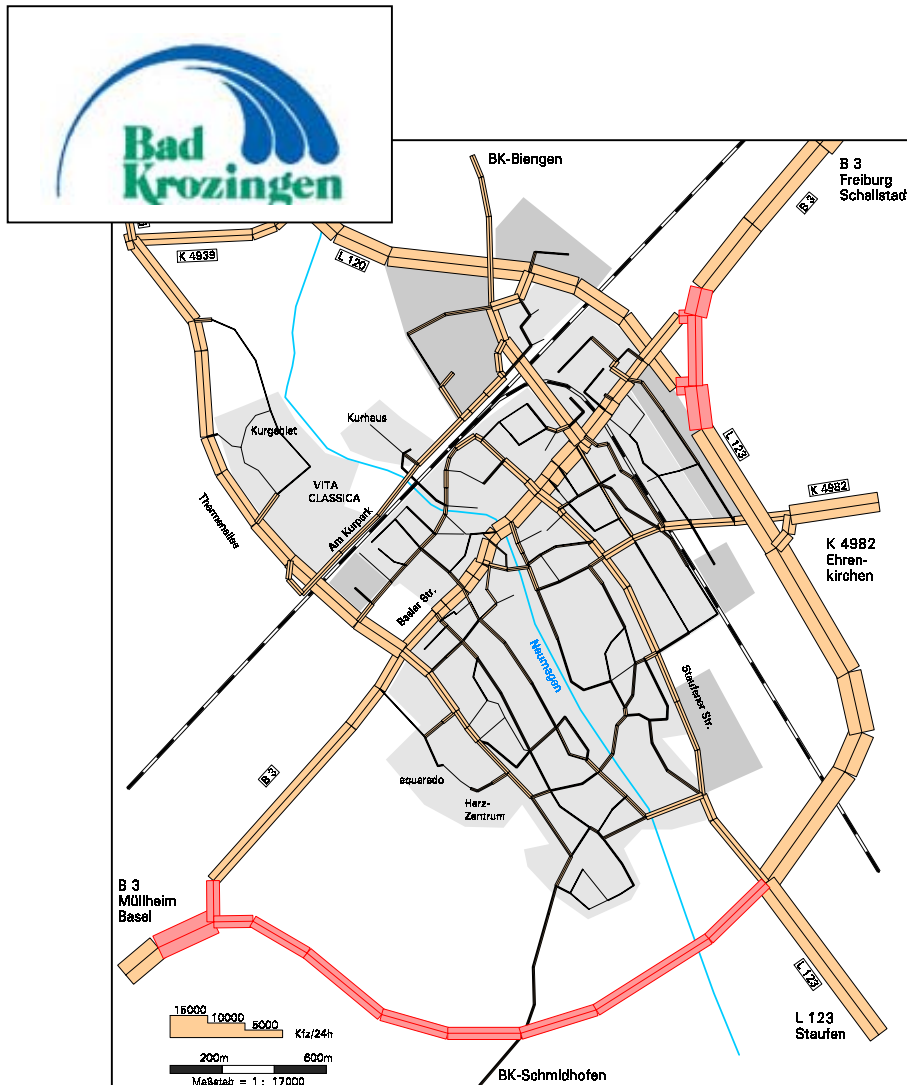


Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Fortschreibung 2006



Im Auftrag der Stadt Bad Krozingen

MODUS CONSULT ULM GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Neue Straße 3
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

30. Mai 2006

Inhalt

	Seite
Einleitung - Aufgabe	1
1. Grundlagen	
1.1 Untersuchungsgebiet	2
1.2 Verkehrserhebungen	3
2. Ergebnisse der Verkehrszählungen	
2.1 Querschnittsbelastungen am Außenkordon	4
2.2 Tagespegel	6
2.3 Knotenpunktbelastungen Kfz-, Güter-, Fahrradverkehr, Fußgänger	6
2.4 Belastungsvergleich der Kfz-Zählungen 1996 – 2000 – 2005	7
3. Ergebnisse der Verkehrsbefragungen	
3.1 Verkehrsbeziehungen und Verkehrsstruktur	8
3.2 Durchgangsverkehr	9
3.3 Ziel- und Quellverkehr	11
4. Analyse-Nullfall 2005	13
5. Grundlagen der Verkehrsprognose	
5.1 Siedlungsstruktur	14
5.2 Motorisierungsentwicklung	16
5.3 Verkehrsaufkommen Prognose 2025	18
6. Prognose-Nullfall 2025	
6.1 Analyse-Nullfall mit B 3-Südumfahrung	19
6.2 Prognose-Nullfall 2025 = Bezugsfall	19
7. Planungsfälle	
7.1 Planungsfall 1.1	21
7.2 Planungsfall 1.2	22
7.3 Planungsfall 1.3	22
7.4 Planungsfall 1.4	23
7.5 Planungsfall 1.5	24
7.6 Planungsfall 2.1	26
7.7 Planungsfall 2.2	26
7.8 Planungsfall 3.1	27
7.9 Planungsfall 3.2	27
7.10 Planungsfall 3.3	28
7.11 Planungsfall 3.4	29
8. Ergebnis der Verkehruntersuchung	30

Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: Verkehrszellen, Großbezirke - Kernstadt
- Plan 2: Verkehrszellen, Großbezirke - Umgebung
- Plan 3: Zählstellenübersicht
- Plan 4: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr - Außenkordon
Kfz / 24 Stunden
- Plan 5: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr – westliches Stadtgebiet
Kfz / 24 Stunden
- Plan 6: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr – mittleres Stadtgebiet
Kfz / 24 Stunden
- Plan 7: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr – nördliches Stadtgebiet
Kfz / 24 Stunden
- Plan 8: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr – östliches Stadtgebiet
Kfz / 24 Stunden
- Plan 9: Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2005
Gesamtverkehr – südliches Stadtgebiet
Kfz / 24 Stunden
- Plan 10: Querschnitts- und Knotenpunktbelastungen 2005
Güterschwerverkehr - Kernstadt
Lkw > 3.5t + Lz / 24 Stunden
- Plan 11: Querschnitts- und Knotenpunktbelastungen 2005
Fahrradbelastungen - Kernbereich
Radfahrer / 4 bzw. 14 Stunden
- Plan 12: Verkehrsbeziehungen 2005
Durchgangsverkehr Bezirk-Bezirk
Kfz / 24 Stunden
- Plan 13: Verkehrsbeziehungen 2005
Durchgangsverkehr Zählstelle-Zählstelle
Kfz / 24 Stunden

-
- Plan 14: Verkehrsbeziehungen 2005
Quell- / Zielverkehr Kernstadt-Außenbezirke
Kfz / 24 Stunden
- Plan 15: Analyse-Nullfall
Straßenbelastung 2005
Kfz / 24 Stunden
- Plan 16: Analyse-Nullfall
Straßenbelastung 2005 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 17: Analyse-Nullfall
Straßenbelastung 2005
Lkw > 3,5t + Lz / 24 Stunden
- Plan 18: Straßennetz mit B 3 Südumfahrung
- Plan 19: Analyse-Nullfall mit B 3 Südumfahrung
Straßenbelastung 2005
Kfz / 24 Stunden
- Plan 20: Analyse-Nullfall mit B 3 Südumfahrung
Straßenbelastung 2005 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 21: Analyse-Nullfall mit B 3 Südumfahrung
Differenz zum Analyse-Nullfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 22: Prognose-Nullfall
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 23: Prognose-Nullfall
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 24: Prognose-Nullfall
Straßenbelastung 2025
Lkw > 3,5t + Lz / 24 Stunden
- Plan 25: Planungsfall 1.1
Straßennetz
- Plan 26: Planungsfall 1.1
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden

-
- Plan 27: Planungsfall 1.1
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 28: Planungsfall 1.1
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 29: Planungsfall 1.1
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 30: Planungsfall 1.2
Straßennetz
- Plan 31: Planungsfall 1.2
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 32: Planungsfall 1.2
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 33: Planungsfall 1.2
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 34: Planungsfall 1.2
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 35: Planungsfall 1.3
Straßennetz
- Plan 36: Planungsfall 1.3
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 37: Planungsfall 1.3
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 38: Planungsfall 1.3
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 39: Planungsfall 1.3
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden

-
- Plan 40: Planungsfall 1.4
Straßennetz
- Plan 41: Planungsfall 1.4
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 42: Planungsfall 1.4
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 43: Planungsfall 1.4
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 44: Planungsfall 1.4
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 45: Planungsfall 1.5
Straßennetz
- Plan 46: Planungsfall 1.5
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 47: Planungsfall 1.5
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 48: Planungsfall 1.5
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 49: Planungsfall 1.5
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 50: Planungsfall 2.1
Straßennetz
- Plan 51: Planungsfall 2.1
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 52: Planungsfall 2.1
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden

-
- Plan 53: Planungsfall 2.1
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 54: Planungsfall 2.1
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 55: Planungsfall 2.2
Straßennetz
- Plan 56: Planungsfall 2.2
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 57: Planungsfall 2.2
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 58: Planungsfall 2.2
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 59: Planungsfall 2.2
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 60: Planungsfall 3.1
Straßennetz
- Plan 61: Planungsfall 3.1
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 62: Planungsfall 3.1
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 63: Planungsfall 3.1
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 64: Planungsfall 3.1
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden

-
- Plan 65: Planungsfall 3.2
Straßennetz
- Plan 66: Planungsfall 3.2
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 67: Planungsfall 3.2
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 68: Planungsfall 3.2
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 69: Planungsfall 3.2
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 70: Planungsfall 3.3
Straßennetz
- Plan 71: Planungsfall 3.3
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 72: Planungsfall 3.3
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 73: Planungsfall 3.3
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 74: Planungsfall 3.3
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden
- Plan 75: Planungsfall 3.4
Straßennetz
- Plan 76: Planungsfall 3.4
Straßenbelastung 2025
Kfz / 24 Stunden
- Plan 77: Planungsfall 3.4
Straßenbelastung 2025 - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden

- Plan 78: Planungsfall 3.4
Differenz zum Bezugsfall
Kfz / 24 Stunden
- Plan 79: Planungsfall 3.4
Differenz zum Bezugsfall - Innenstadt
Kfz / 24 Stunden

Verzeichnis der Anlagen

- | | | |
|--------|-----|--|
| Anlage | 1: | Tagespegel 2005
B 3 Nord (Knoten 21 / Querschnitt 1) |
| Anlage | 2: | Tagespegel 2005
B 3 Süd (Knoten 25 / südwestlich Südring) |
| Anlage | 3: | Tagespegel 2005
K 4982 (Knoten 32 / Querschnitt 2) |
| Anlage | 4: | Tagespegel 2005
Thermenallee (Querschnitt 6) |
| Anlage | 5: | Fußgänger- und Radfahrer-Zählung
Neumagen-Brücken |
| Anlage | 6: | Belastungsvergleich Kfz-Verkehr
Zählungen 1996 - 2000 - 2005 |
| Anlage | 7: | Verkehrsbeziehungen Kordon Bad Krozingen
Durchgangsverkehr Kfz / 24 Stunden |
| Anlage | 8: | Verkehrsbeziehungen Kordon Bad Krozingen
Quellverkehr Kfz / 24 Stunden |
| Anlage | 9: | Strukturentwicklung Bad Krozingen |
| Anlage | 10: | Verkehrsaufkommen Prognose |
| Anlage | 11: | Belastungsvergleich – Tabelle
Außenkordon
Nord-Süd - Screen-line (Neumagen) |
| Anlage | 12: | Belastungsvergleich - Diagramm
Nord-Süd - Screen-line (Neumagen) |
| Anlage | 13: | Belastungsvergleich - Diagramm
Nord-Süd - Screen-line (Neumagen) nur innerhalb bebauter Stadt |

Einleitung - Aufgabe

Aus Anlass des Baubeginns und der etwa in zwei Jahren zu erwartende Fertigstellung der B 3 Südumfahrung soll der Gesamtverkehrsplan (GVP) der Stadt Bad Krozingen aus dem Jahr 1983/85 mit in den darauf folgenden Jahren nur für Teilbereiche erfolgten Aktualisierungen fortgeschrieben werden.

Auf der Grundlage der Ergebnisse einer durchzuführenden Verkehrsuntersuchung sollen Empfehlungen ausgesprochen werden für:

- Die Verkehrskonzeption des überörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz (Stadt-Umland-Verkehr) mit neuer B 3 – Umfahrung und Anbindung des Stadtgebiets zur Ableitung des Ziel- und Quellverkehrs
- Die Verkehrsführung in der Innenstadt nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs im Zuge der B 3 mit Rückbaumaßnahmen und Straßenraumgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Die Verkehrsanbindung geplanter Wohn- und Gewerbegebiete einschließlich Sonderflächen (Einkaufsmärkte)
- Die Erfordernisse des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt (Parkraumbedarf, Parkzeiten, Bewirtschaftung)
- Die Rad- und Fußwegverbindungen im Kernbereich.

Das Untersuchungsgebiet umfasst Bad Krozingen ohne Stadtteile.

Grundlage der Untersuchung bildet eine Bestandsaufnahme der Verkehrssituation 2005 mittels Verkehrsbefragungen auf den Ausfallstraßen sowie Querschnitts- und Knotenpunktzählungen.

Nach Analyse der heutigen Verkehrssituation wurde unter Berücksichtigung der gemäß dem Flächennutzungsplan vorgegebenen siedlungsstrukturellen Entwicklung sowie der Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung das voraussichtliche Verkehrsaufkommen im Planjahr 2025 berechnet. Mit diesem Prognoseverkehr wurden die geplanten bzw. angestrebten Maßnahmen nach ihren Wirkungen analysiert und bewertet. Als Bezugsfall dient der Prognose-Nullfall 2025 mit dem Prognoseverkehr auf dem heutigen Netz erweitert um die B 3 Südumfahrung.

30. Mai 2006



(Siebrand)

1 Grundlagen

1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Stadt Bad Krozingen ohne ihre Stadtteile. Es wurde in 16 Verkehrszellen eingeteilt (**Plan 1**). Die Stadt wird gegliedert durch die von Nordosten nach Südwesten verlaufende Bahnlinie Freiburg - Basel und im Abstand von ca. 350 m parallel dazu führende B 3. Von Nordwesten nach Südosten kreuzt der Fluss Neumagen.

Die Gesamtstadt besteht aus der Kernstadt und den westlich angrenzenden Stadtteilen Biengen, Hausen, Schlatt, Tunsel und Schmidhofen (**Plan 2**). In der nächsten Umgebung liegen die Gemeinden Staufen i.Br., Sulzburg, Ballrechten-Dottingen, Buggingen, Heitersheim, Eschbach, Hartheim, Schallstadt, Ebringen, Pfaffenweiler und Ehrenkirchen. Eine besondere verkehrliche Bedeutung für Bad Krozingen hat naturgemäß die nordöstlich gelegene Großstadt Freiburg, die mit ihrem Stadtteil Munsingen an den Bad Krozinger Stadtteil Hausen angrenzt..

Das Gebiet wird in Nordost-Südwest-Richtung von der B 3 und in Nordwest-Südost-Richtung von der L 120 – L 123 durchquert. Das Gemeindegebiet wird im Norden durch die BAB A 5 durchschnitten und erhält mit der Anschlussstelle Bad Krozingen eine gute Verbindung an das überregionale Straßennetz. Durch die nordöstliche Umfahrung ist der Verkehr aus dem Münstertal / Staufen zur Autobahn und nach Breisach bereits aus dem Stadtgebiet heraus verlagert. Der Verkehr auf der B 3 wird durch den anstehenden Neubau der Südumfahrung künftig ebenfalls um die Kernstadt herum geführt.

Die strukturellen Nutzungen sind in Bad Krozingen relativ klar getrennt: Das Kurgebiet im Nordwesten, die weiterführenden Schulen zusammen mit dem Arbeitsplatzschwerpunkt Herzzentrum im Südwesten, Einzelhandel und Gewerbe sind im Nordosten (nördlich B 3, östlich Biengener Allee) konzentriert.

1.2 Verkehrserhebungen

Zur Erfassung des Verkehrs eines normalen Werktages (etwa Jahresdurchschnitt) wurden am 25. Oktober 2005 an ausgesuchten repräsentativen Zählstellen (**Plan 3**) folgende Verkehrserhebungen durchgeführt:

- **Knotenpunkt- und Querschnittzählungen**
des Kfz- und Radverkehrs an 9 Knotenpunkten bzw. 3 Straßenquerschnitten (K 21, K 23, K 25, K 27, K 28, K 30, K 32, K 36, K 41 sowie Q 4 – Q 6 in 14 Stunden von 6 – 20 Uhr
und an 23 Knotenpunkten bzw. 2 Querschnitten während 4 Stunden von 15 – 19 Uhr.

(unterteilt in Halbstundenintervalle, unterschieden nach 7 Verkehrsmitteln)

- **Befragung des motorisierten Straßenverkehrs**
an 7 Querschnitten (B 1 - B 7) von 6 bis 10 und 15 bis 19 Uhr.

Die Befragungsstellen stellen einen Kordon um die Kernstadt Bad Krozingen dar (innerhalb der Umfahrungsstraße)

Befragung in Fahrtrichtung stadtauswärts, unterteilt in Halbstundenintervalle, unterschieden nach 8 Verkehrsmitteln (gesonderte Erfassung des mautrelevanten Güterschwerverkehrs über 12t) und 6 Fahrzwecken.

2 Ergebnisse der Verkehrszählungen

2.1. Querschnittsbelastungen am Außenkordon

Die Befragungsstichprobe der Ein- und Ausfallstraßen der Kernstadt Bad Krozingen kann mit Hilfe der Querschnittszählungen Q 4 bis Q6 und den entsprechenden Ästen der Knotenzählung K 21 (Q 1), K 32 (Q 2), K 23 (Q 3) und K 36 (Q 7) hochgerechnet werden (**Plan 4**). Dafür wurden am 25. Oktober 2005 folgende Fahrzeugmengen, unterschieden nach Personen- und Güterschwerverkehr, ermittelt:

Summe über den Kordon in der Übersicht:

Fahrtrichtung	Personenverkehr	Kfz / 24 Stunden		Summe
		Güterverkehr < 3.5 t	Güterschwer- verkehr > 3.5 t	
auswärts	23.565	1.133	725	25.423
einwärts	23.437	1.425	744	25.606
Summe	47.002	2.558	1.469	51.029
Anteil	92,1 %	5,0 %	2,9 %	100 %

Eine weitere Differenzierung nach den Fahrzeugarten ergibt für den gesamten Außenkordon folgende Tabelle:

	Kfz / 24 Stunden	Anteil %
Mop/Krad	830	1,6 %
Pkw	45.858	89,9 %
Bus	314	0,6 %
Lkw < 3,5 t	2.558	5,0 %
Lkw > 3,5 t	1.124	2,2 %
Lz	345	0,7 %
Summe	51.029	100,0 %

Für die 7 Ausfallstraßen wurde folgende Verkehrsmischung ermittelt:

Verkehrsaufkommen am Außenkordon in Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom 25.10.05

Zst. Nr.	Lage der Zählstelle		Mop. Krad	Pkw	Bus	Lkw		Lz	Summe Kfz	Güterschwerv.	
						<3.5t	>3.5t			abs.	in %
1	B 3	aus	105	5.909	48	290	120	34	6.506	154	2,4
	nach Freiburg	ein	127	6.004	47	475	177	66	6.896	243	3,5
	Summe		232	11.913	95	765	297	100	13.402	397	3,0
2	K 4982	aus	49	2.595	3	93	44	6	2.790	50	1,8
	nach Ehrenkirchen	ein	52	2.572	7	102	36	6	2.775	42	1,5
	Summe		101	5.167	10	195	80	12	5.565	92	1,7
3	L 123	aus	25	1.831	10	100	33	2	2.001	35	1,7
	nach Staufen	ein	25	1.984	11	64	40	3	2.127	43	2,0
	Summe		50	3.815	21	164	73	5	4.128	78	1,9
4	Schmidhofener Straße	aus	17	530	6	22	8	1	584	9	1,5
	nach Schmidhofen	ein	17	482	3	18	6	5	531	11	2,1
	Summe		34	1.012	9	40	14	6	1.115	20	1,8
5	B 3	aus	105	6.318	19	360	168	63	7.033	231	3,3
	nach Müllheim / Lörrach	ein	115	6.197	36	461	151	37	6.997	188	2,7
	Summe		220	12.515	55	821	319	100	14.030	419	3,0
6	Thermenallee	aus	61	3.643	42	214	135	55	4.150	190	4,6
	nach Biengen / K 4936	ein	55	3.257	39	200	123	49	3.723	172	4,6
	Summe		116	6.900	81	414	258	104	7.873	362	4,6
7	Biengener Allee	aus	33	2.197	19	54	44	12	2.359	56	2,4
	nach Biengen / L 120 / A 5	ein	44	2.339	24	105	39	6	2.557	45	1,8
	Summe		77	4.536	43	159	83	18	4.916	101	2,1
Σ	Ausfahrende		395	23.023	147	1.133	552	173	25.423	725	2,9
	Einfahrende		435	22.835	167	1.425	572	172	25.606	744	2,9
	Summe		830	45.858	314	2.558	1.124	345	51.029	1.469	2,9
	Anteile in %		1,6	89,9	0,6	5,0	2,2	0,7	100,0	2,9	

Der Güterschwerverkehr mit Lastkraftwagen > 3,5 t macht einen Anteil von rd. 2,9 % am Gesamtverkehr mit Kfz aus.

2.2 Tagespegel

Für die 4 maßgebenden Straßenquerschnitte des Außenkordons (B 3 Nord, Süd, K 4982, Thermenallee) sind in den **Anlagen 1 bis 4** die Tagespegel - unterschieden nach Gesamt- und Güterschwerverkehr - dargestellt. Aus ihnen lassen sich u.a. - getrennt nach Fahrtrichtung - die jeweilige Spitzenstunde mit Anteil am 24-Stundenwert direkt entnehmen.

Während die Pegel auf der B 3 nach Süden und auf der K 4982 nach Ehrenkirchen eine ausgeprägte Nachmittagsspitze stadtauswärts aufweisen (z.T. Einpendler nach Bad Krozingen, die am Nachmittag wieder heimfahren, im Falle der B 3 Süd auch Einpendler nach Freiburg aus den südlichen Gemeinden) ist es bei der Thermenallee umgekehrt (hier überwiegen offensichtlich die Auspendler aus Bad Krozingen). Der Pegel auf der B 3 nach Norden ist weniger eindeutig: Auspendlerverkehre aus Bad Krozingen mit Vormittagsspitze auswärts und Nachmittagsspitze einwärts werden überlagert von Pendler-, Einkaufs-, Wirtschafts- und Freizeitverkehren nach Freiburg, die besonders am späten Vormittag und am Nachmittag Spitzen aufweisen.

2.3 Knotenpunktbelastungen – Kfz-, Fahrradverkehr, Fußgänger

Zusätzlich zu den Querschnittswerten für die Hochrechnung der Befragungen können aus den Knoten- und Querschnittszählungen auch die Beziehungen innerhalb der Knoten ermittelt werden (**Pläne 4 bis 9**). Plan 4 zeigt die Knoten und Querschnitte am Außenkordon mit dem zentralen Knoten K 30 B 3 / Staufener Straße. Auf den weiteren Plänen sind die Knoten im westlichen, mittleren, nördlichen, östlichen und südlichen Stadtgebiet dargestellt: Der stärkste Verkehr findet auf der B 3 mit 13.000 bis 16.000 Kfz / 24 Stunden statt. Die Kreuzung mit der Staufener Straße (K 30) ist dabei mit rund 22.000 Kfz/Tag (Summe aller einfahrenden Kfz) am höchsten belastet, dicht gefolgt von der Kreuzung mit dem Südring (K 25) mit rund 20.000 Kfz/Tag.

Entsprechend sind die Knotenpunkts- und Querschnittsbelastungen des Güterschwerverkehrs aus **Plan 10** zu entnehmen. Dabei sind nur die wesentlichen Knoten auf der Grundlage von 14-Stunden-Zählungen ausgewählt worden. Die Zahlen spiegeln das Durchfahrverbot für Lkw durch Bad Krozingen wider: Bedeutende Ströme (über 100 Lkw > 3.5t + Lz) kommen nur von der B 3 Süd zur Thermenallee und zu bzw. auf der L 120 / L 123 - Umfahrungsstraße vor.

Der **Plan 11** zeigt den aus den Knotenpunktzählungen ermittelten Fahrradverkehr (nur gezählte Intervalle 6 bis 20 Uhr bzw. 15 bis 19 Uhr, nicht auf 24 Stunden hochgerechnet). In Höhe Staufener Straße sind z.B. auf der B 3 250 bis 300 Fahrradfahrer in 14 Stunden unterwegs. In Höhe Rathaus sind es deutlich mehr: hier wurden in 4 Stunden bereits 350 Fahrradfahrer gezählt. Auch im Zug der Bahnhofstraße ist ein dichter Fahrradverkehr ablesbar. Da bei den 4-Stunden-Zählungen nur nachmittags gezählt

wurde und deshalb der beim Fahrradverkehr besonders relevante Schülerverkehr fehlt, sind diese Kurzzeitmessungen nur bedingt aussagekräftig.

Detailliert wurden auf den 2 Fußgängerbrücken Hofstraße / Schauinslandstraße und Akazienweg 4 Stunden lang neben den Fahrradfahrern auch Fußgänger gezählt (**Anlage 5**). Dabei wurde nach Kindern, Erwachsenen und Senioren unterschieden. Näher zur Innenstadt sind die Senioren als Fußgänger häufig, während etwas weiter südlich die fahrradfahrenden Kinder besonders stark vertreten sind (Kein Schülerverkehr nach 15 Uhr!)

2.4 Belastungsvergleich der Kfz-Zählungen 1996 – 2000 - 2005

Ein Belastungsvergleich des Kfz-Verkehrs mit den Zählungen 1996 und 2000 ergibt keine einheitliche Tendenz (**Anlage 6**). Der Verkehr auf der B 3 hat im südlichen Abschnitt erst zu und dann wieder abgenommen, im mittleren Abschnitt umgekehrt zuerst ab- und in den letzten 5 Jahren wieder zugenommen. An der Kreuzung mit der Bienger Allee hat er von 1996 bis 2000 abgenommen und sich danach nicht mehr verändert.

3 Ergebnisse der Verkehrsbefragungen

An den 7 Ausfallstraßen von Bad Krozingen wurden am 25. Oktober 2005 in zwei Zeitintervallen von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr die Verkehrsteilnehmer nach Herkunft, Ziel- und Zweck der Fahrt befragt. Von den rd. 13.150 in diesen 8 Stunden ausfahrenden Fahrzeugen wurden dabei rd. 8.400 bei der Befragung erfasst, was einer Stichprobe von ca. 64 % entspricht. Die Hochrechnung auf die gezählten 14 Stunden ergab rund 22.500 Fahrzeuge, welche weiter mit einem pauschalen Faktor auf 25.500 Kfz / 24 Stunden angehoben wurden.

Hieraus konnten die vorhandenen, für die Planungsüberlegungen relevanten Verkehrsströme des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs für die Kernstadt Bad Krozingen abgeleitet werden.

Die Auswertung erfolgte auf einer feingliedrigen Bezirkseinteilung des Untersuchungsgebiets (Plan 1) und der Umgebung (Plan 2), die weitgehend von den früheren Untersuchungen übernommen wurde. Zum Zweck der bildlichen Darstellung des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs wurden die Verkehrszellen auf Großbezirke zusammengefasst (blaue Grenzen und Nummern).

3.1 Verkehrsbeziehungen und Verkehrsstruktur

Als Ergebnis wurden auf den 7 Ausfallstraßen der Kernstadt Bad Krozingen folgende Verkehrsmengen je Verkehrsart ermittelt:

	Kfz / 24 Stunden	Anteil
Durchgangsverkehr	10.079	40 %
Quellverkehr	15.046	60 %
Summe ausfahrend sonstige Fahrten	25.125 298	100 %
Summe Kordon	25.423	

Mit rd. 25.400 Kfz / 24 Stunden sind rd. 35.000 Personen mit Kraftfahrzeugen aus dem Ort ausgefahren.

Der mittlere Besetzungsgrad betrug beim Pkw 1,35 Personen. Von und zur Arbeit waren die Pkw im Mittel mit 1,14 Personen besetzt.

Die Zusammensetzung nach Verkehrsarten, bezogen auf die einzelnen Ausfallstraßen, zeigt folgende Tabelle:

Zählstelle Nr., Bezeichnung	Kfz / 24 Stunden Fahrtrichtung auswärts		Anteil am Gesamtverkehr	
	Durchgangs- verkehr	Quellverkehr	Durchgangs- verkehr	Quellverkehr
1, B 3 nach Freiburg	3.278	3.200	51 %	49 %
2, K 4982 nach Ehrenkirchen	778	1.980	28 %	72 %
3, Staufener Straße	257	1.706	13 %	87 %
4, Schmidhofener Str.	130	434	23 %	77 %
5, B 3 nach Lörrach	4.087	2.928	58 %	42 %
6, Thermenallee zur K 4939	1.224	2.882	30 %	70 %
7, Biengener Allee	325	1.916	15 %	85 %
Summe	10.079	15.046	40 %	60 %

Aus den Befragungen wurde folgende Aufgliederung der Kfz-Fahrten nach Fahrtzwecken ermittelt:

Fahrtzweck	Kfz / 24 Stunden	Anteil in %
von und zur Arbeit	10.354	41 %
von und zu dienstlichen Erledigungen	3.159	12 %
von und zur Ausbildung	417	2 %
von und zum Einkauf	1.989	8 %
von und zur Freizeitgestaltung	1.407	5 %
von und zu sonstigen privaten Erledigungen	8.097	32 %
Summe	25.423	100 %

Mit rd. 55 % aller Fahrten dominierte der Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie die mit der Berufsausübung zusammenhängenden Fahrten zu dienstlichen Erledigungen.

3.2 Durchgangsverkehr

Eine Aufspaltung des Durchgangsverkehrs nach Verkehrsmitteln ergab folgende Anteile:

	Kfz / 24 Stunden	Anteil in %
Personenverkehr	9.093	90 %
Güterverkehr < 3.5t	589	6 %
Güterschwerverkehr > 3.5t	397	4 %
Summe	10.079	100 %

In **Plan 12** sind die Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs als Stromuhr dargestellt. Die Matrix der Fahrtbeziehungen nach Herkunft und Ziel ist in **Anlage 7** zusammengestellt.

Der Durchgangsverkehr wird zu 50% durch den Verkehr von Freiburg in den Süden von Bad Krozingen dominiert. Das Verkehrsaufkommen der einzelnen Herkunft-/ Zielbezirke zeigt folgende Tabelle:

Bezirk		Summe beginnende und endende Kfz / 24 Stunden	Anteil
Nr.	Beschreibung		
50	Freiburg	5.002	25 %
36	Heitersheim, Buggingen, Sulzburg	4.578	23 %
40	Müllheim, Neuenburg	2.927	15 %
21	Ehrenkirchen, Pfaffenweiler	1.192	6 %
31	Biengen, Hausen, Mengen	831	4 %
46	Südl. Müllheim	764	4 %
17	Schallstadt, Ebringen	666	3 %
44	Nördl. Freiburg	578	3 %
Summe sonstige		3.620	18 %
2 x Durchgangsverkehr		20.158	100 %

Die stärksten Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs bestehen auf folgenden 4 Relationen (47%):

				Kfz / 24 Stunden Summe beider Richtungen
50	Freiburg	36	Heitersheim, Buggingen, Sulzburg	2.363
50	Freiburg	40	Müllheim, Neuenburg	1.571
21	Ehrenkirchen, Pfaffenweiler	36	Heitersheim, Buggingen, Sulzburg	468
21	Ehrenkirchen, Pfaffenweiler	40	Müllheim, Neuenburg	341

Wie der Durchgangsverkehr die Straßen von Bad Krozingen belastet, wird durch die Darstellung im **Plan 13** deutlicher, die die Stromuhr von der Einfahrtszählstelle zur Ausfahrtszählstelle zeigt: Mehr als die Hälfte des gesamten Durchgangsverkehrs belastet die B 3 auf der gesamten Ortsdurchfahrt. Auch die Beziehungen von Süden zur K 4982 und die Beziehungen von Norden zur Thermenallee (zusammen 19%) werden im Wesentlichen auf der Basler Straße abgewickelt.

Der Anteil des Güterschwerverkehrs am Durchgangsverkehr beträgt mit 397 erfassten Lkw > 3.5t / 24 Stunden rd. 4 %, davon hatte der mautrelevante Schwerverkehr über

12t mit 196 Lkw/24h einen Anteil von knapp 50%. Diese geringe Menge lässt den Schluss zu, dass die B 3 für Lkw und Lz über 12t keine Alternative zur Mautvermeidung darstellt, da die Ortsdurchfahrt bereits heute für den Schwerverkehr (>7.5t) gesperrt ist. Der größte Teil des Güterschwerverkehrs kommt von der B 3 Süd und fährt über die Thermenallee zur K 4939 und dann vermutlich weiter zur A 5 (siehe Plan 10).

3.3 Ziel- und Quellverkehr

Die Verkehrsbeziehungen des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Bad Krozingen und den Bezirken der Umgebung sind aus **Plan 14** erkennbar. In dieser Stromuhr-Darstellung sind die Binnenbezirke von Bad Krozingen zusammengefasst.

Die auf die einzelnen Binnenbezirke von Bad Krozingen bezogenen Herkunft-/ Zielbeziehungen können der Matrix **Anlage 8** entnommen werden.

Am Erhebungstag im April 2005 wurden 15.046 Kfz / 24 Stunden als Quellverkehr ermittelt. Der Zielverkehr kann reziprok angesetzt werden; demnach errechnet sich der Ziel- und Quellverkehr mit rund 30.100 Kfz / 24 Stunden.

Eine Aufspaltung des Ziel-/Quellverkehrs nach Verkehrsmitteln ergab folgende Anteile:

	Kfz / 24 Stunden	Anteil in %
Personenverkehr	14.203	94,5 %
Güterverkehr <3.5t	532	3,5 %
Güterschwerverkehr >3.5t	311	2,0 %
Summe	15.046	100,0 %

Auf die Kernstadt Bad Krozingen verteilt sich der Ziel-/Quellverkehr wie folgt:

Nr.	Bereich	Summe beginnende und endende Kfz / 24 Stunden	Anteil
1	Ortskern	7.648	25 %
5	Südwestlich Neumagen	6.318	21 %
8	Neumagen bis Staufener Str.	2.550	9 %
10	Östlich Staufener Str.	3.798	13 %
13	Kurgebiet	4.918	16 %
14	Nördlich B 3	4.860	16 %
	Summe Ziel-/Quellverkehr	30.092	100 %

Die Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs auf die Außenbezirke zeigt folgende Tabelle:

Nr.	Bezirk Beschreibung	Summe beginnende und endende Kfz/24h	Anteil
50	Freiburg	5.648	19 %
36	Heitersheim, Buggingen, Sulzburg	3.314	11 %
27	Staufen i.Br.	2.846	9 %
31	Biengen, Hausen, Mengen	2.704	9 %
21	Ehrenkirchen, Pfaffenweiler	2.152	7 %
30	Schlatt, Hartheim	2.150	7 %
40	Müllheim, Neuenburg	2.058	7 %
44	Nördlich Freiburg	1.356	5 %
	Summe sonstige	7.864	26 %
	Summe Ziel-/Quellverkehr	30.092	100 %

Erkennbar ist, dass der Ziel-/ Quellverkehr überwiegend nach Freiburg orientiert ist.

4. Analyse-Nullfall 2005

Die aus den an den Befragungsstellen ermittelten Herkunft-/Zielbeziehungen wurden mit Hilfe von Verkehrsmodellen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Damit wurde zunächst der heutige Verkehrszustand nachvollzogen. Durch Vergleich der berechneten mit den aus den Querschnitt- und Knotenpunktzählungen ermittelten Belastungszahlen und entsprechender iterativer Anpassung wurden die Verkehrs- und Netzdaten geeicht.

Für die Berechnung wird im wesentlichen das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz mit den klassifizierten Straßen berücksichtigt. Darüber hinaus wird das nachgeordnete Erschließungsstraßennetz nur soweit es für die Verkehrsverteilung innerhalb des Ortes (Anbindung der Verkehrszellen) notwendig ist mit einbezogen. Die für diese Straßen angegebenen Belastungszahlen sind daher zu relativieren (keine exakten Angaben). Dies gilt auch für den Prognose-Nullfall und die Planungsfälle.

Die Verkehrsbeziehungen des Binnenverkehrs innerhalb der Kernstadt und die nicht direkt über die Außenkordonbefragung erfassten Beziehungen außerhalb der Kernstadt wurden- soweit es der Aufgabe entsprechend erforderlich war - im Rahmen der Berechnung des Analyse-Nullfalls durch Hochrechnung früherer Befragungen und einem Vergleich der umgelegten mit den gezählten Verkehrsmengen ergänzt.

Die nach der Eichung ermittelte Matrix aller Verkehrsbeziehungen teilt sich auf in

- 24.300 Kfz/24h innerhalb der Kernstadt Bad Krozingen
- 30.100 Kfz/24h Quell- bzw. Zielverkehr der Kernstadt
- 10.100 Kfz/24h Durchgangsverkehr über die Grenzen der Kernstadt

das ergibt, auf die Kernstadt Bad Krozingen bezogen, eine Gesamtmatrix von
rd. 64.500 Kfz / 24 Stunden.

Außerdem wurden weitere 91.000 Kfz / 24 Stunden in das Wegewahlmodell einbezogen, die das Untersuchungsgebiet nicht durchfahren, aber für die Bewertung der radialen und tangentialen Straßen notwendig sind (Autobahnbelastungen, Verkehr zwischen den Gemeinden die zwischen Bad Krozingen und Freiburg liegen, u.a.).

Das Ergebnis der Umlegung der Matrix der Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf das vorhandene Straßennetz - Analyse-Nullfall 2005 - ist in **Plan 15** als Straßenbelastung in Kfz/24h (Angaben in 1.000 Einheiten) für die gesamte Kernstadt dargestellt. Eine Vergrößerung für den Bereich der erweiterten Innenstadt zeigt der **Plan 16**. In **Plan 17** können die Belastungen durch den Güterschwerverkehr (> 3,5 t) abgelesen werden.

Der Analyse-Nullfall bildet die Grundlage für die zu erstellende Verkehrsprognose.

5. Grundlagen der Verkehrsprognose

Grundlage der Prognose über die voraussichtliche Verkehrsentwicklung bis zum Planjahr 2025 bilden

- die Entwicklung der Siedlungsstruktur
- die Motorisierungsentwicklung und die damit im Zusammenhang stehende Mobilitätsentwicklung der Bevölkerung

5.1 Siedlungsstruktur

In der Gemeindestatistik des Landesamtes Baden-Württemberg wird die Bevölkerungszahl im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und der kreisfreien Stadt Freiburg wie folgt angegeben:

	Einwohner		Veränderung
	2004	2020	
Lkr. Breisgau-Hochschwarzwald	248.400	259.898	+ 7%
Stadt Freiburg	213.998	228.954	+ 7%
Bad Krozingen	15.874	17.730	+ 12%

Nachbargemeinden von Bad Krozingen mit mehr als 5.000 Einwohner:

Breisach	14.140	15.417	+ 9%
Ehrenkirchen	6.983	7.180	+ 3%
Heitersheim	5.758	6.292	+ 9%
Ihringen	5.874	5.830	- 1%
Müllheim	18.116	19.943	+ 10%
Münstertal	5.199	5.099	- 2%
Neuenburg	11.730	12.608	+ 7%
Schallstadt	5.784	5.547	- 4%
Staufen	7.774	8.399	+ 8%

Die Stadt Bad Krozingen besteht aus den Stadtteilen

Kernstadt	10.372
Biengen	1.614
Hausen	1.538
Tunsel/Schmidhofen	1.599
Schlatt	751

Die Einwohnerzahl der Stadt Bad Krozingen hat sich in den letzten 14 Jahren (1990 – 2004) um 22% erhöht, das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Entwicklung um 1,55% (**Anlage 9**). Die Prognose des Statistischen Landesamtes geht von 12% von 2004 bis 2020 aus, d.h. die zukünftige Entwicklung wird mit 0,73% / Jahr nur halb so stark eingeschätzt, aber höher als die Entwicklung in den Nachbargemeinden.

Nach dem Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bad Krozingen stehen in Zukunft in der Kernstadt 52,8 ha Neubauf Flächen zur Verfügung (**Anlage 10**) aufgeteilt in 36,7 ha für Wohn- und Mischnutzung und 16,1 ha für gewerbliche Nutzung. Es kann angenommen werden, dass nicht alle Einwohner in den Neubaugebieten von außen zuwandern, sondern dass - wegen dem zunehmenden Flächenanspruch pro Person - Bürger aus den bisherigen Wohngebieten und der Innenstadt umsiedeln. Wenn alle im FNP angegebenen Wohnflächen bis 2025 voll bebaut wären, würde das ca. 2.000 zusätzliche Einwohner bedeuten. Die Prognose vom Statistischen Landesamt sieht ca. 1.150 zusätzliche Einwohner in der Kernstadt vor. Die Differenz wird durch Binnenwanderung abgedeckt. Die vom Landesamt Baden-Württemberg für das Jahr 2020 vorgegebenen Eckwerte wurden für die Verkehrsprognose 2025 übernommen.

Die ausgewiesenen Flächen wurden bei der Verkehrsprognose lage- und größenmäßig berücksichtigt.

5.2 Motorisierungsentwicklung

Eine wesentliche Einflußgröße auf die Mobilität der Bevölkerung und die Verkehrsnachfrage im Straßenverkehr mit Kfz stellt die Motorisierung und die voraussichtliche Entwicklung dar.

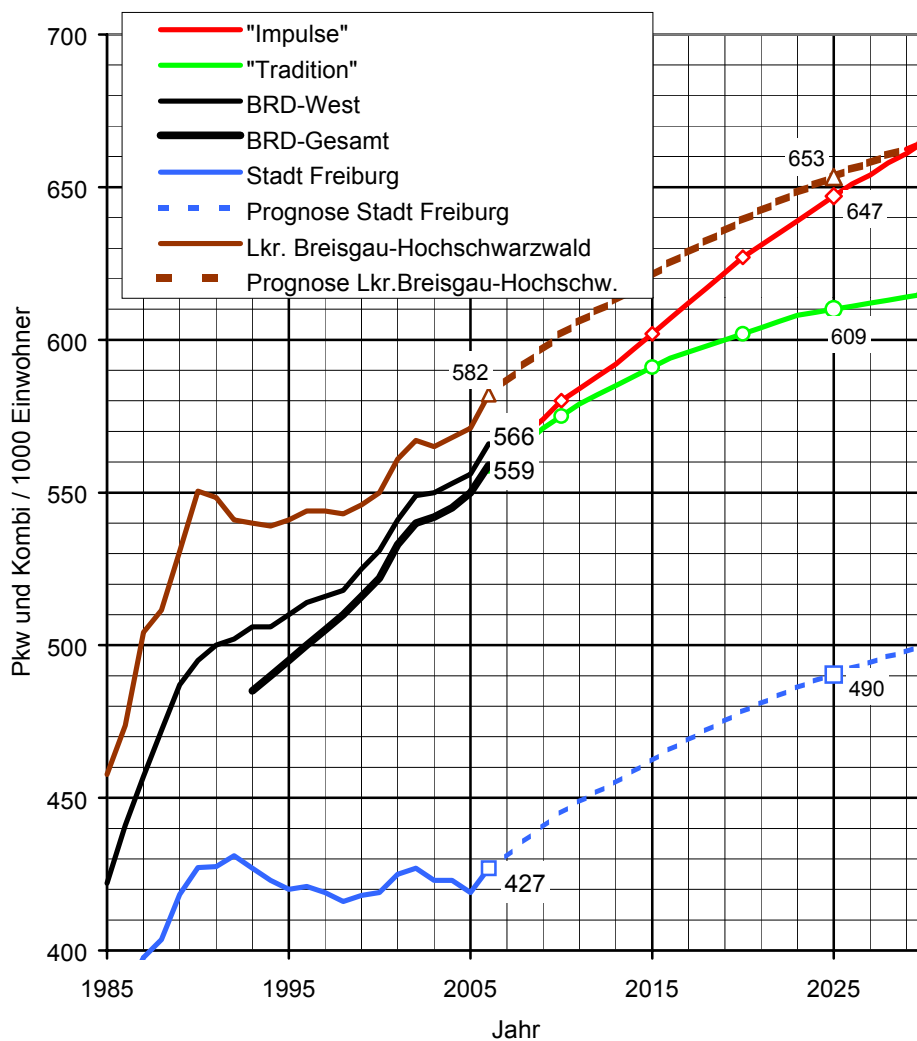
In Anlehnung an aktuelle Motorisierungsprognosen von einschlägigen Instituten für die Bundesrepublik Deutschland mit 2 Szenarienalternativen wird für die tangierten Landkreise folgende Motorisierungsentwicklung unterstellt:

Pkw-Dichte auf 1000 Einwohner

Shell-Prognose 2030 Bundesrepublik Deutschland

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Stadt Freiburg i.Br.



Quelle: Bestand Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2006
Shell Pkw-Szenarien, 2004

	Pkw / 1.000 E		
	2006	2025	
Bundesrepublik Deutschland	559	631	+ 13 %
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	582	653	+ 12 %
Stadt Freiburg	427	490	+ 15 %

Dies bedeutet bis zum Planjahr 2025 einen Zuwachs der Pkw-Motorisierung von rd. 13 % im Bundesgebiet und von nur rd. 12 % im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, da hier die Motorisierung bereits heute über dem Bundesdurchschnitt liegt.

Die Zunahme der Motorisierung wird sich erfahrungsgemäß nicht in gleichem Maße auf eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auswirken. Mit der weiteren Motorisierung wird - auch bedingt durch einen steigenden Zweitwagenanteil - die durchschnittliche Pkw-Einzelfahrleistung zurückgehen.

Einflußgrößen - wie ein höherer Motorisierungsgrad, Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung, Veränderungen im Freizeitangebot u. a. - führen zu einer - bezogen auf die einzelnen Fahrtzwecke - unterschiedlichen Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung. Diese Tatsachen wurden bei den Ansätzen zur Verkehrsprognose durch einen Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung berücksichtigt.

5.3 Verkehrsaufkommen Prognose 2025

Unter Berücksichtigung der Faktoren für die Einwohner- und Motorisierungsentwicklung wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Planjahr 2025 berechnet und die daraus resultierenden Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs sowie der simulierte Binnenverkehr - bezogen auf den Untersuchungsraum - ermittelt. Der Kordon wurde gegenüber der Erhebung um die nicht befragte Ausfahrt aus dem Gewerbegebiet „Im Unteren Stollen“ ergänzt.

Das Ergebnis der Prognoseberechnung mit den Ecksummen der Verkehrsarten in Gegenüberstellung mit den Analyse-Werten zeigt folgende Tabelle:

Verkehrsart	Kfz / 24 Stunden				
	Analyse 2005	Prognose 2025			
		ohne B 3-neu		mit B 3-neu	
			zu 2005		zu 2005
Durchgangsverkehr	10.200	11.400	+ 12%	5.500	- 64%
Ziel- / Quellverkehr	30.600	37.400	+ 22%	37.400	+ 22%
Binnenverkehr	24.100	28.500	+ 18%	28.500	+ 18%
Summe	64.900	77.300	+ 19%	71.400	+ 10%

Dabei ist zu beachten, dass der maßgebende Kordon um die Kernstadt, innerhalb der Umfahrungsstraße gebildet wurde und deshalb der Durchgangsverkehr in dem zukünftigen Straßennetz mit B 3-neu größtenteils nicht mehr den Kordon überschreitet.

Die Entwicklung des Verkehrs außerhalb des Untersuchungsgebietes wird mit 19% ermittelt (72.100 auf 85.800 Kfz/24h)

Beim Güterschwerverkehr ist der auf die B 3-neu verlagerte Durchgangsverkehr von noch größerer Bedeutung:

Verkehrsart	Lkw + Lz / 24 Stunden (> 3.5t)				
	Analyse 2005	Prognose 2025			
		ohne B 3-neu		mit B 3-neu	
			zu 2005		zu 2005
Durchgangsverkehr	400	480	+ 20%	140	- 65%
Ziel- / Quellverkehr	620	720	+ 16%	720	+ 16%
Binnenverkehr	120	140	+ 17%	140	+ 17%
Summe	1.140	1.340	+ 18%	1.000	- 12%

6. Prognose-Nullfall 2025

Mit der Belastung des im Jahre 2005 vorhandenen Straßennetzes durch die für das Planjahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen soll festgestellt werden, welche Mehrbelastungen im Straßennetz infolge der unterstellten siedlungsstrukturellen Entwicklung und Mobilitätsentwicklung zu erwarten sind, wenn keine Netzergänzungen erfolgen.

Als Zwischenstufe wurde das Straßennetz der nahen Zukunft, d.h. mit der fertiggestellten B 3 – Südumfahrung (**Plan 18**), mit dem heutigen Verkehrsaufkommen 2005 belastet:

6.1 Analyse-Nullfall mit B 3 - Südumfahrung

In **Plan 19** und im Detail in **Plan 20** ist die Straßenbelastung durch das heutige Verkehrsaufkommen 2005 dargestellt, die erwartet werden kann, wenn die B 3 – Umfahrung um Bad Krozingen vervollständigt ist. Dabei wurden in diesem Fall keinerlei flankierende, d.h. restriktive Maßnahmen für die Ortsdurchfahrt unterstellt.

Die Hälfte des von Süden auf der B 3 ankommenden Verkehrs wird auf die Umfahrung verlagert. Das ergibt eine Entlastung in der Basler Straße um 4.200 bis 5.300 Kfz/24h, wie in der Differenzendarstellung zum Analyseverkehr auf das heutige Netz abzulesen ist (**Plan 21**).

6.2 Prognose-Nullfall 2025 = Bezugsfall

Das gleiche Netz (heutiges Netz mit B 3 – Südumfahrung und Direktanbindung der Ostumfahrung) wird mit dem Prognoseverkehr 2025 belastet. Das Ergebnis für die gesamte Kernstadt ist im **Plan 22** und für die Innenstadt im **Plan 23** dargestellt.

Folgende Belastungen sind gegenüber dem Analyse-Nullfall 2005 zu erwarten:

Außenkordon innerhalb der Umfahrung

Straße	Kfz / 24 Stunden			
	Analyse-Nullfall 2005	Prognose-Nullfall 2025	Veränderung	
			absolut	in %
B 3 Nord	13.400	9.150	-4.250	-32%
K 4982	5.500	6.200	700	+ 13%
Staufener Str.	4.150	5.800	1.650	+ 40%
Schmidhofener Str.	1.050	1.450	400	+ 38%
B 3 Süd	14.000	8.750	-5.250	-38%
Thermenallee	7.950	9.500	1.550	+ 19%
Biengener Allee	4.900	7.600	2.700	+ 55%
Summe Kordon	50.950	48.450	-2.500	-5%

Schnitt durch die Kernstadt entlang des Neumagen (Screen-line)

Straße	Kfz / 24 Stunden			
	Analyse-Nullfall 2005	Prognose-Nullfall 2025	Veränderung	
			absolut	in %
Am Kurpark	2.100	3.100	1.000	+ 48%
Bahnhofstr.	2.500	2.450	-50	-2%
Basler Straße	15.300	11.800	-3.500	-23%
Grabenstraße	2.600	2.200	-400	-15%
In den Mühlenmatten	2.100	1.900	-200	-10%
Josefstraße	3.100	4.000	900	+ 29%
Summe Screen-Line	27.700	25.450	-2.250	-8%

Auch diese Verkehrsabnahmen im Prognosefall, besonders in der Basler Straße, sind durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die neue B 3-Südumfahrung bedingt.

Die Verkehrsanteile des Güterschwerverkehrs zeigt **Plan 24**.

Der Prognose-Nullfall dient als Bezugsfall zu den im folgenden zu untersuchenden Planungsfällen. Im Vergleich zu den Belastungswerten des Prognose-Nullfalls lässt sich die Wirkung unterstellter Maßnahmen aus dem Umlegungsergebnis der einzelnen Planungsfälle direkt ableiten. (Anmerkung: Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis zu 200 Kfz eintreten).

7. Planungsfälle

Mit der Vervollständigung einer Umfahrung von Bad Krozingen im Zuge der B 3 kann ein Großteil des Durchgangsverkehrs (aus Richtung Basel in Richtung Freiburg und umgekehrt) aus der Basler und Freiburger Straße verlagert werden. Zur weitgehend kompletten Verlagerung dieses Durchgangsverkehr auf die Umfahrung muss zusätzlich die Ortsdurchfahrt erschwert werden. Dazu sind drei prinzipiellen Lösungen denkbar:

- eine Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt durch Ausweisung als Tempo30-Zone oder als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Planungsfälle 1.1 bis 1.5)
- durch Ausweisung des zentralen Bereichs der Basler Straße als Einbahnstraße mit unterschiedlicher Führung des Gegenverkehrs (Planungsfälle 2.1 und 2.2)
- durch Ausweisung des zentralen Bereichs der Basler Straße als Fußgängerzone und Verlagerung des Verkehrs auf parallele Nachbarrouten (Planungsfälle (3.1 bis 3.4).

7.1 Planungsfall 1.1

Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 25** dargestellt. Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 26** und im Detail aus **Plan 27** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 28** und **Plan 29** abgelesen werden:

- Es werden weitere rund 1.400 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße wird um 3.000 bis 3.500 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 5.000 bis 8.400 Kfz/24h.
- Es werden nur geringe Verkehrsmengen in das nachgeordnete Netz verdrängt: 600 Kfz/24h in die Straße Am Kurpark, 300 in die Grabenstraße, je 300 bis 400 in der Schauinslandstraße und der Litschgistraße.

7.2 Planungsfall 1.2

Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone, Belchenstr. - Schwarzwaldstr. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 30** dargestellt. Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 31** und im Detail aus **Plan 32** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 33** und **Plan 34** abgelesen werden:

- Es werden gegenüber dem Bezugsfall weitere rund 1.600 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße wird um 5.600 bis 8.500 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 2.400 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und bis 6.100 Kfz/24h östlich der Schwarzwaldstraße.
- Es wird deutlich mehr Verkehr in das nachgeordnete Netz verdrängt, als wenn in der Basler Straße nur eine 30km/h-Zone eingerichtet wird: 1.100 Kfz/24h in die Straße Am Kurpark, 1.200 in die Bahnhofstr., 1.100 in die Lammstraße, 700 in die Kirchstraße-Grabenstraße und 1.700 auf die Neumagenbrücke im Zuge der Grabenstraße (gesamte Brückenbelastung 3.900).

7.3 Planungsfall 1.3

Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone, Belchenstr. - Schwarzwaldstr. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Neue Brücke über den Neumagen Hofstraße-Schauinslandstraße

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 35** dargestellt. Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 36** und im Detail aus **Plan 37** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 38** und **Plan 39** abgelesen werden:

- Es werden gegenüber dem Bezugsfall weitere rund 1.300 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße wird um 9.500 bis 9.900 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 1.000 bis 2.000 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und bis 6.400 Kfz/24h östlich der Schwarzwaldstraße.

- Den von der Basler Straße verdrängte Verkehr übernimmt im Wesentlichen der Straßenzug Markgräfler Straße – Hofstraße – Schauinslandstraße (2.400 bis 6.600 Kfz/24h zusätzlicher Verkehr in den vorhandenen Straßen, 7.000 Kfz/24h auf der neuen Neumagenbrücke).

7.4 Planungsfall 1.4

wie Planungsfall 1.3 und zusätzlich:

Neue Brücke über den Neumagen Akazienweg

Anschluss Offnadinger Weg und GE an L 120

Südliche Ortsrandstraße mit Anschluss an B 3-neu

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 40** dargestellt.

Für die südliche Ortsrandstraße wird die vorhandene Baustraße herangezogen. Über die in diesem Planungsfall unterstellte geradlinige Verlängerung bis zur B 3-neu ist auch die Schmidhofener Straße indirekt angebunden. Die Parkplätze am Schulzentrum, am Aquarado und am Herzzentrum werden über diese Straße erschlossen, eine Durchfahrmöglichkeit zum Südring ist nicht unterstellt.

Der Straßenzug Am Kurpark – Offnadinger Weg wird höhenfrei an die L 120 angebunden. Über diesen Anschluss erfolgt die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes. Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 41** und im Detail aus **Plan 42** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 43** und **Plan 44** abgelesen werden:

- Es werden gegenüber dem Bezugsfall weitere rund 1.400 bis 2.700 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße wird um 5.000 bis 9.700 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 1.200 bis 2.400 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und bis 6.700 Kfz/24h östlich der Schwarzwaldstraße.
- Den von der Basler Straße verdrängte Verkehr übernimmt im Wesentlichen der Straßenzug Markgräfler Straße – Hofstraße – Schauinslandstraße (2.200 bis 5.000 Kfz/24h zusätzlicher Verkehr in den vorhandenen Straßen, 5.300 auf der neuen Neumagenbrücke).
- Die neue Neumagenbrücke in Verlängerung des Akazienwegs (2.400 Kfz/24h) entlastet hauptsächlich die südlichen Brücken: In den Mühlenmatten und Josefstraße.

- Die neue südliche Ortsrandstraße übernimmt im Wesentlichen den Verkehr des Südrings mit den Andienungen von Schulzentrum, Aquarado und Herzzentrum.
- Durch den Anschluss an die B 3-neu wird auch der Verkehr aus dem westlichen Stadtgebiet nach Staufen umgeleitet und entlastet Staufener Straße, Josefstraße, Kemsstraße, Belchenstraße, Mittweg etc.
- Durch die neue Anschlussstelle Offnadinger Weg werden der bisherige Anschluss des Gewerbegebiets „Im unteren Stollen“ und der Biengener Allee entlastet. Es verbleiben jedoch 5.700 Zu- und Abfahrten an diesem Anschluss.

7.5 Planungsfall 1.5

wie Planungsfall 1.3:

**Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone,
Belchenstr. - Schwarzwaldstr. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Neue Brücke über den Neumagen Hofstraße-Schauinslandstraße**

Zusätzlich:

**Neue Neumagenbrücke in Verlängerung des Akazienwegs
Einbahnsystem Grabenstr.-Kirchstraße und Hofstr.- neue Neumagenbrücke
Südliche Ortsrandstraße mit AS an B 3-neu über Schmidhofener Str.**

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 45** dargestellt.

Im Gegensatz zum Planungsfall 1.4 wird keine neue AS des Offnadinger Wegs an die L 120 unterstellt. Südlich der Basler Straße wird der Verkehr über die Markgräfler Straße und ein Einbahnsystem über den Neumagen abgewickelt: in Ostrichtung über eine neue Brücke in Verlängerung der Hofstraße und nach Südwesten über die Grabenstraße und Kirchstraße. Die südliche Ortsrandstraße wird im Gegensatz zum Planungsfall 1.4 flächen- und kostensparend über die Schmidhofener Straße an die B 3-neu angeschlossen.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 46** und im Detail aus **Plan 47** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 48** und **Plan 49** abgelesen werden:

- Es werden gegenüber dem Bezugsfall weitere rund 1.600 bis 3.200 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße wird um 4.800 bis 9.000 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 1.700 bis 3.200 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und bis 6.800 Kfz/24h östlich der Schwarzwaldstraße.

- Den von der Basler Straße verdrängte Verkehr übernimmt im Wesentlichen der Straßenzug Markgräfler Straße – Schauinslandstraße und im zentralen Bereich das Einbahnsystem: Hofstraße – neue Neumagenbrücke nach Osten bzw. bestehende Neumagenbrücke – Grabenstraße und in umgekehrter Richtung zu befahrende Kirchstraße nach Südwesten. (1.200 bis 2.200 Kfz/24h zusätzlicher Verkehr in den vorhandenen Straßen, 3.500 auf der neuen Neumagenbrücke).
- Ein Teil des verdrängten Verkehrs wird auch von der Straße Am Kurpark (500 bis 700 Kfz/24h) und von dem Straßenzug Bahnhofstraße – Gartenstraße (500 bis 900 Kfz/24h) aufgenommen.
- Die neue Neumagenbrücke in Verlängerung des Akazienwegs (2.700 Kfz/24h) entlastet hauptsächlich die südlichen Brücken: In den Mühlenmatten und Josefstraße.
- Die neue südliche Ortsrandstraße übernimmt im Wesentlichen den Verkehr des Südrings mit den Andienungen von Schulzentrum, Aquarado und Herzzentrum.
- Der Anschluss der südlichen Ortsrandstraße an die Südumfahrung über die Schmidhofener Straße ergibt eine etwas geringere Entlastung des südlichen Stadtgebiets als der direkte Anschluss wie im Planungsfall 1.4 (statt 3.000 Kfz/24h nur 2.200 auf der Ortsrandstraße südlich der Parkplatzzufahrten und entsprechend je 500 weniger Entlastung in der südlichen Staufener Straße und in der Kastelbergstraße).

7.6 Planungsfall 2.1

Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone, von Belchenstr. bis Schwarzwaldstr. als Einbahnstraße Gegenrichtung über Biengener Allee – Am Kurpark – Thermenallee

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 50** dargestellt. Dem Nordost-Südwest-Verkehr wird die Route über die Biengener Allee – Am Kurpark - Thermenallee durch Beschilderung empfohlen.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 51** und im Detail aus **Plan 52** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 53** und **Plan 54** abgelesen werden:

- Der Verkehr von Nordost nach Südwest durch die Basler Straße (4.800 bis 6.200 Kfz/24h) wird wie empfohlen auf die Straße Am Kurpark umgeleitet (rund 1.500 Kfz/24h). Aber auch auf die kurze Umleitung über Staufener Straße - Bahnhofstraße – Graserweg werden ca. 1.000 Kfz/24h verlagert. Ebenso werden im Süden die Schwarzwaldstraße und die Grabenstraße als Umfahrungsmöglichkeit benutzt. Die Lammstraße wird zusätzlich durch kleinräumige Umwegfahrten belastet.
- Die Ziele und Herkünfte im südlichen Stadtgebiet werden verstärkt über die Staufener Straße und die Straße In den Mühlenmatten erreicht.

7.7 Planungsfall 2.2

Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone, von Belchenstr. bis Schwarzwaldstr. als Einbahnstraße Gegenrichtung über Bahnhofstraße und Gartenstraße als Einbahnstraße

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 55** dargestellt. Hier wird dem Nordost-Südwest-Verkehr eine Einbahnstraße in der Bahnhofstraße angeboten.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 56** und im Detail aus **Plan 57** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 58** und **Plan 59** abgelesen werden:

- Der Verkehr von Nordost nach Südwest durch die Basler Straße (4.800 bis 6.200 Kfz/24h) wird nur zu einem kleineren Teil die empfohlene Einbahnstraße in der Bahnhofstraße annehmen (rund 1.100 bis 1.600 Kfz/24h). Wie im Planungsfall 2.1 werden auch die Umleitungen über die Straße Am Kurpark, die Lammstraße und die Grabenstraße benutzt. Dazu kommen Umwegfahrten der ca. 1.300 Kfz, die die Bahnhofstraße nicht mehr in Südwest-Nordost-Richtung fahren können.
- Im Süden sind die zusätzlichen Belastungen genauso hoch wie im Planungsfall 2.1.

7.8 Planungsfall 3.1

**Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone,
von Belchenstr. bis Schwarzwaldstr. als Fußgängerzone
Neue Brücke über den Neumagen Hofstraße-Schauinslandstraße**

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 60** dargestellt. Gegenüber dem Planungsfall 1.3 wird die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße durch Einrichtung einer Fußgängerzone weiter beruhigt.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 61** und im Detail aus **Plan 62** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 63** und **Plan 64** abgelesen werden:

- Gegenüber der Regelung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vom Planungsfall 1.3 mit 1.000 bis 2.000 Kfz/24h verbleiben in der Fußgängerzone nur noch 100 bis 800 Kfz (Andienung).
- Den aus der Basler Straße verdrängte Verkehr übernimmt der Straßenzug Markgräfler Straße – Hofstraße (2.700 bis 7.500 Kfz/24h zusätzlicher Verkehr auf den vorhandenen Straßen, 7.900 auf der neuen Neumagenbrücke). Östlich des Neumagens teilt sich die Mehrbelastung auf die Schauinslandstraße und die Schwarzwaldstraße auf.

7.9 Planungsfall 3.2

**Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone,
von Belchenstr. bis Schwarzwaldstr. als Fußgängerzone
Einbahnstraßensystem mit Bahnhofstraße - Gartenstraße und
Hofstraße - neue Neumagenbrücke - Schauinslandstraße**

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 65** dargestellt. In den folgenden Planungsfällen soll der Verkehr der Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße gezielt durch Einrichtung von Einbahnregelungen aufgenommen werden: in diesem Planungsfall der NO-SW-Verkehr nördlich der Basler Straße und der SW-NO-Verkehr südlich davon.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 66** und im Detail aus **Plan 67** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 68** und **Plan 69** abgelesen werden:

- Der verdrängte Verkehr von Nordost nach Südwest teilt sich auf die Bahnhofstraße als Einbahnstraße (ca. 1.200 Kfz/24h) und die Straße Am Kurpark (ca. 1.100 Kfz/24h) auf. Die Gegenrichtung wird über den Straßenzug Markgräfler Straße –

Hofstraße – neue Neumagenbrücke umgeleitet. Kleinräumige Umwegfahrten belasten besonders die Lammstraße und die Grabenstraße.

- Der Verkehr aus den südlichen Stadtteilen verlagert sich – soweit er den Neumagen queren will – auf die vorhandenen südlichen Brücken.

7.10 Planungsfall 3.3

**Basler Straße von Thermenallee bis Staufener Straße als Tempo30-Zone,
von Belchenstr. bis Schwarzwaldstr. als Fußgängerzone
Einbahnstraßensystem mit Grabenstraße - Kirchstraße und
Hofstraße - neue Neumagenbrücke**

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 70** dargestellt. In diesem Planungsfall soll der Verkehr der Basler Straße durch ein kurzes Einbahnsystem südlich der Basler Straße aufgenommen werden.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 71** und im Detail aus **Plan 72** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 73** und **Plan 74** abgelesen werden:

- Rund die Hälfte des aus der Basler Straße verdrängten Verkehr wird das vorgeschlagene Einbahnsystem übernehmen (ca. 4.700 von 10.700 Kfz/24h).
- Die andere Hälfte wird weiträumiger verdrängt: Am Kurpark, Bahnhofstraße, Josefstraße und B 3-neu.
- Im Zentrum erhöht sich die Verkehrsleistung (Kfz*km) durch Umwegfahrten (besonders Lammstraße, Grabenstraße).
- Der Straßenzug Markgräfler Straße – Hofstraße wird deutlich höher belastet (4.100 bis 6.100 Kfz/24h gegenüber 1.200 bis 1.700 Kfz/24h im Bezugsfall).

7.11 Planungsfall 3.4

wie Planungsfall 3.3 und zusätzlich:

Neue Brücke über den Neumagen im Zuge des Akazienwegs

Anschluss Offnadinger Weg und GE an L 120

Südliche Ortsrandstr. mit Anschluss an B 3-neu über Schmidhofener Str.

Bahnübergang in Fortsetzung Staufener Str.

Die vorgeschlagene Maßnahme ist im **Plan 75** dargestellt. Sie entspricht in der Innenstadt dem Planungsfall 3.3 und im übrigen Stadtgebiet dem Planungsfall 1.5.

Die sich daraus ergebende Straßenbelastung kann aus **Plan 76** und im Detail aus **Plan 77** ersehen werden. Die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall können aus **Plan 78** und **Plan 79** abgelesen werden:

- Es werden gegenüber dem Bezugsfall weitere rund 1.800 bis 3.400 Kfz/24h auf die Umfahrung verlagert.
- Die Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Staufener Straße wird um ca. 10.900 Kfz/24h entlastet, es bleibt eine Restbelastung von 100 bis 1.200 in der Fußgängerzone (Andienung).
- Ungefähr ein Drittel des Verkehrs aus der Basler Straße übernimmt das Einbahnsystem (+ 3.500 in der Hofstraße).
- Die neue Neumagenbrücke in Verlängerung des Akazienwegs (2.900 Kfz/24h) entlastet hauptsächlich die südlichen Brücken: In den Mühlenmatten und Josefstraße.
- Die neue südliche Ortsrandstraße übernimmt im Wesentlichen den Verkehr des Südrings mit den Andienungen von Schulzentrum, Aquarado und Herzzentrum. Durch den Anschluss an die B 3-neu wird auch der Verkehr aus dem westliche Stadtgebiet nach Staufen umgeleitet und entlastet Staufener Straße, Josefstraße, Kemsstraße, Belchenstraße, Mittweg etc.
- Durch die neue Anschlussstelle Offnadinger Weg wird der bisherige Anschluss des Gewerbegebiets „Im unteren Stollen“ und der Biengener Allee entlastet. Es verbleiben jedoch 6.200 Zu- und Abfahrten an diesem Anschluss.

8. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen von zur Diskussion stehenden Straßenbaumaßnahmen in der Kernstadt von Bad Krozingen dargestellt und bewertet.

Dabei wurden mögliche Varianten und Maßnahmenkombinationen in elf alternativen Planungsfällen untersucht und die Wirkungen gegenüber dem Bezugsfall 2025 (zukünftiger Verkehr auf dem heutigen Straßennetz plus der bereits im Bau befindlichen B 3-Südwestumfahrung) aufgezeigt.

Grundlage bildeten die Ergebnisse der Bestandsaufnahme mit Analyse-Nullfall 2005 und die Verkehrsprognose 2025 unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung in Bad Krozingen und den Nachbargemeinden gemäß den Flächennutzungsplänen.

Der Vergleich aller Planungsfälle für ausgewählte Straßenquerschnitte auch mit dem Analyse-Nullfall wurde tabellarisch in **Anlage 11** zusammengestellt. In **Anlage 12** können die Belastungen aller Neumagen-Querungen in ihrer Summe und ihrer Zusammensetzung im Diagramm abgelesen und verglichen werden. Noch deutlicher werden die unterschiedlichen Wirkungen im Stadtgebiet in **Anlage 13**, wenn nur die Belastungen innerhalb der bebauten Stadt verglichen werden.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Der Gesamtverkehr über alle Neumagenquerungen liegt immer um ca. 20% über der Belastung von 2005 und schwankt je nach Planungsfall nur zwischen 46.000 und 47.500 Kfz/24h, wobei die höheren Werte bei Einbahnsystemen durch zusätzliche Umwegfahrten entstehen.
- Die Zusammensetzung dieser Gesamtbelastung variiert naturgemäß erheblich zwischen den Planungsfällen, wobei der entscheidende Einfluss der Grad der Restriktionen in der Basler Straße darstellt: Tempo 30, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Einbahnstraße oder Fußgängerzone.
- In Anlage 13 werden die Verhältnisse deutlich zwischen Verlagerung und Prognosezunahme: Durch die Schließung der B 3 – Südumfahrung nimmt die heutige den Neumagen querende Verkehrsbelastung durch die Stadt von 27.700 auf 22.000 Kfz / 24 Stunden ab (- 21%) und steigt dann im Laufe der nächsten 20 Jahre wieder auf 25.500 Kfz / 24 Stunden (+ 16%) an, wenn keine weiteren Straßenbau- oder ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden.

- Den größten Erfolg bei der Reduzierung des Verkehrs in der Stadt haben – wie in allen Planungsfällen nachgewiesen wurde - restriktive Maßnahmen im zentralen Abschnitt der Basler Straße, wobei eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Planungsfall 1.2) bereits eine – gegenüber dem Bezugsfall - weitere Reduzierung um 10% bewirkt. Weitere Maßnahmen, besonders die Einbahnregelungen verursachen durch Umwegfahrten wieder eine Erhöhung der Gesamtbelastung.
- Einen weiteren deutlichen Erfolg bei der Reduzierung des Verkehrs bewirkt der Ausbau der südlichen Ortsrandstraße mit Anschluss an die B 3-neu (Planungsfälle 1.4, 1.5 und 3.4), da in diesem Fall der überörtliche Verkehr, der östlich des Neumagens erzeugt wird, zu den Verkehrsattraktionen im Südwesten (Schulzentrum, Aquarado und Herzzentrum) nicht mehr die Stadt quert.