

Inhalt

	Seite
Aufgabe - Einleitung	1
1. Grundlagen	3
2. Planungsfall 1.2 aktualisiert	3
3. Variante 1	3
4. Variante 2	4
5. Variante 3	4
6. Variante 4	5
7. Variante 5	5
8. Variante 6	6
9. Variante 7	6
10. Zusammenfassung der Ergebnisse	7

Planverzeichnis

1.1	Planungsfall 1.2 aktualisiert	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
1.2	Planungsfall 1.2 aktualisiert	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
1.3	Planungsfall 1.2 aktualisiert	Stromverfolgung Freiburger Str.	Kernstadt
2.0	Planungsfall 1.2 Variante 1	Straßennetz	Kernstadt
2.1	Planungsfall 1.2 Variante 1	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
2.2	Planungsfall 1.2 Variante 1	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
2.3	Planungsfall 1.2 Variante 1	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
3.0	Planungsfall 1.2 Variante 2	Straßennetz	Kernstadt
3.1	Planungsfall 1.2 Variante 2	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
3.2	Planungsfall 1.2 Variante 2	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
3.3	Planungsfall 1.2 Variante 2	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
4.0	Planungsfall 1.2 Variante 3	Straßennetz	Kernstadt
4.1	Planungsfall 1.2 Variante 3	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
4.2	Planungsfall 1.2 Variante 3	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
4.3	Planungsfall 1.2 Variante 3	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
5.0	Planungsfall 1.2 Variante 4	Straßennetz	Kernstadt
5.1	Planungsfall 1.2 Variante 4	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
5.2	Planungsfall 1.2 Variante 4	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
5.3	Planungsfall 1.2 Variante 4	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
5.4	Planungsfall 1.2 Variante 4	Differenz zum Plf. 2.1 Variante 2	Kernstadt
6.0	Planungsfall 1.2 Variante 5	Straßennetz	Kernstadt
6.1	Planungsfall 1.2 Variante 5	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
6.2	Planungsfall 1.2 Variante 5	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
6.3	Planungsfall 1.2 Variante 5	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
6.4	Planungsfall 1.2 Variante 5	Differenz zum Plf. 2.1 Variante 2	Kernstadt
7.0	Planungsfall 1.2 Variante 6	Straßennetz	Kernstadt
7.1	Planungsfall 1.2 Variante 6	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
7.2	Planungsfall 1.2 Variante 6	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
7.3	Planungsfall 1.2 Variante 6	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt
8.0	Planungsfall 1.2 Variante 7	Straßennetz	Kernstadt
8.1	Planungsfall 1.2 Variante 7	Straßenbelastung 2025	Kernstadt
8.2	Planungsfall 1.2 Variante 7	Straßenbelastung 2025	Innenstadt
8.3	Planungsfall 1.2 Variante 7	Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert	Kernstadt

Einleitung

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der innerörtlichen Verkehrsführung von Bad Krozingen sollen entsprechend unserem Angebot vom 15.7.2010 folgende Varianten untersucht werden:

- **Planungsfall 1.2 (Bezugsfall)**
Ableich, Aktualisierung/Ergänzung Verkehrsmodell
- **Variante 1**
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,
Basler Straße / Freiburger Straße (B 3 alt) Zone 20 und Zone 30 in Teilabschnitten.
- **Variante 2**
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,
Basler Straße / Freiburger Straße (B 3 alt) Zone 20 und Zone 30 in Teilabschnitten, Fußgängerzone
von Grabenstraße bis Lammplatz,
Bahnhofstraße abschnittsweise Fußgängerzone.
- **Variante 3**
Variante 1 und Neubau Südrandstraße.
- **Variante 4**
Variante 2 und Neubau Südrandstraße.
- **Variante 5**
Variante 2 und Fußgängerzonen auf Bahnhofplatz, Bahnhofstraße, Gartenstraße, Lammplatz
Schlatte Straße, Basler Straße in definierten Teilbereichen.
- **Variante 6**
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,
Basler Straße / Freiburger Straße (B 3 alt) Zone 20 und Zone 30 in Teilabschnitten, Fußgängerzone
von Grabenstraße bis Lammplatz,
Bahnhofstraße abschnittsweise Zone 20.
- **Variante 7**
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,
Basler Straße / Freiburger Straße (B 3 alt) Zone 20 und Zone 30 in Teilabschnitten,
Bahnhofstraße abschnittsweise Fußgängerzone.

Im folgenden Bericht werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammengestellt und kommentiert.

Ulm, den 23. November 2010



(Siebrand)

1. Grundlagen

Verkehrsuntersuchungen 2006 - 2009

Im Jahr 2006 wurde der Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen aus den Jahren 1983/1985 mit Hilfe von umfangreichen Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen fortgeschrieben und verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs untersucht. Im Jahr 2007 wurde die Komplettierung der B 3 – Ortsumfahrung mit verschiedenen Anschlussvarianten überprüft. Im Jahre 2009 wurden weitere Planungsfälle (Südrandstraße etc.) untersucht. Der Planungsfall 1.2 aus dem GVP 2006 wurde als Bezugsfall für weitere Varianten jeweils aktualisiert.

2. Planungsfall 1.2 aktualisiert

Gegenüber dem Planungsfall B von 2009 wird bei diesem Planungsfall die K 4982 (Kirchhofener Straße) nur mit einem südöstlichen Ohr angeschlossen. Die Schmidhofener Straße ist nicht mit der B 3 – Ortsumfahrung verknüpft. Die Basler Straße ist vom Südring bis zur Belchenstraße und von der Schwarzwaldstraße bis zur Staufener Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Dazwischen soll ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet werden.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 1.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 1.2** für die Innenstadt dargestellt.

Der **Plan 1.3** zeigt eine Stromverfolgung des Verkehrs in der Freiburger Straße in Höhe der Bahnquerung. Daraus kann abgelesen werden, dass nur noch ca. 500 Kfz/24h die Innenstadt bis zur Basler Straße östlich des Südringes durchfahren und entsprechend das Verlagerungspotential auf die innerörtliche Umfahrung nördlich der Bahn bei weiteren Restriktionen in der Innenstadt gering ist.

3. Variante 1

Die Tempo-30-Zone wird im Osten bis zum Kreisverkehr mit der Biengener Allee ausgedehnt. Der Abschnitt Belchenstraße – Schwarzwaldstraße wird als Tempo-20-Zone ausgewiesen **Plan 2.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 2.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 2.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 2.3** zeigt die Wirkung der Maßnahme: Ein Teil des Verkehrs, von der Freiburger Straße in den südlichen Teil von Bad Krozingen fährt über die L 123 Ortsumfahrung bis zur Kirchhofener Straße Richtung Staufener Straße und ein Teil fährt weiter über die Ortsumfahrung um von Süden in das Stadtgebiet zu gelangen. Der Verkehr zum Bahnhof wird aus der Freiburger Straße und der Staufener Straße-Nord zum Teil in die Karolingerstraße und das Alamannenfeld verdrängt.

4. Variante 2

Zusätzlich zur Variante 1 soll in der Bahnhofstraße vom Bahnhof bis zur Neumagenbrücke eine Fußgängerzone eingerichtet werden. Auch der zentrale Bereich der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Lamplatz soll in eine Fußgängerzone umgewandelt werden – **Plan 3.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 3.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 3.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 3.3** zeigt die Wirkung der Maßnahme: Zusätzlich der Verlagerung aus der Freiburger Straße zwischen Staufener Straße und Biengener Allee wie in Variante 1 wird jetzt der Verkehr zum Bahnhof und zur Bahnhofstraße auf die innerörtliche Umfahrung Biengener Allee – Am Kurpark (ca. 1.000 Kfz/24h) und weiter zur Thermenallee (ca. 600) verlagert, wobei auch verstärkt die Parkplätze nördlich der Bahn, die über die Bahnunterführung fußläufig an die Innenstadt angebunden sind, angenommen werden.

Die Fußgängerzone in der Basler Straße bewirkt neben einer Umfahrung über die innerörtliche Umfahrung einen zusätzlichen Druck durch den lokalen Verkehr auf Lamplatz und Lammstraße sowie auf Grabenstraße – Schwarzwaldstraße.

5. Variante 3

In der Basler Straße – Freiburger Straße werden wie in Variante 1 Tempo 20- und Tempo 30-Zonen eingerichtet.

Darüber hinaus wird die Südrandstraße als Verbindung von der Basler Straße bis zur B 3 – Ortsumfahrung im Zuge des Adalbert-Seifritz-Weges zur Schmidhofener Straße unterstellt. An diese Südrandstraße sind die Parkplätze von Gymnasium und Realschule, des aquarado-Freizeitbades und des Herzzentrums angeschlossen. Außerdem ist die Schmidhofener Straße höhenfrei mit der neuen B 3 verknüpft – **Plan 3.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 4.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 4.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 4.3** zeigt, dass die Wirkung der Erschwernis der Innensstadtdurchfahrt wie in Variante 1 weitgehend unabhängig von der Wirkung der Südrandstraße zu sehen ist. Mit der Südrandstraße und der Anbindung der Schmidhofener Straße kann die Verkehrsbündelung auf der B 3-neu verstärkt werden. Die Folge ist eine deutliche Entlastung des Südrings um bis zu 2.400 Kfz/24h, das sind ca. 40% und der Verbindung zur B 3 / L 123 über Staufener Straße und Josefstraße. Im Bereich Kapellenstraße werden diese Entlastungen durch lokale Umorientierungen neutralisiert. Geringfügig mehr belastet wird die Thermenallee.

6. Variante 4

In der Basler Straße – Freiburger Straße werden wie in Variante 2 Tempo 20- und Tempo 30- und Fußgängerzonen eingerichtet. Ebenso wie in Variante 2 wird die Bahnhofstraße zur Fußgängerzone umgewandelt.

Darüber hinaus wird wie in Variante 3 die Südrandstraße als Verbindung von der Basler Straße bis zur B 3 – Ortsumfahrung unterstellt - **Plan 5.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 5.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 5.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 5.3** und noch deutlicher die Differenz zur Variante 2 im **Plan 5.4** zeigt, dass die Wirkung der Maßnahmen in der Innenstadt wie in Variante 3 weitgehend unabhängig von der Wirkung der Südrandstraße zu sehen ist. Die Südrandstraße hat die gleichen Entlastungen und Belastungen zur Folge wie bei Variante 3.

7. Variante 5

In der Innenstadt wird über die Variante 2 hinaus die Fußgängerzone ausgeweitet: Die Gartenstraße bis zur Schlatter Straße, der Bahnhofplatz sowie der Lamplatz bis zur Basler Straße werden einbezogen – **Plan 6.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 6.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 6.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 6.3** zeigt die gesamte Wirkung dieser Restriktionen in der Innenstadt. Im **Plan 6.4** ist die zusätzliche Wirkung der Ausweitung der Fußgängerzone gegenüber der Variante 2 dargestellt. Die Sperrung des Lamplatzes unterbindet die nördliche Umfahrung der Fußgängerzone in der Basler Straße und verdrängt den Verkehr zusätzlich auf die südliche Umfahrung über Grabenstraße und Schwarzwaldstraße.

8. Variante 6

Zusätzlich zur Variante 1 soll in der Bahnhofstraße vom Bahnhof bis zur Neumagenbrücke eine Tempo-20-Zone eingerichtet werden. Der zentrale Bereich der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Lammplatz soll in eine Fußgängerzone umgewandelt werden – **Plan 7.0**. Der Unterschied zur Variante 2 besteht darin, dass dort der Abschnitt der Bahnhofstraße auch eine Fußgängerzone werden soll.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 7.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 7.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 7.3** zeigt die Wirkung der Maßnahme: Zusätzlich zur Verlagerung aus der Freiburger Straße zwischen Staufener Straße und Biengener Allee wie in Variante 1 wird der Verkehr zum Bahnhof und zur Bahnhofstraße auf die innerörtliche Umfahrung Biengener Allee – Am Kurpark (ca. 500 Kfz/24h) und weiter zur Thermenallee (ca. 400) verlagert, wobei auch verstärkt die Parkplätze nördlich der Bahn, die über die Bahnunterführung fußläufig an die Innenstadt angebunden sind, angenommen werden. Das sind ungefähr halb soviel wie bei der Variante 2, wenn die Bahnhofstraße zur Fußgängerzone herabgestuft wird.

9. Variante 7

Ausgehend von der Variante 1 mit Tempo-20-Zone im Abschnitt Belchenstraße - Schwarzwaldstraße und Tempo-30-Zone in den weiteren Abschnitten der Ortsdurchfahrt von der Thermenallee bis zur Biengener Allee wird in der Bahnhofstraße von der Neumagenbrücke bis zum Bahnhof eine Fußgängerzone unterstellt – **Plan 8.0**.

Die Straßenbelastungen sind im **Plan 8.1** für das Stadtgebiet und im **Plan 8.2** für die Innenstadt dargestellt.

Die Differenz zum Planungsfall 1.2 im **Plan 8.3** zeigt die Wirkung der Maßnahme: Zusätzlich zur Verlagerung aus der Freiburger Straße zwischen Staufener Straße und Biengener Allee wie in Variante 1 wird der Verkehr zum Bahnhof und zur Bahnhofstraße wie in der Variante 2 auf die innerörtliche Umfahrung Biengener Allee – Am Kurpark (ca. 900 Kfz/24h) und weiter zur Thermenallee (ca. 600) verlagert, wobei auch verstärkt die Parkplätze nördlich der Bahn, die über die Bahnunterführung fußläufig an die Innenstadt angebunden sind, angenommen werden. Die Basler Straße wird mit der Tempo-20-Zone im zentralen Bereich nur um 1.200 Kfz/24h entlastet und dafür fällt die Verdrängung nach Norden in Lammstraße und Lammplatz, sowie nach Süden in die Grabenstraße mit Neumagenbrücke deutlich geringer aus als in Variante 2 (400 statt 700 bzw. 500 statt 1.100 Kfz/24h)

10. Zusammenfassung der Ergebnisse

Durch sukzessive Erschwernisse im Zuge der Ortsdurchfahrt in Folge von Ausweisungen von Fußgängerzonen werden auf die innerörtliche Umfahrung über die Straße „Am Kurpark“ nördlich der Bahn bis zu 1.300 Kfz/24h verlagert.

Die Freiburger Straße zwischen Staufener Straße und Biengener Allee wird durch die Verlängerung der Tempo-30-Zone um bis zu 4.400 Kfz/24h, das sind 35% entlastet.

Der Verkehr in der Bahnhofstraße wird von 3.500 Kfz/24h über 2.700 in der Variante 6 bis auf den Anliegerverkehr von ca. 1.000 Kfz/24 in den Varianten 2, 4 und 5 reduziert. Mit Ausweitung der Fußgängerzonen kann diese Reduktion auch auf dem Bahnhofplatz und der Gartenstraße erreicht werden.

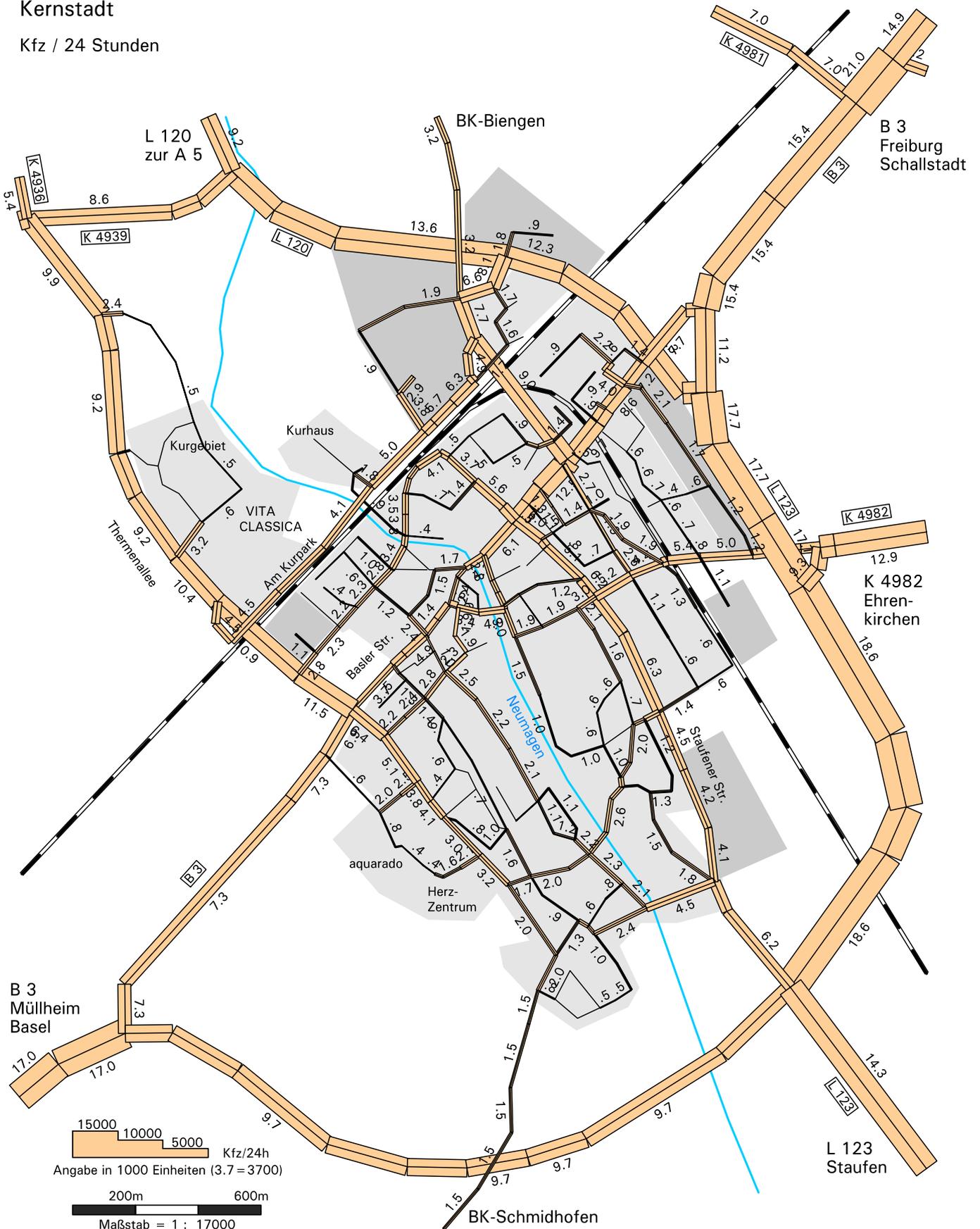
Erkauft werden die mit der Ausweitung der Tempo-30-Zone in der Freiburger Straße bis zur Biengener Allee zu erwartenden Entlastungen durch Mehrbelastungen in der Kirchhofener Straße und in der nördliche Staufener Straße. Weiterhin wird durch die in der Basler Straße unterstellte Fußgängerzone (Varianten 2,4,5,6) bis zu 1.000 Kfz/24h in die Grabenstraße inklusive der einspurigen Neumagenbrücke verlagert. Wenn zusätzlich auch der Lammplatz zur Fußgängerzone wird (Variante 5) steigt die Mehrbelastung hier auf bis zu 2.500 Kfz/24h. Bei der Variante 7 wird diese zusätzliche Belastung in Lammstraße, Lammplatz und Grabenstraße abgemindert und der Verkehr von der als Fußgängerzone unterstellten Bahnhofstraße i.W. nach Norden auf die Straße „Am Kurpark“ verdrängt.

Planungsfall 1.2 aktualisiert

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

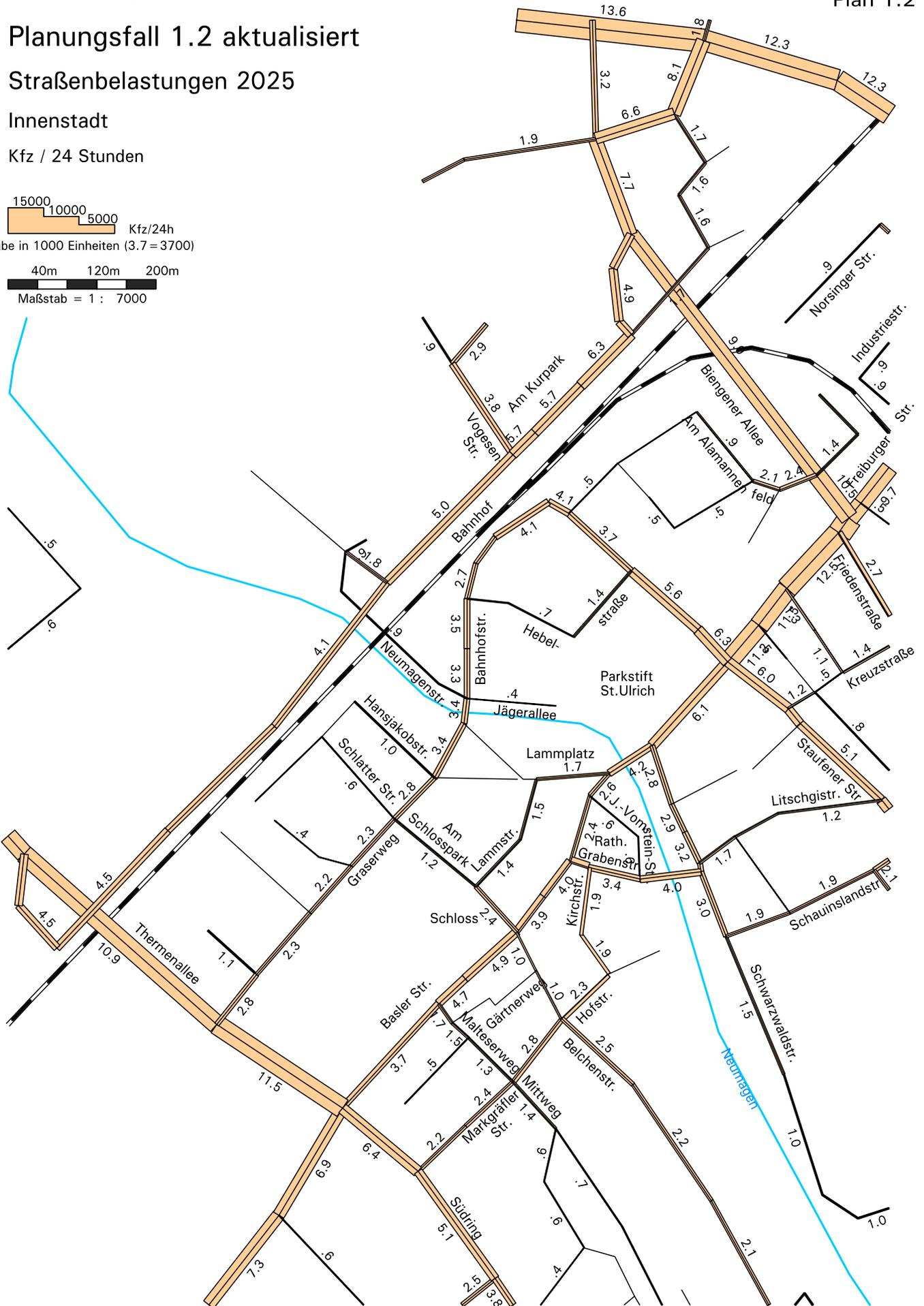
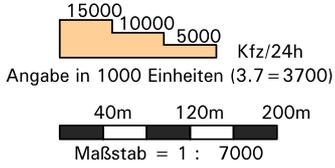


Planungsfall 1.2 aktualisiert

Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

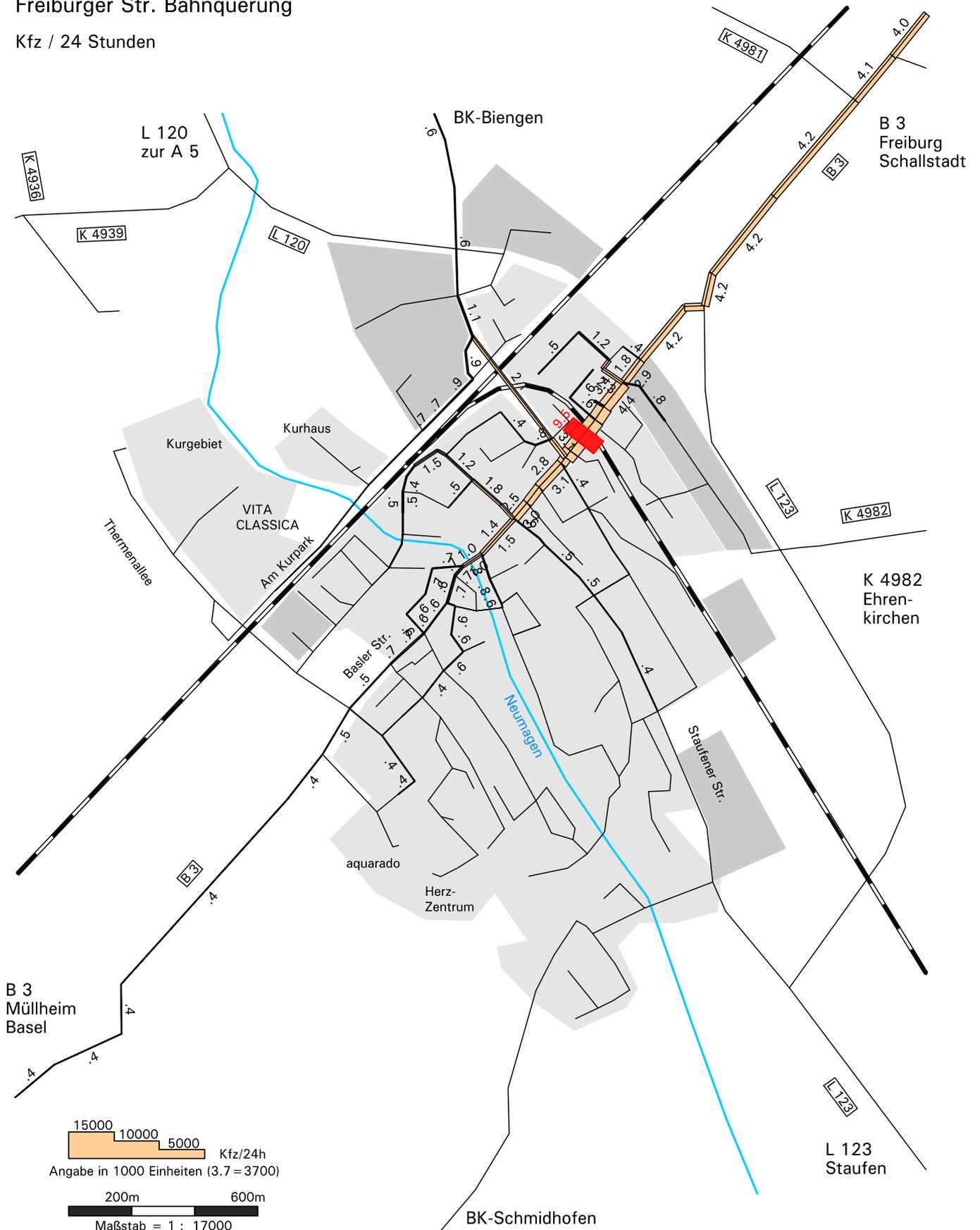


Planungsfall 1.2 aktualisiert

Stromverfolgung 2025

Freiburger Str. Bahnquerung

Kfz / 24 Stunden

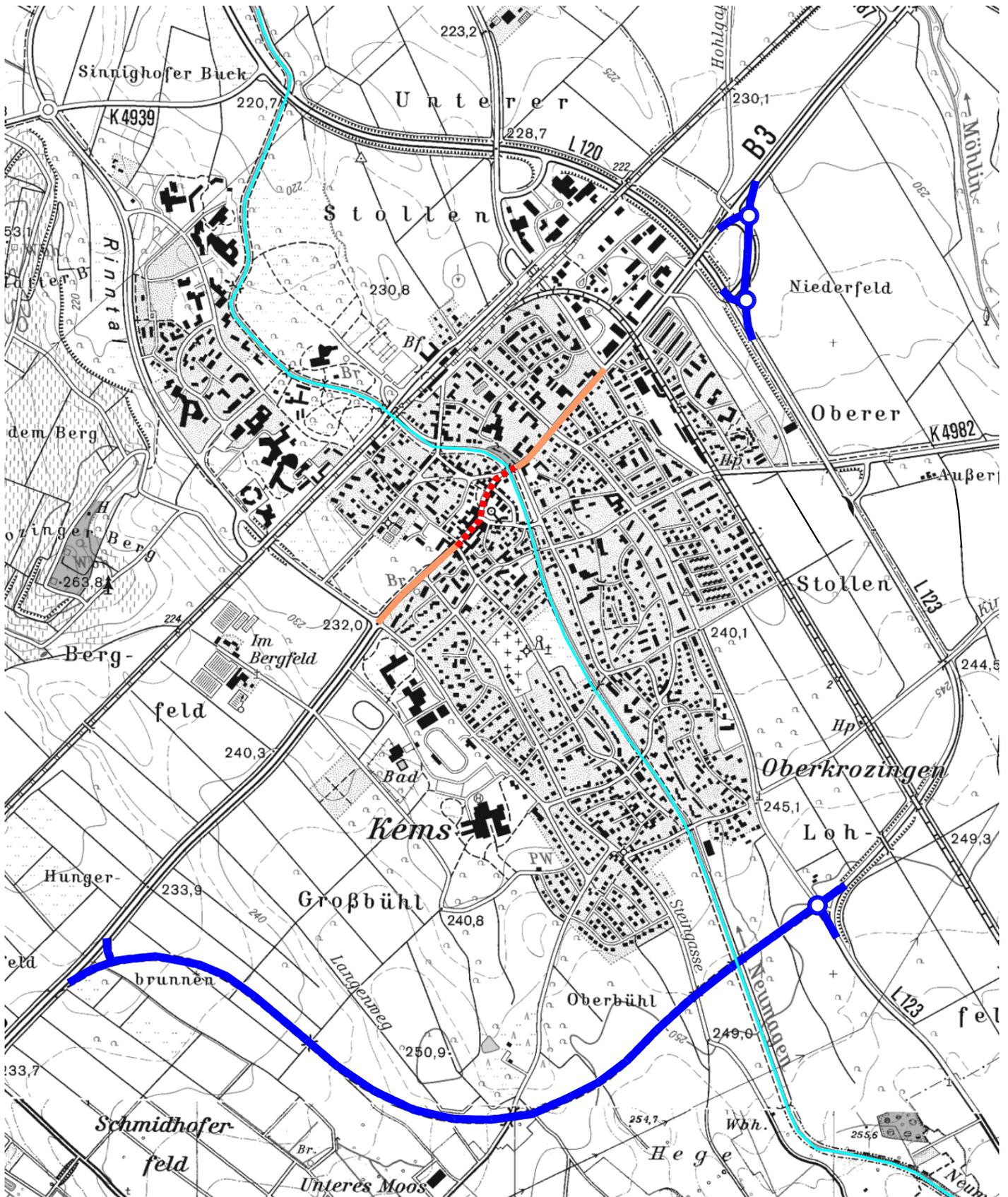


Planungsfall 1.2 Variante 1

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h

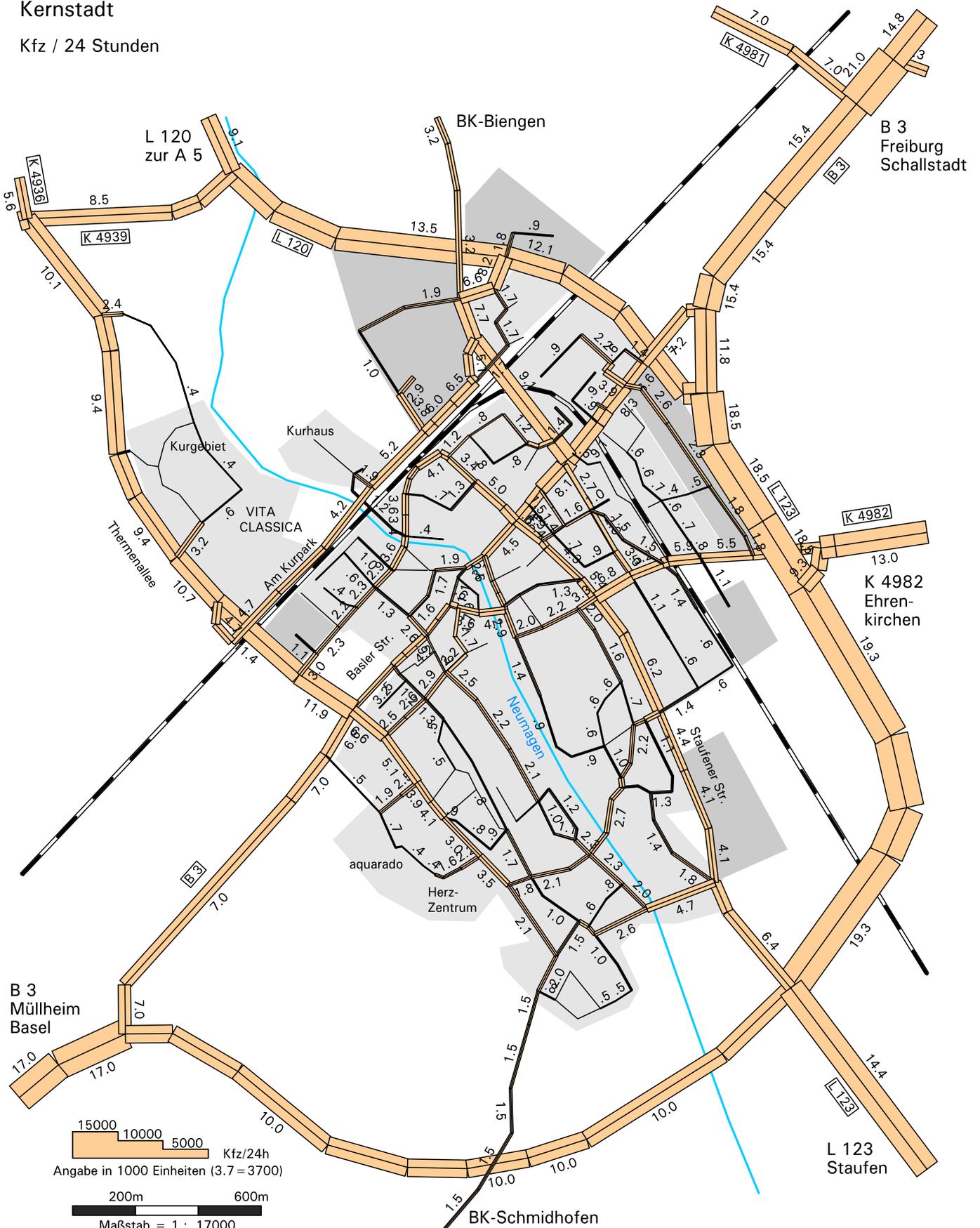


Planungsfall 1.2 Variante 1

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

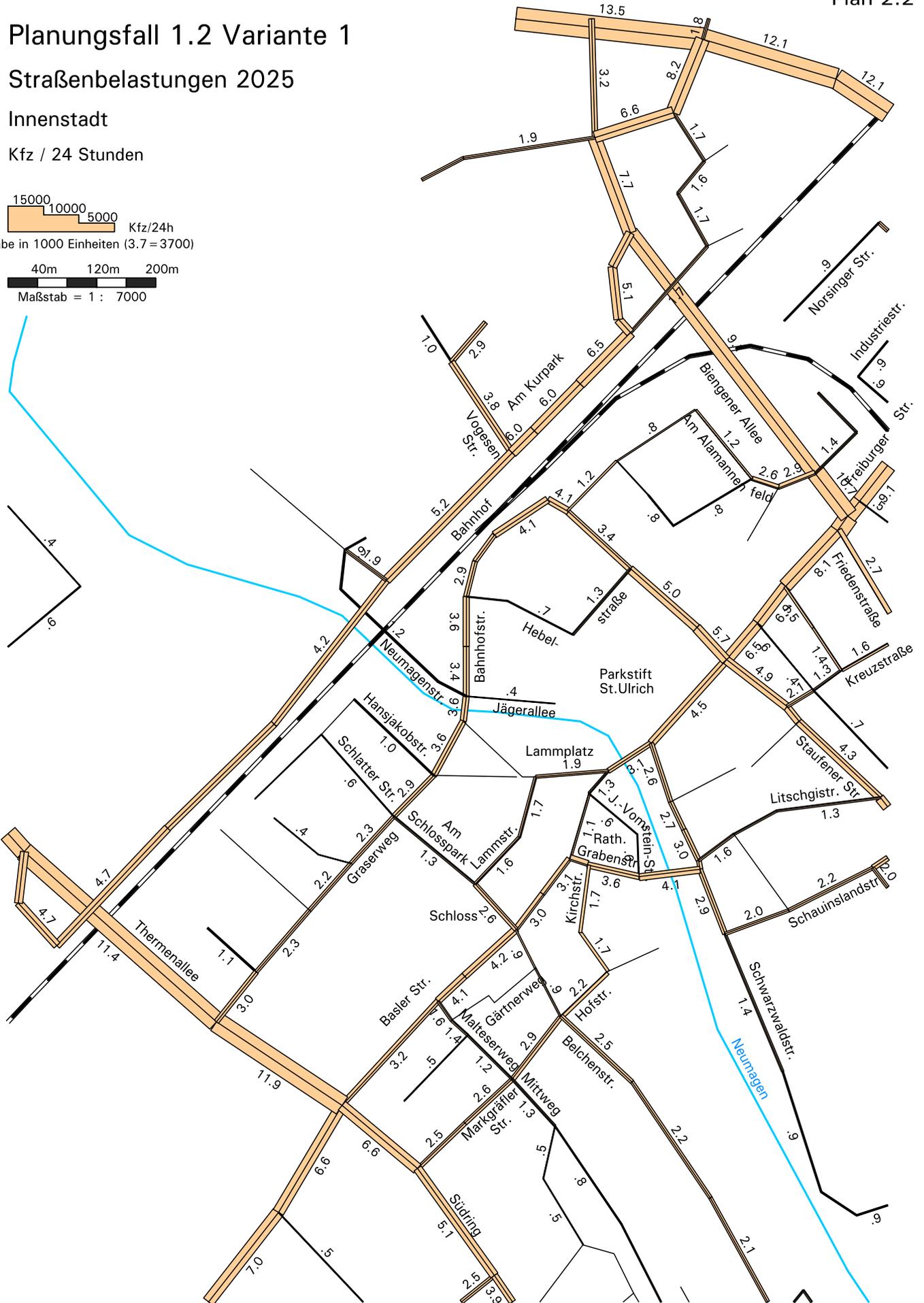
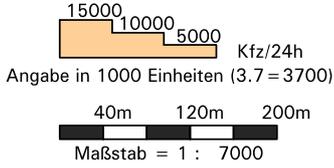


Planungsfall 1.2 Variante 1

Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

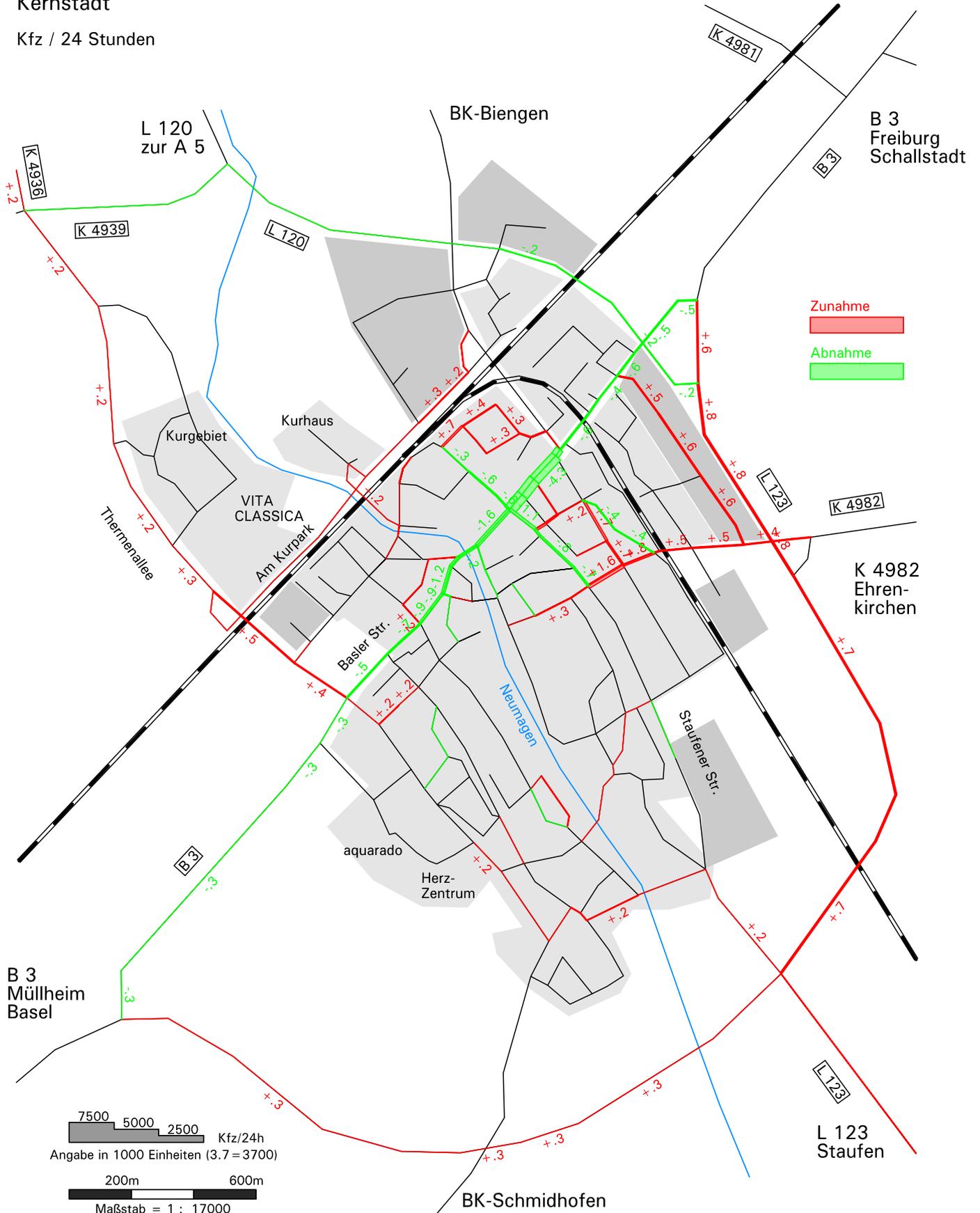


Planungsfall 1.2 Variante 1

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

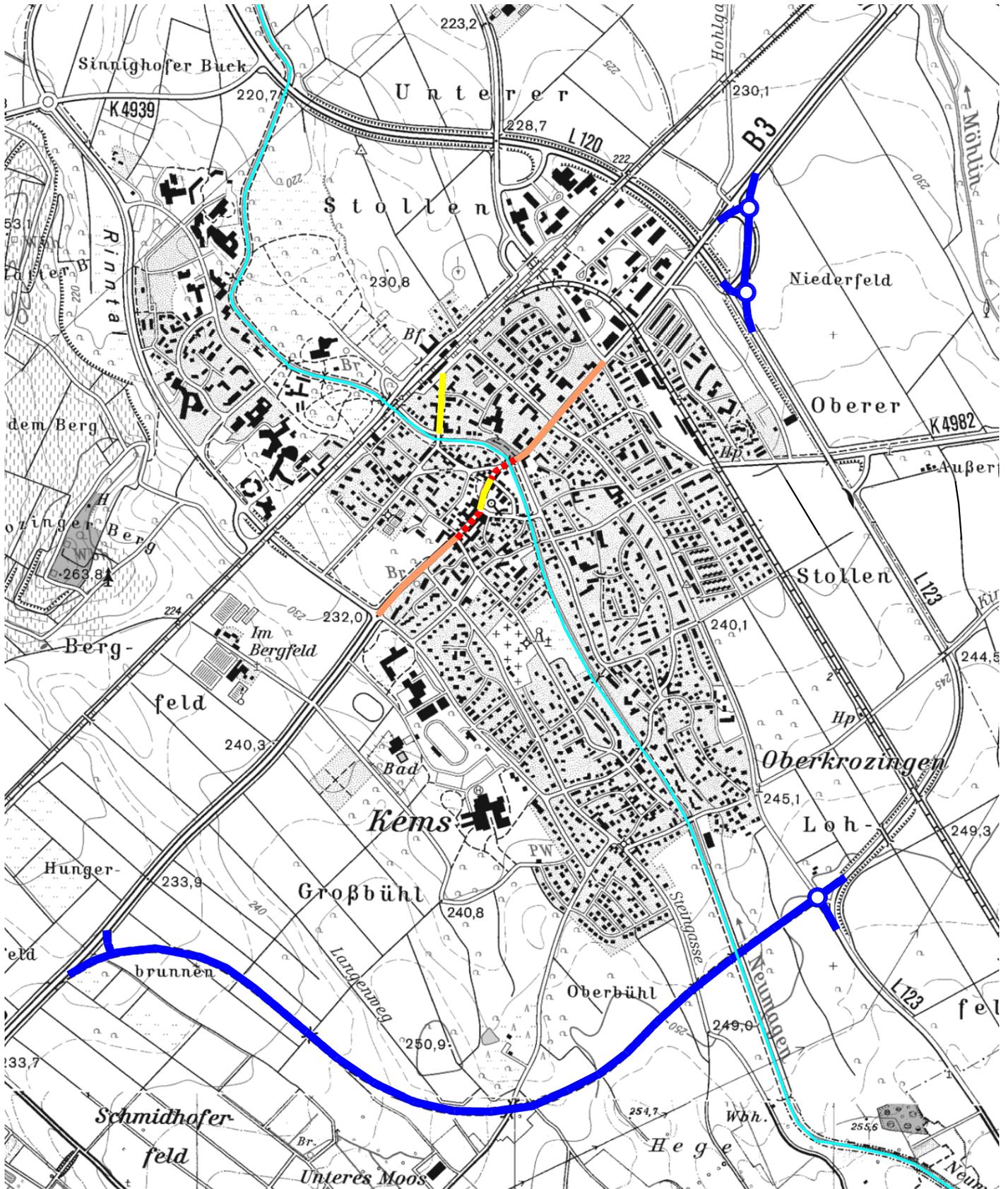


Planungsfall 1.2 Variante 2

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Fußgängerzone

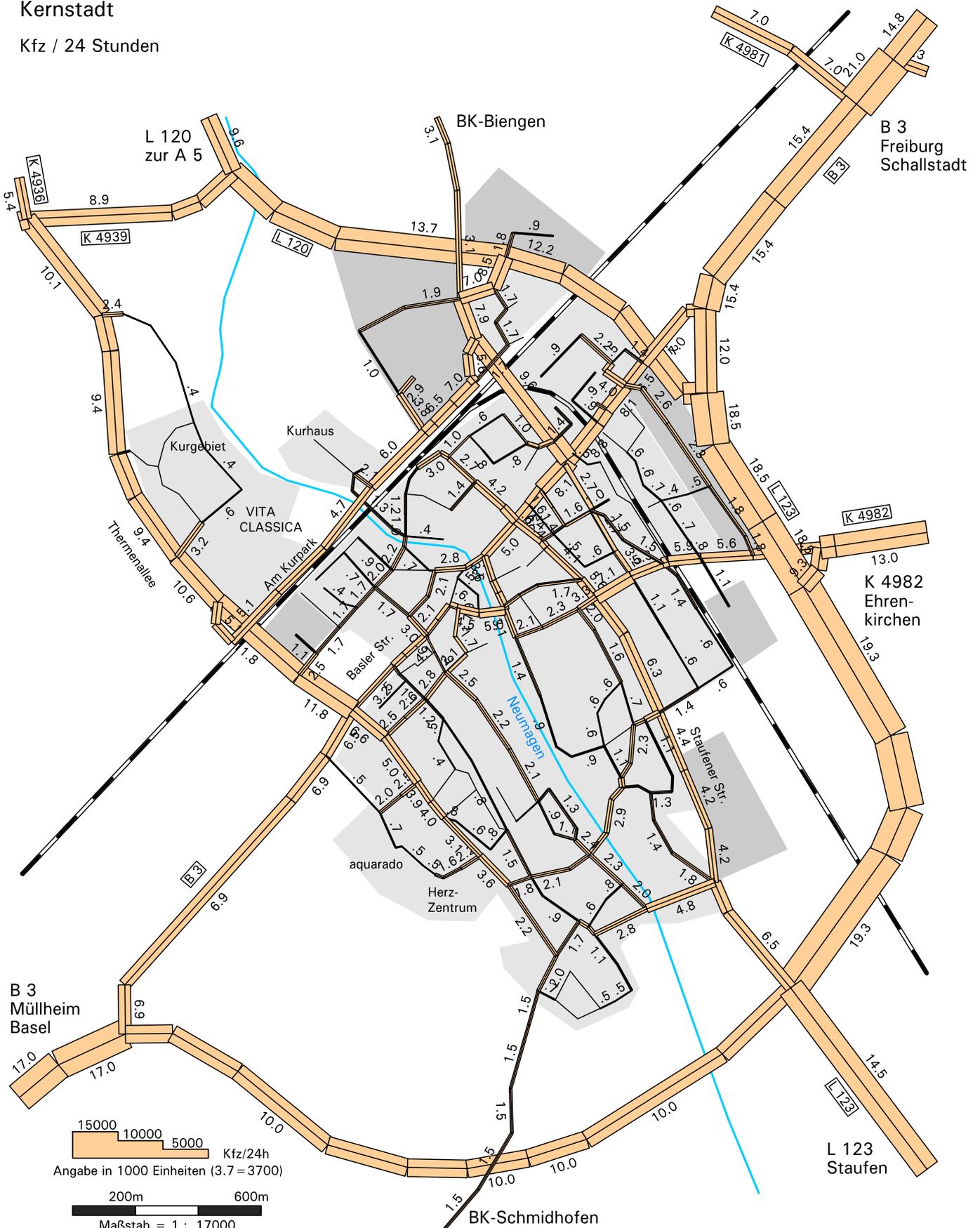


Planungsfall 1.2 Variante 2

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

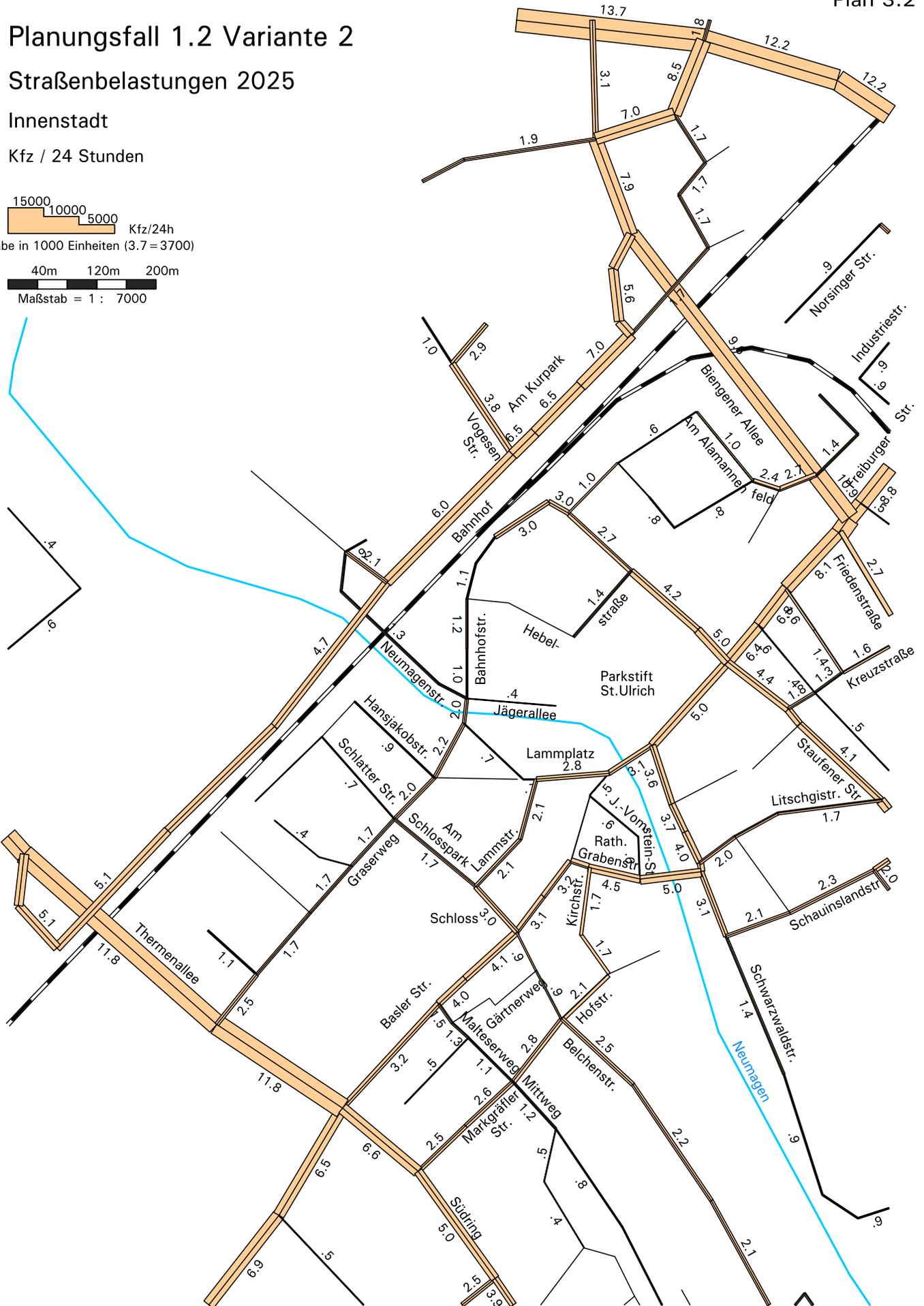
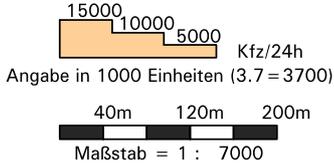


Planungsfall 1.2 Variante 2

Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

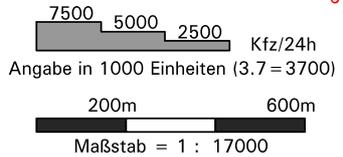
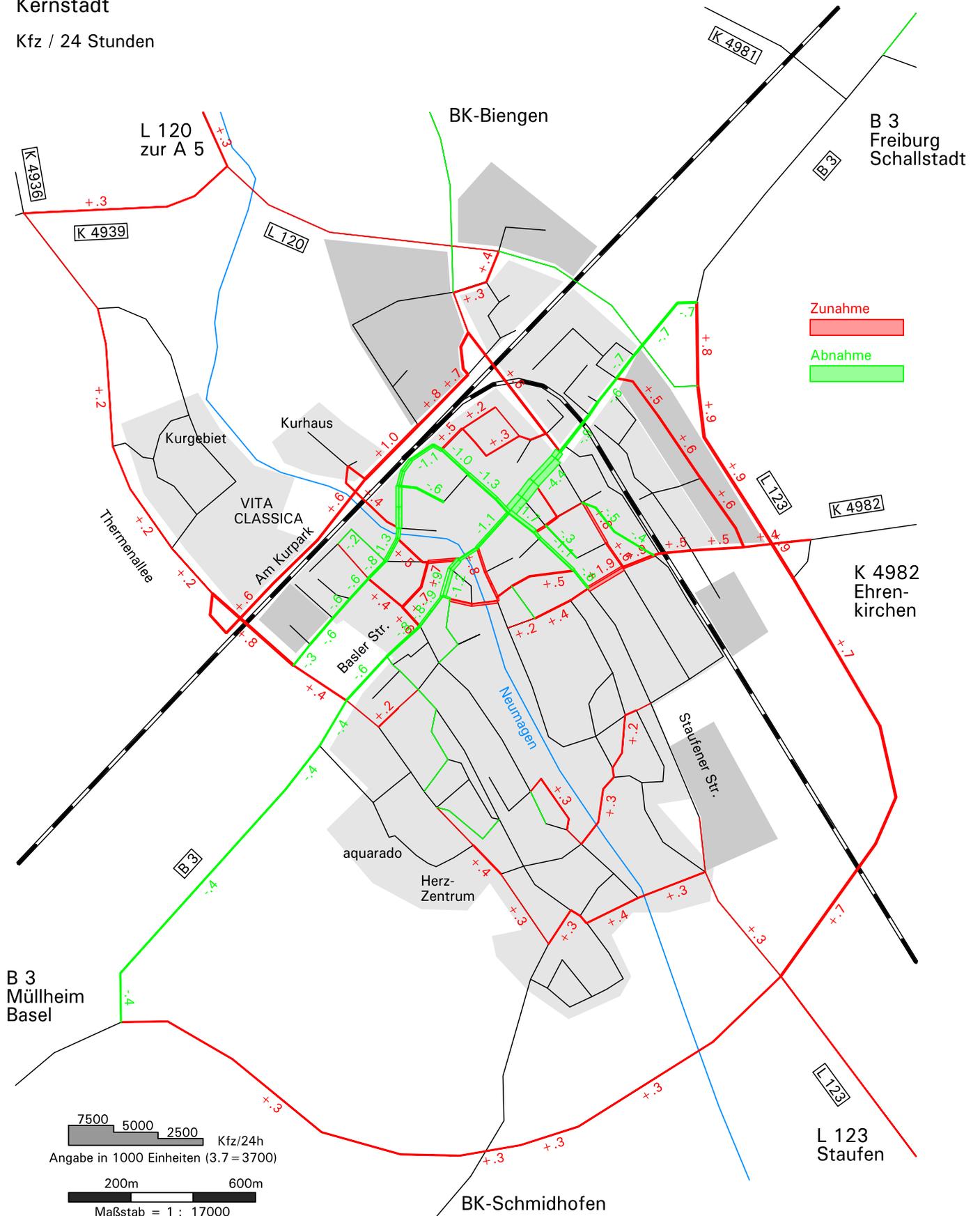


Planungsfall 1.2 Variante 2

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

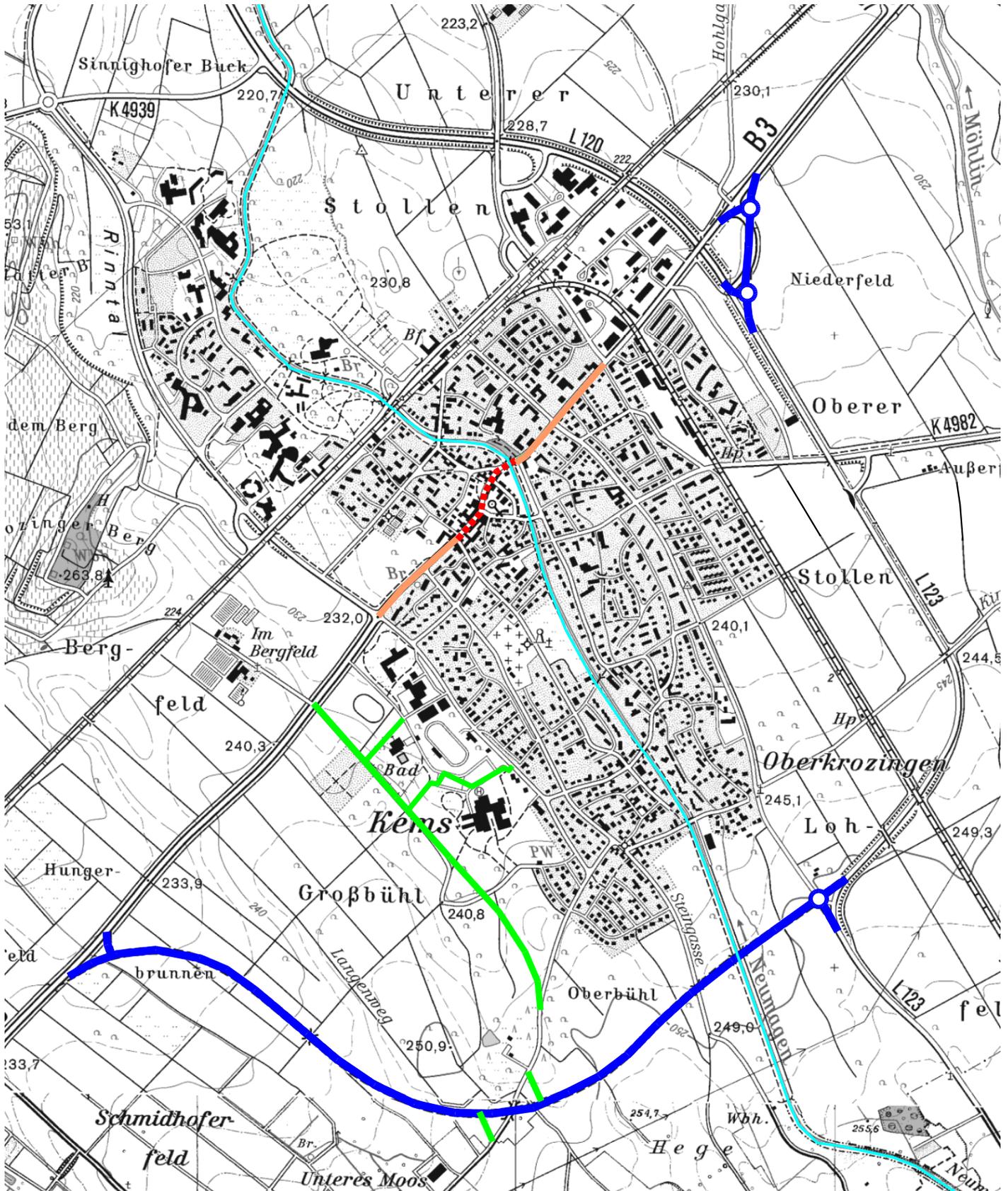


Planungsfall 1.2 Variante 3

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Neubau

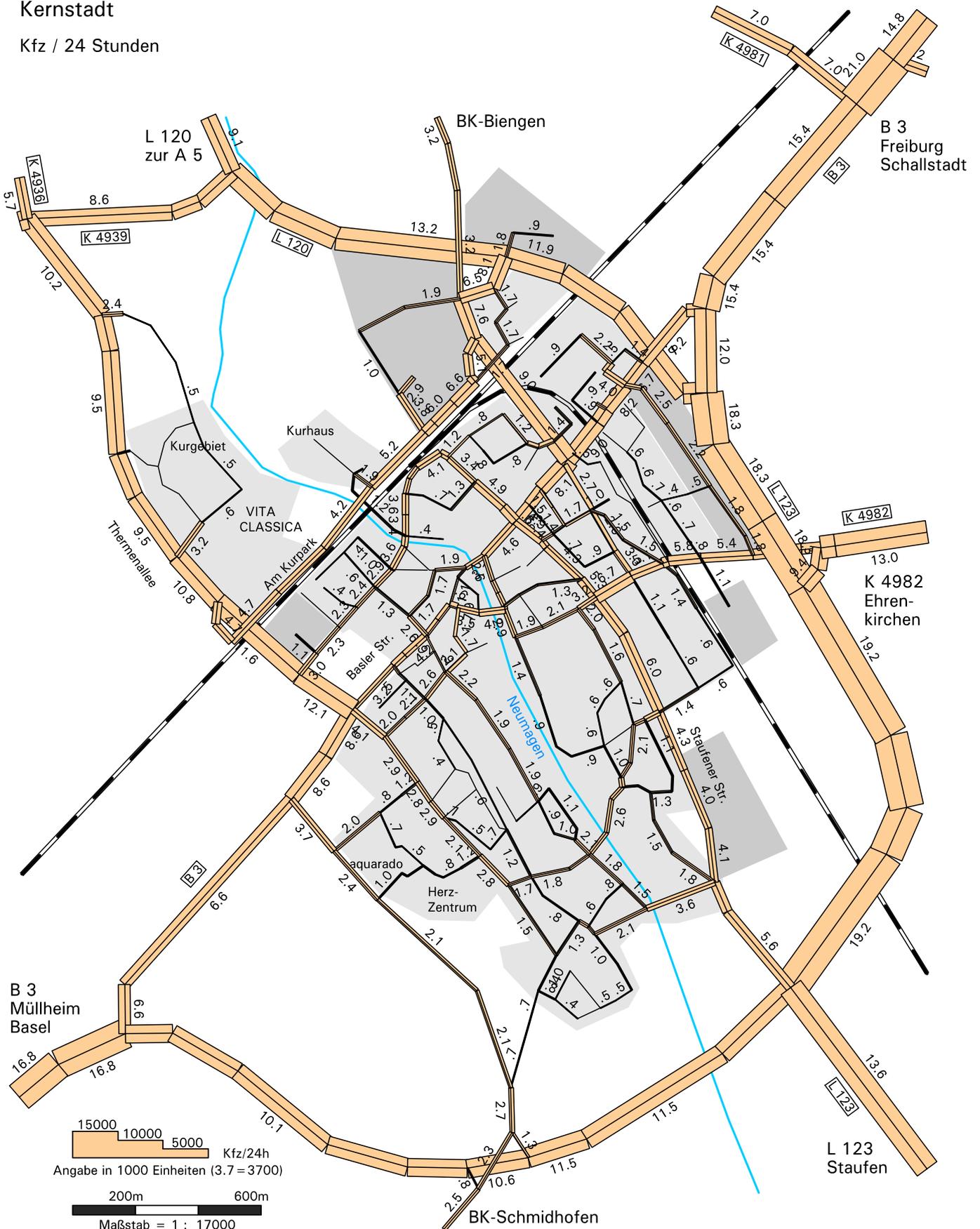


Planungsfall 1.2 Variante 3

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

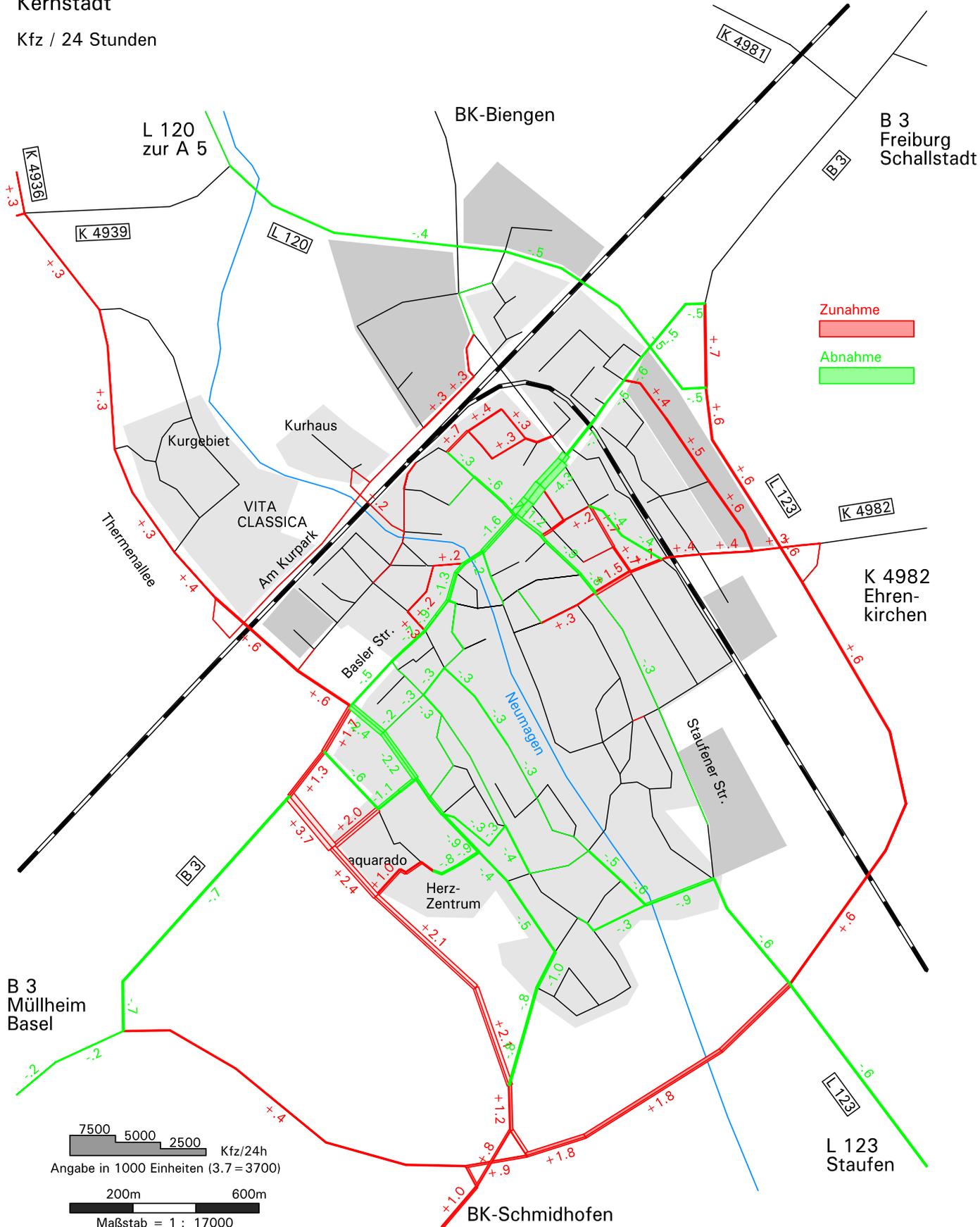


Planungsfall 1.2 Variante 3

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

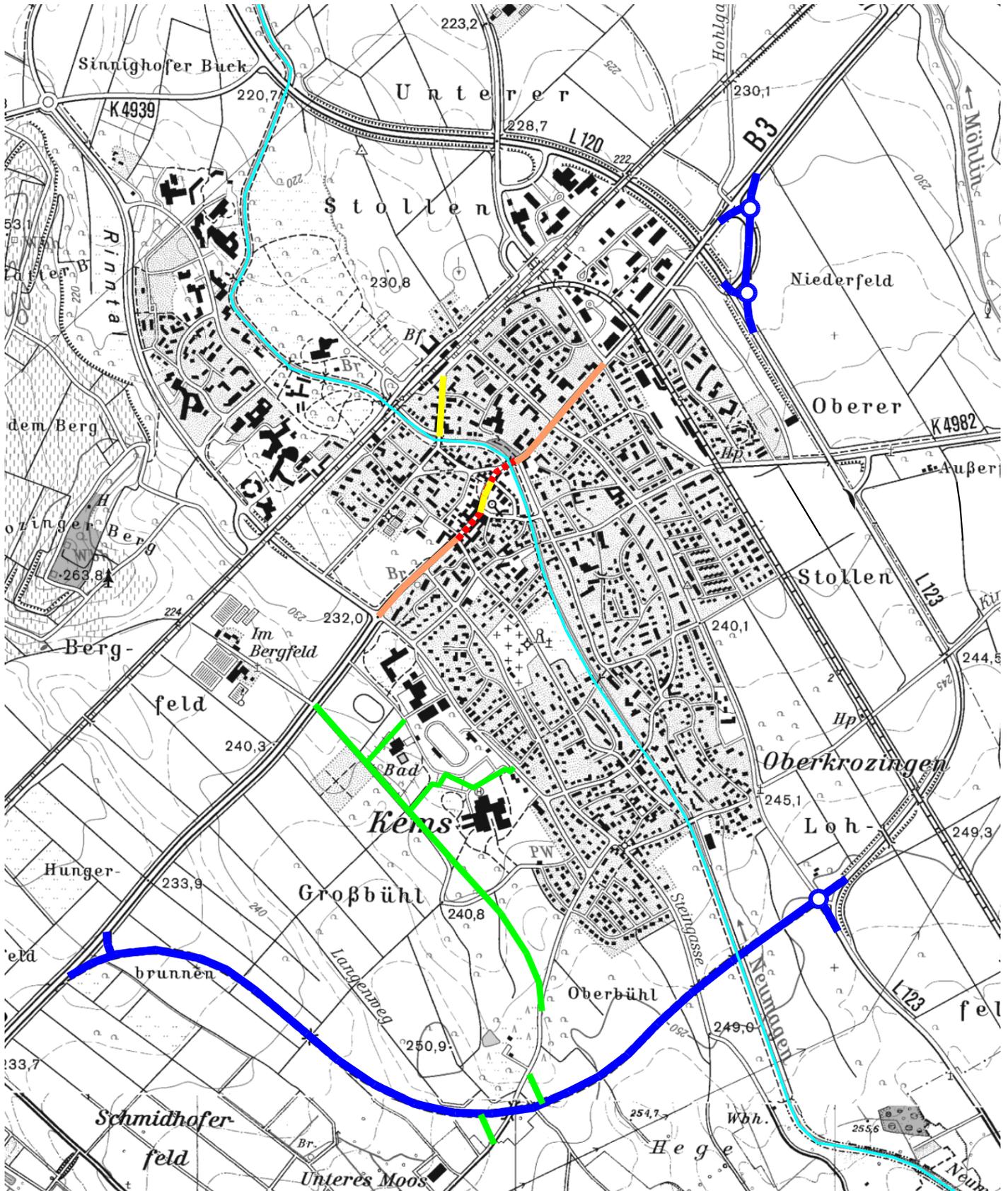


Planungsfall 1.2 Variante 4

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Fußgängerzone
-  Neubau

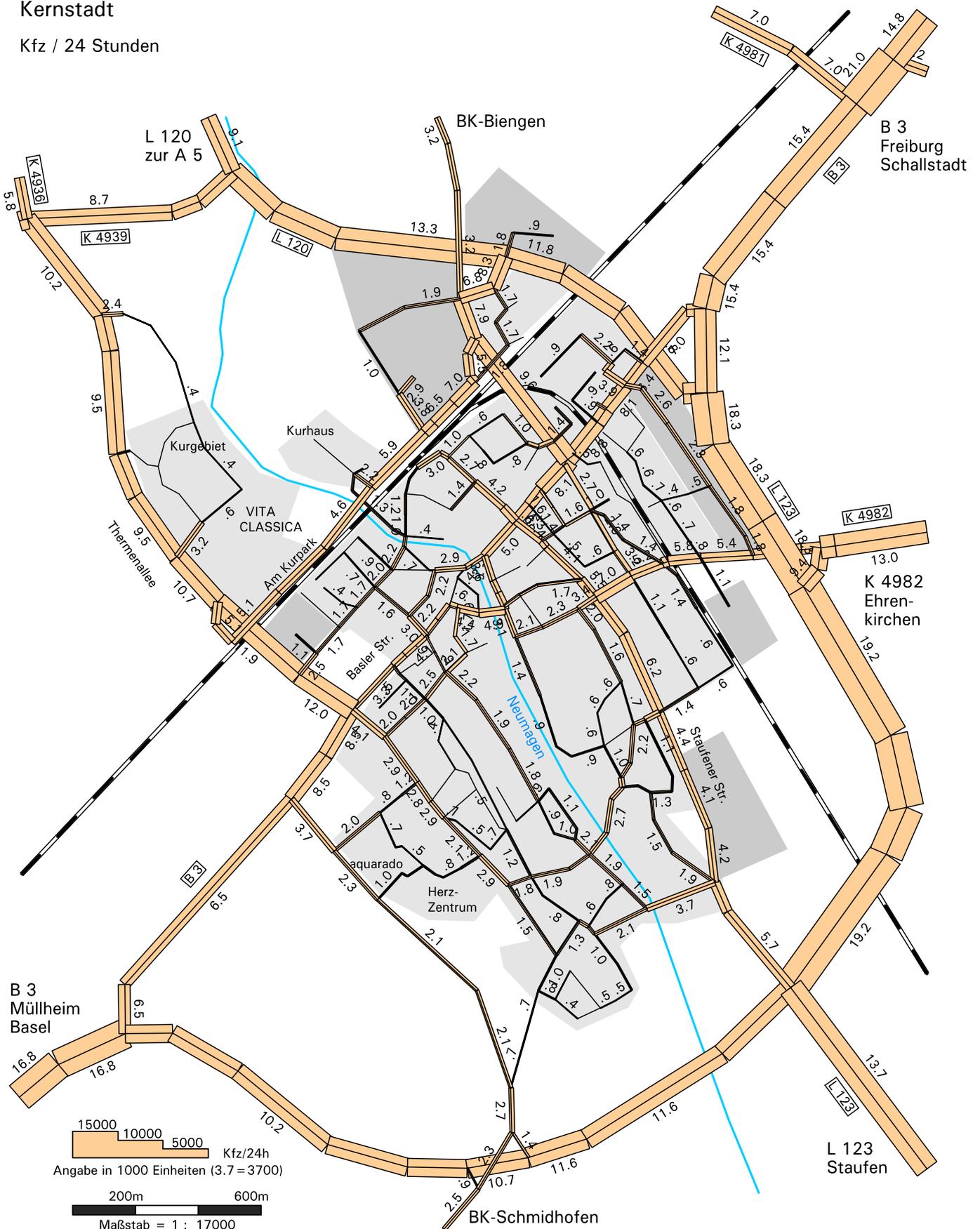


Planungsfall 1.2 Variante 4

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

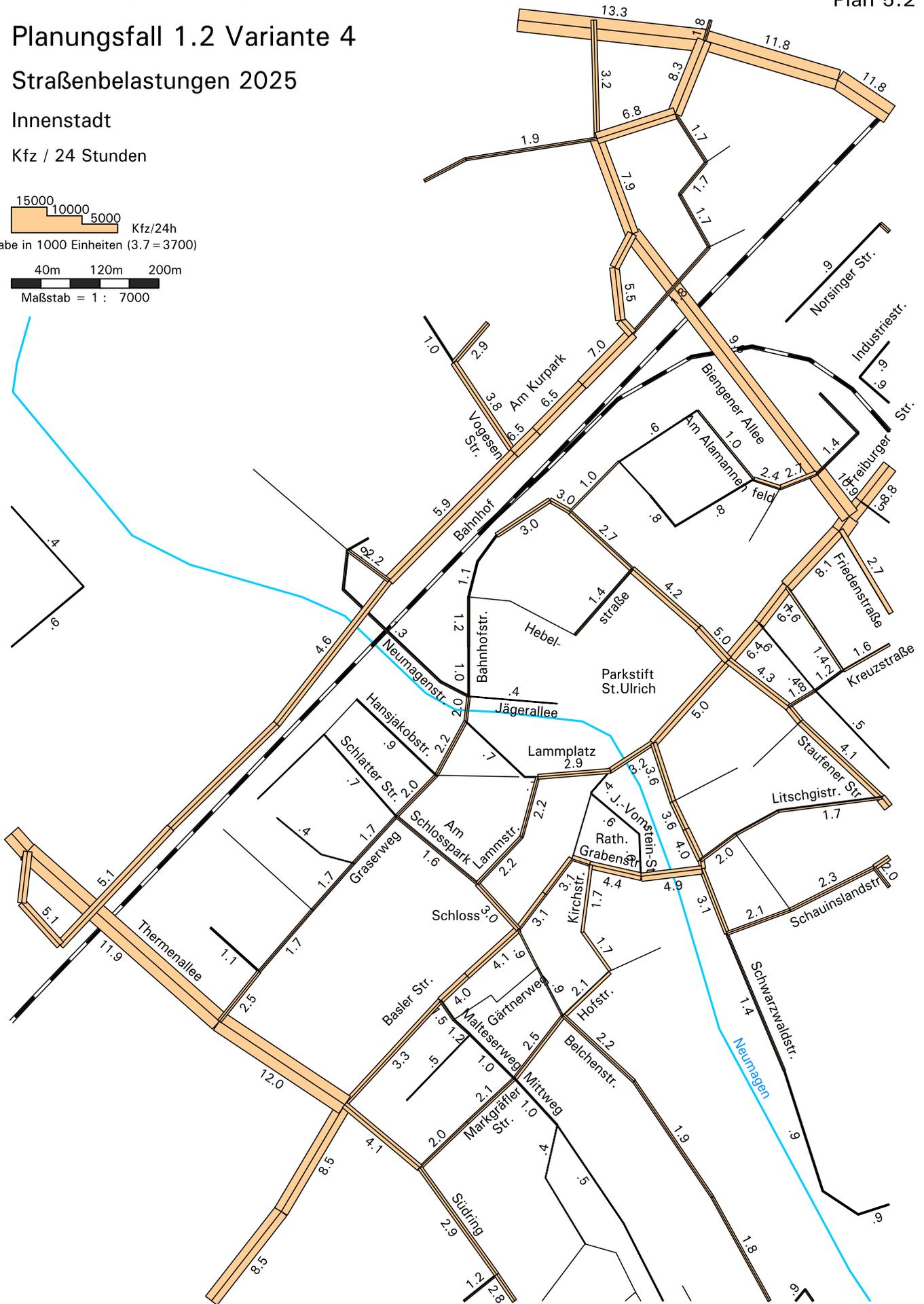
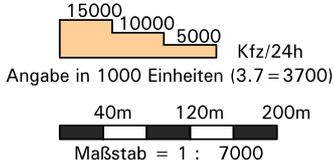


Planungsfall 1.2 Variante 4

Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

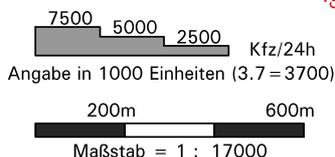
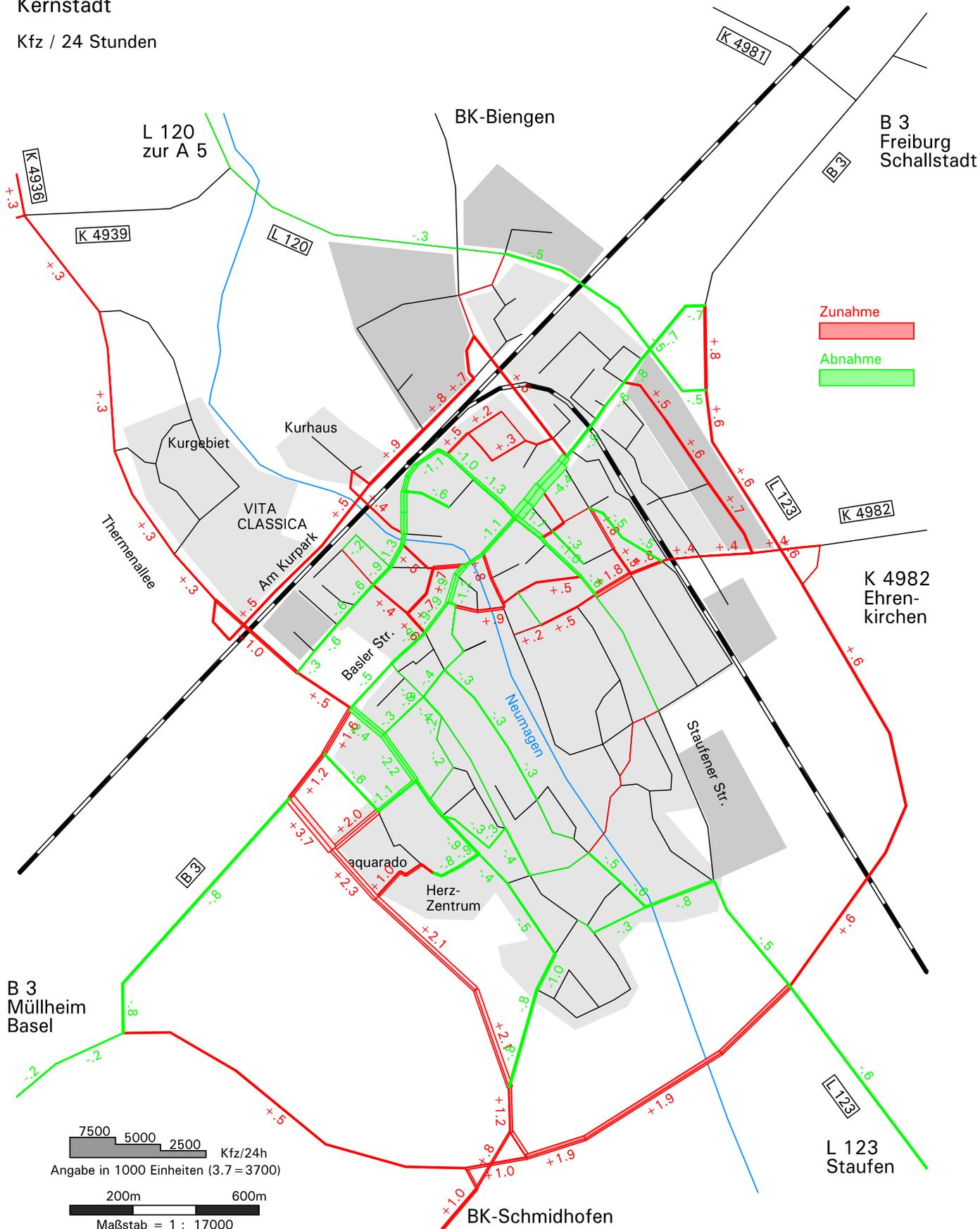


Planungsfall 1.2 Variante 4

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

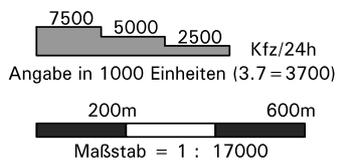
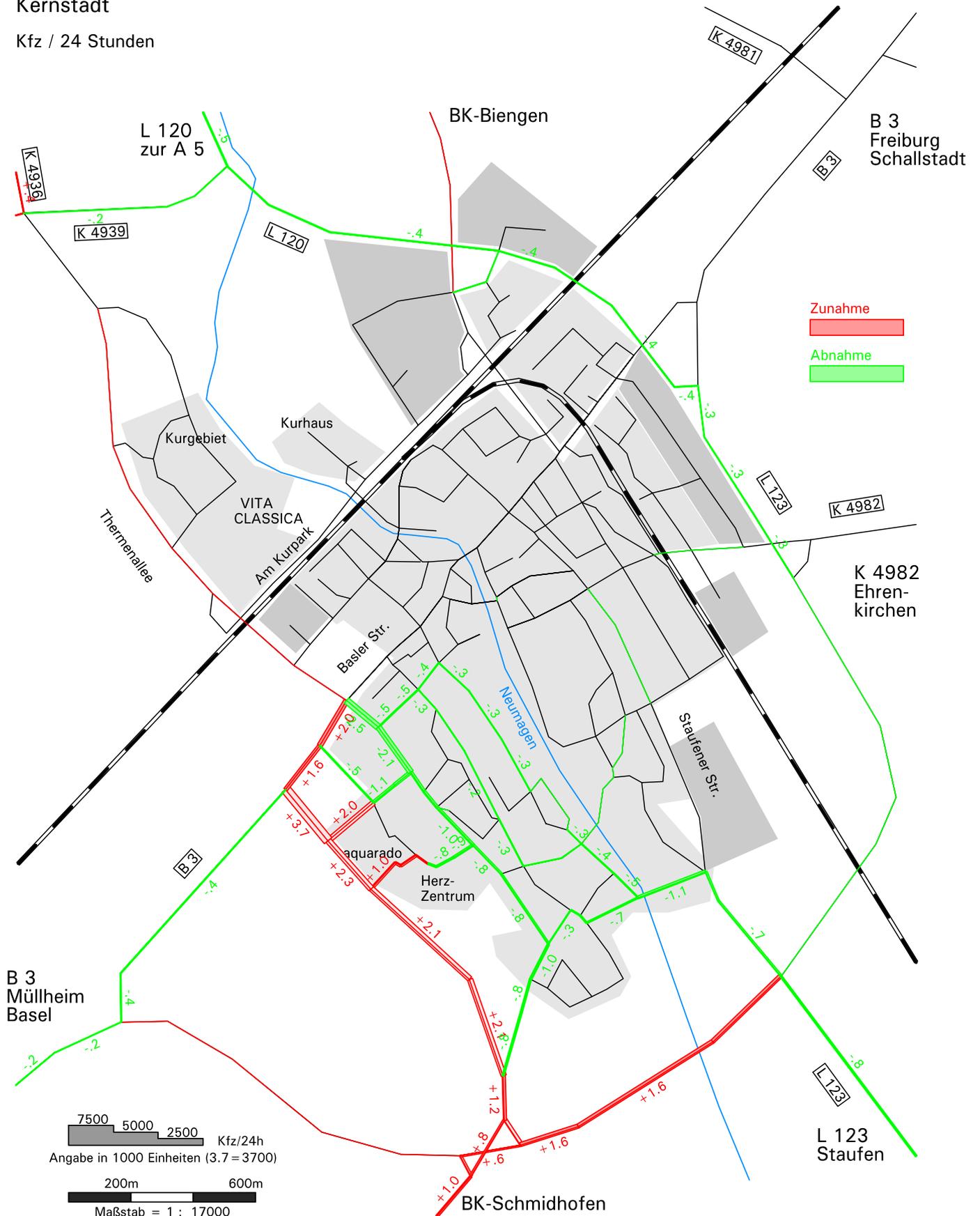


Planungsfall 1.2 Variante 4

Differenzen zum Planungsfall 1.2 Variante 2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

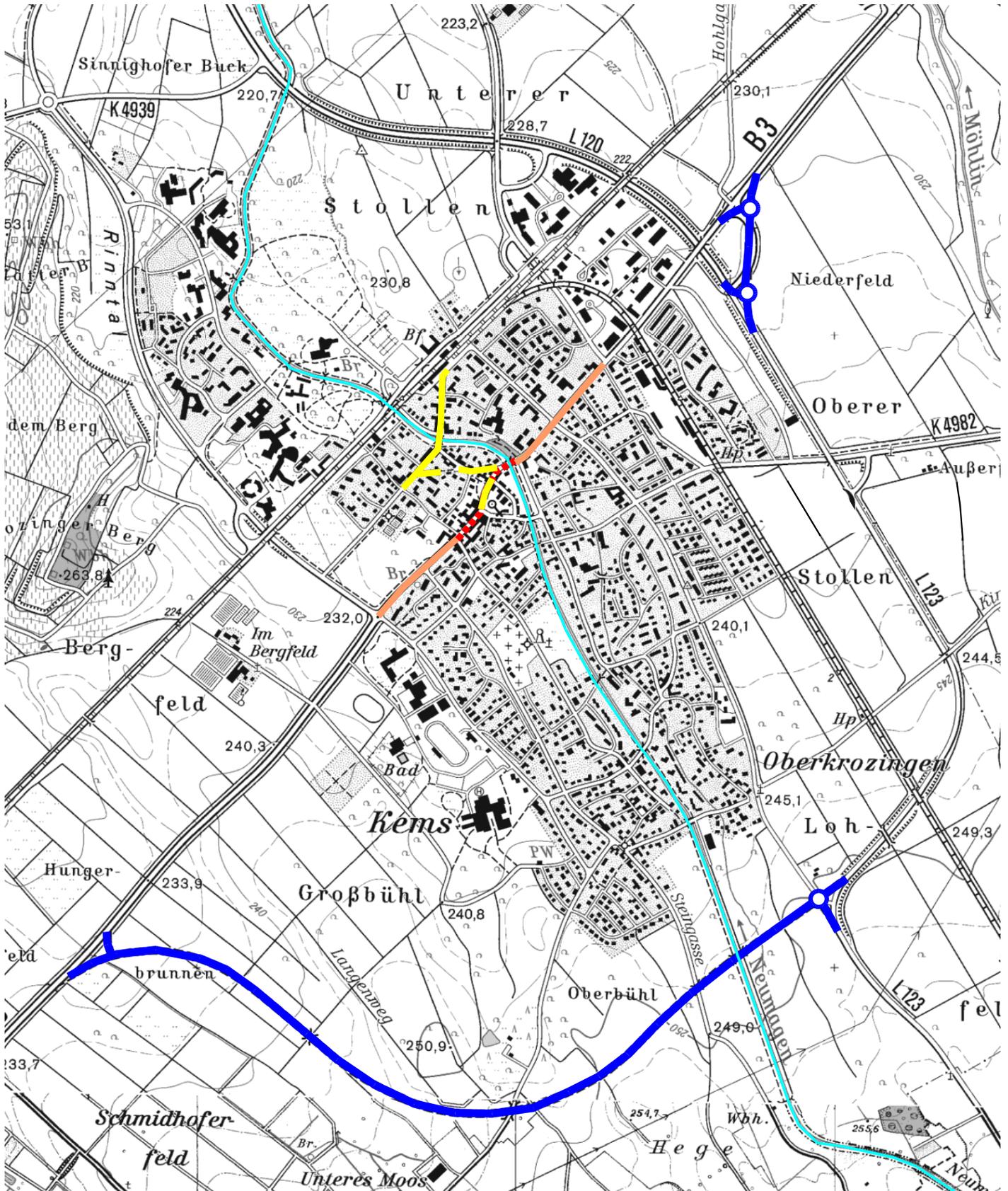


Planungsfall 1.2 Variante 5

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Fußgängerzone

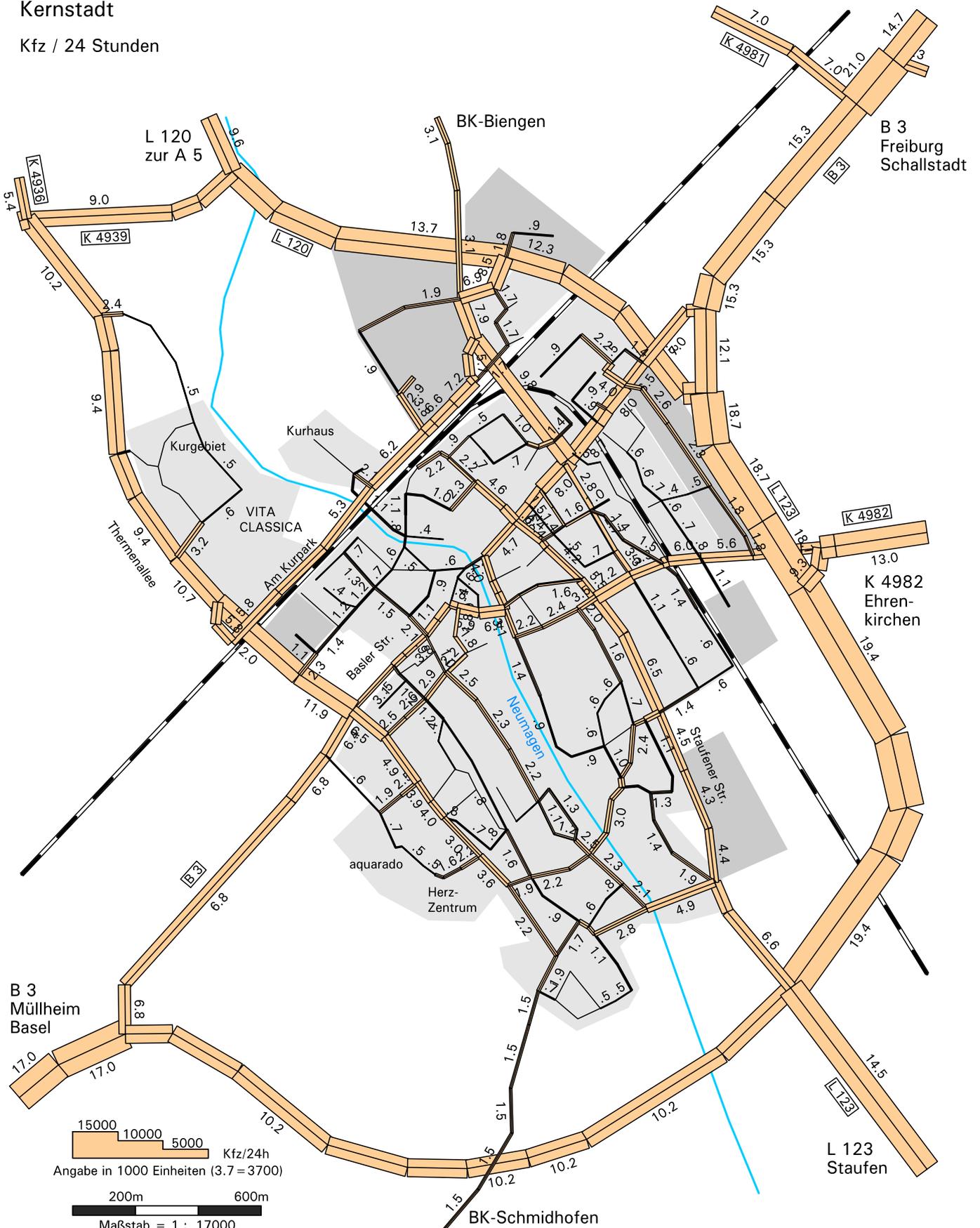


Planungsfall 1.2 Variante 5

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

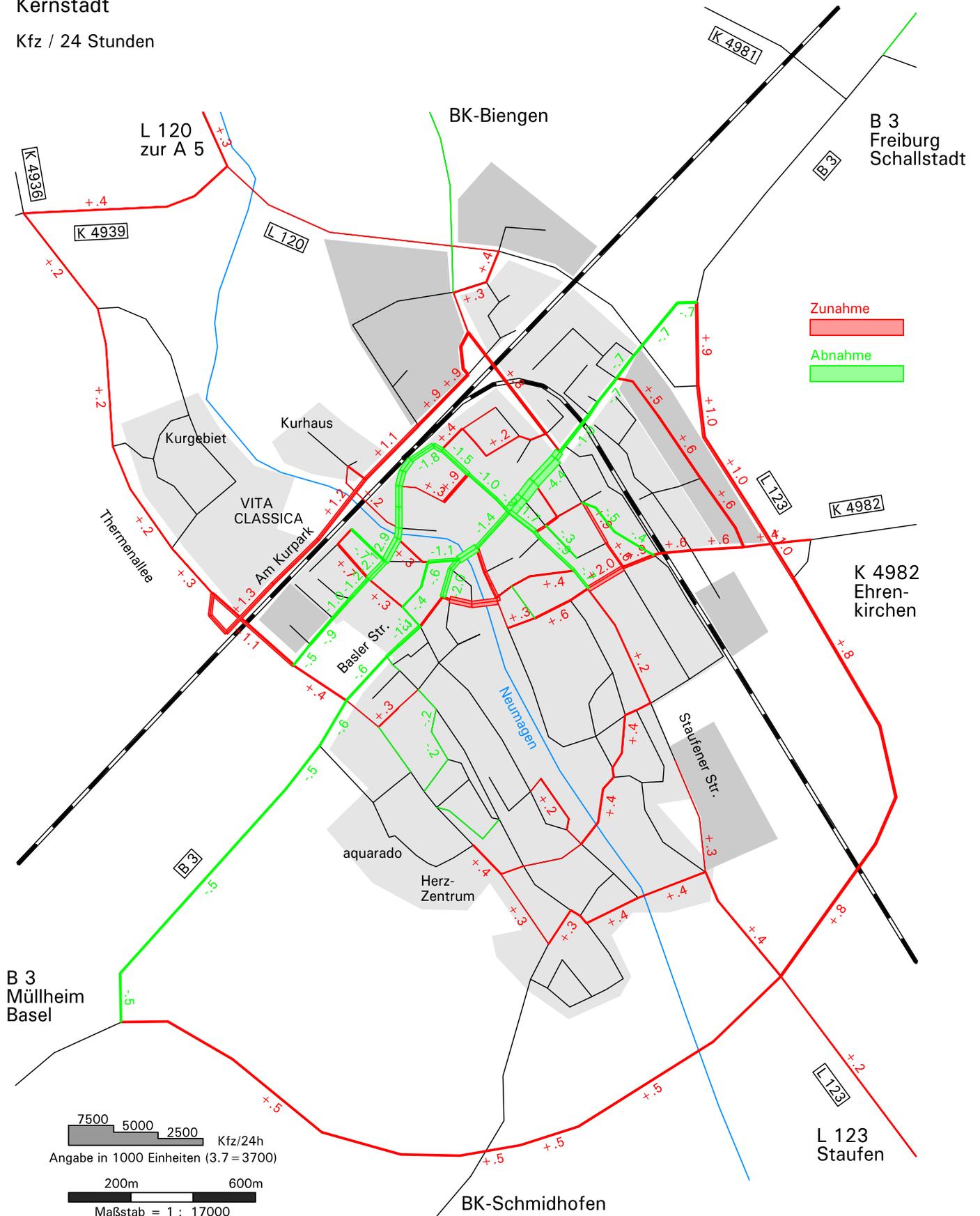


Planungsfall 1.2 Variante 5

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

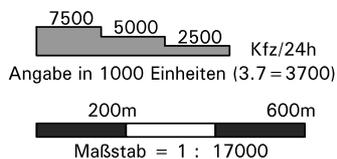
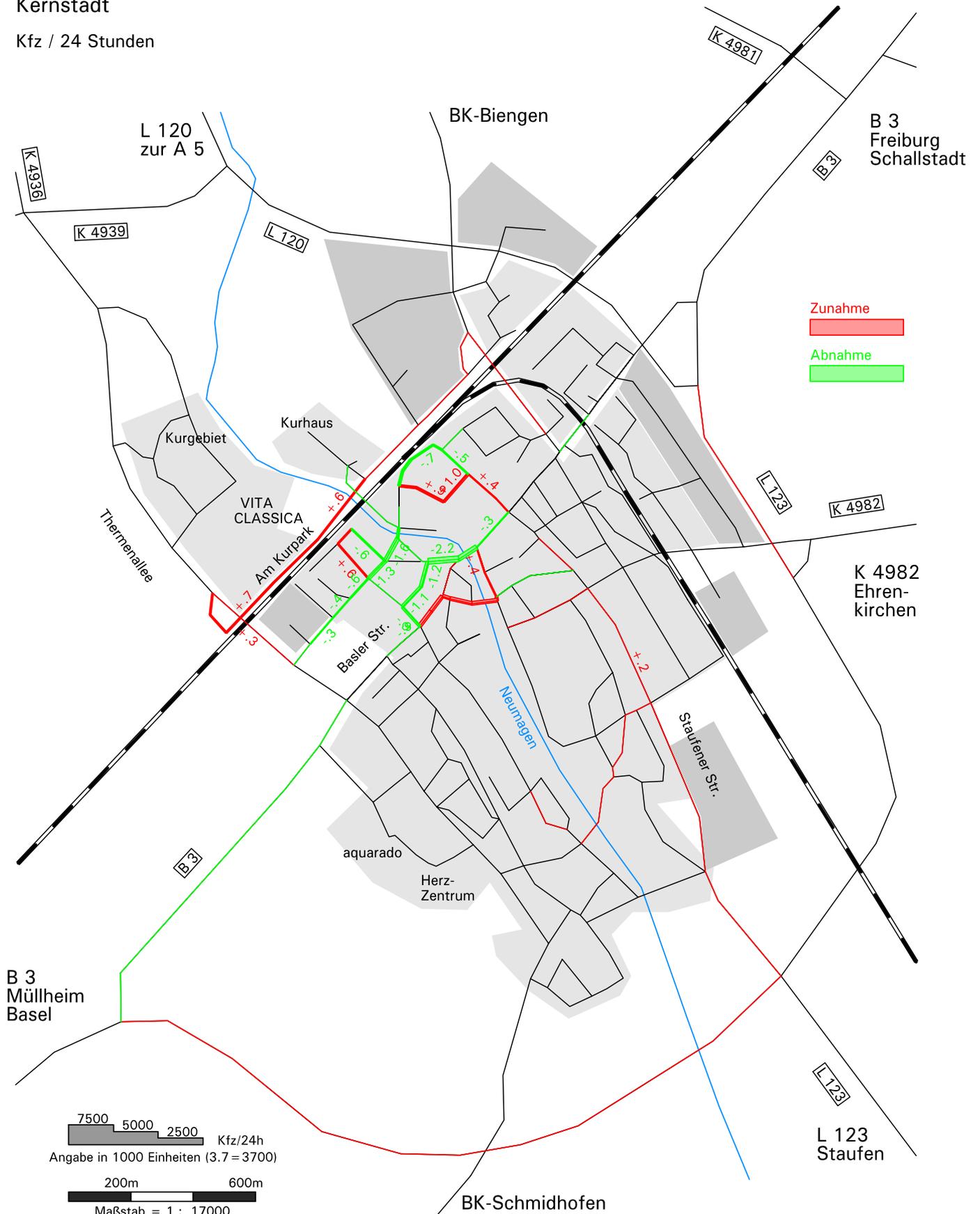


Planungsfall 1.2 Variante 5

Differenzen zum Planungsfall 1.2 Variante 2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

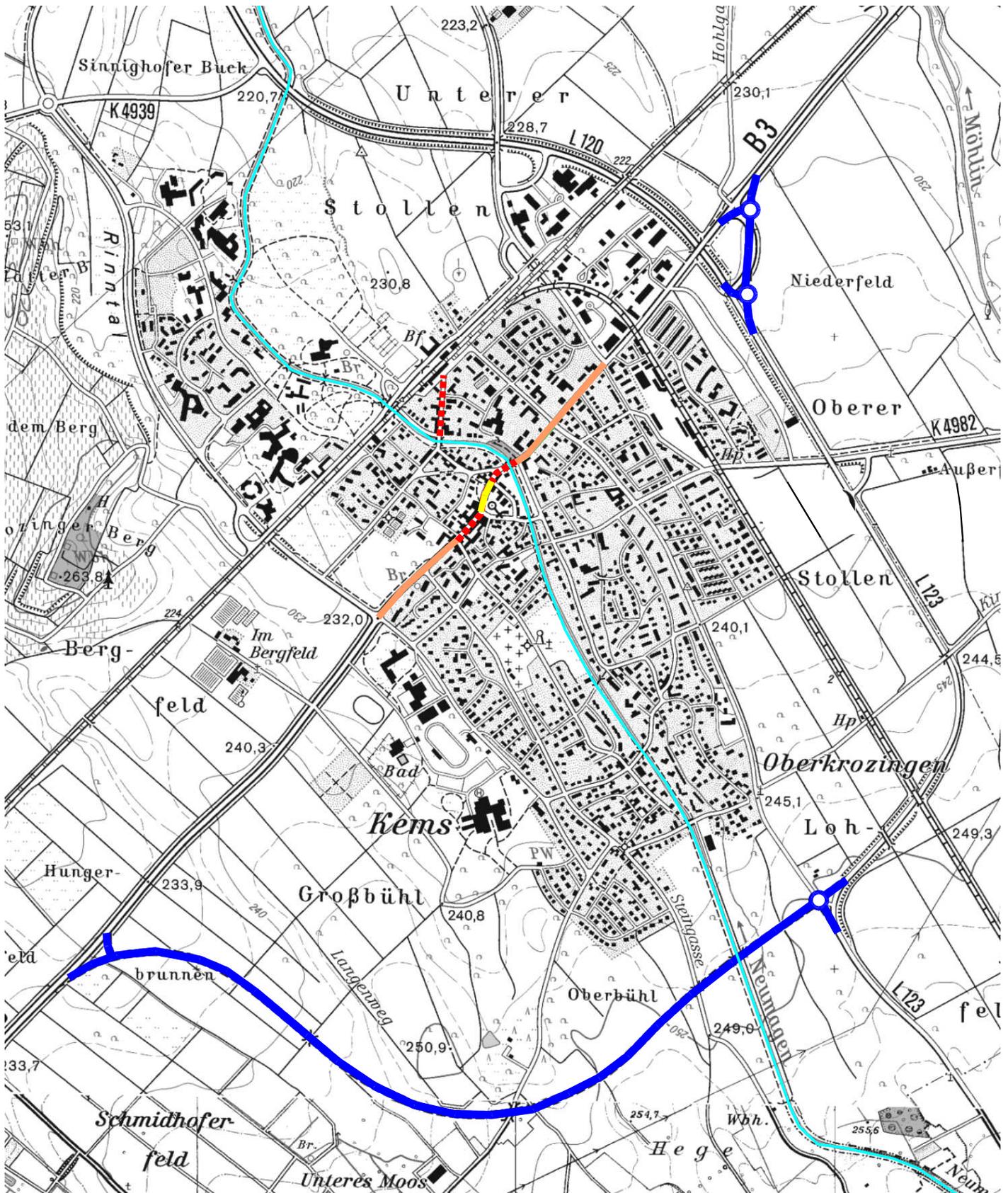


Planungsfall 1.2 Variante 6

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Fußgängerzone

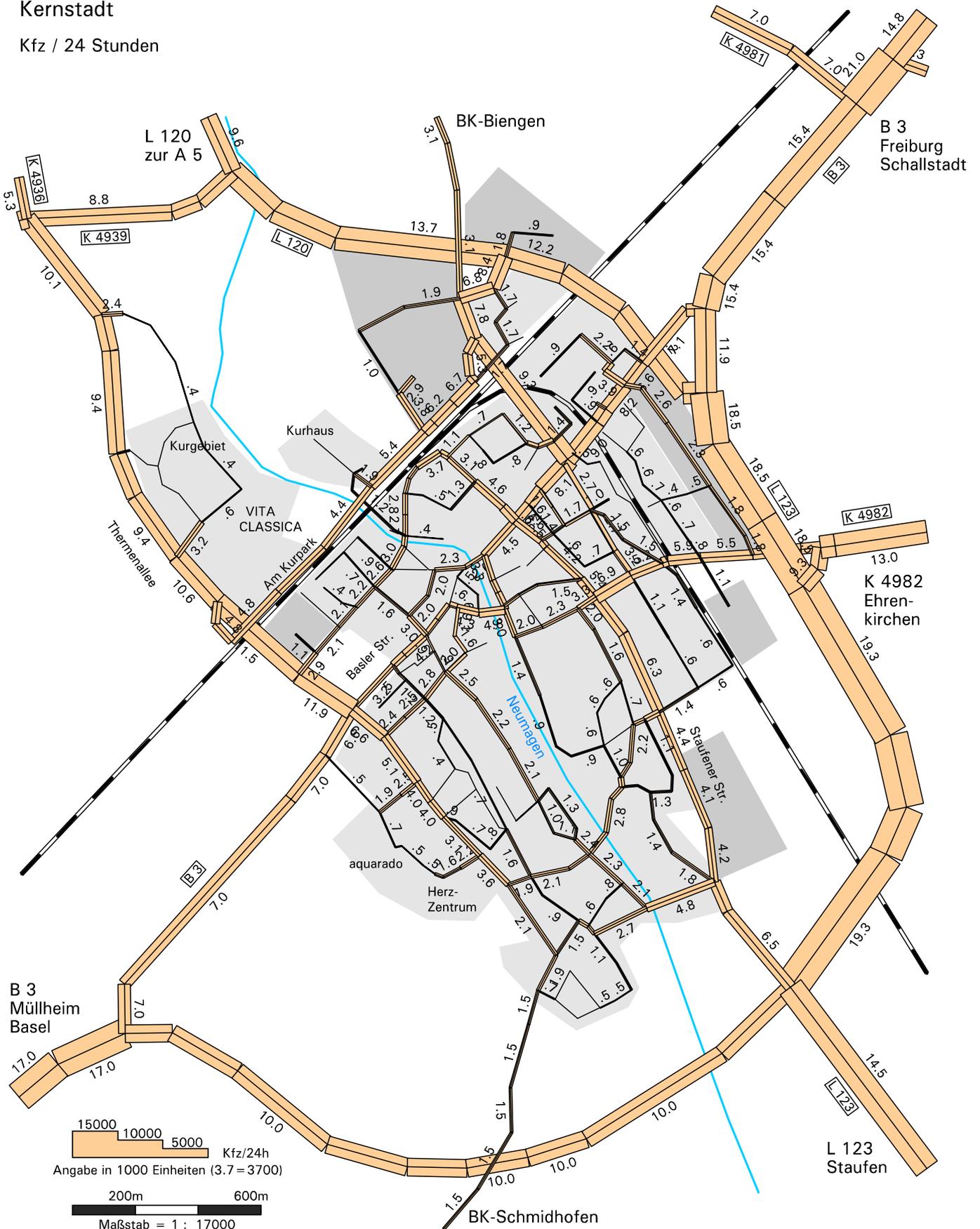


Planungsfall 1.2 Variante 6

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

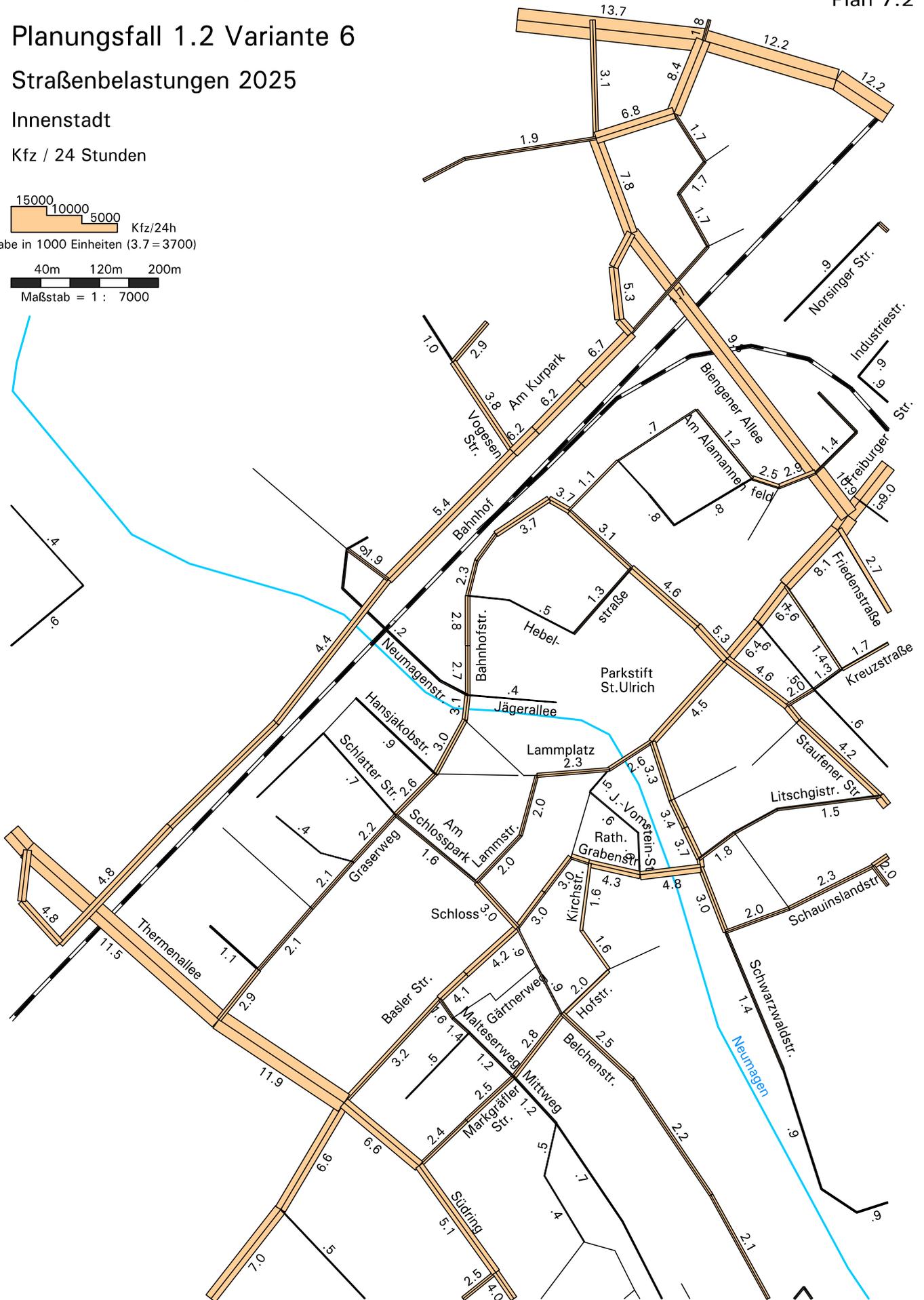
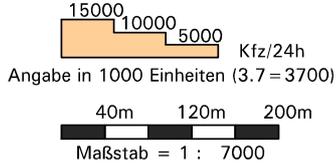


Planungsfall 1.2 Variante 6

Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

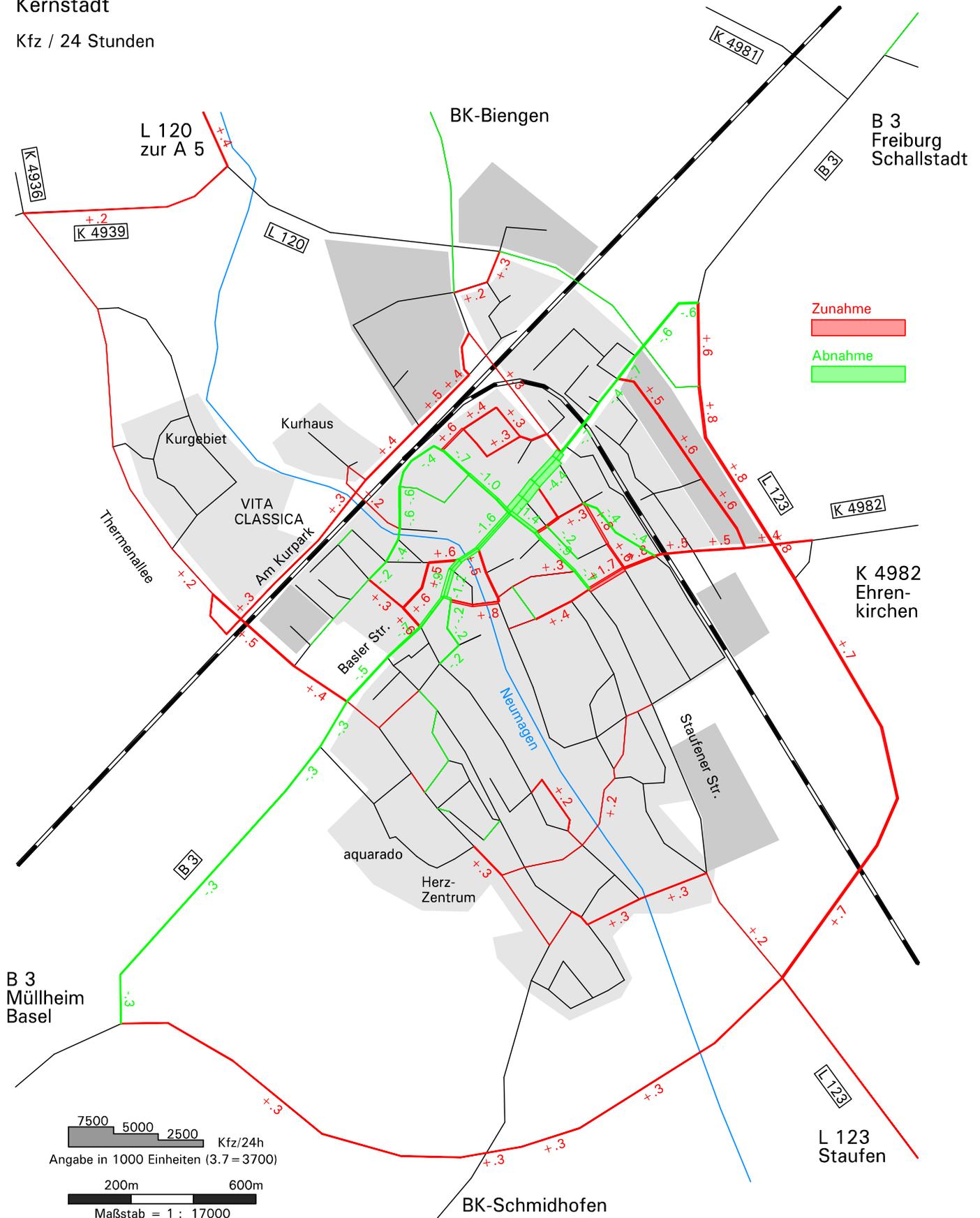


Planungsfall 1.2 Variante 6

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

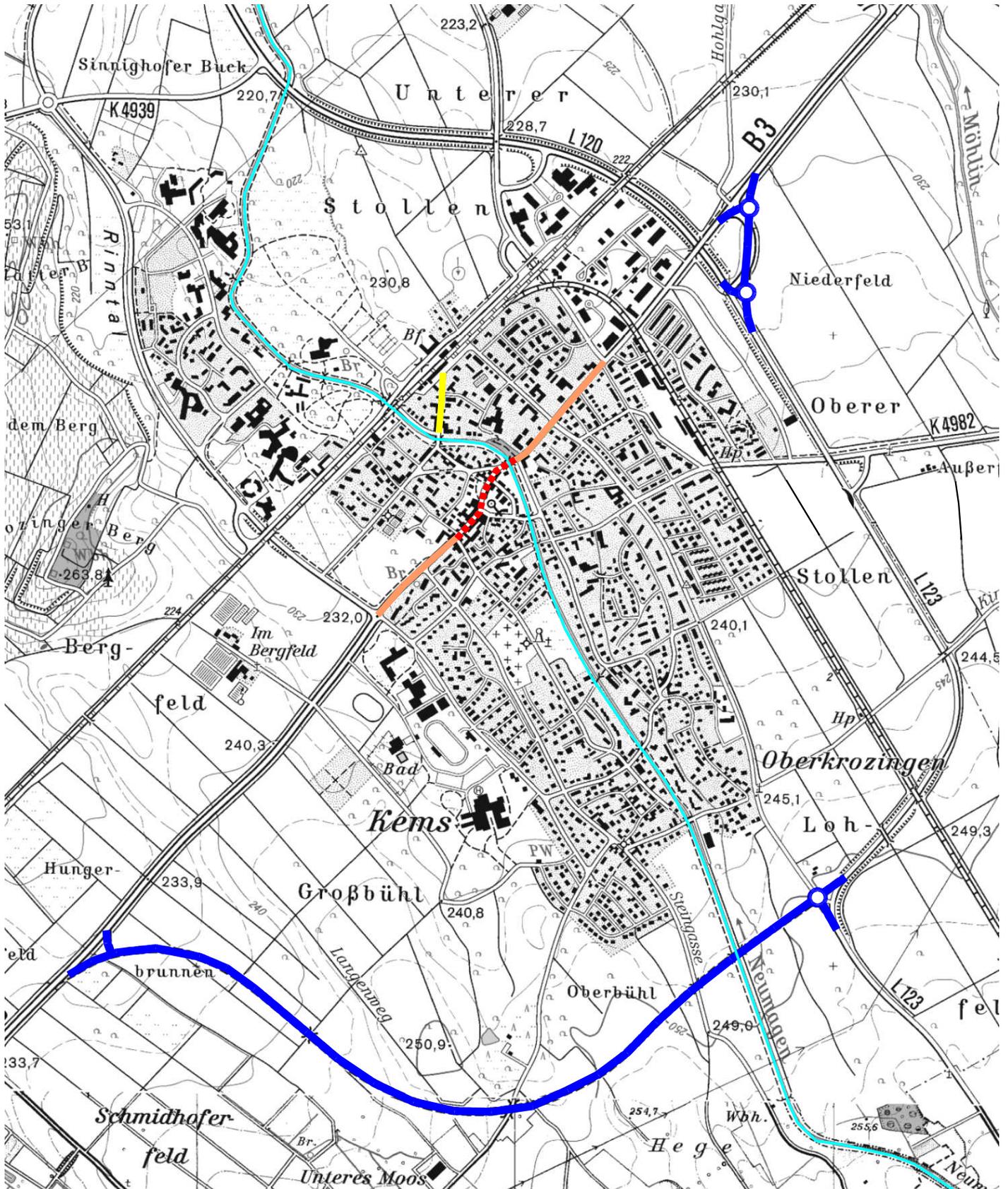


Planungsfall 1.2 Variante 7

Straßennetz

Stadtgebiet

-  B 3 neu
-  Zone 30 km/h
-  Zone 20 km/h
-  Fußgängerzone

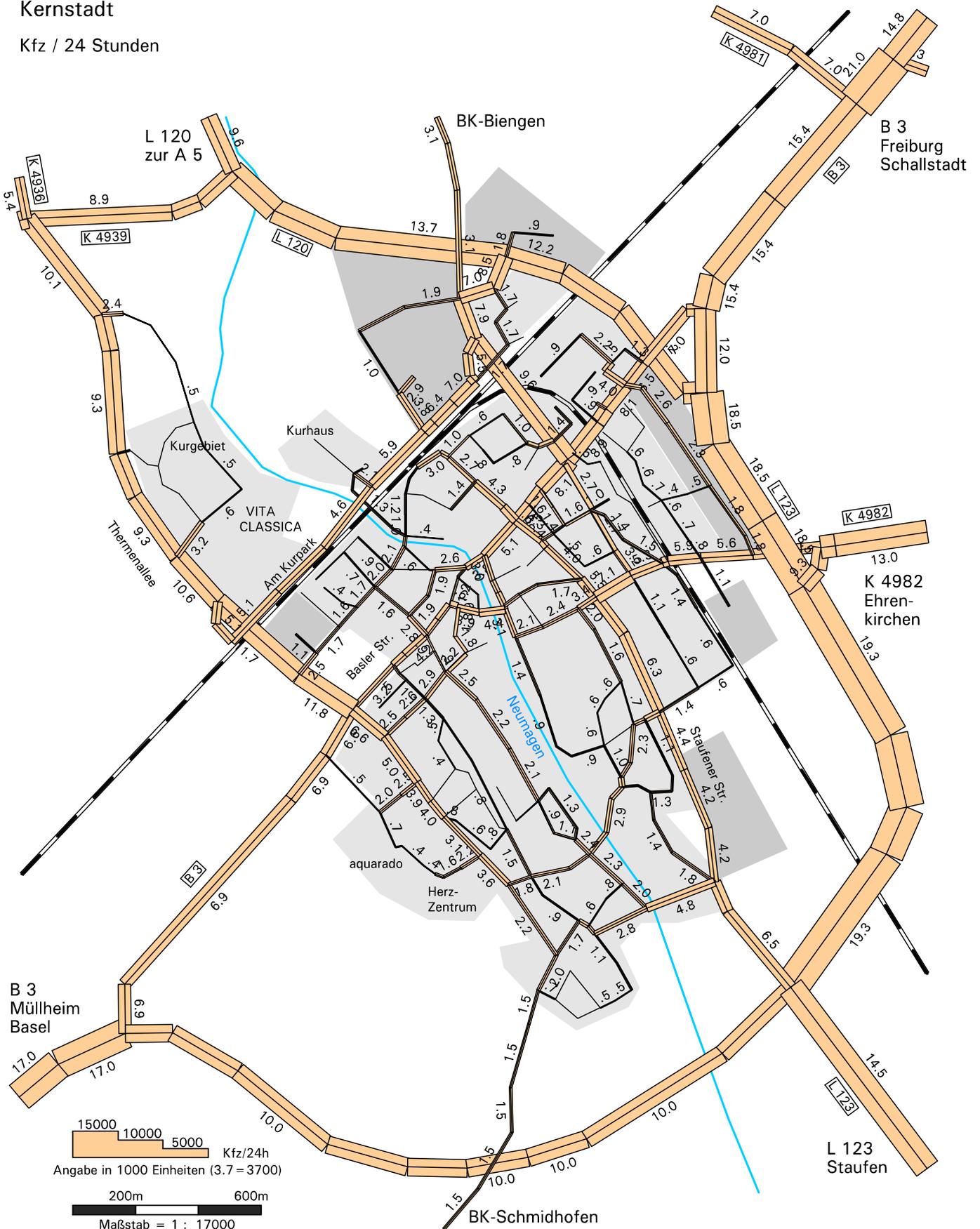


Planungsfall 1.2 Variante 7

Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden



Planungsfall 1.2 Variante 7

Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

