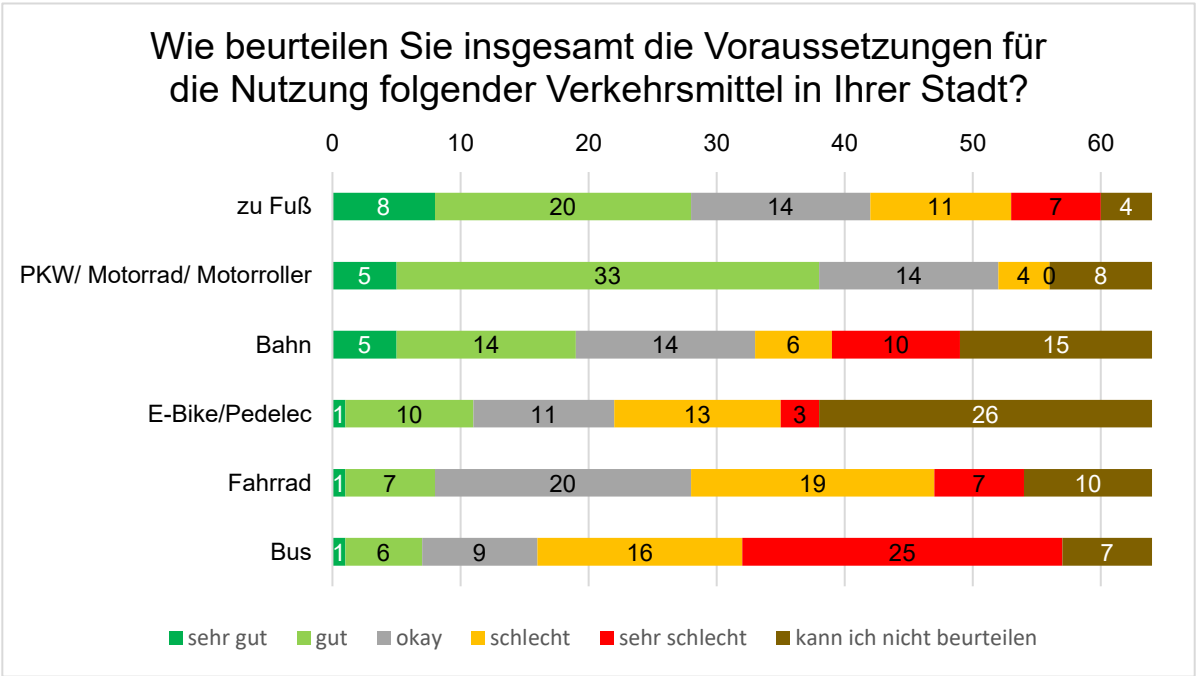


Beim Fußverkehr ist der Wunsch nach sicheren Fußwegen und mehr sicheren Querungsstellen am größten.

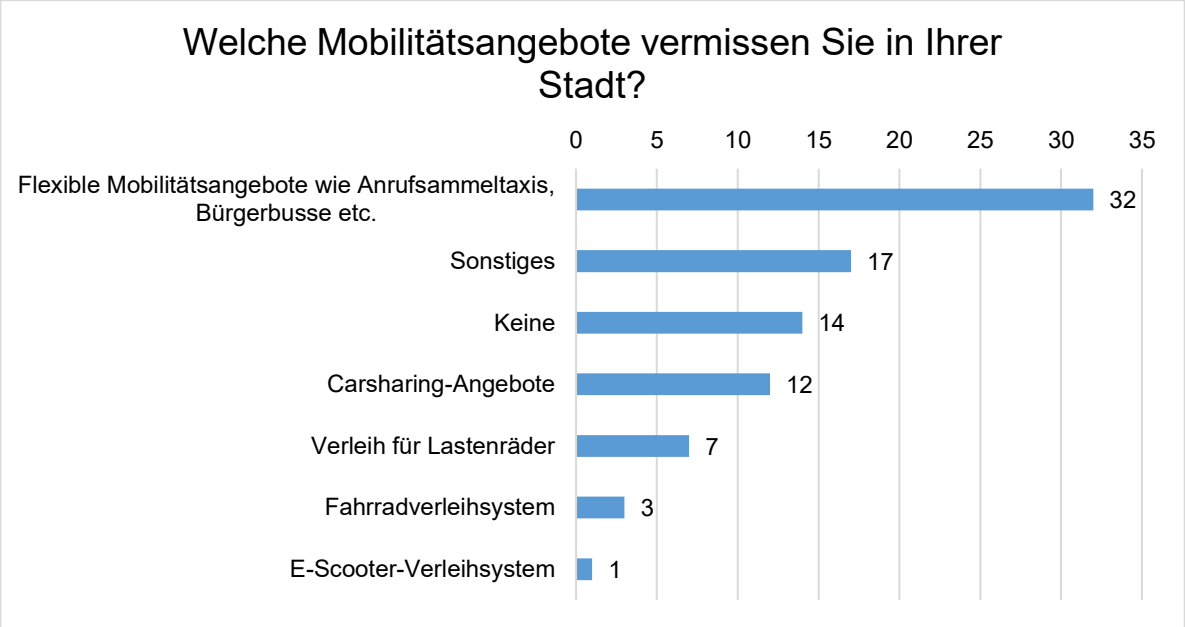


Für 56 % der Befragten aus Eichen, Langenau und Wiechs ist Carsharing uninteressant, 16 % würden dies eventuell nutzen und 28 % würden Carsharing nutzen oder sind bereits Nutzer.

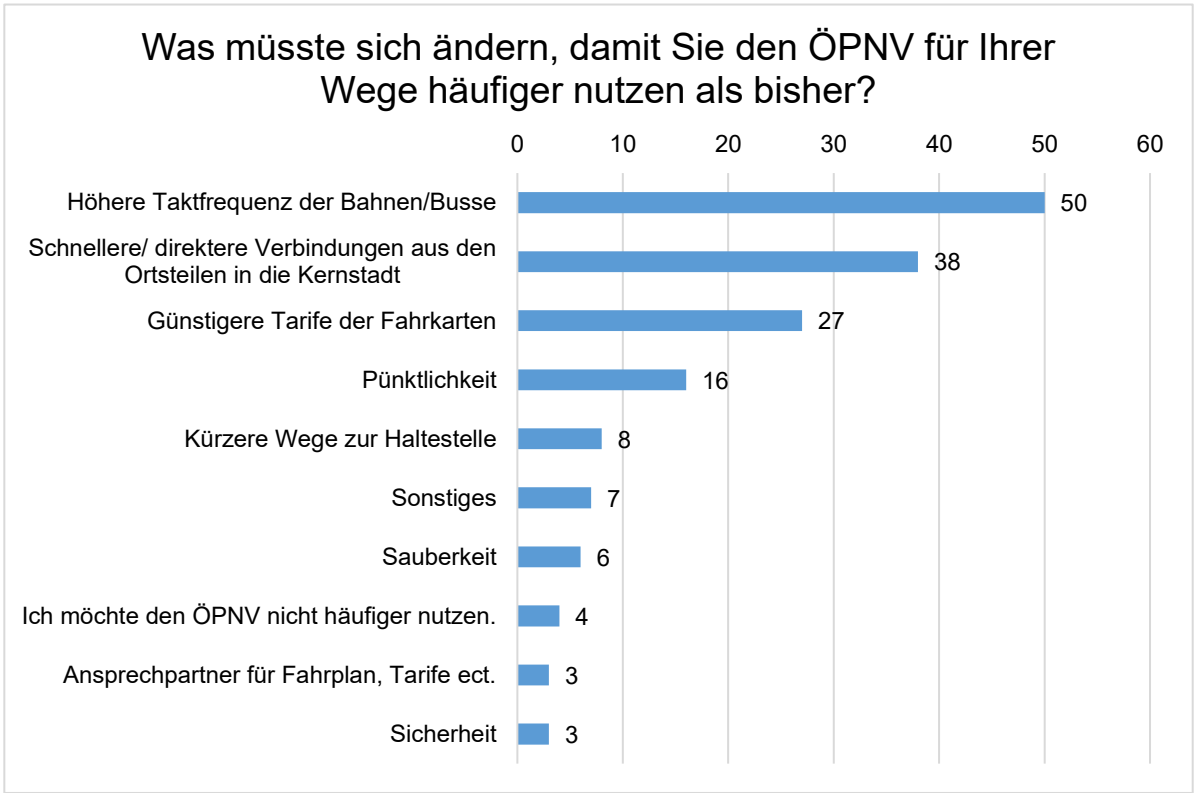
3.12 Wünsche aus Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach



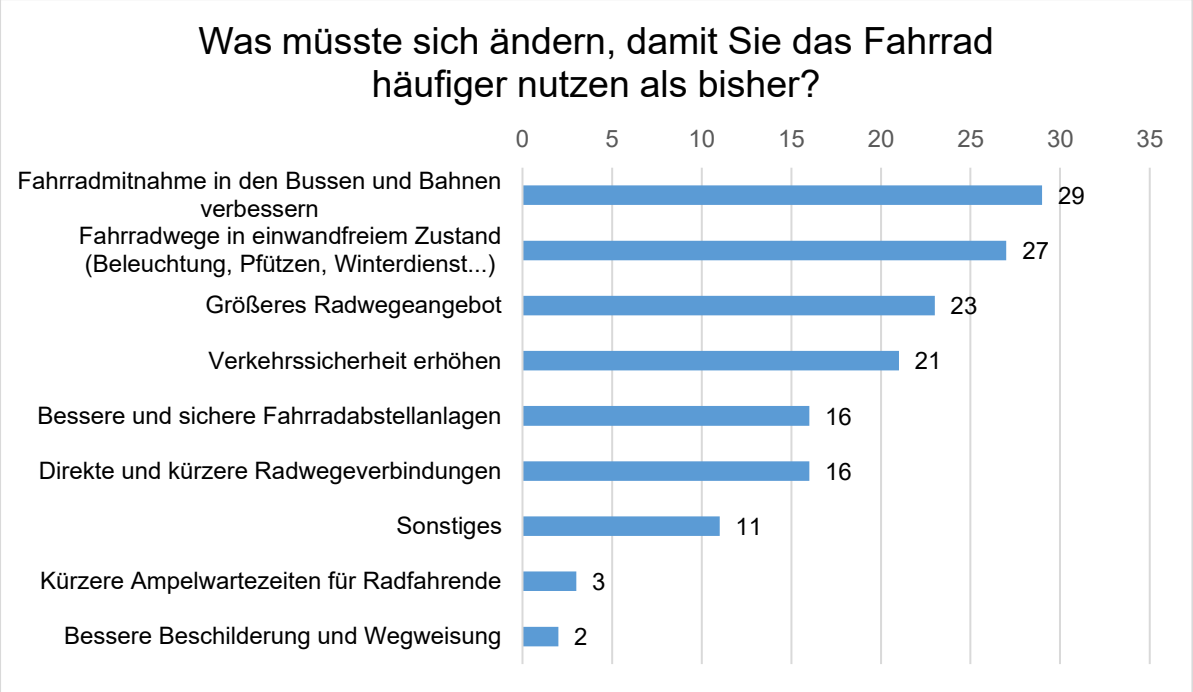
Die Befragten aus Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach bewerten den Pkw-Verkehr überwiegend gut, gefolgt vom Fuß- und Bahnverkehr. Die Voraussetzungen für das Fahrrad-, E-Bike- oder Busfahren werden weniger gut bewertet.



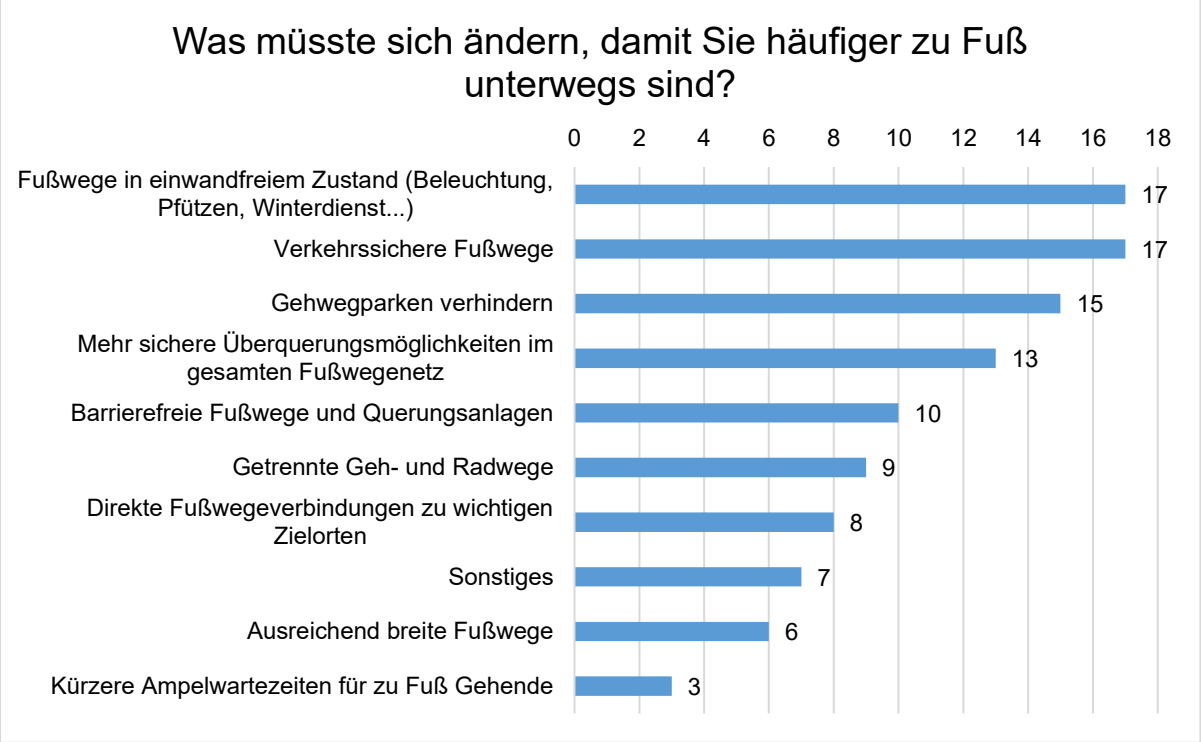
Es werden vor allem flexible Mobilitätsangebote wie Anrufsammeltaxis vermisst.



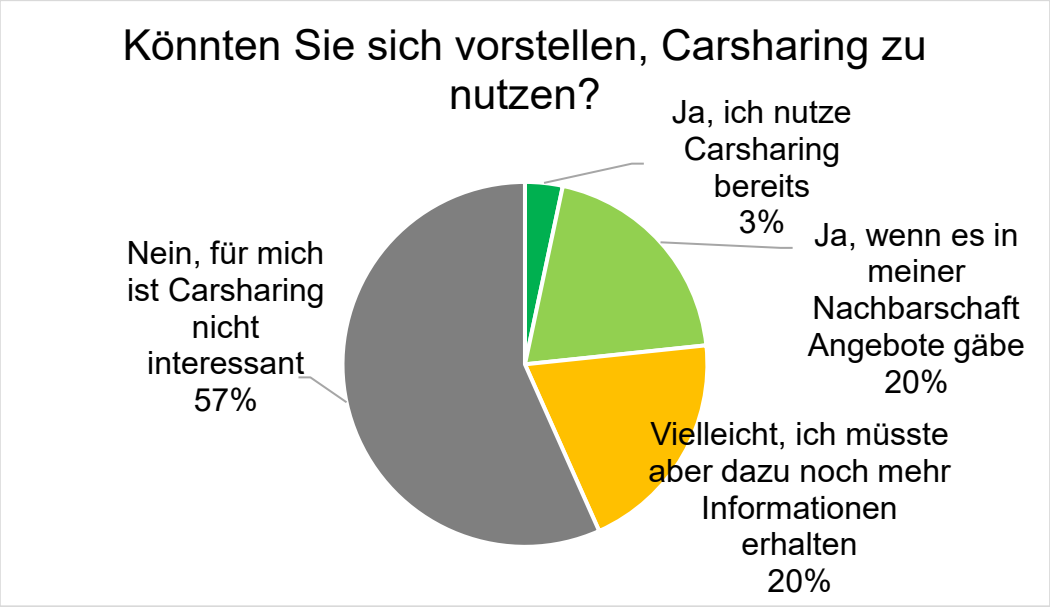
Um häufiger den ÖPNV zu nutzen, müsste sich laut den Befragten vor allem die Taktfrequenz ändern sowie schnellere und direkte Verbindungen aus den Stadtteilen in die Kernstadt angeboten werden.



Bezogen auf den Radverkehr werden viele Wünsche geäußert, am meisten jedoch die bessere Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.



Um häufiger zu Fuß zu gehen, werden einwandfreie und sichere Fußwege sowie das Verhindern von Gehwegparken gewünscht.



Das Interesse nach Carsharing ist in Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach ähnlich zu den anderen Stadtteilen: 57 % möchte kein Carsharing nutzen, 43 % würden es jedoch (eventuell) nutzen oder nutzen es bereits.

4. Zusammenfassung

In einer Mobilitätsbefragung wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes in Schopfheim Fragen zu den alltäglichen Wegen in der Stadt und den Wünschen gestellt. Mit einer sehr guten Beteiligung von 379 Personen sind die Ergebnisse nach verschiedenen Merkmalen als repräsentativ zu werten.

In den Kategorien Mobilitätsvoraussetzungen, Verkehrsmittelnutzung, Parken und Wünsche sind Erkenntnisse zur Mobilität möglich. Dabei ist insbesondere der Modal Split über alle Wegezwecke in Schopfheim eine entscheidende Größe. 53 % aller Wege der Befragten werden mit dem MIV und 47 % mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Innerhalb der Kernstadt und zwischen den Stadtteilen werden 52 % aller Wege selbstaktiv und nur 48 % mit dem MIV zurückgelegt. Bei der genaueren Betrachtung der Stadtteile ist auffällig, dass der MIV-Anteil in Eichen, Langenau und Wiechs trotz der näheren Lage zur Kernstadt höher ist als in Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach.

Im weiteren Verkehrskonzept wird auf Basis der Befragungsergebnisse die Zielvorstellung des Modal Splits ermittelt, die eine Erhöhung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) angestrebt.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Beratende Ingenieure
dwd INGENIEUR GMBH

Datei: Schopfheim_Gesamtverkehrskonzept_Teilbericht_Haushaltsbefragung_2025-04-2025
Datum: 24.04.2025