



Stadt Bad  
Krozingen  
Bürgerinfo  
10.10.2023

## Verkehrsuntersuchung Richtbergareal

Vorstellung der Ergebnisse

# Agenda

---

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

---

2 Verkehrserhebung

---

3 Verkehrserzeugungsberechnung

---

4 Erschließungsoptionen

---

5 Verkehrliche Bewertung

---

# Agenda

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

2 Verkehrserhebung

---

3 Verkehrserzeugungsberechnung

---

4 Erschließungsoptionen

---

5 Verkehrliche Bewertung

---

# Ausgangssituation und Aufgabenstellung

## Ausgangssituation:

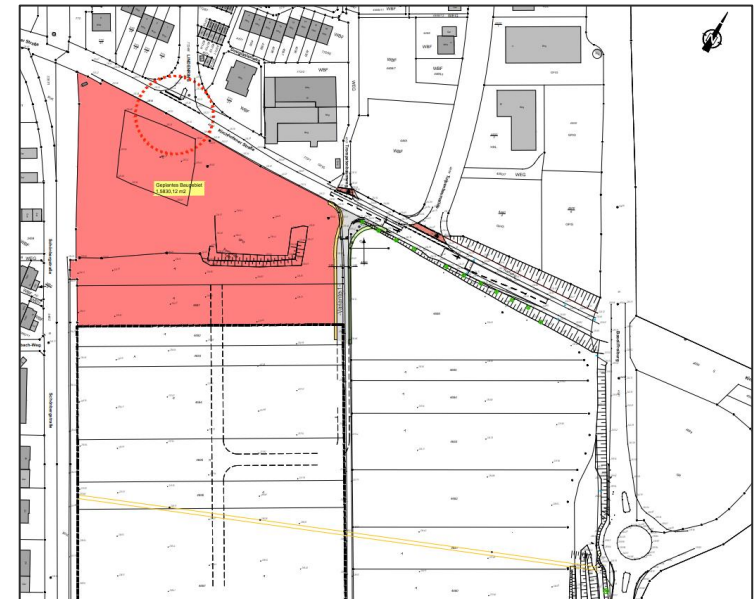
Die Stadt Bad Krozingen beabsichtigt die Entwicklung des Baugebiets am Richtbergareal als südöstliche Gebietserweiterung.

Auf dieser Fläche soll ein allgemeines Wohngebiet (WA) mit ca. 180 Wohneinheiten sowie eine Kita entstehen.

## Aufgabenstellung:

Erstellung einer Verkehrsuntersuchung mit folgenden Zielen:

- Wie wirkt sich der Mehrverkehr auf das umliegende Verkehrsnetz aus?
- Welche Erschließungsvarianten gibt es und sind aus verkehrlicher Sicht zu empfehlen?
- Sind ggf. bauliche Anpassungen im Straßenraum erforderlich, um die erforderliche Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen und Knotenpunkte zu gewährleisten?



# Agenda

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

2 Verkehrserhebung

3 Verkehrserzeugungsberechnung

4 Erschließungsoptionen

5 Verkehrliche Bewertung

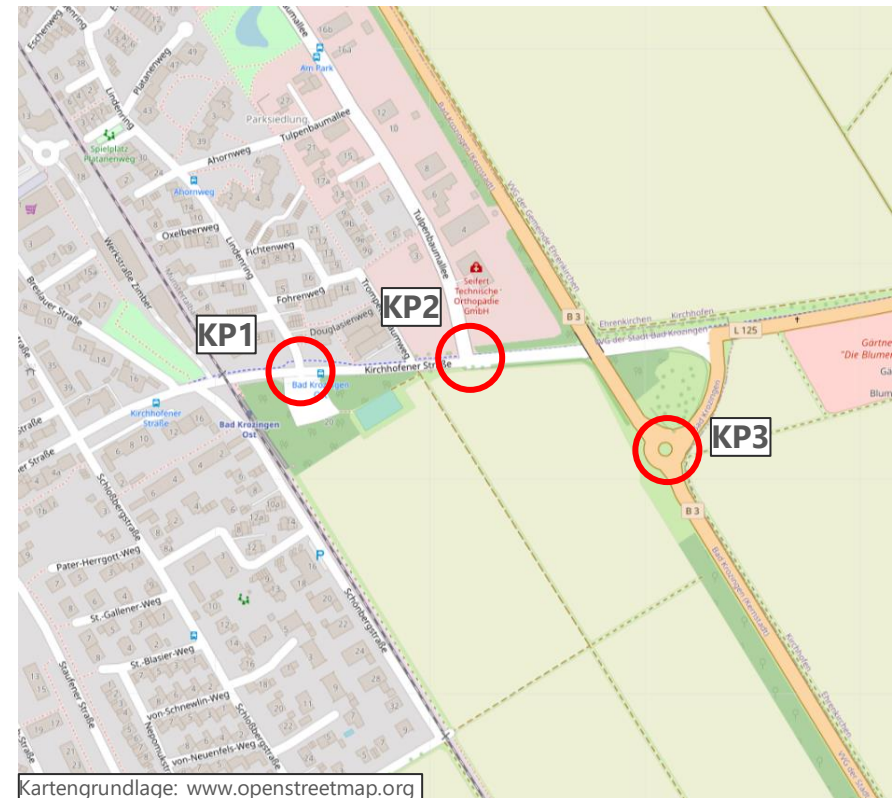
---

# Verkehrserhebung

Verkehrserhebung am Donnerstag, den 23.03.2023 zur Ermittlung der Verkehrsstärke

- Knotenpunkt KP1: Kirchhofener Str. / Lindenring
- Knotenpunkt KP2: Kirchhofener Str. / Tulpenbaumallee
- Knotenpunkt KP3: Kreisverkehr B3 / Rampe L125

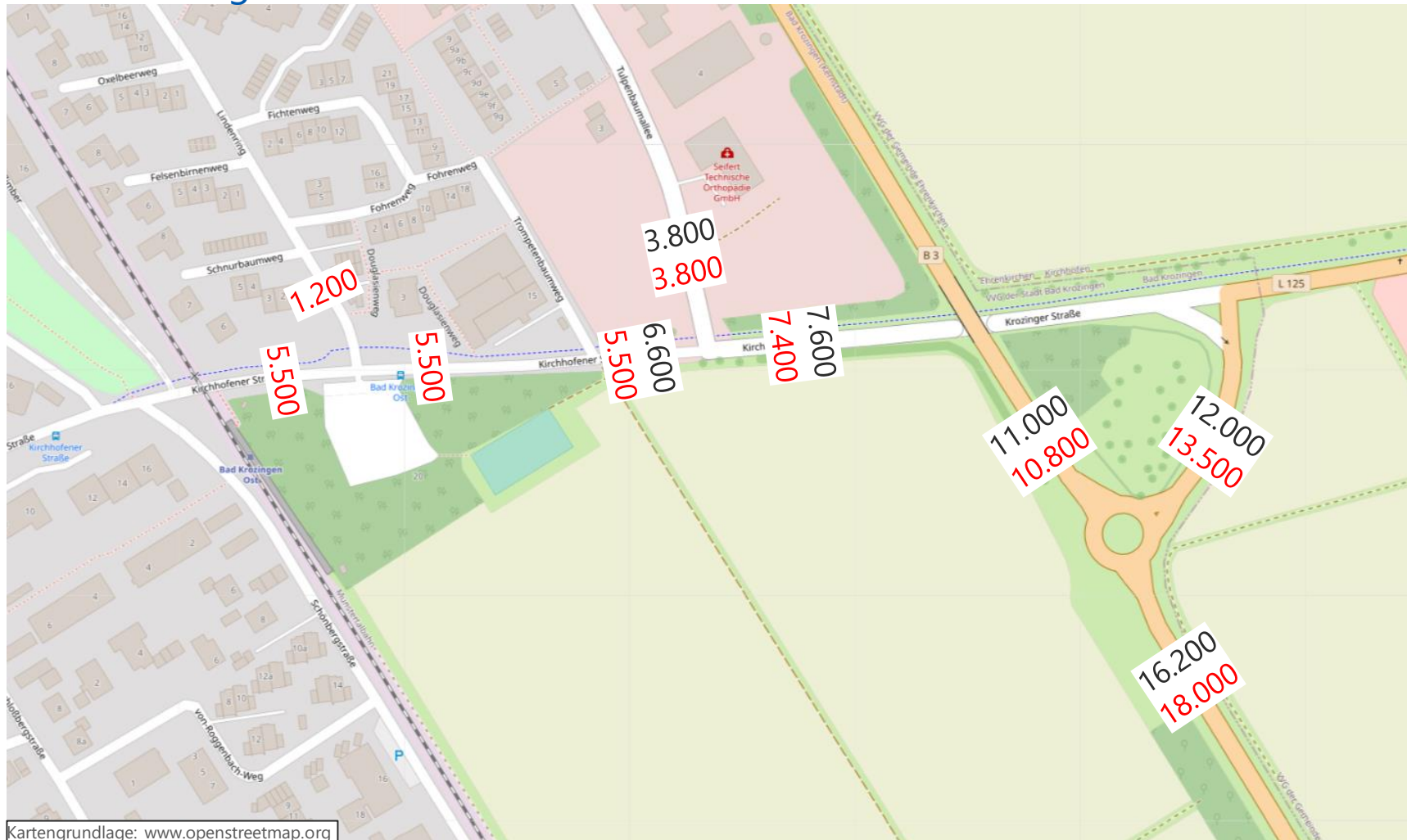
Verkehrszahlen dienen als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung und die verkehrliche Bewertung



# Verkehrserhebung

Vergleich der Zählergebnisse mit Daten aus 2014

Verkehrsmenge/24h am Querschnitt: 2014 / 2023



# Agenda

---

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

2 Verkehrserhebung

3 Verkehrserzeugungsberechnung

4 Erschließungsoptionen

5 Verkehrliche Bewertung

---



# Verkehrserzeugungsberechnung

---

Grundlage für die Verkehrserzeugungsberechnung:

Eingangsgröße: ca. 180 Wohneinheiten und eine Kita

=> Durch das geplante Baugebiet (Wohnen & Kita) werden ca. **1.200 Kfz-Fahrten/24h** erzeugt.

# Agenda

---

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

---

2 Verkehrserhebung

---

3 Verkehrserzeugungsberechnung

---

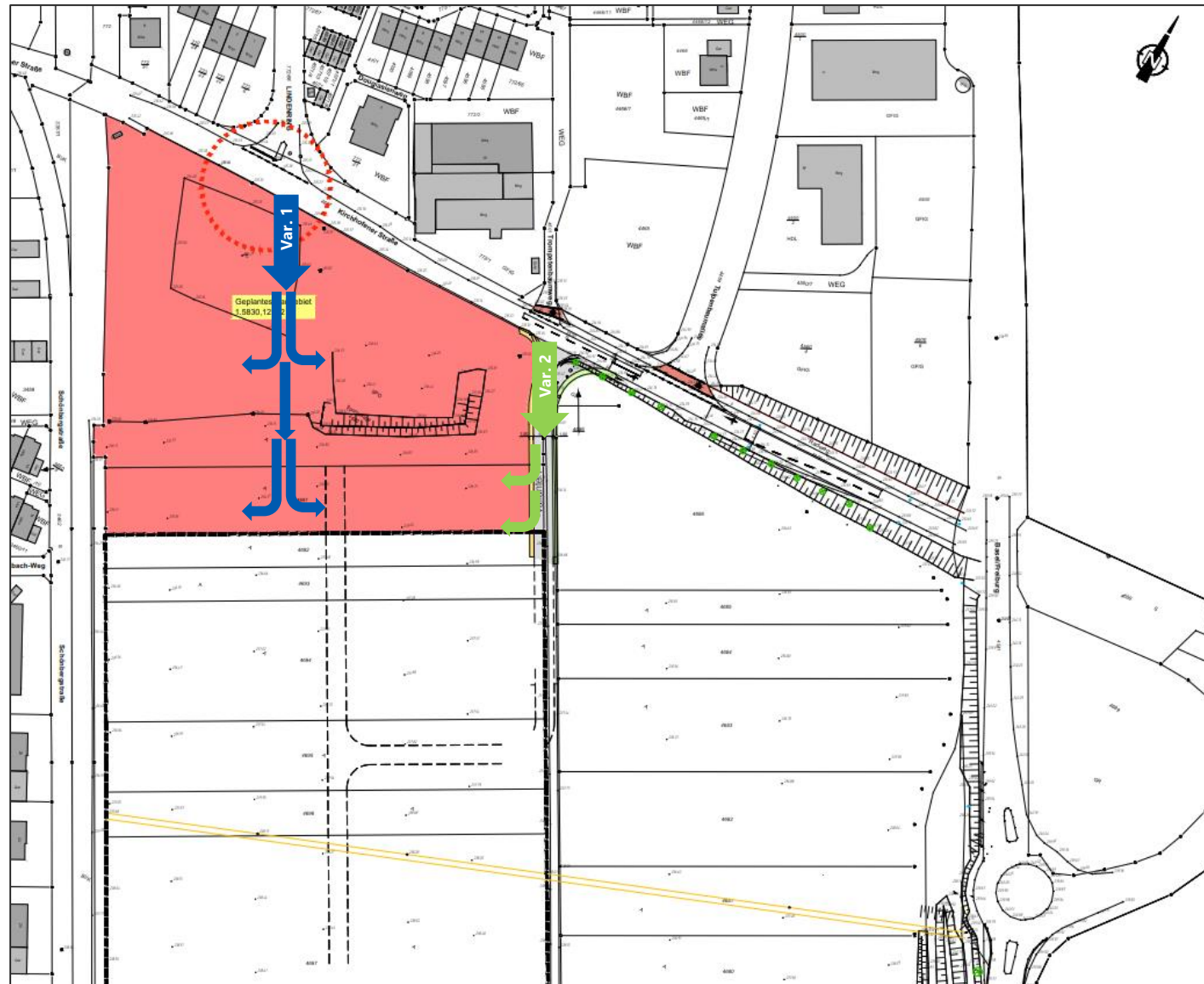
4 Erschließungsoptionen

---

5 Verkehrliche Bewertung

---

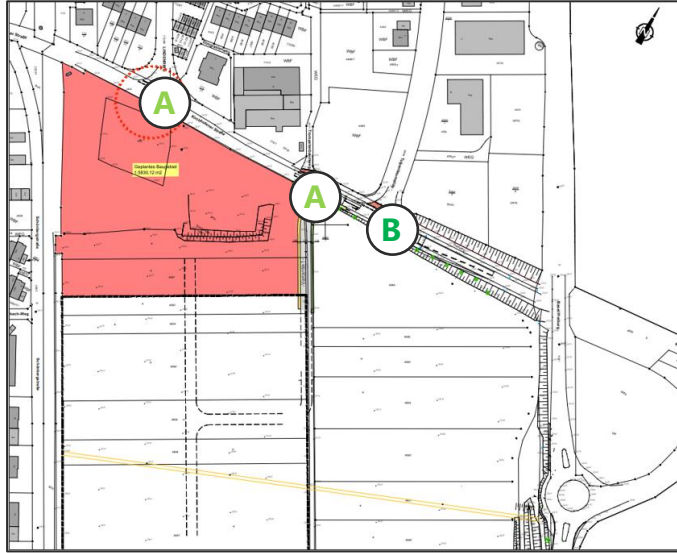
# Erschließungsoptionen



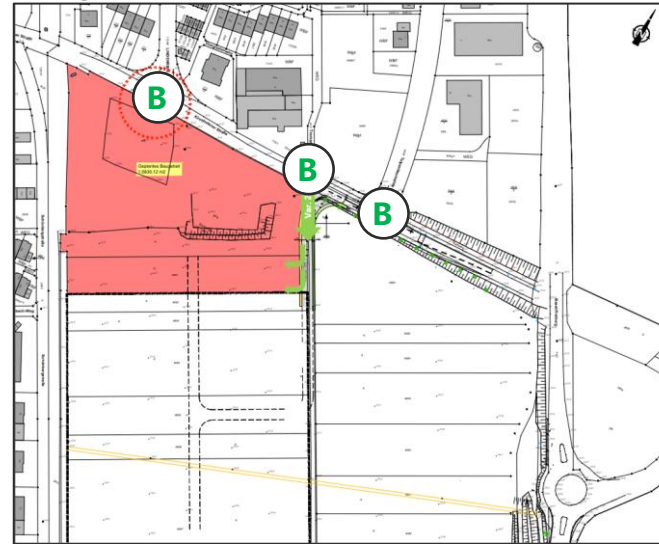
 = Plangebiet

# Erschließungsoptionen

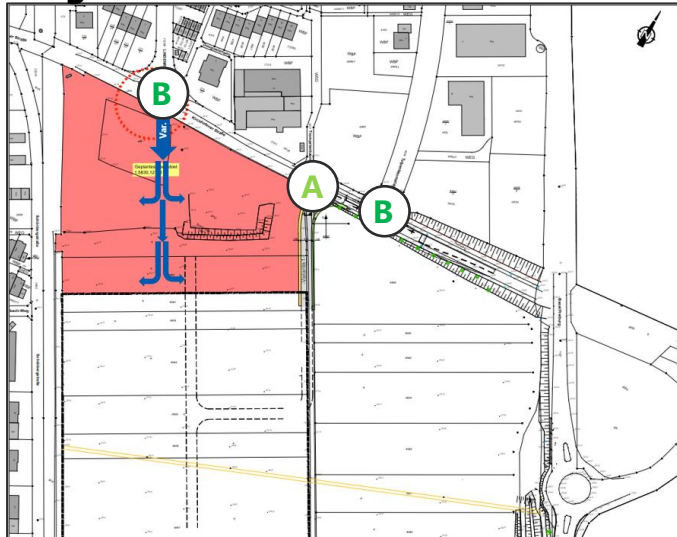
**Bestand**



**Prognose-Planfall Variante 2**



**Prognose-Planfall Variante 1**



Plangebiet



Qualitätsstufe

QSV	Mittlere Wartezeit (bzw. mittlere Verlustzeit) [s]
<b>A</b> (sehr gut)	+
<b>B</b> (gut)	≤ 20 (≤ 28)
<b>C</b> (befriedigend)	≤ 30 (≤ 38)
<b>D</b> (ausreichend)	≤ 45 (≤ 53)
<b>E</b> (Kapazitätsgrenze)	> 45 (> 53)
<b>F</b> (nicht leistungsfähig)	--- <sup>1)</sup>

# Erschließungsoptionen

---

## Vor- und Nachteile je Variante

	Vorteile	Nachteile
Variante 1 (Anschluss Höhe Lindenring)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gute Leistungsfähigkeit</li><li>• Keine großen Anpassungen an bestehender Verkehrsinfrastruktur notwendig</li><li>• Hohe Verkehrssicherheit</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkehr wird nach Süden durch das Wohngebiet geführt</li></ul>
Variante 2 (Anschluss Höhe Trompetenbaumweg)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gute Leistungsfähigkeit</li><li>• Gute Führung des Verkehrs nach Norden in Tulpenbaumallee</li><li>• Hauptzufahrt erfolgt am Rand des Plangebiets</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sehr kurze aufeinanderfolgende Knotenpunktabstände</li></ul>

# Agenda

---

---

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

---

2 Verkehrserhebung

---

3 Verkehrserzeugungsberechnung

---

4 Erschließungsoptionen

---

5 Verkehrliche Bewertung

---

# Verkehrliche Bewertung

---

Aus verkehrlicher Sicht können beide Varianten zur Erschließung empfohlen werden.

Beide Varianten haben verschiedene Vor- und Nachteile.

Es ist zusätzlich auch eine Erschließung zwischen den beiden Varianten über kleinere Stichstraßen ins Plangebiet denkbar.

Eine Ausgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke in den Spitzenstunden (vormittags ca. 500 Kfz/h; nachmittags ca. 600 Kfz/h) nicht notwendig und wäre daher überdimensioniert.

Bei Variante 2 an Knotenpunkt Kirchhofener Straße / Tulpenbaumallee: Separate Linksabbiegestreifen sind aus verkehrlicher Sicht nicht zwingend erforderlich, würden jedoch die Situation der Verkehrssicherheit verbessern. Im Bestand gibt es auch keine Linksabbiegestreifen. Durch die Herstellung von Linksabbiegestreifen ist eine Verbreiterung der Fahrbahn notwendig, wodurch Bäume entfallen würden. Dies müsste im weiteren Planungsverlauf geprüft werden.



## Kontakt

Fichtner Water &  
Transportation GmbH  
Standort Freiburg  
Linnéstraße 5  
79110 Freiburg  
[www.fwt.fichtner.de](http://www.fwt.fichtner.de)

### Dipl.-Ing. Florian Krentel

Telefon +49 (761) 88505-36  
Mobil +49 (1761) 88505-36  
[florian.krentel@fwt.fichtner.de](mailto:florian.krentel@fwt.fichtner.de)

### Jan Weingärtner M.Sc.

Telefon +49 (761) 88505-38  
[jan.weingaertner@fwt.fichtner.de](mailto:jan.weingaertner@fwt.fichtner.de)