

**STADT BAD KROZINGEN**

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

**Erläuterungsbericht**

**Projekt-Nr. 612-1797**

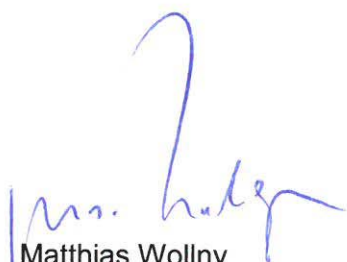
**März 2019**

---

### Versions- und Revisionsbericht

| Nr. | Datum      | Erstellt      | Geprüft    | Beschreibung |
|-----|------------|---------------|------------|--------------|
| 1   | 22.03.2019 | K. Delamarche | F. Krentel | Endbericht   |

---



Matthias Wollny



Florian Krentel

---

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](mailto: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

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Aufgabenstellung.....</b>                                          | <b>1</b>  |
| 1.1 Allgemeines.....                                                     | 1         |
| 1.2 Vorgehen und Aufbau .....                                            | 2         |
| <b>2. Abgrenzung und Charakterisierung des Planungsraumes.....</b>       | <b>5</b>  |
| <b>3. Bestandsanalyse .....</b>                                          | <b>6</b>  |
| 3.1 Methodik.....                                                        | 6         |
| 3.2 Kfz-Verkehr .....                                                    | 6         |
| 3.3 Ruhender Verkehr .....                                               | 8         |
| 3.4 Öffentlicher Personennachverkehr (ÖPNV).....                         | 10        |
| 3.5 Radverkehr.....                                                      | 11        |
| 3.6 Fußverkehr .....                                                     | 14        |
| <b>4. Planungsziele und Konzeptentwicklung.....</b>                      | <b>16</b> |
| 4.1 Allgemeines.....                                                     | 16        |
| 4.2 Handlungsansätze aus bestehenden Untersuchungen und Planwerken ..... | 16        |
| 4.3 Leitbild und Planungsziele.....                                      | 20        |
| <b>5. Ableitung von Maßnahmen .....</b>                                  | <b>24</b> |
| 5.1 Allgemeines.....                                                     | 24        |
| 5.2 Übergreifende Aspekte bei der Maßnahmenentwicklung .....             | 25        |
| 5.2.1 Barrierefreie Straßenraumgestaltung .....                          | 25        |
| 5.2.2 Förderung des Radverkehrs.....                                     | 26        |
| 5.2.3 Verkehrsberuhigung.....                                            | 28        |
| 5.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr.....                        | 28        |
| 5.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr .....                       | 31        |
| 5.5 Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV.....                              | 34        |

|           |                                                                                    |           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.6       | Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr .....                                    | 36        |
| 5.7       | Maßnahmen des Handlungsfeldes Ruhender Verkehr .....                               | 38        |
| 5.8       | Maßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement und Neue Mobilitätsformen ..... | 39        |
| <b>6.</b> | <b>Weiteres Vorgehen und Ausblick .....</b>                                        | <b>41</b> |

## Abbildungen

|                  |                                                                                                                                  |           |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Abb. 1-1:</b> | <b>Verkehrsplanungsprozess (Quelle: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (EVP) [7]) .....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>Abb. 2-1:</b> | <b>Abgrenzung des Planungsraumes (Kartengrundlage: Top. Karte 1:10.000 Baden-Württemberg, 2013) .....</b>                        | <b>5</b>  |
| <b>Abb. 3-1:</b> | <b>Beispiel Beschilderung Parkleitsystem .....</b>                                                                               | <b>9</b>  |
| <b>Abb. 3-2:</b> | <b>Beispiel Beschilderung Hinweis auf Parkplätze .....</b>                                                                       | <b>10</b> |
| <b>Abb. 3-3:</b> | <b>Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [11]) .....</b> | <b>13</b> |
| <b>Abb. 3-4:</b> | <b>Regelbreite von Gehwegen (Mindestanforderungen) (Quelle: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) [12]) .....</b>            | <b>15</b> |
| <b>Abb. 4-1:</b> | <b>Vom Leitbild zur Maßnahme .....</b>                                                                                           | <b>21</b> |
| <b>Abb. 4-2:</b> | <b>Planungsziele .....</b>                                                                                                       | <b>22</b> |
| <b>Abb. 4-3:</b> | <b>Leitlinien der einzelnen Handlungsfelder .....</b>                                                                            | <b>23</b> |

## **Anlagen**

|                  |                                                   |
|------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Anlage 1</b>  | <b>Bestandsanalyse Kfz-Verkehr</b>                |
| <b>Anlage 2</b>  | <b>Bestandsanalyse Ruhender Verkehr</b>           |
| <b>Anlage 3</b>  | <b>Bestandsanalyse ÖPNV</b>                       |
| <b>Anlage 4</b>  | <b>Bestandsanalyse Radverkehr</b>                 |
| <b>Anlage 5</b>  | <b>Bestandsanalyse Fußverkehr</b>                 |
| <b>Anlage 6</b>  | <b>Steckbriefe Maßnahmen Fußverkehr</b>           |
| <b>Anlage 7</b>  | <b>Steckbriefe Maßnahmen Radverkehr</b>           |
| <b>Anlage 8</b>  | <b>Steckbriefe Maßnahmen ÖPNV</b>                 |
| <b>Anlage 9</b>  | <b>Steckbriefe Maßnahmen Kfz-Verkehr</b>          |
| <b>Anlage 10</b> | <b>Steckbriefe Maßnahmen Ruhender Verkehr</b>     |
| <b>Anlage 11</b> | <b>Steckbriefe Maßnahmen Mobilitätsmanagement</b> |
| <b>Anlage 12</b> | <b>Übersicht Maßnahmen</b>                        |

## Abkürzungen

|          |                                                  |
|----------|--------------------------------------------------|
| AST      | Anrufsammeltaxi                                  |
| DB       | Deutsche Bahn                                    |
| EFA      | Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen        |
| ERA      | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen              |
| FWT      | Fichtner Water & Transportation GmbH             |
| MIV      | Motorisierter Individualverkehr                  |
| ÖPNV     | Öffentlicher Personennahverkehr                  |
| RB       | Regionalbahn                                     |
| RE       | Regionalexpress                                  |
| SBG      | SüdbadenBus GmbH                                 |
| StVO     | Straßenverkehrsordnung                           |
| SWEG     | Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft      |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung |

## Quellenverzeichnis

- [1] Modus Consult Ulm GmbH, Gesamtverkehrsplan Bad Krozingen Fortschreibung 2006, Mai 2006
- [2] Fichtner Water & Transportation GmbH, Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan, Oktober 2018
- [3] Planersocietät, Fußverkehrs-Check Bad Krozingen Abschlussbericht, Januar 2016
- [4] badenova, Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen mit Bürgerpartizipation für die Stadt Bad Krozingen, April 2016
- [5] Hochschule Offenburg, City – Check Bad Krozingen, Juli 2016
- [6] Institut für Stadt- und Regionalentwicklung an der Hochschule Nürtingen-Geislingen (IfSR), Befragung zur Innenstadtentwicklung in Bad Krozingen, Mai 2015

- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 116: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse EVP, Ausgabe 2018
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 162: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Ausgabe 2013
- [9] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, [www.statistik-bw.de](http://www.statistik-bw.de), zuletzt abgerufen am 01.02.2019
- [10] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de), zuletzt abgerufen am 01.02.2019
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 284: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 288: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002
- [13] Institut für Handelsforschung Köln, Vitale Innenstädte 2016, Ergebnisse der bundesweiten Befragung von knapp 60.000 Innenstadtbesuchern, Köln 2016
- [14] Stadt Bad Krozingen und fsp.stadtplanung, Stadtentwicklungsprogramm „Kursbuch Bad Krozingen 2030“ Ausgangslage | Ziele | Strategien | Projekte, Abschlussdokumentation 08.10.2018
- [15] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG), 27.04.2002, zuletzt geändert 10.07.2018

## **1. AUFGABENSTELLUNG**

### **1.1 Allgemeines**

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

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes von 2006 [1] 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.

Um für die weiteren Planungsschritte fachliche Entscheidungshilfen liefern zu können, wurde der Gesamtverkehrsplan der Stadt Bad Krozingen in Teilen fortgeschrieben [2]. Aufbauend auf Verkehrserhebungen und Befragungen konnte im Jahr 2014 das Verkehrsmodell aktualisiert werden. Hiermit wurde die Datengrundlage für die Untersuchung der Auswirkungen verschiedener Verkehrsberuhigungs- und lenkungsvarianten im Zentrum Bad Krozingens geschaffen. Diese Datenbasis diene als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Einführung der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße.

Im Hinblick auf die Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr steht der zentrale Bereich rund um die Basler Straße im Fokus der Betrachtung. Ein städtebauliches Gesamtkonzept sieht im dortigen Sanierungsgebiet eine Neuordnung vor. In einem breit angelegten Beteiligungsprozess zur Innenstadtentwicklung wurden die Wünsche und Vorschläge aus der Bürgerschaft sowie dem Handel abgefragt und in die weitere politische Diskussion übernommen.

Neben Untersuchungen zu Be- und Entlastungen im Bereich des Kfz-Verkehrs auf der Grundlage der Verkehrserhebung 2014 für verschiedene Varianten der Verkehrsführung und -beruhigung wurden in den letzten Jahren weitere Konzepte und Studien erarbeitet, die Hinweise für die verkehrliche Entwicklung zentraler Bereiche in Bad Krozingen enthalten:

- Fußverkehrs-Check [3]
- Klimaschutzkonzept [4]
- City Check Bad Krozingen [5]

- Befragung zur Innenstadtentwicklung [6]

Die verschiedenen Untersuchungen, Inputs und verkehrliche Aussagen zu einzelnen Verkehrsarten sollten zusammengeführt, und unter Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen zu einen Gesamtkonzept Innenstadtverkehr weiterentwickelt und ergänzt werden.

## 1.2 Vorgehen und Aufbau

Das Vorgehen bei der Erstellung des Gesamtkonzepts Innenstadtverkehr orientierte sich an den „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“[7] und den „Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung“[8].

Der Planungsprozess nach den „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“ umfasst folgende vier Phasen:

- Orientierung
- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung
- Umsetzung der Konzepte

Der klassische Planungsprozess ist gekennzeichnet von Rückkopplungen (vgl. Abb. 1-1). Ein konsequent Schritt für Schritt abarbeitendes Vorgehen ist nicht möglich. Erkenntnisse aus der Zustandsanalyse können beispielsweise in die Zielvorstellungen miteinfließen.

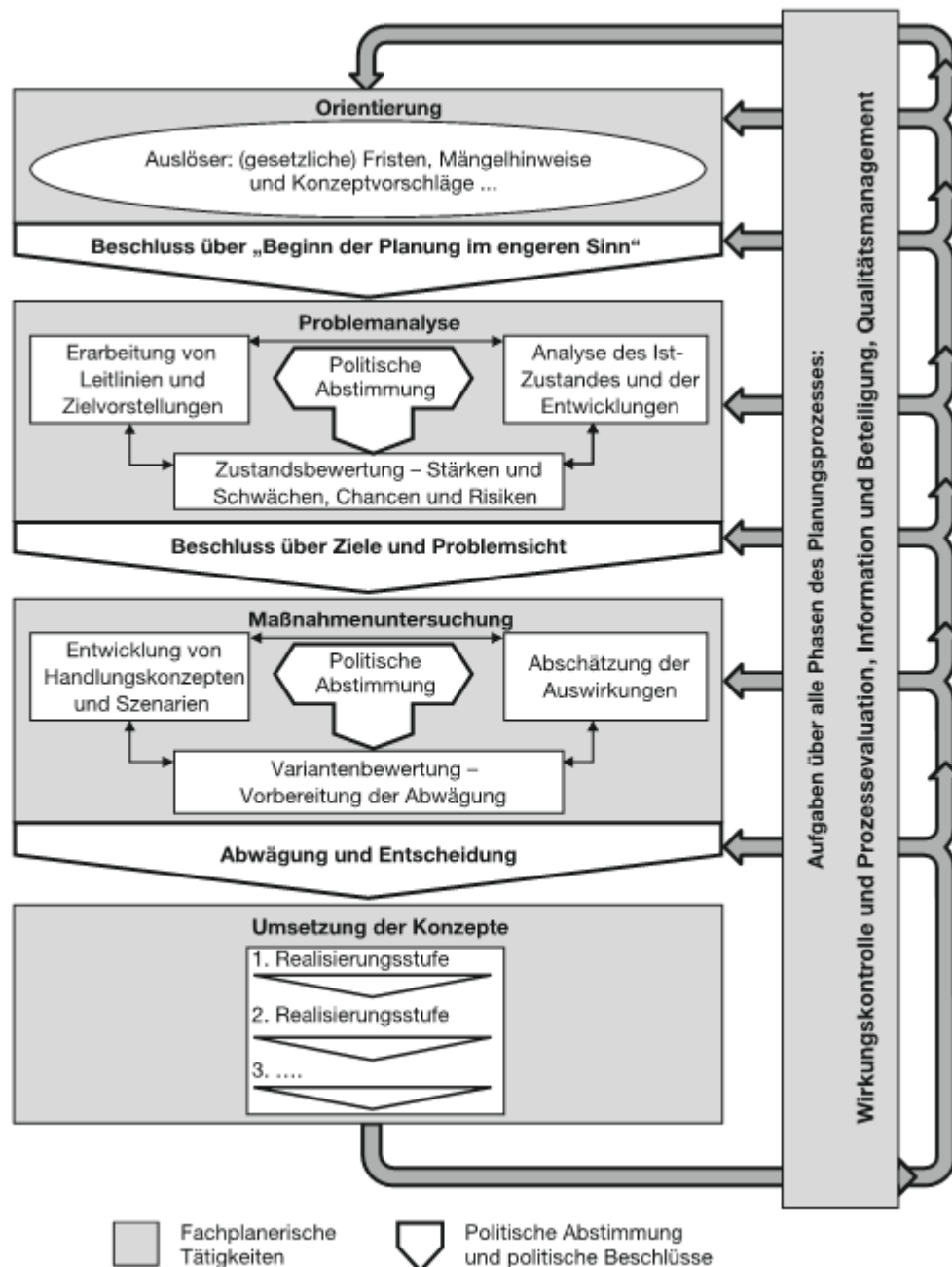
Das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr umfasst die Phasen Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung. In der Phase der Problemanalyse wurde der Ist-Zustand im Hinblick auf Netze und Abwicklung für die einzelnen Verkehrsarten erhoben und bewertet. Als Bewertungsmaßstab in diesem ersten Schritt der Bestandsanalyse dienten Anforderungen aus aktuellen Regelwerken und Leitziele aus vorangegangenen Verfahren.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie erste beispielhafte Maßnahmenvorschläge wurden dem Gemeinderat der Stadt Bad Krozingen am 20.11.2017 im Rahmen einer öffentlichen Sitzung vorgestellt. Die Bestandsanalyse und -bewertung ist in Abschnitt 3 beschrieben.

Verschränkt mit der Bestandsanalyse fand auch eine Auseinandersetzung mit den Zielvorstellungen statt. Zum Teil lag die Festlegung auf bestimmte Ziele bereits durch vorangegangene Konzepte vor, zum Teil wurden ergänzende Ziele erarbeitet. Nach Abstimmung mit der Verwaltung erfolgte eine Vorstellung von Leitlinien für alle Handlungsfelder sowie geeigneter Maßnahmen im Rahmen eines Arbeitskreises „Verkehr“

unter Mitwirkung von Vertretern der Fraktionen am 17.04.2018. Das Vorgehen bei der Herleitung der Planungsziele ist in Abschnitt 4 erläutert.

Die Festlegung der Planungsziele bildete die Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen in allen Handlungsfeldern. Die mit der Verwaltung abgestimmten Maßnahmen wurden im Rahmen einer Klausurtagung am 08.06.2018 den Mitgliedern des Gemeinderates vorgestellt und von diesen diskutiert und bewertet. Die in Abschnitt 5 vorgestellten Maßnahmen sind das Ergebnis der Abstimmung mit Politik und Verwaltung.



**Abb. 1-1: Verkehrsplanungsprozess**  
(Quelle: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (EVP) [7])



Das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr ist gegliedert in eine strategisch-konzeptionelle Ebene und eine Maßnahmenebene. Auf der strategisch-konzeptionellen Ebene umfasst die Festlegung von verkehrlichen Zielen und Leitbildern unter Beteiligung von Politik und Verwaltung. Die Zusammenstellung von Maßnahmen bildet das Kernstück des Gesamtkonzepts. Deren schrittweise Umsetzung innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre soll zur Erreichung der verkehrlichen Ziele beitragen.

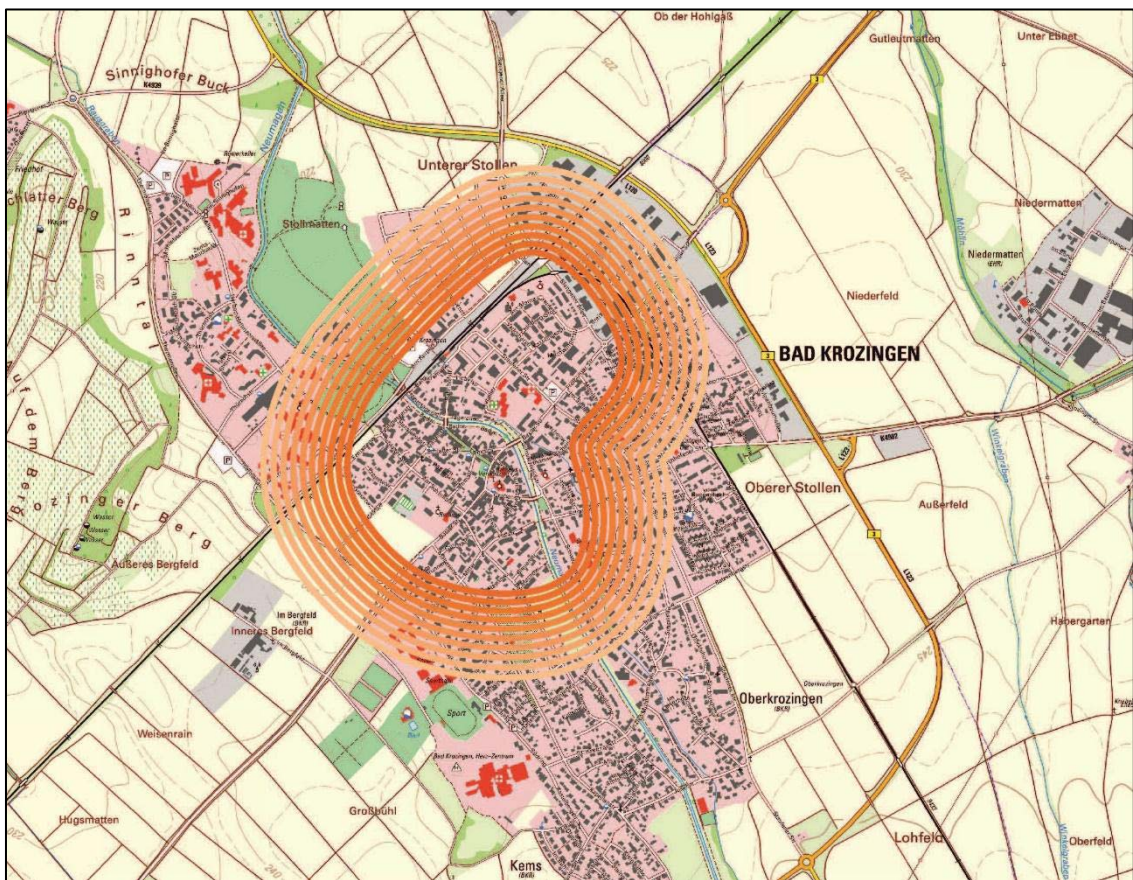
Grundsätzlich besteht die Aufgabe jeder Verkehrsplanung in einer zielorientierten, systematischen und vorausschauenden Vorbereitung von Entscheidungen, die den Verkehr nach festgelegten Zielen beeinflussen sollen. Integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte beziehen alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt mit ein und berücksichtigen die gegenseitigen Wechselwirkungen der jeweiligen Ansprüche.

Im Gesamtkonzept Innenstadtverkehr werden folgende Verkehrsarten berücksichtigt:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Ruhender Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Radverkehr
- Fußverkehr

## 2. ABGRENZUNG UND CHARAKTERISIERUNG DES PLANUNGSRAUMES

Der Planungsraum umfasst den Kernbereich der Stadt Bad Krozingen. Eine trennscharfe Abgrenzung kann wegen der vielfältigen Abhängigkeiten jedoch nicht vorgenommen werden (siehe Abb. 2-1). Ziel war es, die Bedingungen für die einzelnen Verkehrsarten in der Innenstadt angemessen zu berücksichtigen. Dazu war es notwendig, abhängig von der Verkehrsart den Untersuchungsraum mehr oder weniger eng zu fassen. So beschränkte sich die Betrachtung des Fußverkehrs auf das unmittelbare Umfeld der Innenstadt. Beim Radverkehr hingegen wurden auch die Verknüpfungen mit dem überörtlichen Netz betrachtet. Auf die Abgrenzung des Planungsraumes für die einzelnen Verkehrsarten wird in den entsprechenden Abschnitten genauer eingegangen.



**Abb. 2-1: Abgrenzung des Planungsraumes (Kartengrundlage: Top. Karte 1:10.000 Baden-Württemberg, 2013)**

Bad Krozingen befindet sich am südlichen Oberrhein, etwa 15 km südlich von Freiburg. Die Gemarkung erstreckt sich in der Rheinebene. Zu Bad Krozingen gehören die Ortsteile Schlatt, Tunsel mit dem Weiler Schmidhofen, Biengen und Hausen an der Möhlin. Die Zahl der Einwohner beträgt 19.895 (Stand 30.09.2018) [7]. Die Stadt weist ein überdurchschnittliches Wachstum auf [10]. Zusammen mit Staufen erfüllt Bad Krozingen die Funktion eines Mittelzentrums im südlichen Breisgau.

Durch die Gemarkung Bad Krozingens verläuft die Autobahn A 5, an die der Kernort über die Landesstraße L 120 angeschlossen ist. Deutlich geprägt wird die Stadt auch durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesstraße B 3. Seit dem Jahr 2009 verläuft diese jedoch nicht mehr durch den Ort selbst, sondern entlang einer Umfahrung im Süden Bad Krozingens.

An das Schienennetz ist Bad Krozingen durch einen Bahnhof an der Hauptverkehrsachse Freiburg-Basel der Deutschen Bahn AG angebunden. In Bad Krozingen halten Regionalbahnen (RB) und Regionalexpress-Züge (RE), jedoch keine Fernverkehrszüge. Die Münstertalbahn führt von Bad Krozingen nach Münstertal im Schwarzwald. Betreiber der Münstertalbahn ist die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG).

### **3. BESTANDSANALYSE**

#### **3.1 Methodik**

Für eine verkehrliche Bewertung der Wirkung von Maßnahmen ist die Kenntnis der heutigen verkehrlichen Situation notwendig.

Art und Qualität der Netze der einzelnen Verkehrsarten sowie des Verkehrsablaufs wurden mit Hilfe folgender Methoden ermittelt:

- Sichtung und Auswertung bestehender Planunterlagen und Dokumente
- Ortsbesichtigungen zu verschiedenen Zeitpunkten
- Qualitative Besichtigung von Fahrbahnen, Gehwegen, Radverkehrsanlagen im Hinblick auf nutzbare Breiten und Beläge
- Aufnahme bestehender Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen
- Untersuchung der wegweisenden Beschilderung

#### **3.2 Kfz-Verkehr**

Eine hierarchische Gliederung des Straßennetzes berücksichtigt, dass Straßenräume für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger) verschiedene Aufgaben übernehmen müssen. Neben der verkehrlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion kommt speziell im innerstädtischen Bereich auch der Aufenthaltsfunktion eine besondere Bedeutung zu.

In Abhängigkeit von Lage und Umfeldnutzungen innerhalb eines Gebietes überwiegen bestimmte Aufgaben und Ansprüche. Das Straßennetz im Stadtbereich von Bad Kro-

zingen ist gegliedert in folgende Kategorien mit jeweils ähnlichen Bedingungen und Aufgaben:

- **Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen**  
Sie nehmen den innerörtlichen Kfz-Verkehr auf und binden ihn an das überörtliche Straßennetz an. Obwohl sie eine wichtige Verbindungsfunktion wahrnehmen, müssen innerörtliche Hauptverkehrsstraßen auch Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Wegen des häufig begrenzten Straßenraumes, der relativ hohen Verkehrsbelastungszahlen und der Vielzahl an Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.
- **Hauptsammelstraßen**  
Hauptsammelstraßen bündeln den örtlichen Quell- und Zielverkehr und führen ihn den Hauptverkehrsstraßen zu. Sie haben eine verkehrlich übergeordnete Funktion, beispielsweise weil sie Verkehr aus mehreren Gebieten zusammenführen. Auch bei Störungen im Hauptstraßennetz werden Hauptsammelstraßen als nachfolgende Ebene häufig als Ausweichrouten herangezogen.
- **Sammelstraßen**  
Innerhalb eines Gebietes bündeln Sammelstraßen den Verkehr und verknüpfen ihn mit Hauptsammelstraßen oder Hauptverkehrsstraßen. Neben den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Verkehrs sind hier zunehmend Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.
- **Anliegerstraßen**  
Die primäre Aufgabe von Anliegerstraßen ist die Erschließung der an diese Straße angrenzenden Grundstücke. Die verkehrliche Funktion spielt hier eine untergeordnete Rolle, Aufenthaltsfunktion und städtebauliche Aspekte treten in den Vordergrund.

Die hierarchische Gliederung des Straßennetzes für den Kernbereich Bad Krozingens ist in **Anlage 1.1** dargestellt. Es wird ersichtlich, dass das Straßennetz in Bad Krozingen sinnvoll aufgebaut und nachvollziehbar ist.

Die Verknüpfung zu den Nachbarorten geschieht entlang der Thermenallee, der Biengener Allee, der Freiburger Straße nordöstlich der Biengener Allee, der Kirchhofener Straße westlich der Tulpenbaumallee, der Staufener Straße südlich der Batzenbergstraße und der Basler Straße westlich des Südrings. Hinzu kommt der Westring als Verknüpfung der Thermenallee mit der Biengener Allee. Den genannten Abschnitten ist gemein, dass die verkehrliche Funktion überwiegt und Umfeldnutzungen in den Hintergrund treten.

Als Hauptsammelstraßen fungieren die Fortführungen von Freiburger Straße, Kirchhofener Straße, Staufener Straße und Basler Straße. Diese Straßenzüge sind untereinander verknüpft durch den Südring, die Tulpenbaumallee, Schwarzwaldstraße und Schauinslandstraße. Eine kleinräumige Verknüpfung von Schwarzwaldstraße und Basler Straße erfolgt zusätzlich durch die Grabenstraße.

Die hierarchische Gliederung ist auch in den Verkehrsbelastungszahlen ablesbar. **Anlage 1.2** zeigt die Verkehrsbelastung, wie sie im Zuge einer Verkehrszählung im Jahr 2014 erhoben wurde. Zwischenzeitlich haben sich allerdings Änderungen im Verkehrsnetz ergeben, wie beispielsweise die Ausweisung der Bahnhofstraße als Fußgängerzone. Daher kann die Darstellung nicht als Status quo betrachtet werden.

Die verkehrsrechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind in **Anlage 1.3** dargestellt. Für die Wohngebiete gelten einsatzgerecht Tempo 30-Zonen. Die Achse vom Bahnhof zum Rathaus ist abschnittsweise als Fußgängerzone bzw. als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Der Fußverkehr hat hier Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten.

Die Fußgängerzone in der Hansjakobstraße und die verkehrsberuhigten Bereiche im Gärtnerweg und in der Hans-Thoma-Straße fallen aus dem hierarchischen Muster heraus.

### **Bewertung Kfz-Verkehr**

Von Nordosten bzw. Südwesten über die B 3 und von Nordwesten über die Thermalallee und die Biengener Allee kommend besteht mit dem Westring eine gute Möglichkeit der Umfahrung der Innenstadt.

Von Staufen und Kirchhofen her kommend fehlt eine Verknüpfung zum Hauptverkehrsstraßennetz, der Verkehr wird über Hauptsammelstraßen (Staufener Straße zwischen Batzenbergstraße und Kirchhofener Straße, Kirchhofener Straße zwischen Tulpenbaumalle und Staufener Straße) geführt. Hohe Anforderungen an die verkehrliche Leistungsfähigkeit konkurrieren hier mit Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer. Der Gestaltung dieser Streckenabschnitte ist mit besonderer Sorgfalt zu begegnen.

## **3.3 Ruhender Verkehr**

Parken ist häufig ein Hauptthema, wenn es um Verkehrskonzepte für zentrale Ortslagen geht. Der Einzelhandel wünscht sich ausreichend Stellflächen für Kunden, Anwohner, Beschäftigte und Besucher wollen ebenfalls ihr Fahrzeug zielnah abstellen können. Parkende Kfz haben allerdings einen hohen Flächenbedarf und verursachen verkehrliche und gestalterische Probleme.

Das Angebot für den ruhenden Verkehr ist in der Innenstadt Bad Krozingens klar gegliedert. Drei größere Parkplätze stehen Besuchern und Kunden zur Verfügung:

- Bahnhof/Kurhaus: ca. 500 Parkstände
- Am Schloss: ca. 220 Parkstände
- Im Grün: ca. 60 Parkstände

Auf diesen Parkplätzen kann 3 Stunden kostenfrei geparkt werden.

Das Zentrum Bad Krozingens zwischen Neumagenstraße, Hebelstraße, Nepomukbrücke, Grabenstraße, Basler Straße und Graserweg ist als Halteverbotszone ausgewiesen. Hier darf nur auf gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Die Parkdauer ist auf eine Stunde begrenzt und, wie auf den größeren Parkplätzen, kostenfrei.

Das Parkplatzangebot und die Erreichbarkeit der Innenstadt von den Parkplätzen aus ist in **Anlage 2** dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass der größte Teil der Innenstadt von den drei Parkplätzen aus in maximal drei Minuten erreicht werden kann. In maximal fünf Minuten gelangt man von allen Parkplätzen in die Innenstadt.

Bad Krozingen verfügt über ein statisches Parkleitsystem. An allen Ortseingängen informiert ein Schild über die Lage und Kapazität der drei großen Parkplätze. Die Schilder sind allerdings so gestaltet, dass sie im Vorbeifahren nicht erfasst werden können (siehe Abb. 3-1). Die Kapazität des Parkplatzes „Im Grün“ ist mit 100 Parkständen deutlich zu hoch angegeben.



**Abb. 3-1: Beispiel Beschilderung Parkleitsystem**

Ergänzt wird diese Beschilderung durch eine weitere, die jeweils aus dem Verkehrszeichen 314 (Parken) und einer Zusatztafel besteht, auf der alle Parkmöglichkeiten genannt werden (siehe Abb. 3-2). Die beiden Systeme sind nicht aufeinander abgestimmt. Vereinzelt weisen auch Einzelhändler mit einer Beschilderung auf Kundenparkplätze hin.





**Abb. 3-2: Beispiel Beschilderung Hinweis auf Parkplätze**

#### **Bewertung Ruhender Verkehr**

Mit den beiden Parkplätzen Bahnhof/Kurhaus und Schloss bietet Bad Krozingen objektiv betrachtet ein großzügiges Angebot. Allerdings gibt es Hinweise darauf, dass diese Parkplätze nicht umfassend genutzt werden, während gleichzeitig in der Innenstadt eine hohe Nachfrage nach Parkständen herrscht. Wegen seiner Lage im Zentrum wird der Parkplatz Im Grün gut angenommen, hat aber eine deutlich geringere Kapazität als die beiden anderen Parkplätze.

Die Führung des Verkehrs durch das vorhandene Parkleitsystem ist mangelhaft. Die Zielführung ist nicht gegliedert, eine kontinuierliche Führung zum Parkziel findet nicht statt und die Tafeln selbst sind nicht lesbar.

### **3.4 Öffentlicher Personennachverkehr (ÖPNV)**

Die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hängt von der Anbindung an das Liniennetz, dem Haltestelleneinzugsbereich sowie der Taktfolge ab. Weitere Qualitätsfaktoren sind Reisezeit, Beförderungsqualität (Haltestellenausstattung, Sitzplatzverfügbarkeit, Sauberkeit,...), Pünktlichkeit und Anschlussqualität.

Bad Krozingen ist sehr gut an den ÖPNV angebunden. Es bestehen verschiedene nutzbare Angebote:

- Bahnverbindung in Richtung Norden (Freiburg) und Süden (Basel), Anbieter: DB
- Bahnverbindung nach Staufen und Münstertal mit der Münstertalbahn, Anbieter: SWEG
- Busverbindung nach Freiburg und Heitersheim, Anbieter: SBG

- Busverbindung nach Münstertal, Hartheim und Breisach; Anbieter: Rast-Reisen
- Bürgerbus zur Erschließung des Kernortes

Abgesehen vom Bahnhof gibt es in der Bad Krozinger Innenstadt keine Haltestellen der überörtlichen Linien (vgl. **Anlage 3.1**). Das Liniennetz der drei Linien des Bürgerbusses zeigt **Anlage 3.2**. Auch die Erreichbarkeit der Haltestellen innerhalb eines Drei- bzw. Fünf-Minuten-Radius ist hier dargestellt.

Über die ÖPNV-Buslinien sind die Ortsteile gut an die Innenstadt angebunden. Wochentags werden die Ortsteile im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr mit einer Taktfrequenz von unter einer Stunde, im Fall von Biengen und Hausen z. T. mit Lücken, bedient. Auch samstags kann die Innenstadt Bad Krozingens mit kurzen Taktfrequenzen von unter 60 Minuten erreicht werden. Von Biengen und Hausen aus kommend liegt die Taktfrequenz bei über zwei Stunden. Am Sonntag werden von Schlatt und Tunsel aus weniger Fahrten angeboten, die Taktfrequenz liegt bei ca. zwei Stunden. Biengen und Hausen sind sonntags über den Dienst des Anrufsammeltaxis (AST) an die Kernstadt angebunden. Schmidhofen wird ausschließlich mit dem AST bedient.

#### **Bewertung ÖPNV**

Das Bürgerbus-Modell erfreut sich in Bad Krozingen großer Beliebtheit. Die Kernstadt und auch die Innenstadt sind engmaschig abgedeckt. Auch das Baugebiet Kurgarten wurde jüngst über die Haltestelle Mozartplatz an das Bürgerbusnetz angebunden. Es zeigt sich allerdings dass Teile des Baugebietes im Hinblick auf die Haltestellenerreichbarkeit außerhalb des Fünf-Minuten-Radius liegen.

Die Taktfrequenz der Anbindungen der Ortsteile ist zwar vor dem Hintergrund eines wirtschaftlichen Betriebes angemessen. Allerdings könnten durch Taktverdichtungen weitere Potenziale von ÖPNV-Nutzern erschlossen werden.

### **3.5 Radverkehr**

Beim Radverkehr ist eine Beschränkung der Betrachtung auf den Innenstadtbereich nicht sinnvoll. Für die Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel für Wege innerhalb des Kernortes bzw. von den Ortsteilen zum Kernort ist die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Daher wurden im Radverkehr neben der innerörtlichen Führung auch die überörtlichen Verknüpfungen untersucht.

Grundsätzlich muss zwischen zwei Nutzergruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen differenziert werden. Radfahrer im zielgerichteten Alltagsverkehr legen Wert auf umwegfreie Wegeführung, wohingegen beim touristischen Radverkehr eine landschaftlich ansprechende Wegeführung im Vordergrund steht.

Die Einbindung Bad Krozingens in das überörtliche Radwegenetz zeigt **Anlage 4.1**. Die Beschilderung dieser Routen sowie derjenigen zu den innerörtlichen Zielen entspricht den Beschilderungsstandards des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald. Es



zeigt sich, dass ein Großteil der Radrouten nicht nur zu Alltagszielen führt, sondern entlang dieser Routen auch touristische Radrouten verlaufen (z. B. Europäischer Radwanderweg EU3, Markgräfler Radwanderweg, Breisgauer Römer Radweg und Südschwarzwald-Radweg).

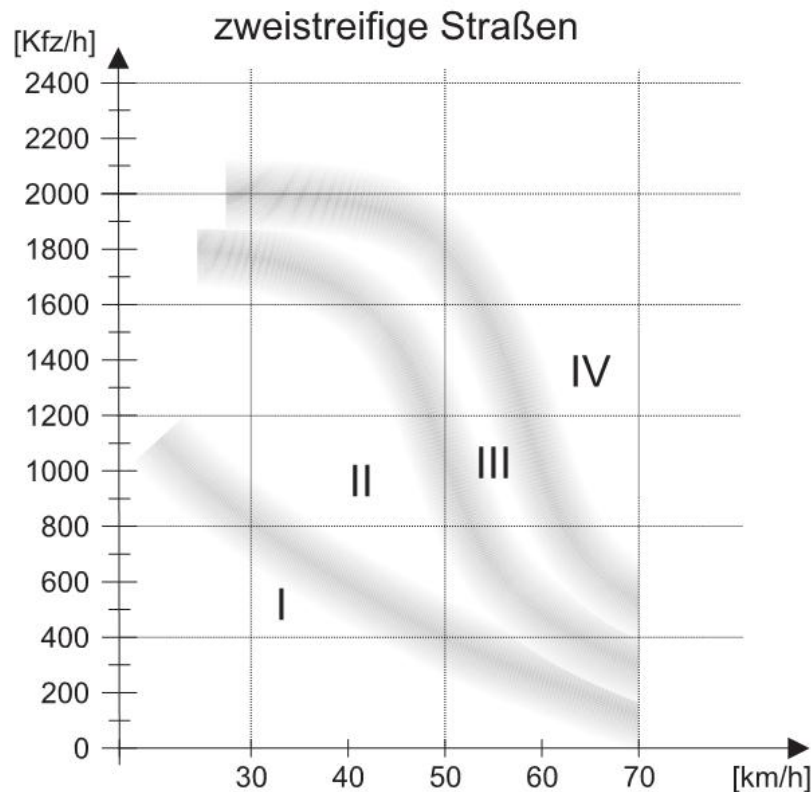
Ebenfalls durch Bad Krozingen verläuft das RadNETZ Baden-Württemberg. Das RadNETZ Baden-Württemberg ist ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen. Für dieses Netz gelten besondere Qualitätsstandards. Für die Ausweisung als RadNetz-Alltagsradroute ist ein Startstandard zu erfüllen. Definierte Zielstandards legen einen Soll-Zustand dieser Strecken fest, der sukzessive erreicht werden soll. In Bad Krozingen verläuft das RadNETZ entlang des Streckenzuges Südring-Markgräfler Straße-Mittweg-Hofstraße-Schauinslandstraße-Kirchhofener Straße.

Es sind viele verschiedene Führungsformen anzutreffen (vgl. **Anlage 4.2**). Die Einsatzgrenzen der verschiedenen Führungsformen und Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen formuliert (E-RA) [11]. Demnach eignen sich bestimmte Führungsformen in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsstärke und Kfz-Geschwindigkeit (vgl. Abb. 3-3).

Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind weich und; es gilt die örtlichen Randbedingungen im Einzelfall zu beachten.

- I        Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip Mischen
- II       Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip Teilseparation
- III      Führungsprinzip Trennen ist die Regel
- IV      Führungsprinzip Trennen ist unerlässlich

Im Belastungsbereich I kann der Radverkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt werden. Ein Beispiel hierfür sind Tempo 30-Zonen. Eine für den Belastungsbereich II typische Führungsform sind Schutzstreifen. Für die Belastungsbereiche III und IV sind Radfahrstreifen, Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege übliche Führungsformen.



**Abb. 3-3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen**  
(Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [11])

Der Radverkehr wird in Bad Krozingen im Innenstadtbereich ausnahmslos auf der Fahrbahn geführt. Entlang der Ortsausgangsbereiche zu den Ortsteilen Schlatt und Biengen sowie zu den Nachbarorten Norsingen und Kirchhofen finden sich gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr. Auf der Freiburger Straße gibt es zwischen dem Kreisverkehr Biengener Allee und dem sogenannten Willig-Kreisel gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr.

Die notwendige Gehwegbreite bei gemeinsamer Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr ist abhängig von der Fuß- und Radverkehrsbelastung. Allerdings gilt nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) eine Mindestbreite von 2,50 m.

Die Abstellanlagen sowohl vor als auch hinter dem Bahnhof werden stark nachgefragt. Auf beiden Seiten des Bahnhofs werden Fahrräder auch „wild“ außerhalb der Fahrradstände abgestellt.

An Quellen und Zielen in der Innenstadt finden sich nur vereinzelt Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum. Zudem handelt es sich hierbei zumeist um Angebote von Einrichtungen oder Einzelhändlern für Kunden und Besucher.

### **Bewertung Radverkehr**

Durch das in der Innenstadt und auch sonst in weiten Teilen der Kernstadt anzutreffende geringe Geschwindigkeitsniveau ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn angemessen.

Von den Ortsteilen Schlatt und Biengen aus ist die Innenstadt auf straßenbegleitenden Rad- bzw. Wirtschaftswegen grundsätzlich gut zu erreichen. Die Radverkehrsführung nach Tunsel verläuft zwar auf einem für den Kfz-Verkehr gesperrten Wirtschaftsweg entlang der Bahnlinie. Es zeigt sich aber, dass der Wirtschaftsweg in nicht unerheblichem Umfang auch vom Kfz-Verkehr genutzt wird. Gleichzeitig fehlt durch die Führung abseits des öffentlichen Straßennetzes die soziale Kontrolle.

Der Radverkehr von und nach Schmidhofen wird auf der Fahrbahn geführt. Auf dieser Strecke gilt wegen Straßenschäden eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Im Hinblick darauf, dass diese Route auch Schulweg ist, ist die Führung auf der Fahrbahn ungünstig.

Dort, wo der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird, wird die erforderliche Mindestbreite zumeist nicht erreicht.

Ein Mangel an Abstellanlagen ist vor allem am Bahnhof offensichtlich. Aber auch in der Innenstadt fehlen Radabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen (z. B. Lammplatz, Schlossplatz).

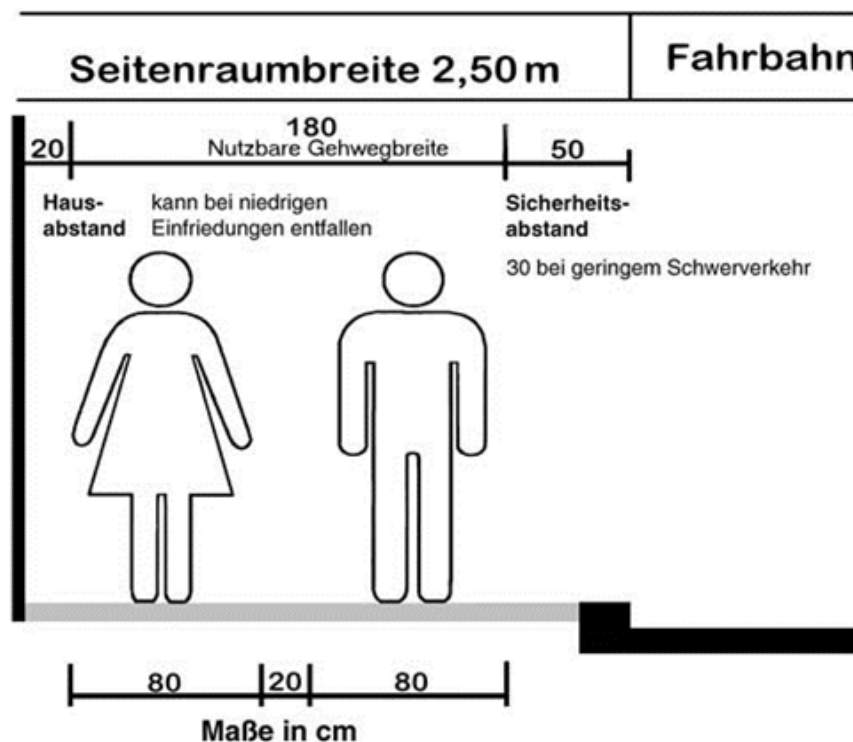
## **3.6 Fußverkehr**

Beim Fußverkehr beschränkt sich die Bestandbetrachtung auf den Innenstadtbereich. Zumeist wird in der Innenstadt der Fußverkehr auf fahrbahnbegleitenden Gehwegen geführt. Für die Gehwegbreite gilt nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) [12] eine Regelbreite von 2,50 m (vgl. Abb. 3-4). Diese Mindestbreite soll die Begegnung von zwei Fußgängern ermöglichen, ohne dass einer der beiden Einschränkungen hinnehmen muss (unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände). Bei Wohnstraßen mit geringen Verkehrsstärken kann hiervon abgewichen werden. Dann wird eine Breite von 2,10 m als ausreichend erachtet. In Abhängigkeit von den Randnutzungen (höhere Wohnungsdichte, Geschäfte) erhöht sich die erforderliche Breite des Seitenraums.

Die in der Innenstadt Bad Krozingens vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur ist in **Anlage 5** dargestellt. In Bereichen, die als Fußgängerzone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind, gibt es keine gesonderte Fußverkehrsinfrastruktur. Einige Straßenzüge sind als Mischflächen angelegt. Dies beschränkt sich auf Bereiche mit Wohnnutzung, die nur durch den unmittelbaren Anliegerverkehr befahren werden.

Daneben gibt es auch vom Fahrverkehr unabhängig verlaufende Fußwege. Meist haben diese eine kurze Längenentwicklung, mit Ausnahme der Fußwege entlang des Neumagens. Ansonsten sind Gehwege zu finden, allerdings selten in der erforderli-

chen Breite und bisweilen eingeengt durch Treppenanlagen und Auslagen bzw. Aufsteller von Einzelhändlern.



**Abb. 3-4: Regelbreite von Gehwegen (Mindestanforderungen)**

(Quelle: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) [12])

Nach den EFA sind Querungsanlagen für den Fußgängerverkehr dann notwendig, wenn die Verkehrsstärke 1.000 Kfz pro Stunde überschreitet und die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h beträgt. Unabhängig davon können Querungsanlagen auch dann zweckmäßig sein, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder, Ältere) zu rechnen ist.

In der Bad Krozinger Innenstadt gibt es keine Querungsanlagen, mit Ausnahme von zwei Fußgängerschutzanlagen in der Basler Straße und in der Staufener Straße und den gesicherten Quermöglichkeiten an der Lichtsignalanlage Staufener Straße/Freiburger Straße.

### Bewertung Fußverkehr

In der Innenstadt Bad Krozingens ist die Nutzungsdichte hoch und die Wege dadurch kurz. Das Geschwindigkeitsniveau ist hier aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo 20-Zonen und Tempo 30-Zonen flächendeckend niedrig.

Der Fußweg entlang des Neumagens stellt eine attraktive Route abseits des Fahrverkehrs dar.

Dort wo Gehweg bestehen, sind diese meist nicht ausreichend breit dimensioniert. Häufig gibt es zusätzliche Hindernisse, wie z. B. nicht abgesenkte Bordsteine.

## **4. PLANUNGSZIELE UND KONZEPTENTWICKLUNG**

### **4.1 Allgemeines**

Ausgehend von Handlungsansätzen vorliegender Konzepte und Untersuchungen sowie in Abstimmung mit der Stadtverwaltung konnten Planungsziele identifiziert werden, die die Grundlage für das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr bildeten.

Das Verkehrskonzept als Sammlung von Einzelmaßnahmen ist eingebettet in eine strategische Verkehrsrahmenplanung. Die verkehrlichen Ziele, denen sich die Einzelmaßnahmen zuordnen lassen, sollen langfristig Gültigkeit haben und die Entwicklung weiterer Maßnahmen, z. B. im Zuge von Siedlungserweiterungen oder Eingriffen in die Verkehrsinfrastruktur, unterstützen und fördern.

### **4.2 Handlungsansätze aus bestehenden Untersuchungen und Planwerken**

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Konzepte erstellt bzw. Untersuchungen durchgeführt, die auch Themen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr berühren. Es ist erklärtes Ziel des vorliegenden Verkehrskonzeptes, diese Themen aufzugreifen, zu strukturieren und zu ergänzen und in einzelne Maßnahmen zu überführen. Nachfolgend werden die vorhandenen Planwerke auf ihre Aussagen zu Verkehr und Mobilität hin untersucht.

#### **Klimaschutzkonzept**

Im Klimaschutzkonzept [4] sind 20 TOP-Maßnahmen definiert, die dazu beitragen sollen, CO<sub>2</sub> einzusparen. Fünf dieser 20 TOP-Maßnahmen betreffen den Handlungsbereich Verkehr. Ziel ist es, motorisierten Individualverkehr zu verringern und Elektromobilität zu fördern. Im Einzelnen sind diese Maßnahmen:

- Barrierefreies und durchgängiges Radwegenetz
- Vernetzung der klimafreundlichen Verkehrsmittel
- Mobilitätskonzept für Neubaugebiete
- Errichtung einer öffentlichen Elektrotankstelle
- Unterstützung der umweltfreundlichen Mobilität durch Betriebe

### **Fußverkehrs-Check**

Der Fußverkehrs-Check [3] fand unter Beteiligung von Bürgern und Vertretern der Stadtverwaltung statt. Während zweier Begehungen in der Innenstadt wurden Stärken und Schwächen des öffentlichen Raumes identifiziert und Maßnahmen entwickelt. Die Maßnahmen wurden den Handlungsfeldern Barrierefreiheit, Wegweisung, Aufenthalt im öffentlichen Raum und Straßenquerschnitt zugeordnet. Maßnahmen, die in das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr übernommen werden können, bzw. in Maßnahmen des Gesamtkonzepts integriert werden können sind

- Erstellung eines Konzepts zur Barrierefreiheit mit konkreten Umsetzungszielen
- Wegweisung für Fußgänger
- Sitzrouten/Ergänzung Sitzgelegenheiten
- Sonnenschutz Bahnhofsvorplatz
- Spielgelegenheiten Fußgängerzone
- Freihalten ausreichender Breiten
- Stärkung von sozialer Kontrolle und Sicherheit

Die Maßnahmenvorschläge zeigen, dass neben einer stärkeren Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur vor allem eine Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewünscht wird.

### **City-Check Bad Krozingen**

Im von der Hochschule Offenburg durchgeführten City-Check lag der Schwerpunkt auf der Attraktivität des Einzelhandels von Bad Krozingen. Neben der Analyse von Standortdaten und des Branchenmix war auch eine Passantenbefragung durchgeführt worden.

Rund 40 % der befragten Passanten hatten angegeben, mit dem Pkw in die Innenstadt zu kommen, ca. 26 % zu Fuß und ca. 9 % mit dem Fahrrad. Der ÖPNV war von 11 % (Bus) bzw. 12 % (Bahn) der Befragten genutzt worden. Auch wenn die Befragung im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung nicht repräsentativ ist, so wird doch deutlich, dass mehr als die Hälfte der Kunden nicht mit dem Auto in die Innenstadt kommt.

Befragt, was ihnen am wenigsten in der Stadt gefallen würde, gaben knapp 30 % der Passanten an, mit der Verkehrssituation unzufrieden zu sein. Allerdings wird nicht deutlich, ob mangelnde Erreichbarkeit oder Störungen durch den in der Innenstadt vorhandenen Verkehr zu Unzufriedenheit führen.

Die abschließenden Handlungsempfehlungen raten zu einer Optimierung der Parksituation, um die Anbindung für den MIV zu verbessern. Gleichzeitig sollte mehr Raum für Aufenthalt geschaffen werden: Fußgängerzonen und eine Promenade am Neumagen.

### **Befragung zur Innenstadtentwicklung**

Eine umfangreiche Befragung von Bürgern, Gewerbetreibenden und Gästen wurde im Jahr 2014 mit Unterstützung der Hochschule Nürtingen-Geislingen durchgeführt. Auch im Zuge dieser Befragung wurde nach der Verkehrsmittelwahl gefragt. Drei Viertel aller befragten Bürger gaben an, meistens zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus in die Innenstadt zu kommen. Lediglich ein gutes Viertel legt die Strecke in die Innenstadt meist mit dem Auto zurück. Die Diskrepanz zur im City-Check ermittelten Verkehrsmittelwahl lässt sich darauf zurückführen, dass sich unter den Passanten auch Besucher von außerhalb befanden.

In der Befragung zur Innenstadtentwicklung wurde auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen in Zielnähe in der Innenstadt abgefragt sowie die Bereitschaft, kurze Fußwege zwischen Parkplatz und Ziel zurückzulegen. Von denjenigen, die vorher angegeben hatten, bevorzugt mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren, meinten 57 %, sie würden nicht immer einen zentral gelegenen Parkplatz finden. Insgesamt waren es 50 %.

Drei Viertel aller Befragten meinten, dass ein paar Minuten Fußweg zwischen Parkplatz und Innenstadt ihnen nichts ausmachen würde. Bei denjenigen, die in der Regel mit dem Auto kommen waren es noch zwei Drittel.

Bei der Befragung von Gewerbetreibenden meinten 61 % derjenigen, deren Betrieb im Innenstadtbereich liegt, ihre Kunden würden meist mit dem Auto zu ihnen kommen. Nur ein Viertel von ihnen gab an, dass ihren Kunden ein paar Minuten Fußweg zwischen Parkplatz und Geschäft nichts ausmachen würden. Nicht einmal 20 % waren der Auffassung, ihre Kunden seien mit der Parkplatzsituation zufrieden.

Der Faktor Parkplatzsituation wird von Gewerbetreibenden im Hinblick auf die Attraktivität der Innenstadt überschätzt. Bestätigt wird diese Beobachtung durch die Ergebnisse einer vom Institut für Handelsforschung durchgeführten Studie zur Attraktivität von Innenstädten [13]. Demnach wird zwar die Verfügbarkeit von Parkplätzen häufig negativ beurteilt. Die negative Einzelbeurteilung hat aber kaum Auswirkungen auf die Gesamtbewertung. Auf die Attraktivität einer Innenstadt haben andere Faktoren einen deutlich höheren Einfluss, allen voran das Ambiente und das Einzelhandelsangebot.

Im Rahmen der Befragung zur Innenstadtentwicklung wurde auch nach der Ausprägung des Wunsches einer Ausweitung der Fußgängerzone gefragt. Insgesamt wünschten sich etwa 60 % der befragten Bürger eine größere Fußgängerzone. Überdurchschnittlich ausgeprägt war dieser Wunsch bei denjenigen, die in der Kernstadt wohnen, mehrmals in der Woche die Innenstadt besuchen und mit dem Auto kommen.

Von den Gewerbetreibenden wünschten sich hingegen nur rund 34 % derjenigen, deren Betriebsstätte in der Innenstadt liegt, eine größere Fußgängerzone. Bei der Frage danach, wo eine Fußgängerzone ausgewiesen werden sollte, waren Bürger und Gewerbetreibende für Fußgängerzonen sowohl in der Bahnhofstraße, als auch in der

Basler Straße. Gäste Bad Krozingens zeigten sich neutral bei der Frage nach einer größeren Fußgängerzone.

### **Kursbuch Bad Krozingen 2030**

Auch aus dem Verfahren zur Erarbeitung des Kursbuches 2030 konnten wichtige Impulse mitgenommen werden. Hier zeigte sich gleichfalls die Bedeutung nachhaltiger Mobilität für die Bürger. In der Abschlussdokumentation, in der die Ideen aus den einzelnen Veranstaltungen zu handlungsfeldbezogenen Zukunftsprojekten zusammengeführt werden, werden 7 der insgesamt 39 Projekte dem Bereich Mobilität und Verkehr zugeordnet [14]:

- **Parkkonzept Innenstadt**  
Das Parkkonzept, das auch ein Parkleitsystem beinhaltet, ist Bestandteil des übergeordneten Zieles einer attraktiveren Innenstadt. Eingebettet in ein Gesamtverkehrskonzept soll das Parkkonzept den ruhenden Verkehr ordnen und zu einer Minimierung des Parksuchverkehrs beitragen.
- **Anbindung Kurpark – Innenstadt**  
Die trennende Wirkung der Bahnlinie soll überwunden werden. Eine Verknüpfung von Kurpark und Innenstadt auf barrierefreien Fuß- und Radwegen wird angestrebt.
- **Mobilität zwischen den Ortsteilen**  
Neben einer Ausweitung der ÖPNV-Taktung und deren Abstimmung auf die Zugtaktung der Bahn garantiert auch ein lückenloses und sicheres Radroutennetz die Mobilität zwischen den Ortsteilen.
- **Verkehrssicherheit Ortsteile**  
Die Vermeidung von Durchgangsverkehr, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie die Gestaltung angemessener Räume für den Fuß- und Radverkehr sind hier wichtige Ziele.
- **Radwegenetz / Radmobilität**  
Um das Fahrrad als Alternative zum Pkw zu etablieren ist ein sicheres und für alle, auch Kinder und Senioren, bequem nutzbares Radroutennetz notwendig.
- **Verkehrs- und Mobilitätskonzept Bad Krozingen**  
Im Rahmen eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes sollen Bedingungen geschaffen werden, die eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs ermöglichen. Multimodale Lösungen sollen gefördert, der ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr gefördert werden.
- **Baubetrieb 3. Und 4. Gleis Rheintalbahn**  
Mit Hilfe eines detaillierten Baubetriebskonzepts sollen die negativen Auswirkungen des Ausbaus der Rheintalbahn auf die Bevölkerung minimiert werden.

Nicht alle dieser Zukunftsprojekte finden Eingang in das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr, da sie Bereiche betreffen, die außerhalb des Planungsraumes liegen. Dage-



gen haben auch Projekte aus anderen Handlungsfeldern Bezug zur Gestaltung des Verkehrs in der Innenstadt.

Die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt mit der Sanierung des Zentrums rund um das Rathaus sind vordringliche übergeordnete Ziele in Bad Krozingen. Als unabdingbar hierfür wird ein gewisser Grad der Verkehrsberuhigung erachtet. Auch im Zuge der Sanierung des Gebietes Innenstadt Nord rund um die Freiburger Straße haben Fragen der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur Auswirkungen auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes.

Eine Besonderheit Bad Krozingens ist der Grünzug Neumagen. Damit zukünftig in noch größerem Umfang von diesem grünen Band profitiert werden kann, wünscht sich die Bevölkerung eine durchgängige Erschließung für den Fuß- und Radverkehr.

Eine hohe Priorität wird auch der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes beigemessen. Um die Teilhabe von allen (Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte, etc.) und in allen Lebenslagen (Betreuung von Kleinkindern, Krankheit, Unfall, etc.) sicherzustellen, bedarf es sorgfältig gewählter Gestaltungsstandards für den öffentlichen Raum.

Die oben genannten Zukunftsprojekte des Handlungsfeldes Mobilität und Verkehr aus dem „Kursbuch 2030“ können somit ergänzt werden mit folgenden Teilzielen:

- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- Durchgängiger Fuß- und Radweg am Neumagen
- Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes

#### **4.3 Leitbild und Planungsziele**

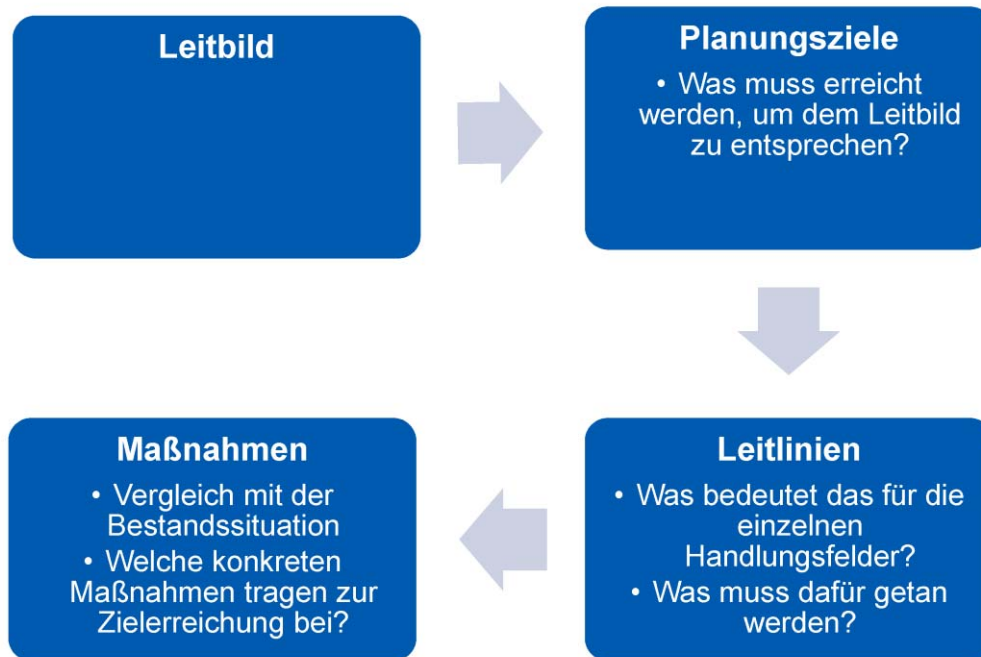
Das Klimaschutzkonzept und der Fußverkehrs-Check geben bereits konkrete Ziele für den Rad- und Fußverkehr vor. Hier stehen die Förderung von Rad- und Fußverkehr deutlich im Vordergrund. Bad Krozingen legt sich hier auf die Förderung von nachhaltigen und gesunden Mobilitätsformen fest.

Auch in den Zukunftsprojekten des Kursbuchs 2030 findet sich die Unterstützung von Rad- und Fußverkehr in hohem Maße wieder.

Das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr nimmt einerseits die in den vorgenannten Planwerken formulierten Ziele und Maßnahmen auf. Andererseits erhebt das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr den Anspruch, ein eigenständiges Dokument zu sein und über eine Bündelung bereits vereinbarter Maßnahmen hinauszudeuten.

Entscheidend hierfür ist die Formulierung eines Leitbildes, aus dem die Planungsziele des Gesamtkonzepts entwickelt werden. Ausgehend von den Planungszielen werden

Leitlinien für die einzelnen Handlungsfelder bestimmt, aus denen sich wiederum die einzelnen Maßnahmen ableiten lassen (vgl. Abb. 4-1).



**Abb. 4-1: Vom Leitbild zur Maßnahme**

Die Formulierung des Leitbildes orientierte sich zum einen an der Außendarstellung Bad Krozingens. Zum anderen wurden Entwicklungstendenzen berücksichtigt, die von der Stadt und der Bevölkerung gleichermaßen gewünscht und unterstützt werden, wie z. B. Wachstum in den Bereichen Wohnen und Wirtschaft und die Bedeutung für den Tourismus. Das in die Zukunft gerichtete Leitbild ist allgemein formuliert und weist über rein verkehrliche Aspekte hinaus.

*Bad Krozingen ist eine wachsende Stadt mit überdurchschnittlich hoher Lebensqualität. Als Kurort bietet sie eine breite Palette an Angeboten zur Gesundheitsförderung, die nicht nur von Gästen und Besuchern in Anspruch genommen wird. Innenstadt, Kurpark und Neumagen laden zum Flanieren ein. Die flache Geländeform und das angenehme Klima machen Bad Krozingen zu einem Ort, der zur Bewegung an der frischen Luft herausfordert.*

Aus dem Leitbild und den in bestehenden Konzepten genannten Zielen lässt sich ein verkehrliches Hauptziel bestimmen:

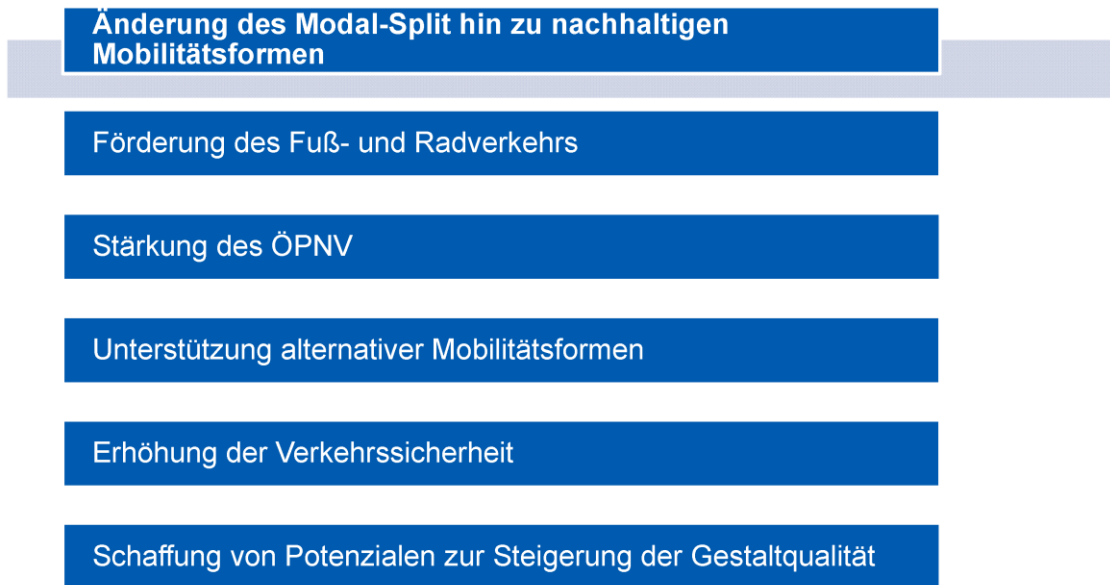
- Änderung des Modal-Split hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen.

Damit verbunden sind die folgenden Unterziele:

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Stärkung des ÖPNV

- Unterstützung alternativer Mobilitätsformen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schaffung von Potenzialen zur Steigerung der Gestaltqualität

Alle der bisher genannten Maßnahmen und Projekte aus vorangegangenen Untersuchungen und Konzepten lassen sich diesen Zielen unterordnen.



**Abb. 4-2: Planungsziele**

Im nächsten Schritt wurden die Ziele in Leitlinien für alle Handlungsfelder überführt. Die Handlungsfelder Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr, wie sie auch in der Bestandsaufnahme behandelt wurden, wurden für die Maßnahmenentwicklung durch das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Neue Mobilitätsformen ergänzt.

Der **Fußverkehr** stellt die Basismobilität dar. Alle Wege, auch wenn ein anderes Verkehrsmittel benutzt wird, beginnen und enden mit einem Fußweg. In der Innenstadt sollten Fußgänger Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern haben.

Für den **Radverkehr** sollen neue und attraktive Angebote entstehen. Das Radfahren soll einfach und sicher sein. Ziel ist eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Der **ÖPNV** soll als echte Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw etabliert werden. Auf dem Erfolg des Bürgerbusses kann aufgebaut werden. Ein starker ÖPNV ist eine wichtige Säule zur Minderung der Verkehrsbelastung.

Für den **Kfz-Verkehr** soll ein optimiertes und multimodales Straßennetz zur Verfügung stehen, das den Anforderungen des notwendigen Autoverkehrs gerecht wird. Der mo-

torisierte Verkehr soll auf einem Vorrangnetz gebündelt werden. Sensible Innenstadtbereiche sollen vor Kfz-Verkehr geschützt werden.

Im **Ruhenden Verkehr** wird der Zusammenhang von Angebot und Nachfrage betrachtet. Die einzelnen Parkraumstrategien werden aufeinander abgestimmt.

Zunehmend multimodaler Verkehr, d. h. die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für eine Quell-Ziel-Relation, und die Etablierung alternativer Antriebe machen neue Ansätze innerhalb eines Handlungsfeldes **Mobilitätsmanagement und Neue Mobilitätsformen** notwendig.

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fußverkehr</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie und ausreichend dimensionierte Fußwege</li> <li>• Minimierung von Konfliktstellen mit anderen Verkehrsarten</li> <li>• Förderung des Zufußgehens</li> </ul>                                                                                                                              |
| <b>Radverkehr</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition eines Radverkehrsvorrangnetzes</li> <li>• Bereitstellung von Radabstellanlagen (Quantität und Qualität)</li> <li>• Abbau von Barrieren</li> <li>• Entschärfung von Konflikten Rad- /Kfz-Verkehr</li> <li>• Förderung des Radverkehrs</li> <li>• Netzausbau und Netzlückenschluss</li> </ul> |
| <b>ÖPNV</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung des ÖPNV für möglichst viele Bürger</li> <li>• Ermöglichung barrierefreier Wegeketten</li> <li>• Bequemere Nutzung des ÖPNV</li> <li>• Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</li> </ul>                                                                                                      |
| <b>Kfz-Verkehr</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition eines Vorrangnetzes</li> <li>• Netzlücken schließen</li> <li>• Verkehrsberuhigung in der Innenstadt</li> <li>• Wahrnehmung stadtplanerischer Potenziale</li> </ul>                                                                                                                          |
| <b>Ruhender Verkehr</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung der Angebote auf die Nutzer</li> <li>• Sinnvolle Parkraumergänzung</li> <li>• Verbesserung Parkleitsystem</li> </ul>                                                                                                                                                                        |
| <b>Mobilitätsmanagement</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung von Mobilitätsangeboten</li> <li>• Förderung emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge</li> <li>• Erarbeitung von Mobilitätskonzepten</li> </ul>                                                                                                                                               |

**Abb. 4-3: Leitlinien der einzelnen Handlungsfelder**

## 5. ABLEITUNG VON MAßNAHMEN

### 5.1 Allgemeines

Um die in Abschnitt 4 genannten Planungsziele zu erreichen, wurden für alle Verkehrsteilnehmer spezifische Maßnahmen entwickelt. Erste Maßnahmenvorschläge wurden zunächst mit der Stadtverwaltung diskutiert. Im Anschluss daran wurden die Maßnahmen dem Arbeitskreis „Verkehr“ vorgestellt. Eine anschließende Beratung über die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Fraktionen führte zu diversen Änderungen und Ergänzungen. Nach nochmaliger Abstimmung mit der Verwaltung wurde dem Gemeinderat ein Maßnahmenbündel am 8. Juni im Rahmen einer Klausurtagung zur Diskussion gestellt. Eine Bewertung der Maßnahmen durch die Mitglieder des Gemeinderates ermöglichte eine Priorisierung. Eine Übersicht über die Maßnahmen sowie die Bewertung durch die Gemeinderatsmitglieder zeigt **Anlage 12**.

Das vorliegende Gesamtkonzept Innenstadtverkehr enthält alle Maßnahmen, die mindestens eine Stimme erhalten hatten. Maßnahmen, die keine Stimme erhalten hatten sind hier nicht aufgenommen worden.

Die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Innenstadt entwickelten Maßnahmen können einem oder mehreren Zielen zugeordnet werden. Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern können das gleiche Ziel verfolgen. So finden sich z. B. Maßnahmen, die auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen in mehreren Handlungsfeldern. Eine Maßnahme, die einem Handlungsfeld zugeordnet ist, kann auch Leitlinien anderer Handlungsfelder dienen.

Das Gesamtkonzept Innenstadtverkehr ist ein differenziert ausgestaltetes Bündel von Maßnahmen, die aufeinander abgestimmt und zielorientiert sind. Bei den Maßnahmen können Pull-Maßnahmen und Push-Maßnahmen unterschieden werden.

Pull-Maßnahmen fördern eine stadtverträgliche Verkehrsmittelnutzung. Solche Maßnahmen werden im Allgemeinen begrüßt. Sie stellen ein Angebot an die Verkehrsteilnehmer dar, das angenommen werden kann, aber nicht muss. ÖPNV-Angebote und Parkleitsysteme sind Beispiele für typische Pull-Maßnahmen.

Push-Maßnahmen sollen hingegen notwendige Standards und Bedingungen sicherstellen oder herstellen. Die Maßnahmen sind meist mit Einschränkungen für motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden und rufen daher häufig negative öffentliche Reaktionen hervor. Beispiele für Push-Maßnahmen sind Geschwindigkeitsbeschränkungen und Parkraumbewirtschaftung.

Push- und Pull-Maßnahmen sind unmittelbar miteinander verknüpft, nur im Zusammenspiel beider Maßnahmentypen lässt sich eine nachhaltige Verkehrsentwicklung erreichen.

Bevor die Maßnahmen im Einzelnen vorgestellt werden, soll auf einige Aspekte, die maßnahmenübergreifend wirken, genauer eingegangen werden.

## 5.2 Übergreifende Aspekte bei der Maßnahmenentwicklung

### 5.2.1 Barrierefreie Straßenraumgestaltung

Das Behindertengleichstellungsgesetz, das Personenbeförderungsgesetz und die Landesbauordnung verlangen die Gestaltung baulicher Anlagen so, dass „sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4, BGG, [15]). Seit die Forderung nach Barrierefreiheit in die Gesetze Eingang gefunden hat wächst das Bewusstsein dafür, dass der öffentliche Raum so gestaltet sein sollte, dass er von allen gleichermaßen nutzbar ist.

Besondere Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes stellen:

- Menschen mit körperlichen Einschränkungen (z. B. Gehbehinderte),
- Menschen mit Beeinträchtigungen der Sinne (z. B. Sehbehinderte),
- Menschen mit Lernbehinderung.

Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine dauerhafte Einschränkung der Mobilität handelt, oder um eine vorübergehende, wie beispielsweise während einer Erkrankung oder nach einem Unfall. Bestimmte Lebensphasen bringen ebenfalls eine verminderte Mobilität mit sich: während der Schwangerschaft oder bei der Betreuung eines Kleinkindes. Und auch Menschen im Alter brauchen barrierefreie Wege. Barrierefreiheit ist daher nicht als Anpassung an die Bedürfnisse einer überschaubaren Gruppe zu verstehen, sondern als Gestaltungsleitlinie, auf die alle, dauerhaft oder vorübergehend, angewiesen sind. Barrierefreiheit im Straßenraum bedeutet vor allem:

- niveaugleiche Wegekette für Gehbehinderte,
- tastbare Leitlinien für Sehbehinderte,
- hindernisfreie Wegekette,
- leichte Orientierung.

Menschen mit Sehbehinderung brauchen mit dem Langstock tastbare Leitlinien. Kantsteine, Gebäudekanten und Mauern bilden die innere Leitlinie; Bordsteine die äußere. Fehlen solche Leitlinien, dann kommen Bodenindikatoren wie Rippen- und Rillenplatten sowie Noppenplatten zum Einsatz. Bodenindikatoren sind ihrer Wirkung gegenüber Bordsteinen jedoch abgeschwächt. Die ist vor allem bei niveaugleichem Ausbau von Straßenräumen zu beachten. Die Integration von Belangen schwächerer Verkehrsteilnehmer ist hier schwieriger als bei einer traditionellen Aufteilung des Verkehrsraumes unter Verwendung von Bordsteinen.

Bei der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen kommt es häufig zu Zielkonflikten zwischen den Bedürfnissen von seh- und gehbehinderten Menschen. Für Sehbehinderte ist ein deutlicher Höhenunterschied besser mit dem Langstock tastbar. Für Nutzer von Rollstühlen und Rollatoren hingegen stellt jeder Niveauunterschied ein Hindernis dar. Als Kompromiss hat sich ein leicht abgerundeter 3 cm-Bord durchgesetzt. Wo das Platzangebot es erlaubt, können auch eine Nullabsenkung für Gehbehinderte und ein leicht tastbarer Bord für Sehbehinderte nebeneinander angeordnet werden. Auch bei der Auswahl von Materialien für Bodenindikatoren kommt es zu Konflikten. Bei der Verwendung von Rippen- oder Rillenplatten sind größere Abstände zwar besser mit dem Langstock erkennbar. Sie sind jedoch weniger gut mit dem Rollstuhl oder dem Rollator zu befahren.

Bei der Gestaltung barrierefreier Straßenräume ist zu berücksichtigen:

- Bordsteinabsenkungen an allen Querungsstellen,
- ausreichend breite und von Hindernissen (Einbauten, Ausstattungselemente) freigehaltene Gehwege (im Bestand mind. 1,50 m, bei Neubau mind. 2,10 m),
- mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen leicht zu befahrende Oberflächen,
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern,
- Schutz vor Gehwegparken (Pkw und Fahrräder),
- möglichst einfache Knotenpunktformen,
- kurze Überquerungslängen,
- möglichst Anlage von innerer und äußerer Leitlinie, wo nicht möglich, Integration eines Leitsystems,
- kontrastreiche Gestaltung zur Erleichterung der Lesbarkeit für Sehbehinderte,
- gute Beleuchtung.
- tastbare Leitlinien für Sehbehinderte,
- leichte Orientierung.

## **5.2.2 Förderung des Radverkehrs**

Fahrradfreundliche Gestaltung und hohe Lebensqualität sind eng miteinander verknüpft. Der Bürgerbeteiligungsprozess zur Erarbeitung des Kursbuches 2030 hat offengelegt, dass das Thema Radfahren einen hohen Stellenwert bei der Bevölkerung genießt. Bei Kindern und Jugendlichen fördert Radfahren die Selbständigkeit. Und für

Ältere ermöglicht eine auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Radinfrastruktur den Erhalt der eigenständigen Mobilität. Aber auch sonst gibt es gute Gründe, das Radfahren zu fördern. Radfahren erzeugt weder Abgase, noch Lärm, und Radfahrer verbrauchen weniger Fläche als Pkw-Fahrer, sowohl beim Fahren, als auch beim Abstellen. Und Radfahrer unterstützen ein geringes Geschwindigkeitsniveau.

Das wichtigste Kriterium für die Sicherheit des Radverkehrs sind gute Sichtbeziehungen. Der Radverkehr sollte stets im Blickfeld der Autofahrer geführt werden. Unfälle passieren häufig dann, wenn Radfahrer an Kreuzungen und Einmündungen nicht gesehen werden. Aus diesem Grund wird an potenziellen Konfliktpunkten, wie z. B. Kreisverkehren der Radfahrer manchmal in den Sichtbereich der Autofahrer geführt. Auch an Ampeln wird der Radverkehr durch vorgezogene Haltelinien ins Blickfeld der Autofahrer geführt. Nichts wird von Autofahrern besser wahrgenommen, als ein vermeintliches Hindernis.

Nachfolgend werden einige wichtige Hinweise zu den verschiedenen Führungsformen, die in Bad Krozingen anzutreffen sind gegeben.

Das untergeordnete Straßennetz ist in der Kernstadt Bad Krozingens weitgehend geschwindigkeitsreduziert (Tempo 30-Zonen). Bei den dortigen geringen Verkehrsstärken kann der Radverkehr ohne weiteres im Kfz-Verkehr mitgeführt werden. In Tempo 30-Zonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege, wie z. B. Radfahrstreifen und Schutzstreifen angeordnet werden. Erstrecken sich Tempo 30-Zonen also auch auf Hauptverkehrsstraßen (z. B. Kirchhofener Straße), so bedeutet das für den Radverkehr, dass dieser auf der Fahrbahn zu führen ist und gesonderte Führungsformen für den Radverkehr nicht zulässig sind. Die Anlage von Schutzstreifen kommt daher nur für Bereiche außerhalb von Tempo 30-Zonen in Frage.

Gemeinsame Geh- und Radwege werden weder den Ansprüchen des Fuß- noch des Radverkehrs gerecht. Radverkehr auf dem Gehweg verunsichert und gefährdet Fußgänger. Auf Hauptverbindungen des Radverkehrs sollten gemeinsame Geh- und Radwege nicht eingesetzt werden. Die Mindestbreite solcher Wege beträgt 2,50 m. Allerdings ist es nicht überall möglich, für den Fuß- und Radverkehr voneinander getrennte Wege anzubieten. Dort, wo die Mindestbreite eingehalten ist und zudem nur wenige Kreuzungen und Grundstückszufahrten sind, an denen Radfahrer leicht übersehen werden können, wird eine gemeinsame Führung für vertretbar gehalten. Ein Beispiel hierfür ist die Thermenallee. Kritisch sind Bereiche, wo die Mindestbreite nicht eingehalten und gleichzeitig eine hohe Nutzung der Seitenräume vorhanden ist.

Langfristiges Ziel ist es, jeweils eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Fahrradroute auszuweisen, die abseits des Fahrverkehrs verläuft und gewisse Qualitätsstandards erfüllt. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Ausweisung des Streckenzuges Markgräfler Straße, Mittweg, Hofstraße und Schauinslandstraße als Fahrradstraßen (Maßnahme R2). Ein weiterer Schritt ist die Führung eines vom Fußverkehr getrennten Radweges entlang des Neumagen (Maßnahme R1). Beide Maßnahmen sollen das Rückgrat des Bad Krozinger Radroutennetzes bilden. Bei Erweiterung des bestehenden Netzes ist auf durchgängige Lösungen zu achten. Jeder Wechsel der Führungsform birgt ein Unfallrisiko.



### 5.2.3 Verkehrsberuhigung

Da die gefahrenen Geschwindigkeiten den größten Einfluss auf Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität von Stadtstraßen haben, ist Geschwindigkeitsreduzierung meist eine der Hauptforderungen bei der Innenstadtgestaltung. Häufig kommt noch der Wunsch hinzu, Durchgangsverkehr möglichst fernzuhalten. Als klassische Instrumente den Kfz-Verkehr in Innenstädten einzudämmen und verträglicher zu machen, findet die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich / Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder als Fußgängerzone Anwendung.

Verkehrsberuhigung geschieht durch verkehrsrechtliche Anordnungen (Tempo 30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich etc.) und durch baulich-gestalterische Maßnahmen. Im Zusammenspiel wirken beide als Durchfahrtswiderstand. Zum einen verlangsamen sich die gefahrenen Geschwindigkeiten, zum anderen wählt ein Teil der Nutzer andere Routen, so dass es auch zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung kommt.

In Verkehrsberuhigten Bereichen dürfen Fahrzeuge maximal mit Schrittgeschwindigkeit (7 km/h) fahren, Fußgänger haben Vorrang, Parken ist nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt, Kinderspiel dagegen überall. Ursprünglich wurden Verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen, um Wohnstraßen den Verkehrscharakter zu nehmen. Daher sollten sie nur bei sehr geringem Verkehr Anwendung finden. Für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen ist die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich daher nur bedingt geeignet.

Bei einer Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich kann eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 20 km/h erfolgen. Hier hat allerdings der Kfz-Verkehr Vorfahrt, was der Idee eines gleichberechtigten Nebeneinanders widerspricht.

Die Ausweisung einer Fußgängerzone wirkt als Netzunterbrechung und schränkt die Flexibilität des Netzes ein. Quell-/Zielverkehre aus dem Gebiet, also Verkehre, die nicht vermieden oder verlagert werden können (räumlich oder modal), müssen über angrenzende Straßen abgewickelt werden. Dem gegenüber steht ein Gewinn an Aufenthaltsqualität im für den Kfz-Verkehr gesperrten Abschnitt.

## 5.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr

### F1 Barrierefreie Straßenräume

Standards für die barrierefreie Gestaltung und Möblierung im Straßenraum werden festgehalten und können sukzessive im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen realisiert werden.

Die Festlegung von Standards beinhaltet Aussagen zu:

- Gehwegbreiten (abhängig von örtlichen Verhältnissen)
- barrierefreier Gestaltung (Bordsteinabsenkungen, Beläge, Querungen,...)

- evtl. auch Standards für Möblierung und Beleuchtung

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe. Barrierefreie Wege sind die Bedingung für die Mobilität aller Bürger und damit Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben.

Zudem dienen einheitliche Leitlinien dazu, gestalterische Qualität und Ordnung im öffentlichen Straßenraum herzustellen und zu erhalten. Sie tragen damit zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes bei.

## **F2            Promenade am Neumagen**

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme R1 (Radverkehr) zu betrachten. Ziel der Maßnahmen F2 und R1 ist neben der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auch eine Stärkung des Neumagens als Naherholungsgebiet für Bürger und Besucher. Dafür wird an Stellen, wo eine beidseitige Wegeführung möglich ist, die Südseite dem Fußverkehr, und die Nordseite dem Radverkehr vorbehalten.

Der durchgängige Fußweg auf der Südseite hat folgende Merkmale:

- ausreichende Breite für Nebeneinandergehen (Mindestbreite von 2,10 m bei beengten Verhältnissen)
- Oberflächengestaltung so, dass der Weg auch mit Rollatoren und Kinderwagen gut zu benutzen ist,
- Beleuchtung
- An den Knotenpunkten barrierefreie Anbindungen

Die Maßnahme kann schrittweise umgesetzt werden. In einem ersten Schritt werden bestehende Barrieren entfernt (z. B. Bordsteinabsenkung an Grabenstraße). Mittel- bis langfristig werden die Wege gemäß den festgelegten Standards angepasst. Auch weiter führende Ansätze, wie z. B. filigrane Fuß- bzw. Radverkehrsbrücken können die Bedeutung des Neumagens für Rad- und Fußverkehr stärken.

## **F3            Fußverbindung Innenstadt – Tourist-Information (Kurgebiet)**

Das Ziel Tourist-Information ist in das zukünftige, einheitlich gestaltetes Fußgängerleitsystem aufzunehmen. Die so beschilderte Route ist so breit, dass Nebeneinandergehen und Begegnen problemlos möglich sind (3,00 m), der Belag sichert eine gute Befahrbarkeit mit Kinderwagen und Rollatoren. Zudem ist der Weg ausreichend beleuchtet und wird im Winter geräumt. Auch falls mittelfristig die Tourist-Information an einen Standort in der Innenstadt verlegt werden sollte, ist diese Wegebeziehung wichtig für aus dem Kurgebiet kommende Besucher.

#### **F4 Gestaltung Haltestelle Seniorenzentrum**

Die Haltestelle Seniorenzentrum liegt direkt an einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Breite im Bereich der Haltestelle beträgt ca. 2,50 m, die Haltestelle selbst ist als Busbucht ausgebildet. Der Radweg ist Teil des beschilderten Radwegenetzes zu örtlichen und überörtlichen Zielen; auch ein touristischer Radweg führt über diese Route (Breisgauer Römer Radweg). Die Haltestellen Seniorenzentrum wird überdurchschnittlich von Älteren und Mobilitätseingeschränkten benutzt. Konflikte zwischen Wartenden und Radfahrenden sind hiermit programmiert.

Eine barrierefreie Gestaltung von Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs wird in der Novellierung des Personenbeförderungs-Gesetzes vom 01.01.2013 gefordert. Maßnahme Ö2 greift diese Forderung auf und will den schrittweisen barrierefreien Umbau von Haltestellen verstetigen. Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen und das bestehende Konfliktpotenzial wird die Haltestelle Seniorenzentrum sicherlich prioritär behandelt werden.

Bis zum mittelfristig anzusetzenden Umbau der Haltestelle kann eine rote Einfärbung die Aufmerksamkeit sowohl von Radfahrenden, als auch von Wartenden steigern helfen und damit das Konfliktpotenzial reduzieren.

#### **F5 Fußgängerleitsystem**

Die Beschilderung der markantesten Ziele für Fußgänger wird durch ein einheitliches Fußgängerleitsystem realisiert. Auf den in Form und Farbe einheitlichen Schildern wird die Entfernung mit Hilfe von Zeit- und/oder Entfernungsangaben mitgeteilt. Die Angabe der Entfernung in Minuten ist für viele Nutzer anschaulicher als die abstrakte Angabe der Entfernung in Metern.

Folgende Ziele sind mindestens in das Leitsystem aufzunehmen:

- Bahnhof
- Lammplatz
- Parkplätze „Schloss“ und „Bahnhof/Kurhaus“ (abgestimmt auf Parkleitsystem)
- Tourist-Information
- Schloss

Für Touristen wird so die Möglichkeit geschaffen, unkompliziert attraktive Ziele fußläufig zu erreichen. Neben den positiven Auswirkungen auf den Verkehr können so auch lokale Angebote gestärkt werden.

## **F6 Nachhaltige Schulweggestaltung**

Ein Ansatz für eine nachhaltige Schulweggestaltung wäre die Initiierung eines „Laufbusses“. Mit dem „Laufbus“ kommen Schulkinder sicher zur Schule. Die Kinder warten an festgelegten „Haltestellen“, werden dort von Erwachsenen abgeholt und als Geh-Gemeinschaft zur Schule begleitet.

Gefahrenstellen auf dem Schulweg entstehen mehr und mehr auch dadurch, dass Kinder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Eltern, die ihre Kinder aus Sicherheitsgründen mit dem Auto in die Schule chauffieren sind sich häufig nicht bewusst, dass sie selbst Teil des Problems sind.

Eine Initiative „Laufbus“ soll das Zufußgehen fördern und den Kfz-Verkehr rund um die Grundschule verringern. Kinder machen wichtige Erfahrungen über sich und ihre Umwelt, sie werden selbständiger und bekommen ausreichend Bewegung.

Der „Laufbus“ ist ein Konzept, dass sich in vielen Gemeinden bereits erfolgreich bewährt hat, darunter Lahr-Oberweier und drei Offenburger Grundschulen.

## **F7 Netz öffentlicher Toiletten**

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt hängt unmittelbar auch mit der Verfügbarkeit sauberer Toiletten zusammen. Bau und Unterhalt öffentlicher Toiletten sind teuer. Gerade für eine Kurstadt und Stadt mit hohem Anteil älterer Mitbürger sind aber gut zugängliche, saubere und nach Möglichkeit barrierefreie Toiletten ein wichtiges Attraktivitätskriterium. Deshalb ist die Initiative der „Netten Toilette“ zu begrüßen und die Zahl der teilnehmenden gastronomischen Betriebe und Einzelhändler nach Möglichkeit zu vergrößern.

Wichtig ist die Information über dieses Angebot. Hinweise auf „Nette Toiletten“ könnten in das Fußgängerleitsystem aufgenommen werden (Maßnahme F5) und auch über die Mobilitäts-App abgerufen werden können (Maßnahme M2).

# **5.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr**

## **R1 Radroute Neumagen**

Entlang des Neumagens entsteht auf nördlicher Seite ein durchgängiger, barrierefreier Radweg. Die bereits in Regelbreite bestehenden Radwege bleiben erhalten. Auf den nicht den Regelmaßen entsprechenden Abschnitten, soll eine Verbreiterung auf 2,50 m erfolgen. Durch die Trennung des Fuß- und Radverkehrs können Infrastrukturanlagen geschaffen werden, welche den jeweiligen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer entsprechen.

Nicht überall ist es möglich, den Rad- und Fußverkehr zu trennen. Hier sollten Möglichkeiten ausgeschöpft werden, dennoch auch dem Radverkehr eine eigene Ver-

kehrsanlage zur Verfügung zu stellen. Beispielsweise kann durch eine Neuordnung des Parkplatzes „Im Grün“ ein Radweg neben dem bestehenden Fußweg entstehen.

Durch das neue Angebot wird der nicht motorisierte Verkehr gestärkt und durch die separaten Verkehrsanlagen kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Außerdem kann es gelingen, den Fuß- und Radverkehr von straßenbegleitenden Anlagen auf diese Achse zu verlagern.

## **R2            Ausweisung Fahrradstraßen**

Markgräfler-, Hofstraße, Mittweg und Schauinslandstraße werden zu Fahrradstraßen deklariert. Mit ihren Eigenschaften „Wohnen, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen“ erfüllen die Straßen die städtebauliche Funktion einer Fahrradstraße. Die Straßen werden im Radverkehr eine wichtige Achsenfunktion übernehmen. Auf den ausgewiesenen Straßen soll Kfz-Verkehr möglich sein, so dass auch der Bürgerbus weiterhin dort fahren kann.

Fahrradstraßen begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt, werden ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglicht. Wegen der geringen verkehrlichen Bedeutung kann die Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber dem Malteserweg und der Belchenstraße erhalten. Das kann über eine Furtmarkierung und Beschilderung geschehen, oder aber durch das Durchführen des Bordsteins der einmündenden Straßen.

An den Querungsstellen mit dem Hauptstraßennetz (Staufener Straße, Schwarzwaldstraße) ist eine verkehrsrechtliche Unterordnung der Fahrradstraße notwendig.

## **R3            Verdichtung Radabstellanlagen**

Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung einer zeitgemäßen Radabstellinfrastruktur. Die zunehmende Bedeutung dieses Sachzusammenhangs wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.

Die Stadt Bad Krozingen kann dies v. a. auf eigenen Grundstücken und bei öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder im öffentlichen Raum.

Am Rande der Innenstadt bzw. am Beginn der ausgewiesenen Fußgängerzonen können Radabstellanlagen verdichtet werden. Hier und auch im Verlauf von Straßenzügen können Fahrradbügel auch als gestalterisches Element eingesetzt werden, um Parken an bestimmten Stellen zu verhindern. Gleichzeitig ist dies ein Zeichen einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums, da auf dem Platz, den ein Pkw-Parkplatz beansprucht, ca. 6 bis 8 Fahrräder abgestellt werden können.

Auch im Bereich von Bushaltestellen, v. a. des überörtlichen Verkehrs, ist eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wichtig.

#### **R4            Ergänzung Radabstellanlagen am Bahnhof**

Der bereits bestehende Bedarf inklusive des zukünftig noch zu erwartender Bedarfs an Radabstellplätzen wird durch wettergeschützte Radabstellanlagen gedeckt.

Ein besonders attraktives Angebot stellen Bike & Ride-Anlagen dar, in denen Nutzer das Fahrrad vor Diebstahl- und Vandalismus geschützt einstellen können. Für Pendler attraktiv sind abschließbare, individuelle Fahrradboxen, in denen das Fahrrad auch übers Wochenende sicher abgestellt werden kann. Solche Boxen stellt das Herzzentrum bereits heute seinen Mitarbeitern auf der Westseite des Bahnhofs zur Verfügung.

#### **R5            Entfernung Barrieren Radverkehr**

Oft sind es nur kleine Änderungen, die die Nutzung von Radverkehrsanlagen aber doch stark erleichtern können, besonders für Familien und Ältere.

In der Jägerallee wird die Umlaufsperre entfernt und ggf. durch Poller ersetzt.

Der Radweg entlang der Thermenallee wird beim Kreisel Schlatt fahrdynamisch ausgerundet, damit Radfahrende ihn zügig befahren können.

Hinweise auf Barrieren werden aufgenommen und möglichst kurzfristig geprüft und ggf. beseitigt.

#### **R6            Radquerung am Willig-Kreisel**

Am Kreisel am Ortseingang Nord findet eine Umgestaltung zum Lückenschluss zwischen den bestehenden Radwegen zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehr statt. Der Radweg wird kreisparallel geführt und mit einem Fußgängerüberweg kombiniert.

#### **R7            Markierung gegen Blendwirkung**

Ein häufig auftretendes Problem bei tiefer liegenden Radwegen ist die Blendwirkung durch entgegenkommende Kfz bei Dunkelheit.

Eine beidseitige Markierung von Randstreifen ermöglicht Radfahrern eine bessere Orientierung bei Dunkelheit.

Die Maßnahme ist kostengünstig und kurzfristig umsetzbar.

#### **R8 Beleuchtung wichtiger Radverbindungen**

Auf Hauptverbindungen ist eine ortsfeste Beleuchtung aus Gründen der sozialen Sicherheit notwendig. Auch besondere Problemstellen (z. B. Engstellen, Hindernisse,...) sollten beleuchtet werden.

#### **R9 Radweg zwischen Tunsel und Schlatt**

Auch wenn die Verwirklichung des Radweges Tunsel-Schlatt nicht im Kompetenzbereich der Stadt Bad Krozingen liegt, wird die Radverbindung als wichtig und von den Bürgern gewünscht in das Verkehrskonzept aufgenommen.

#### **R10 Radweg nach Schmidhofen**

Auch eine sichere Radverkehrsanlage stellt einen wichtigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz der Stadt Bad Krozingen dar.

### **5.5 Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV**

#### **Ö1 Anschluss von Baugebieten an Bürgerbus**

Bei Änderungen des Lebensstils, wie sie der Umzug in ein neues Heim darstellt, ist die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens besonders hoch. Diese Bereitschaft zur Änderung kann durch gute Rad- und Fußweginfrastruktur im Baugebiet selbst unterstützt werden, aber auch nicht zuletzt durch die Anbindung an das wertvolle Angebot des Bürgerbusses.

Hierzu werden Gespräche mit dem Bürgerbusverein geführt, mit dem Ziel, auch Neubürgern die Möglichkeit zu geben, mit dem Bus auf kurzem Weg ihr Ziel in der Kernstadt zu erreichen.

#### **Ö2 Barrierefreie Haltestellen**

Haltestellen sind die Schnittstelle zwischen dem Fußgängerverkehr und dem ÖPNV. Sie sind im Straßenraum besonders gekennzeichnet, dienen dem Fahrgastwechsel, aber auch der Orientierung und Information.

Das im Jahr 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz erhebt die Forderung nach der Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit von Bushaltestellen. Auch wenn der im gleichen Gesetz genannte Termin für die Umrüstung aller bestehenden Haltestellen, nämlich bis zum Jahr 2022, realistischweise vom Großteil der Kommunen nicht eingehalten werden kann, sollte doch Wert darauf gelegt werden, Standards festzulegen, nach denen Haltestellen im Stadtgebiet auszubauen sind sowie eine Priorisierung der umzurüstenden Haltestellen festzulegen.

### **Ö3 Taktverdichtung Ortsteilanbindungen**

Die Förderung des ÖPNV sollte auch im Bereich der „softskills“ bzw. im Service erfolgen. Manchmal können bereits kleine Maßnahmen den Komfort im ÖPNV weiter steigern. Hier ist die Stadt Bad Krozingen selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für wichtige Punkte an den richtigen Stellen einsetzen.

So stellen enge Taktungen, auch außerhalb der Kernzeiten, ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Nutzer dar.

### **Ö4 Verknüpfung Parken – Bürgerbus**

Die großen Parkplätze „Schloss“ und „Bahnhof/Kurhaus“ können an die Bürgerbuslinie angebunden werden. Auch die möglicherweise in der Freiburger Straße neu entstehende Anlage für den ruhenden Verkehr wird idealerweise an den Bürgerbus angebunden.

### **Ö5 Neugestaltung Busbahnhof**

Mit der Neugestaltung und Kapazitätserweiterung zu einem zeitgemäßen Busbahnhof, der eine zentrale Anlauf- und Umsteigestelle für den ÖPNV darstellt, könnte die Stadt Bad Krozingen eine weitere Angebotsverbesserung im ÖPNV erreichen.

Hierbei könnten zahlreiche Verbesserungen für die Nutzer umgesetzt werden:

- erleichterte und sichere Zugänge für Fahrgäste
- barrierefreie Wegeketten beim Umsteigen (Maßnahme F1)
- Vernetzung mit einer Mobilitätsstation (Maßnahme M1)
- Vernetzung mit einer Bike & Ride-Anlage (Maßnahme R4)

### **Ö6 Hop On Hop Off-Bähnchen**

In Bad Krozingen könnte bei besonderen Anlässen ein Bähnchen eingesetzt werden. Die Nutzung könnte nach dem Hop on/Hop off-Prinzip erfolgen und Anziehungspunkte miteinander verbinden (Bahnhof, Parkplätze, Lammplatz, Schloss, Kurgarten etc.). Ein solches Projekt setzt die finanzielle Unterstützung durch Unternehmen voraus.

### **Ö7 Anbindung der Ortsteile an ÖPNV**

Die Ortsteile Bad Krozingens sollten verstärkt mit dem ÖPNV an den Kernort angebunden werden.

Ansatzpunkte hierfür wären ein Halt in Hausen im Zuge der Schnellbus-Verbindung Bad Krozingen - Breisach.



## 5.6 Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr

### **K1 Vorrangnetz für Kfz-Verkehr**

Die Stadt Bad Krozingen hat mit der äußeren Umfahrung B3 und der inneren Umfahrung über Westring und Am Kurpark bereits eine Verknüpfung von Hauptstraßen, die in vieler Hinsicht Vorteile hat. So verläuft die innere Umfahrung weitgehend durch weniger sensible Bereiche.

Die Beschilderung der überörtlichen Ziele sollte strikt an dieser Verbindung ausgerichtet werden. Auch das Parkleitsystem (Maßnahme P3) orientiert sich mit den Parkleilstrecken am Hauptstraßennetz.

Im Zuge einer eventuellen Neugestaltung des Busbahnhofs (Maßnahme Ö5) könnte der Straßenraum dort neu aufgeteilt werden und ein Lückenschluss im Radwegnetz erreicht werden, so dass dort Rad- und Kfz-Verkehr getrennt voneinander abgewickelt werden können.

### **K2 Südrandstraße**

Die Südrandstraße würde eine direkte Erschließung des Schulzentrums, des Herzzentrums und der Freizeiteinrichtungen im Süden der Stadt ermöglichen.

### **K3 Einschränkungen MIV Basler Straße**

Trotz Umgestaltung und Einengung durch Blumenkübel stellt sich die Situation in der Basler Straße noch immer als zu stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet dar, die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Tempo 20-Zone werden als zu hoch empfunden.

Im Zuge der Umgestaltung des Abschnittes zwischen Joseph-Vomstein-Straße und Grabenstraße wurde eine Festlegung auf eine zukünftige Straßenraumbreite von 9,00 m getroffen. Diese Straßenraumbreite lässt nurmehr die Möglichkeit einer Fußgängerzone bzw. eines verkehrsberuhigten Bereich zu; für andere Lösungen, die mit einer Trennung der Verkehrsarten einhergehen würde, ist die Querschnittsbreite nicht ausreichend.

Die Basler Straße könnte von der Schwarzwaldstraße ab bis zur Grabenstraße als Verkehrsberuhigter Bereich oder als Fußgängerzone ausgewiesen werden.

Im Gegensatz zu einer Fußgängerzone ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht mit kleinräumigen Verkehrsverlagerungen verbunden. Gleichzeitig wird durch die geringe Geschwindigkeit die Durchfahrt so unattraktiv, dass mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich gerechnet werden kann. Eine Fußgängerzone hingegen ist ein deutliches Signal für die Priorisierung nachhaltiger Mobilität.

Im Zuge der Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplans im Jahr 2017 wurden u. a. auch die Planfälle „Fußgängerzone Bahnhofstraße und Basler Straße (kurz)“ und

„Fußgängerzone Bahnhofstraße und Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Grabenstraße und Lammplatz“ untersucht. Die Belastungspläne der beiden Planfälle sind in **Anlage 9.3.2** bzw. **Anlage 9.3.3** aufgenommen.

Die dargestellte Situation kann sicherlich nicht unmittelbar mit der Situation heute verglichen werden, da es sich um Prognosefälle mit Prognosehorizont 2030 handelt und sich zwischenzeitlich auch Veränderungen im Verkehrsnetz ergeben haben. Eine Betrachtung der Effekte der jeweiligen Regelung im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 und miteinander erlauben die Dokumente aber trotzdem.

Bei Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereich in der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Lammplatz würden sich eher kleinräumige Verlagerungen (Grabenstraße, Schwarzwaldstraße im Süden und Graserweg, Lammstraße im Norden) ergeben. Großräumige Verlagerungen über die innere Umfahrung könnten nur in geringem Umfang erwartet werden.

Im Fall von Fußgängerzonen in der Bahnhofstraße und der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Joseph-Vomstein-Straße würde eine deutlich höhere Verlagerung auf die innere Umfahrung stattfinden. Demgegenüber stünden aber auch deutliche Mehrbelastungen der unmittelbar angrenzenden Straßenzüge (Grabenstraße, Schwarzwaldstraße, Lammstraße), die den kleinräumigen Quell- und Zielverkehr aufnehmen müssten.

Die bevorstehende Sperrung der Basler Straße in diesem Bereich wegen archäologischer Grabungen für den Zeitraum von voraussichtlich zwei Jahren gibt die Gelegenheit, die Verlagerung von Verkehrsströmen und beobachten und die Erkenntnisse bei der Entscheidung über eine Fußgängerzone zu berücksichtigen.

#### **K4            Kreisverkehr Staufener Straße / Freiburger Straße**

Im Zusammenhang mit den Planungen zum Sanierungsgebiet „Staufener Straße / Freiburger Straße“ könnte der stark verkehrlich-funktional ausgerichtete Knotenpunkt Freiburger Straße / Basler Straße / Staufener Straße zum Kreisverkehrsplatz umgebaut werden.

Mit Hilfe eines Kreisverkehrsplatzes könnten die angebundenen Straßen gleichwertig miteinander verknüpft werden und eine gestalterische Aufwertung vorgenommen werden.

#### **K5            Neugestaltung Freiburger Straße**

Die Überplanung des Gebietes Freiburger Straße bietet hohe Potenziale, den Verkehrsraum dort neu aufzuteilen. Das derzeit im Hinblick auf Straßenraumgestaltung und Randnutzungen noch stark an die autogerechte Stadt der 1960er und 1970er Jahre erinnernde Teilstück der Freiburger Straße zwischen Staufener Straße und Biengener Allee wird im Zuge der Sanierung ein neues Bild erhalten.

Dabei wird auch die Möglichkeit untersucht, in diesem Abschnitt zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Damit die Fußwegverbindung von diesem Parkhaus in die Innenstadt und damit das Parkhaus selbst von Nutzern akzeptiert wird, sind eine abwechslungsreiche und interessante Fassadengestaltung und Randnutzungen wichtig.

## **5.7 Maßnahmen des Handlungsfeldes Ruhender Verkehr**

### **P1 Parkraumbewirtschaftung**

Für die Attraktivität von Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt ist eine angemessene Zahl von straßenbegleitenden Parkständen wichtig.

Bei der Frage nach der Anzahl straßenbegleitend bereitzustellender Parkstände in der Innenstadt sowie der Art der Bewirtschaftung (kostenfrei oder kostenpflichtig) ist zu beachten, dass Parkstände stets mit Parksuchverkehr einhergehen. Kostenfreie Parkmöglichkeiten im Straßenraum bergen zudem die Gefahr, nicht von der eigentlichen Zielgruppe (Kunden und Gästen), sondern von Angestellten belegt zu werden.

Wenn Parkgebühren erhoben werden, so müssen diese nicht sofort einsetzen (Bsp. Brötchentaste). Auch eine Parkgebührenrückerstattung durch teilnehmende Einzelhandelsbetriebe hat sich in anderen Kommunen bewährt.

Ein kundenorientiertes Parkraummanagement umfasst auch die Möglichkeit, auf den Parkplätzen „Schloss“ und „Kurhaus/Bahnhof“ gegen Gebühr länger als 3 Stunden parken zu können.

### **P2 Studie Parken Freiburger Straße**

Im Zusammenhang mit der Überplanung des Sanierungsgebietes „Freiburger Straße“ ergibt sich für die Stadt die Möglichkeit, Flächen zu erwerben. Auf diesen Flächen ließe sich das Parkraumangebot ergänzen, speziell für aus Norden kommende Besucher.

### **P3 Parkleitsystem**

Das Parkleitsystem in seiner bestehenden Form hat sich als nicht zielführend erwiesen. Die Schilder, die die Lage der einzelnen Parkplätze anzeigen können von Fahrern nicht im Vorbeifahren erfasst werden.

Die bestehenden Parkplätze, und zukünftig ggf. der Parkplatz Freiburger Straße, können in ein neues Parkleitsystem derart aufgenommen werden, dass jeweils nur der Weg zum nächstgelegenen Parkplatz angezeigt wird.

Wegen seiner Lage im sensiblen Innenstadtbereich wird davon abgeraten, den Parkplatz Grün in das Parkleitsystem aufzunehmen.

#### **P4            Regelungen zum Anwohnerparken**

Für Bewohner der Innenstadt, die keinen Zugang zu einem Stellplatz auf Privatgelände haben, werden Regeln erarbeitet. Ziel ist es, ausreichend Parkstände im Innenstadtbereich für Kunden und Besucher bereitzuhalten. Auch soll damit der Druck erhöht werden, vorhandene Stellplätze auf Privatgelände zu nutzen.

#### **P5            Überarbeitung der Stellplatzsatzung**

Durch eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung soll eine Verringerung der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erreicht werden.

### **5.8    Maßnahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement und Neue Mobilitätsformen**

#### **M1            Mobilitätsstation am Bahnhof**

Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Verkehrsmittel miteinander und bietet damit individuell abgestimmte Mobilitätsangebote. Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und intermodale Wegeketten werden gefördert. Wichtig ist, dass die Mobilitätsstation gut sichtbar und an ÖPNV-Haltestellen gelegen ist.

Ausstattungsmerkmale

- Fahrradbügel für private Fahrräder
- Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge
- Wetterschutz
- Ausschilderung
- Informationstafel mit wesentlichen Informationen zu Verkehrsangeboten
- barrierefreier Zugang
- einheitliches Design

#### **M2            Informationen zu Mobilitätsangeboten**

Mobilitätsangebote können nur dann genutzt werden, wenn Informationen darüber zur Verfügung stehen. Deshalb ist es wichtig, möglichst viele Informationskanäle zu nutzen und niedrigschwellige Angebote zu machen. In einer App könnten Informationen zu den einzelnen Verkehrsangeboten um in und um Bad Krozingen mobil zu sein (ÖPNV, Carsharing, Standorte Radabstellanlagen,...) zusammengeführt werden. Denkbar ist die Integration in eine bestehende App, wie z. B. wunderfitz.

Diese Informationen zu Mobilitätsangeboten sollten zusätzlich auch online über die Homepage der Stadt Bad Krozingen zugänglich sein.

### **M3            Konzept für Elektromobilität**

Die Potenziale für Elektromobilität werden derzeit in Zusammenarbeit mit der badenova und im Verbund mit den Nachbarkommunen Heitersheim und Neuenburg untersucht.

Elektroautos und E-Bikes, sowie die dafür notwendige Ladeinfrastruktur werden hierbei u. a. thematisiert. Im Blick steht nicht nur die private Nutzung, sondern auch die Elektrifizierung von Flotten.

Durch die interkommunale Zusammenarbeit können Synergieeffekte genutzt werden. Die Ergebnisse dieses Elektromobilitätskonzeptes sind in das Gesamtverkehrskonzept zu integrieren.

### **M4            Bürgerbus mit alternativem Antrieb**

Im Rahmen von Ersatzbeschaffungen können mittel- bis langfristig Busse mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen. Steigende Nachfrage führt auf dem Markt für E-Busse zum Beispiel dazu, dass die Angebote zunehmend besser auf individuelle Anforderungen von Nutzern abgestimmt werden.

### **M5            Mobilitätskonzepte für Baugebiete**

Die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Nutzer von Anfang an mitzudenken trägt dazu bei, den Kfz-Verkehr aus neuen Baugebieten gering zu halten.

Das betrifft zum einen die Mobilitätsbedürfnisse von Bewohnern neuer Baugebiete. Aber auch mit Mobilitätskonzepten für Wirtschaftsverkehr und Mitarbeiter neu angesiedelter Unternehmen können nachhaltige Mobilitätsformen unterstützt werden.

## **6. WEITERES VORGEHEN UND AUSBLICK**

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt Schritt für Schritt. Einige Maßnahmen können unmittelbar und mit geringem finanziellem Aufwand umgesetzt werden. Andere erfordern eine weitergehende Fach- und Detailplanung.

Wichtig ist, den Prozesscharakter während des Planungshorizontes aufrechtzuerhalten. Das bedeutet, eine Überprüfung, ob sich die gesteckten Ziele mit den Maßnahmen erreichen lassen und auch die Ergänzung durch weitere Maßnahmen im Laufe der Zeit.

Das vorliegende Gesamtkonzept Innenstadtverkehr beschränkt sich in seiner Betrachtung auf den Bereich der Innenstadt und seiner Verknüpfungen. Während der Erarbeitung hat sich aber gezeigt, dass die Beschränkung auf einen Teilbereich der den Wirkzusammenhängen nicht gerecht wird und eine gesamthafte Betrachtung sinnvoll wäre.

# Anlage 1

---

## Bestandsanalyse Kfz-Verkehr







### Legende

Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kiz/24h] innerhalb Kordon

Teilverkehrsbelastungen am  
Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb  
Kordon  
Oberer Wert : Befragung  
Unterer Wert: Zählwert

8450

450  
7w850

|               |  |
|---------------|--|
| Auftraggeber: |  |
|---------------|--|

Stadt Bad Krozingen



Projektbez.:

Gesamtkonzept  
Innenstadtverkehr

Planbez.:

Verkehrsbelastungen  
Analyse-Nullfall 2014

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

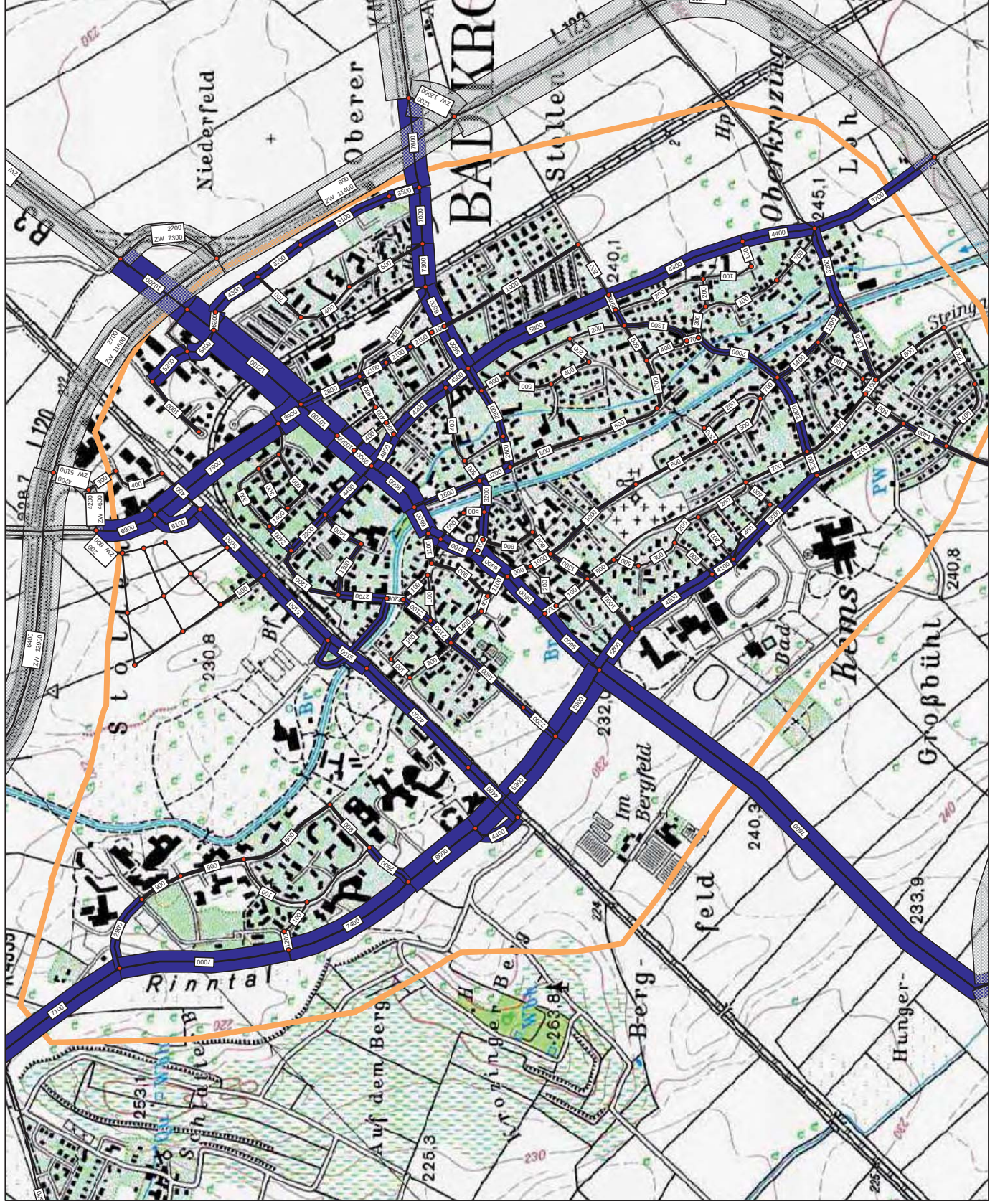
|          |        |
|----------|--------|
| 612-1797 | Anlage |
|----------|--------|

Datum:

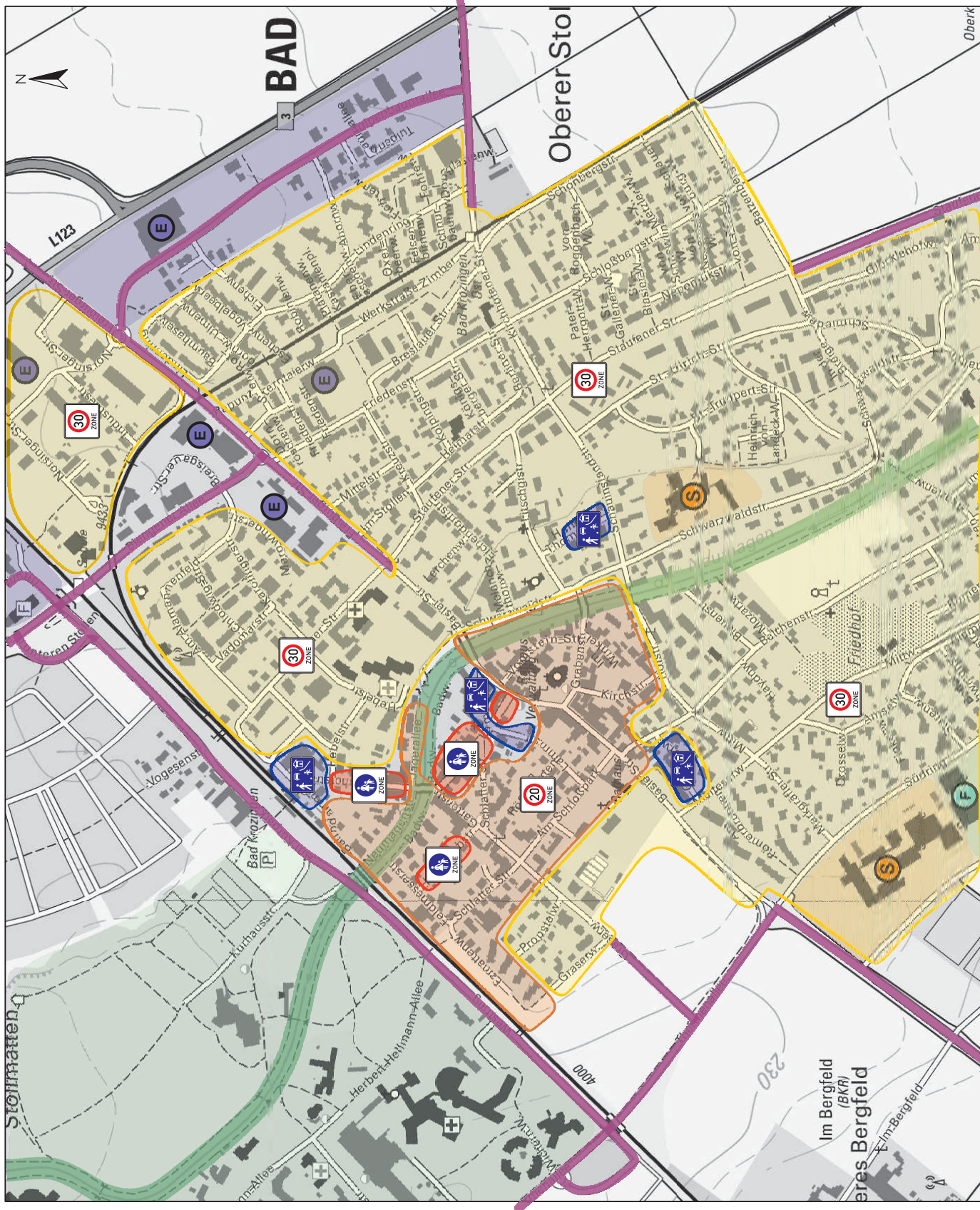
02/2019

Maßstab:

## 1.2







# Anlage 2

---

## Bestandsanalyse Ruhender Verkehr



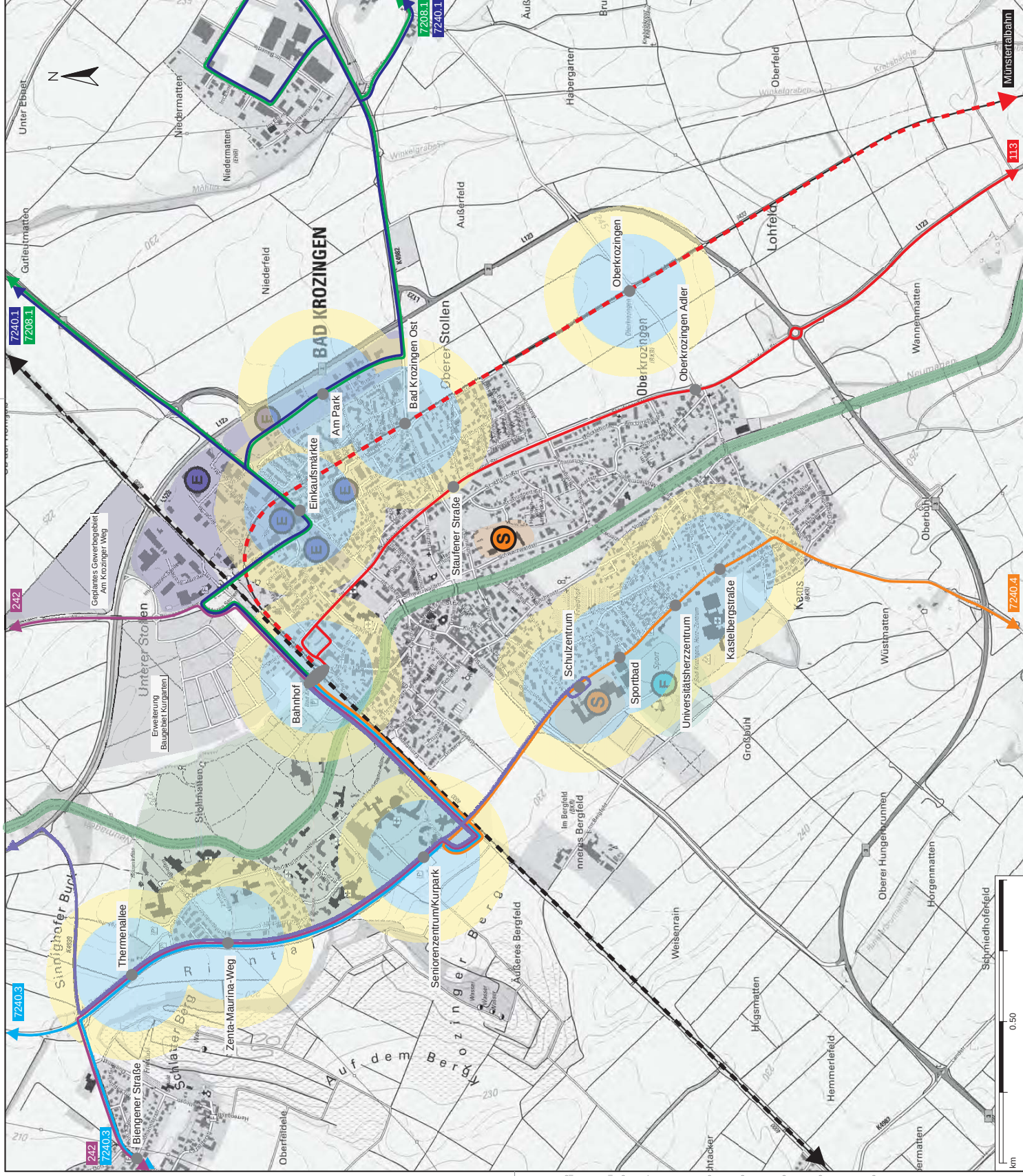


# Anlage 3

---

## Bestandsanalyse ÖPNV







### Legende

- 200 m Radius (ca. 3 min Fußweg)
- 300 m Radius (ca. 5 min Fußweg)

- Bürgerbus Linie 1**  
Oberkrazingen/Kems
  - Bürgerbus Linie 2**  
Kurgie bietet
  - Bürgerbus Linie 3**  
Parksiedlung

- Grünzug (Neumagen)  
Kurgebiet  
Gewerbegebiet

- F** Lokaler Anziehungspunkt:  
Freizeit
- S** Lokaler Anziehungspunkt:  
Schule
- E** Lokaler Anziehungspunkt:  
Einkaufen

Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen



|             |  |
|-------------|--|
| Projekthet: |  |
|-------------|--|

Gesamtkonzept  
Innenstadtverkehr

Planbez.:

ÖPNV  
Einzugsgebiete -  
Bürgerbus

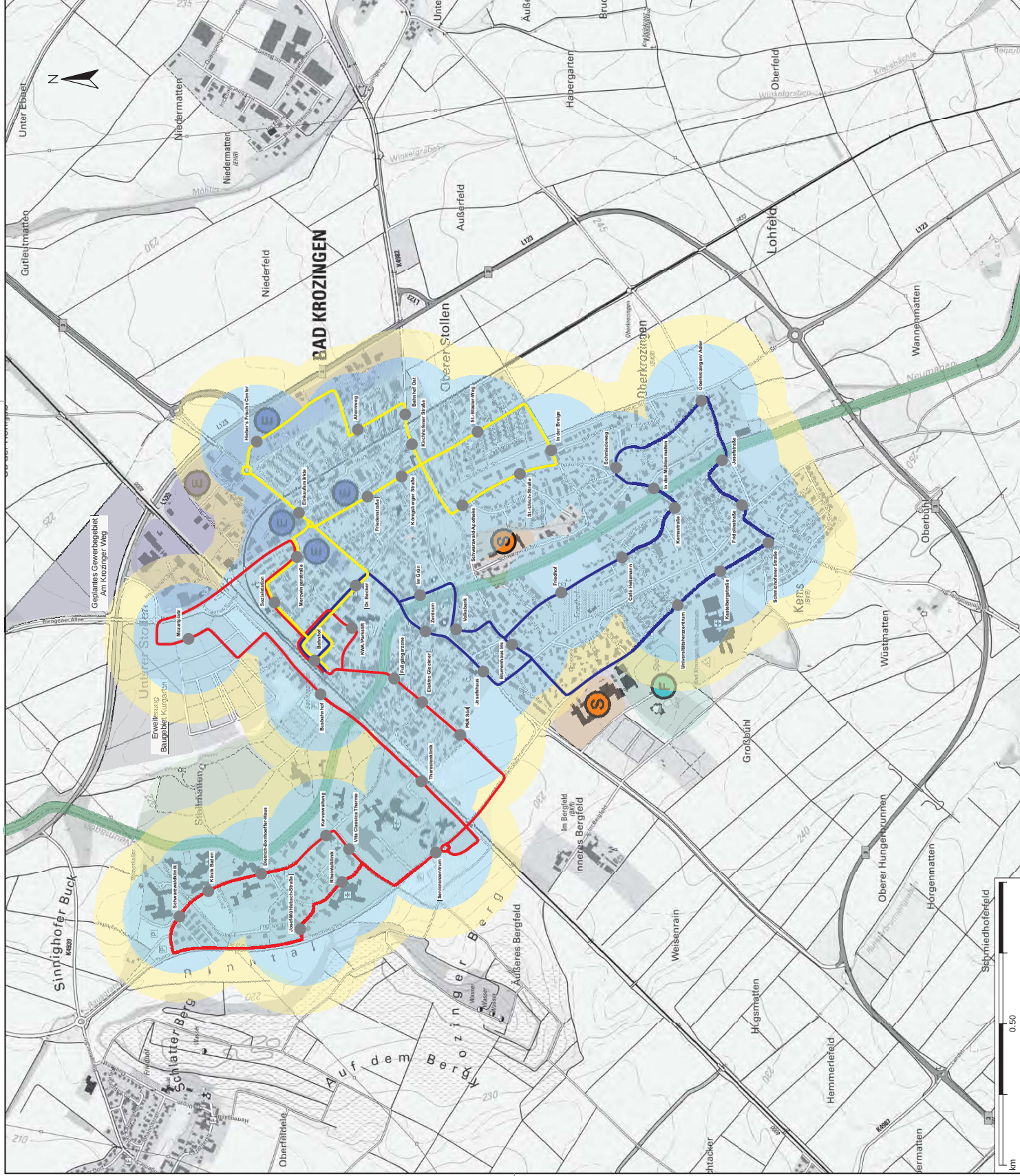
|            |          |
|------------|----------|
| Proj.-Nr.: | 612-1797 |
|------------|----------|

|        |         |
|--------|---------|
| Datum: | 02/2019 |
|--------|---------|

Maßstab:

## Anlage

### 3.2



# Anlage 4

---

## Bestandsanalyse Radverkehr









# Anlage 5

---

## Bestandsanalyse Fußverkehr



**Legende**

- Gehweg
- Mischfläche
- Fußweg (unabhängig)
- ZONE
- 

- Grünzug (Neumagen)
- Kurgebiet
- Gewerbegebiet
- Lokaler Anziehungspunkt: Freizeit
- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Einkaufen

Stadt Bad Krozingen



Gesamtkonzept  
Innenstadtverkehr

Fußverkehrsinfrastruktur

Anlage

02/2019

5



# Anlage 6

---

## Steckbriefe Maßnahmen Fußverkehr

# Anlage 6

---

## Steckbriefe Maßnahmen Fußverkehr



**Leitlinie****Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)****Maßnahme**

Standards bei der Gestaltung von barrierefreien Straßenräumen, Umsetzung schrittweise im Rahmen von Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen

**Ziel**

Stärkung des Fußverkehrs

**Zeitraahmen**

kontinuierlich - projektbezogen

**Kosten**

kontinuierlich im Rahmen von Unterhaltungs- /Umbauarbeiten



**Abgesenkter Bordstein**



**Besondere Anforderungen an Fußverkehrsanlagen**

**Beschreibung**

Standards für die Gestaltung und Möblierung im Straßenraum werden festgehalten und können sukzessive im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen realisiert werden.

Die Festlegung von Standards beinhaltet Aussagen zu

- Gehwegbreiten (abhängig von örtlichen Verhältnissen)
- barrierefreier Gestaltung (Bordsteinabsenkungen, Beläge, Querungen,...)
- evtl. auch Standards für Möblierung und Beleuchtung

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe. Barrierefreie Wege sind die Bedingung für die Mobilität aller Bürger und damit Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben.

Zudem dienen einheitliche Leitlinien dazu, gestalterische Qualität und Ordnung im öffentlichen Straßenraum herzustellen und zu erhalten. Sie tragen damit zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes bei.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Fußverkehr  
F1: Standards bei Straßenraumgestaltung**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

Anlage

**6.1**

**Leitlinie****Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)****Maßnahme**

Fußweg entlang Neumagen durchgängig als barrierefreie Fußgängerachse gestalten (Breite, Knotenpunkte)

**Ziel**

Stärkung des Fußverkehrs

**Zeitraahmen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

< 100.000 €



Fußweg am Neumagen (Höhe Hofstraße)



Fußweg am Neumagen, Querung Basler Straße

**Beschreibung**

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme R1 (Radverkehr) zu betrachten. Ziel der Maßnahmen F2 und R1 ist neben der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auch eine Stärkung des Neumagens als Naherholungsgebiet für Bürger und Besucher. Dafür wird an Stellen, wo eine beidseitige Wegeführung möglich ist, die Südseite dem Fußverkehr, und die Nordseite dem Radverkehr vorbehalten.

Der durchgängige Fußweg auf der Südseite hat folgende Merkmale:

- ausreichende Breite für Nebeneinandergehen (Mindestbreite von 2,10 m bei beengten Verhältnissen)
- Oberflächengestaltung so, dass der Weg auch mit Rollatoren und Kinderwagen gut zu benutzen ist
- Beleuchtung
- an den Knotenpunkten barrierefreie Anbindungen

Die Maßnahme kann schrittweise umgesetzt werden. In einem ersten Schritt werden bestehende Barrieren entfernt (z. B. Bordsteinabsenkung an Grabenstraße). Mittel- bis langfristig werden die Wege gemäß den festgelegten Standards angepasst. Auch weiter führende Ansätze, wie z. B. filigrane Fuß- bzw. Radverkehrsbrücken können die Bedeutung des Neumagens für Rad- und Fußverkehr stärken.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Fußverkehr  
F2: Promenade am Neumagen**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

Anlage

**6.2**

**Leitlinie** Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)

**Maßnahme** Sichere Fußverbindung zwischen Innenstadt und Tourist-Information

**Ziel** Stärkung des Fußverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** < 100.000 €



**Badweg Richtung Kurpark**



**Festlegung einer Vorzugsroute**

**Beschreibung** Das Ziel Tourist-Information ist in das zukünftige, einheitlich gestaltetes Fußgängerleitsystem aufzunehmen. Die so beschriebene Route ist so breit, dass Nebeneinandergehen und Begegnen problemlos möglich sind (3,00 m), der Belag sichert eine gute Befahrbarkeit mit Kinderwagen und Rollatoren. Zudem ist der Weg ausreichend beleuchtet und wird im Winter geräumt. Auch falls mittelfristig die Tourist-Information an einen Standort in der Innenstadt verlegt werden sollte, ist diese Wegebeziehung wichtig für aus dem Kurgebiet kommende Besucher.

|                                                                                                                                                               |               |                                                                   |            |          |                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------|------------|----------|--------------------------|
| <b>FICHTNER</b><br>WATER & TRANSPORTATION<br>Fichtner Water & Transportation GmbH<br>Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg<br>+49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de | Auftraggeber: | Stadt Bad Krozingen                                               | Proj.-Nr.: | 612-1797 | Anlage<br><br><b>6.3</b> |
|                                                                                                                                                               | Projektbez.:  | Gesamtkonzept Innenstadtverkehr                                   | Datum:     | 02/2019  |                          |
|                                                                                                                                                               | Planbez.:     | Maßnahme Fußverkehr<br>F3: Fußgängerachse Innenstadt-Tourist-Inf. | Maßstab:   |          |                          |



**Leitlinie****Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)****Maßnahme**Farbwechsel Haltestelle Seniorenzentrum  
(Führung gemeinsamer Geh- und Radweg im Haltestellenbereich)**Ziel**

Stärkung des Fuß- &amp; Radverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen**

kurzfristig

**Kosten**

&lt; 10.000 €

**Haltestelle Seniorenzentrum, Blickrichtung Norden Einfärbung der Konfliktfläche****Beschreibung**

Die Haltestelle Seniorenzentrum liegt direkt an einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Breite im Bereich der Haltestelle beträgt ca. 2,50 m, die Haltestelle selbst ist als Busbucht ausgebildet. Der Radweg ist Teil des beschilderten Radwegenetzes zu örtlichen und überörtlichen Zielen; auch ein touristischer Radweg führt über diese Route (Breisgauer Römer Radweg). Die Haltestellen Seniorenzentrum wird überdurchschnittlich von Älteren und Mobilitätseingeschränkten benutzt. Konflikte zwischen Wartenden und Radfahrenden sind hiermit programmiert.

Eine barrierefreie Gestaltung von Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs wird in der Novellierung des Personenbeförderungs-Gesetzes vom 01.01.2013 gefordert. Maßnahme C3 greift diese Forderung auf und will den schrittweisen barrierefreien Umbau von Haltestellen verstetigen. Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen und das bestehende Konfliktpotenzial wird die Haltestelle Seniorenzentrum sicherlich prioritär behandelt werden.

Bis zum mittelfristig anzusetzenden Umbau der Haltestelle kann eine rote Einfärbung die Aufmerksamkeit sowohl von Radfahrenden, als auch von Wartenden steigern helfen und damit das Konfliktpotenzial reduzieren.

**FICHTNER**  
 WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

 Maßnahme Fußverkehr  
 F4: Gestaltung Haltestelle Seniorenzentrum

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**6.4**

**Leitlinie** Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)

**Maßnahme** Fußgängerleitsystem (Zeitangaben zu wichtigen Zielen)

**Ziel** Stärkung des Fußverkehrs, Verbesserung der Orientierung

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** < 100.000 €



Fußgängerleitsystem in Solingen



Fußgängerleitsystem in Siegen

**Beschreibung** Die Beschilderung der markantesten Ziele für Fußgänger wird durch ein einheitliches Fußgängerleitsystem realisiert. Auf den in Form und Farbe einheitlichen Schildern wird die Entfernung mit Hilfe von Zeit- und/oder Entfernungsangaben mitgeteilt. Die Angabe der Entfernung in Minuten ist für viele Nutzer anschaulicher als die abstrakte Angabe der Entfernung in Metern.

Folgende Ziele sind mindestens in das Leitsystem aufzunehmen:

- Bahnhof
- Rathaus
- Lamplatz
- Parkplätze „Schloss“ und „Bahnhof/Kurhaus“ (abgestimmt auf PLS)
- Tourist-Information
- Schloss

Für Touristen wird so die Möglichkeit geschaffen, unkompliziert attraktive Ziele fußläufig zu erreichen. Neben den positiven Auswirkungen auf den Verkehr können so auch lokale Angebote gestärkt werden.



**Leitlinie** Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)

**Maßnahme** Laufbus für Grundschüler

**Ziel** Stärkung des Fußverkehrs, Verringerung des Kfz-Verkehrs

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** < 10.000 €



Laufbus (Stadt Offenburg)

**Beschreibung** Mit dem „Laufbus“ kommen Schulkinder sicher zur Schule. Die Kinder warten an festgelegten „Haltestellen“, werden dort von Erwachsenen abgeholt und als Geh-Gemeinschaft zur Schule begleitet.

Gefahrenstellen auf dem Schulweg entstehen mehr und mehr auch dadurch, dass Kinder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Eltern, die ihre Kinder aus Sicherheitsgründen mit dem Auto in die Schule chauffieren sind sich häufig nicht bewusst, dass sie selbst Teil des Problems sind.

Eine Initiative „Laufbus“ soll das Zufußgehen fördern und den Kfz-Verkehr rund um die Grundschule verringern. Kinder machen wichtige Erfahrungen über sich und ihre Umwelt, sie werden selbständiger und bekommen ausreichend Bewegung.

Der „Laufbus“ ist ein Konzept, dass sich in vielen Gemeinden bereits erfolgreich bewährt hat, darunter Lahr-Oberweier und drei Offenburger Grundschulen.

**Leitlinie** Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)

**Maßnahme** Netz öffentlicher Toiletten (Sauberkeit, Ausschilderung)

**Ziel** Verbesserung der Erreichbarkeit, der Zugänglichkeit und der Lebensqualität

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** < 10.000 €



Schlatter Straße



Initiative „Nette Toilette“

**Beschreibung** Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt hängt unmittelbar auch mit der Verfügbarkeit sauberer Toiletten zusammen. Bau und Unterhalt öffentlicher Toiletten sind teuer. Gerade für eine Kurstadt und Stadt mit hohem Anteil älterer Mitbürger sind aber gut zugängliche, saubere und nach Möglichkeit barrierefreie Toiletten ein wichtiges Attraktivitätskriterium. Deshalb ist die Initiative der „Netten Toilette“ zu begrüßen und die Zahl der teilnehmenden gastronomischen Betriebe und Einzelhändler nach Möglichkeit zu vergrößern.

Wichtig ist die Information über dieses Angebot. Hinweise auf „Nette Toiletten“ könnten in das Fußgängerleitsystem aufgenommen werden (Maßnahme F5) und auch über die Mobilitäts-App abgerufen werden können (Maßnahme M2).

# Anlage 7

---

## Steckbriefe Maßnahmen Radverkehr

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Radweg entlang Neumagen (Nordseite)

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

&lt; 100.000 € (abhängig vom Umfang der Einzelmaßnahmen)

**Neuordnung des Parkplatzes „Grün“****Platz für einen Radweg****Beschreibung**

Entlang des Neumagens entsteht auf nördlicher Seite ein durchgängiger, barrierefreier Radweg. Die bereits in Regelbreite bestehenden Radwege bleiben erhalten. Auf den nicht den Regelmaßen entsprechenden Abschnitten, soll eine Verbreiterung auf 2,50 m erfolgen. Durch die Trennung des Fuß- und Radverkehrs können Infrastrukturanlagen geschaffen werden, welche den jeweiligen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer entsprechen.

Nicht überall ist es möglich, den Rad- und Fußverkehr zu trennen. Hier sollten Möglichkeiten ausgeschöpft werden, dennoch auch dem Radverkehr eine eigene Verkehrsanlage zur Verfügung zu stellen. Beispielsweise kann durch eine Neuordnung des Parkplatzes „Im Grün“ ein Radweg neben dem bestehenden Fußweg entstehen.

Durch das neue Angebot wird der nicht motorisierte Verkehr gestärkt und durch die separaten Verkehrsanlagen kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Außerdem kann es gelingen, den Fuß- und Radverkehr von straßenbegleitenden Anlagen auf diese Achse zu verlagern.

**FICHTNER**

WATER &amp; TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr**  
**R1: Radroute Neumagen**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.1**

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Fahrradstraße Markgräflerstraße, Mittweg, Hofstraße, Schauinslandstraße

**Ziel**

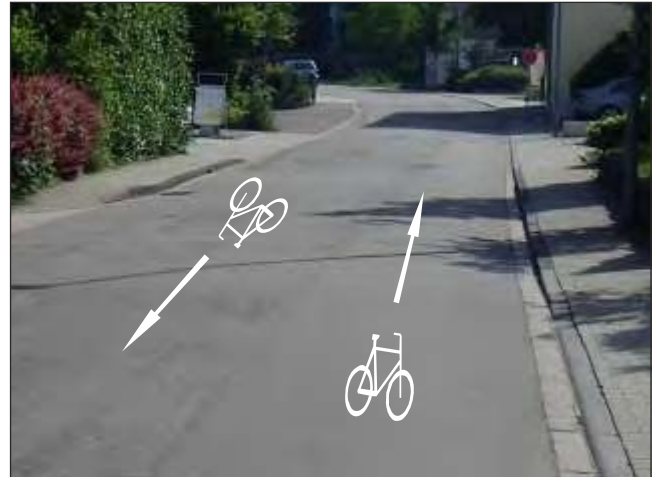
Stärkung des Radverkehrs

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

&lt; 100.000 €

**Mittweg****Schauinslandstraße****Beschreibung**

Markgräfler-, Hofstraße, Mittweg und Schauinslandstraße werden zu Fahrradstraßen deklariert. Mit ihren Eigenschaften „Wohnen, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen“ erfüllen die Straßen die städtebauliche Funktion einer Fahrradstraße. Die Straßen werden im Radverkehr eine wichtige Achsenfunktion übernehmen. Auf den ausgewiesenen Straßen soll Kfz-Verkehr möglich sein, so dass auch der Bürgerbus weiterhin dort fahren kann.

Fahrradstraßen begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt, werden ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglicht. Wegen der geringen verkehrlichen Bedeutung kann die Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber dem Malteserweg und der Belchenstraße erhalten. Das kann über eine Furtmarkierung und Beschilderung geschehen, oder aber durch das Durchführen des Bordsteins der einmündenden Straßen.

An den Querungsstellen mit dem Hauptstraßennetz (Staufener Straße, Schwarzwaldstraße) ist eine verkehrsrechtliche Unterordnung der Fahrradstraße notwendig.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr  
R2: Ausweisung Fahrradstraßen**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.2**



**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Radabstellanlagen am Rande der Innenstadt aus den verschiedenen Richtungen kommend

**Ziel**

sozial- und umweltverträgliche Nutzung von Flächen

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

jeweils &lt; 10.000 €



**Integration von Fahrradbügel in Straßenraum**  
(Quelle: schnüll-haller.de)



**Fahrradbügel statt Blumenkübel am Lamplatz**

**Beschreibung**

Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung einer zeitgemäßen Radabstellinfrastruktur.

Die zunehmende Bedeutung dieses Sachzusammenhangs wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.

Die Stadt Bad Krozingen kann dies v. a. auf eigenen Grundstücken und bei öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder im öffentlichen Raum.

Am Rande der Innenstadt bzw. am Beginn der ausgewiesenen Fußgängerzonen können Radabstellanlagen verdichtet werden. Hier und auch im Verlauf von Straßenzügen können Fahrradbügel auch als gestalterisches Element eingesetzt werden, um Parken an bestimmten Stellen zu verhindern. Gleichzeitig ist dies ein Zeichen einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums, da auf dem Platz, den ein Pkw-Parkplatz beansprucht, ca. 6 bis 8 Fahrräder abgestellt werden können.

Auch im Bereich von Bushaltestellen, v. a. des überörtlichen Verkehrs, ist eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wichtig.

**FICHTNER**

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr  
R3: Verdichtung Radabstellanlagen**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

Anlage

**7.3**

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Erhöhung Angebot Radabstellanlagen am Bahnhof, abschließbare Boxen

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs, Verbesserung der Zugänglichkeit

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

ca. 200 bis 1.500 € je Radabstellplatz, je nach Maßnahme

**Radabstellanlagen am Bahnhof (Westseite)****Prototyp einer Park & Bike-Anlage in Bad Oldesloe**  
(Quelle: NAH.SH)**Beschreibung**

Der bereits bestehende Bedarf inklusive des zukünftig noch zu erwartender Bedarfs an Radabstellplätzen wird durch wettergeschützte Radabstellanlagen gedeckt.

Ein besonders attraktives Angebot stellen Bike & Ride-Anlagen dar, in denen Nutzer das Fahrrad vor Diebstahl- und Vandalismus geschützt einstellen können. Für Einpendler attraktiv sind abschließbare, individuelle Fahrradboxen, in denen das Fahrrad auch übers Wochenende sicher abgestellt werden kann. Solche Boxen stellt das Herzzentrum bereits heute seinen Mitarbeitern auf der Westseite des Bahnhofs zur Verfügung.

**FICHTNER**  
 WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr**  
**R4: Sichere Radabstellanlagen Bahnhof**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.4**

**Leitlinie** Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)

**Maßnahme** Entfernung Umlaufsperrre, fahrdynamische Ausrundung Radweg

**Ziel** Stärkung des Radverkehrs, Barrieren abbauen

**Zeitraumen** kurzfristig

**Kosten** < 10.000 €



Umlaufsperrre Jägerallee



Kreisverkehr bei Schlatt, Thermenallee

**Beschreibung** Oft sind es nur kleine Änderungen, die die Nutzung von Radverkehrsanlagen aber doch stark erleichtern können, besonders für Familien und Ältere.

In der Jägerallee wird die Umlaufsperrre entfernt und ggf. durch Poller ersetzt.

Der Radweg entlang der Thermenallee wird beim Kreisel Schlatt fahrdynamisch ausgerundet, damit Radfahrende ihn zügig befahren können.

Hinweise auf Barrieren werden aufgenommen und möglichst kurzfristig geprüft und ggf. beseitigt.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.: **Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.: **Maßnahme Radverkehr  
R5: Entfernung Barrieren Radverkehr**

Proj.-Nr.: **612-1797**

Datum: **02/2019**

Maßstab:

Anlage

**7.5**

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Umgestaltung Querung für Radfahrer am Kreisel Ortseingang Nord

**Ziel**

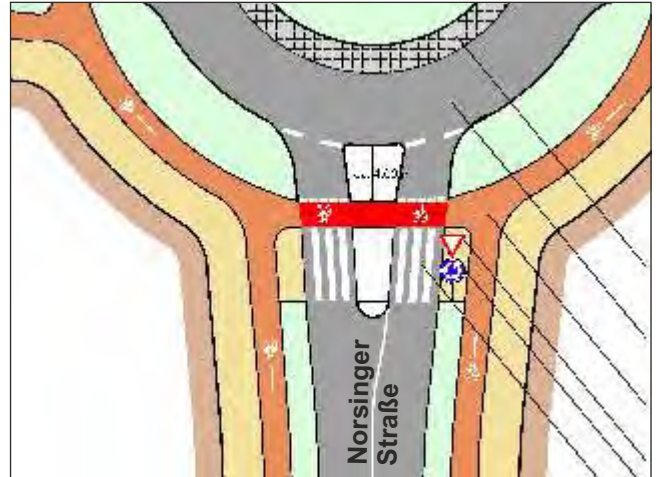
Stärkung des Radverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

&lt; 100.000 €

**Radfahrstreifen in Richtung Norsinger Straße****Bsp. Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr**

(Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in B-W)

**Beschreibung**

Am Kreisel am Ortseingang Nord findet eine Umgestaltung zum Lückenschluss zwischen den bestehenden Radwegen zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehr statt. Der Radweg wird kreisparallel geführt und mit einem Fußgängerüberweg kombiniert.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr**  
**R6: Radquerung am Willig-Kreisel**

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**7.6**



**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Markierung auf tieferliegenden Radwegen (z. B. entlang Thermenallee und Verbindung nach Biengen zur Verminderung der Blendwirkung durch Kfz

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen**

kurzfristig

**Kosten**

&lt; 10.000 €

**Tiefer liegender Radweg nach Biengen****Radweg mit Markierung****Beschreibung**

Ein häufig auftretendes Problem bei tiefer liegenden Radwegen ist die Blendwirkung durch entgegenkommende Kfz bei Dunkelheit.

Eine beidseitige Markierung von Randstreifen ermöglicht Radfahrern eine bessere Orientierung bei Dunkelheit.

Die Maßnahme ist kostengünstig und kurzfristig umsetzbar.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr**  
**R7: Markierung gegen Blendwirkung**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.7**



**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Beleuchtung wichtiger Radverbindungen (z. B. Biengen)

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen**

mittelfristig

**Kosten**

&lt; 100.000 €



Radweg Biengener Allee, unbeleuchtet



Radweg Biengener Allee, unbeleuchtet

**Beschreibung**

Auf Hauptverbindungen ist eine ortsfeste Beleuchtung aus Gründen der sozialen Sicherheit notwendig. Auch besondere Problemstellen (z. B. Engstellen, Hindernisse,...) sollten beleuchtet werden.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

|               |                                                                  |            |          |                          |
|---------------|------------------------------------------------------------------|------------|----------|--------------------------|
| Auftraggeber: | Stadt Bad Krozingen                                              | Proj.-Nr.: | 612-1797 | Anlage<br><br><b>7.8</b> |
| Projektbez.:  | Gesamtkonzept Innenstadtverkehr                                  | Datum:     | 02/2019  |                          |
| Planbez.:     | Maßnahme Radverkehr<br>R8: Beleuchtung wichtiger Radverbindungen | Maßstab:   |          |                          |

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Radweg zwischen Tunsel und Schlatt

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs

**Zeitraahmen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

vom Baulastträger zu übernehmen

**Straße von Tunsel nach Schlatt****Beschreibung**

Auch wenn die Verwirklichung des Radweges Tunsel-Schlatt nicht im Kompetenzbereich der Stadt Bad Krozingen liegt, wird die Radverbindung als wichtig und von den Bürgern gewünscht in das Verkehrskonzept aufgenommen.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr**  
**R9: Radweg zwischen Tunsel und Schlatt**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.9**

**Leitlinie****Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)****Maßnahme**

Radweg zwischen Bad Krozingen und Schmidhofen

**Ziel**

Stärkung des Radverkehrs

**Zeitraahmen**

mittelfristig

**Kosten**

anhängig vom Umfang der Maßnahme

**Straße von Bad Krozingen nach Schmidhofen****Beschreibung**

Auch eine sichere Radverkehrsanlage stellt einen wichtigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz der Stadt Bad Krozingen dar.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Radverkehr  
R10: Radweg nach Schmidhofen**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage****7.10**

# Anlage 8

---

## Steckbriefe Maßnahmen ÖPNV

**Leitlinie** ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** neue Baugebiete an den Bürgerbus anschließen (Kurgarten I und II)

**Ziel** Reduzierung des MIV

**Zeitraahmen** z. T. bereits umgesetzt

**Kosten** abhängig von Anbindungsqualität



**Bürgerbus**



**Baugebiet Kurgarten**

**Beschreibung** Bei Änderungen des Lebensstils, wie sie der Umzug in ein neues Heim darstellt, ist die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens besonders hoch. Diese Bereitschaft zur Änderung kann durch gute Rad- und Fußwegsinfrastruktur im Baugebiet selbst unterstützt werden, aber auch nicht zuletzt durch die Anbindung an das wertvolle Angebot des Bürgerbusses.

Hierzu werden Gespräche mit dem Bürgerbusverein geführt, mit dem Ziel, auch Neubürgern die Möglichkeit zu geben, mit dem Bus auf kurzem Weg ihr Ziel in der Kernstadt zu erreichen.



**Leitlinie**    **ÖPNV (als echte Alternative)**

**Maßnahme**    Bushaltestellen barrierefrei gestalten

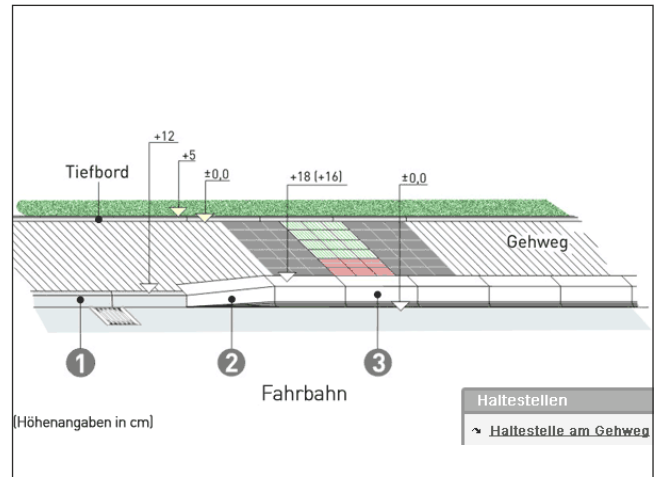
**Ziel**    sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs

**Zeitraumen**    kurz- bis mittelfristig

**Kosten**    abhängig von Umfang und Randbedingungen der einzelnen Maßnahmen



Rheinstraße (Höhe Spitalgasse)



**Bsp. einer barrierefreien Haltestelle am Gehweg**  
(Quelle: barrierefreie-mobilitaet.de)

**Beschreibung**    Haltestellen sind die Schnittstelle zwischen dem Fußgängerverkehr und dem ÖPNV. Sie sind im Straßenraum besonders gekennzeichnet, dienen dem Fahrgastwechsel, aber auch der Orientierung und Information.

Das im Jahr 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz erhebt die Forderung nach der Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit von Bushaltestellen. Auch wenn der im gleichen Gesetz genannte Termin für die Umrüstung aller bestehenden Haltestellen, nämlich bis zum Jahr 2022, realistischerweise vom Großteil der Kommunen nicht eingehalten werden kann, sollte doch Wert darauf gelegt werden, Standards festzulegen, nach denen Haltestellen im Stadtgebiet auszubauen sind sowie eine Priorisierung der umzurüstenden Haltestellen festzulegen.

**Leitlinie** ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** Taktung der Anbindung an OT am Abend und am Wochenende verdichten

**Ziel** Stärkung des öffentlichen Verkehrs

**Zeitraahmen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** abhängig vom Umfang der Maßnahme



Haltender Linienbus

A photograph of a bus schedule board. The board is titled "Abfahrt Biengen Bäckerei Heitzmann" and "Gültig ab 10.12.2017". It displays a detailed schedule with columns for departure times, destinations, and bus numbers. The text is small and difficult to read in detail.

Fahrplan Haltestelle Biengen Bäckerei Heitzmann

**Beschreibung** Die Förderung des ÖPNV sollte auch im Bereich der „softskills“ bzw. im Service erfolgen. Manchmal können bereits kleine Maßnahmen den Komfort im ÖPNV weiter steigern. Hier ist die Stadt Bad Krozingen selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für wichtige Punkte an den richtigen Stellen einsetzen.

So stellen enge Taktungen, auch außerhalb der Kernzeiten, ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Nutzer dar.

**Leitlinie** ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** Bürgerbus-Haltestellen an den großen Parkplätzen/-häusern

**Ziel** Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Reduzierung des MIV

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** abhängig vom Umfang der Maßnahmen



bestehende Parkierungsmöglichkeiten



Liniennetz des Bürgerbusse

**Beschreibung** Die großen Parkplätze „Schloss“ und „Bahnhof/Kurhaus“ können an die Bürgerbuslinie angebunden werden. Auch die möglicherweise in der Freiburger Straße neu entstehende Anlage für den ruhenden Verkehr wird idealerweise an den Bürgerbus angebunden.

**Leitlinie** ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** Neugestaltung und Erweiterung des Busbahnhofs

**Ziel** Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Reduzierung des MIV

**Zeitraumen** mittel- bis langfristig

**Kosten** < 500.000 €



**Busbahnhof**



**Busbahnhof in Waldsassen**  
(Quelle: delsana.com)

**Beschreibung** Mit der Neugestaltung und Kapazitätserweiterung zu einem zeitgemäßen Busbahnhof, der eine zentrale Anlauf- und Umsteigestelle für den ÖPNV darstellt, könnte die Stadt Bad Krozingen eine weitere Angebotsverbesserung im ÖPNV erreichen.

Hierbei könnten zahlreiche Verbesserungen für die Nutzer umgesetzt werden:

- erleichterte und sichere Zugänge für Fahrgäste
- barrierefreie Wegeketten beim Umsteigen (Maßnahme F1)
- Vernetzung mit einer Mobilitätsstation (Maßnahme M1)
- Vernetzung mit einer Bike & Ride-Anlage (Maßnahme R4)



**Leitlinie** ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** Hop On Hop Off - Bähnchen

**Ziel** Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Touristische Attraktion

**Zeitraumen** mittel- bis langfristig

**Kosten** hoch



**Bad Salzungen**  
(Quelle: staatsbad-salzungen.de)



**Wernigerode**  
(Quelle: wernigeroder-bimmelbahn.de)

**Beschreibung** In Bad Krozingen könnte bei besonderen Anlässen ein Bähnchen eingesetzt werden. Die Nutzung könnte nach dem Hop on/Hop off-Prinzip erfolgen und Anziehungspunkte miteinander verbinden (Bahnhof, Parkplätze, Lammplatz, Schloss, Kurgarten etc.). Ein solches Projekt setzt die finanzielle Unterstützung durch Unternehmen voraus..



## Leitlinie ÖPNV (als echte Alternative)

**Maßnahme** S-Bahn Anschluss Tunsel, Schnellbus-Anschluss Hausen

**Ziel** Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Reduzierung des MIV

**Zeitraahmen** mittel- bis langfristig

**Kosten** je nach Umfang

### 309 Breisach → Bad Krozingen

| Montag bis Freitag | Samstag | Sonntag und Feiertag | Breisach Bahnhof | Breisach Lidl | Bad Krozingen<br>Thermenallee / Kurpark | Bad Krozingen<br>Bahnhof | Münstertal Bf an | Bad Krozingen Bf an | Müllheim Bf an | Bad Krozingen |
|--------------------|---------|----------------------|------------------|---------------|-----------------------------------------|--------------------------|------------------|---------------------|----------------|---------------|
| •                  | •       | •                    | 5:01             | 5:18          | 5:22                                    | 5:36                     | 5:46             | 5:24                |                |               |
| •                  | •       | •                    | 6:01             | 6:18          | 6:22                                    | 6:34                     | 6:53             | 6:27                | 6:37           | 6:24          |
| •                  | •       | •                    | 7:01             | 7:18          | 7:22                                    | 7:33                     | 7:50             | 7:27                | 7:37           | 7:24          |
| •                  | •       | •                    | 8:01             | 8:18          | 8:22                                    | 8:35                     | 8:52             | 8:25                | 8:35           | 8:24          |
| •                  | •       | •                    | 9:01             | 9:18          | 9:22                                    | 9:35                     | 9:52             | 9:25                | 9:35           | 9:24          |
| •                  | •       | •                    | 10:01            | 10:18         | 10:22                                   | 10:35                    | 10:52            | 10:25               | 10:35          | 10:24         |
| •                  | •       | •                    | 11:01            | 11:18         | 11:22                                   | 11:35                    | 11:52            | 11:25               | 11:35          | 11:24         |
| •                  | •       | •                    | 12:01            | 12:18         | 12:22                                   | 12:35                    | 12:52            | 12:25               | 12:35          | 12:24         |
| •                  | •       | •                    | 13:01            | 13:18         | 13:22                                   | 13:35                    | 13:52            | 13:25               | 13:35          | 13:24         |
| •                  | •       | •                    | 14:01            | 14:18         | 14:22                                   | 14:35                    | 14:52            | 14:25               | 14:35          | 14:24         |

#### Fahrplan Linie 309

(Quelle: rvf.de)



#### Tunsel

(Quelle: Top. Karte Baden-Württemberg 2013)

#### Beschreibung

Die Ortsteile Bad Krozingens sollten verstärkt mit dem ÖPNV an den Kernort angebunden werden.

Ansatzpunkte hierfür wären ein Halt in Hausen im Zuge der Schnellbus-Verbindung Bad Krozingen - Breisach.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen

Projektbez.:

Gesamtkonzept Innenstadtverkehr

Planbez.:

Maßnahme ÖPNV-Verkehr  
Ö7: Anbindung der Ortsteile an ÖPNV

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

8.7

# Anlage 9

---

## Steckbriefe Maßnahmen Kfz-Verkehr

**Leitlinie****Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)****Maßnahme**

Motorisierten Verkehr über ein definiertes Vorrangnetz führen

**Ziel**

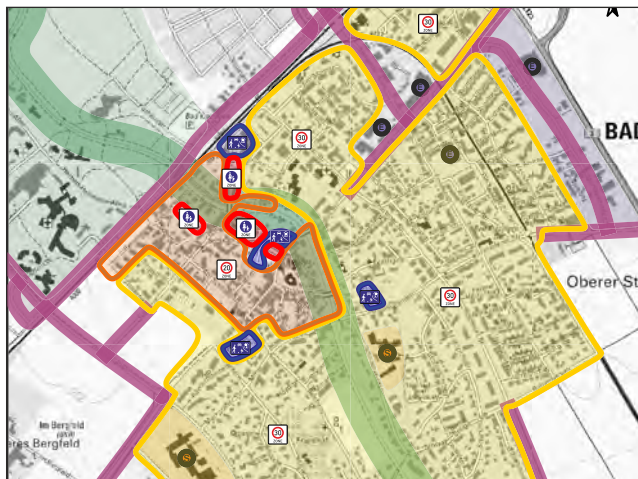
sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs

**Zeitraahmen**

laufend

**Kosten**

kontinuierlich

**Streckenhierarchie****Beschreibung**

Die Stadt Bad Krozingen hat mit der äußeren Umfahrung B3 und der inneren Umfahrung über Westring und Am Kurpark bereits eine Verknüpfung von Hauptstraßen, die in vieler Hinsicht Vorteile hat. So verläuft die innere Umfahrung weitgehend durch weniger sensible Bereiche.

Die Beschilderung der überörtlichen Ziele sollte strikt an dieser Verbindung ausgerichtet werden. Auch das Parkleitsystem (Maßnahme P3) orientiert sich mit den Parkleitsrecken am Hauptstraßennetz.

Im Zuge einer eventuellen Neugestaltung des Busbahnhofs (Maßnahme Ö5) könnte der Straßenraum dort neu aufgeteilt werden und ein Lückenschluss im Radwegnetz erreicht werden, so dass dort Rad- und Kfz-Verkehr getrennt voneinander abgewickelt werden können.

**FICHTNER**

WATER &amp; TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

Maßnahme Kfz-Verkehr  
K1: Vorrangnetz für Kfz-Verkehr

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**9.1**

**Leitlinie** Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)

**Maßnahme** Südrandstraße zur Erschließung südliche Kernstadt

**Ziel** Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse

**Zeitraumen** mittel- bis langfristig

**Kosten** > 500.000 €



**Südrandstraße**

**Beschreibung** Die Südrandstraße würde eine direkte Erschließung des Schulzentrums, des Herzzentrums und der Freizeiteinrichtungen im Süden der Stadt ermöglichen.

**Leitlinie****Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)****Maßnahme**

Verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone Basler Straße

**Ziel**

Stärkung des Fußverkehrs, Reduzierung des MIV

**Zeitraahmen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

abhängig vom Umfang des Ausbaus



Basler Straße, Höhe Rathaus



Basler Straße, Blickrichtung Nordosten

**Beschreibung**

Trotz Umgestaltung und Einengung durch Blumenkübel stellt sich die Situation in der Basler Straße noch immer als zu stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet dar, die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Tempo 20-Zone werden als zu hoch empfunden.

Im Zuge der Umgestaltung des Abschnittes zwischen Joseph-Vomstein-Straße und Grabenstraße wurde eine Festlegung auf eine zukünftige Straßenraumbreite von 9,00 m getroffen. Diese Straßenraumbreite lässt nurmehr die Möglichkeit einer Fußgängerzone bzw. eines verkehrsberuhigten Bereich zu; für andere Lösungen, die mit einer Trennung der Verkehrsarten einhergehen würde, ist die Querschnittsbreite nicht ausreichend.

Die Basler Straße könnte von der Schwarzwaldstraße ab bis zur Grabenstraße als verkehrsberuhigter Bereich oder als Fußgängerzone ausgewiesen werden.

Im Gegensatz zu einer Fußgängerzone ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht mit kleinräumigen Verkehrsverlagerungen verbunden. Gleichzeitig wird durch die geringe Geschwindigkeit die Durchfahrt so unattraktiv, dass mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich gerechnet werden kann. Eine Fußgängerzone hingegen ist ein deutliches Signal für die Priorisierung nachhaltiger Mobilität.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

Maßnahme Kfz-Verkehr  
K3: Einschränkung MIV Basler Straße

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**9.3.1**







Legende



Gesamtverkehrsbelastungen am  
Querschnitt [Kiz/24h] innerhalb  
Kordon



Teilverkehrsbelastungen am  
Querschnitt [Kiz/24h] außerhalb  
Kordon  
Oberer Wert: Befragung  
Unterer Wert: Zählwert

Auftraggeber:

Stadt Bad Krozingen



Projektbez:

Gesamtkonzept  
Innenstadtverkehr

Planbez:

Verkehrsbelastungen  
Basler Straße  
Verkehrsberuhigter Bereich

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

9.3.3





**Leitlinie****Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)****Maßnahme**Kreisverkehr Staufener Straße / Freiburger Straße / Basler Straße  
im Rahmen Sanierungsgebiet "Staufener Straße / Freiburger Straße"**Ziel**

Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit

**Zeitraumen**

mittelfristig

**Kosten**

&gt; 500.000 €

**Knotenpunkt Basler-/ Freiburger-/ Staufenerstraße****Staufener Straße, Zufahrt Knotenpunkt Baslerstr.****Beschreibung**

Im Zusammenhang mit den Planungen zum Sanierungsgebiet „Staufener Straße / Freiburger Straße“ könnte der stark verkehrlich-funktional ausgerichtete Knotenpunkt Freiburger Straße / Basler Straße / Staufener Straße zum Kreisverkehrsplatz umgebaut werden.

Mit Hilfe eines Kreisverkehrsplatzes könnten die angebundenen Straßen gleichwertig miteinander verknüpft werden und eine gestalterische Aufwertung vorgenommen werden.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

Maßnahme Kfz-Verkehr  
K4: Kreisverkehr Staufener/Freiburger Str.

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**9.4**

**Leitlinie** Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)

**Maßnahme** Umbau Freiburger Straße im Rahmen Sanierungsgebiet  
"Staufener Straße / Freiburger Straße"

**Ziel** gerechte Aufteilung des Verkehrsraums

**Zeitraumen** mittel- bis langfristig

**Kosten** > 500.000 €



Freiburger Str., Bereich der städtebaul. Integration

Freiburger Straße, Blickrichtung Südwesten

**Beschreibung** Die Überplanung des Gebietes Freiburger Straße bietet hohe Potenziale, den Verkehrsraum dort neu aufzuteilen. Das derzeit im Hinblick auf Straßenraumgestaltung und Randnutzungen noch stark an die autogerechte Stadt der 1960er und 1970er Jahre erinnernde Teilstück der Freiburger Straße zwischen Staufender Straße und Biengener Allee wird im Zuge der Sanierung ein neues Bild erhalten.

Dabei wird auch die Möglichkeit untersucht, in diesem Abschnitt zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Damit die Fußwegverbindung von diesem Parkhaus in die Innenstadt und damit das Parkhaus selbst von Nutzern akzeptiert wird, sind eine abwechslungsreiche und interessante Fassadengestaltung und Randnutzungen wichtig.

# Anlage 10

---

## Steckbriefe Maßnahmen Ruhender Verkehr



**Leitlinie****Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)****Maßnahme**

Parkraumbewirtschaftung: alle Parkplätze kostenpflichtig, auf nicht straßenbegleitenden Parkständen dafür auch Parkdauern > 3h möglich

**Ziel**

sozial- & umweltverträgliche Flächennutzung

**Zeitraahmen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

< 10.000 €



Schwarzwaldstraße (Einmündung Grabenstraße)



Hofstraße: 3h-Parken

**Beschreibung**

Für die Attraktivität von Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt ist eine angemessene Zahl von straßenbegleitenden Parkständen wichtig.

Bei der Frage nach der Anzahl straßenbegleitend bereitzustellender Parkstände in der Innenstadt sowie der Art der Bewirtschaftung (kostenfrei oder kostenpflichtig) ist zu beachten, dass Parkstände stets mit Parksuchverkehr einhergehen. Kostenfreie Parkmöglichkeiten im Straßenraum bergen zudem die Gefahr, nicht von der eigentlichen Zielgruppe (Kunden und Gästen), sondern von Angestellten belegt zu werden.

Wenn Parkgebühren erhoben werden, so müssen diese nicht sofort einsetzen (Bsp. Brötchentaste). Auch eine Parkgebührenrückerstattung durch teilnehmende Einzelhandelsbetriebe hat sich in anderen Kommunen bewährt.

Ein kundenorientiertes Parkraummanagement umfasst auch die Möglichkeit, auf den Parkplätzen „Schloss“ und „Kurhaus/Bahnhof“ gegen Gebühr länger als 3 Stunden parken zu können.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Ruhender Verkehr  
P1: Parkraumbewirtschaftung**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

Anlage

**10.1**

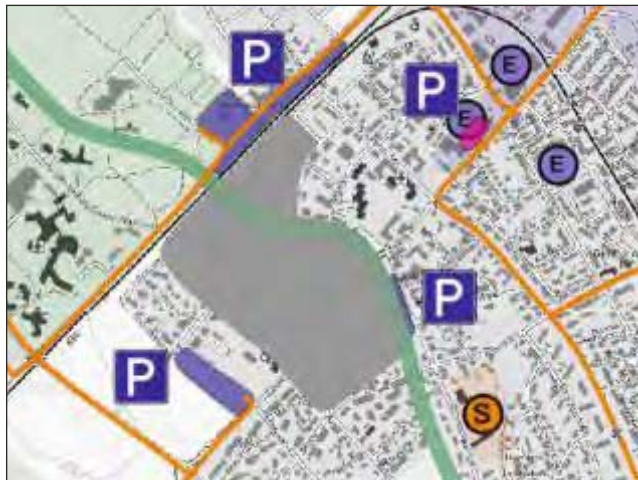
**Leitlinie**      **Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)**

**Maßnahme**    Machbarkeitsstudie Parkplatz in der Freiburger Straße

**Ziel**            Reduzierung des Parkdrucks im Innenstadtbereich

**Zeitraahmen**   mittel- bis langfristig

**Kosten**        bei Realisierung hohe Kosten



**Ergänzung Parkraum Freiburger Straße**

**Beschreibung**    Im Zusammenhang mit der Überplanung des Sanierungsgebietes „Freiburger Straße“ ergibt sich für die Stadt die Möglichkeit, Flächen zu erwerben. Auf diesen Flächen ließe sich das Parkraumangebot ergänzen, speziell für aus Norden kommende Besucher.

**Leitlinie****Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)****Maßnahme**

Definition von Parkleitsrecken, lesbare und durchgängige Beschilderung zum jeweils nächstgelegenen Parkplatz

**Ziel**

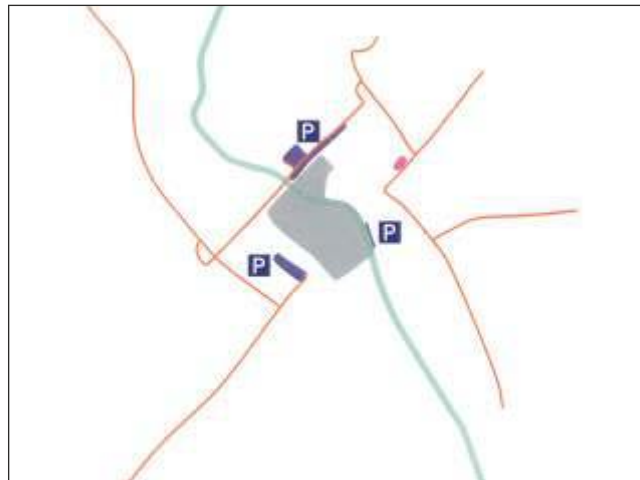
sozial- & umweltvertr. Abwicklung d. Verkehrs, Reduz. von Parksuchverkehr

**Zeitraumen**

kurz- bis mittelfristig

**Kosten**

< 100.000 €



**Definition von Parkleitsrecken**

**Beschreibung**

Das Parkleitsystem in seiner bestehenden Form hat sich als nicht zielführend erwiesen. Die Schilder, die die Lage der einzelnen Parkplätze anzeigen können von Fahrern nicht im Vorbeifahren erfasst werden.

Die bestehenden Parkplätze, und zukünftig ggf. der Parkplatz Freiburger Straße, können in ein neues Parkleitsystem derart aufgenommen werden, dass jeweils nur der Weg zum nächstgelegenen Parkplatz angezeigt wird.

Wegen seiner Lage im sensiblen Innenstadtbereich wird davon abgeraten, den Parkplatz Grün in das Parkleitsystem aufzunehmen.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Ruhender Verkehr  
P3: Parkleitsystem**

Proj.-Nr.:

**612-1797**

Datum:

**02/2019**

Maßstab:

**Anlage**

**10.3**

**Leitlinie**      **Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)**

**Maßnahme**    Regelungen für Bewohnerparken

**Ziel**           sozial- & umweltvertr. Abwicklung d. Verkehrs

**Zeitraahmen**   kurz- bis mittelfristig

**Kosten**        je nach Umfang



**Bewohnerparken in Radolfzell**  
(Quelle: suedkurier.de)

**Beschreibung**    Für Bewohner der Innenstadt, die keinen Zugang zu einem Stellplatz auf Privatgelände haben, werden Regeln erarbeitet. Ziel ist es, ausreichend Parkstände für Kunden und Besucher bereitzuhalten. Auch soll damit der Druck erhöht werden, vorhandene Stellplätze auf Privatgelände zu nutzen.



**Leitlinie**      **Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)**

**Maßnahme**    Regelungen für Bewohnerparken

**Ziel**           sozial- & umweltvertr. Abwicklung d. Verkehrs

**Zeitraahmen**    kurz- bis mittelfristig

**Kosten**          gering



**Kommunale Stellplatzsatzung zur Steuerung des Parkens im öffentlichen Raum** (Quelle: [zukunftsnetz-mobilitaet.de](http://zukunftsnetz-mobilitaet.de))

**Beschreibung**    Durch eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung soll eine Verringerung der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erreicht werden.

# Anlage 11

---

## Steckbriefe Maßnahmen Mobilitätsmanagement

**Leitlinie****Mobilitätsmanagement und -information, neue Mobilitätsformen****Maßnahme**

Mobilitätsstation am Bahnhof und Bahnhof Ost

**Ziel**

Stärkung alternativer Verkehrsmittel, Reduzierung des MIV

**Zeitraumen**

mittel- bis langfristig

**Kosten**

abhängig vom Umfang der Einzelmaßnahmen

**Beispielhafte Mobilitätsstation** (©Sophia von Berg)**Sicherung von Flächen für Mobilitätsstation****Beschreibung**

Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Verkehrsmittel miteinander und bietet damit individuell abgestimmte Mobilitätsangebote. Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und intermodale Wegeketten werden gefördert. Wichtig ist, dass die Mobilitätsstation gut sichtbar und an ÖPNV-Haltestellen gelegen ist.

**Ausstattungsmerkmale**

- Fahrradbügel für private Fahrräder
- Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge
- Wetterschutz
- Ausschilderung
- Informationstafel mit wesentlichen Informationen zu Verkehrsangeboten
- barrierefreier Zugang
- einheitliches Design

**FICHTNER**

WATER &amp; TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtkonzept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

**Maßnahme Mobilitätsmanagement  
 M1: Mobilitätsstation am Bahnhof**

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**11.1**

**Leitlinie**      **Mobilitätsmanagement und -information, neue Mobilitätsformen**

**Maßnahme**    Informationen zu Mobilitätsangeboten online und als App

**Ziel**            Förderung Intermodalität, unkompliziert zugängliche Verkehrsinfos

**Zeitraahmen**   kurz- bis mittelfristig

**Kosten**         < 100.000 €



Thema „Verkehr und ÖPNV“ auf der Homepage



App „wunderfitz“

**Beschreibung**    Mobilitätsangebote können nur dann genutzt werden, wenn Informationen darüber zur Verfügung stehen. Deshalb ist es wichtig, möglichst viele Informationskanäle zu nutzen und niedragschwellige Angebote zu machen. In einer App könnten Informationen zu den einzelnen Verkehrsangeboten um in und um Bad Krozingen mobil zu sein (ÖPNV, Carsharing, Standorte Radabstellanlagen,...) zusammengeführt werden. Denkbar ist die Integration in eine bestehende App, wie z. B. wunderfitz.

Diese Informationen zu Mobilitätsangeboten sollten zusätzlich auch online über die Homepage der Stadt Bad Krozingen zugänglich sein.



**Leitlinie****Mobilitätsmanagement und -information, neue Mobilitätsformen****Maßnahme**

Elektromobilitätskonzept (Erstellung derzeit in Zusammenarbeit mit badenova)

**Ziel**

Stärkung alternativer Verkehrsmittel, umweltvertr. Abwicklung des Verkehrs

**Zeitraumen**

z. T. in Erarbeitung (in Zusammenarbeit mit badenova)

**Kosten**

abhängig vom Projektumfang



**Ladesäule der badenova**  
(Quelle: badenova)



**Ladestation für E-Bikes in Cham**  
(Quelle: Mittelbayerische)

**Beschreibung**

Die Potenziale für Elektromobilität werden derzeit in Zusammenarbeit mit der badenova und im Verbund mit den Nachbarkommunen Heitersheim und Neuenburg untersucht.

Elektroautos und E-Bikes, sowie die dafür notwendige Ladeinfrastruktur werden hierbei u. a. thematisiert. Im Blick steht nicht nur die private Nutzung, sondern auch die Elektrifizierung von Flotten.

Durch die interkommunale Zusammenarbeit können Synergieeffekte genutzt werden. Die Ergebnisse dieses Elektromobilitätskonzeptes sind in das Gesamtverkehrskonzept zu integrieren.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

**Stadt Bad Krozingen**

Projektbez.:

**Gesamtconcept Innenstadtverkehr**

Planbez.:

Maßnahme Mobilitätsmanagement  
M3: Konzept für Elektromobilität

Proj.-Nr.:

612-1797

Datum:

02/2019

Maßstab:

Anlage

**11.3**

**Leitlinie****Mobilitätsmanagement und -information, neue Mobilitätsformen****Maßnahme**

Bürgerbus mit alternativem Antrieb

**Ziel**

Stärkung alternativer Verkehrsmittel, E-Mobilität zum „Anfassen“

**Zeitraumen**

mittel- bis langfristig

**Kosten**

&lt; 500.000 €

**E-Kleinbus der Firma Tribus****Beschreibung**

Im Rahmen von Ersatzbeschaffungen können mittel- bis langfristig Busse mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen. Steigende Nachfrage führt auf dem Markt für E-Busse zum Beispiel dazu, dass die Angebote zunehmend besser auf individuelle Anforderungen von Nutzern abgestimmt werden.

**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

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

|               |                                                                                  |            |          |                                  |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|----------------------------------|
| Auftraggeber: | <b>Stadt Bad Krozingen</b>                                                       | Proj.-Nr.: | 612-1797 | <b>Anlage</b><br><br><b>11.4</b> |
| Projektbez.:  | <b>Gesamtkonzept Innenstadtverkehr</b>                                           | Datum:     | 02/2019  |                                  |
| Planbez.:     | <b>Maßnahme neue Mobilitätsformen<br/>M4: Bürgerbus mit alternativem Antrieb</b> | Maßstab:   |          |                                  |

**Leitlinie** Mobilitätsmanagement und -information, neue Mobilitätsformen

**Maßnahme** Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete

**Ziel** sozial- & umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs

**Zeitraumen** kurz- bis mittelfristig

**Kosten** abhängig von Randbedingungen



Baugebiet Am Kurgarten



Gewerbegebiet Krozinger Weg

**Beschreibung** Die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Nutzer von Anfang an mitzudenken trägt dazu bei, den Kfz-Verkehr aus neuen Baugebieten gering zu halten.

Das betrifft zum einen die Mobilitätsbedürfnisse von Bewohnern neuer Baugebiete. Aber auch mit Mobilitätskonzepten für Wirtschaftsverkehr und Mitarbeiter neu angesiedelter Unternehmen können nachhaltige Mobilitätsformen unterstützt werden.

|                                                                                                                                                               |               |                                                                        |            |          |                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------|------------|----------|---------------------------|
| <b>FICHTNER</b><br>WATER & TRANSPORTATION<br>Fichtner Water & Transportation GmbH<br>Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg<br>+49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de | Auftraggeber: | Stadt Bad Krozingen                                                    | Proj.-Nr.: | 612-1797 | Anlage<br><br><b>11.5</b> |
|                                                                                                                                                               | Projektbez.:  | Gesamtkonzept Innenstadtverkehr                                        | Datum:     | 02/2019  |                           |
|                                                                                                                                                               | Planbez.:     | Maßnahme Mobilitätsmanagement<br>M5: Mobilitätskonzepte für Baugebiete | Maßstab:   |          |                           |

# Anlage 12

---

## Übersicht Maßnahmen



# Gesamtkonzept Innenstadtverkehr Bad Krozingen

## Leitlinien und Maßnahmen

Projekt-Nr. 612-1797

März 2019

|                                                                                                                          | Punkte    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A Leitlinien Fußverkehr (Fußverkehr als Basismobilität)</b>                                                           | <b>41</b> |
| <b>In der Innenstadt sollen Fußgänger Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern haben</b>                            |           |
| <i>Barrierefreie und ausreichend dimensionierte Wege für Fußgänger</i>                                                   |           |
| F1 Festlegung von Standards bei der Gestaltung barrierefreier Straßenräume                                               | 1         |
| F2 Fußweg entlang Neumagen durchgängig als barrierefreie Fußgängerachse gestalten (Breite, Knotenpunkte)                 | 11        |
| F3 Sichere Fußverbindung zwischen Innenstadt und Tourist-Information                                                     | 2         |
| <i>Konfliktstellen mit anderen Verkehrsarten minimieren</i>                                                              |           |
| F4 Farbwechsel Haltestelle Seniorenzentrum (Führung gemeinsamer Geh- und Radweg im Haltestellenbereich)                  | 3         |
| <i>das Zufußgehen fördern</i>                                                                                            |           |
| F5 Fußgängerleitsystem (Zeitangaben zu wichtigen Zielen)                                                                 | 14        |
| F6 Laufbus für Grundschüler, Abstimmung auf Schulwegpläne                                                                | 6         |
| F7 Netz öffentlicher Toiletten (Sauberkeit, Ausschilderung)                                                              | 4         |
| <b>B Leitlinien Radverkehr (Neue und attraktive Angebote für den Radverkehr)</b>                                         | <b>61</b> |
| <b>Ziel ist eine deutliche und kontinuierliche Erhöhung des Radverkehrsanteils</b>                                       |           |
| <i>ein Radverkehrsvorrangnetz definieren</i>                                                                             |           |
| R1 Radweg entlang Neumagen (Nordseite), Trennung von Fußverkehr (Südseite)                                               | 4         |
| R2 Fahrradstraße Markgräferstraße, Mittweg, Hofstraße, Schauinslandstraße                                                | 12        |
| <i>eine ausreichende Anzahl von Radabstellanlagen bereitstellen</i>                                                      |           |
| R3 Radabstellanlagen am Rande der Innenstadt aus den verschiedenen Richtungen kommend                                    | 1         |
| R4 Ergänzung Fahrradständer am Bahnhof, abschließbare Boxen                                                              | 5         |
| <i>Barrieren für den Radverkehr abbauen</i>                                                                              |           |
| R5 Entfernung Umlaufsperre Radweg Jägerweg, fahrdynamische Ausrundung Radweg Thermenallee                                | 2         |
| <i>Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr entschärfen</i>                                                               |           |
| R6 Umgestaltung Querung für Radfahrer am Kreisels Ortseingang Nord                                                       | 14        |
| <i>den Radverkehr fördern</i>                                                                                            |           |
| R7 Markierung auf Radweg Biengen-Bad Krozingen zur Verminderung der Blendwirkung durch Kfz                               | 1         |
| R8 Beleuchtung wichtiger Radverbindungen (z. B. Biengen)                                                                 | 10        |
| <i>das Netz für den Radverkehr ausbauen und erweitern, Netzlücken schließen</i>                                          |           |
| R9 Radweg zwischen Tunsel und Schlatt                                                                                    | 1         |
| R10 Radweg zwischen Bad Krozingen und Schmidhofen                                                                        | 11        |
| <b>C Leitlinien ÖPNV (als echte Alternative)</b>                                                                         | <b>66</b> |
| <b>Ein starker ÖPNV als wichtige Säule zur Minderung der Verkehrsbelastung</b>                                           |           |
| <i>den ÖPNV möglichst vielen Bürgern zugänglich machen</i>                                                               |           |
| Ö1 neue Baugebiete an den Bürgerbus anschließen (Kurgarten I und II)                                                     | 14        |
| <i>Barrierefreie Wegeketten ermöglichen</i>                                                                              |           |
| Ö2 Bushaltestellen barrierefrei gestalten                                                                                | 1         |
| <i>die Nutzung des ÖPNV bequemer machen</i>                                                                              |           |
| Ö3 Taktung der Anbindung an OT am Abend und am Wochenende verdichten                                                     | 12        |
| <i>den ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen</i>                                                                   |           |
| Ö4 Bürgerbus-Haltestellen an den großen Parkplätzen/-häusern                                                             | 1         |
| Ö5 Neugestaltung und Erweiterung Busbahnhof                                                                              | 7         |
| Ö6 Hop on hop off-Bähnchen                                                                                               | 10        |
| Ö7 Anbindung Tunsel (S-Bahn), Hausen (Schnellbus)                                                                        | 9         |
| <b>D Leitlinien Kfz-Verkehr (ein optimiertes und multimodales Straßennetz)</b>                                           | <b>53</b> |
| <b>Bündelung des motorisierten Verkehrs auf einem Vorrangnetz</b>                                                        |           |
| <i>ein Vorrangnetz definieren</i>                                                                                        |           |
| K1 Motorisierten Verkehr über ein definiertes Vorrangnetz führen                                                         | 7         |
| <i>Netzlücken schließen</i>                                                                                              |           |
| K2 Südrandstraße zur Erschließung südliche Kernstadt                                                                     | 19        |
| <i>den Verkehr in der Innenstadt beruhigen</i>                                                                           |           |
| K3 Fußgängerzone oder Verkehrsberuhigter Bereich Basler Straße im zentralen Bereich                                      | 9         |
| <i>Knotenpunkte sicher und leistungsfähig gestalten</i>                                                                  |           |
| K4 Kreisverkehr Staufener Straße / Freiburger Straße / Basler Straße im Rahmen Sanierungsgebiet "Freiburger Straße"      | 16        |
| <i>Stadtplanerische Potenziale wahrnehmen</i>                                                                            |           |
| K5 Umbau Freiburger Straße im Rahmen Sanierungsgebiet "Staufener Straße / Freiburger Straße"                             | 2         |
| <b>E Leitlinien Ruhender Verkehr (Harmonisierung der Parkraumstrategien)</b>                                             | <b>34</b> |
| <i>auf die Nutzer abgestimmte Angebote machen</i>                                                                        |           |
| P1 Parkraumbewirtschaftung: Beschränkungen auf straßenbegleitenden Parkständen, flexiblere Nutzung der großen Parkplätze | 1         |
| <i>den vorhandenen Parkraum sinnvoll ergänzen</i>                                                                        |           |
| P2 Machbarkeitsstudie Parkplatz in der Freiburger Straße                                                                 | 7         |
| <i>das Parkleitsystem verbessern</i>                                                                                     |           |
| P3 Definition von Parkleitspuren, lesbare und durchgängige Beschilderung zum jeweils nächstgelegenen Parkplatz           | 8         |
| P4 Einführung von Anwohnerparken                                                                                         | 14        |
| P5 Stellplatz-Satzung                                                                                                    | 4         |
| <b>F Leitlinien Mobilitätsmanagement und -information, Neue Mobilitätsformen</b>                                         | <b>28</b> |
| <i>Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen</i>                                                                         |           |
| M1 Mobilitätsstation am Bahnhof                                                                                          | 17        |
| M2 Informationen zu Mobilitätsangeboten online und als App                                                               |           |
| <i>emissionsarme/-freie Fahrzeuge fördern</i>                                                                            |           |
| M3 Elektromobilitätskonzept (Erstellung derzeit in Zusammenarbeit mit badenova)                                          | 6         |
| M4 Bürgerbus mit alternativem Antrieb                                                                                    | 2         |
| <i>Mobilitätskonzepte mit Hebelwirkung</i>                                                                               |           |
| M5 Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete                                                                                  | 1         |