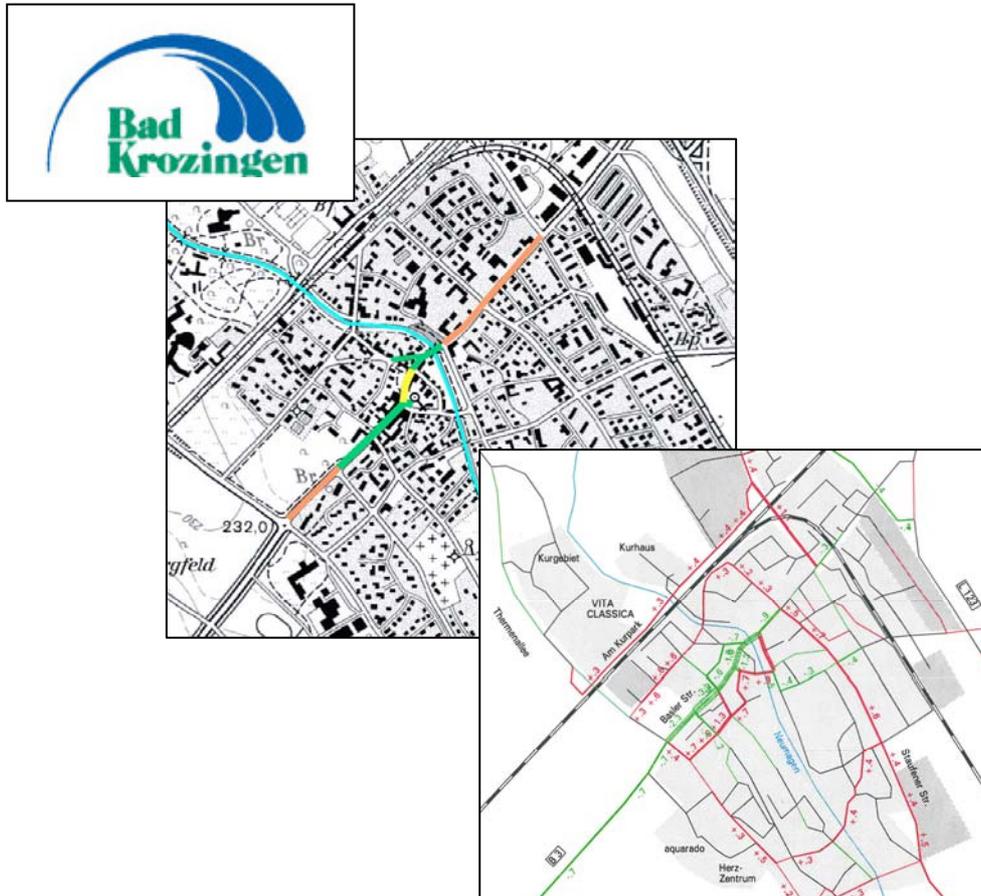


# Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

## Fortschreibung 2010

### Planungsfall 1.2. Varianten 8 - 10



Im Auftrag der Stadtverwaltung 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

6. Februar 2012

## Inhalt

	Seite
<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>1. Grundlagen</b>	<b>3</b>
<b>2. Planungsfall 1.2 aktualisiert</b>	<b>3</b>
<b>3. Variante 8</b>	<b>3</b>
<b>4. Variante 9</b>	<b>4</b>
<b>5. Variante 10</b>	<b>4</b>
<b>6. Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>5</b>

## Planverzeichnis

- 1.1 Planungsfall 1.2 aktualisiert  
Straßenbelastung 2025  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden
- 1.2 Planungsfall 1.2 aktualisiert  
Straßenbelastung 2025  
Innenstadt  
Kfz/24 Stunden
- 2.0 Planungsfall 1.2 Variante 8  
Straßennetz  
Kernstadt
- 2.1 Planungsfall 1.2 Variante 8  
Straßenbelastung 2025  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden
- 2.2 Planungsfall 1.2 Variante 8  
Straßenbelastung 2025  
Innenstadt  
Kfz/24 Stunden
- 2.3 Planungsfall 1.2 Variante 8  
Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden
- 3.0 Planungsfall 1.2 Variante 9  
Straßennetz  
Kernstadt
- 3.1 Planungsfall 1.2 Variante 9  
Straßenbelastung 2025  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden

- 
- 3.2 Planungsfall 1.2 Variante 9  
Straßenbelastung 2025  
Innenstadt  
Kfz/24 Stunden
  - 3.3 Planungsfall 1.2 Variante 9  
Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden
  - 4.0 Planungsfall 1.2 Variante 10  
Straßennetz  
Kernstadt
  - 4.1 Planungsfall 1.2 Variante 10  
Straßenbelastung 2025  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden
  - 4.2 Planungsfall 1.2 Variante 10  
Straßenbelastung 2025  
Innenstadt  
Kfz/24 Stunden
  - 4.3 Planungsfall 1.2 Variante 10  
Differenz zum Plf. 2.1 aktualisiert  
Kernstadt  
Kfz/24 Stunden

**Text**

## Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der innerörtlichen Verkehrsführung von Bad Krozingen sollen weitere Varianten untersucht werden:

- **Variante 8**  
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,  
Freiburger Straße von Biengener Allee bis Schwarzwaldstraße  
→ Zone 30  
Basler Straße von Nepomukbrücke bis Einmündung Joseph-Vomstein-Straße  
→ Zone 325 (verkehrsberuhigter Bereich)  
Basler Straße von Josef-Vomstein-Straße bis Grabenstraße  
→ Fußgängerzone  
Basler Straße von Grabenstraße bis Belchenstraße  
→ Zone 20 und Einbahnstraße in Richtung Süden  
Basler Straße von Belchenstraße bis Malteserweg  
→ Zone 30 und Einbahnstraße in Richtung Süden  
Basler Straße von Malteser Weg bis Thermenalle  
→ Zone 30
  
- **Variante 9**  
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,  
Freiburger Straße von Biengener Allee bis Schwarzwaldstraße  
→ Zone 30  
Basler Straße von Nepomukbrücke bis Einmündung Joseph-Vomstein-Straße  
→ Zone 325 (verkehrsberuhigter Bereich)  
Basler Straße von Josef-Vomstein-Straße bis Grabenstraße  
→ Fußgängerzone  
Basler Straße von Grabenstraße bis Belchenstraße  
→ Zone 20 und Einbahnstraße in Richtung Norden  
Basler Straße von Belchenstraße bis Malteserweg  
→ Zone 30 und Einbahnstraße in Richtung Norden  
Basler Straße von Malteser Weg bis Thermenalle  
→ Zone 30
  
- **Variante 10**  
innerörtliche Umfahrung westlich der Bahn,  
Freiburger Straße von Biengener Allee bis Schwarzwaldstraße  
→ Zone 30  
Basler Straße von Nepomukbrücke bis Einmündung Joseph-Vomstein-Straße  
→ Zone 325 (verkehrsberuhigter Bereich)  
Basler Straße von Josef-Vomstein-Straße bis Grabenstraße  
→ Fußgängerzone  
Basler Straße von Grabenstraße bis Malteserweg  
→ Zone 325 (verkehrsberuhigter Bereich)  
Basler Straße von Malteser Weg bis Thermenalle  
→ Zone 30

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

Ulm, den 6. Februar 2012

(Neumann)

## 1. Grundlagen

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. Im November 2010 wurden 7 Varianten zur Reduzierung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt im Zuge der Basler- und Freiburger Straße untersucht.

## 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.

## 3. Variante 8

Die Basler Straße von der Grabenstraße bis zur Joseph-Vomstein-Straße wird in eine Fußgängerzone umgewidmet. Die Tempo-30-Zone vom Lamplatz bis zur Nepomukbrücke/Schwarzwaldstraße wird zur Zone 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) herabgestuft. Von der Schwarzwaldstraße bis zur Biengener Allee wird eine Zone 30 unterstellt. Die Basler Straße von der Thermenallee bis zum Malteserweg und Parkplatz Süd wird als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der weitere Abschnitt von der Grabenstraße wird zur Einbahnstraße nach Süden und zwar bis zur Belchenstraße als Tempo-20-Zone und danach als Tempo-30-Zone bis zum Malteserweg (**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.

Die Fußgängerzone im Kernbereich verdrängt die Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich im Wesentlichen auf die Schwarzwaldstraße – Grabenstraße. Die Einbahnstraßenregelung bewirkt eine Verkehrsverdrängung in angrenzende Straßenzüge über die die Gegenrichtung abgewickelt wird. Betroffene Straßenzüge sind dabei die Markgräfler Straße – Mittweg – Kirchstraße – Grabenstraße. Auch über den Graserweg – Gartenstraße kann ein Verdrängungseffekt in West-Ost-Richtung aufgrund der Einbahnstraße festgestellt werden. Im Zuge der Einbahnstraße verbleiben rd. 2.500 bis 2.900 Kfz/24 Stunden auf der Basler Straße stadtauswärts.

Mit einer weiteren Restriktion der östlichen Basler Straße und Freiburger Straße sowie den unterstellten Regelungen im Kernort werden Verkehrsverlagerungen von bis zu rd. 700 bzw. 800 Kfz/24 Stunden auf die Staufener Straße und die Biengener Allee erwartet. Zwischen der Staufener Straße und der Biengener Allee verbleiben auf der Freiburger Straße/Basler Straße rd. 12.000 Kfz/24 Stunden.

#### **4. Variante 9**

Die Variante 9 entspricht der Variante 8 mit dem Unterschied, dass die Einbahnrichtung zwischen Malteserweg bis zur Grabenstraße stadteinwärts gerichtet ist **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.

Die Einbahnstraßenregelung im Zuge der Basler Straße bewirkt aufgrund der bestehenden Einbahnregelung in der Kirchstraße nur eingeschränkte lokale Fahrtmöglichkeiten für die Gegenrichtung. Dies wirkt sich bis in das südwestliche Stadtquartier aus und zeigt Verkehrsverlagerungen bzw. eine Umorientierung mit Verkehrszunahmen im Zuge der Neumagenquerung/In den Mühlenmatten und über die Belchenstraße. Auch auf die Südumfahrung und die innere Umfahrung am Kurpark können etwas höhere Verdrängungseffekte im Vergleich zur Variante 8 festgestellt werden.

#### **5. Variante 10**

In der Variante 10 wird die Basler Straße vom Malteserweg im Südwesten bis zur Grabenstraße als Zone 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) ausgewiesen. Im zentralen Bereich von der Grabenstraße bis zur Joseph-Vomstein-Straße wird eine Fußgängerzone einge-

richtet. Im weiteren Verlauf in Richtung Nordosten wird eine Verkehrsregelung analog der Variante 8/9 unterstellt (**Plan 4.0**).

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 vergleichbare Wirkungen wie bei Variante 8. Ohne eine Einbahnstraßenregelung jedoch mit verkehrsberuhigtem Bereich bis zum Malteserweg werden vom südwestlichen Abschnitt der Basler Straße Verkehre auf die Markgräfler Straße – Mittweg verdrängt. Die Zunahmen in diesem Straßenabschnitt betragen rd. 700 bis 1.300 Kfz/24 (rd. + 30%) gegenüber dem Bezugsfall (Planungsfall 1.2).

## **6. Zusammenfassung der Ergebnisse**

Weitere restriktive Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrt in Folge von Einbahnstraßenregelungen und verkehrsberuhigten Bereichen (Zone 325) zeigen bezogen auf den weiteren Stadtbereich und die innerörtliche Umfahrung vergleichbare Wirkungen. Die im Vergleich größten Verdrängungseffekte auf die innerörtliche Umfahrung und die Südumgehung aber auch im südwestlichen Stadtquartier (z.B. In den Mühlenmatten) werden mit der Variante 9 erwartet.

Unterschiedliche Belastungssituationen können je nach Verkehrsführung und Verkehrsregelung im südwestlichen Kernbereich festgestellt werden. Dabei sind die lokalen Verdrängungen innerstädtischer Verkehrsbeziehungen im Bereich der unterstellten Fußgängerzone im Zuge der Schwarzwaldstraße und Grabenstraße mit der einspurig befahrbaren Neumaagenbrücke zu nennen. Die Einbahnstraßenregelungen zeigen in den Varianten 8 und 9 aufgrund der Kirchstraße mit Einbahnverkehr unterschiedliche Wirkungen im Nahbereich mit Kirchstraße – Hofstraße und im Zuge der Lammstraße.

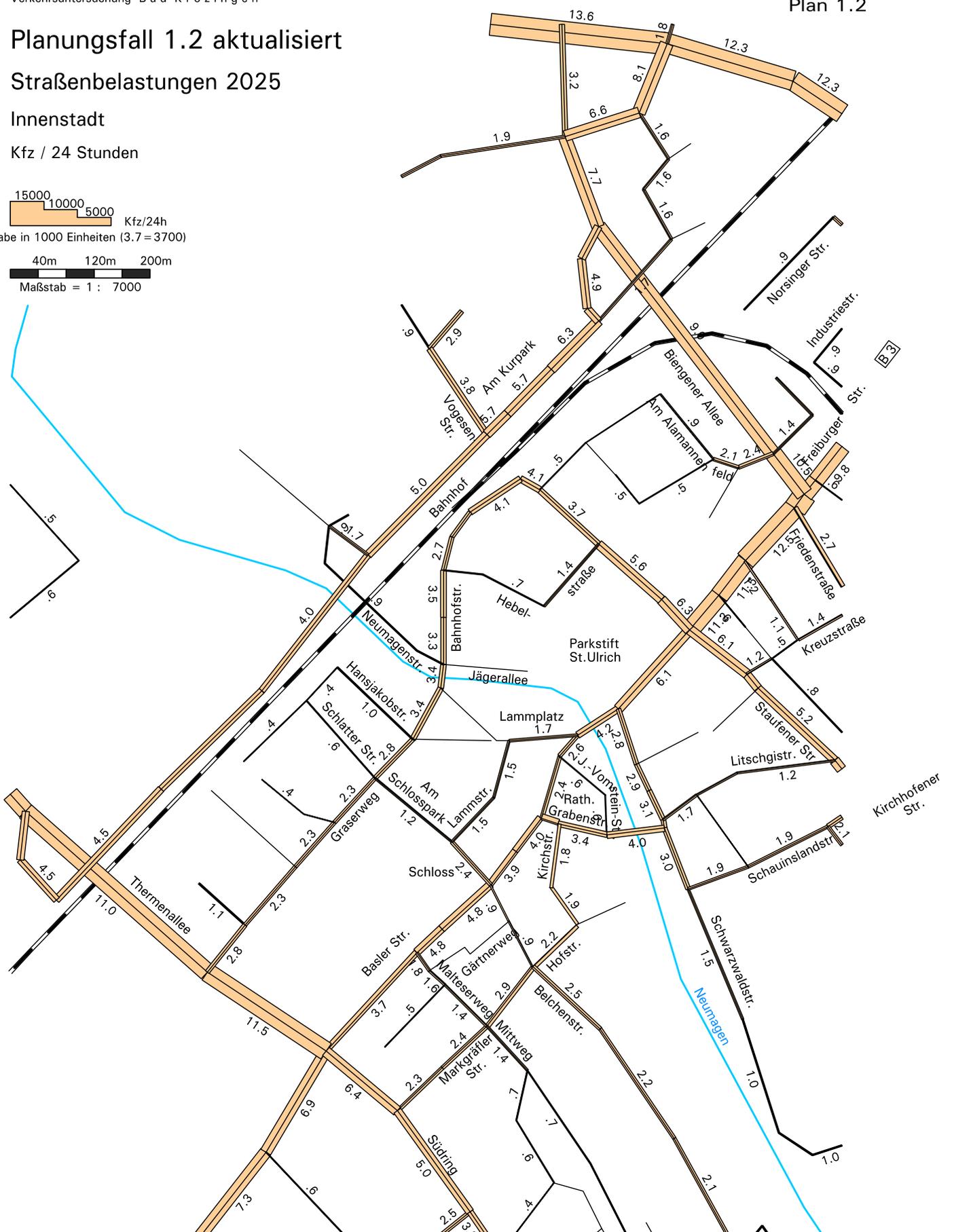
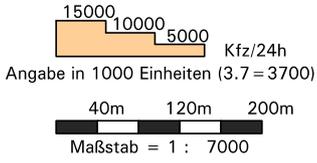
## Pläne



# Planungsfall 1.2 aktualisiert

## Straßenbelastungen 2025

Innenstadt  
Kfz / 24 Stunden

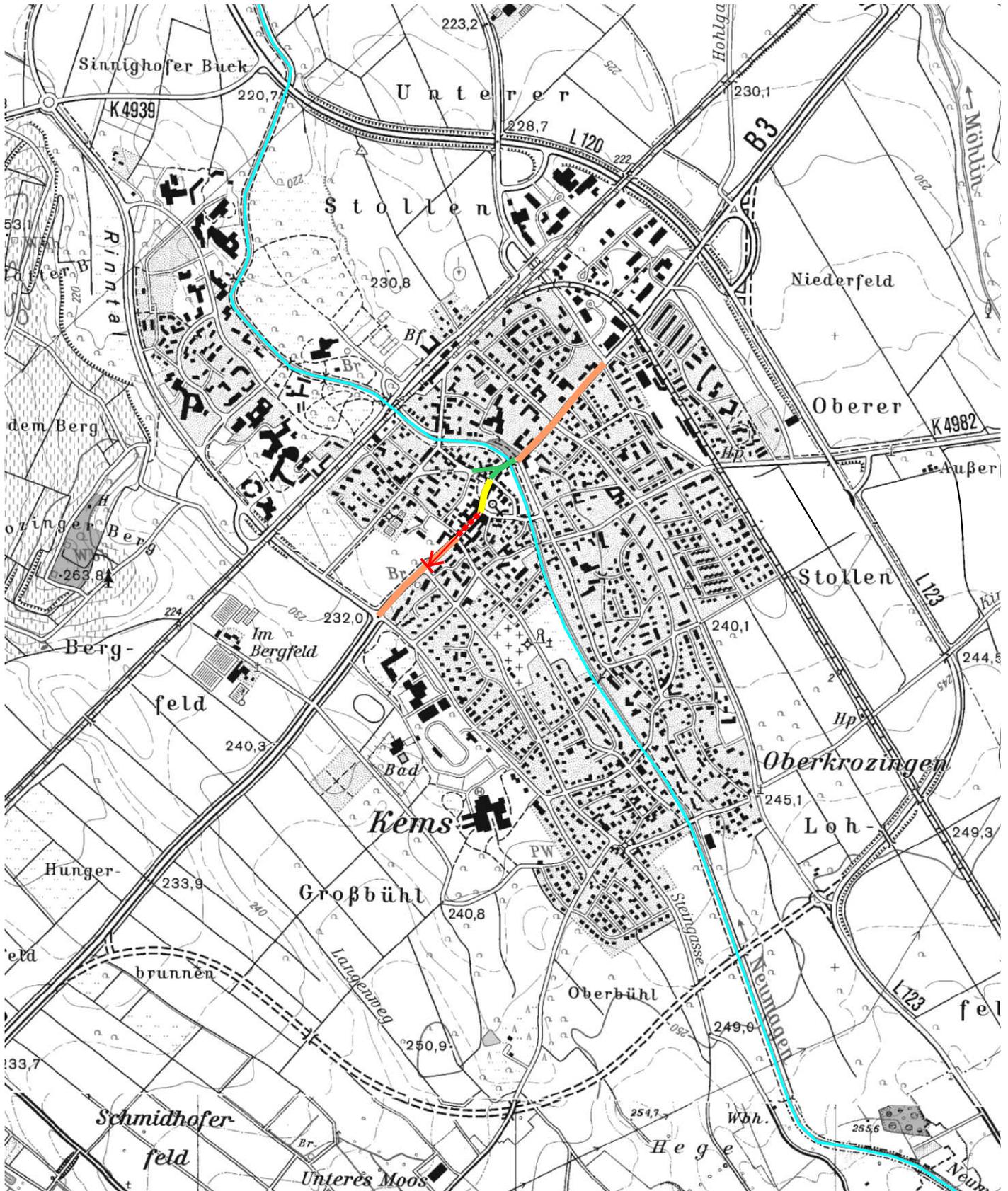


# Planungsfall 1.2 Variante 8

## Straßennetz

### Stadtgebiet

- Einbahnstraße
- Zone 30 km/h
- ⋯ Zone 20 km/h
- Zone 325
- Fußgängerzone

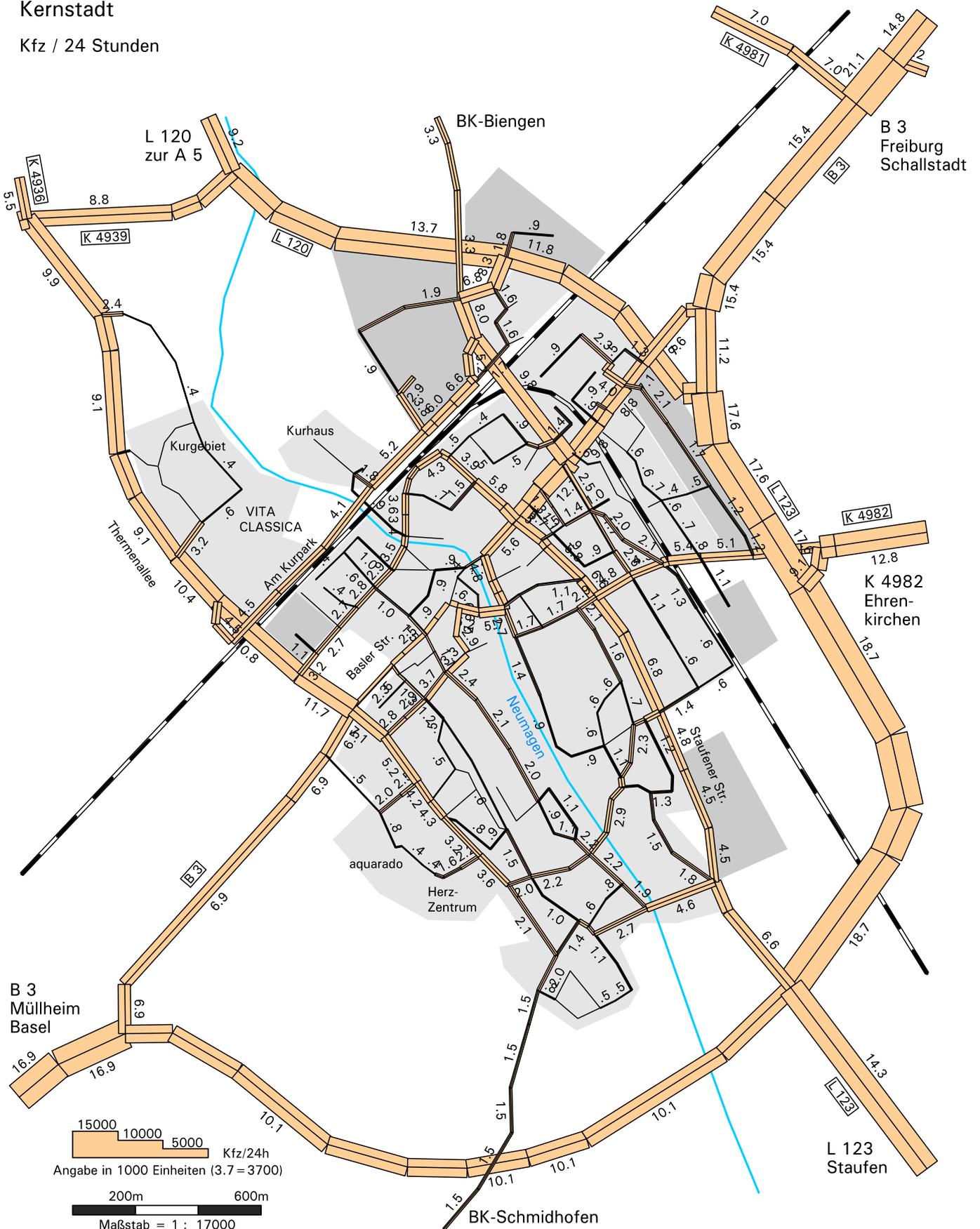


# Planungsfall 1.2 Variante 8

## Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

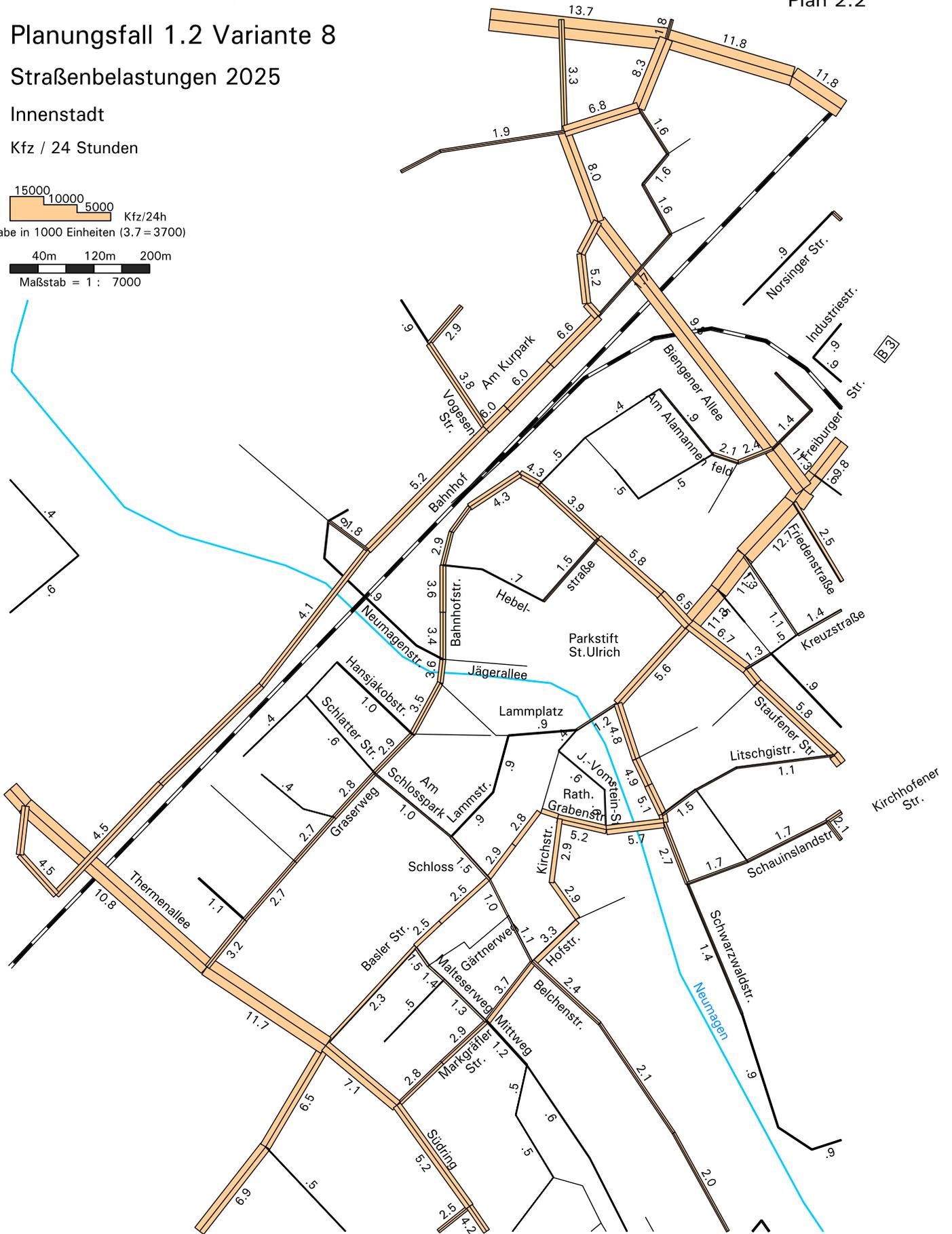
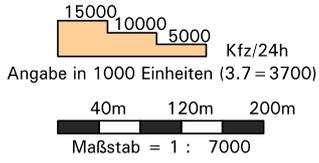


# Planungsfall 1.2 Variante 8

## Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

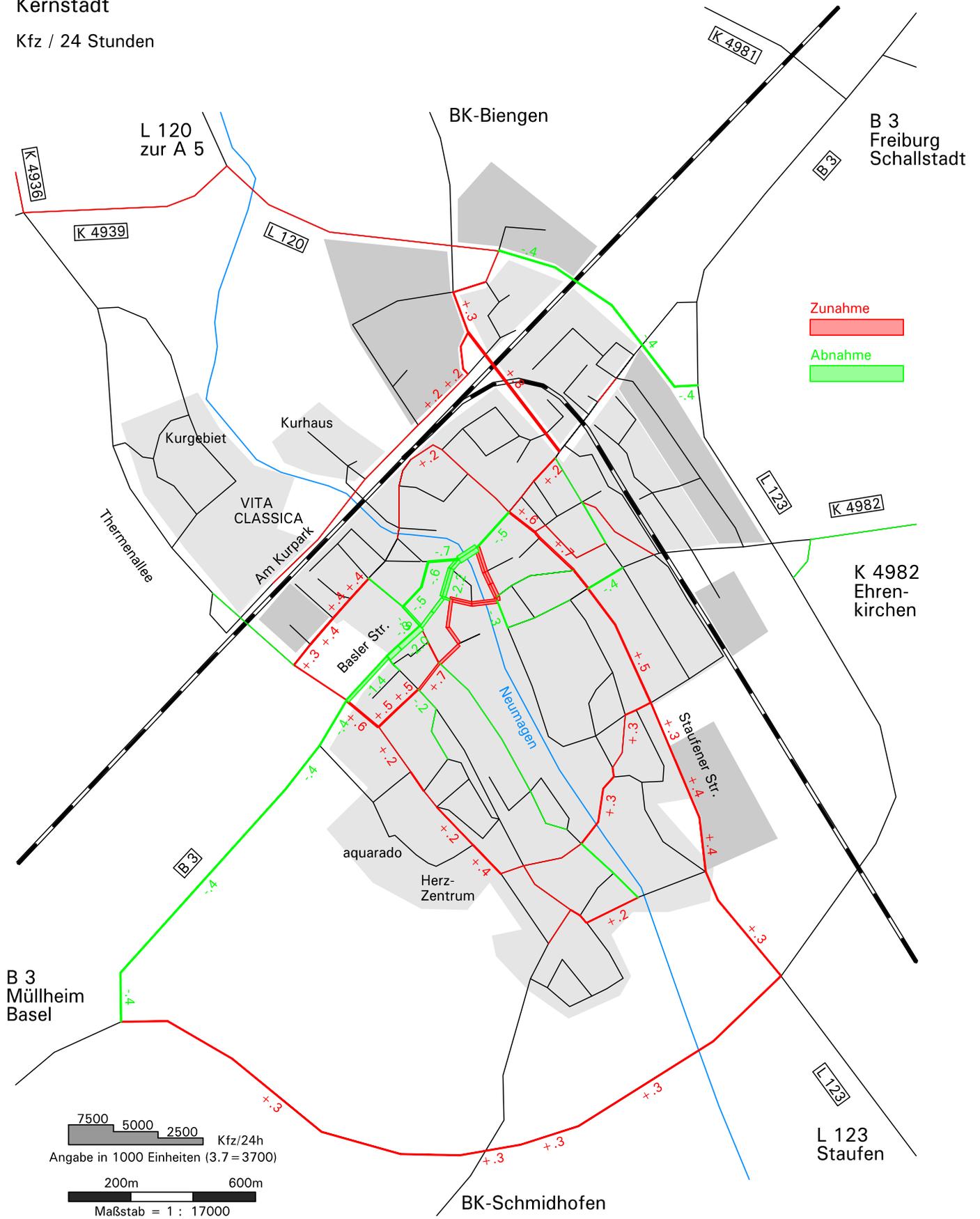


# Planungsfall 1.2 Variante 8

## Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

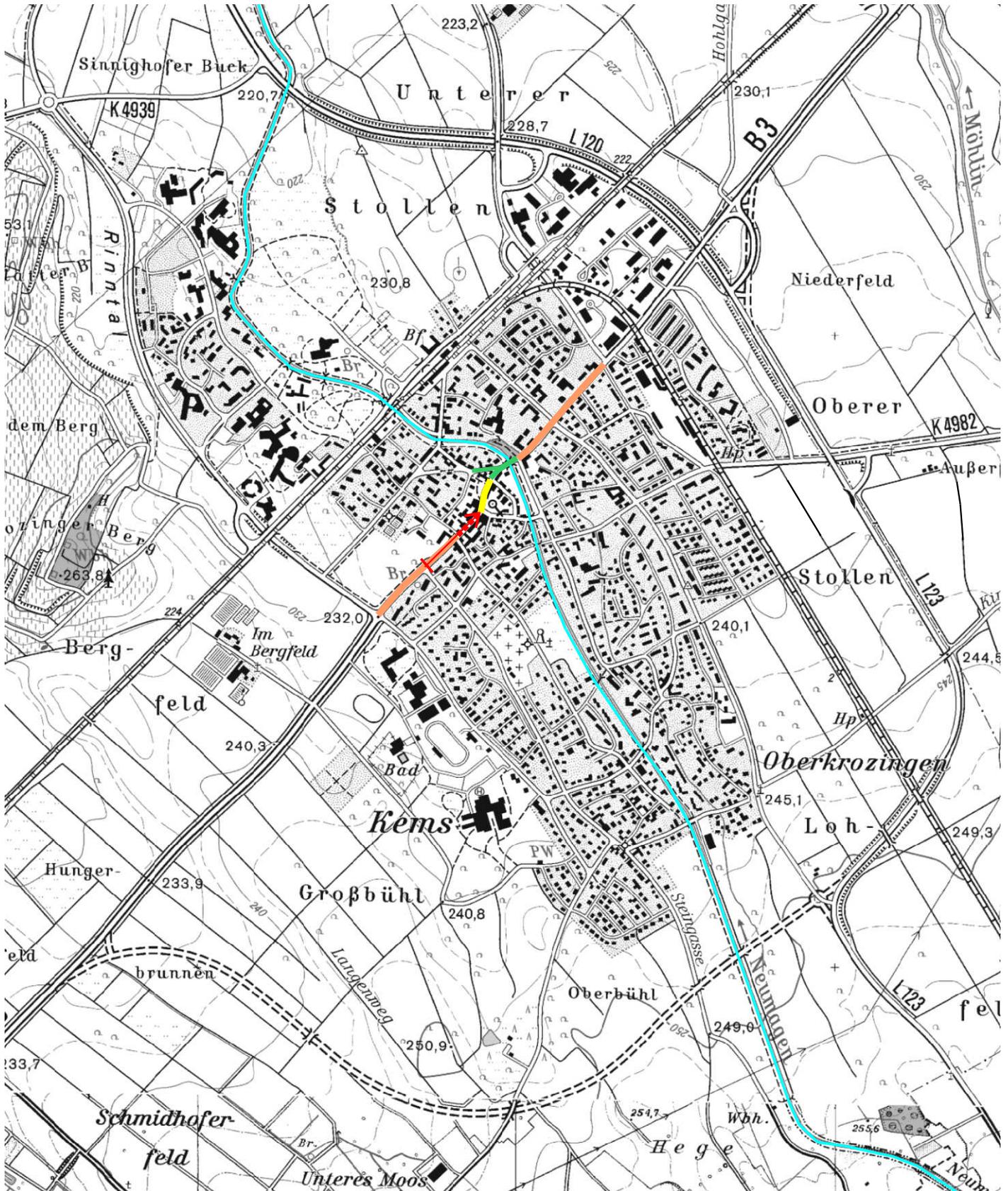


# Planungsfall 1.2 Variante 9

## Straßennetz

### Stadtgebiet

- Einbahnstraße
- Zone 30 km/h
- ⋯ Zone 20 km/h
- Zone 325
- Fußgängerzone

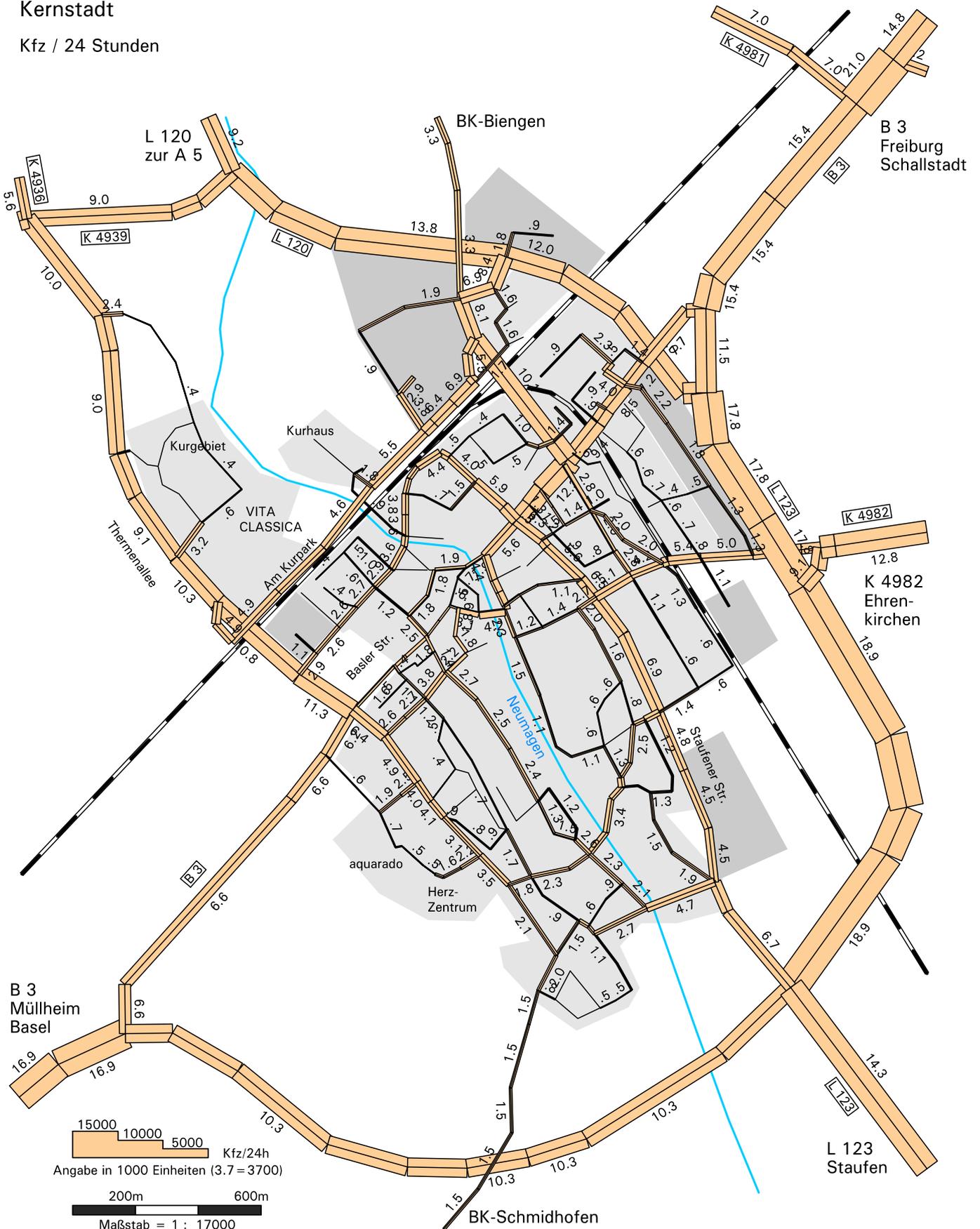


# Planungsfall 1.2 Variante 9

## Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

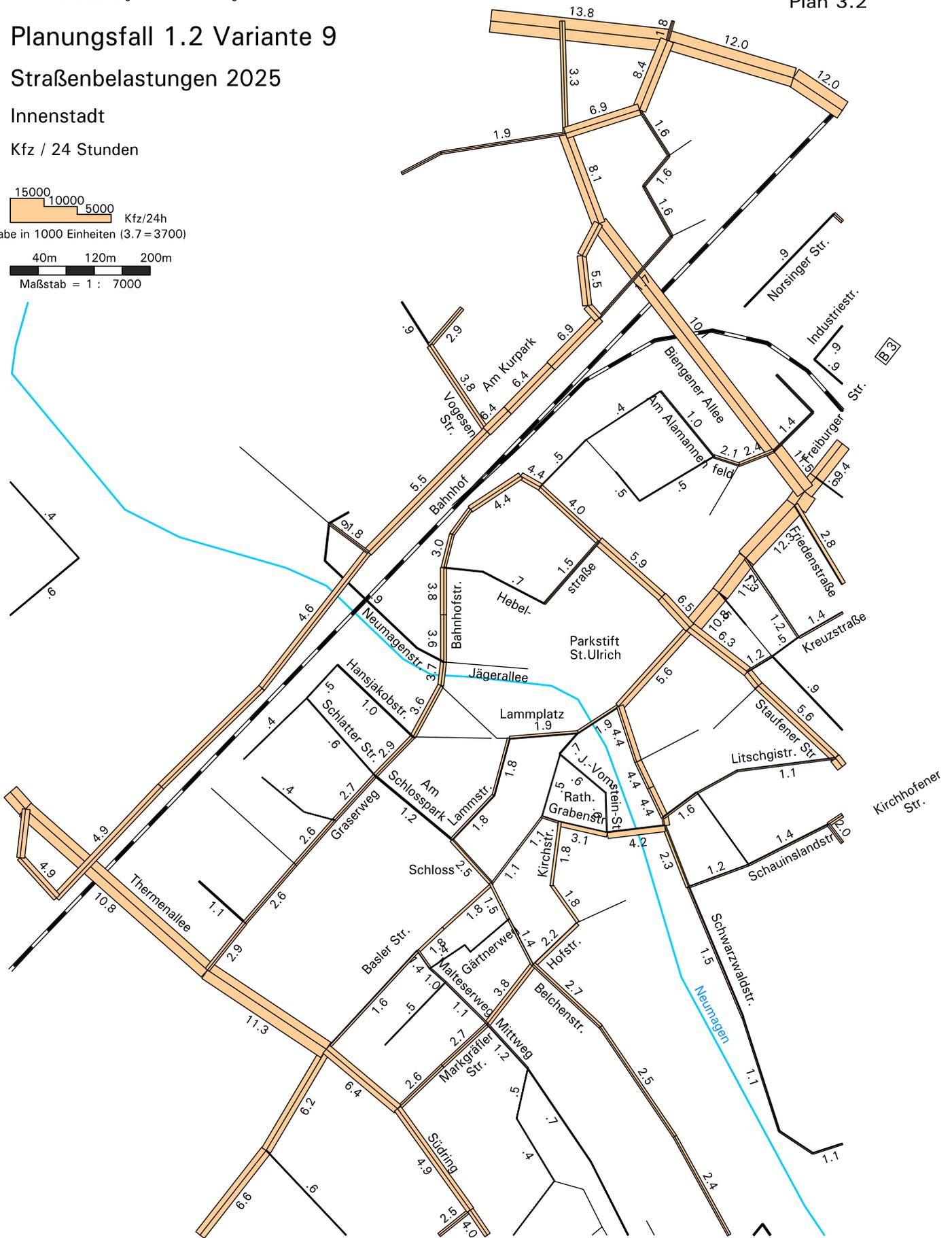
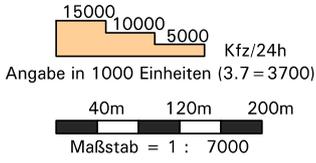


# Planungsfall 1.2 Variante 9

## Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden

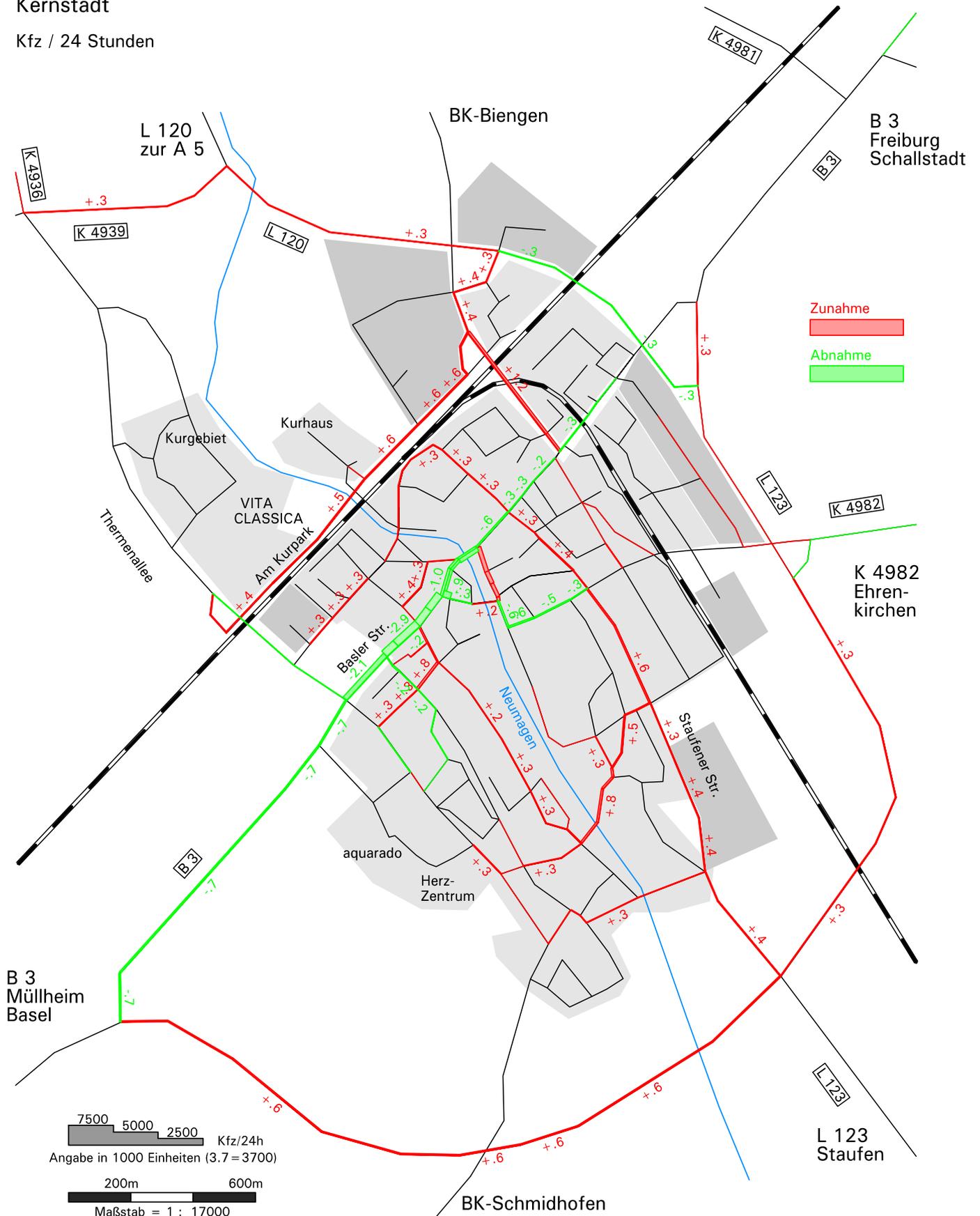


# Planungsfall 1.2 Variante 9

## Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

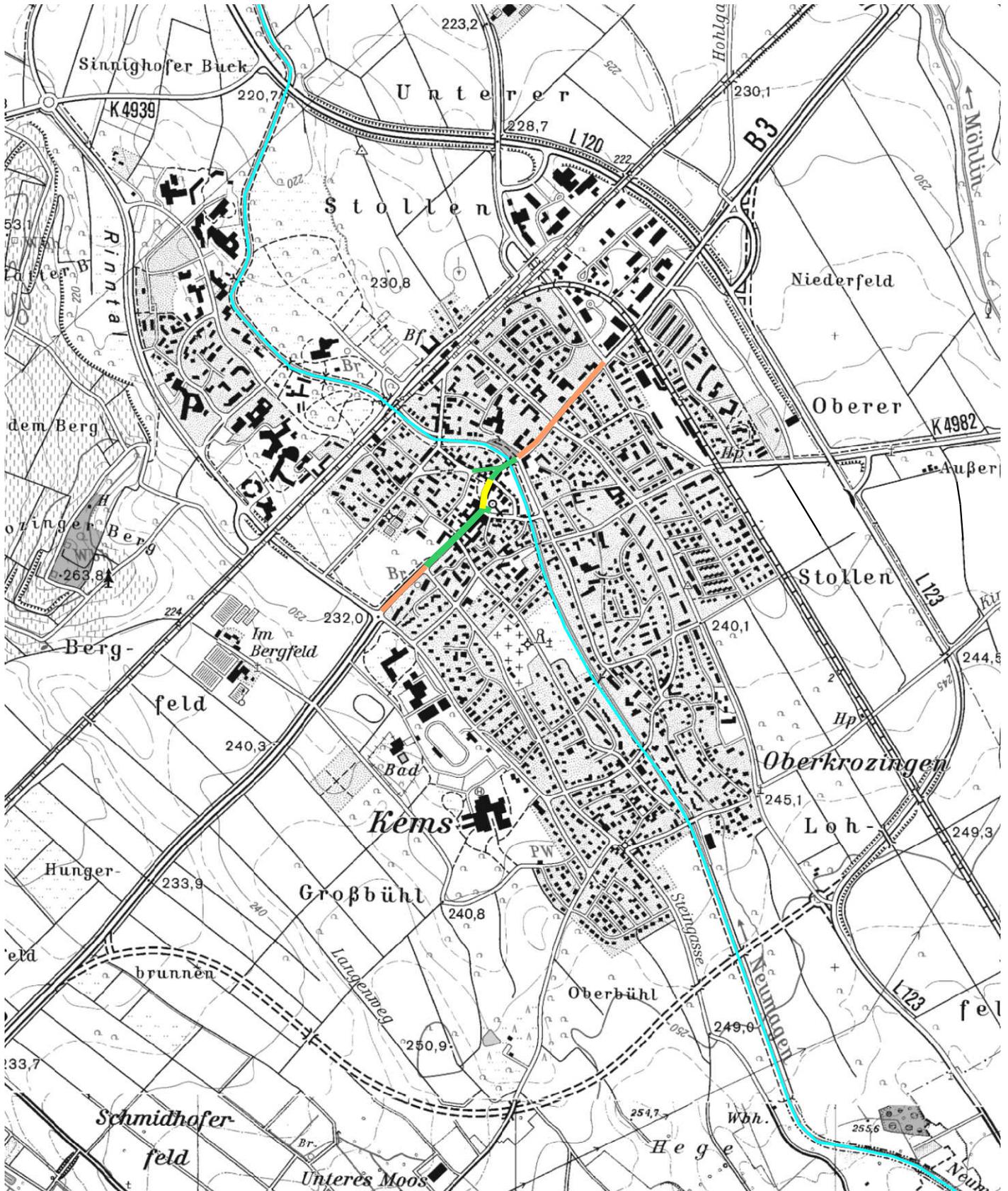


# Planungsfall 1.2 Variante 10

## Straßennetz

### Stadtgebiet

- Zone 30 km/h
- Zone 325
- Fußgängerzone

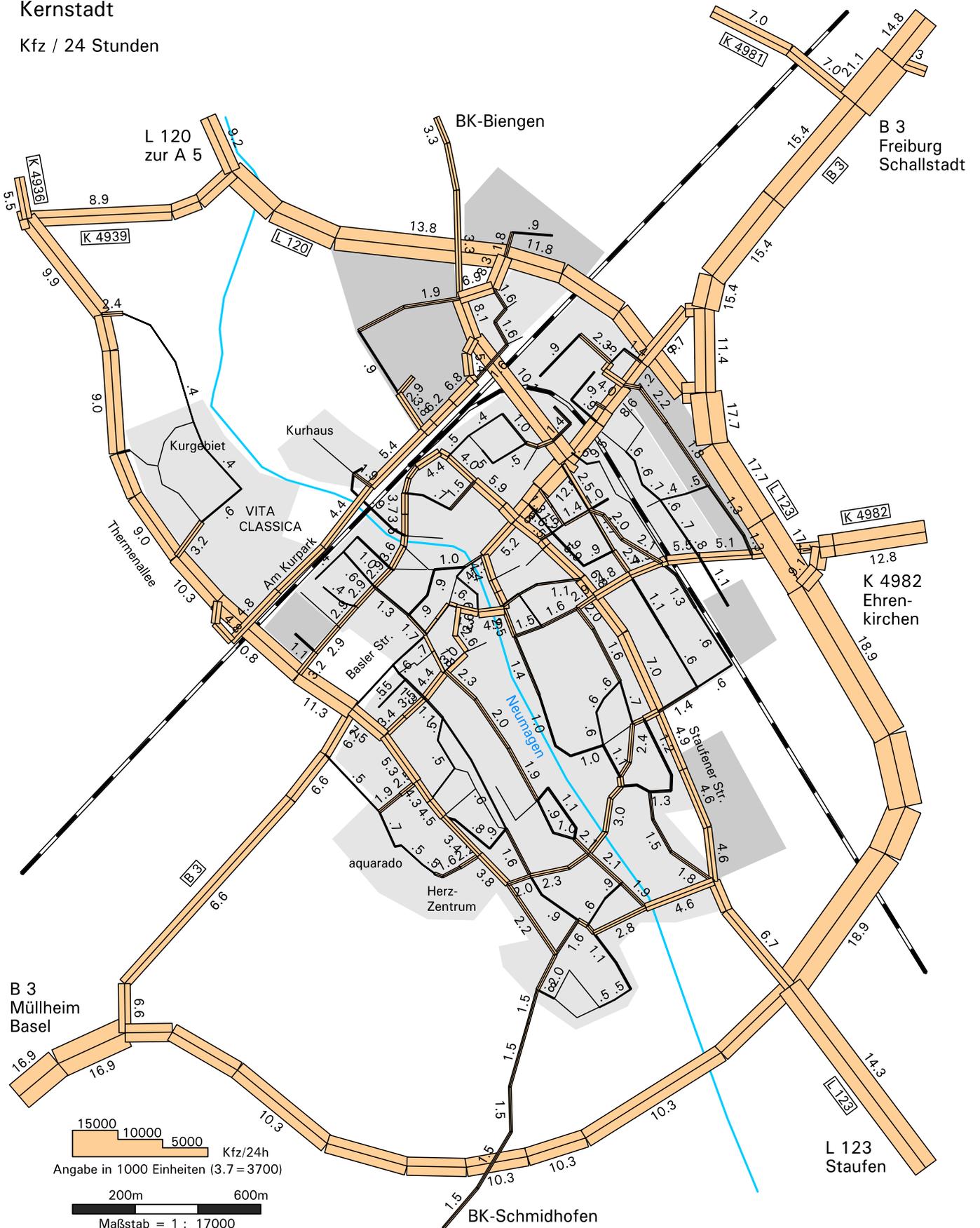


# Planungsfall 1.2 Variante 10

## Straßenbelastungen 2025

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

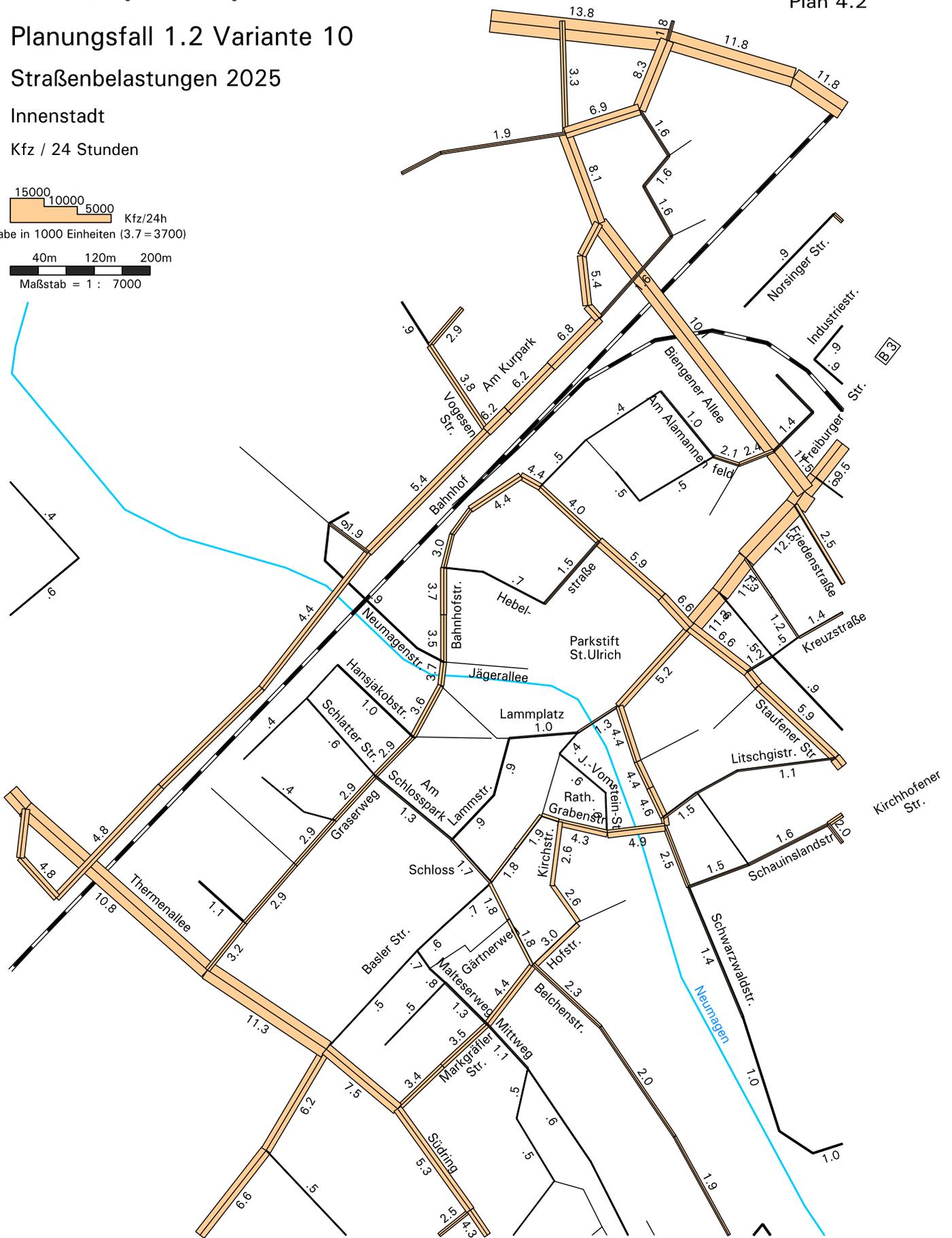
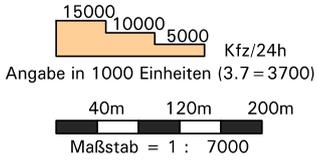


# Planungsfall 1.2 Variante 10

## Straßenbelastungen 2025

Innenstadt

Kfz / 24 Stunden



# Planungsfall 1.2 Variante 10

## Differenzen zum Planungsfall 1.2

Kernstadt

Kfz / 24 Stunden

