

STADT BAD KROZINGEN

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan

Erläuterungsbericht

Projekt-Nr. 612-1797

Oktober 2017

Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	09.01.2015	B. Hribersek	F. Krentel	Vorabzug
2	28.09.2015	B. Hribersek	F. Krentel	Ergänzungen Planfälle 4 bis 7
3	08.02.2017	B. Hribersek	F. Krentel	Ergänzung Planfall 8
4	22.10.2018	K. Delamarche	F. Krentel	Endbericht



Matthias Wollny



Kerstin Delamarche

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg
Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0

Fax: +49-761-88505-22

E-Mail: info@fwt.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	1
2. Untersuchungsgebiet	2
3. Verkehrsanalyse	2
3.1 Methodik der Verkehrsanalyse	2
3.2 Verkehrszählungen	3
3.2.1 Querschnittszählungen	3
3.2.2 Knotenpunktzählungen	4
3.3 Verkehrsbefragungen	5
4. Analyse-Nullfall 2014	6
4.1 Verkehrsumlegung 2014	7
4.2 Verkehrszusammensetzung	8
4.3 Belastungsspinnen	9
5. Verkehrsprognose 2030	10
5.1 Überregionale Entwicklung	11
5.2 Lokale Entwicklung der Siedlungsstruktur	11
5.3 Prognose-Matrizen 2030	12
6. Prognose-Nullfall 2030	12
6.1 Verkehrsbelastungen	13
7. Planfälle	13
7.1 Planfall 1 – Fußgängerzone Bahnhofstraße	14
7.2 Planfall 2 – Fußgängerzone Basler Straße	15
7.3 Planfall 3 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße	16
7.4 Planfall 4 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße (kurz)	17

7.5	Planfall 5 – Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße und Basler Straße	18
7.6	Planfall 6 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Einbahnstraßenregelung Basler Straße	20
7.7	Planfall 7 – Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße und Fußgängerzone Basler Straße	21
7.8	Planfall 8 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und verkehrsberuhigter Bereich zwischen Grabenstraße und Lammplatz	23
8.	Zusammenfassung	24

Anlagen

Anlage 1	Erhebungsstellenplan
Anlage 2	Ergebnisse der Querschnittszählungen
Anlage 3	Ergebnisse der Knotenpunktszählungen
Anlage 4	Ergebnisse der Befragungen
Anlage 5	Analyse-Nullfall 2014
Anlage 6	Verkehrszusammensetzung im Analyse-Nullfall 2014
Anlage 7	Streckenspinnen
Anlage 8	Prognose-Nullfall 2030
Anlage 9	Planfälle inkl. Differenznetz

Quellenverzeichnis

BMVI 2003	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat K13 Neue Medien, Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin
GVP 2009	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg, Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2009, Stuttgart

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Bad Krozingen wurde mit Inbetriebnahme der südlichen Ortsumfahrung B 3 im Jahre 2009 von wesentlichen Teilen des Durchgangsverkehrs entlastet. Hiermit waren die Voraussetzungen für eine Umgestaltung der ehemaligen Ortsdurchfahrt zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion sowie Attraktivitätssteigerung des Ortsbildes gegeben.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes von 2006 wurden konzeptionelle Vorschläge zum künftigen Straßennetz unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrsteilnehmer erarbeitet. Die Dämpfung des Kfz-Verkehrs auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Erreichbarkeiten in der Innenstadt waren hierbei erklärte Ziele.

Mit der Reduzierung der nutzbaren Querschnittsbreiten im Kfz-Verkehr, abschnittsweiser Pflasterung des Verkehrsraums in Kombination mit einer Zone 20-Regelung sowie Umgestaltungen von Knotenpunkten wurden seitdem einige Maßnahmen umgesetzt. Die Fortsetzung dieser konzeptionellen Vorschläge wird aktuell in Bürgerschaft und Gemeinderat kontrovers diskutiert.

Um für die weiteren Planungsschritte fachliche Entscheidungshilfen liefern zu können, soll der Gesamtverkehrsplan der Stadt Bad Krozingen in Teilen fortgeschrieben werden. In einem ersten Schritt ist das Kfz-Verkehrsmodell aus dem Jahr 2006 (vor Realisierung der Umfahrung) zu aktualisieren. Hiermit wird die Datengrundlage für die Untersuchung der Auswirkungen verschiedener Verkehrsberuhigungs- und Lenkungsvarianten geschaffen.

Neben den Be- und Entlastungen im Bereich des Kfz-Verkehrs sind in einem zweiten Schritt für die untersuchten Varianten auch konzeptionelle Aussagen zur Führung der übrigen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) sowie Vorschläge zur Anordnung und Anfahrbarkeit des ruhenden Verkehrs zu treffen.

Die Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplanes stellt über eine Verkehrserhebung sowie einen Analyse- und Prognoseteil die Verkehrsverhältnisse verschiedener Planungsvarianten umfassend, wissenschaftlich fundiert und nachvollziehbar dar, so dass die verkehrlichen Wirkungen (Be- und Entlastungseffekte im gesamten Straßennetz) abgeleitet werden können. Mit zusätzlichen fachlichen Hinweisen zur Verkehrsabwicklung aller Verkehrsteilnehmer wird eine Bewertung der Varianten ermöglicht.

2. UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Untersuchungsgebiet wird derart abgegrenzt, dass alle relevanten Verkehrsbeziehungen des Ortes abgebildet werden können (vgl. Anlage 1). Der Kordon umschließt hierbei den Kernort Bad Krozingen und grenzt das Untersuchungsgebiet (innerhalb des Kordons) vom Untersuchungsraum (außerhalb des Kordons) ab.

3. VERKEHRSANALYSE

3.1 Methodik der Verkehrsanalyse

Eine wesentliche Grundlage zur Bestimmung der Verkehrssituation ist die Analyse der aktuellen Verkehrsstrukturen. Hierzu wurden mit rund 170 Schülern der Realschule Bad Krozingen am Dienstag, den 20.05.2014 umfangreiche Erhebungen des Kfz-Verkehrs mit Befragungen und Verkehrszählungen durchgeführt.

Die Verkehrsanalyse konnte auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) beschränkt werden, da beim „Modal-Split“ (Verkehrsmittelwahl) keine wesentlichen Modifikationen in den nächsten Jahren zu erwarten sind. Sollten sich wider Erwarten in den nächsten Jahren wesentliche Veränderungen beim Angebot des ÖPNV ergeben (z.B. Taktverdichtungen im Schienenverkehr), wären die Auswirkungen bei der Interpretation der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigen.

Das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet ist an den Werktagen durch den werktäglichen Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr und an Wochenenden bzw. Feiertagen durch Einkaufs-, Freizeit- und touristische Fremdenverkehrsfahrten geprägt. Da der Freizeitverkehr aber nicht im Vordergrund steht, soll mit Hilfe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung das werktägliche Verkehrsgeschehen dargestellt werden.

Entsprechend den Erhebungen an einem repräsentativen Werktag wurde das Verkehrsmodell für die Belastungen im durchschnittlichen, werktäglichen Gesamtverkehr (Kfz/24h, DTV-W) erstellt. Mit der Auswahl eines repräsentativen Werktags kann auch die Struktur des Lkw-Verkehrs angemessen dargestellt werden.

Bei den Verkehrsbelastungen einzelner Verkehrstage ist zu berücksichtigen, dass aufgrund von saisonalen, witterungsbedingten und vom Wochentag abhängigen Einflüssen Schwankungen bis zu 20 % auftreten können. Aus empirischen Untersuchungen ist aber bekannt, dass bestimmte Monate und Wochentage für Verkehrszählungen geeignet sind, um etwa durchschnittliche Werte erheben zu können.

3.2 Verkehrszählungen

An insgesamt 20 Querschnitten und 26 Knotenpunkten wurden in 15-Minuten-Intervallen alle in den Querschnitt bzw. Knotenpunkt einfahrenden Fahrzeuge nach Fahrzeugart (Krad, Pkw, Lkw, Lastzug) erfasst (vgl. Anlage 1).

Gezählt wurde in zwei 4-Stunden-Intervallen von 06:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr. An zwei Knotenpunkten (K5, K16) erfolgte die Erhebung von 00:00 bis 24:00 Uhr per Videoerfassung durchgehend, um auch Aussagen zu den Verkehrsbelastungen in der Mittags- und Nachtzeit bzw. zum tageszeitlichen Verlauf zu erhalten. Die Auswertung dieser beiden Knotenpunkte erfolgte manuell.

Für die Hochrechnung der gezählten Werte auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV-W) konnten die Daten aus den beiden 24-stündigen Zählstellen (K5, K16) verwendet werden, mit deren Hilfe die Hochrechnungsfaktoren erzeugt wurden.

Die Ergebnisse der Querschnittszählungen sind in der Anlage 2 dargestellt, die Knotenpunktsbelastungen sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Schwerverkehr bezeichnet nachfolgend die Gesamtheit der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t sowie der Busse, Lastzüge und Sattelzüge. Somit zählen auch Lieferfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 t zum Schwerverkehr.

3.2.1 Querschnittszählungen

Die größten Belastungen der Querschnittszählungen sind innerorts entlang der alten Ortsdurchfahrt der B 3 (Freiburger Straße) mit etwa 10.200 Kfz/24h und außerorts am Kreisverkehr in Richtung Staufen mit etwa 16.100 Kfz/24h erfasst worden. Hier konnte ein SV-Anteil mit 4 und 5 % beobachtet werden.

Eine Darstellung Verkehrsbelastungen der einzelnen Querschnitte unterteilt in Kfz/24h und SV/24h sind in Anlage 2 einsehbar.

Die jeweiligen Belastungen an den Zählerquerschnitten sind Abb. 3-1 dargestellt.

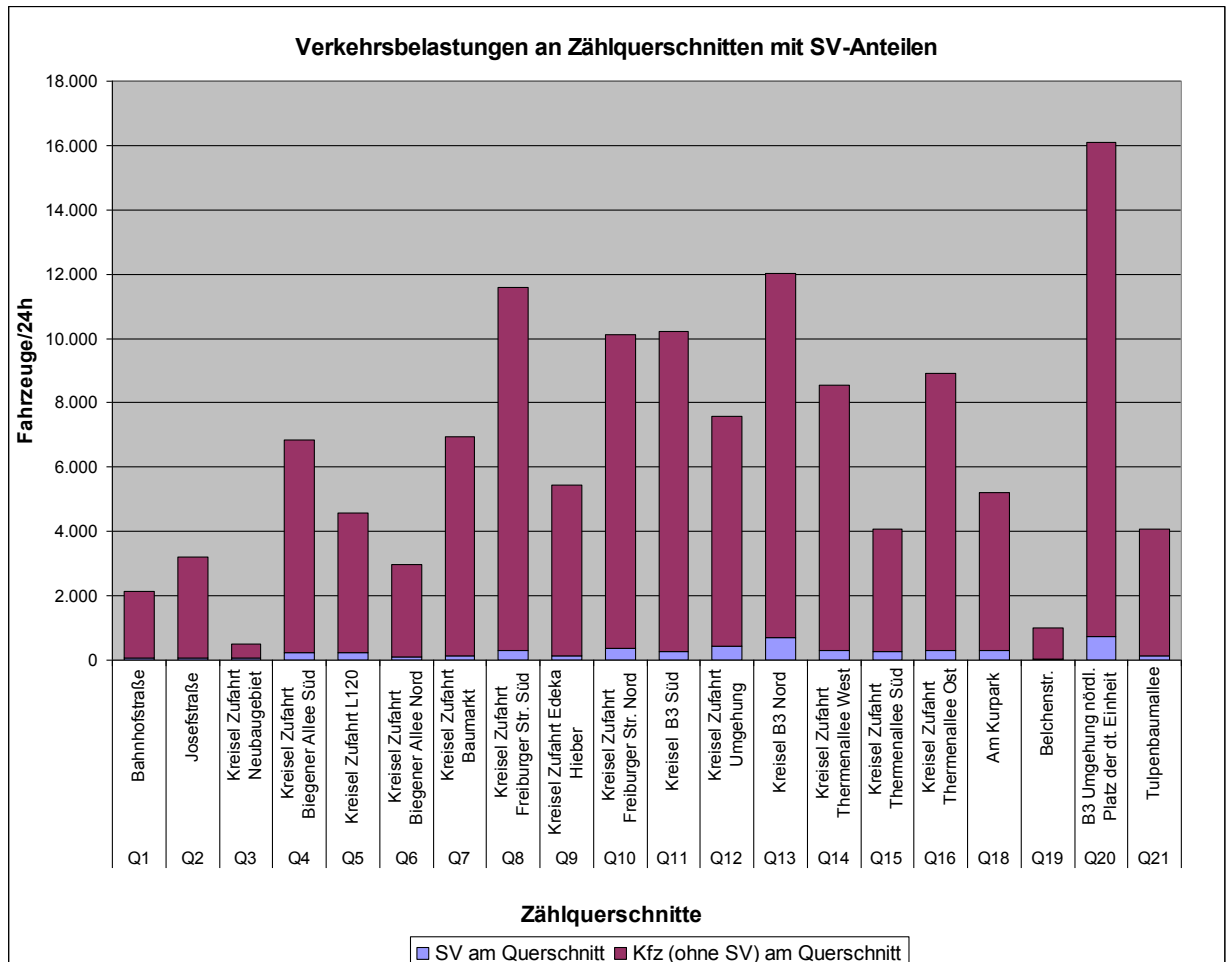


Abb. 3-1: Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten

3.2.2 Knotenpunktzählungen

Die größten Knotenpunktsbelastungen innerhalb des Kordons sind mit ca. 17.300 Kfz/24h an den vierarmigen Knoten K16 (Freiburger Straße/ Biengener Allee/ Friedensstraße) und mit ca. 13.200 Kfz/24h an K5 (Basler Straße/ Thermenallee/ Südring) vorhanden.

Die Schwerverkehrsbelastungen an den innerörtlichen Knotenpunkten sind größtenteils sehr gering (1-5%). Die größten Schwerverkehrsbelastungen konnten an den Rampen zur L120/B 3 (6-10%) und der Kreuzung 19 (Südring/ Markgräfler Straße) mit 5,6% festgestellt werden (vgl. Abb. 3-2).

Eine Darstellung Verkehrsbelastungen der einzelnen Knotenpunkte unterteilt in Kfz/24h und SV/24h sind in Anlage 3 einsehbar.

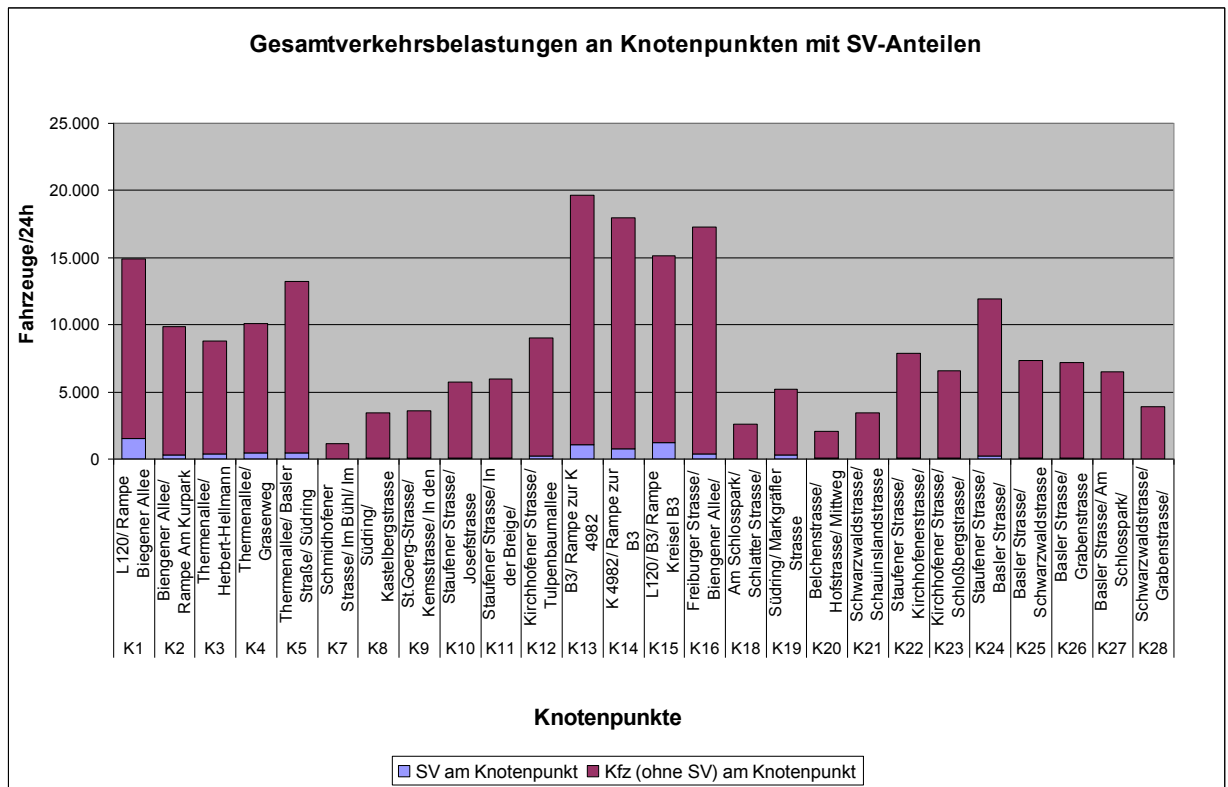


Abb. 3-2: Gesamtverkehrsbelastungen an Knotenpunkten

3.3 Verkehrsbefragungen

An den Schnittstellen des Untersuchungskordons wurden die aus dem Untersuchungsgebiet ausfahrenden Fahrzeugführer der Kfz nach Quelle und Ziel ihrer Fahrt befragt. Insgesamt wurden 7 Befragungsstellen eingerichtet (vgl. Anlage 1).

Die Befragungserhebung erfolgte zeitparallel zur Verkehrszählung in den Zeiträumen von 06:00 - 10:00 Uhr und von 15:00 - 19:00 Uhr. Mit Hilfe der an gleicher Stelle gezählten Verkehrsmengen (Querschnitts- bzw. Knotenpunktzählung in direkter Nähe zu den Befragungsstellen) konnten die Befragungsergebnisse entsprechend hochgerechnet werden.

Für die Auswertung der Befragungsdaten (Fahrtursprung und Fahrtziel) wurde der Untersuchungsraum in Verkehrszellen unterteilt. Verkehrszellen repräsentieren Orte, an denen Fahrten beginnen oder enden können. Einzelne Verkehrszellen sind eine Zusammenfassung mehrerer in sich möglichst homogener Bereiche (z.B. Stadtteile, Wahlbezirke, etc.). Die räumliche Verteilung der Quellen und Ziele befragter Fahrzeuge an den einzelnen Befragungsstellen ist in Anlage 4 dargestellt.

Als Ergebnis der Befragungsauswertung entstand eine Fahrtenmatrix für den werktäglichen Kfz-Verkehr, die alle erfassten und hochgerechneten Fahrtbeziehungen zwischen den Verkehrszellen beinhaltet. Durch eine Unterscheidung von Fahrzeugen kleiner und größer 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Schwerverkehr und übriger Kraft-

fahrzeugverkehr) wurden zwei Matrizen entwickelt. Hierdurch konnten im Verkehrsmo-
dell für jeden Streckenabschnitt die SV-Verkehrsbelastung explizit angegeben werden.

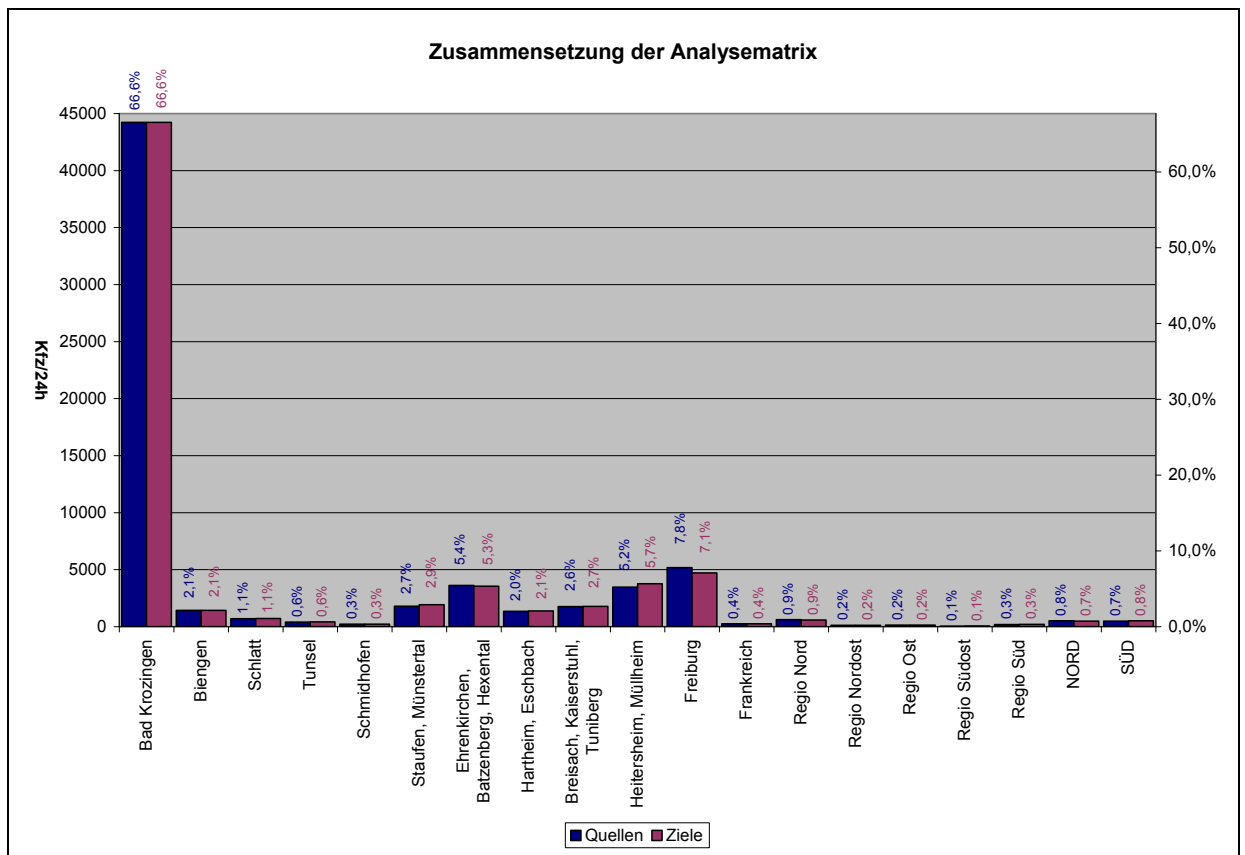


Abb. 3-3: Zusammensetzung der Analysematrix

Die in Abb. 3-3 dargestellte Zusammensetzung der Analysematrix (Summe beider Einzelmatrizen für Schwerverkehr und übrigen Kraftfahrzeugverkehr) nach räumlicher Verteilung der Quellen und Ziele zeigt deutlich, dass der Großteil aller Fahrten im Untersuchungsraum Quelle oder Ziel Bad Krozingen hat (etwa 67 %).

Die Anteile der Quellen und Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes im Bereich bis 25 km betragen zwischen 1 und 8%. Weiter entfernte Quellen und Ziele haben innerhalb der Verkehrsstruktur des Untersuchungsgebietes kaum eine Bedeutung.

4. ANALYSE-NULLFALL 2014

Auf der Basis des Bestandsstraßennetzes und anhand der ermittelten Analysefahr-
tenmatrizen wurde im Zuge der Verkehrsmodellierung eine Verkehrsumlegungsbe-
rechnung (Analyse-Nullfall 2014) durchgeführt.

Modelle im Allgemeinen und auch Verkehrsmodelle stellen immer eine abstrahierte,
vereinfachte Nachbildung der Realität dar. Ein Verkehrsmodell bildet das Verkehrssys-
tem einer Region möglichst realitätsnah in einem Computermodell ab.

Das Bestandsstraßennetz wird hierbei im Modell durch Knoten und Kanten abgebildet, die den realen Knotenpunkten und Streckenabschnitten entsprechen. Jedem Knoten werden abhängig von der Knotenpunktsform verschiedene Abbiegezeitzuschläge zugeordnet, für die Kanten werden Streckenlänge, Maximalgeschwindigkeit (im unbelasteten Zustand) sowie eine Belastungskapazität definiert.

Die ermittelten Analysefahrtenmatrizen, welche sämtliche Fahrbeziehungen zwischen den jeweiligen Verkehrszellen enthalten, wurden an fiktiven Einspeisungspunkten mit dem Modellnetz verknüpft.

Die Umlegung bezeichnet nun die Routenwahl der Fahrbeziehungen zwischen Quelle und Ziel unter Belastung des Modellnetzes. Sie erfolgt hierbei auf zeitlich kürzesten Wegen. Die Reisezeitberechnung wird in Abhängigkeit der Streckenbelastung, der Maximalgeschwindigkeit und der Streckenlänge mit Hilfe einer empirischen Widerstandsfunktion (Capacity-Restraint-Kurve) bestimmt.

Bei dem angewendeten kapazitätsabhängigen Umlegungsmodell werden daher nicht nur die kürzesten Wege, sondern gegebenenfalls auch konkurrierende Wege belastet. Nach Umlegung der Verkehrsbeziehungen aus der Fahrtenmatrix mit Hilfe des Simulationsmodells entstehen die Belastungspläne des jeweils untersuchten Planungsfalles.

Um die Realitätsnähe der modellhaft erzeugten Verkehrsbelastungen im Simulationsmodell zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren, wurden die Ergebnisse des Analyse-Nullfalles mit den aktuellen Verkehrsbelastungen (Zählungen) verglichen. Durch Kalibrierung der Analysefahrtenmatrix und durch Netzeichnung des Simulationsmodells wurden die Ergebnisse der Verkehrsumlegung geeicht, so dass sich Modell und Realität entsprachen. Auf dieser Grundlage ist es möglich die Wirkungen von zusätzlich erzeugtem Verkehr und von Netzveränderungen (Planfälle) mit dem Simulationsmodell zu berechnen.

Die modellhaft ermittelten Verkehrsbelastungen wurden in allen Plandarstellungen gerundet. Ein Vergleich der errechneten und der gezählten Streckenbelastungen ist nur bedingt möglich, da die Einflüsse der Modellrechnungen (z.B. punktuelle Einspeisungen der Verkehrszellen) zu berücksichtigen sind.

Der Analyse-Nullfall 2014 stellt die Verkehrsbelastungen sämtlicher planungsrelevanter Straßen im Untersuchungsgebiet in einem abstrahierten EDV-Straßennetzmodell dar. Außerhalb des Kordons liegende Quellen und Ziele wurden dabei als fiktive Einspeisungspunkte integriert. Die Verkehrsbelastungen können nur innerhalb des Untersuchungsgebietes vollständig ermittelt und dargestellt werden. Außerhalb des Kordons stellen sie lediglich die Teilbelastungen dar, die auf das Untersuchungsgebiet bezogen sind und somit bei der Befragung erfasst werden konnten.

4.1 Verkehrsumlegung 2014

Die Ergebnisse der Umlegung des Analyse-Nullfalles sind der Anlage 5.1 zu entnehmen.

Die größten Gesamtverkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet sind mit ca. 10.200 Kfz/24h auf dem nördlichen Teil der Freiburger Straße (von Kreisverkehr Umgehung bis hin zur Basler Straße) zu verzeichnen.

Auf den weiteren Ortseinfahrten sind folgende Verkehrsbelastungen vorhanden:

- Biengener Allee: ca. 7.900 Kfz/24h, davon etwa 200 - 300 SV/24h
- Thermenallee: ca. 7.000 - 8.900 Kfz/24h, davon etwa 300 - 400 SV/24h
- Basler Straße (Süden von B 3) : ca. 7.700 Kfz/24h, davon etwa 200 SV/24h
- Schmidhofener Straße: ca. 1.100 Kfz/24h, davon etwa 50 SV/24h
- Staufener Straße: ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24h, davon etwa 100 – 150 SV/24h
- Kirchhofener Straße (K4982): ca. 7.000 – 7.600 Kfz/24h, davon etwa 200 – 250 SV/24h

Als Hauptverkehrsachsen in Bad Krozingen lassen stellen sich folgende Straßen dar:

- Westring/ Am Kurpark: ca. 4.500 – 5.500 Kfz/24h, davon etwa 300 – 400 SV/24h
- Basler Straße (geschwindigkeitsreduzierter Bereich): ca. 5.000 – 8.000 Kfz/24h, davon etwa 50 – 100 SV/24h
- Staufener Straße: ca. 4.000 – 5.800 Kfz/24h, davon 100 – 150 SV/24h

In der Anlage 5.2 lässt sich gut erkennen, dass der Schwerverkehr im Untersuchungsgebiet überwiegend über den Westring, die Thermenallee, die Staufener und Kirchhofener Straße abgewickelt wird.

4.2 Verkehrszusammensetzung

Zur Analyse des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet wurde die Zusammensetzung des Verkehrs ermittelt. Die Darstellungen der einzelnen Verkehrsanteile sind in den Anlagen 6 enthalten.

- Binnenverkehr wird hierbei definiert durch Fahrten mit Quelle und Ziel innerhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. vom Edeka zur Realschule).
- Durchgangsverkehr bezeichnet Fahrten, deren Quelle und Ziel außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Der Kordon wird hierbei ohne Fahrtunterbrechung durchquert (z.B. von Heitersheim nach Freiburg).
- Quell- /Zielverkehr sind schließlich Fahrten, die entweder ihre Quelle innerhalb des Untersuchungsgebietes und das Ziel außerhalb haben oder umgekehrt Quelle außerhalb und Ziel innerhalb (z.B. von Bad Krozingen nach Freiburg oder von Breisach nach Bad Krozingen).

Bezogen auf die Fahrten [Kfz/24h] beträgt der Binnenverkehrsanteil etwa 36% aller Relationen im Untersuchungsgebiet. Da diese Fahrten in der Regel kürzer sind als beim Durchgangs- und Quell-/Zielverkehr, beträgt der Binnenverkehrsanteil an der Ge-

Verkehrszusammensetzung Kenzingen, Herbolzheim, Ringsheim bezogen auf Kordon Verkehrsleistungen

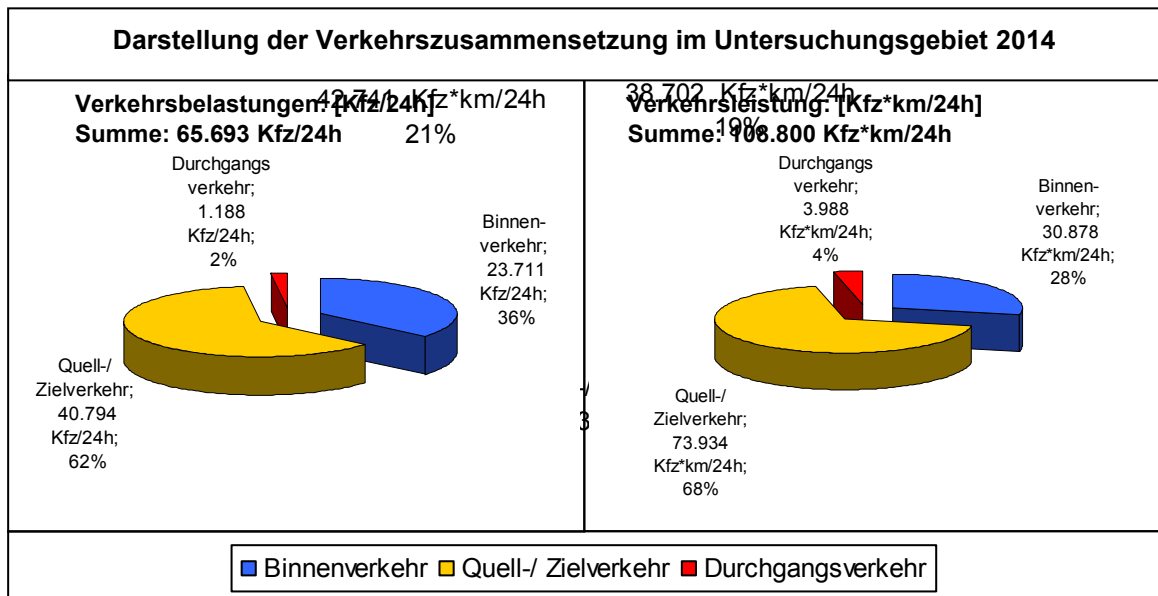


Abb. 4-1: Darstellung der Verkehrszusammensetzung im Untersuchungsgebiet 2014

Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt lediglich 2% aller Fahrten im Untersuchungsgebiet. Dies kann vor allem mit der neuen Ortsumfahrung der B 3, die nicht innerhalb des Untersuchungskordons liegt, erklärt werden.

Aus Anlage 6.2 wird ersichtlich, dass der noch verbleibende Durchgangsverkehr über die Basler Straße, die Freiburger Straße, die Thermenallee, die Stauferner Straße und die Kirchhofener Straße abgewickelt wird.

Quell- und Zielverkehr machen mit ca. 62% bezogen auf die Fahrten [Kfz/24h] den größten Anteil des Gesamtverkehrs im Untersuchungsgebiet aus. Bezogen auf die Fahrleistung sind es rund 68% (vgl. Anlage 6.3). Dabei ist festzustellen, dass die größten Verkehrsbeziehungen zwischen der Thermenallee (Thermen, Kliniken) und den Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Lidl, Baumarkt, Edeka) entlang der Freiburger Straße und den dazugehörigen Verbindungsstraßen herrschen.

4.3 Belastungsspinnen

Eine weitere Analyse der Quell-/ Zielbeziehungen kann über die Auswertung der Belastungsspinnen erfolgen, die in Anlage 7 dargestellt sind. Bei den Belastungsspinnen

wird die räumliche Verteilung der Kfz-Fahrten im Verkehrsnetz aufgezeigt, die einen markierten Streckenabschnitt passieren.

In Anlage 7.1 ist die Streckenspinne des Verbindungsstückes zur B 3 nördlich von Bad Krozingen dargestellt. Von 10.200 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt fahren etwa 1.300 Kfz/24h über den Westring, etwa 1.500 Kfz/24h über den verkehrsberuhigten Bereich der Basler Straße bis in den Übergang zur Freiburger Straße, an welchem eine deutliche Zunahme der Belastung auf etwa 3.600 Kfz/24h stattfindet. Wesentlich ist der Teil der Fahrzeuge die aus dem Gewerbebereich (Einkaufsmöglichkeiten, Fitnessstudio), der mit etwa 4.000 Kfz/24h zu beziffern ist.

In Anlage 7.2 ist die Streckenspinne der Basler Straße im südlichen Teil zur B 3 dargestellt. Dort stellt sich eine Belastung von etwa 7.650 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt ein. Dabei ist festzustellen das ein Großteil des Verkehrs, etwa 3.300 Kfz/24h, aus dem Bereich der Thermenallee (Thermalbad, Kliniken) stammt. Weiter kommen aus dem Bereich der Basler Straße (nördlicher Teil, verkehrsberuhigt) etwa 3.150 Kfz/24h. Der geringste Teil, etwa 1.150 Kfz/24h stammt aus dem Bereich der Schule und des dort anschließenden Wohngebietes.

Weitere Streckenspinnen der spezifischen Ortsaus-/ einfahrten sind den Anlagen 7.3 bis 7.8 zu entnehmen.

5. VERKEHRSPROGNOSE 2030

Um die Auswirkungen verschiedener Planungsmaßnahmen verkehrlich abschätzen und mittel- bis langfristige Aussagen zum Verkehrsgeschehen anstellen zu können, ist eine Prognose der Verkehrsmengenentwicklung erforderlich.

Hierfür werden sowohl allgemeine überregionale Abschätzungen, als auch spezielle lokale Siedlungsstrukturentwicklungen für einen Prognosehorizont von 2030 berücksichtigt.

Für die strukturunabhängige allgemeine Entwicklung werden die Matrizen des Analysefalls mit einem Prognosefaktor multipliziert. Zusätzliche Verkehrsmengen, die von Neubaugebieten (Wohnen, Gewerbe, Industrie) erzeugt werden, deren Realisierung bis 2030 heute schon absehbar ist, werden an den entsprechenden Elementen der Fahrtenmatrizen additiv berücksichtigt.

Wirkungsanalysen und Planungen für die Strukturierung und Dimensionierung der verkehrlichen Infrastruktur müssen naturgemäß einen längeren Planungshorizont umfassen. Mit zunehmender Länge des Prognosezeitraumes sinkt jedoch die Prognosegenauigkeit. Wegen der zahlreichen exogenen Einflussfaktoren, welche die Verkehrsentwicklung mitbestimmen (z.B. gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen, Veränderungen gesellschaftlicher und verkehrspolitischer Zielvorstellungen usw.), deren künftige Veränderungen heute kaum abschätzbar sind, wachsen die Prognoseunsicherheiten überproportional mit zunehmendem Prognosehorizont. Im Bereich der Verkehrs-

planung wird daher in der Regel nur ein mittelfristiger Planungshorizont für die Prognosen der Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt.

5.1 Überregionale Entwicklung

Auf Grund der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität wird eine Hochrechnung der Verkehrsnachfragematrix erstellt. Dies basiert auf den Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrswegeplan [BMVI 2003] sowie dem Gesamtverkehrsplan Baden-Württemberg [GVP 2009]. Daraus ergibt sich im Allgemeinen eine 9% Steigerung für den Pkw und eine 13% Steigerung für den Schwerverkehr.

Für die untersuchten Planfälle werden auf Grund der genaueren Ortskenntnisse sowie der zusätzlich betrachteten lokalen Siedlungsentwicklung diese allgemeinen Steigerungen nicht voll angesetzt. Es wird eine 5 % Steigerung bis zum Jahr 2030 angenommen.

5.2 Lokale Entwicklung der Siedlungsstruktur

Die überregionale Abschätzung stellt die mittlere Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis zum Jahr 2030 im Untersuchungsgebiet dar. Darin enthalten sind allgemeine, gemittelte Daten zur überregionalen Siedlungsstruktur. Um auch Bereiche mit überdurchschnittlicher Entwicklung bzw. Bereiche, in denen Verkehr neu entsteht, berücksichtigen zu können, ist auch die lokale Entwicklung der Siedlungsstruktur in Bad Krozingen zu ermitteln.

Hierfür wurden Flächennutzungsplan, aktuelle Bebauungspläne sowie weitere in Planung befindliche Gebietsausweisungen der Ortschaft analysiert. Nach Rücksprache mit den städtischen Verwaltungen wurden für alle Baugebiete (Wohnen, Gewerbe, Industrie), deren Realisierung bis zum Jahre 2030 beabsichtigt ist, Verkehrserzeugungsberechnungen angestellt.

Folgende Gebiete wurden berücksichtigt:

- Wohngebiet „Kurgarten 1“, 1.100 Einwohner
- Wohngebiet „Kurgarten 2“, 1.100 Einwohner
- Lorenzgärtnerei, 150 Einwohner
- Tunsel, 100 Einwohner
- Hausen, 200 Einwohner
- Oberer Stollen, 400 Einwohner
- Am Krozinger Weg, GE 10,00 ha

- Herzzentrum SO, 40% Erhöhung

Da sich die Einwohner in neuen Wohngebieten nicht nur aus dem Zuzug von Einwohnern (Neubürger) zusammensetzen, sondern auch Verlagerungen innerhalb der Gemeinde stattfinden, reduziert sich die verkehrserzeugende Wirkung von Neubaugebieten bezogen auf die Gesamtgemeinde. Dieser Effekt wurde innerhalb der Prognose berücksichtigt.

Im Ergebnis konnten die erwarteten Entwicklungen der Einwohnerschaft und der Arbeitsplatzsituation im Untersuchungsgebiet explizit abgebildet werden. Diese neu entstehenden Verkehre, die über die allgemeinen überregionalen Ansätze hinausgehen, wurden direkt in die Verkehrszelle des entsprechenden Baugebietes eingespeist.

5.3 Prognose-Matrizen 2030

Die Ermittlung der Prognose-Matrizen gliedert sich in zwei Schritte: Zunächst wird die Analysematrix pauschal mit dem allgemeinen Zunahmefaktor hochgerechnet. Im zweiten Schritt werden dann die Verkehrsmengen der Neubaugebiete, die über die allgemeinen Zunahmen hinausgehen, verkehrszellenscharf dazu addiert (vgl. Tab. 5-1).

	Pkw/Krad-Matrix	SV-Matrix
Analyse-Matrix 2014	64.433 Kfz/24h	1.961 Kfz/24h
+ Allgemeiner Zunahmefaktor	+ 3.291 Kfz/24h	+ 102 Kfz/24h
+ Neue Baugebiete	+ 6.816 Kfz/24h	+ 360 Kfz/24h
Prognose-Matrix 2030	74.540 Kfz/24h	2.423 Kfz/24h

Tab. 5-1: Berechnung der Prognose-Matrizen

Im Falle der Pkw/Krad-Matrix entspricht dies einer mittleren Zunahme von 15,7 %. Bei der SV-Matrix betragen die Zunahmen 23,5 %.

Die mittleren Zunahmen der Gesamtverkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zwischen 2014 und 2030 können mit ca. 16% angegeben werden.

6. PROGNOSE-NULLFALL 2030

Der Prognose-Nullfall stellt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für das Prognose-Jahr 2030 dar.

Die auf der Grundlage von strukturellen und allgemeinen Entwicklungen hochgerechneten Prognose-Matrizen werden mit Hilfe des Verkehrsmodells auf das Verkehrsnetz des Untersuchungsgebietes im Jahre 2030 umgelegt. Das Verkehrsnetz wurde hierbei gegenüber dem Analyse-Nullfall 2014 in Rücksprache mit dem AG verändert in folgenden Punkten:

- Öffnung der Verbindungsstraße "Oberkrozinger Weg" nach Ehrenkirchen
- Öffnung der Baustelle in Ehrenkirchen
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 3 in Schallstadt und Norsingen
- Anbindung der Neubaugebiete
- Kreisel an der Verbindungsrampe B 3/ L120
- Kreisel an der Verbindungsrampe B 3/ K4982
- Kreisel an der Verbindungsrampe B 3/ GE Krozinger Weg
- Kreisel auf der B 3 bei Tunsel (inkl. Abhängen Erschließungsstraße)
- Ortsumfahrung Staufen

Unter Berücksichtigung dieser Veränderungen ergibt dies den Prognose-Nullfall 2030.

6.1 Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2030 sind in der Anlage 8 dargestellt.

Die größten Verkehrsbelastungen in Bad Krozingen sind weiterhin auf der Freiburger Straße mit rund 12.500 Kfz/24h. Entlang der Biengener Allee verkehren für das Prognosejahr rund 11.000 Kfz/24h, hier sind die Auswirkungen des Kurgarten 1+2 sowie des GE Am Kronzinger Weg erkennbar.

Im Bereich des Kurparks verkehren etwa 6.500 Kfz/24h und in der Thermenallee zwischen 7.000 – 10.000 Kfz/24h. In der Basler Straße sind etwa 6.500 Kfz/24h zu verzeichnen.

7. PLANFÄLLE

In den folgenden Planfällen stellt jeweils der Prognose-Nullfall die Basis. Die in den jeweiligen Fällen genannten Maßnahmen kommen additiv für diesen dazu.

7.1 Planfall 1 – Fußgängerzone Bahnhofstraße

Die folgenden Zusätze werden gegenüber dem Prognose-Nullfall ergänzt:

- Fußgängerzone in der Bahnhofstraße zwischen Hebelstraße und Neumagenstraße
- Fahrbeziehung Bahnhofplatz-Hebelstraße weiterhin befahrbar und auch Neumagenstraße-Gartenstraße für Kfz nutzbar



Abb. 7-1: Verkehrsnetz Planfall 1

Die Darstellung des Planfalls 1 ist in den Anlage 9.1 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.2) dargestellt.

Abnahmen gibt es vor allem entlang der Neumagen- und Gartenstraße, da keine Verbindung mehr zum Bahnhof gegeben ist. Zunahmen sind dagegen auf der Biengener Allee (+1.000 Kfz/24) sowie in der Staufener und Basler Straße etwa + 800 Kfz/24h zu verzeichnen.

7.2 Planfall 2 – Fußgängerzone Basler Straße

Durchgeführte Ergänzungen:

- Fußgängerzone in der Basler Straße zwischen Schwarzwaldstraße und Am Schlosspark.
- Fahrbeziehung Basler Straße-Schwarzwaldstraße weiterhin befahrbar und auch Basler Straße - Am Schlosspark für Kfz nutzbar.

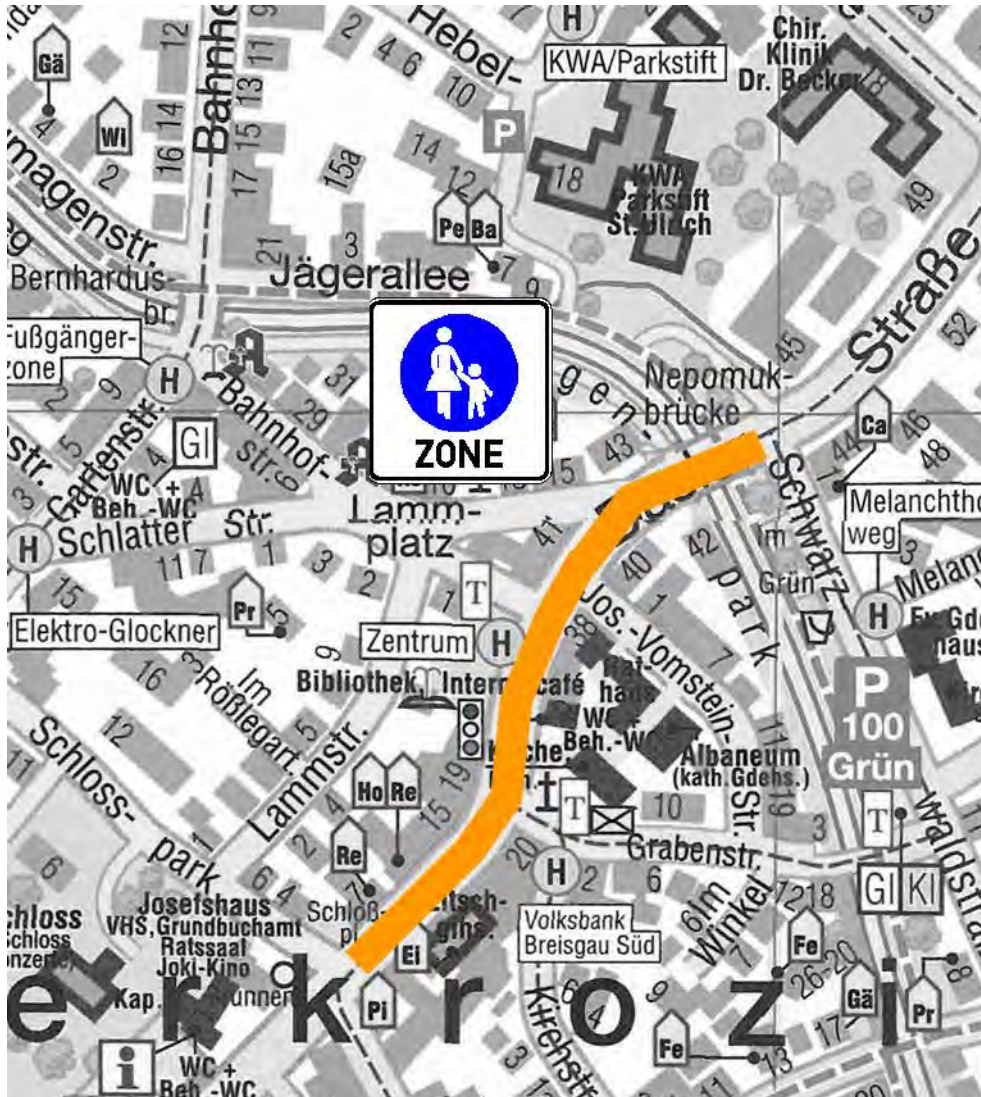


Abb. 7-2: Verkehrsnetz Planfall 2

Zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten in der Joseph-Vomstein-Straße wurde die Zufahrt über die Grabenstraße/ Basler Straße in Einbahnrichtung offen gelassen (400 Kfz/24h nutzen diese dann).

Die Darstellung des Planfalls 2 ist in den Anlage 9.3 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.4) dargestellt.

Entlastungen von etwa 5.000 bis 6.000 Kfz/24h sind in der Basler Straße festzustellen. Verlagert werden diese bzw. zusätzliche Fahrten sind dann festzustellen in folgenden Bereichen:

- Innere Umfahrung (Am Kurpark, Biengener Allee) + 1.700 Kfz/24h
- Bahnhofstraße-Gartenstraße +1.500 bis +1.900 Kfz/24h
- Markgräfler Straße, Grabenstraße + 1.500 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße +2.500 bis +2.800 Kfz/24h.

Insbesondere im Bereich Grabenstraße (Brücke) und Schwarzwaldstraße (Einengung des Querschnitts durch parkende Fahrzeuge) ist die leistungsfähige Aufnahme dieser zusätzlichen Belastungen ohne weitere Maßnahmen fraglich.

7.3 Planfall 3 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Fußgängerzonen in Bahnhofstraße (wie Planfall 1)
- Fußgängerzonen in Basler Straße (wie Planfall 2)

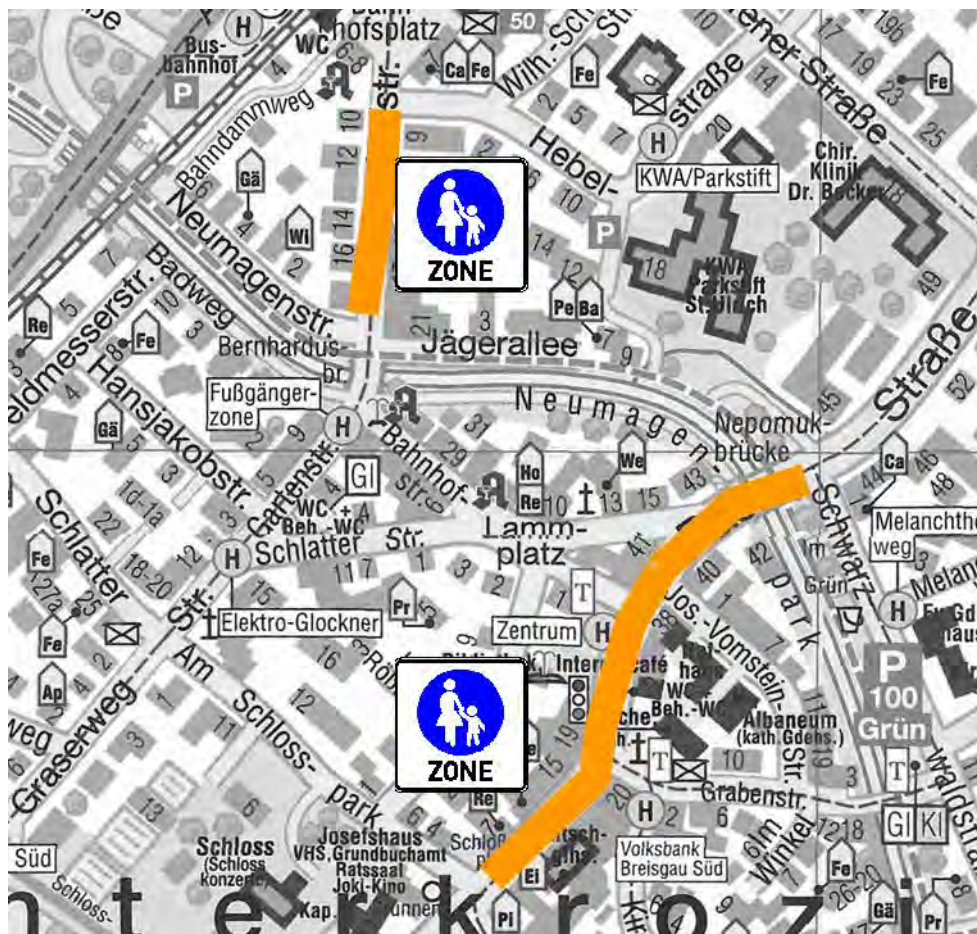


Abb. 7-3: Verkehrsnetz Planfall 3

Die Darstellung des Planfalls 3 ist in den Anlage 9.5 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.6) dargestellt.

In diesem Planfall wird die innere Umfahrung (Am Kurpark) weiter mit zusätzlichem Verkehr belastet. Die Zuführung über die Biengener Allee wird mit Verkehrsbelastungen von 15.000 Kfz/24h angegeben und wird die am stärksten befahrene Straße in Bad Krozingen. Ein leistungsfähiger Verkehrsablauf an den Anschlussknotenpunkten ist fraglich.

Ebenso gilt dies für die zusätzlichen Belastungen in der Schwarzwald- und Grabenstraße analog zum Planfall 2.

7.4 Planfall 4 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße (kurz)

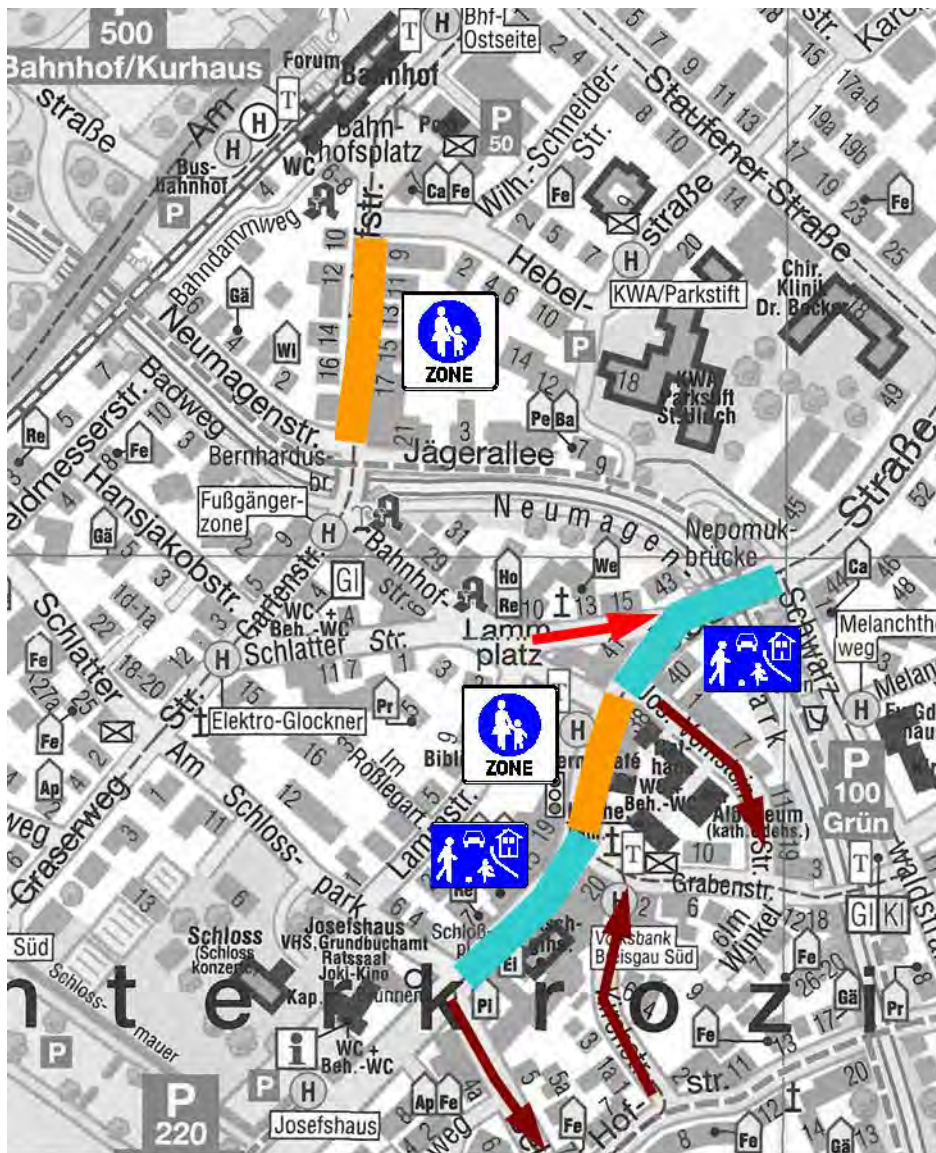


Abb. 7-4: Verkehrsnetz Planfall 4

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Fußgängerzone in Bahnhofstraße (wie Planfall 1)
- Fußgängerzone in Basler Straße zwischen Grabenstraße und Joseph-Vomstein-Straße
- Verkehrsberuhigte Bereiche von Joseph-Vomstein-Straße bis Schwarzwaldstraße und von Grabenstraße bis Am Schlosspark
- Einbahnstraßenregelung in der Lammstraße vom Lammplatz bis zur Basler Straße

Die Darstellung des Planfalls 4 ist in den Anlage 9.7 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.8) dargestellt.

Entlastungen von ca. 3.500 bis 4.500 Kfz/24h sind entlang der Basler Straße sowie von ca. 2.400 Kfz/24h entlang der Bahnhofstraße festzustellen. Verlagert werden diese bzw. zusätzliche Fahrten sind dann festzustellen in folgenden Bereichen:

- Innere Umfahrung (Am Kurpark, Biengener Allee) +1.200 bis 2.100 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße +2.550 Kfz/24h
- Grabenstraße +2.800 Kfz/24h
- Lammstraße +1.100 Kfz/24h

Durch die räumliche Begrenzung der Fußgängerzone in der Basler Straße können die verlagerten Belastungen im Vergleich zum Planfall 3 reduziert werden. Allerdings gilt auch im Planfall 4, dass die zusätzlichen Belastungen im Bereich Grabenstraße (Brücke) und der Schwarzwaldstraße zur leistungsfähigen Verkehrsabwicklung die Umsetzung flankierender Maßnahmen erfordern.

7.5 Planfall 5 – Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße und Basler Straße

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße ab Bahnhofplatz bis Neumagenstraße in Richtung Süden
- Einbahnstraßenregelung Basler Straße zwischen Am Schlosspark und Schwarzwaldstraße in Richtung Norden
- Einbahnstraßenregelung in Kirchstraße umgedreht

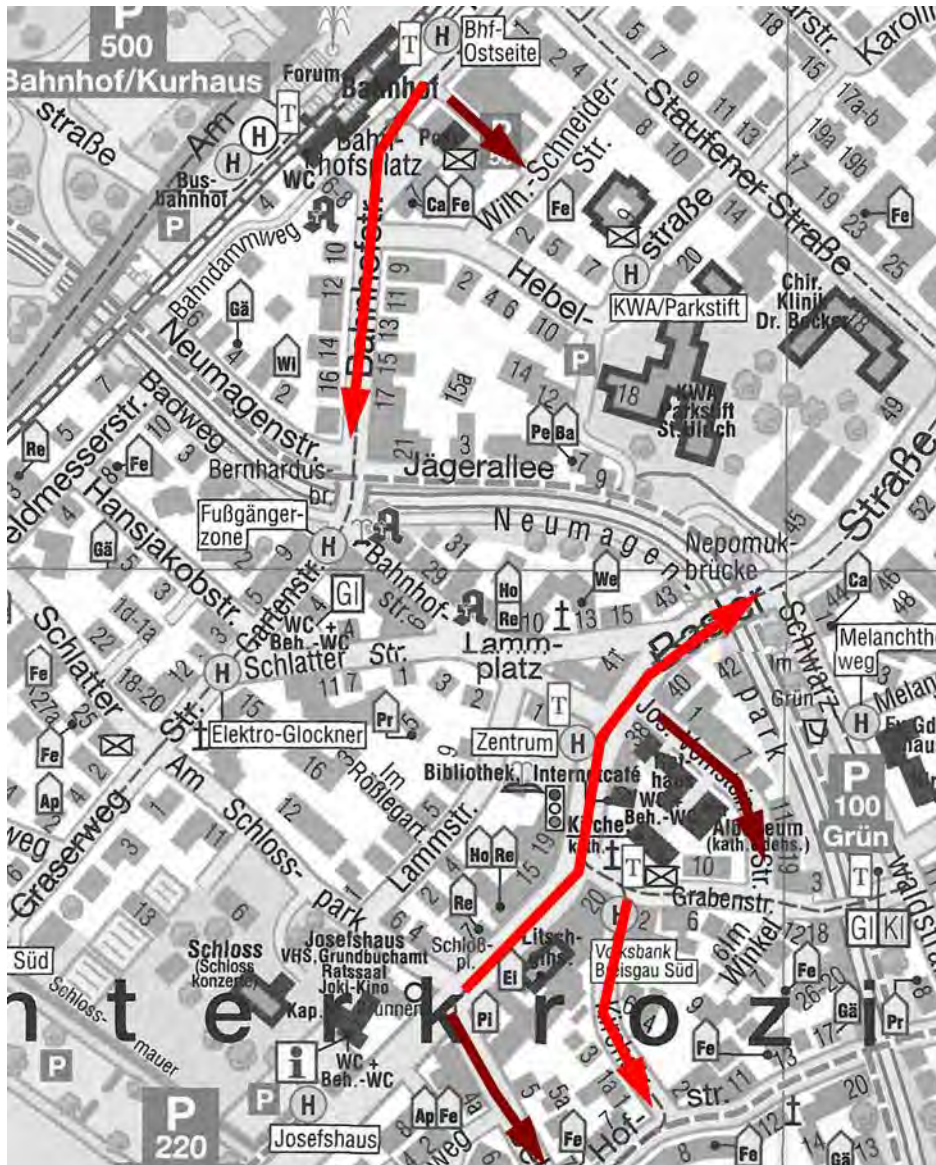


Abb. 7-5: Verkehrsnetz Planfall 5

Die Darstellung des Planfalls 5 ist in den Anlage 9.9 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.10) dargestellt.

Eine Entlastung von ca. 2.500 bis 3.000 Kfz/24h erfolgt entlang der Basler Straße. Verlagert werden diese bzw. zusätzliche Fahrten sind dann festzustellen in folgenden Bereichen:

- Innere Umfahrung (Am Kurpark, Biengener Allee) +800 bis 1.200 Kfz/24h
- Grabenstraße +1.350 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße +1.100 Kfz/24h
- Hofstraße bzw. Markgräfler Straße +1.000 Kfz/24h

Mit diesem Planfall stellen sich kaum Entlastungen am Bahnhof ein, da hier ein Teil der aus der Basler Straße verlagerten Fahrten verkehren. Die zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit im Verkehrsnetz erforderliche Drehung der Einbahnstraße in der Kirchstraße führt auch dazu, dass hier zusätzliche Belastungen in der Größenordnung von ca. 1.000 Kfz/24h abzuwickeln sind. Unter der Berücksichtigung der stark frequentierten Radroute (Schulweg) ist dies eher nachteilig.

Außerdem entstehen bei den genannten Einbahnstraßen größere Umwegfahrten.

7.6 Planfall 6 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und Einbahnstraßenregelung Basler Straße

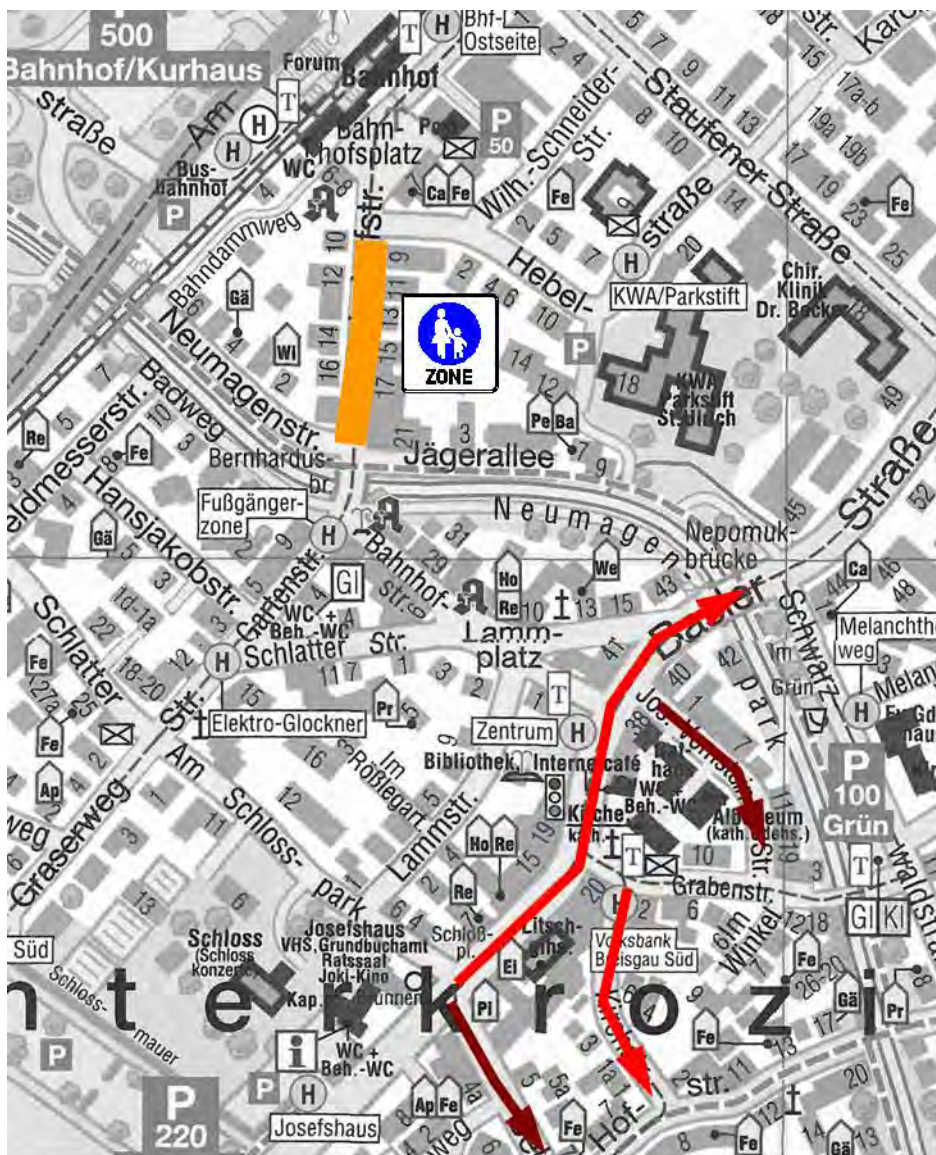


Abb. 7-6: Verkehrsnetz Planfall 6

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Fußgängerzone in der Bahnhofstraße (wie Planfall 1)
- Einbahnstraßenregelung Basler Straße zwischen Am Schlosspark bis Schwarzwaldstraße in Richtung Norden
- Einbahnstraßenregelung in der Kirchstraße umgedreht

Die Darstellung des Planfalls 6 ist in den Anlage 9.11 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.12) dargestellt.

Entlastungen sind entlang der Basler Straße von ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/24h und entlang der Bahnhofstraße von ca. 2.350 Kfz/24h festzustellen. Verlagert werden diese bzw. zusätzliche Fahrten sind dann festzustellen in folgenden Bereichen:

- Innere Umfahrung (Am Kurpark, Biengener Allee) +1.350 bis 2.050 Kfz/24h
- Grabenstraße +1.850 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße +1.500 Kfz/24h
- Markgräfler Straße bzw. Hofstraße +1.250 Kfz/24h

Infolge der Fußgängerzone am Bahnhof sind hier deutliche Abnahmen der Verkehrsbelastungen zu verzeichnen. Die Einbahnstraße in der Basler Straße führt dort zu Entlastungen, aber auch zu Verlagerungen von Teilen der Gegenrichtung in den Straßenzug Schwarzwaldstraße, Grabenstraße, Hofstraße, Markgräfler Straße. Wie im Planfall 5 ist dies aus Sicht der starken Radfahrbeziehungen vor allem in der Hofstraße/ Markgräfler Straße nachteilig.

7.7 Planfall 7 – Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße und Fußgängerzone Basler Straße

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Einbahnstraßenregelung Bahnhofstraße ab Bahnhofplatz bis Neumagenstraße in Richtung Süden
- Fußgängerzone in Basler Straße zwischen Grabenstraße und Joseph-Vomstein-Straße
- Verkehrsberuhigte Bereiche von Joseph-Vomstein-Straße bis Schwarzwaldstraße und von Grabenstraße bis Am Schlosspark
- Einbahnstraßenregelung in der Lammstraße von Lamplatz bis zur Basler Straße

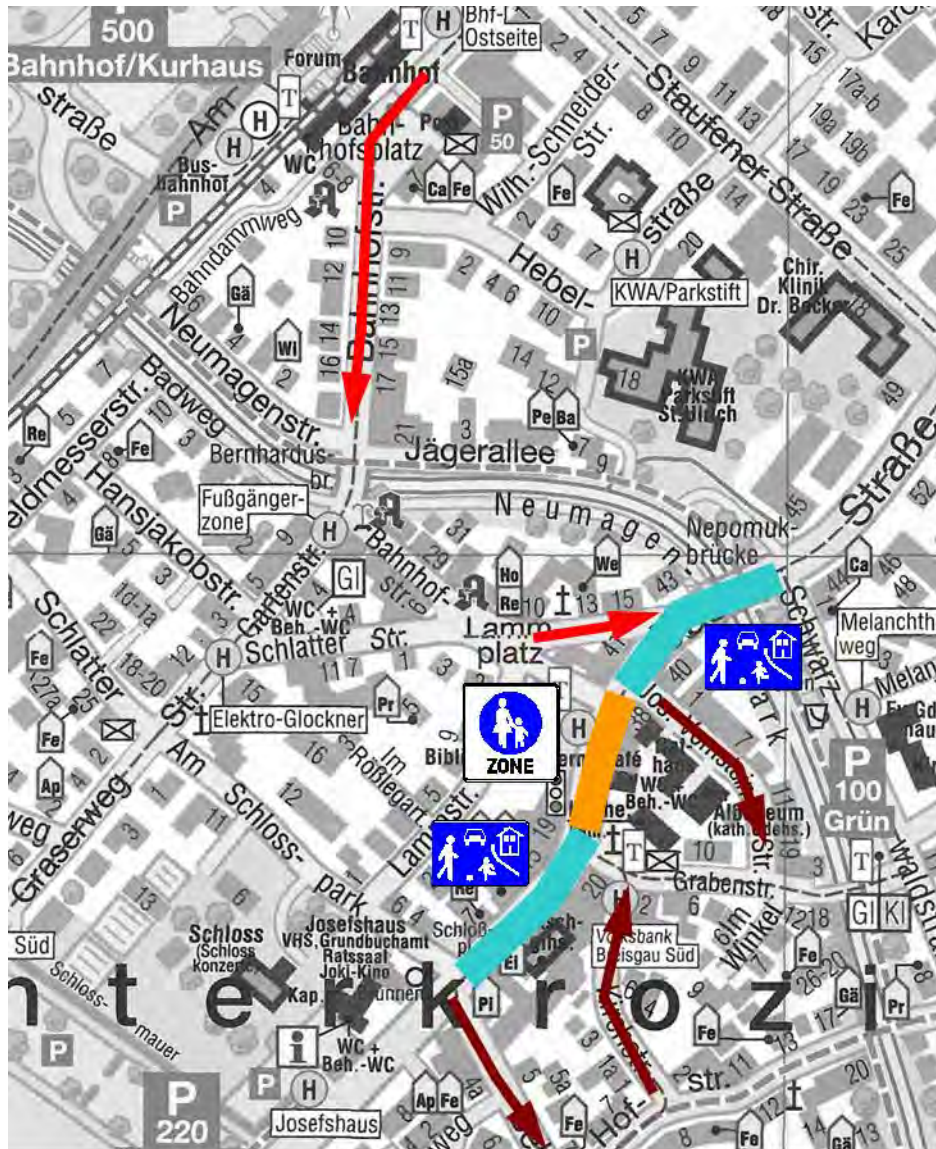


Abb. 7-7: Verkehrsnetz Planfall 7

Die Darstellung des Planfalls 7 ist in den Anlage 9.13 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall (vgl. 9.14) dargestellt.

Eine Entlastung erfolgt entlang der Basler Straße von ca. 3.500 bis 4.500 Kfz/24h, der Bahnhofstraße von ca. 900 Kfz/24h und der Freiburger Straße von ca. 700 Kfz/24h. Verlagert werden diese bzw. zusätzliche Fahrten sind dann festzustellen in folgenden Bereichen:

- Innere Umfahrung (Am Kurpark, Biengener Allee) +750 bis 1.150 Kfz/24h
- Grabenstraße +2.450 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße +2.250 Kfz/24h
- Lammstraße +1.100 Kfz/24h

Im Planfall 7 mit Fußgängerzone in Basler Straße und Einbahnstraße in der Bahnhofstraße können gute Entlastungen in der Basler Straße mit Verlagerungen in Schwarzwald- Graben- und Lammstraße erzielt werden. Die Bahnhofstraße erfährt hier eine leichte Abnahme.

7.8 Planfall 8 – Fußgängerzone Bahnhofstraße und verkehrsberuhigter Bereich zwischen Grabenstraße und Lammplatz

Ergänzungen die durchgeführt wurden:

- Bahnhofstraße als Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Grabenstraße und Lammplatz
- Reduzierte Kfz-Geschwindigkeit von 20 km/h von Joseph-Vomstein-Straße bis Schwarzwaldstraße und von Grabenstraße bis Belchenstraße



Abb. 7-8: Verkehrsnetz Planfall 8

Dargestellt ist der Planfall 8 in Anlage 9.15/9.16 sowohl als Gesamtbelastung [Kfz/24h], wie auch als Differenz zum Prognose-Nullfall.

Eine Entlastung erfolgt entlang der Basler Straße, Bereich zwischen Grabenstraße und Joseph-Vomstein-Straße, von etwa 2.000 Kfz/24h. In der Freiburger Straße ergeben sich nur leichte Entlastungen von etwa 250 Kfz/24h. Durch die Verlagerungen des Kfz-Verkehrs, kommt es in folgenden Bereichen zu zusätzlichen Fahrten.

- Grabenstraße etwa 1.000 Kfz/24h
- Schwarzwaldstraße etwa 500 Kfz/24h
- Verbindung Graserweg/Am Schloßpark/Lammstraße etwa 450 Kfz/24h
- Schauinslandstraße etwa 150 Kfz/24h
- Litschistraße etwa 50 Kfz/24h

In Planfall 8 kann entlang der Basler Straße eine moderate Entlastung erreicht werden. Es ergeben sich Verlagerungseffekte in die Graben-, Joseph-Vomstein-, Lammstraße und –platz sowie Am Schloßpark und Graserweg. Im Bereich der Bahnhofstraße ergeben sich keine Änderungen.

8. ZUSAMMENFASSUNG

In der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans von Bad Krozingen wurde neben einer Verkehrsanalyse 2014 eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 durchgeführt und darauf aufbauend die Verkehrsstruktur und- zusammensetzung im Untersuchungsgebiet bestimmt. Weiter wurden die Auswirkungen von Planfällen für verschiedene Szenarien prognostiziert.

Mit Hilfe von Verkehrserhebungen, bestehend aus Befragungen, Knotenpunkts- wie auch Querschnittszählung und zweier 24h Verkehrszählungen (2 Knoten, Videozählung) am 20.05.2014, konnten Analyse-Matrizen für Pkw/Krad-Verkehr und den Schwerverkehr erstellt werden, mit welchen sich die aktuellen Verkehrsbeziehungen im Untersuchungskordon abbilden ließen. Als Schwerverkehr wird die Gesamtheit der Lastkraftwagen bzw. Lieferfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t sowie der Busse, Lastzüge und Sattelzüge bezeichnet.

Mit diesen Quell-/ Ziel-Matrizen wurde das Straßennetz des Untersuchungsgebietes in einem Verkehrsmodell unter Anwendung von kapazitätsabhängigen Umlageberechnungen belastet. Der so entstandene Analyse-Nullfall bildet das durchschnittliche werktägliche Verkehrsgeschehen im Untersuchungsjahr 2014 ab.

Im Rahmen einer Verkehrsprognose wurde die Verkehrsmengenentwicklung für das Jahr 2030 abgeschätzt. Hierbei wurden überregionale Entwicklungen sowie spezielle lokale Veränderungen der Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Die mittleren Zunahmen der Gesamtverkehrsbelastungen bis 2030 wurden mit ca. 16 % abgeschätzt.

Die größten Gesamtverkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet wurde mit ca. 10.000 – 12.000 Kfz/24h auf dem nördlichen Teil der Freiburger Straße (von Kreisver-

kehr Umgehung bis hin zur Basler Straße) verzeichnet im Analyse-Nullfall 2014 bzw. mit etwa 12.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall 2030.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells ließ sich die Verkehrszusammensetzung im Untersuchungsgebiet bestimmen. Die entsprechenden Anteilswerte waren im Analyse- und Prognosefall recht ähnlich. Unterschieden wurde nach folgenden Verkehrsarten:

- **Binnenverkehr**

Quelle und Ziel innerhalb des Untersuchungsgebietes, innerhalb von Bad Krozingen. Bezogen auf die Gesamtfahrten im Untersuchungsgebiet beträgt der Anteil ca. **36%**

- **Durchgangsverkehr**

Quelle und Ziel außerhalb des Untersuchungsgebietes, z.B. von Heitersheim nach Freiburg, oder von Staufen nach Breisach. Der Anteil beträgt hier bezogen auf die Gesamtfahrten im Untersuchungsgebiet etwa **2%**

- **Quell- /Zielverkehr**

Quelle innerhalb des Untersuchungsgebietes und Ziel außerhalb oder umgekehrt, z.B. von Bad Krozingen nach Freiburg oder von Breisach nach Bad Krozingen. Hier konnte ein Anteil von **62%** bezogen auf die Gesamtfahrten im Untersuchungsgebiet ermittelt werden.

Der geringe Anteil des Durchgangsverkehrs im Untersuchungsgebiet kann vor allem mit der neuen Ortsumfahrung der B 3, die nicht innerhalb des Untersuchungskordons liegt, erklärt werden.

Der Binnenverkehr im Untersuchungsgebiet wird überwiegend über Freiburger Straße, die Basler Straße, den Westring, die Thermenallee und die Staufener Straße abgewickelt.

Dies zeigt auch eine Aufschlüsselung der einzelnen Verkehrsarten der Gesamtverkehrsbelastung an ausgewählten Querschnitten (vgl. Abb. 8-1).

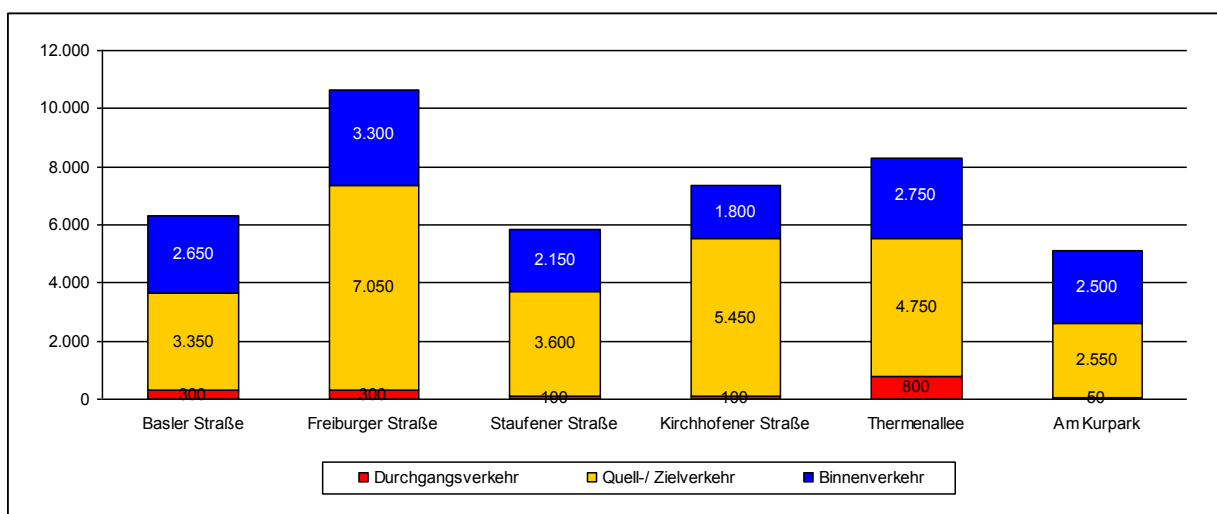


Abb. 8-1: Verkehrszusammensetzung an ausgewählten Querschnitte im Untersuchungsgebiet 2014

Zur Unterstützung der städtischen Überlegung im Rahmen der Neuordnung der innerörtlichen Verkehrsnetze wurden mit dem Verkehrsmodell die Be- und Entlastungswirkungen verschiedener Planfälle berechnet.

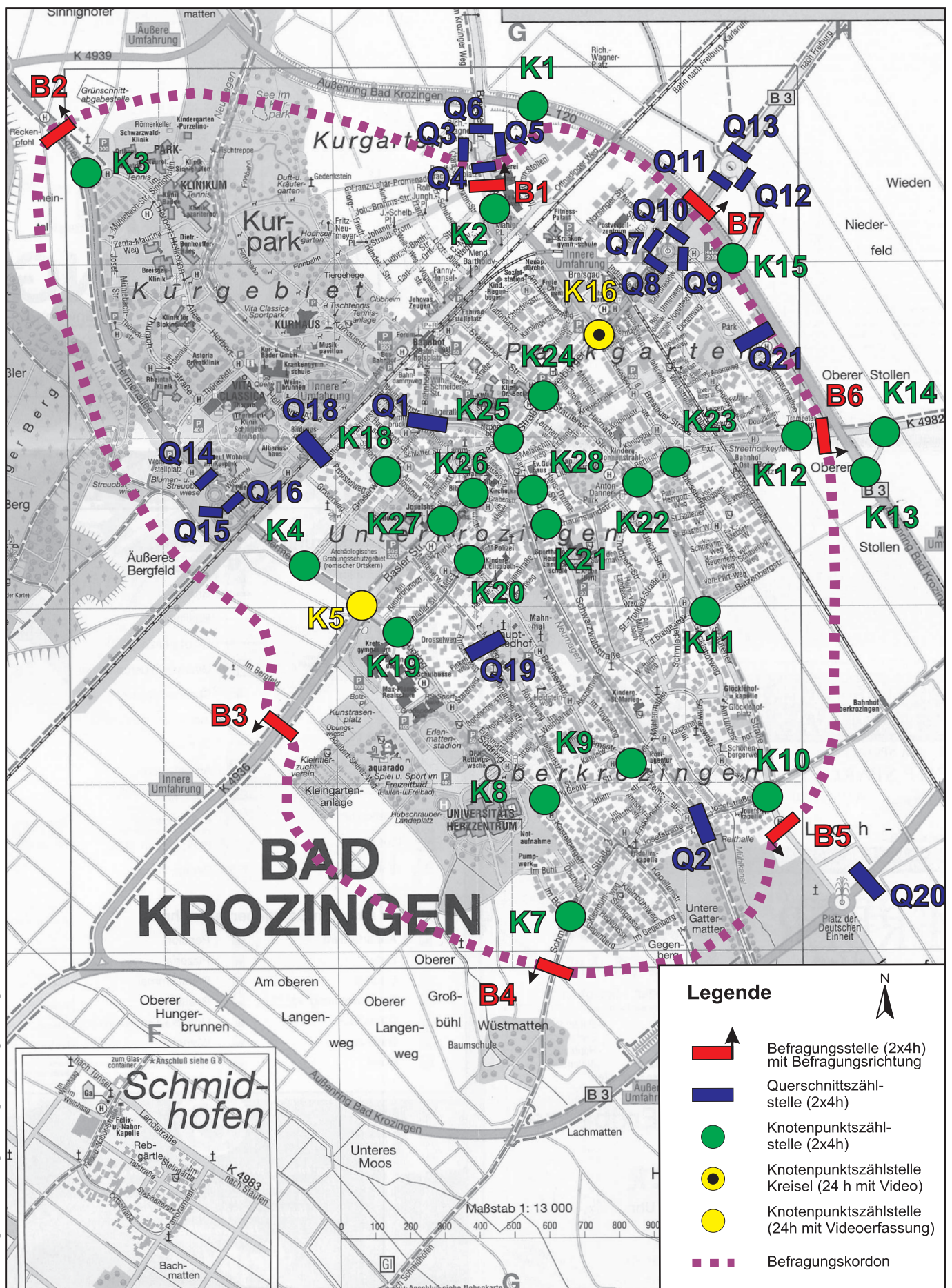
Im Fokus standen dabei vor allem die Ziele der Verkehrsberuhigung im Bereich des Bahnhofs und am Rathaus in der Basler Straße. Hierzu wurden Planfälle mit Fußgängerzonen sowie Einbahnstraßenführungen in verschiedenen Kombinationen berechnet.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Einbahnstraßenlösungen aufgrund der nur teilweise erzielbaren Verkehrsentlastung bei gleichzeitiger Verlagerung in angrenzende Bereiche sowie der zusätzlichen Umwegfahrten die Planungsziele nicht vollumfänglich erfüllen können.

Mit zwei Fußgängerzonen am Bahnhof und in der Basler Straße können dort deutliche Verkehrsentlastungen erreicht werden. Wird hierbei in der Basler Straße eine kurze Fußgängerzone zwischen Grabenstraße und Joseph-Vomstein-Straße gewählt, können die verlagerten Verkehre begrenzt werden. Durch die Fußgängerzone am Bahnhof gewinnt die innere Umfahrung an Bedeutung und wird stärker in Anspruch genommen. Mit der Fußgängerzone in der Basler Straße können die noch verbleibenden Durchgangsverkehre sowie weitere durchlaufende Verkehre ebenfalls auf innere Umfahrung verlagert werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums bleibt aber über die Streckenzüge Grabenstraße und Schwarzwaldstraße gewährleistet. Mit flankierenden Maßnahmen in diesen beiden Straßen kann auch ein funktionierender Verkehrsablauf sichergestellt werden.

Anlage 1

Erhebungsstellenplan

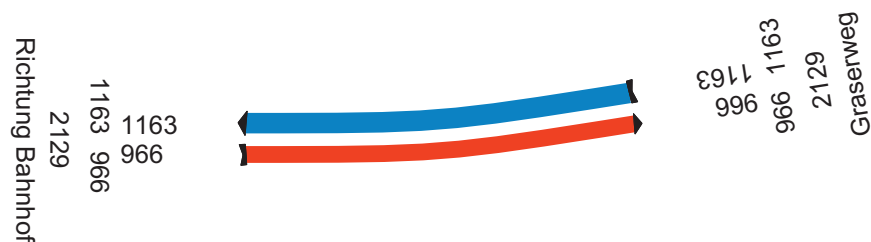


Anlage 2

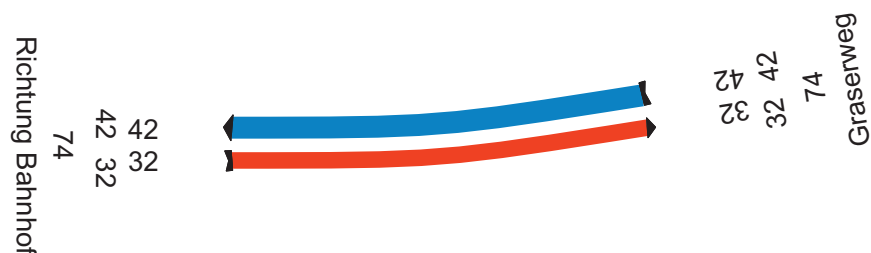
Ergebnisse der Querschnittszählungen

Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	2.129 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	74 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.221 Kfz/24h

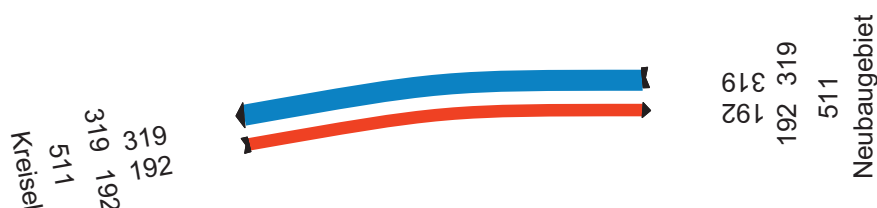


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	62 SV/24h

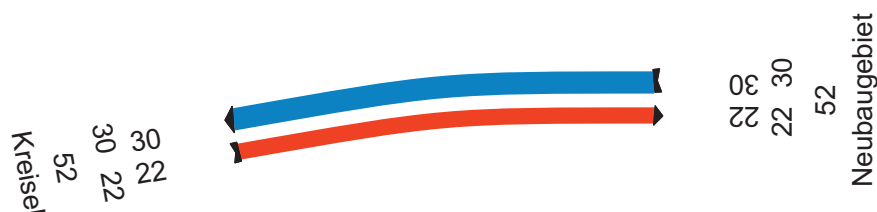


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	511 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	52 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.831 Kfz/24h

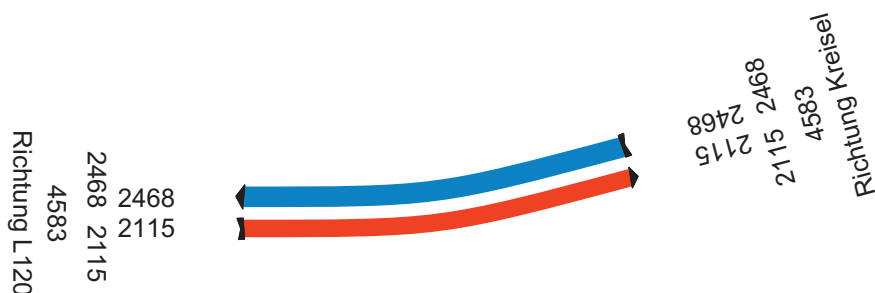


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	242 SV/24h

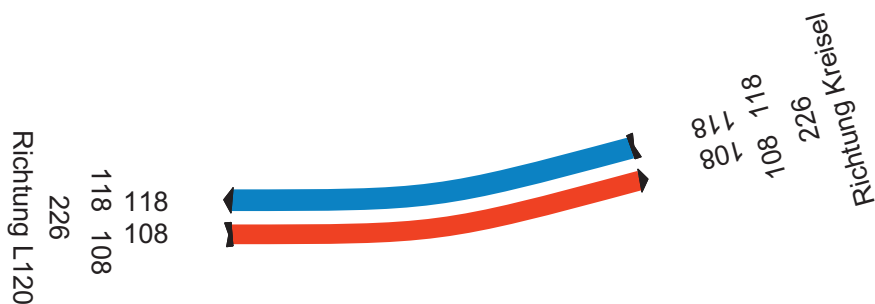


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.583 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	226 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	2.986 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	98 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.953 Kfz/24h

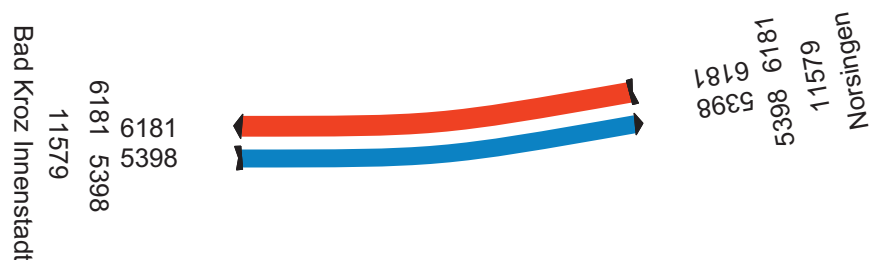


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	124 SV/24h

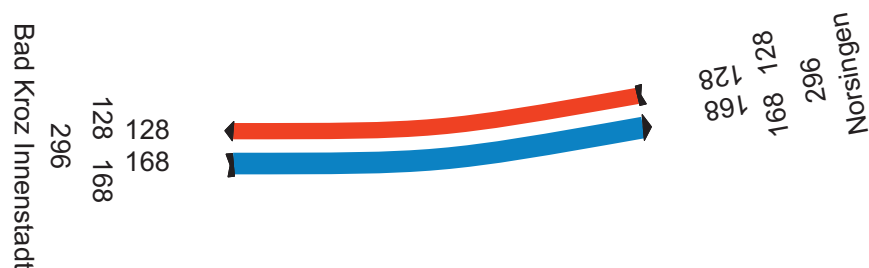


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	11.579 Kfz/24h

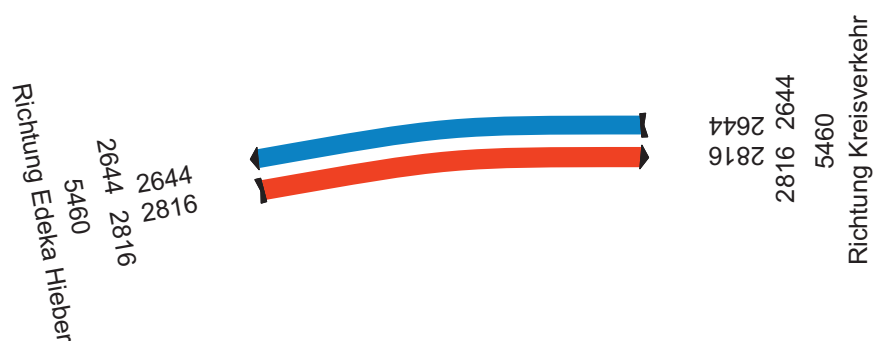


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	296 SV/24h

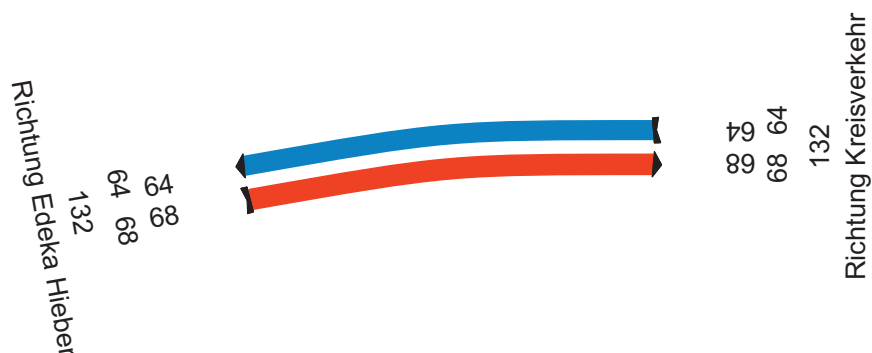


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.460 Kfz/24h

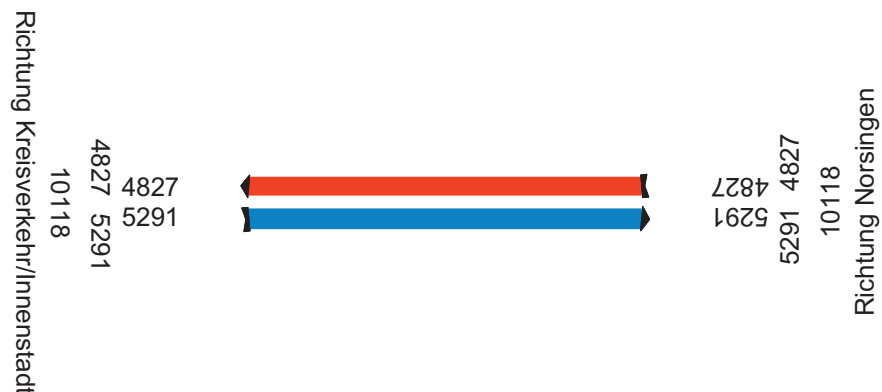


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	132 SV/24h

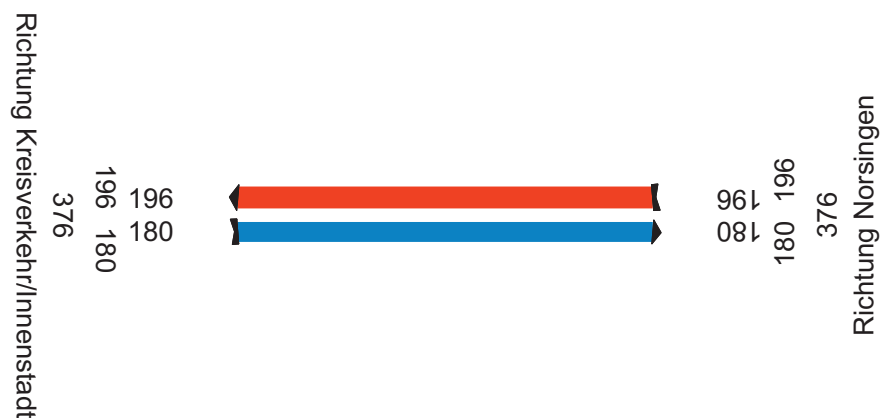


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	10.118 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	376 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	10.233 Kfz/24h

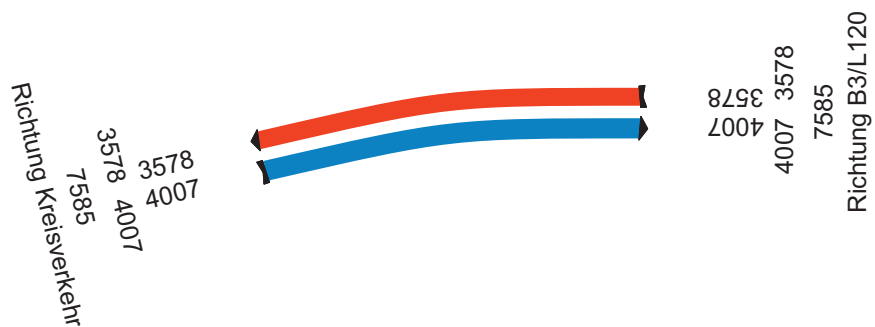


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	280 SV/24h

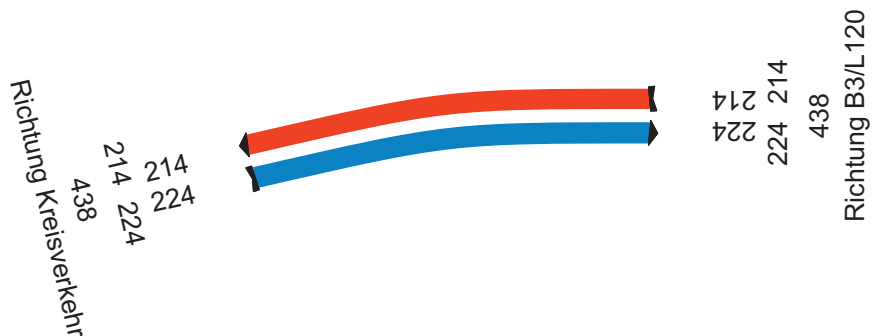


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.585 Kfz/24h

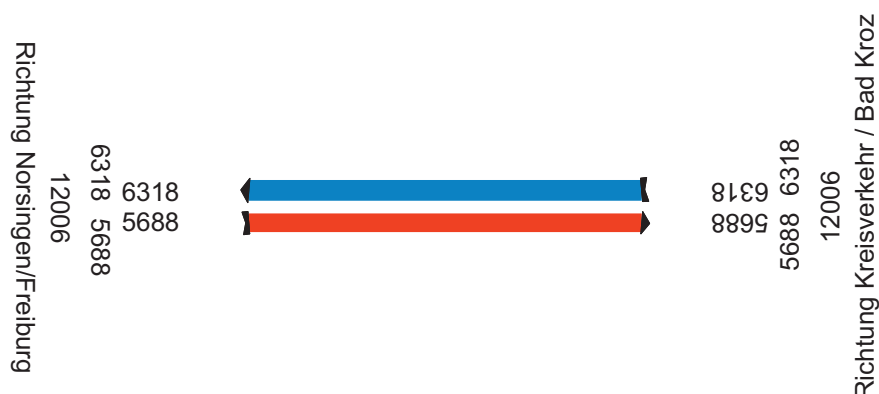


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	438 SV/24h

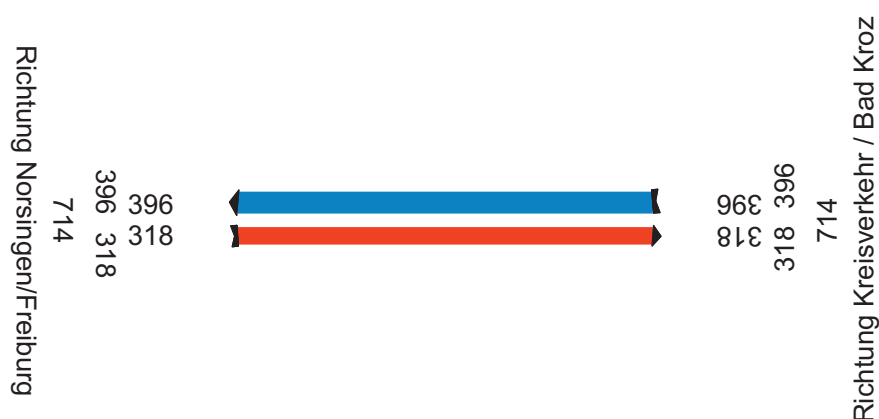


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	12.006 Kfz/24h

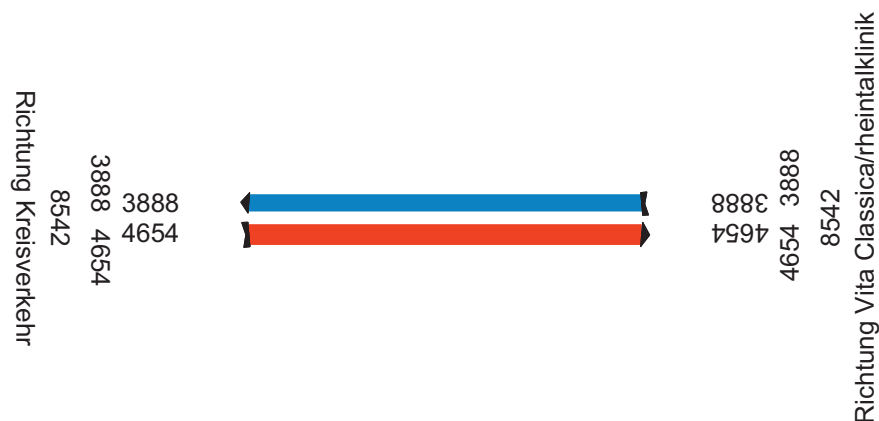


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	714 SV/24h

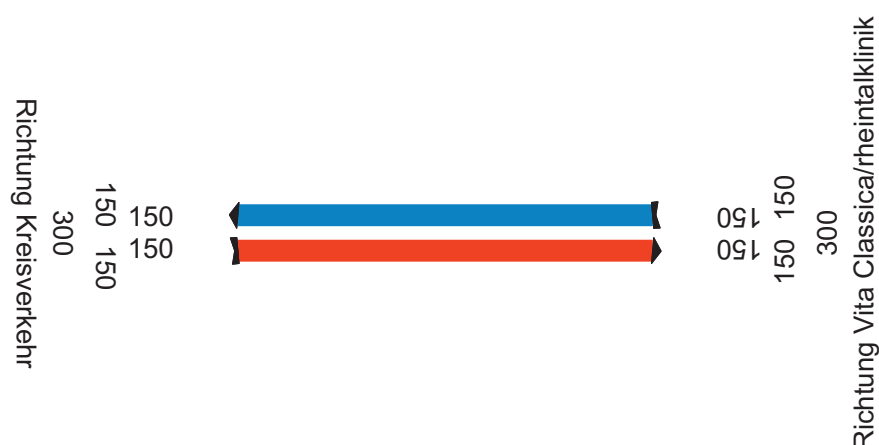


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.542 Kfz/24h

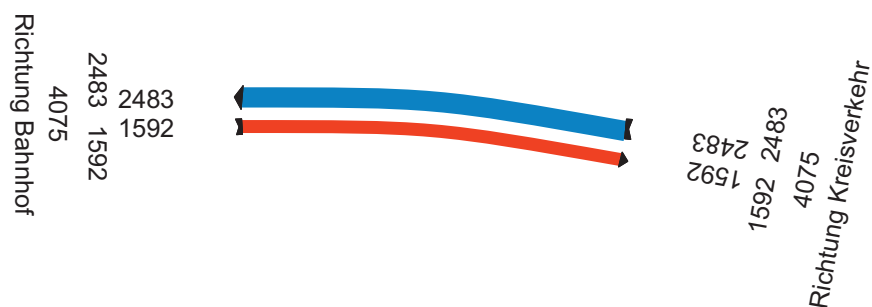


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	300 SV/24h

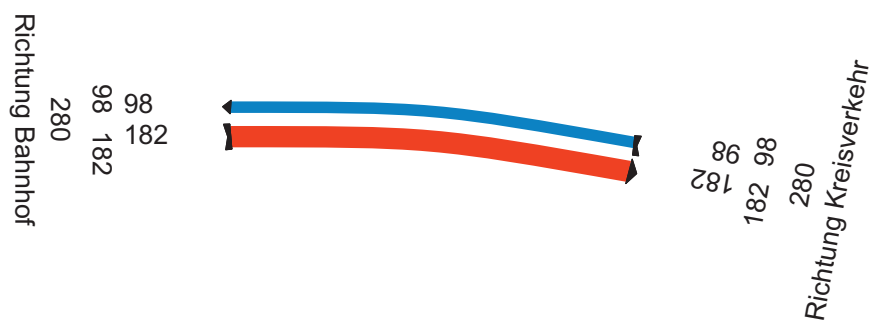


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.075 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	280 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.919 Kfz/24h

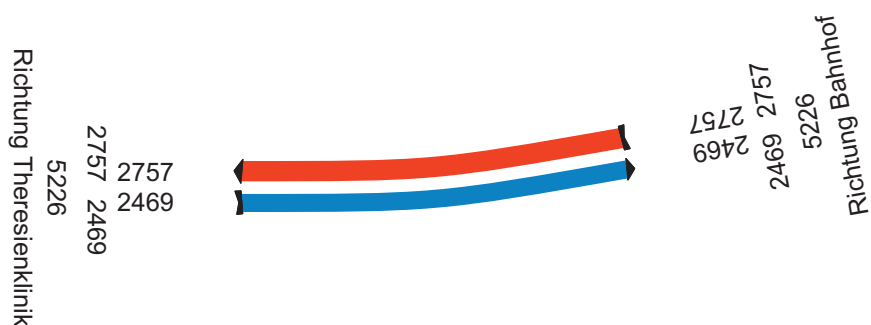


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	304 SV/24h

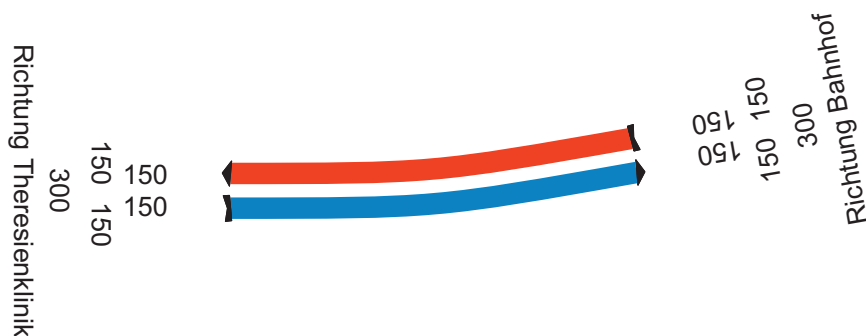


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.226 Kfz/24h

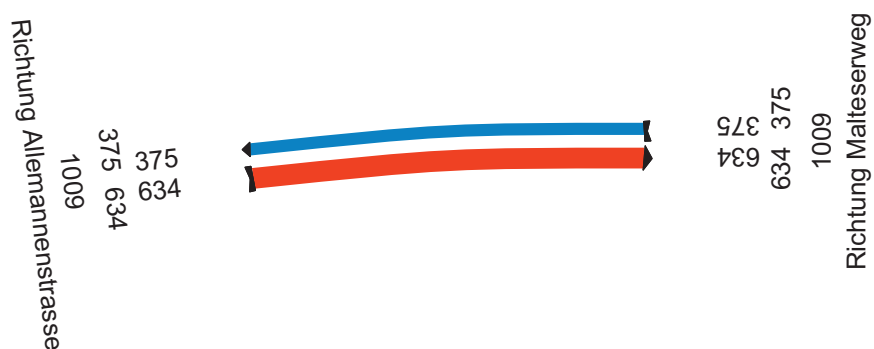


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	300 SV/24h

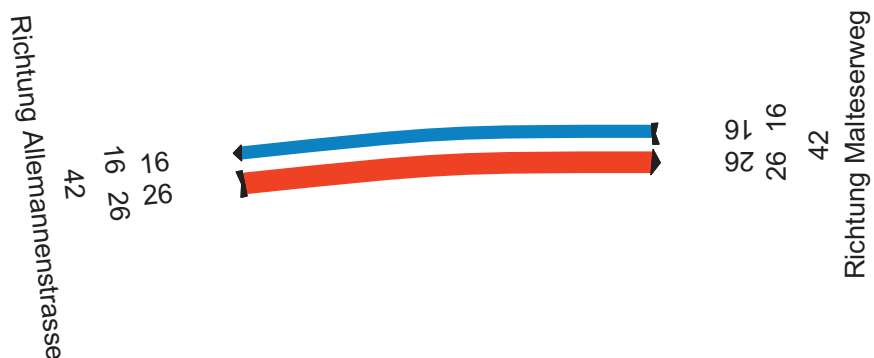


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.009 Kfz/24h

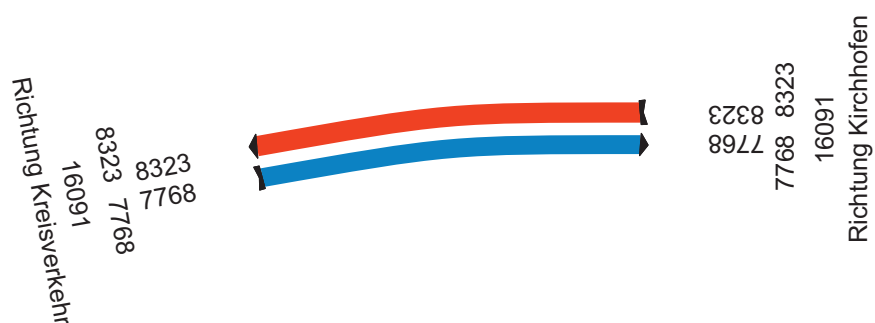


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	42 SV/24h

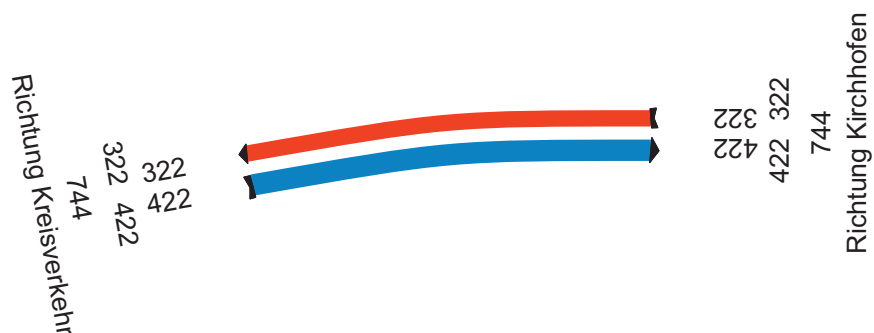


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	16.091 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	744 SV/24h

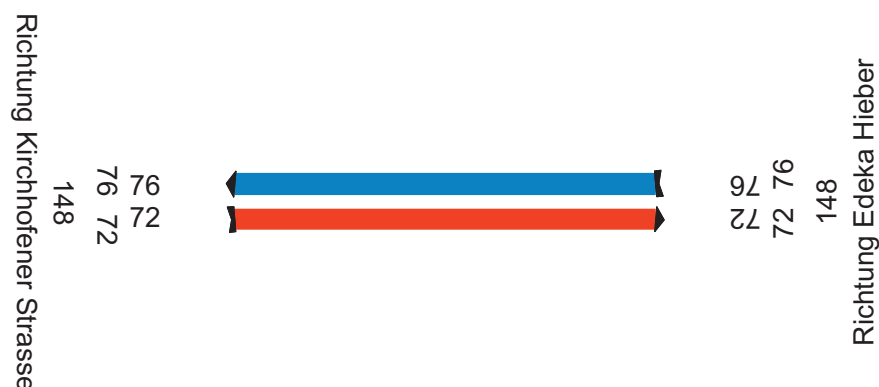


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.071 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	148 SV/24h

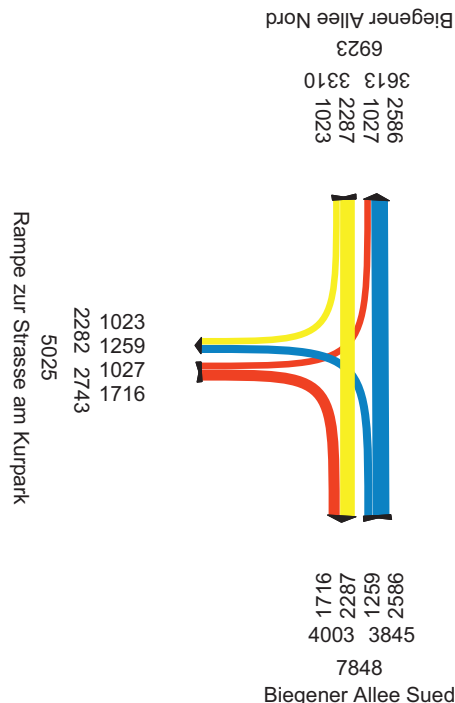


Anlage 3

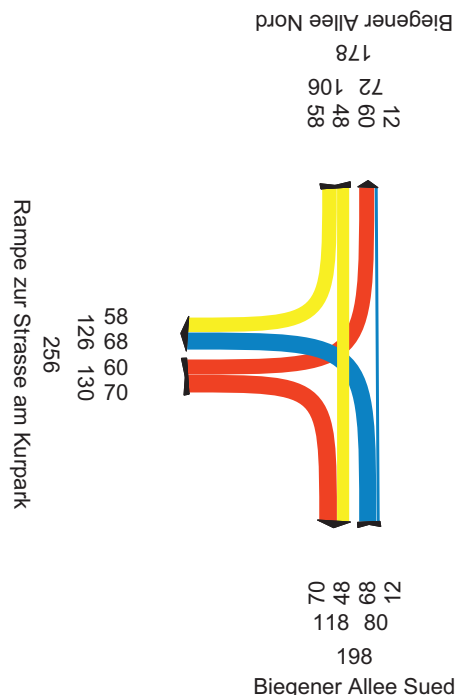
Ergebnisse der Knotenpunktzählungen

Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	9.898 Kfz/24h



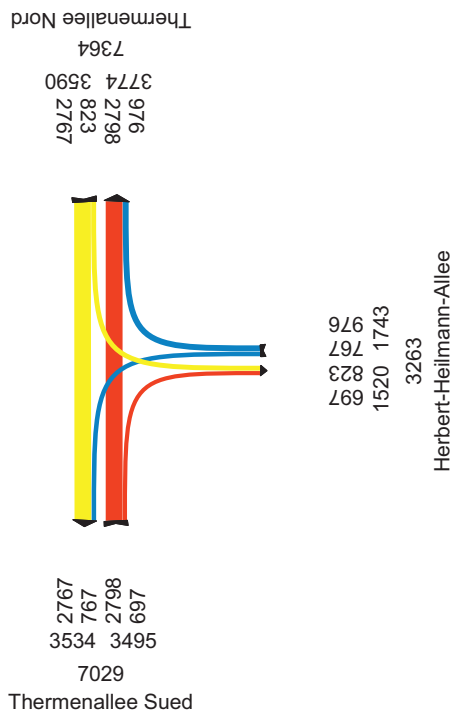
Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	316 SV/24h



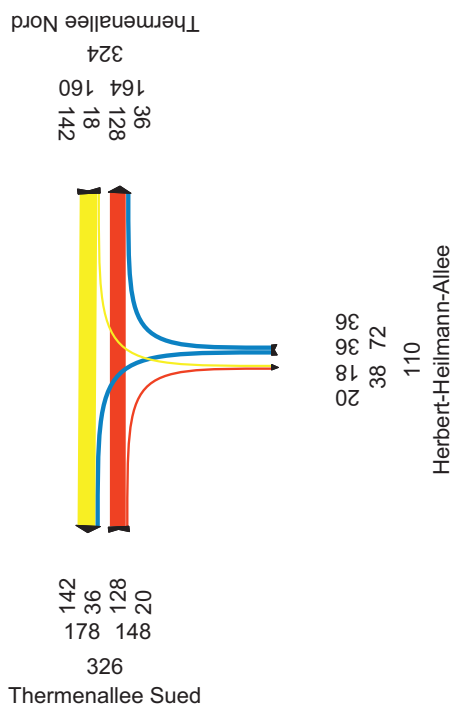
Auftraggeber:	Stadt Bad Krozingen	Proj.-Nr.:	612-1797	Anlage 3.2
Projektbez.:	Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen	Datum:	10/2018	
Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K2	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.827 Kfz/24h



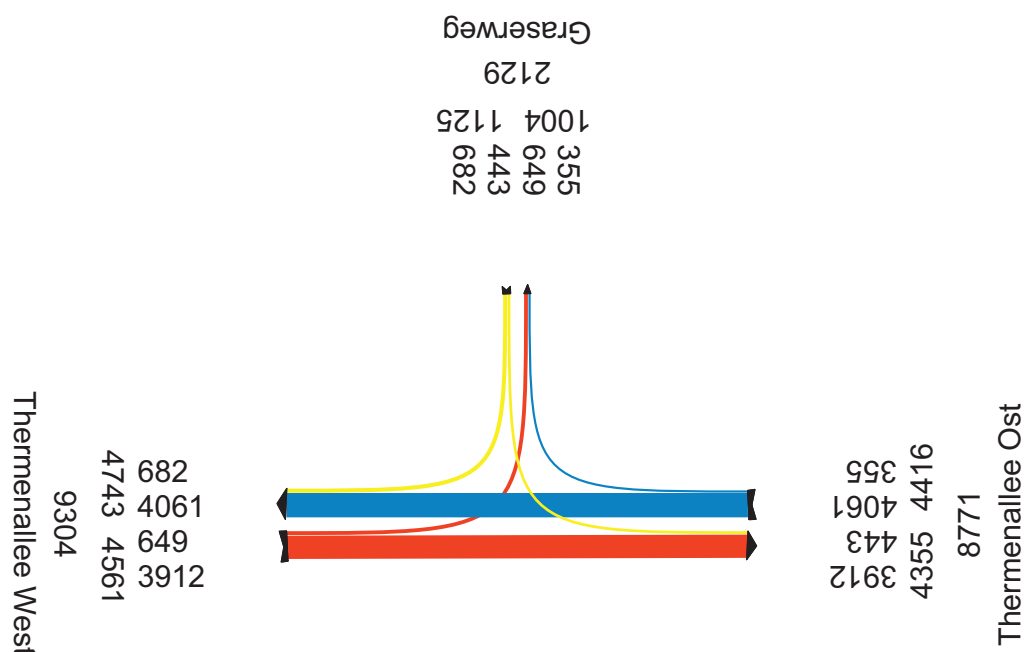
Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	380 SV/24h



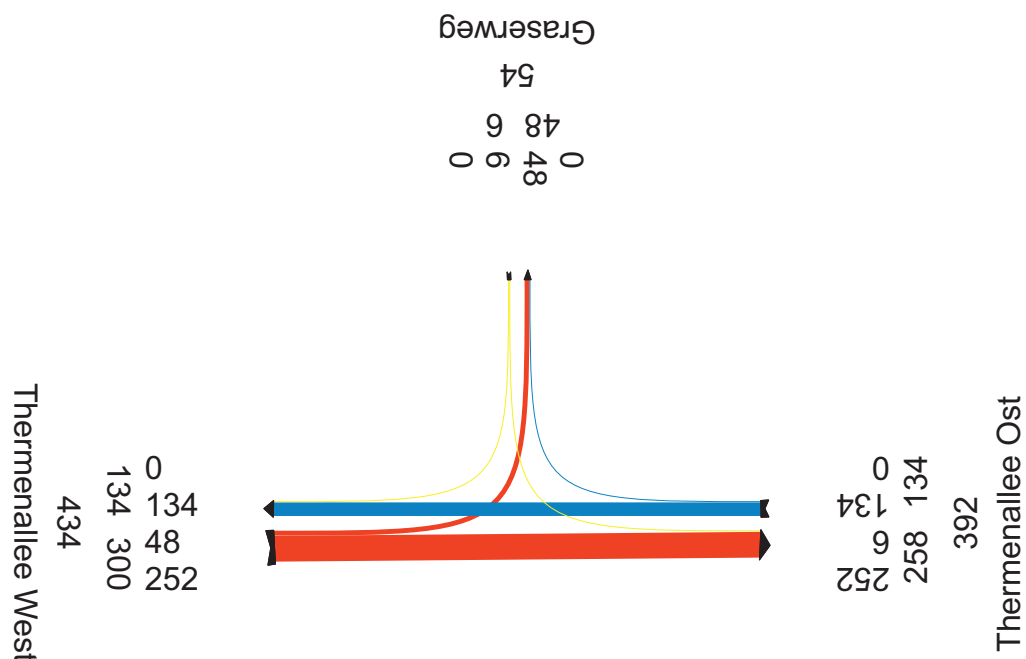
Auftraggeber:	Stadt Bad Krozingen	Proj.-Nr.:	612-1797	Anlage 3.3
Projektbez.:	Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen	Datum:	10/2018	
Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K3	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	10.102 Kfz/24h

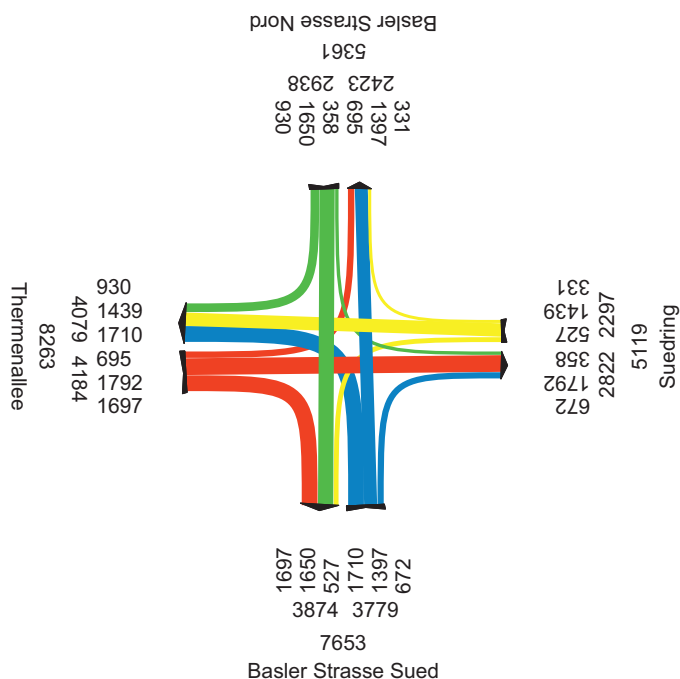


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	440 SV/24h

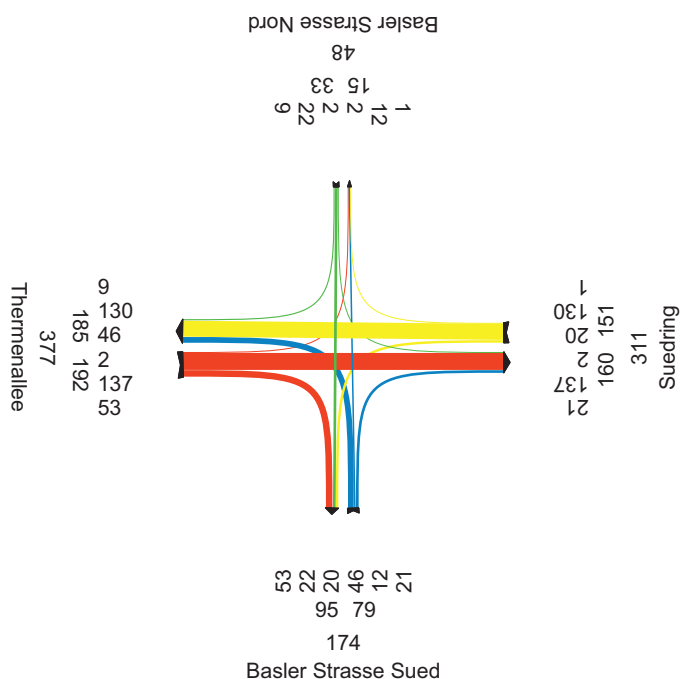


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	13.198 Kfz/24h

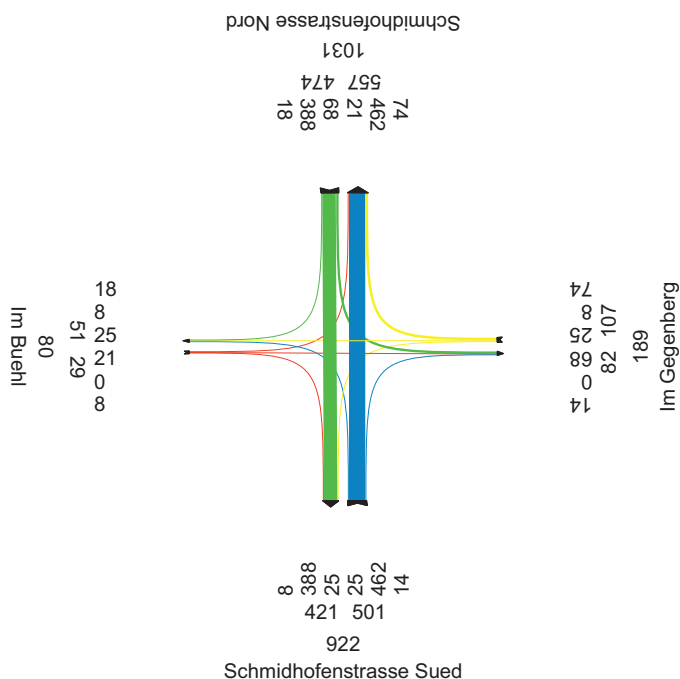


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	455 SV/24h

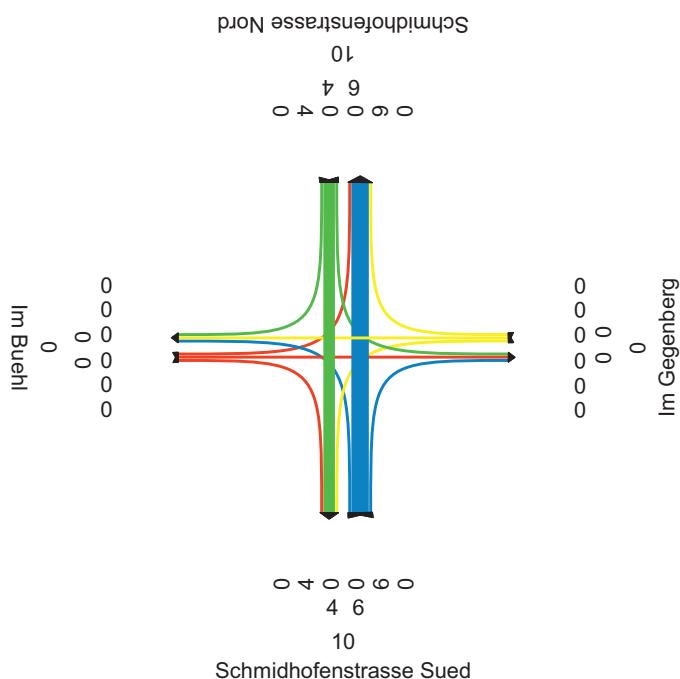


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.112 Kfz/24h

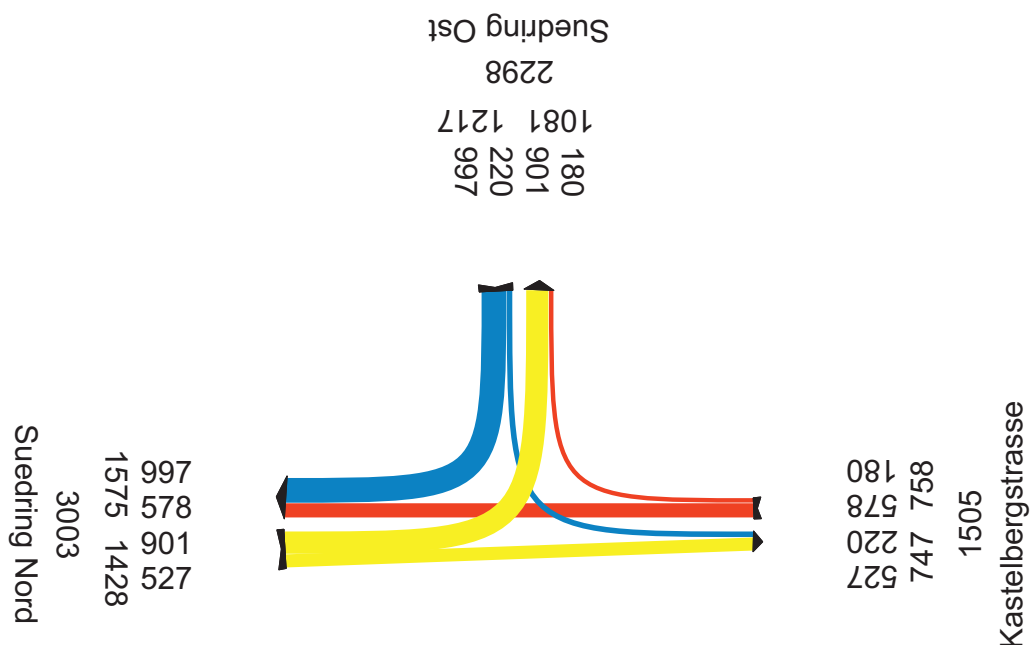


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	10 SV/24h

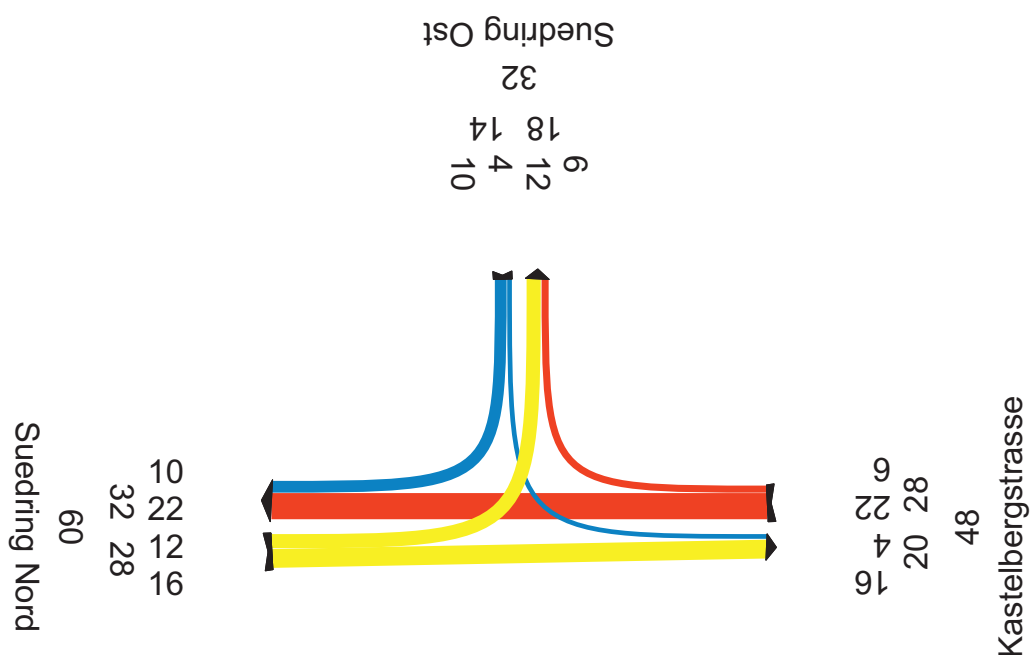


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.403 Kfz/24h

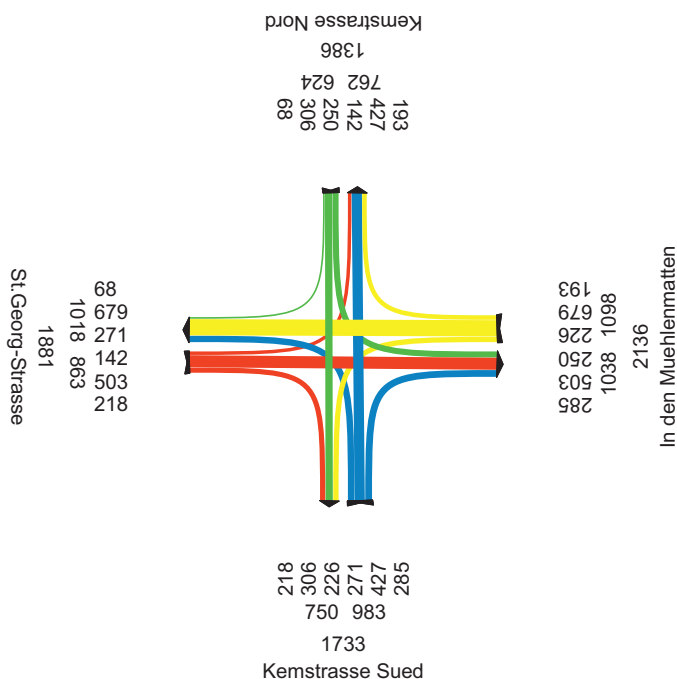


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	70 SV/24h

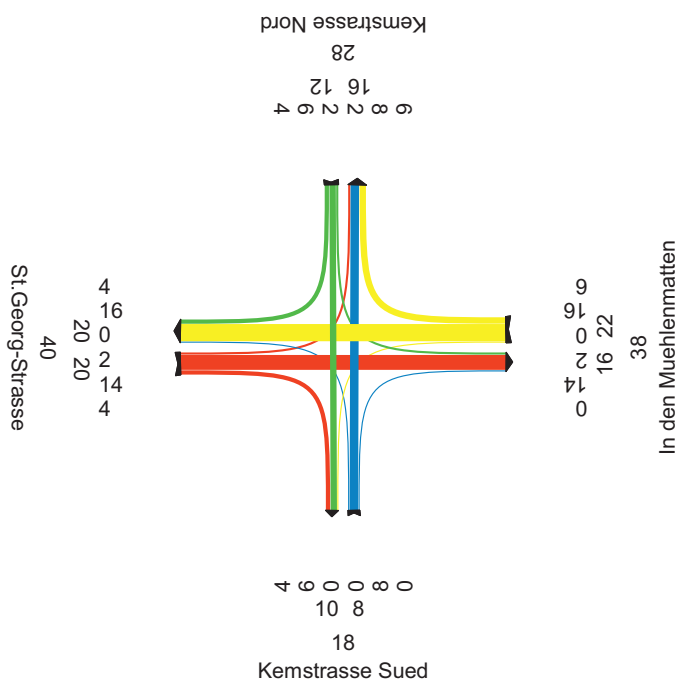


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.570 Kfz/24h

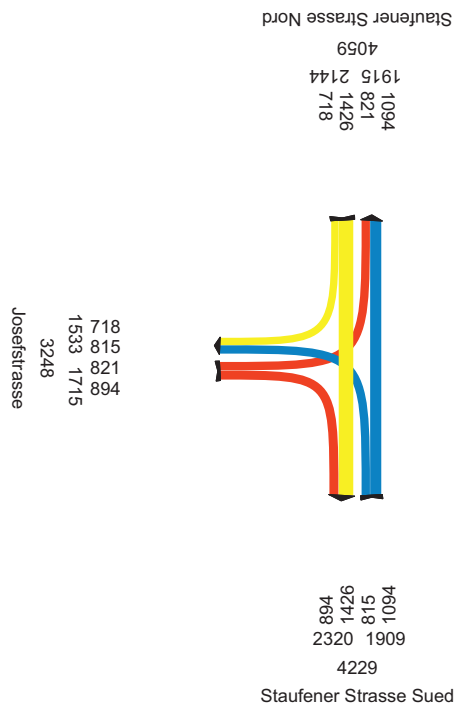


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	62 SV/24h

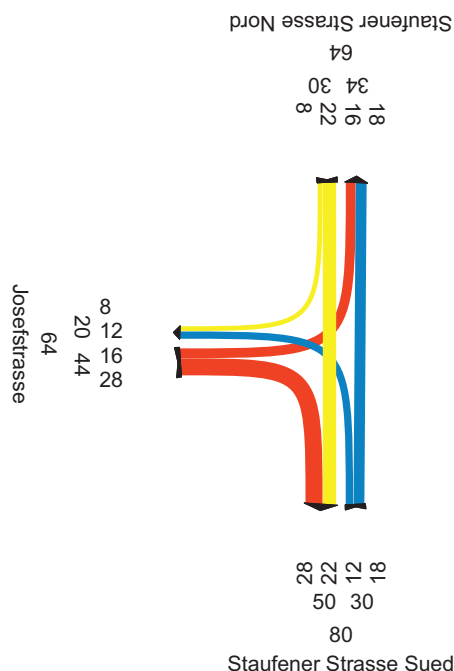


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.769 Kfz/24h

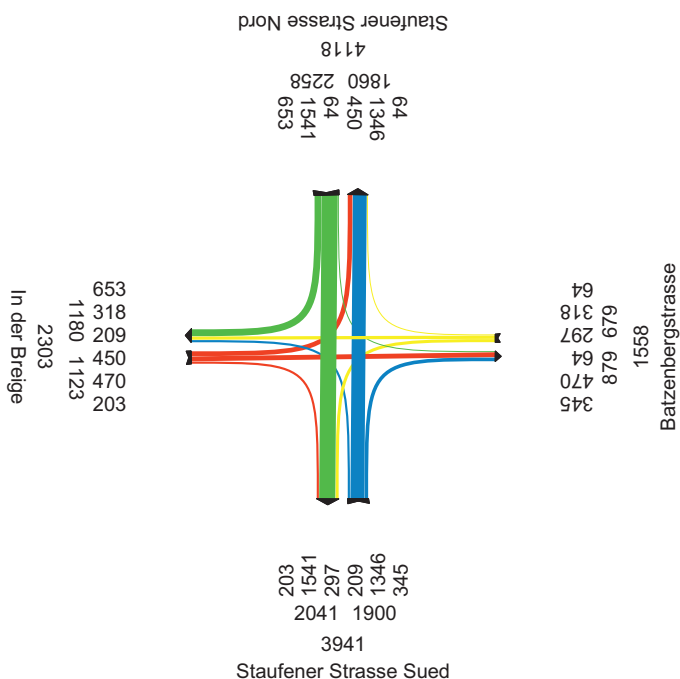


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	104 SV/24h

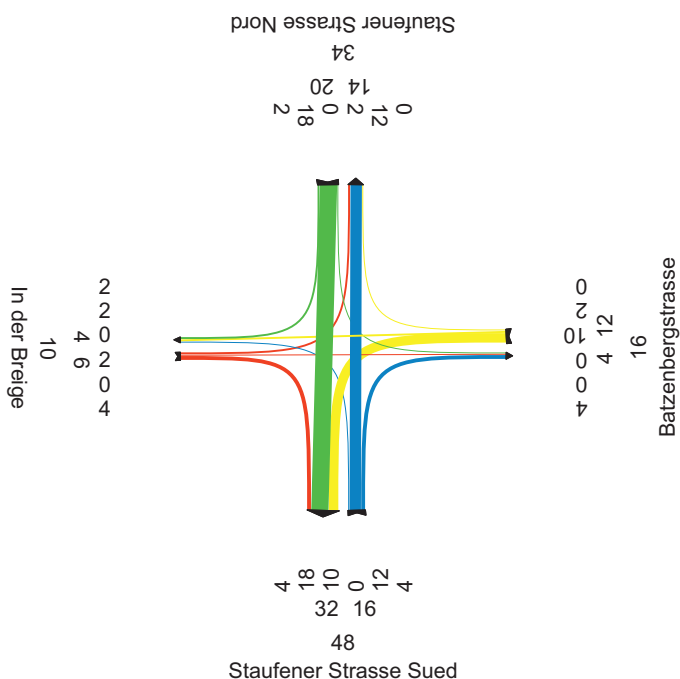


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.961 Kfz/24h

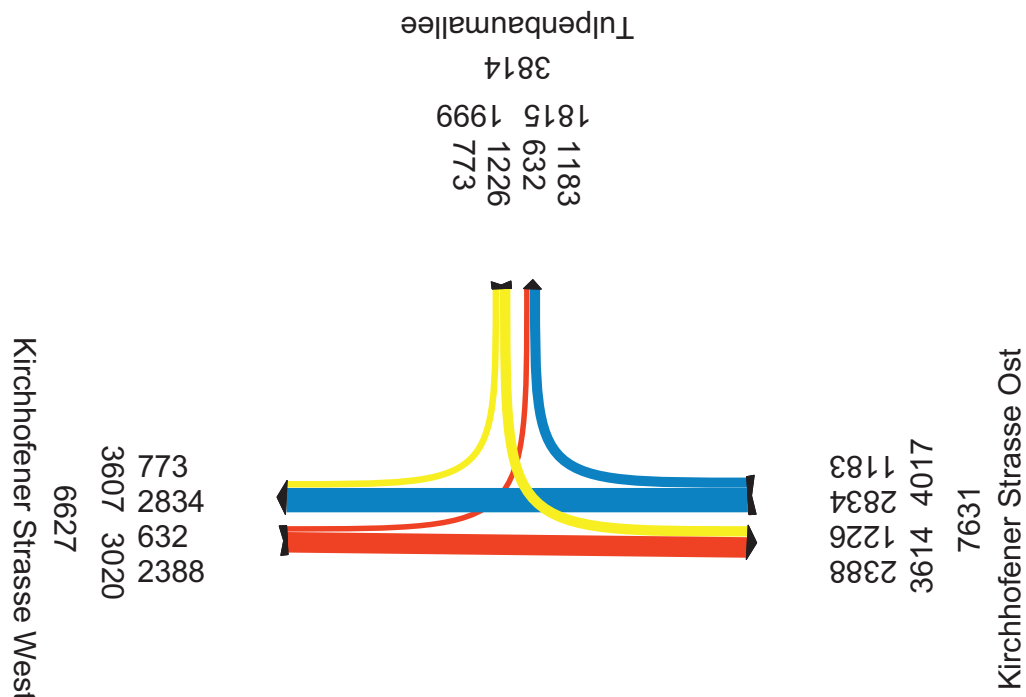


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	54 SV/24h

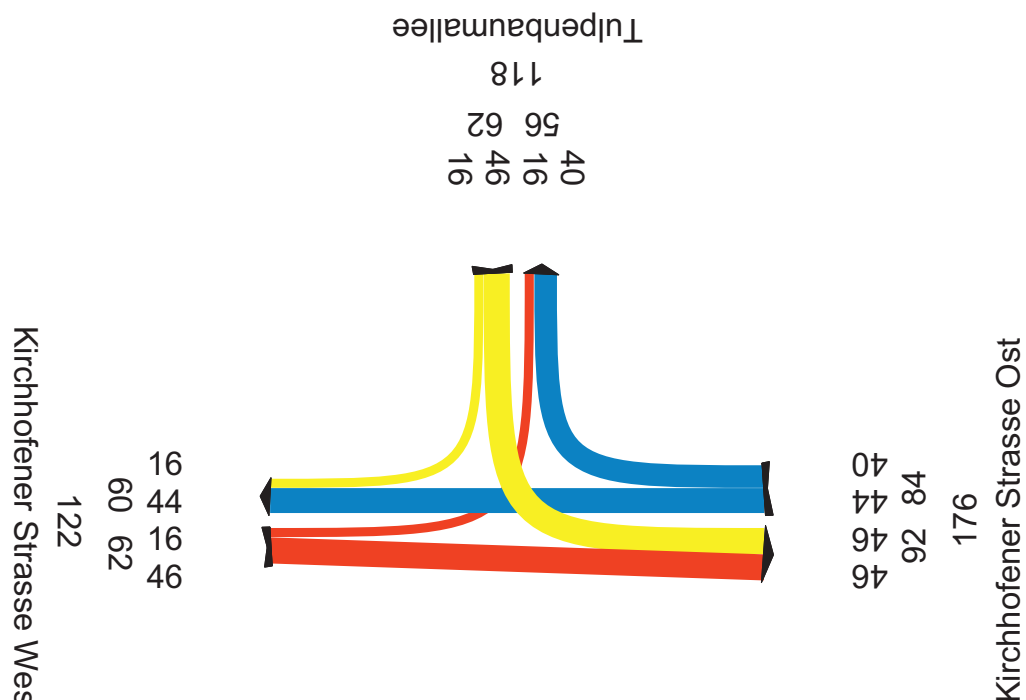


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	9.036 Kfz/24h

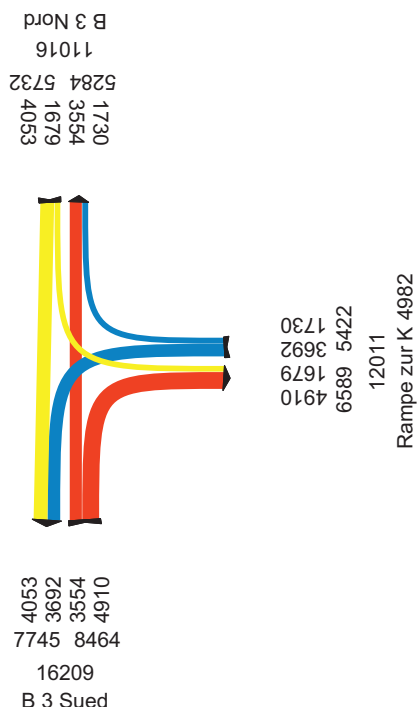


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	208 SV/24h

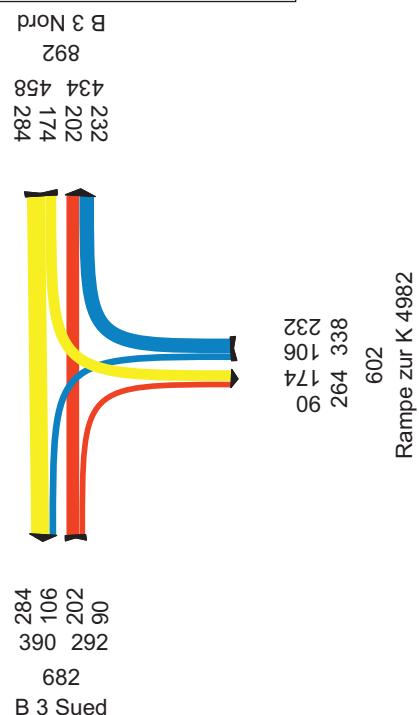


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	19.619 Kfz/24h

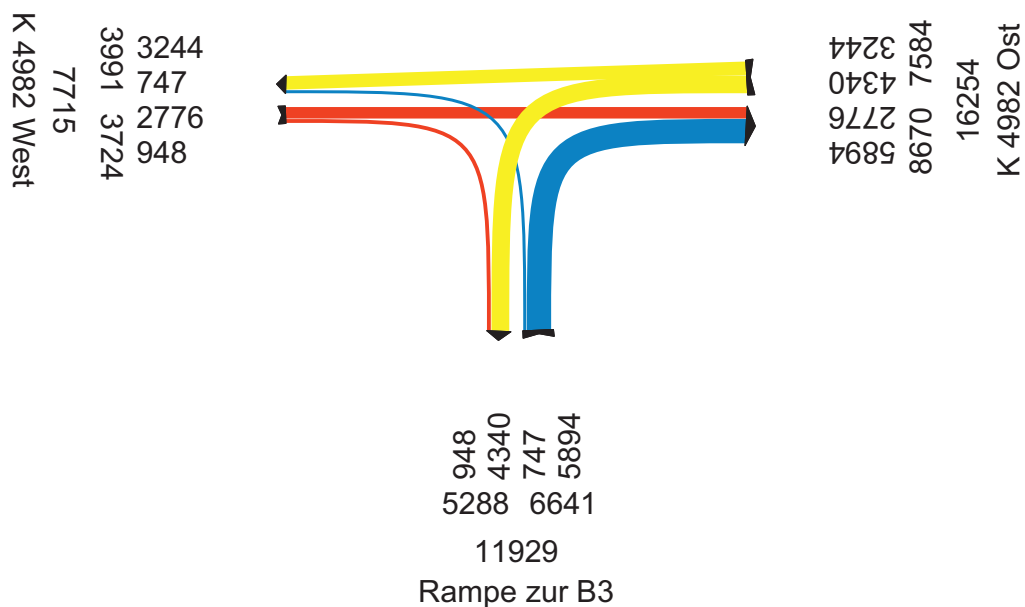


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	1.088 SV/24h

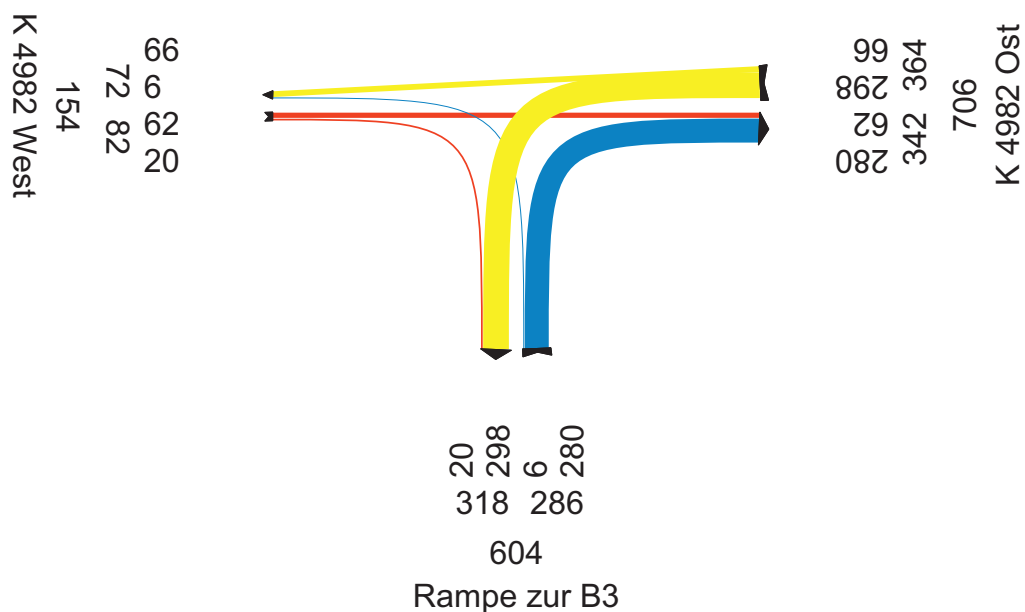


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	17.951 Kfz/24h

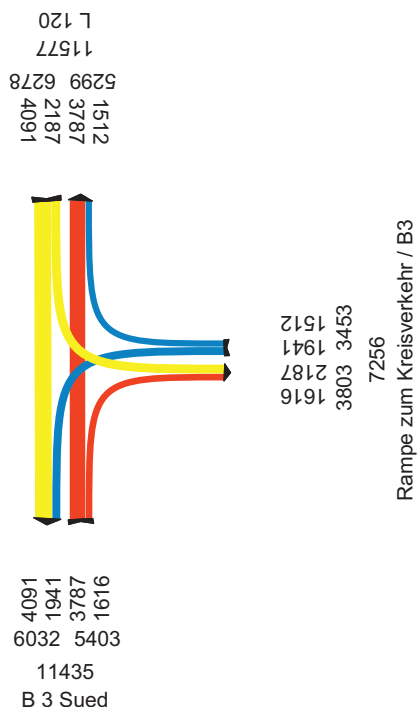


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	732 SV/24h

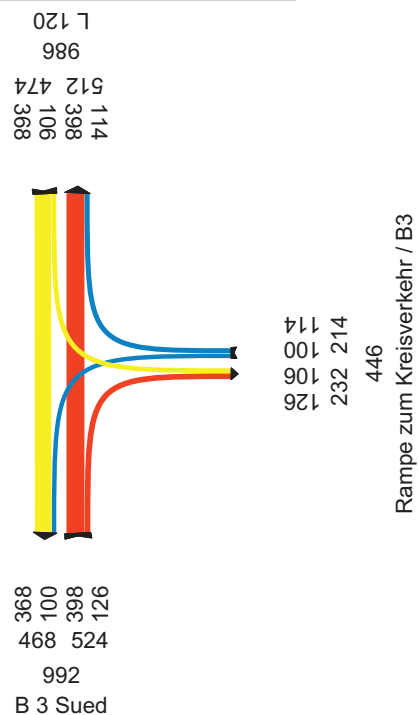


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	15.134 Kfz/24h

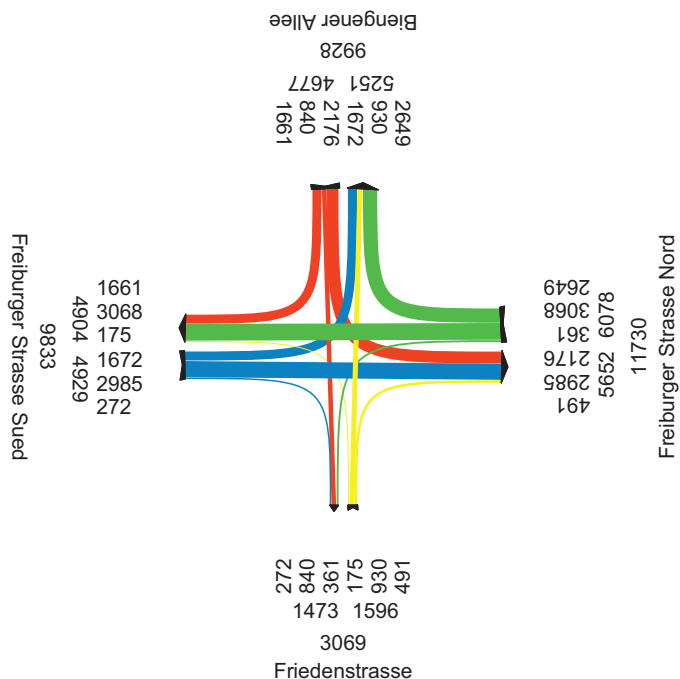


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	1.212 SV/24h

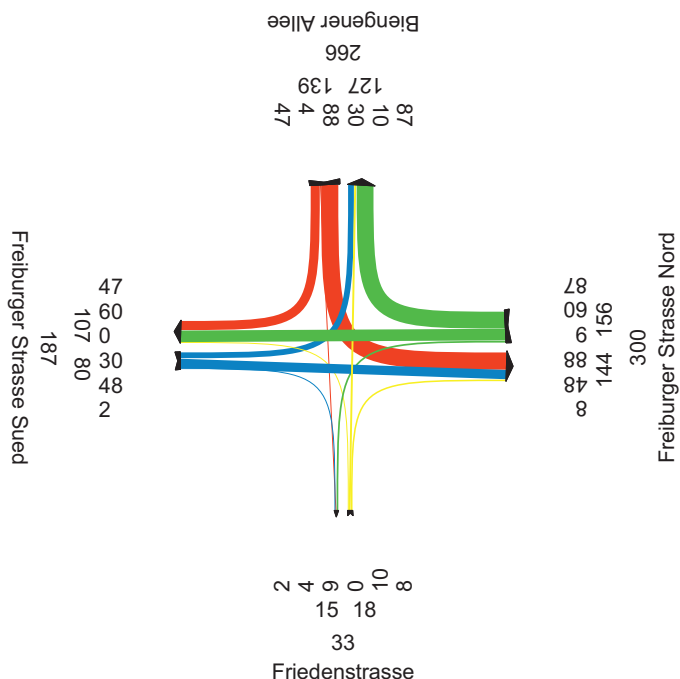


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	17.280 Kfz/24h

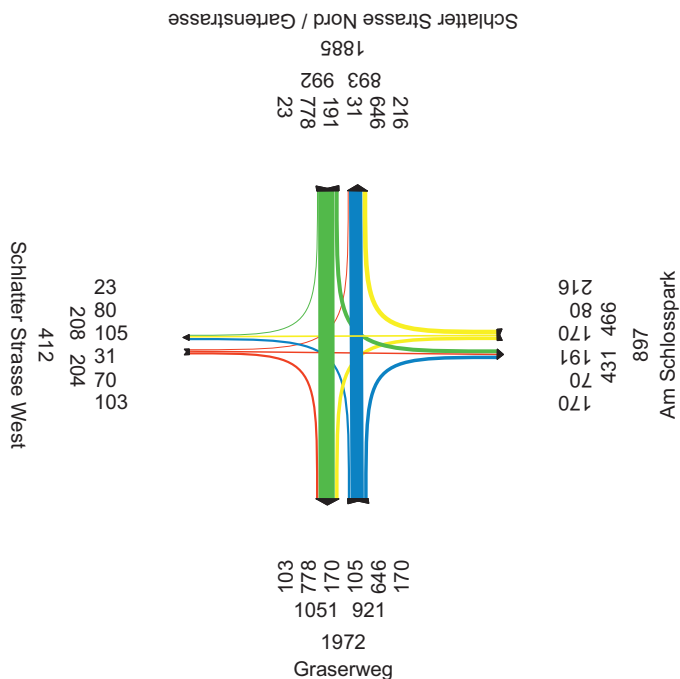


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	393 SV/24h

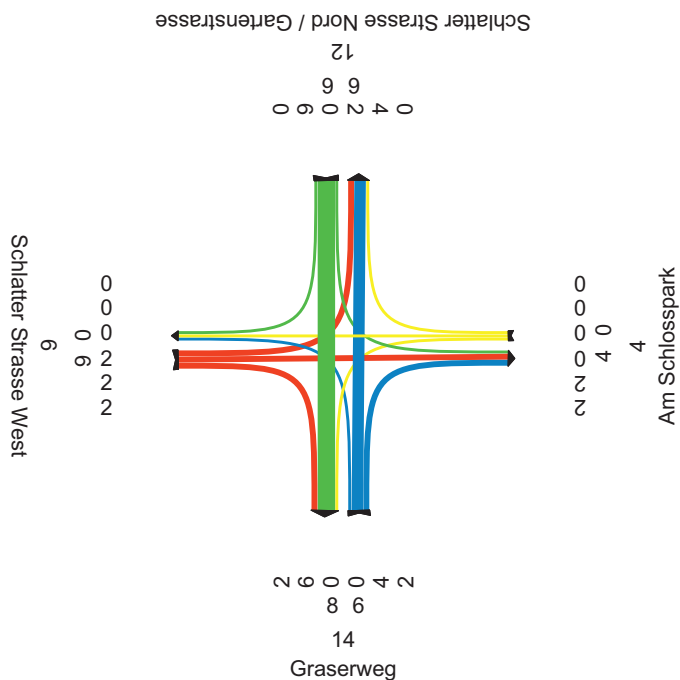


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	2.584 Kfz/24h

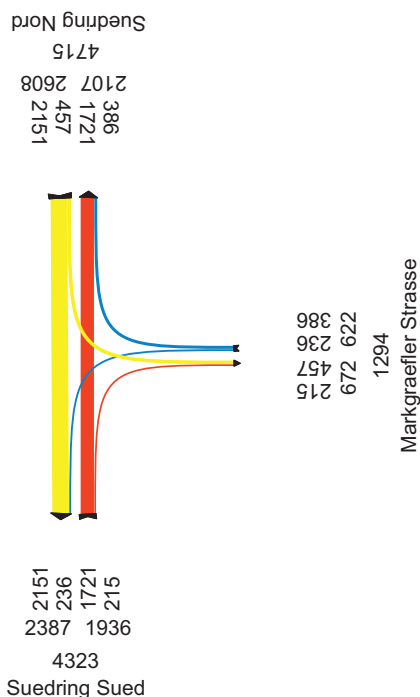


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	18 SV/24h

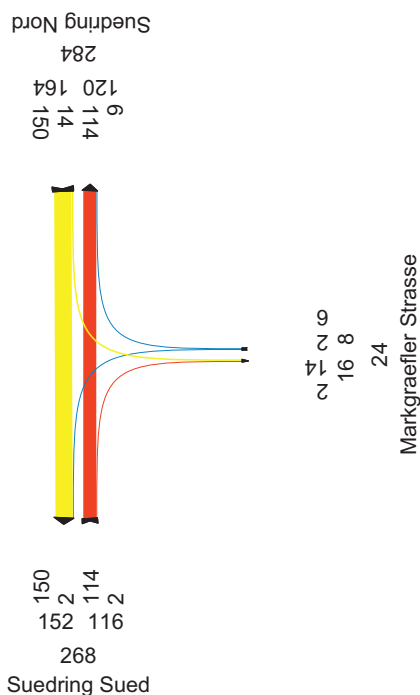


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.165 Kfz/24h

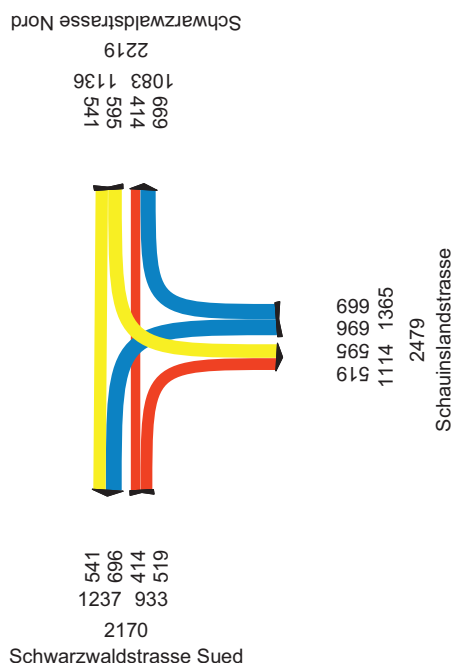


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	288 SV/24h

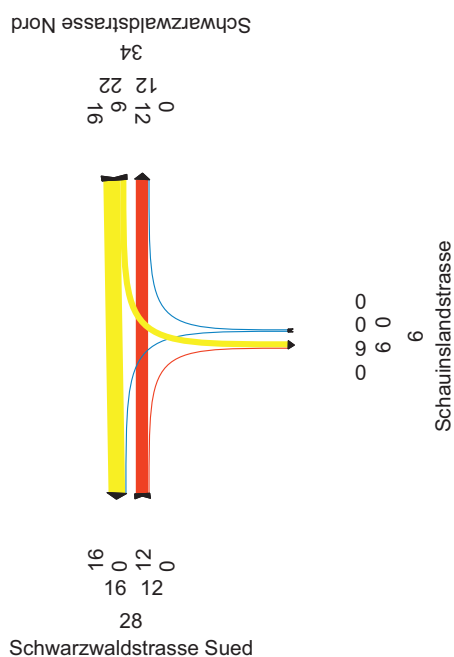


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.433 Kfz/24h

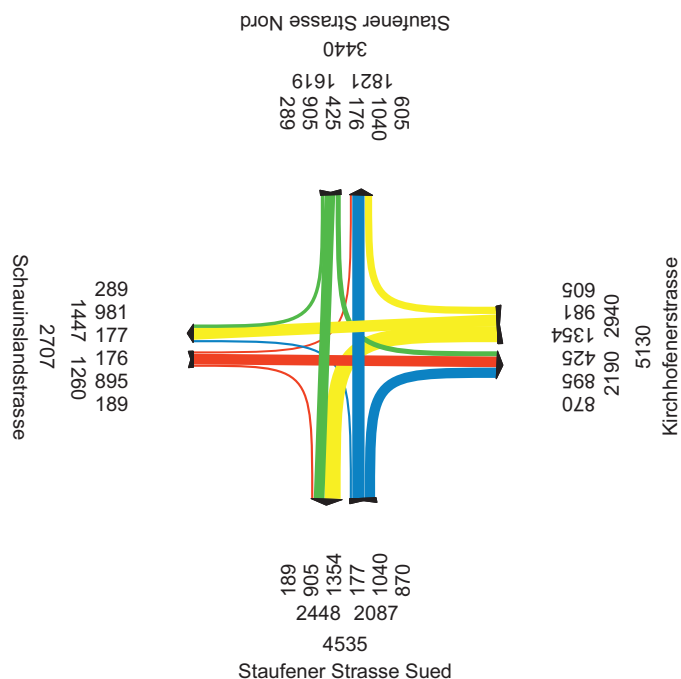


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	34 SV/24h

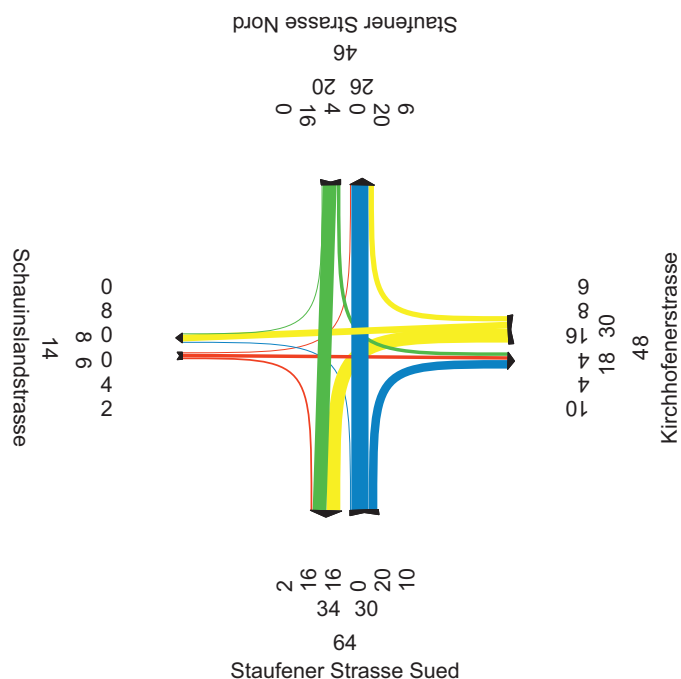


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.906 Kfz/24h

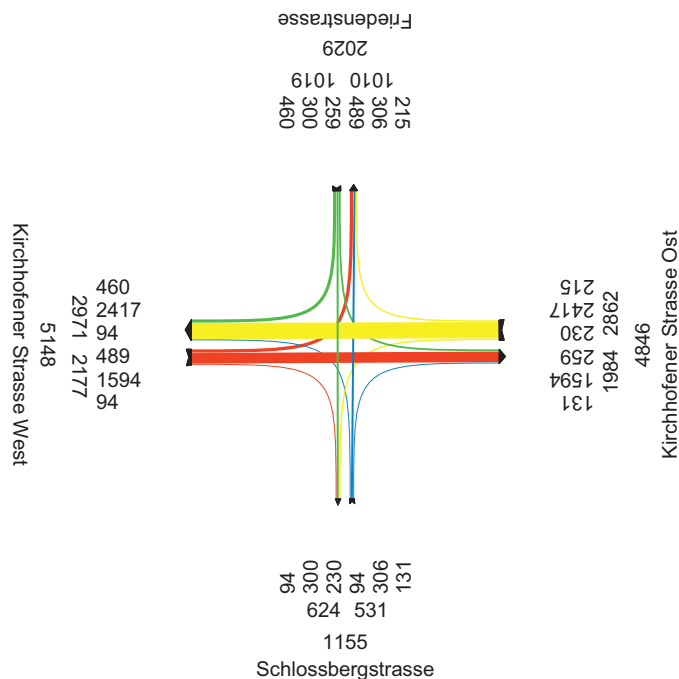


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	86 SV/24h

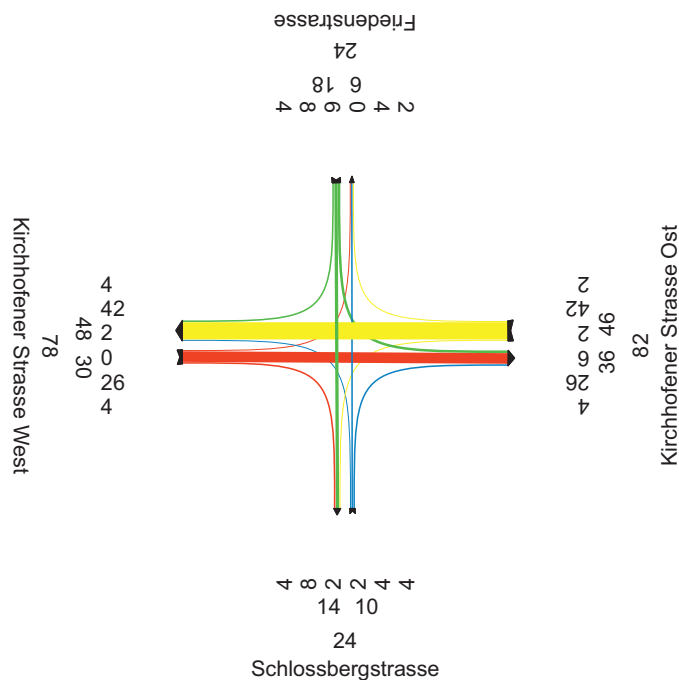


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.590 Kfz/24h

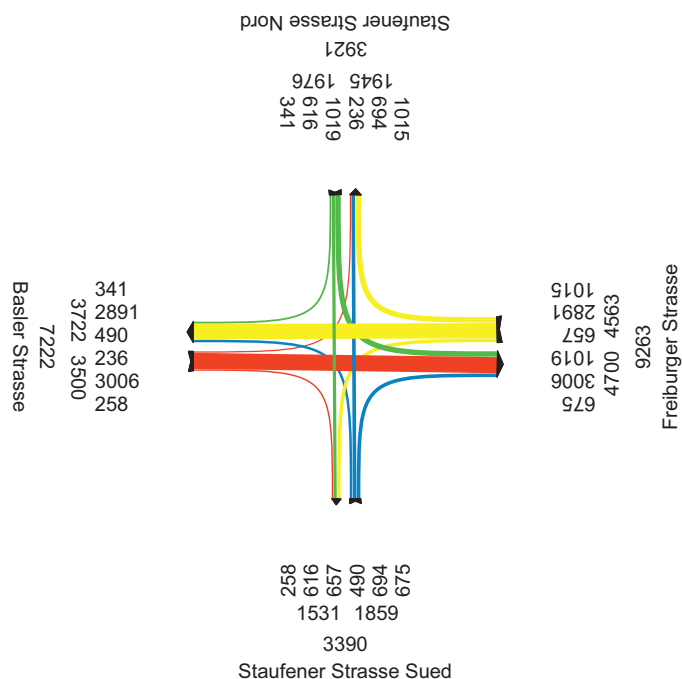


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	104 SV/24h

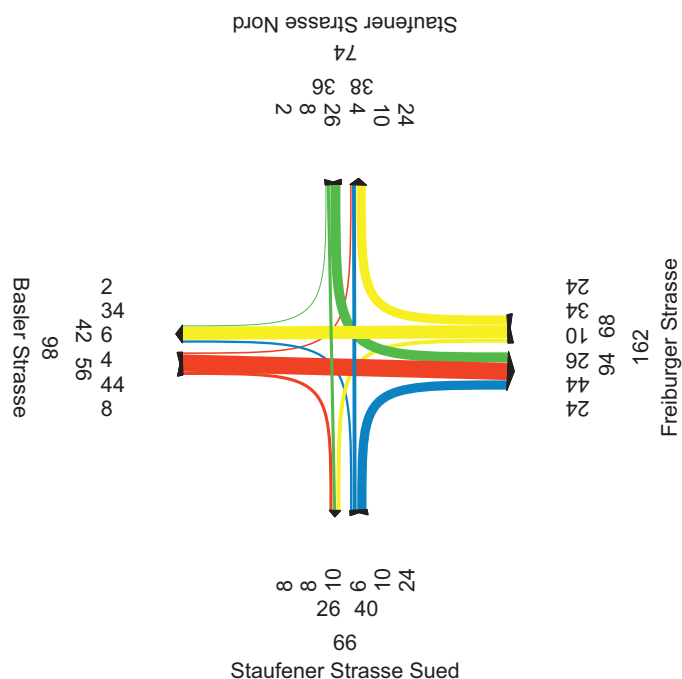


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	11.898 Kfz/24h

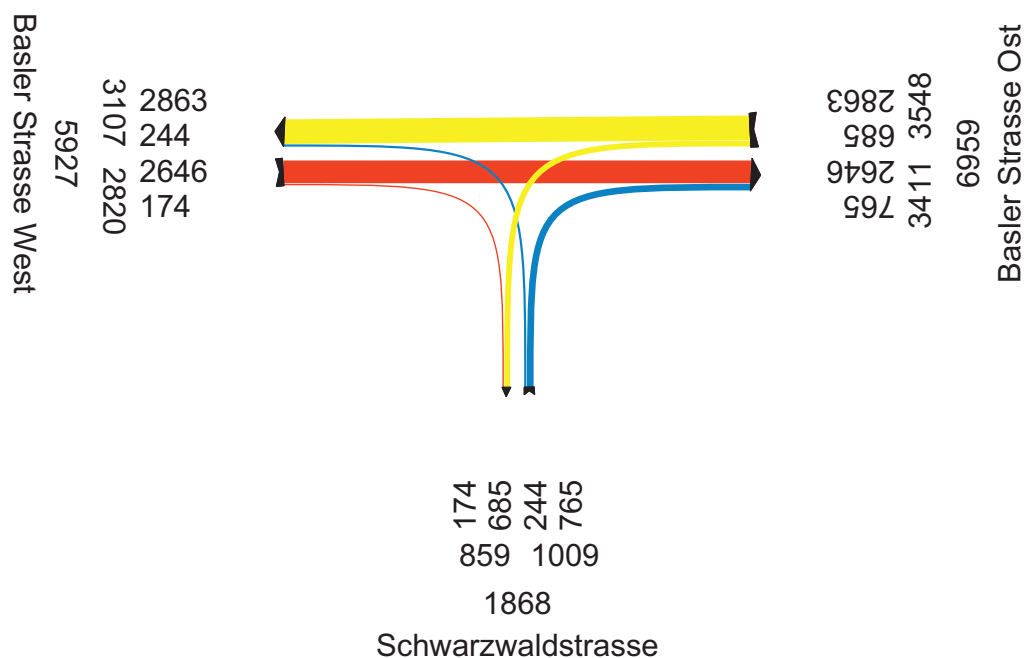


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	200 SV/24h

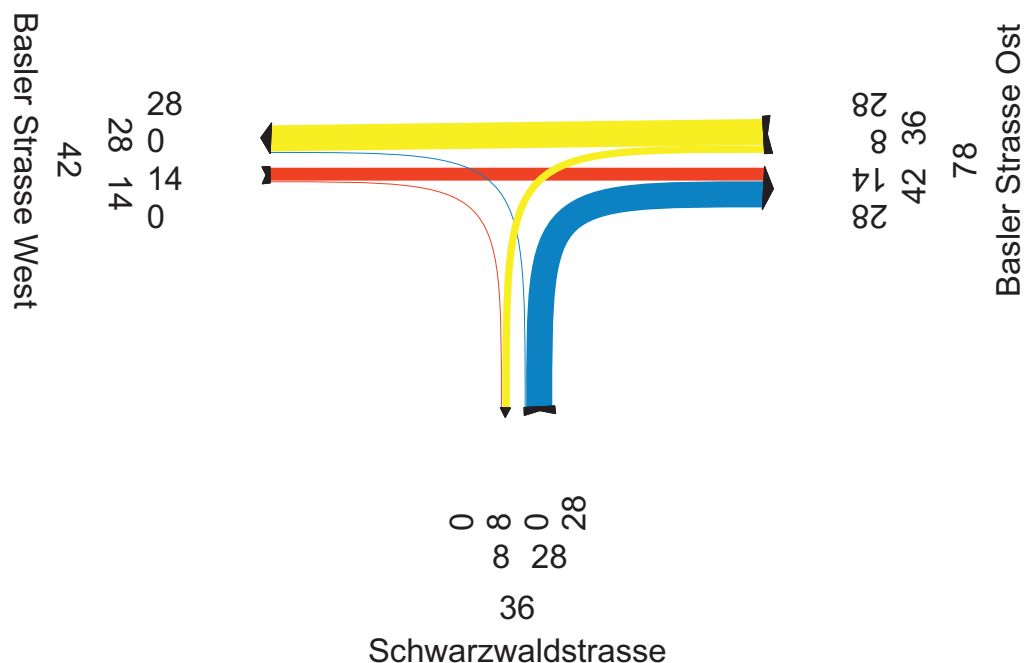


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.377 Kfz/24h

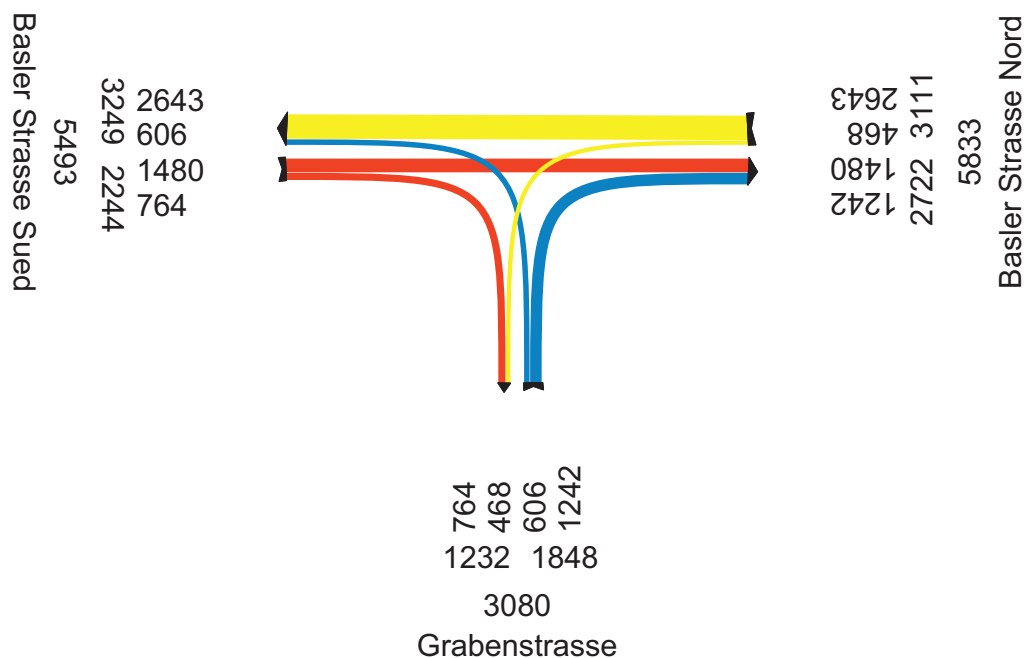


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	78 SV/24h

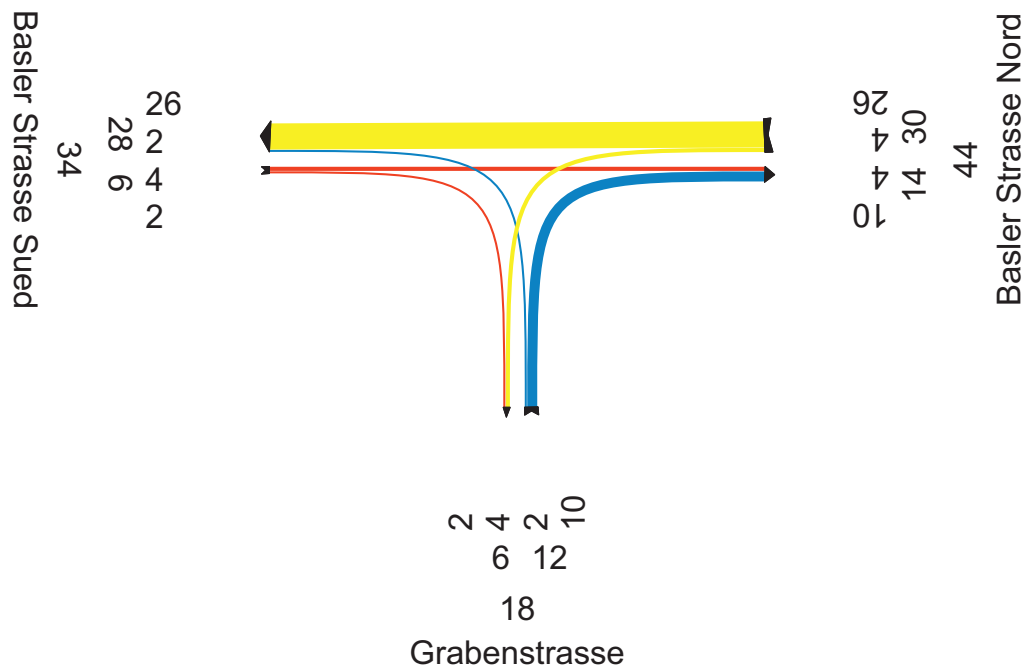


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.205 Kfz/24h

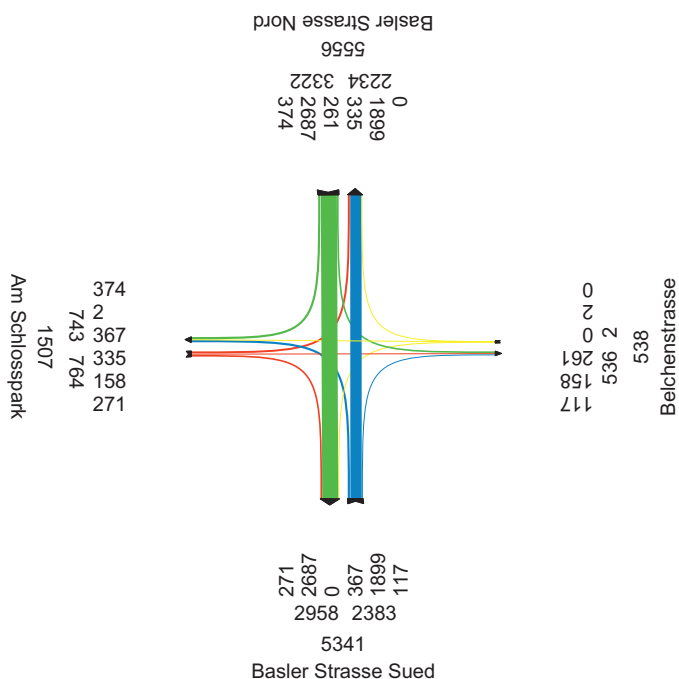


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	48 SV/24h

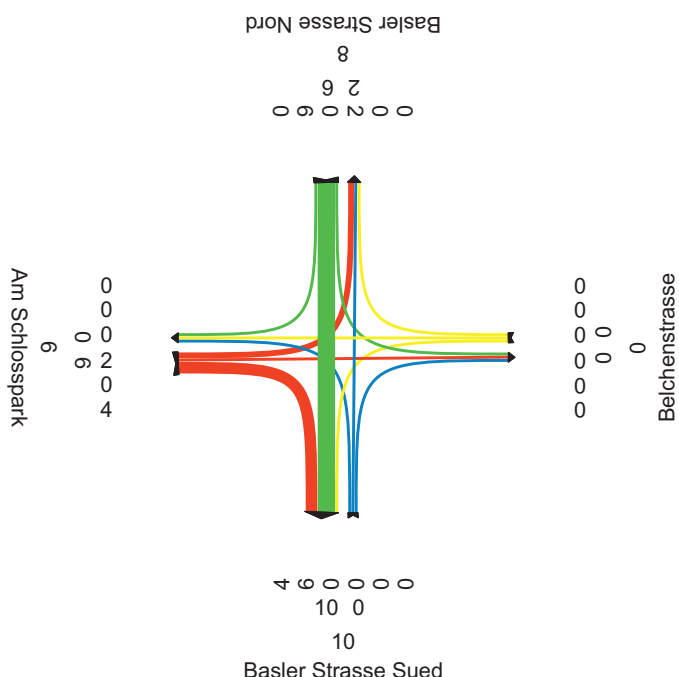


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.472 Kfz/24h

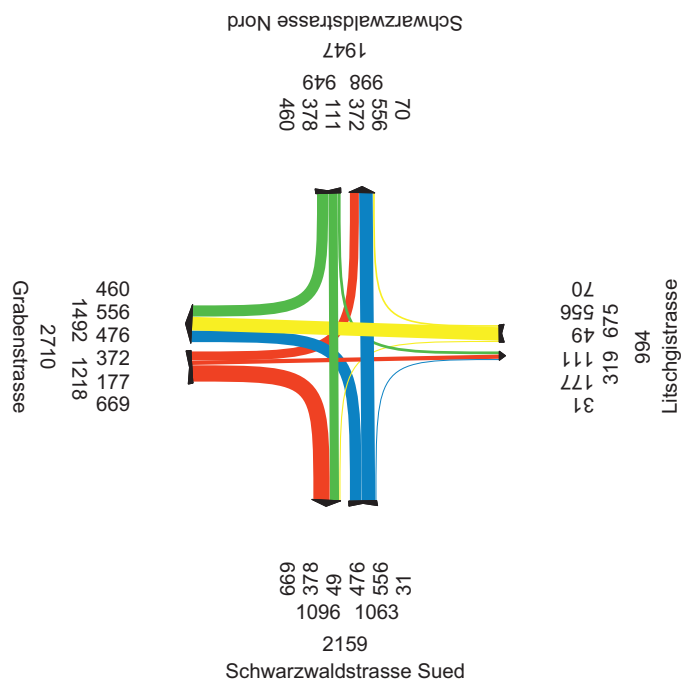


Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	12 SV/24h

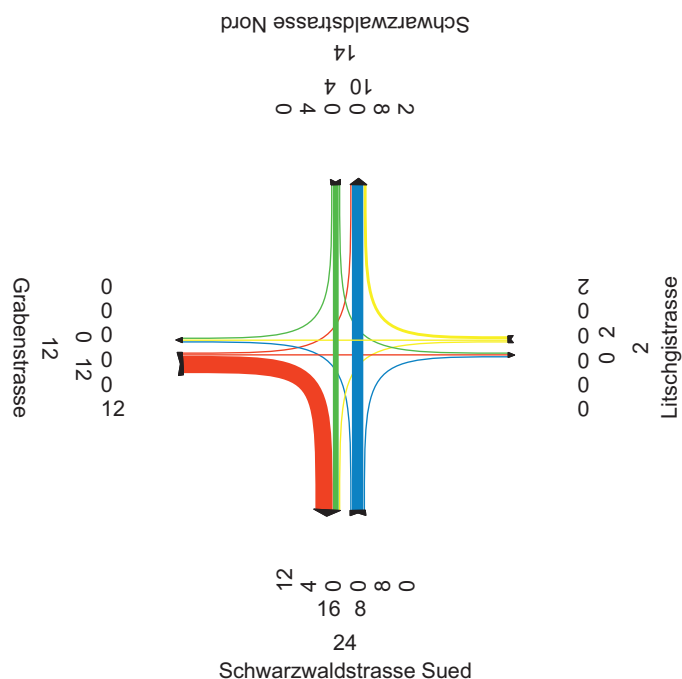


Zähltag:	Dienstag, 20.05.2014
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	1,95 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.907 Kfz/24h



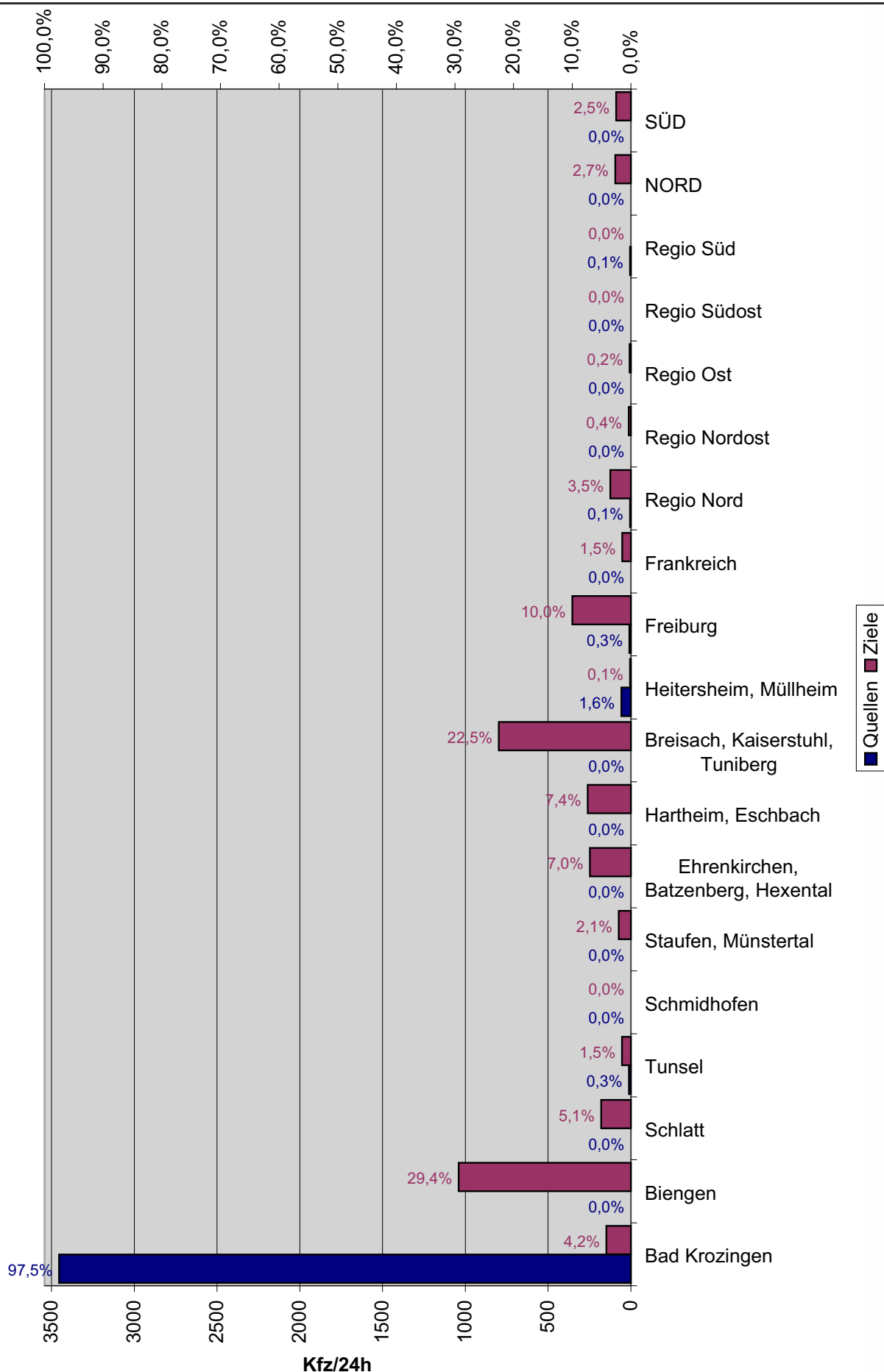
Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	26 SV/24h



Anlage 4

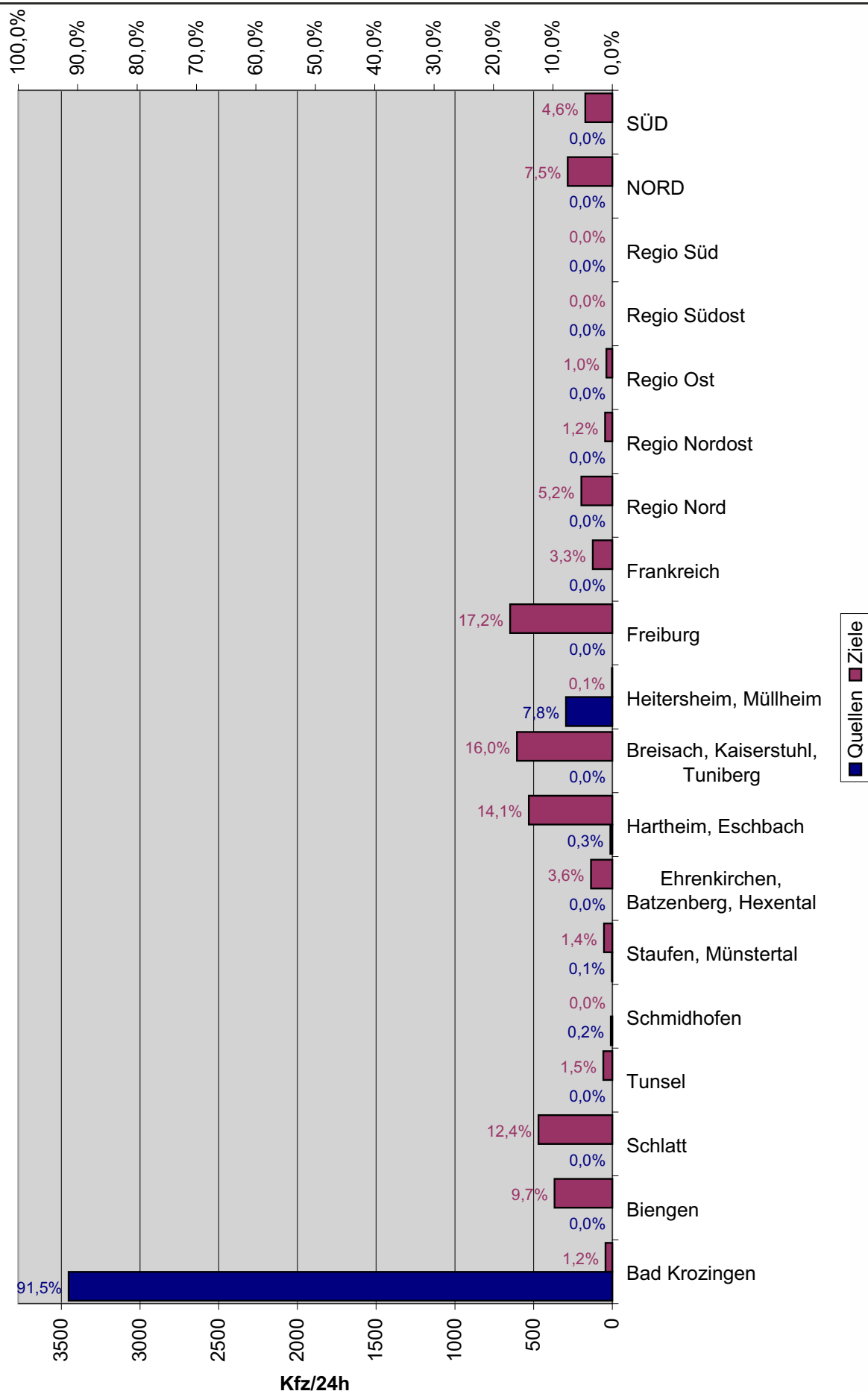
Ergebnisse der Befragungen

Ergebnisse der Befragung an B1 in Befragungsrichtung

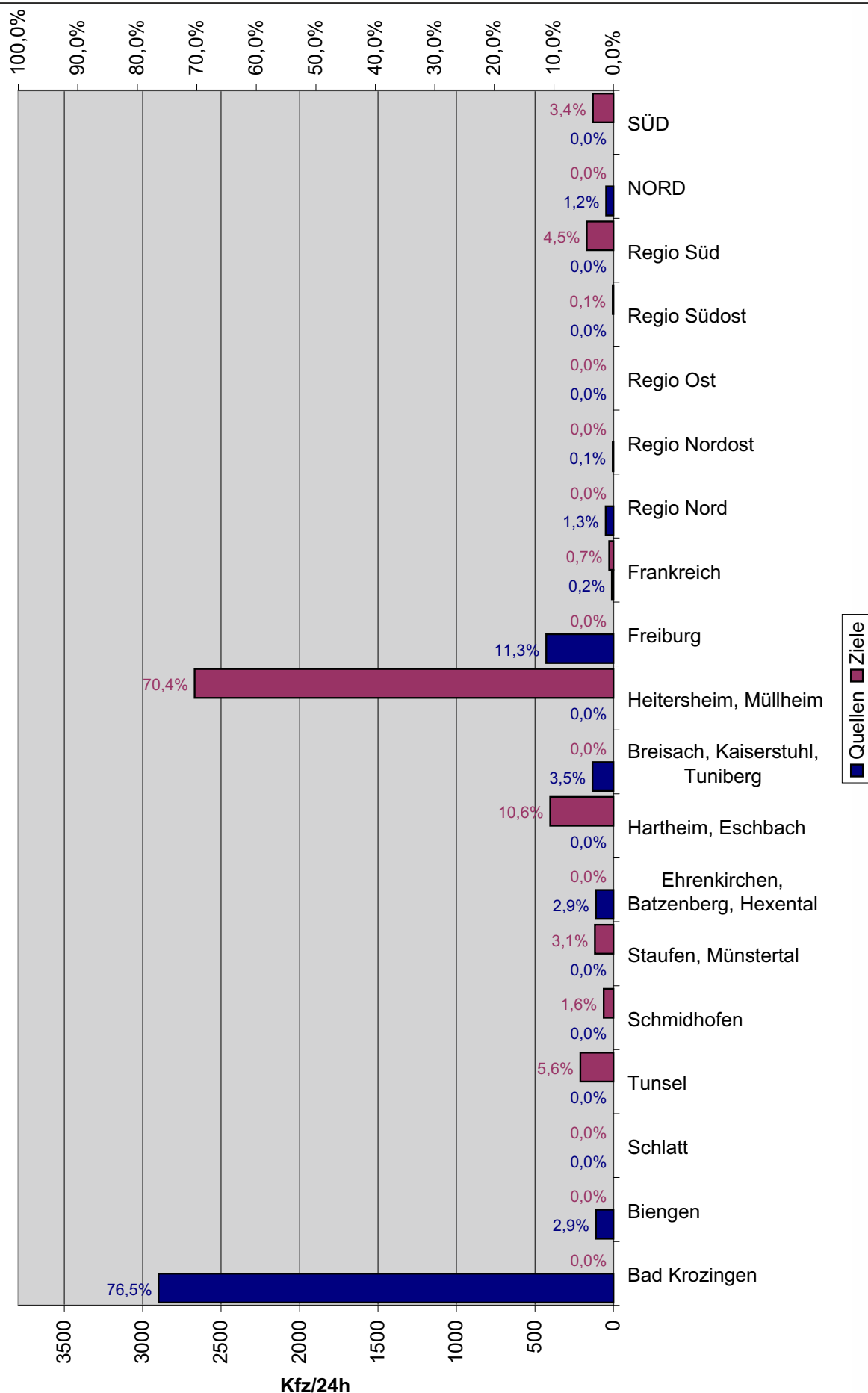


Quellen Ziele

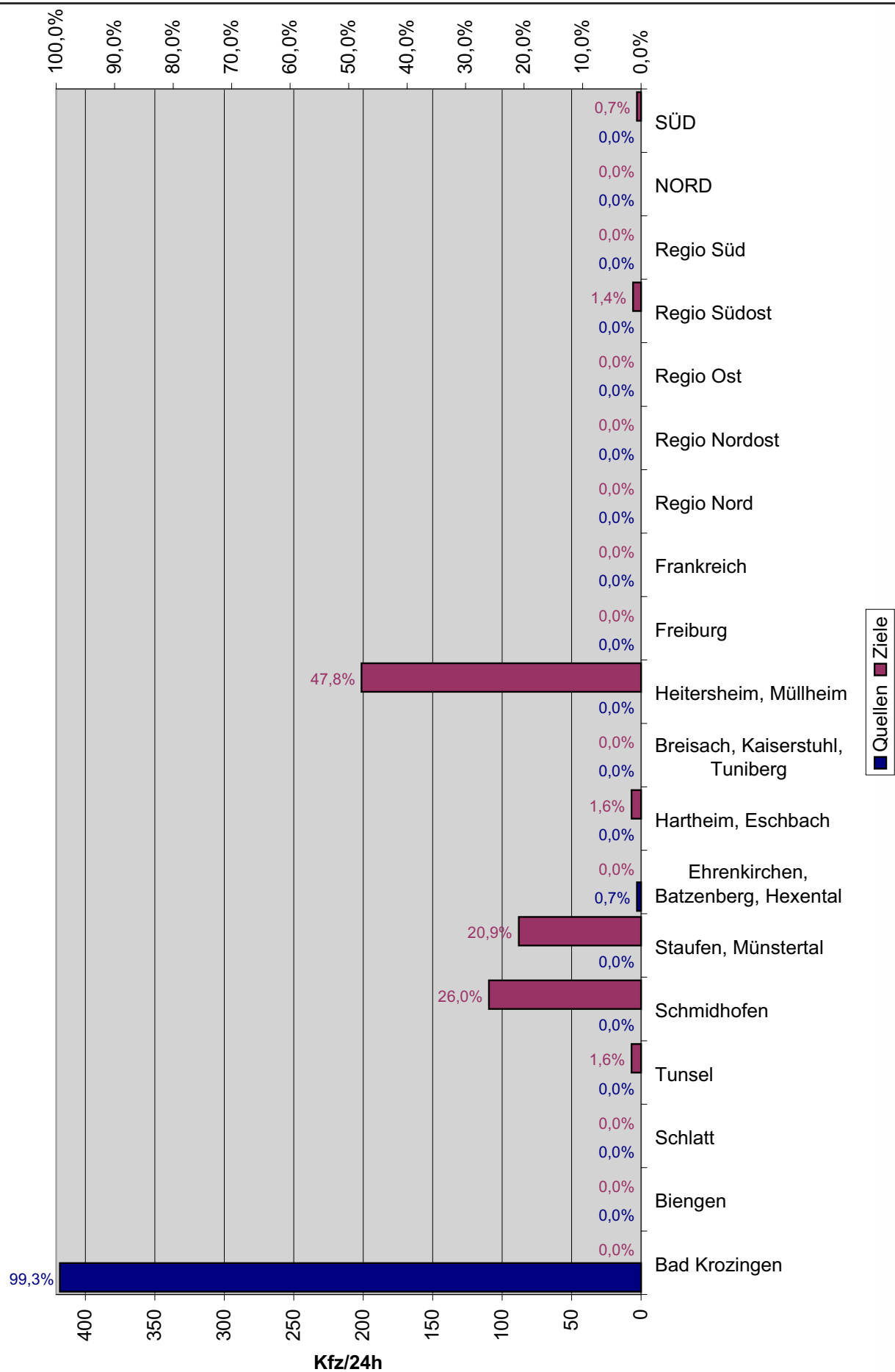
Ergebnisse der Befragung an B2 in Befragungsrichtung



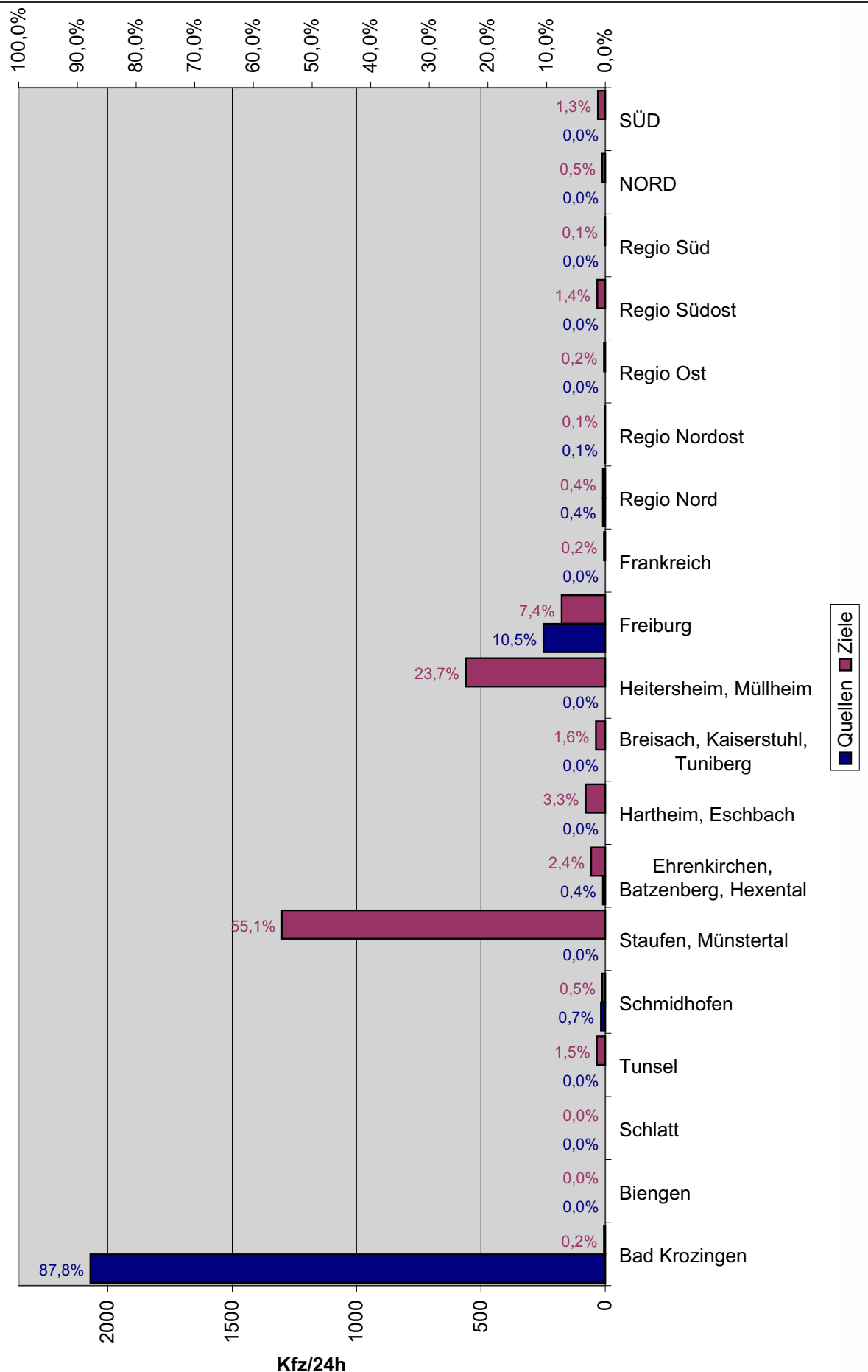
Ergebnisse der Befragung an B3 in Befragungsrichtung



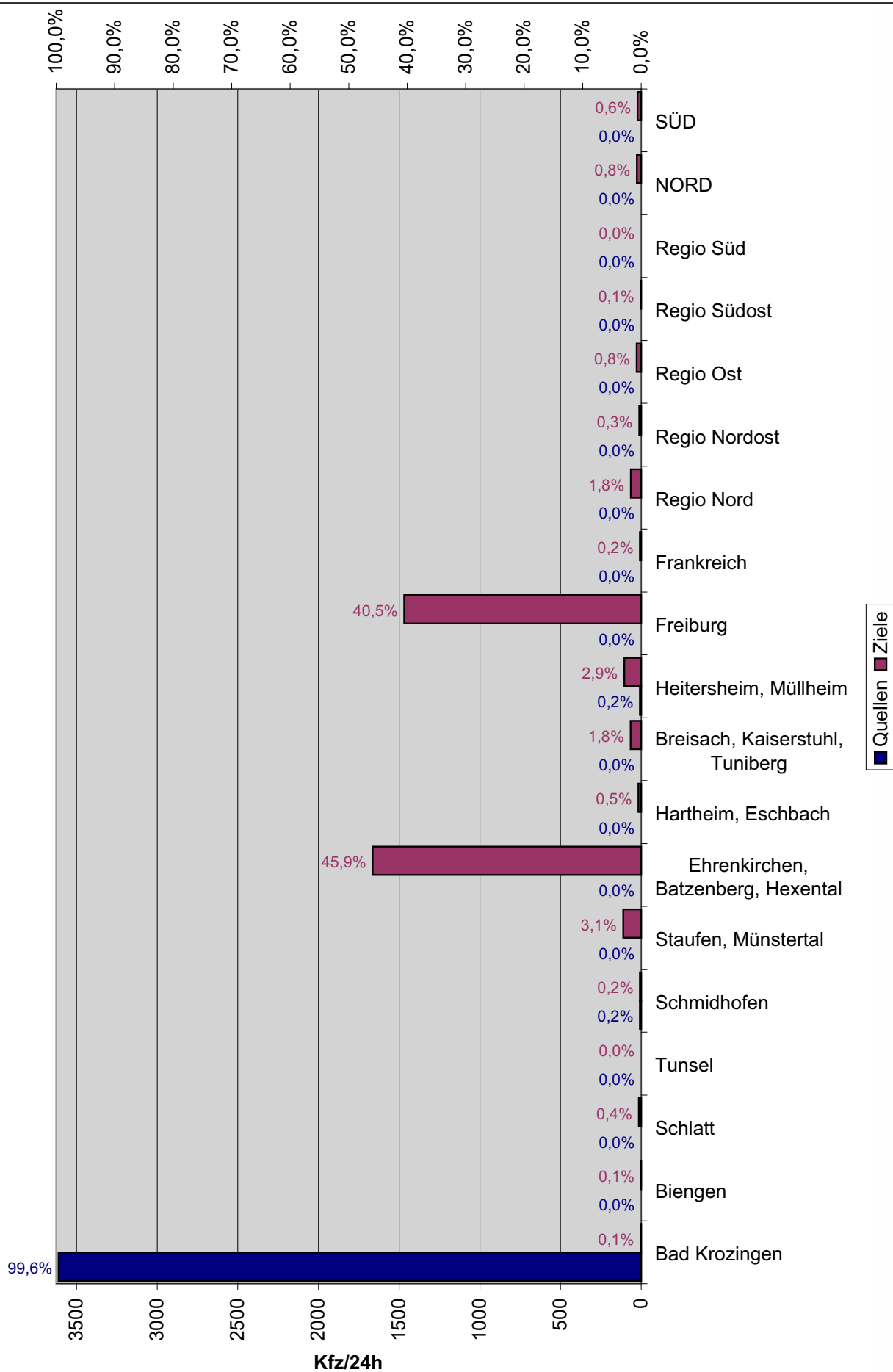
Ergebnisse der Befragung an B4 in Befragungsrichtung



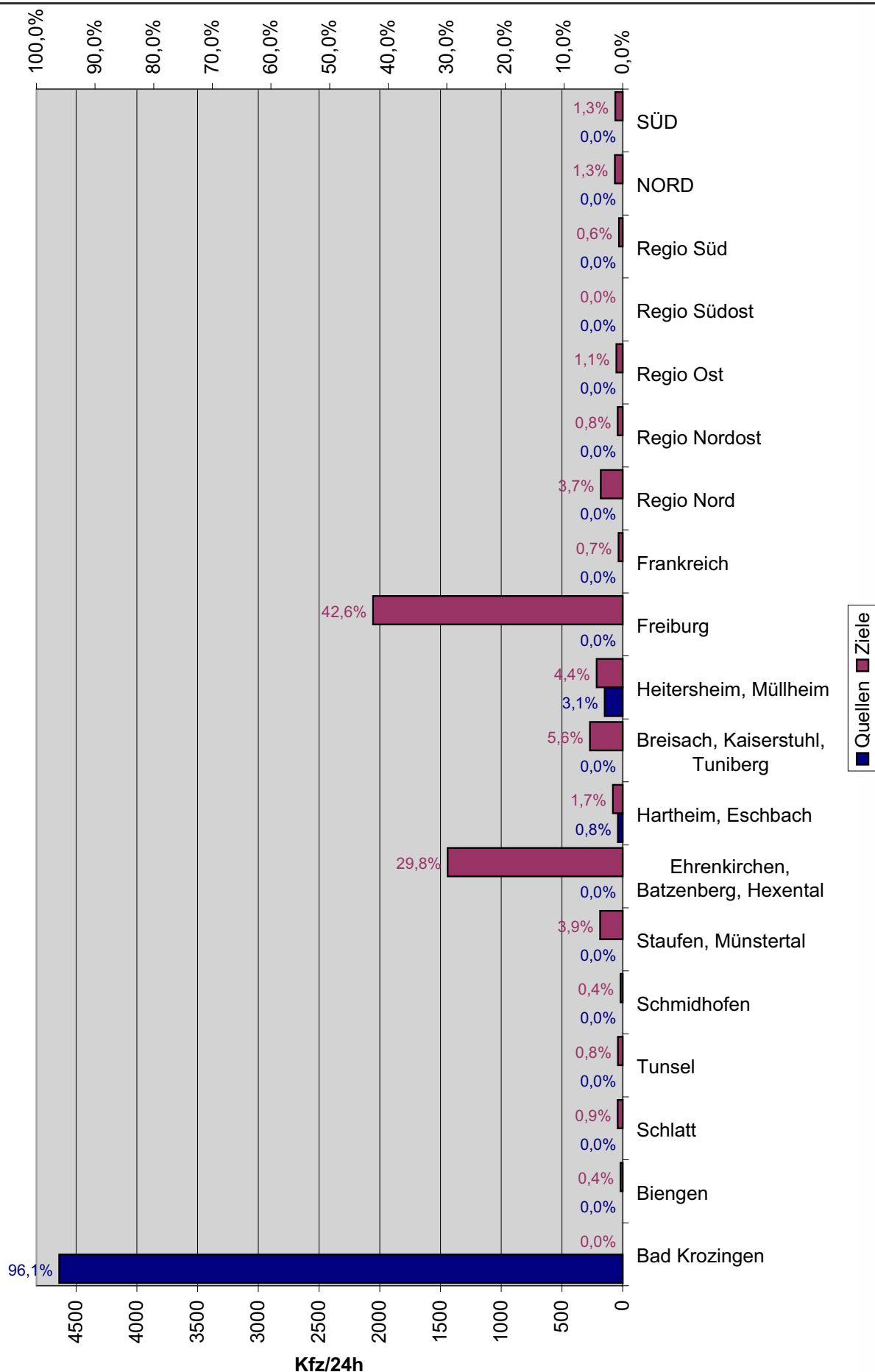
Ergebnisse der Befragung an B5 in Befragungsrichtung



Ergebnisse der Befragung an B6 in Befragungsrichtung



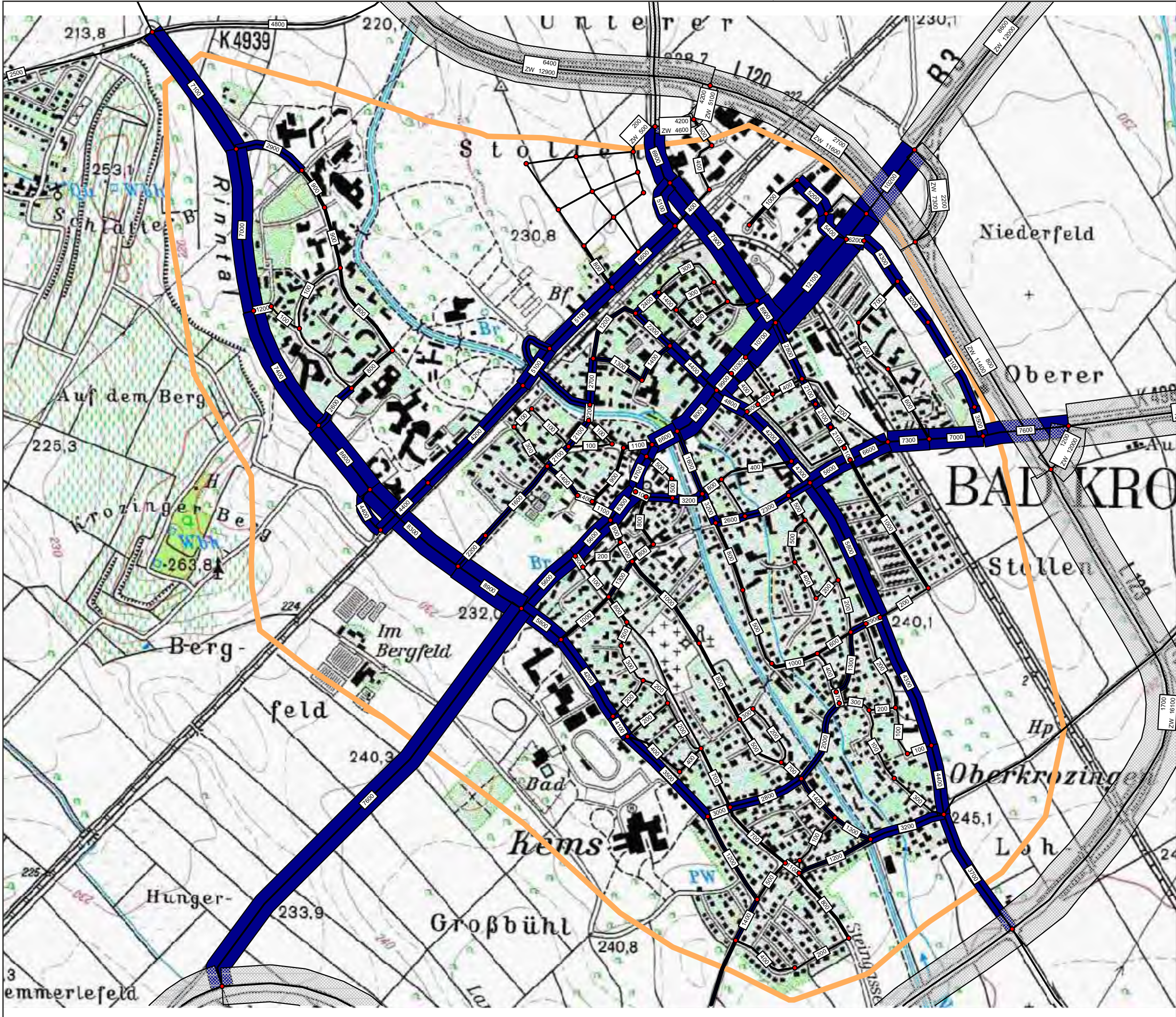
Ergebnisse der Befragung an B7 in Befragungsrichtung



Quellen Ziele

Anlage 5

Analyse-Nullfall 2014



Legende

- Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
- Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert
- Untersuchungskordonen (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

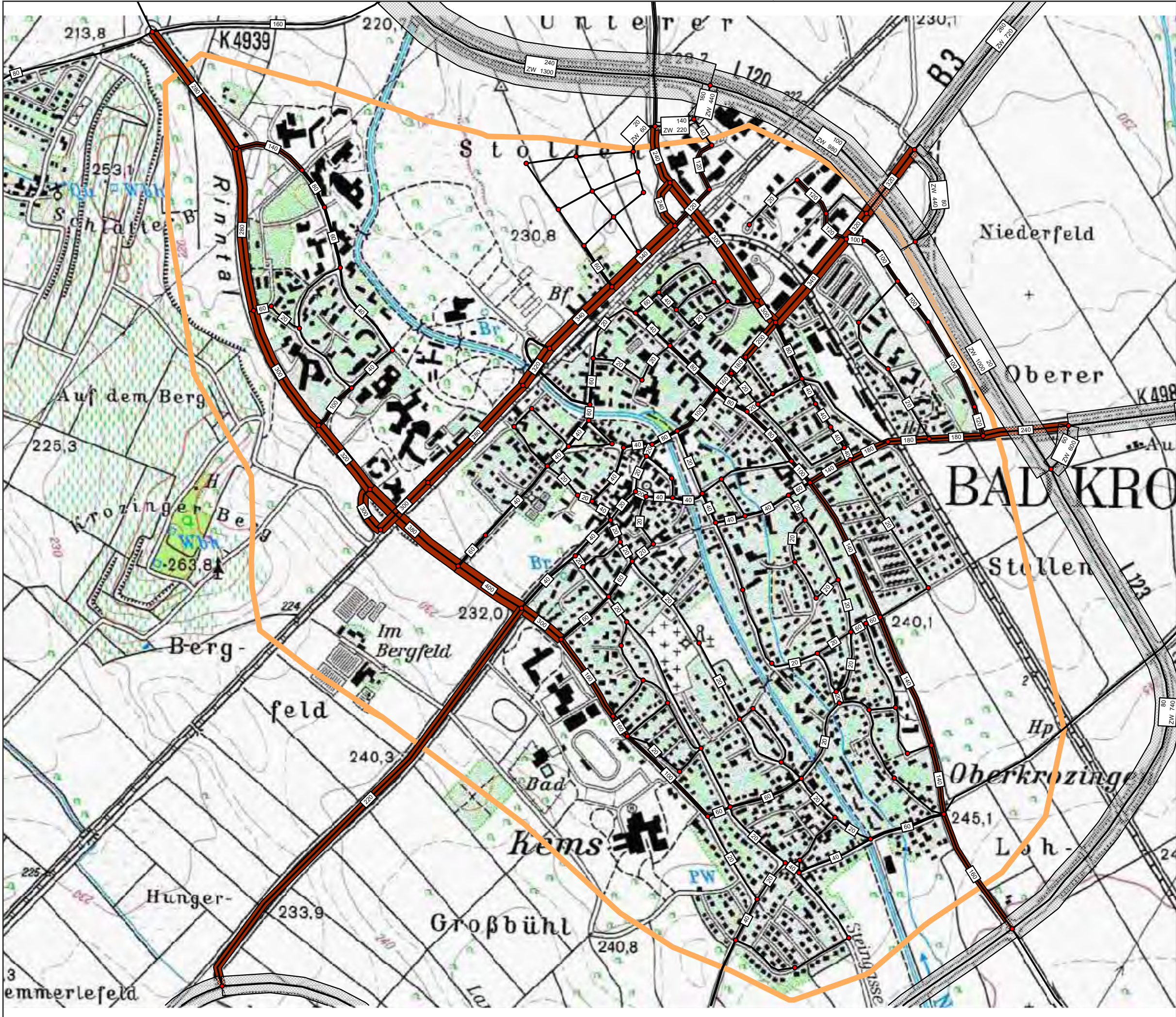
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

5.1



Legende

- Schwerverkehrsbelastungen und -anteile am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
- Teilschwerverkehrsbelastungen und -anteile am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Schwerverkehrsbelastungen und -anteile

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

10/2018

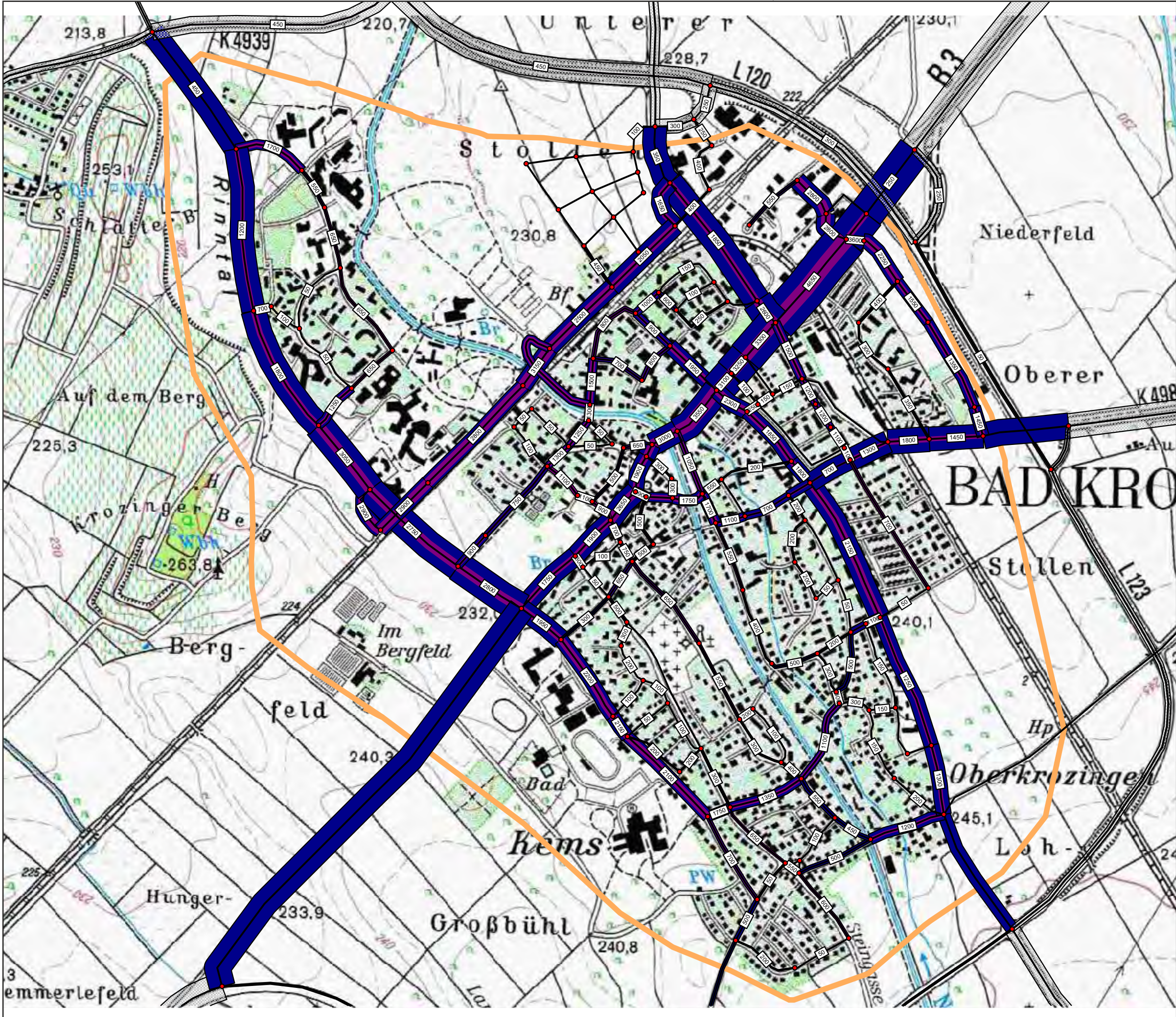
Maßstab:

~ 1 : 14 000

5.2

Anlage 6

Verkehrszusammensetzung im Analyse-Nullfall 2014



Legende

-  Binnverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon Verhältnis zur Gesamtverkehrsbelastung
-  Binnverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon Verhältnis zur Teilverkehrsbelastung
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Binnenverkehr (bezogen auf Untersuchungskordon)

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

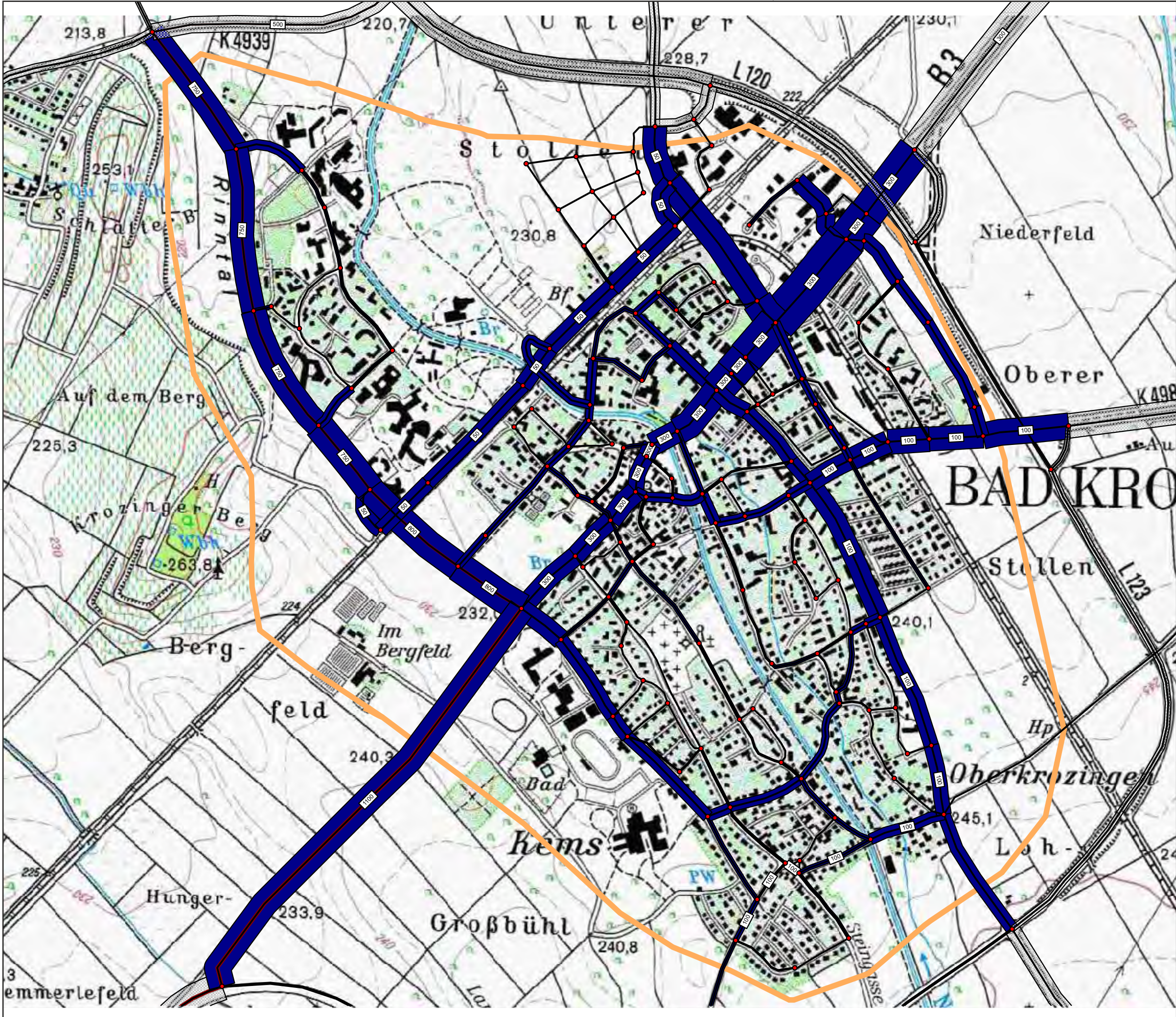
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

6.1



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

-  Durchgangsverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon Verhältnis zur Gesamtverkehrsbelastung
-  Durchgangsverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon Verhältnis zur Teilverkehrsbelastung
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Durchgangsverkehr (bezogen auf Untersuchungskordon)

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

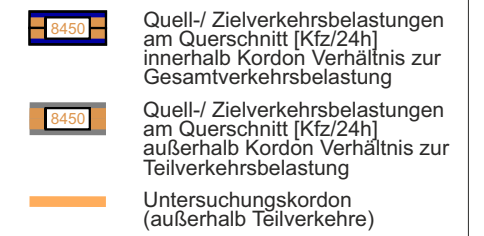
10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

6.2

Legende



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:	
--------------	--

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:	
-----------	--

Analyse-Nullfall 2014
Quell-/ Zielverkehr (bezogen
auf Untersuchungskordon)

Proj.-Nr.:	
------------	--

612-1797

Datum:

10/2018

Maßstab:

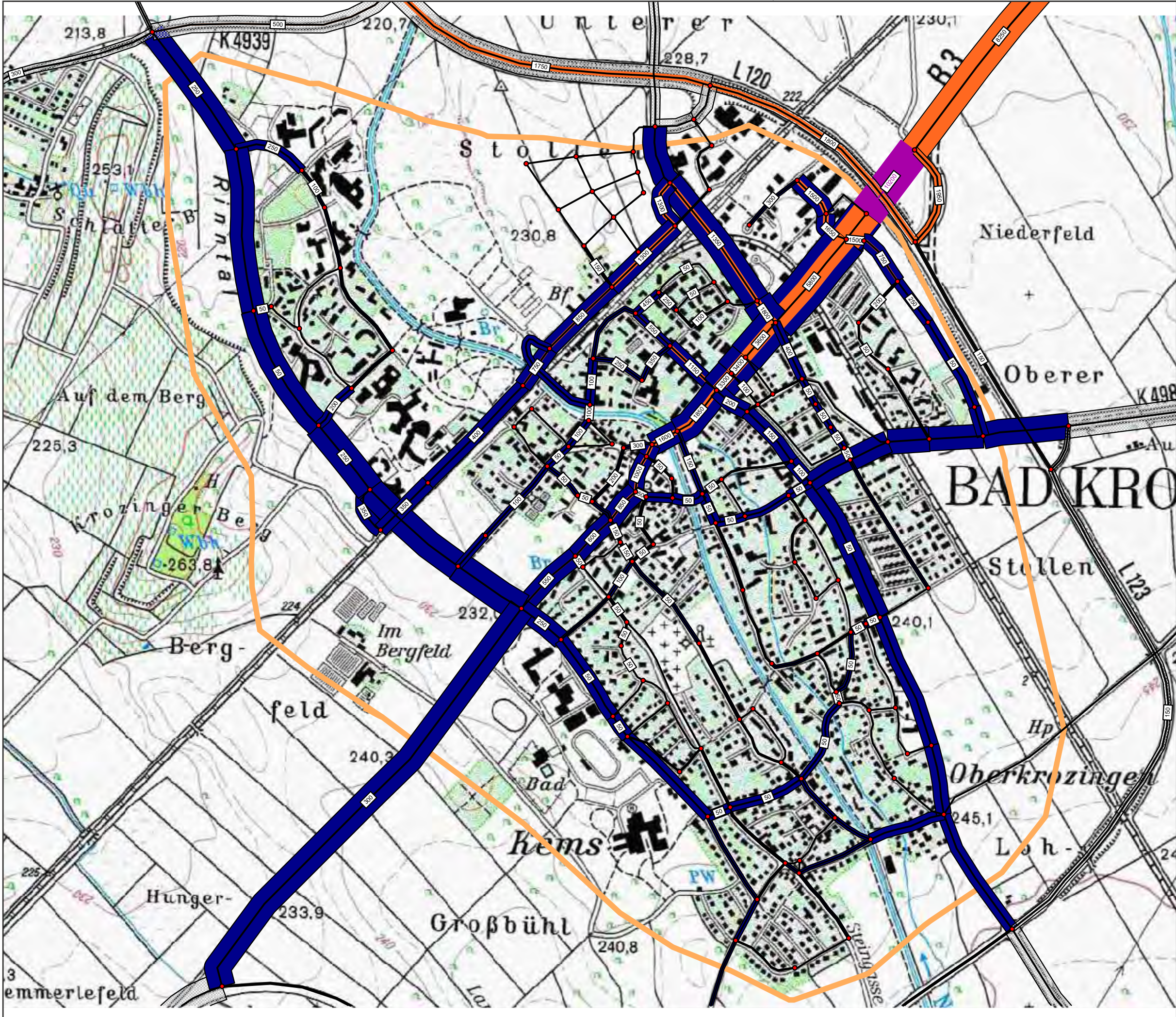
~ 1 : 14 000

Anlage

6.3

Anlage 7

Streckenspinnen



Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne B3 Nord

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

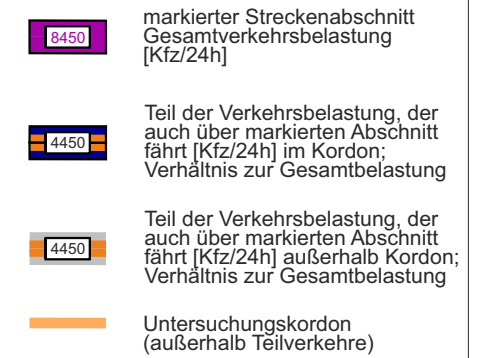
10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.1

Legende



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:	
--------------	--

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:	
-----------	--

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne B3 Süd

Proj.-Nr.:	
------------	--

612-1797

Datum:

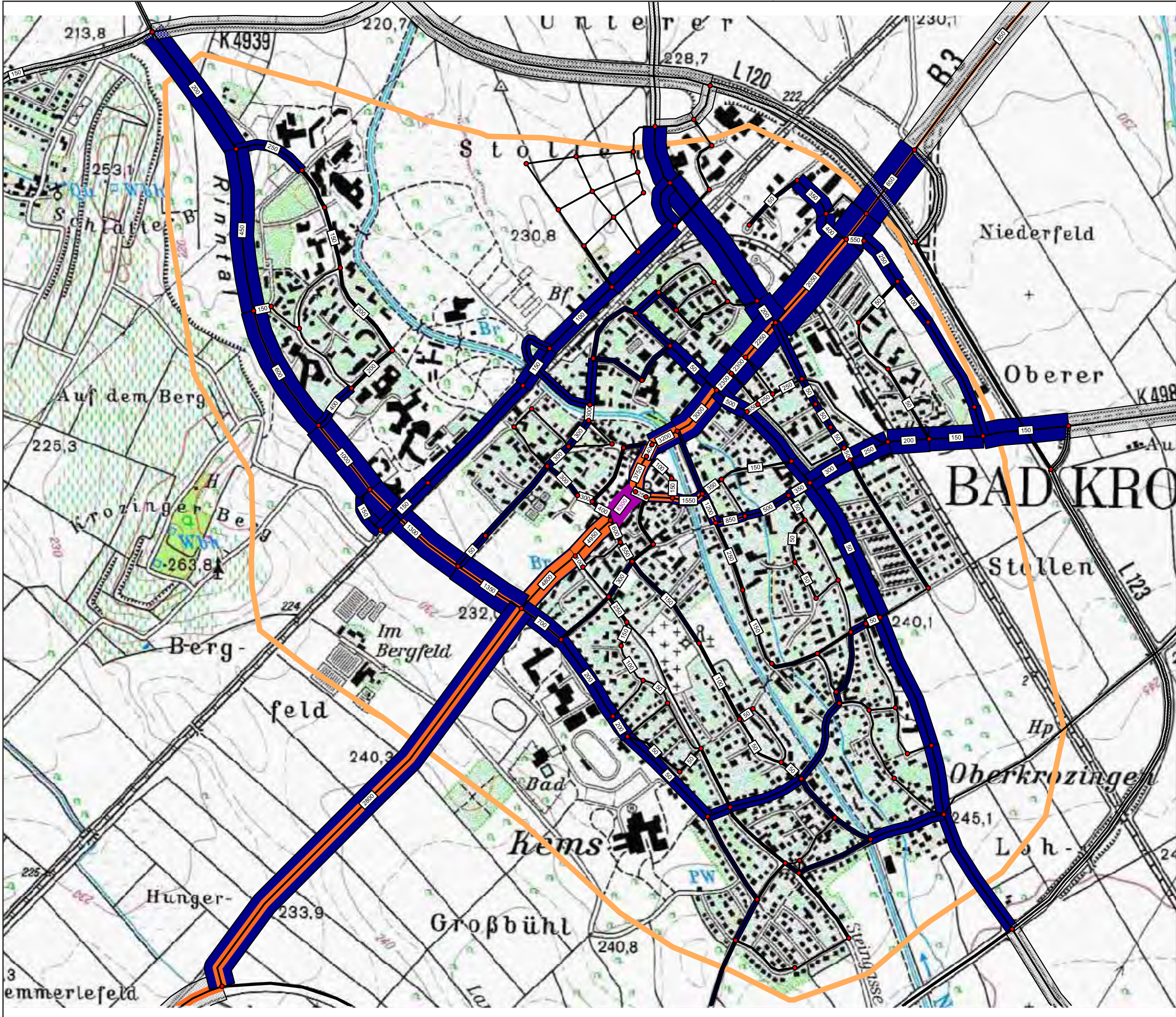
10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

Anlage

7.2



Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Basler Straße
Mitte

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

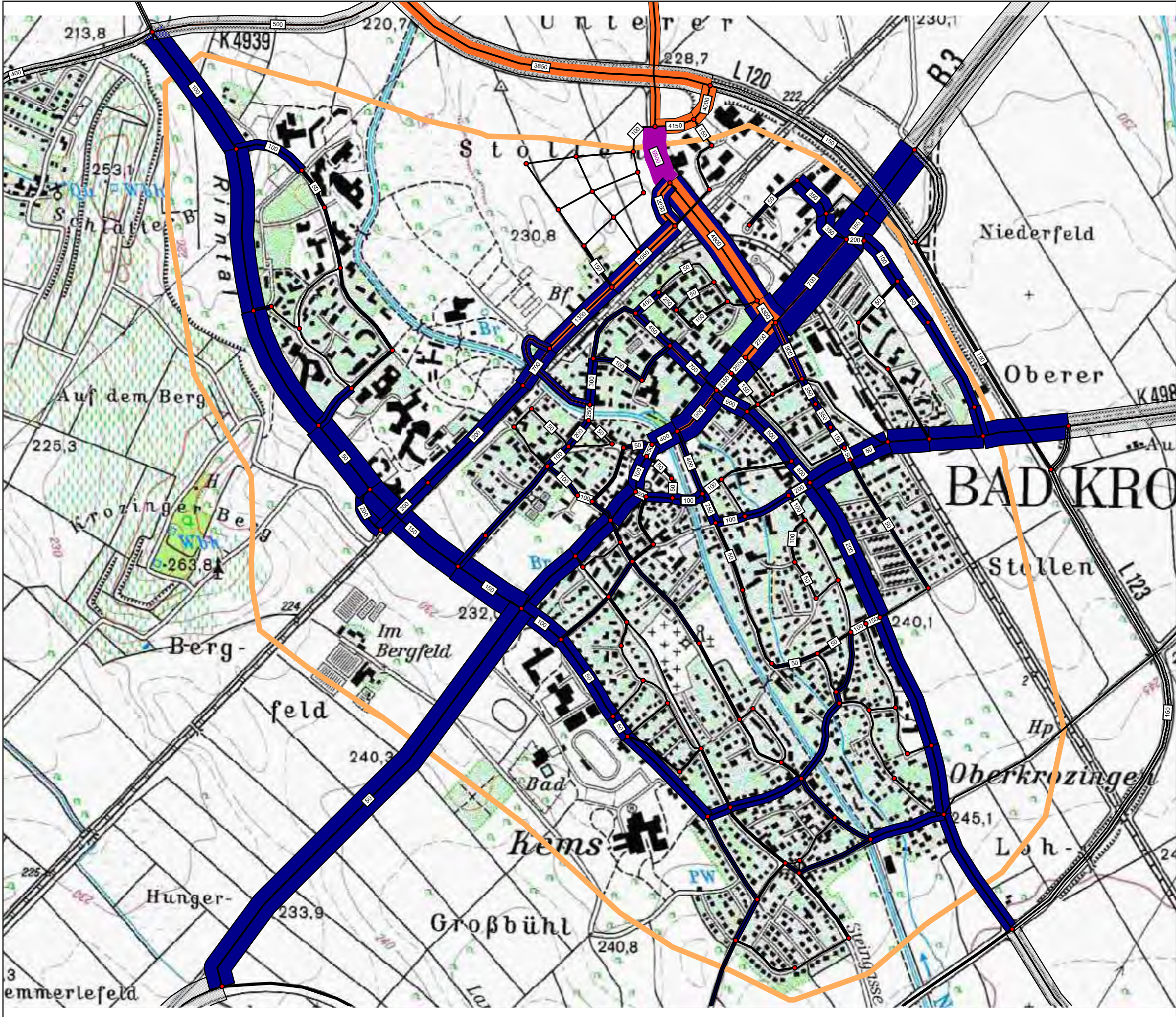
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.3



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnestraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Biegener Allee

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

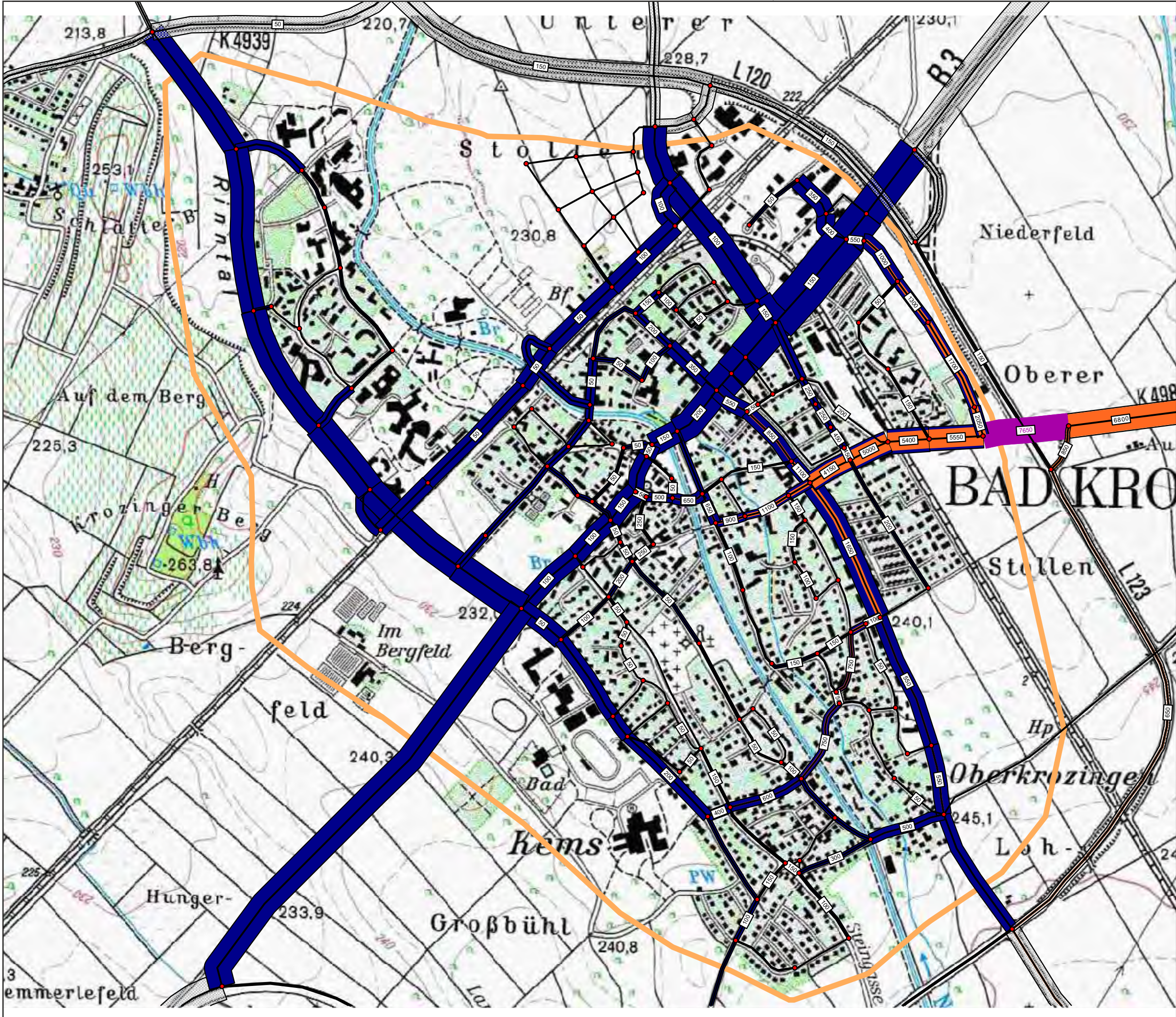
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.4



Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Kirchhofener
Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

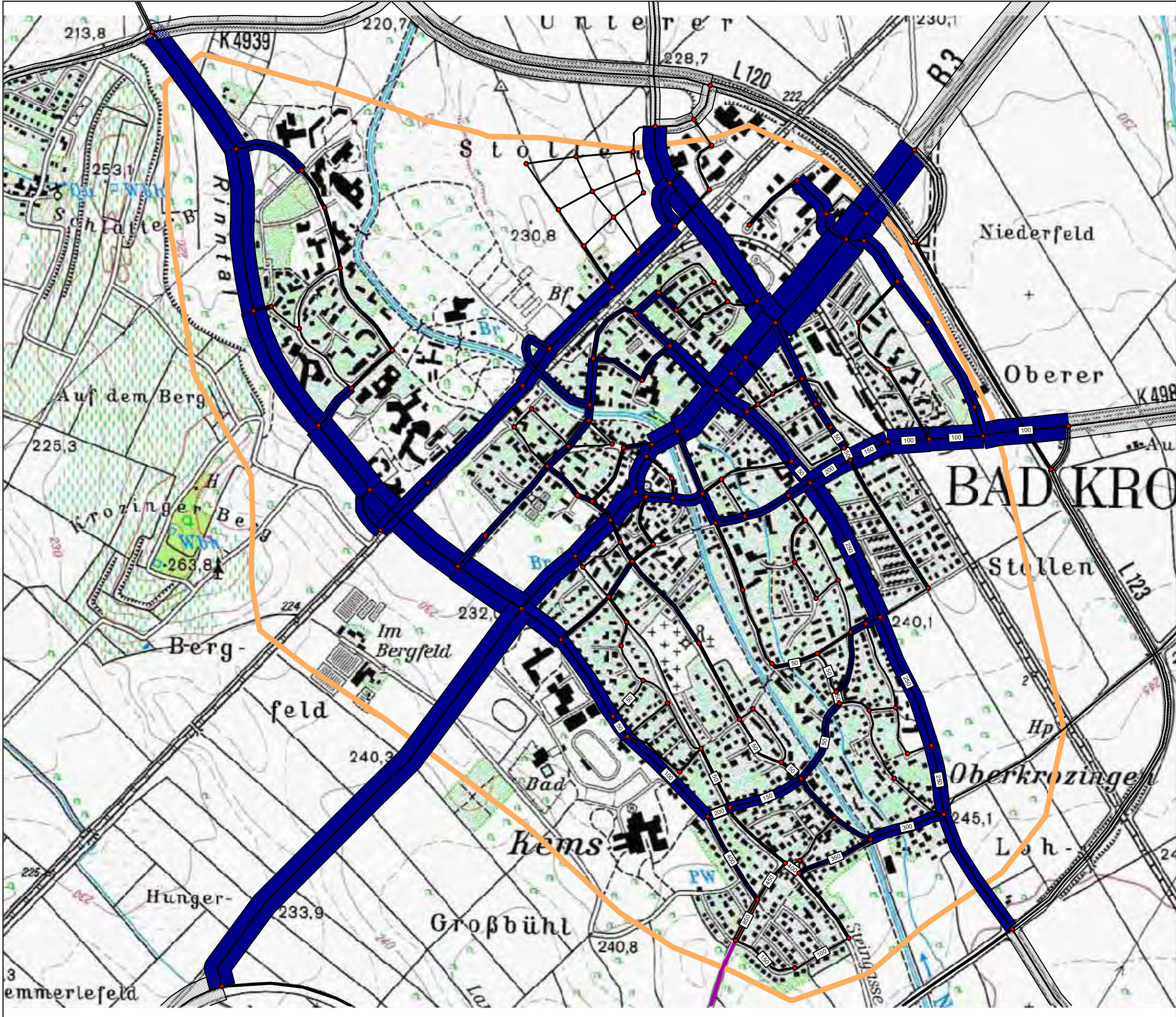
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.5



Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Schmidhofen

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

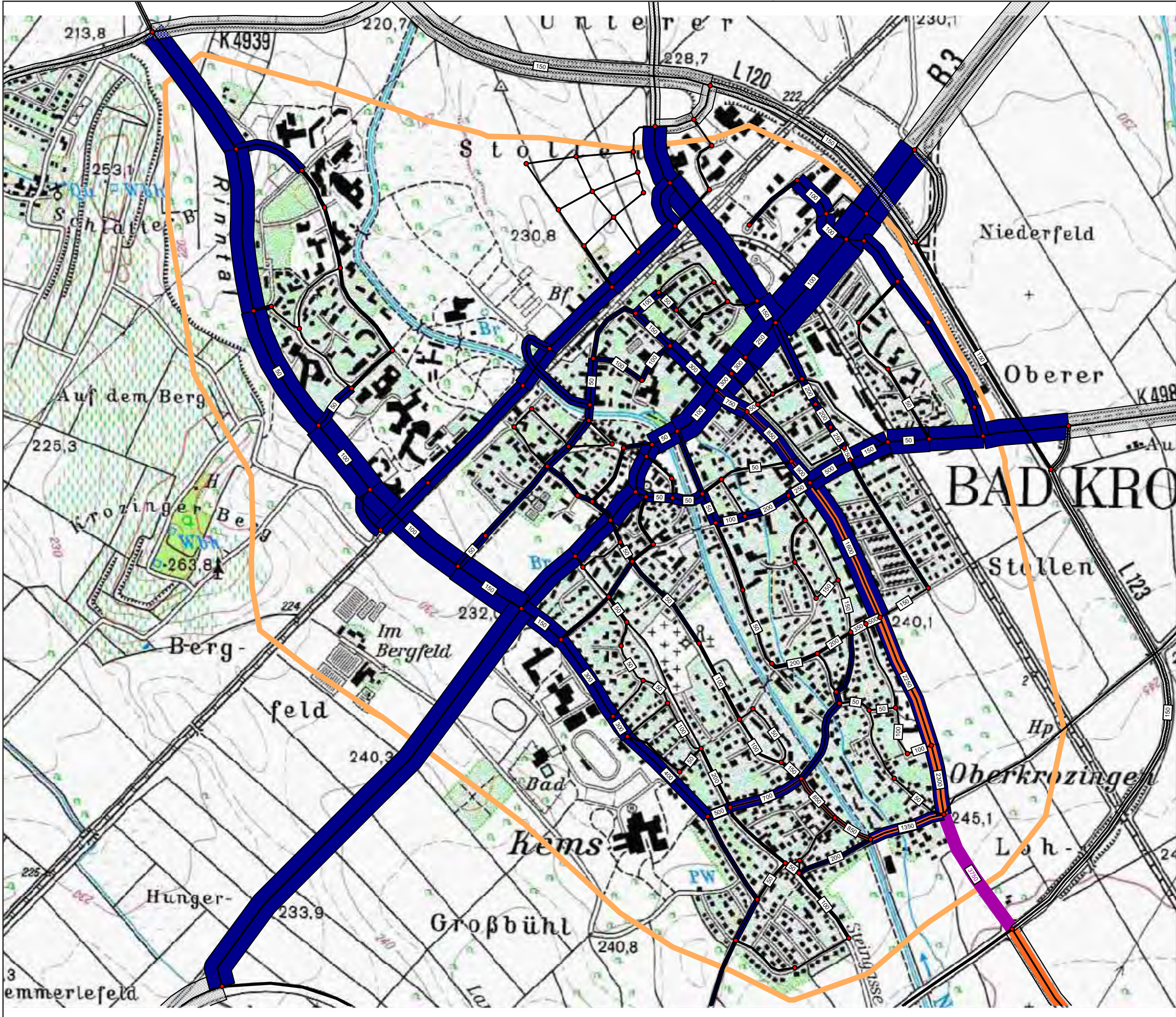
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.6



Legende

-  markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
-  Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Staufener
Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

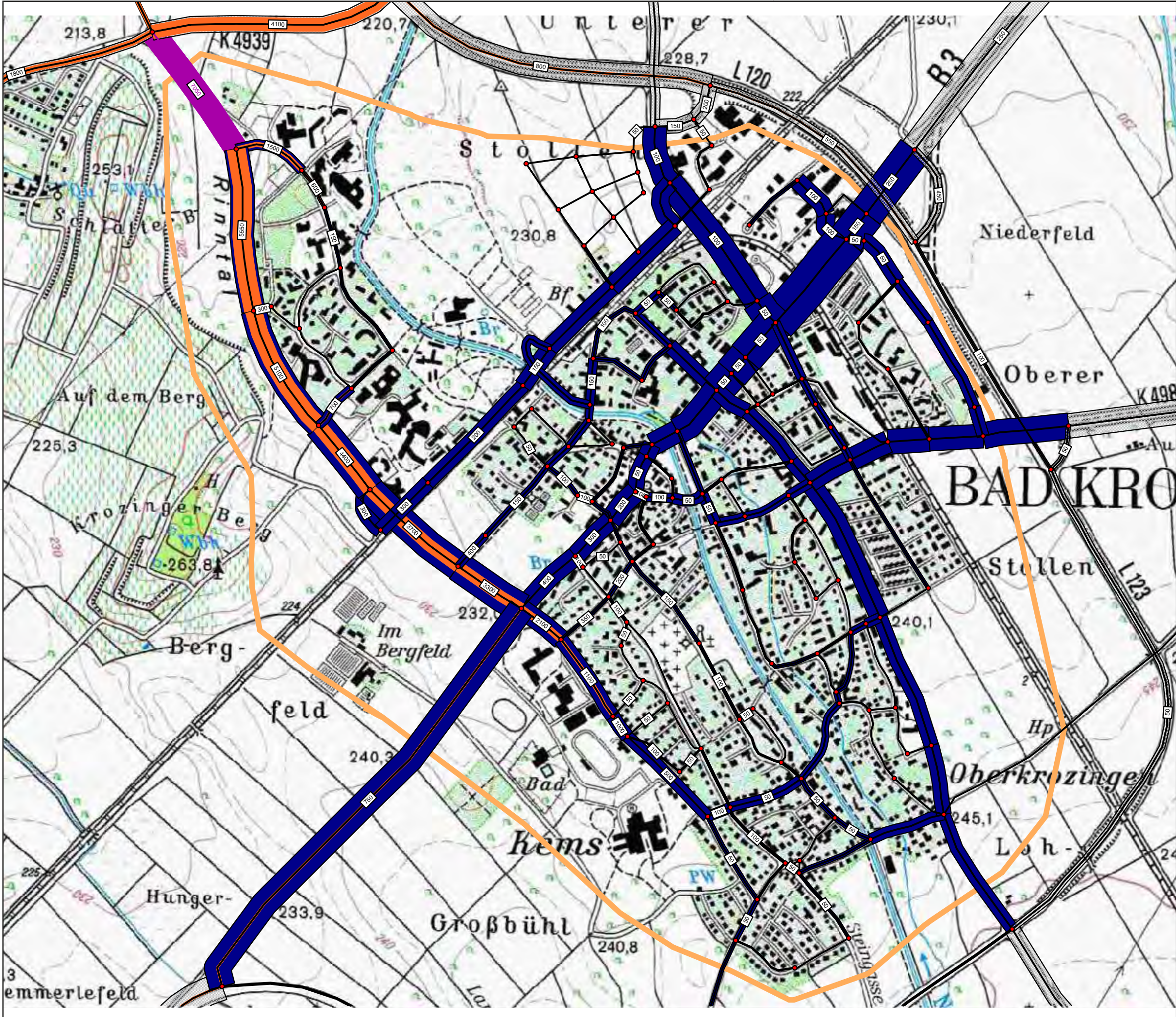
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.7



Legende

- markierter Streckenabschnitt
Gesamtverkehrsbelastung
[Kfz/24h]
- Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] im Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
- Teil der Verkehrsbelastung, der
auch über markierten Abschnitt
fährt [Kfz/24h] außerhalb Kordon;
Verhältnis zur Gesamtbelastung
- Untersuchungskordon
(außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Analyse-Nullfall 2014
Streckenspinne Thermenallee

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

10/2018

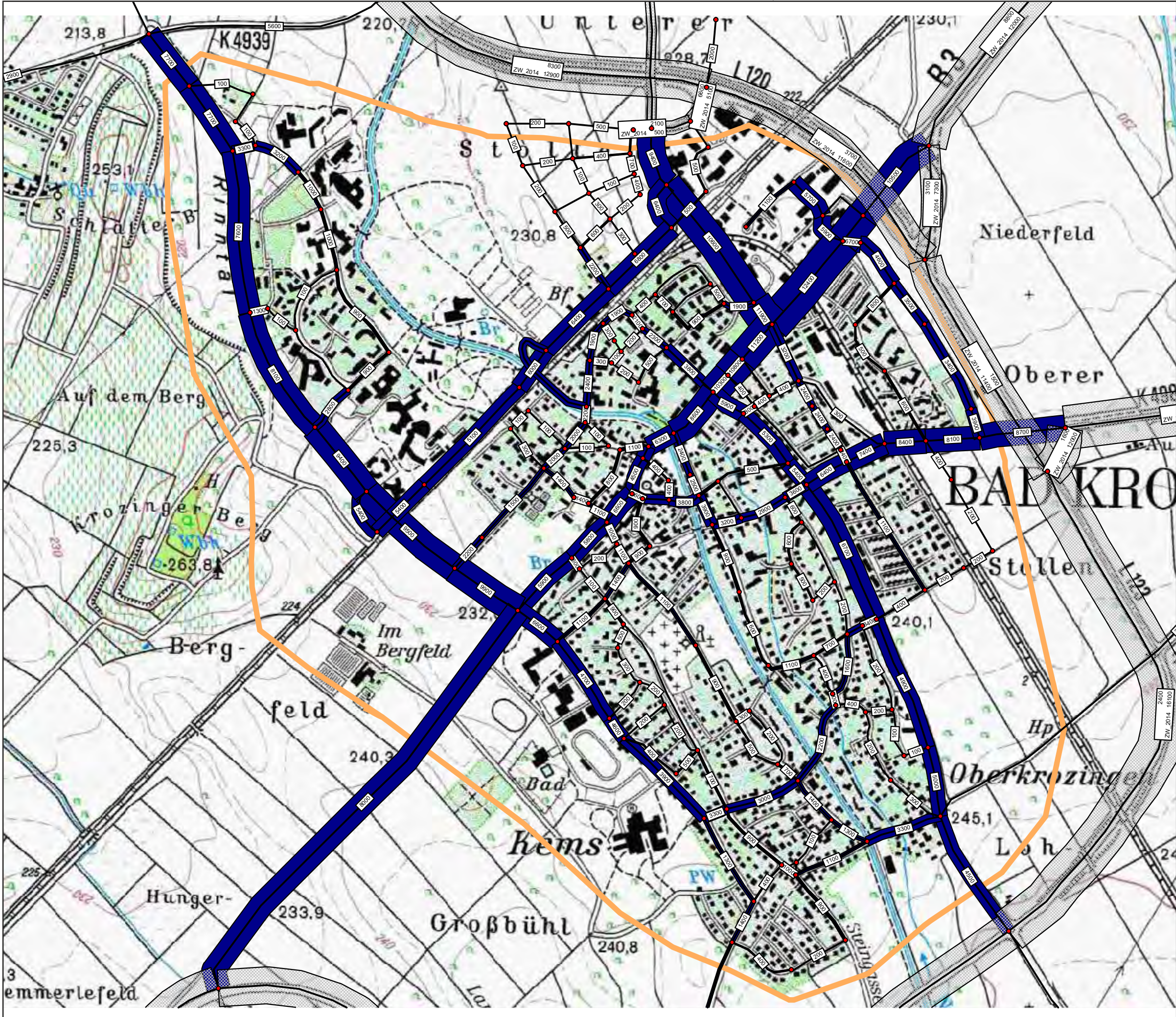
Maßstab:

~ 1 : 14 000

7.8

Anlage 8

Prognose-Nullfall 2030



Legende

- Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
- Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

10/2018

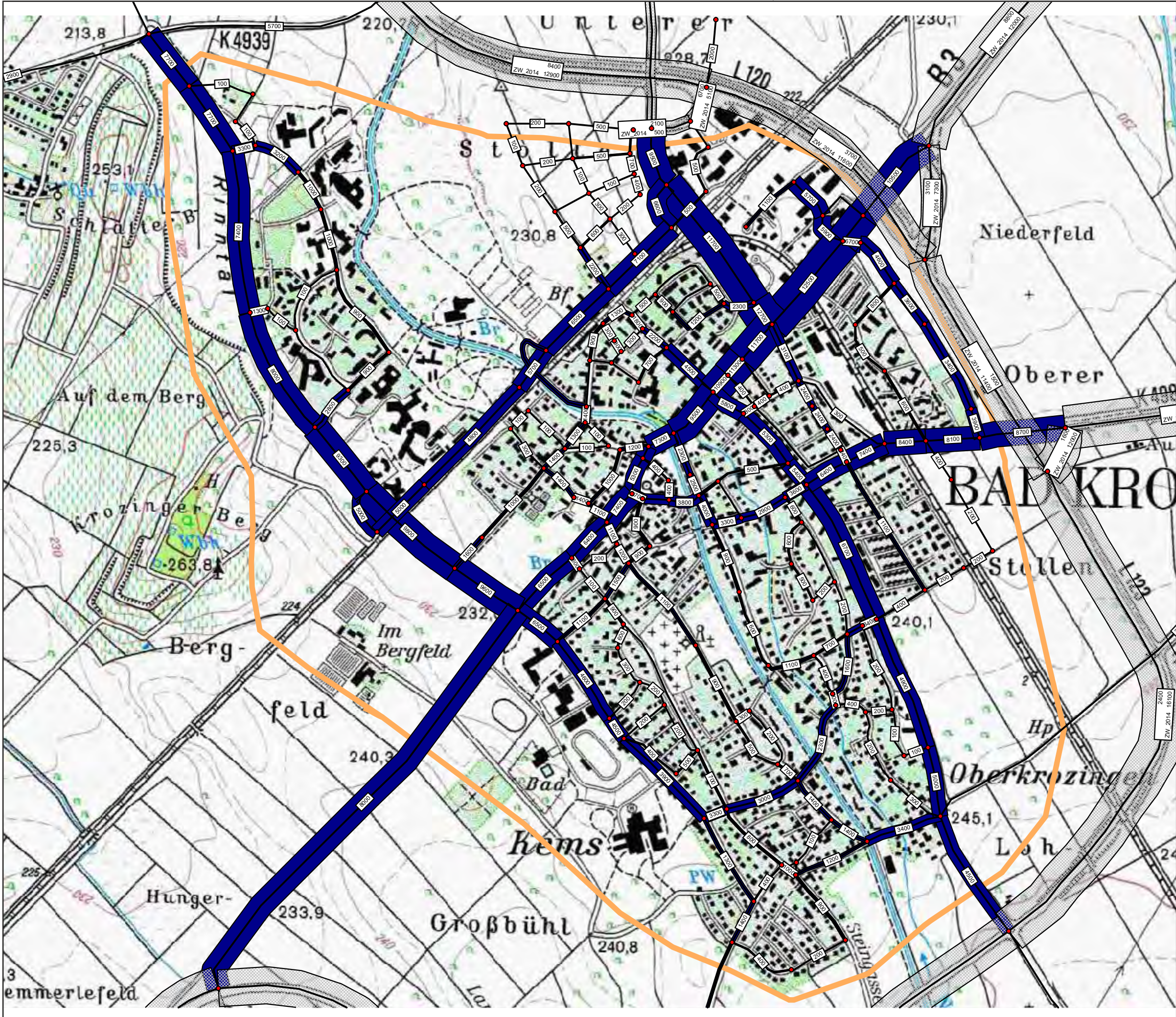
Maßstab:

~ 1 : 14 000

8.1

Anlage 9

Planfälle inkl. Differenznetz



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 1:
Fußgängerzone
Bahnhofstraße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

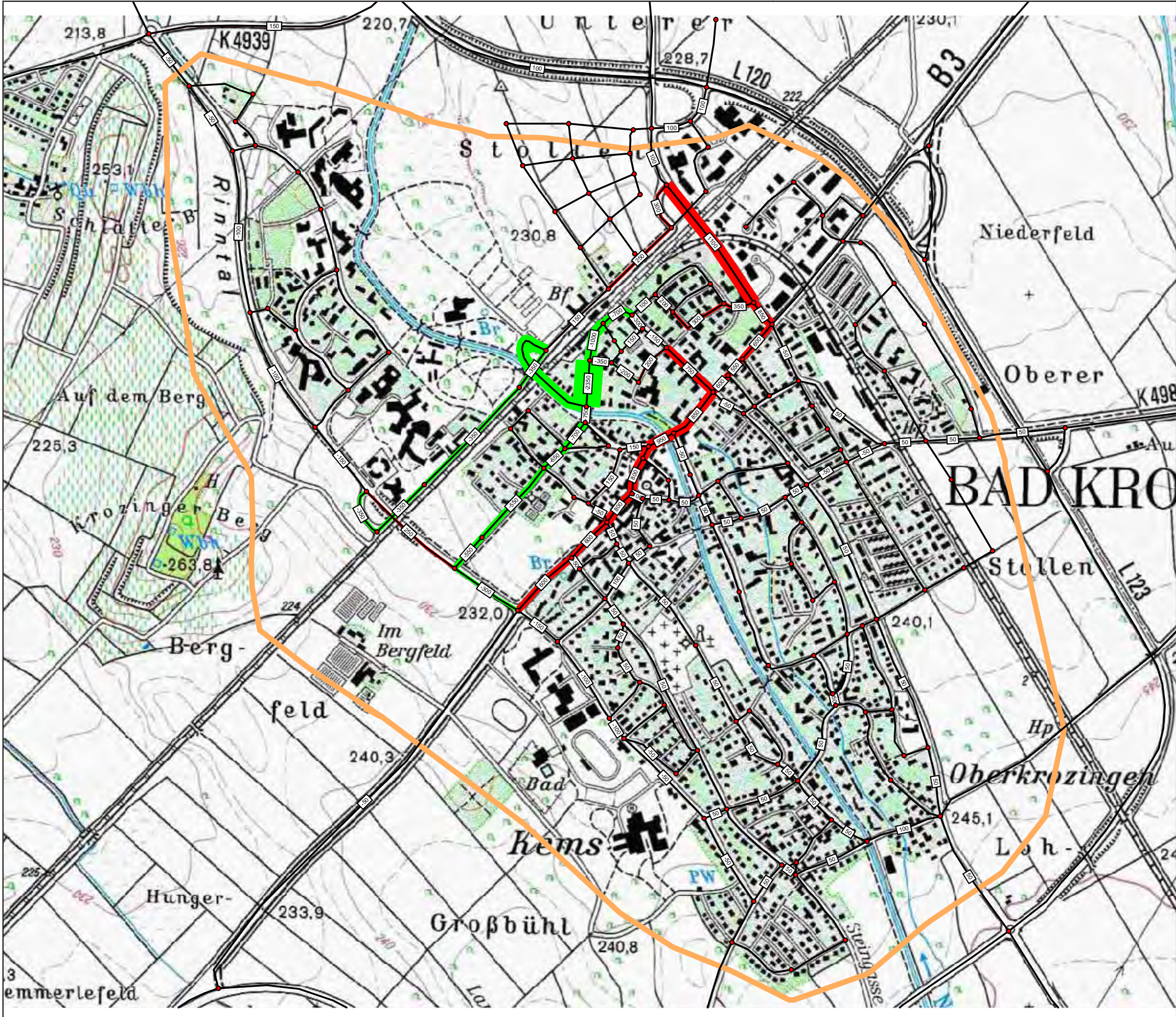
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.1



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnestraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 1 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

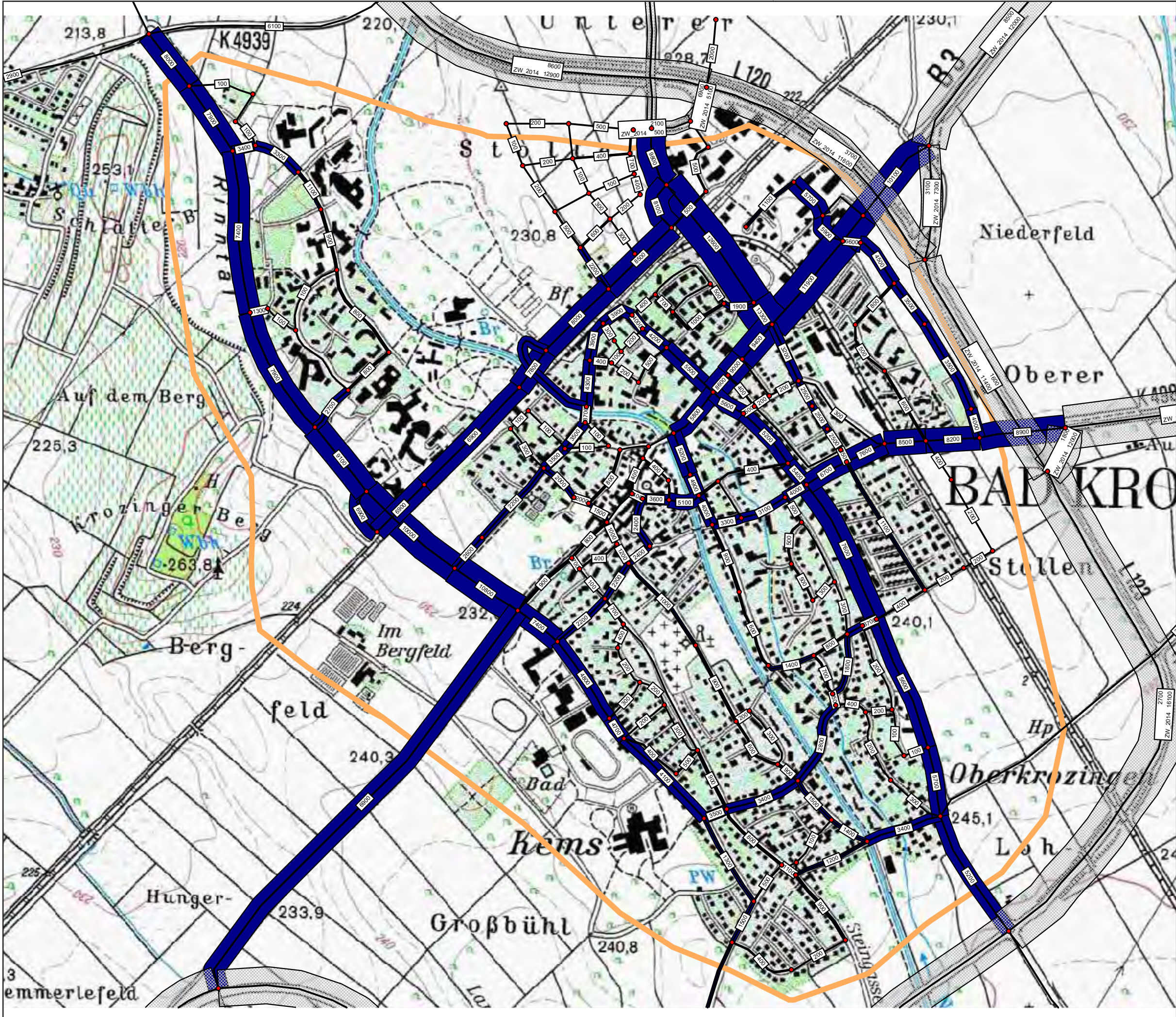
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.2



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 2:
Fußgängerzone
Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

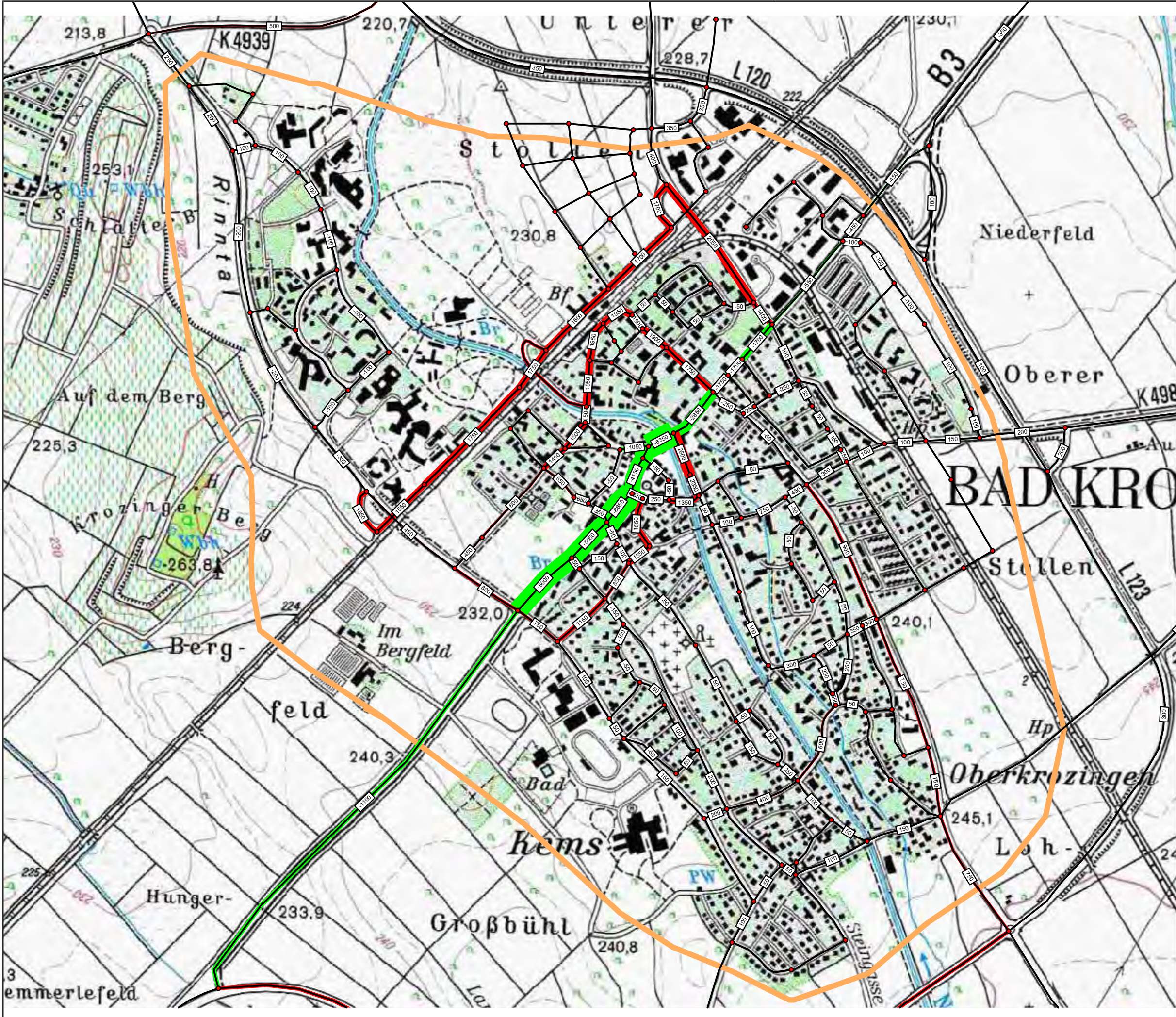
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.3



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 2 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

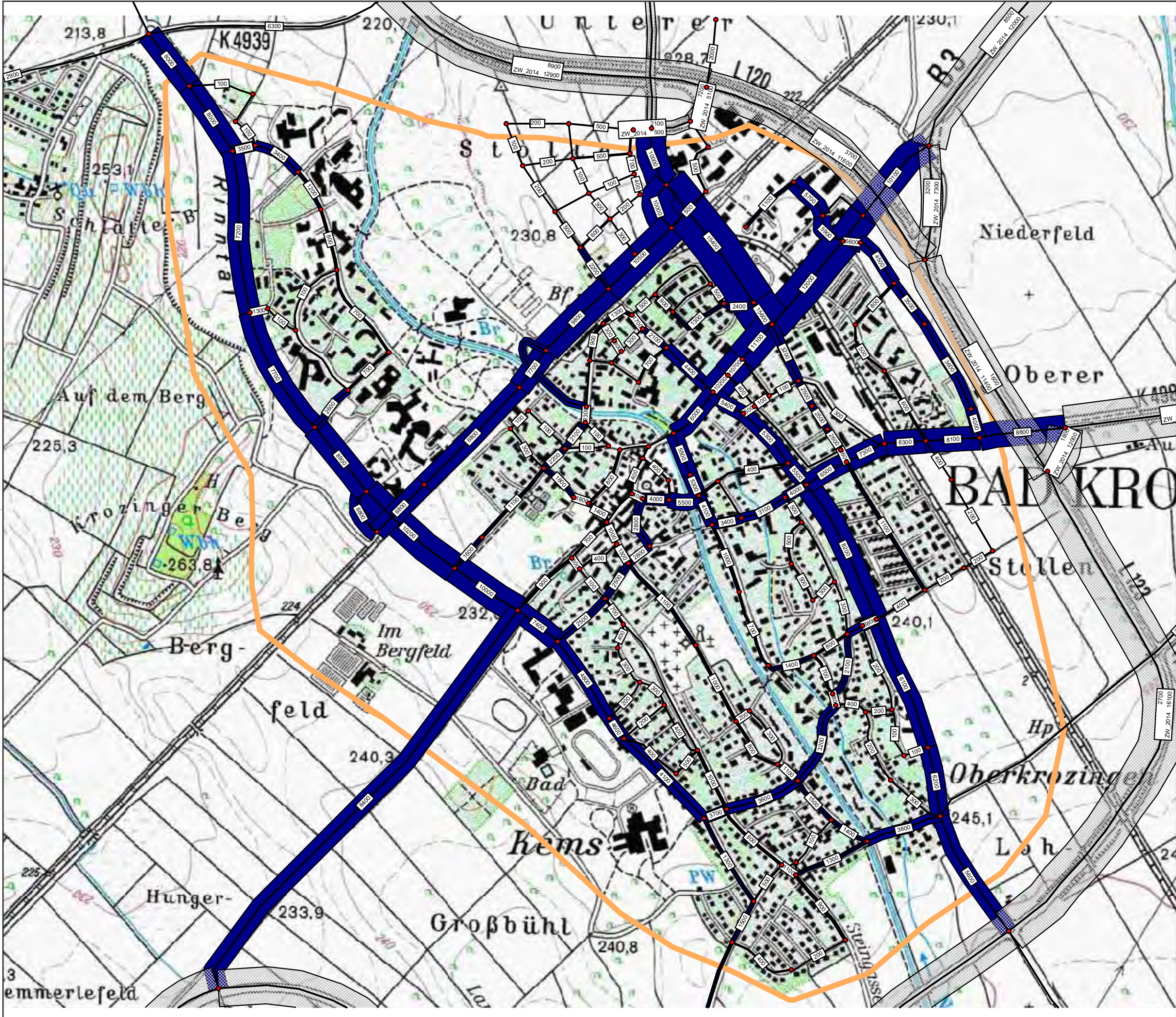
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.4



Legende

-  8450 Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  450 Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 3:
Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

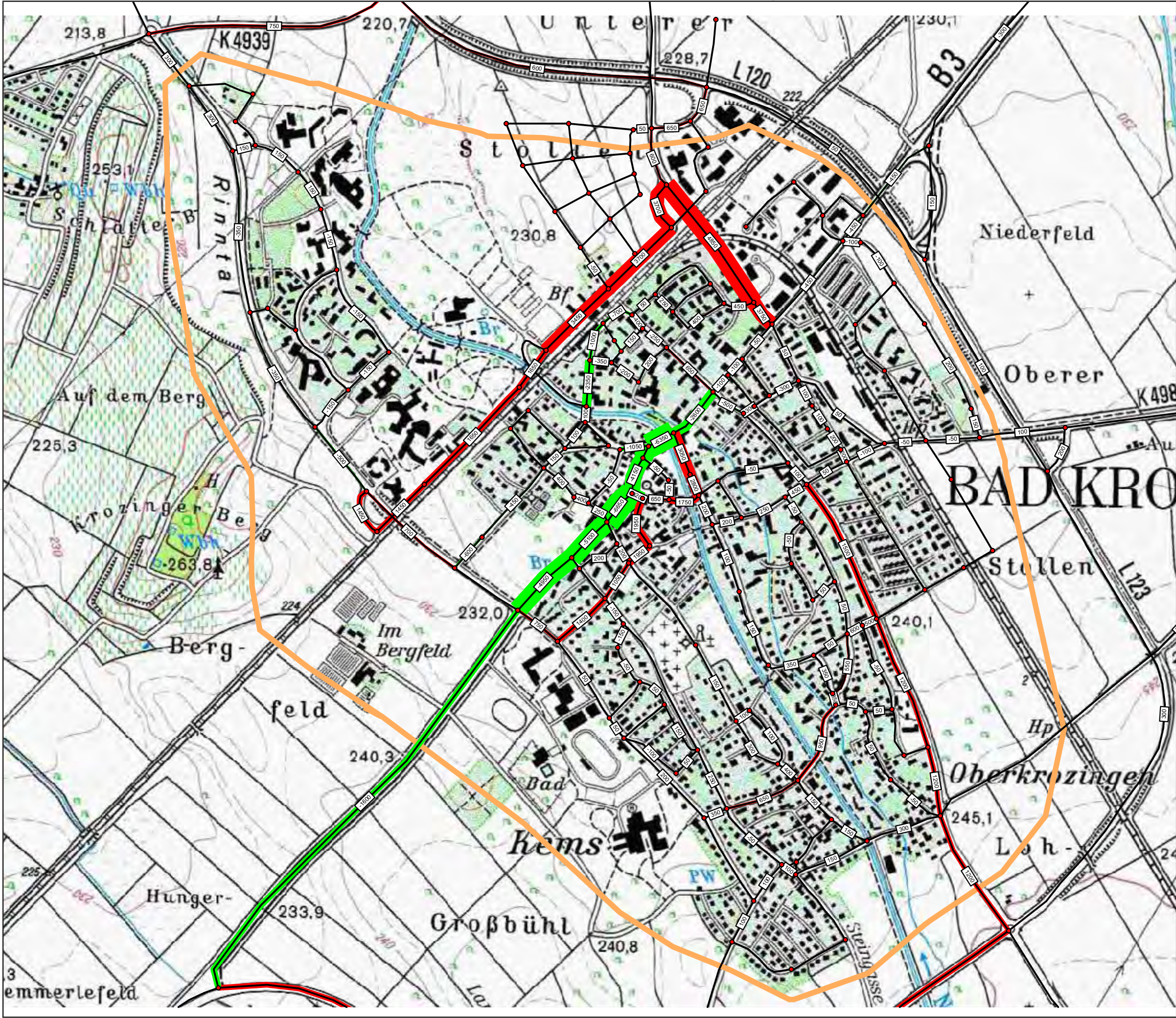
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.5



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 3 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

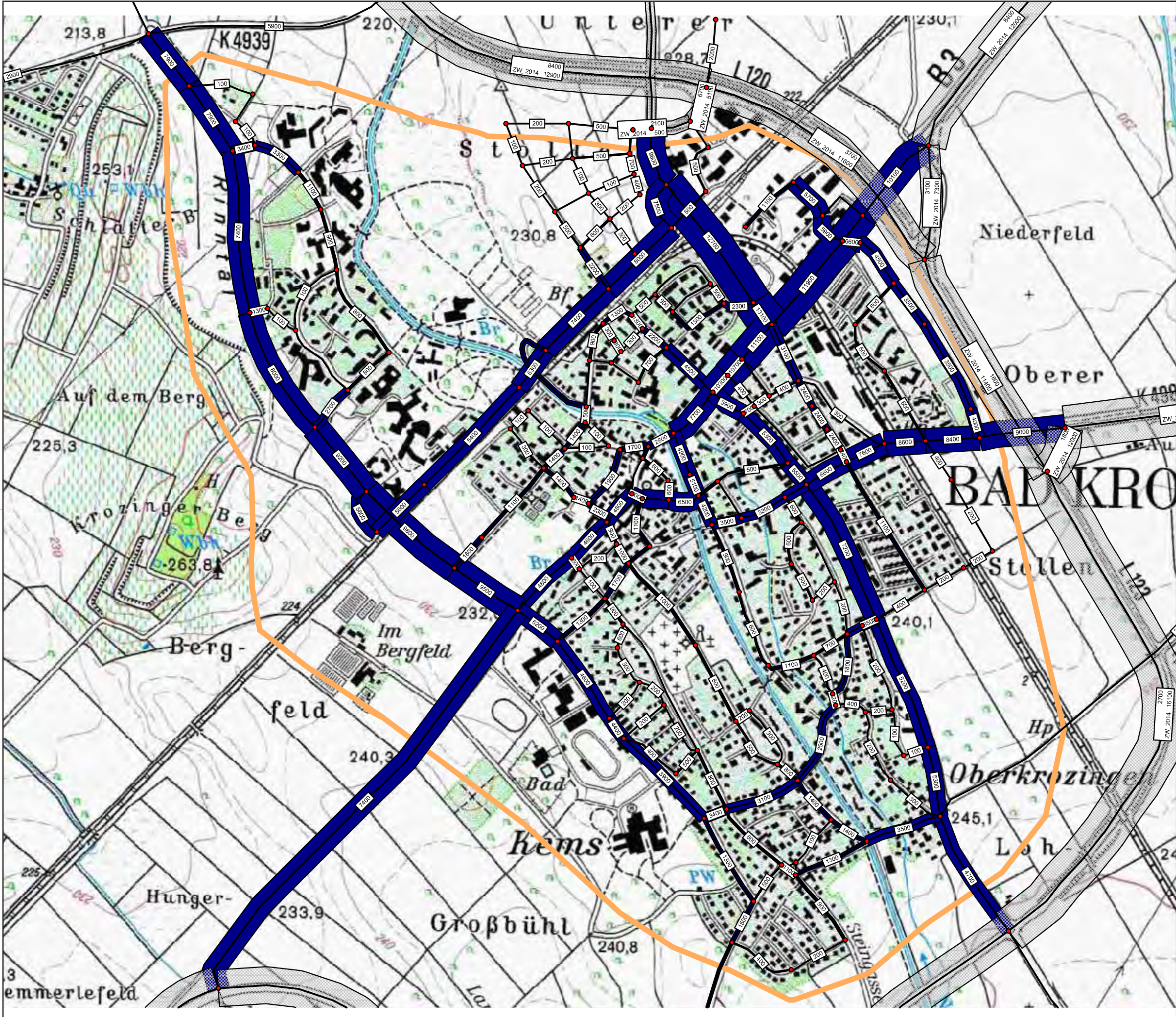
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.6



Legende

- 8450 Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
- 450
Zw850 Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 4:
Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße (kurz)

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

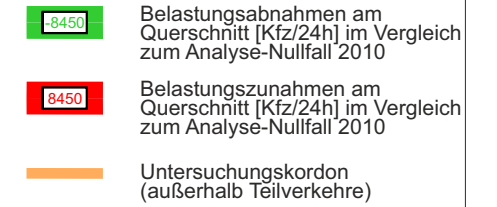
10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.7

Legende



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:	
--------------	--

Teilfortschreibung Gesamt-
verkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:	
-----------	--

Differenznetz:
Planfall 4 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:	
------------	--

612-1797

Datum:

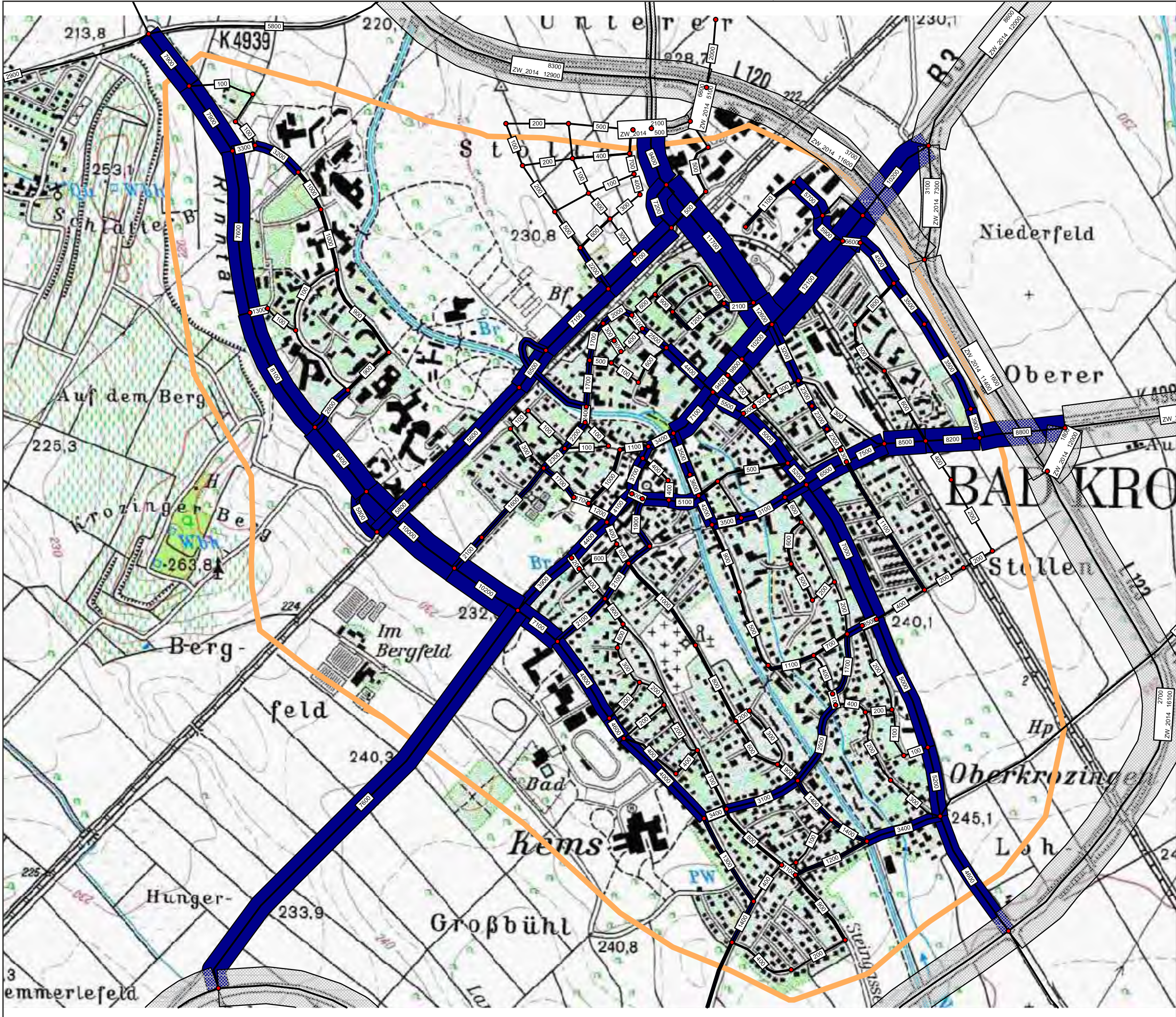
10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

Anlage

9.8



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 5:
Einbahnstraßenregelung
Bahnhofstraße und Basler
Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

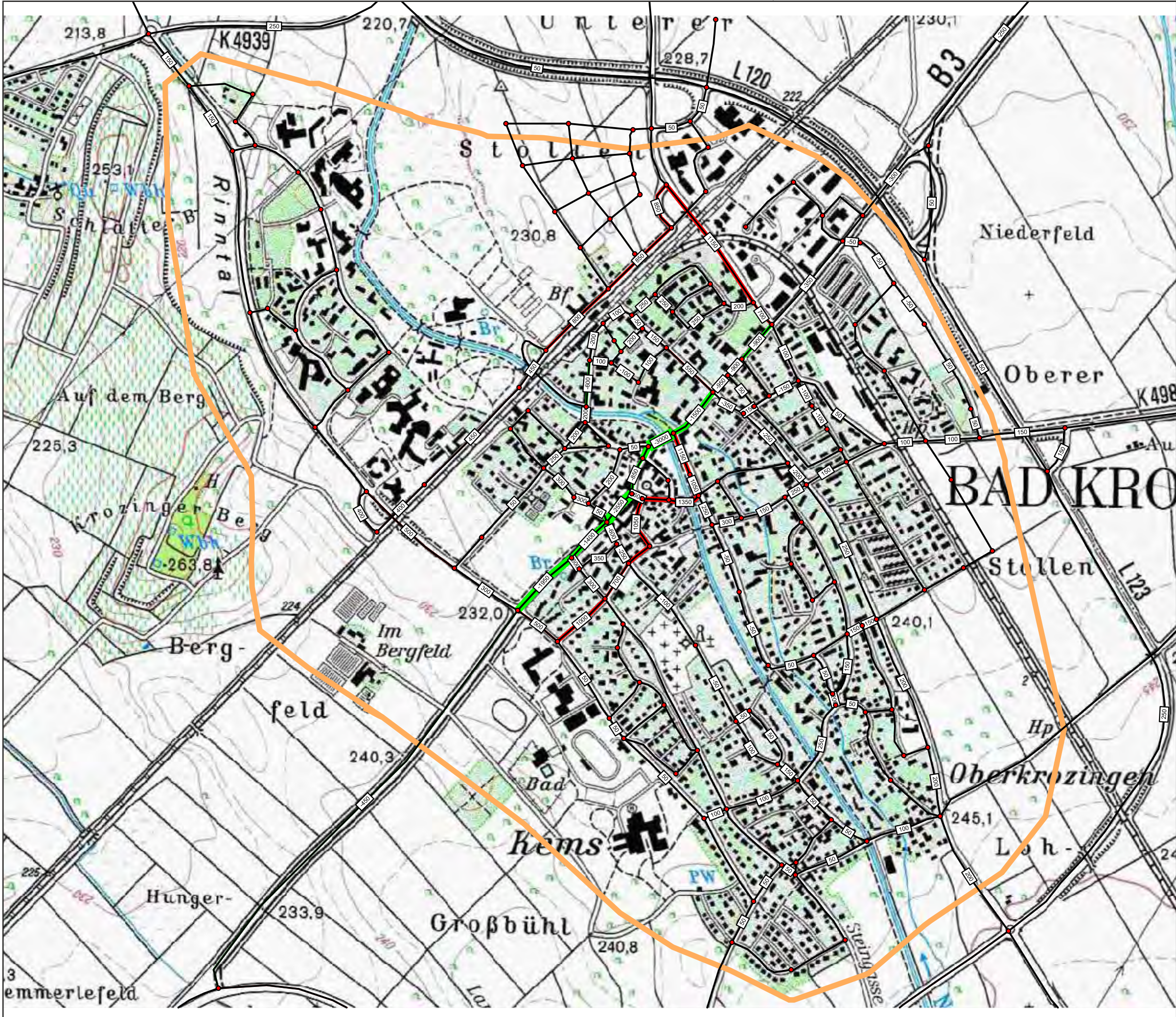
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.9



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnestraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 5 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

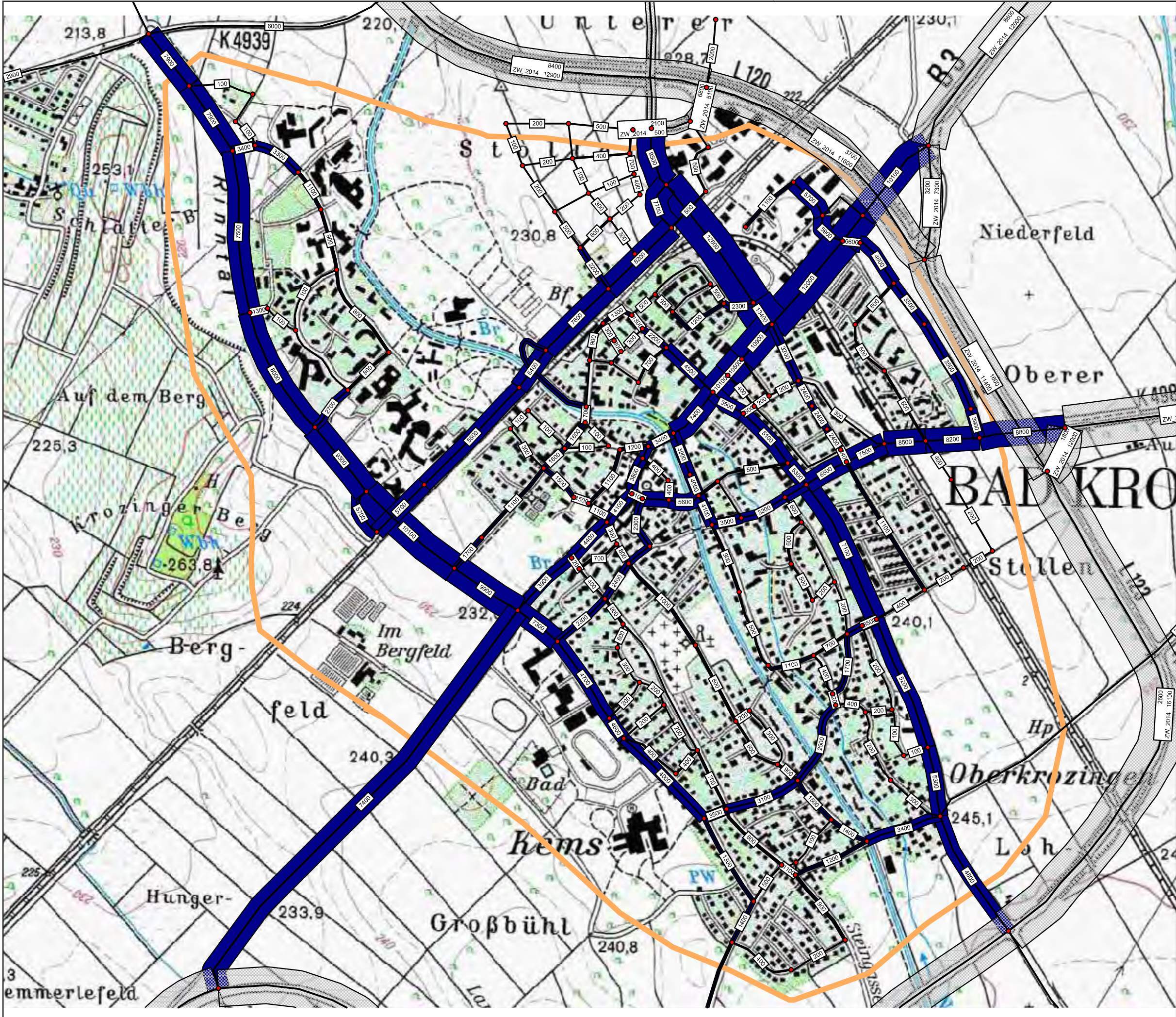
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.10



Legende

-  8450 Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  450
Zw850 Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 6:
Fußgängerzone Bahnhofstraße und Einbahnstraßenregelung Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

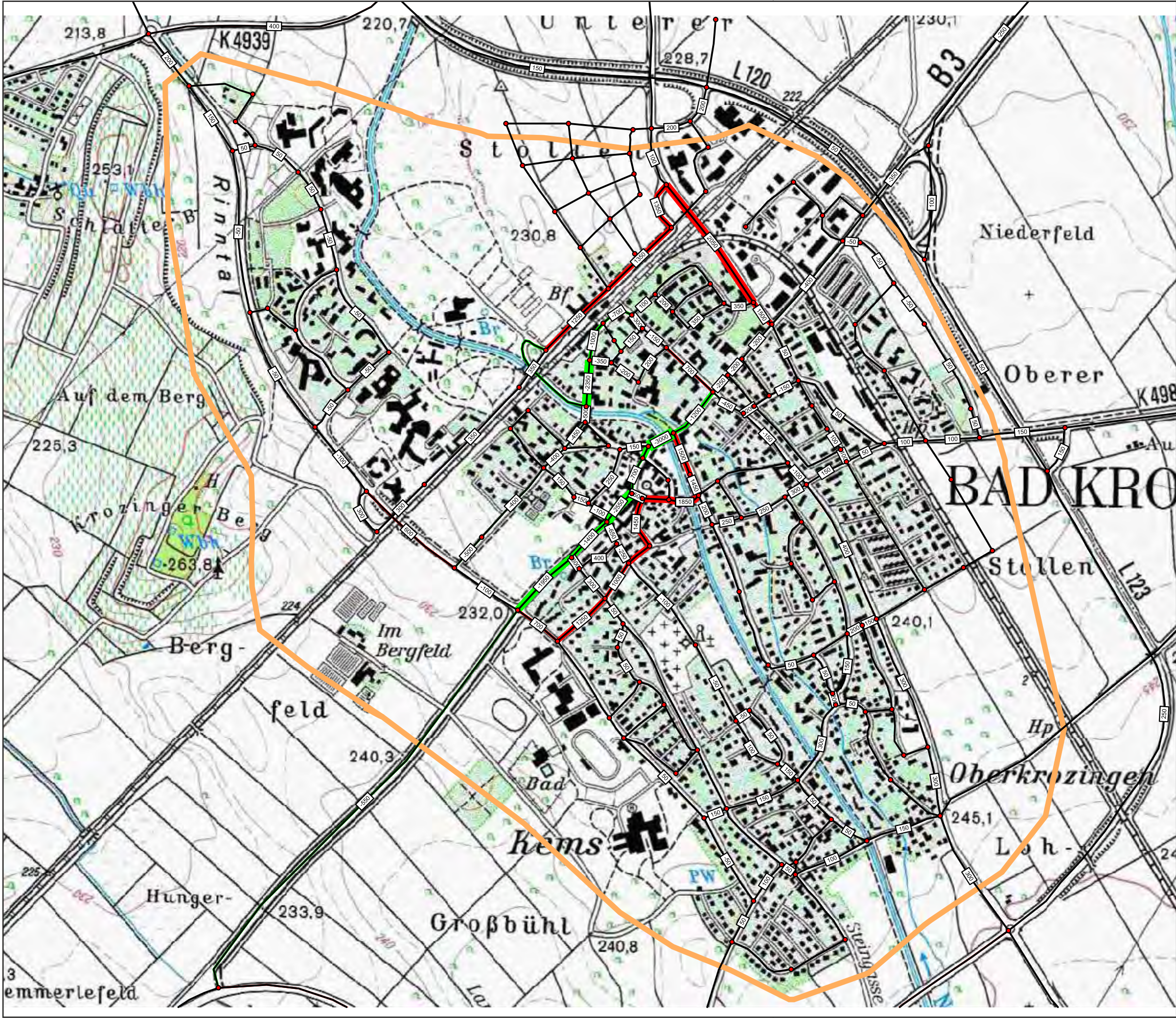
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.11



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 6 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

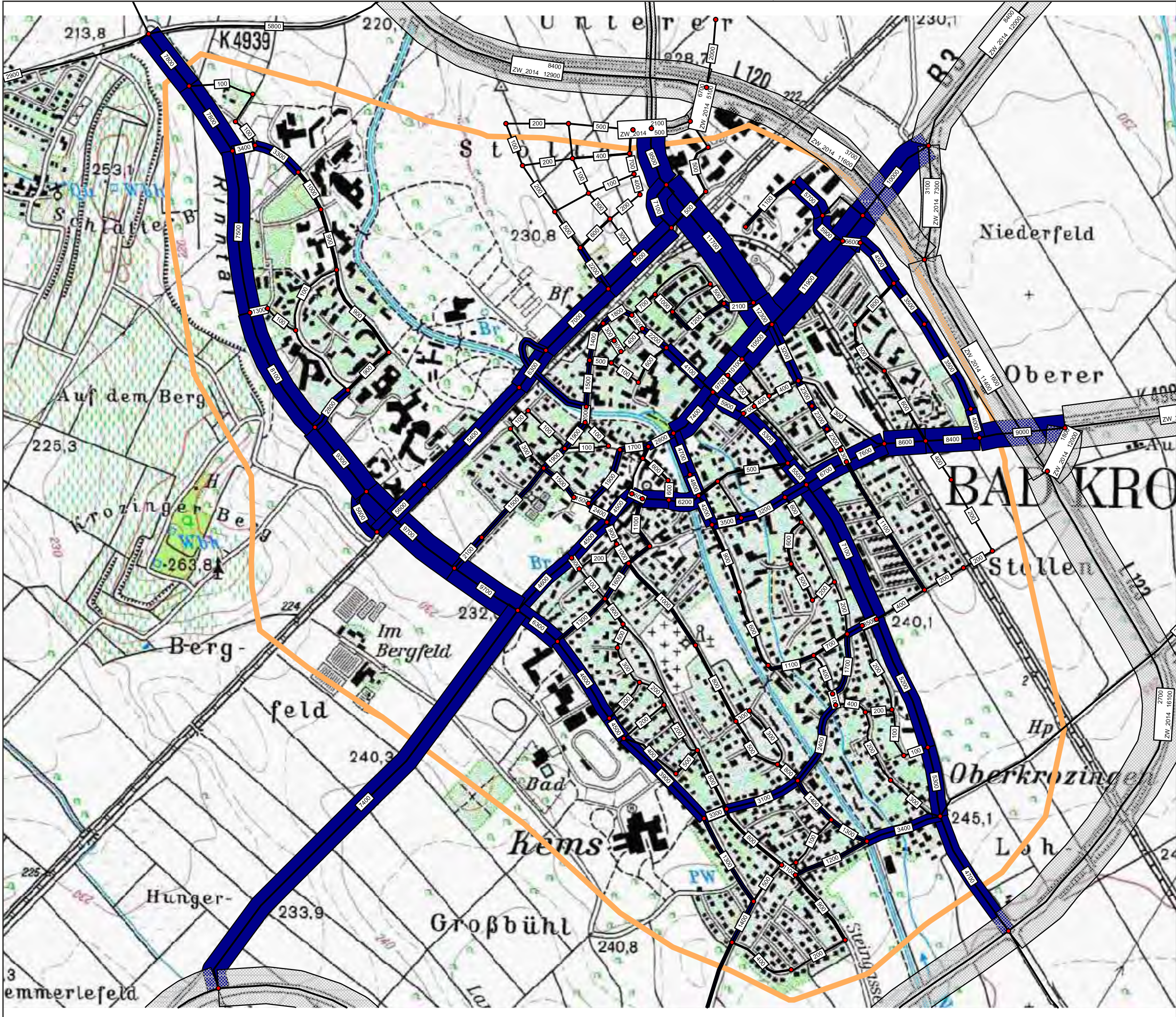
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.12



Legende

- 8450 Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
- 450
Zw850 Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 7:
Einbahnstraßenregelung
Bahnhofstraße und Fußgängerzone Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

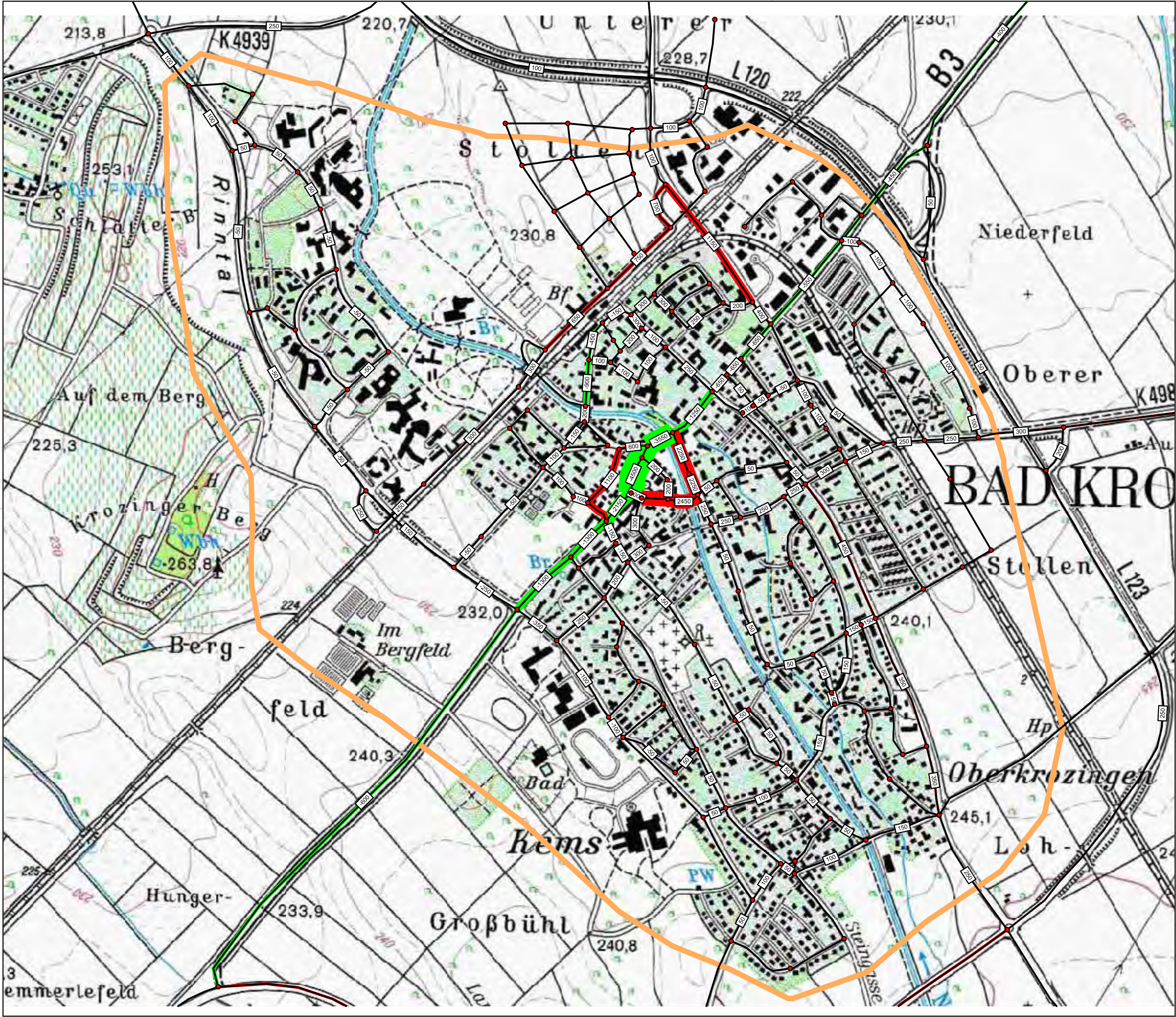
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.13



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 7 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

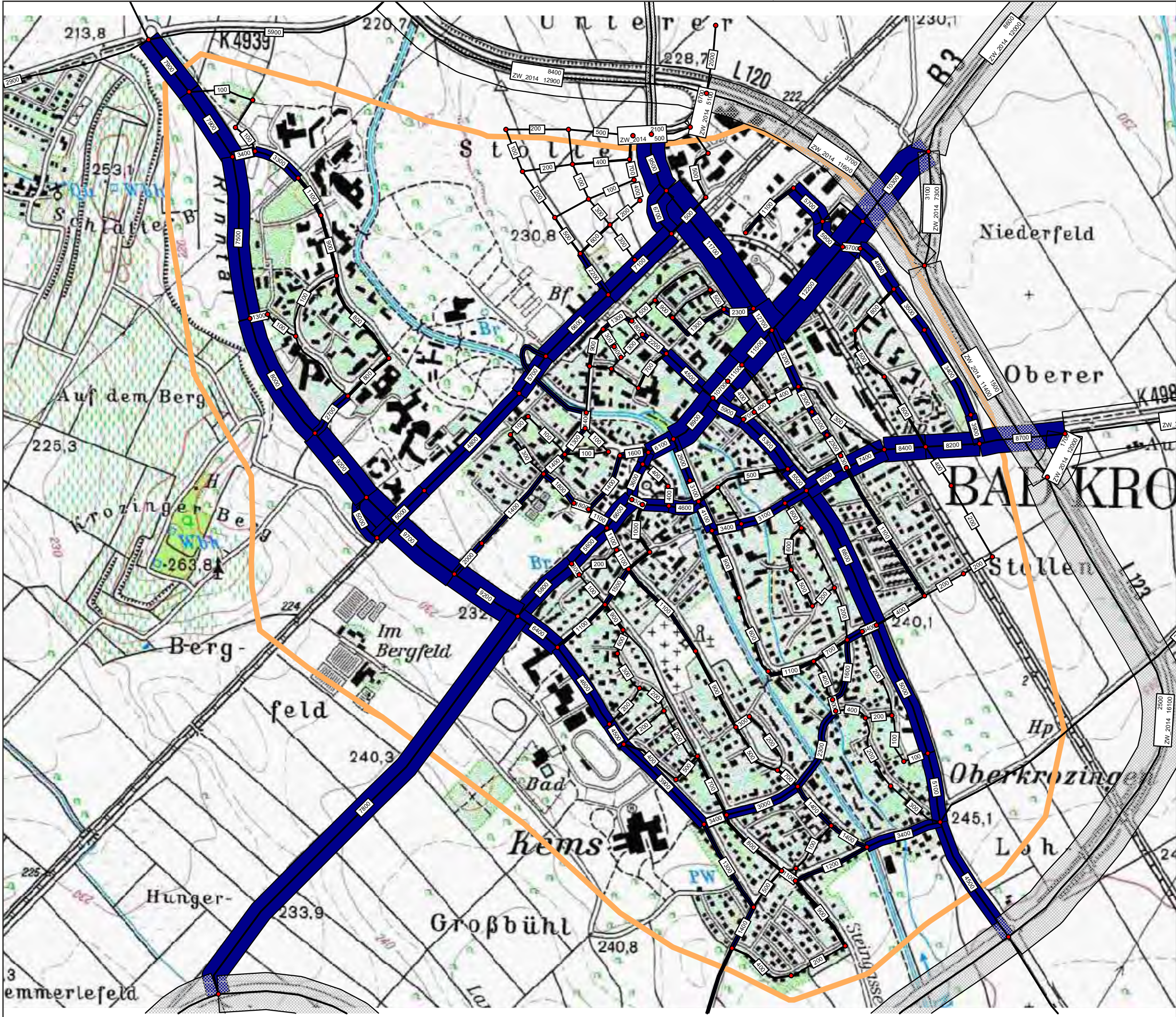
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.14



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
Oberer Wert : Befragung
Unterer Wert: Zählwert 2014
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Planfall 8:
Fußgängerzone Bahnhofstraße und verkehrsberuhigter Bereich Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

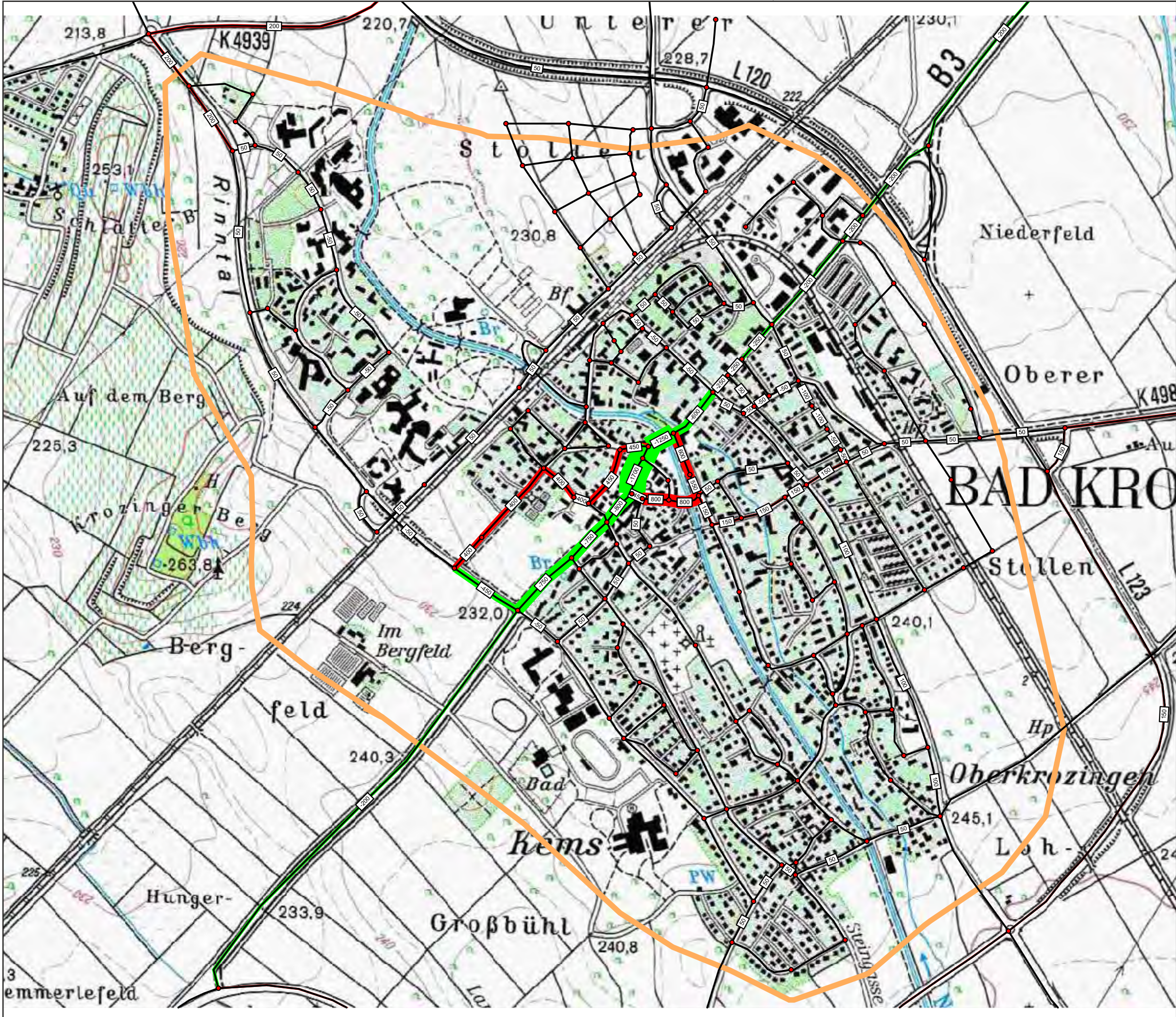
Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.15



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Analyse-Nullfall 2010
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen

Planbez.:

Differenznetz:
Planfall 8 -
Prognose-Nullfall 2014

Proj.-Nr.:

612-1797

Anlage

Datum:

10/2018

Maßstab:

~ 1 : 14 000

9.16