

STADT BREISACH AM RHEIN

Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept

Erläuterungsbericht

Projekt-Nr. 612-1696

September 2015

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	04.09.2015	B. Hribersek/ F. Krentel	A. Colloseus	

ppa. Matthias Wollny

i.V. 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

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	1
2. Untersuchungsgebiet	3
3. Bestandsanalyse	3
3.1 Methodik.....	3
3.1.1 Zählung.....	3
3.1.2 Ortsbesichtigungen	4
3.2 Erhebung.....	4
3.2.1 Verkehrszählungen	4
3.2.2 Querschnittszählungen.....	5
3.2.3 Knotenpunktzählungen.....	6
3.2.4 Verkehrsbefragungen.....	6
3.3 Modellerstellung	8
3.3.1 Analyse-Nullfall 2013.....	8
3.3.2 Verkehrsumlegung 2013	9
3.3.3 Verkehrszusammensetzung	10
3.3.4 Belastungsspinnen.....	11
3.4 Kfz-Verkehr und Unfallanalyse	11
3.4.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes.....	11
3.4.2 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr.....	13
3.4.3 Unfälle.....	13
3.5 Ruhender Verkehr	13
3.6 Radverkehr.....	14
3.7 Fußgängerverkehr	16
3.8 ÖPNV	17
4. Planungsziele	18

4.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	18
4.2	Nicht motorisierter Individualverkehr (NIV)	19
4.3	Marktplatz.....	19
5.	Berechnungen mit dem Verkehrsmodell	20
5.1	Verkehrsprognose 2030	20
5.1.1	Überregionale Entwicklung.....	20
5.1.2	Prognose-Matrizen 2030	20
5.2	Prognose-Nullfall 2030	21
5.2.1	Verkehrsbelastungen	21
5.3	Planfallberechnungen.....	21
5.3.1	Planfall 1 – Umgestaltung Markplatz, Gegenverkehr in Rheinstraße	22
5.3.2	Planfall 1a – Umgestaltung Markplatz, Verkehrsberuhigter Bereich in Rheinstraße und Sperrung Rheinuferstraße.....	22
5.3.3	Planfall 2 – Umgestaltung Markplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadteinwärts.....	22
5.3.4	Planfall 3 – Umgestaltung Markplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadtauswärts.....	23
5.3.5	Planfall 3a – Umgestaltung Markplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadtauswärts, Sperrung Rheinuferstraße	23
5.3.6	Planfall 4 – Umgestaltung Markplatz, Einbahnring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts.....	23
5.3.7	Planfall 4a – Umgestaltung Markplatz, Einbahnring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts, Sperrung Rheinuferstraße	24
5.3.8	Planfall 5 – Fußgängerzone am Marktplatz	24
5.3.9	Planfall 6 – Fußgängerzone am Marktplatz und Ausbau der Jahnstraße.....	25
5.3.10	Planfall 7 – Umgestaltung Marktplatz, lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße in Westrichtung	25
5.3.11	Planfall 7a – Umgestaltung Marktplatz, lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße in Westrichtung, Sperrung Rheinuferstraße	25

5.3.12	Planfall 8 – Umgestaltung Marktplatz, zwei Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße in Westrichtung, Sperrung Rheinuferstraße	26
5.3.13	Planfall 9 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts, Sperrung Rheinuferstraße.....	26
5.3.14	Planfall 10 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Rheinstraße am Marktplatz westwärts, Sperrung Rheinuferstraße	26
5.3.15	Planfall 11 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts, Einbahnstraße Richard-Müller-Straße stadtauswärts, Sperrung Rheinuferstraße	27
6.	Massnahmenentwicklungsprozess	27
6.1	Kfz-Verkehr	27
6.1.1	K1: Innerstädtische Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	27
6.1.2	K2: Zusätzliche Anbindung der L 104.....	29
6.1.3	K3: B 31 Anbindung (West).....	30
6.1.4	K4: Unterstützende Markierungen	31
6.1.5	K5: Anbindung Parkplatz Süd.....	31
6.1.6	K6: Umbau Knotenpunkte Burkheimer Landstraße	32
6.2	Alternative Mobilität	33
6.2.1	A1: Förderung Elektromobilität	33
6.2.2	A2: Förderung Car-Sharing	34
6.2.3	A3: Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement.....	34
6.3	Ruhender Verkehr	35
6.3.1	P1: Parkraumbewirtschaftung Pkw-Verkehr	35
6.3.2	P2: Parkraumbewirtschaftung Reisebusse	36
6.3.3	P3: Verlegung Busparkplätze	37
6.3.4	P3a: Vision Rheinufer.....	39
6.3.5	P4: Einrichtung eines statischen Parkleitsystems.....	40
6.3.6	P5: Verstärkung der Parkraumkontrolle durch den GvD	41
6.3.7	P6: Erhöhung Parkplatzangebot Pkw	41

6.3.8	P7: Änderung Parkplatzordnung Richard-Müller-Straße	42
6.4	Radverkehr	43
6.4.1	R1: Gemeinsamer Geh-/Radweg entlang Ihringer Straße	43
6.4.2	R2: Ausweisung Radroute Nord-Süd.....	45
6.4.3	R3: Führung Radverkehr auf Fahrbahn bei 30 km/h.....	46
6.4.4	R4: Querungshilfe Ihringer Landstraße/Hochstetter Straße	47
6.4.5	R5: Querungshilfe Hafensstraße/Himmelssteige	47
6.4.6	R6: Querungshilfe Hafensstraße/Geldermannstraße	48
6.4.7	R7: Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/Im Gelbstein	49
6.4.8	R8: Ausbau Abstellanlagen	50
6.4.9	R9: Baulicher Zustand der Radverkehrsanlagen	51
6.4.10	R10: Marketing und Förderung Radverkehr	51
6.5	Fußgängerverkehr	51
6.5.1	F1: Fortführung gemeinsamer Geh-/Radweg Ihringer Landstraße	52
6.5.2	F2: Verbreiterung Gehweg Richard-Müller-Straße	52
6.5.3	F3: Verbreiterung Gehwege in der Rheinstraße	52
6.5.4	F4: Querungsanlagen für den Fußgängerverkehr.....	53
6.5.5	F5: Barrierefreie Fußgängerverkehrsanlagen.....	53
6.5.6	F6: Erstellung Schulwegeplan	54
6.5.7	F7: Erhöhung Aufenthaltsqualität Marktplatz	55
6.6	ÖPNV	55
6.6.1	Ö1: Verbesserung ÖPNV Angebot.....	55
6.6.2	Ö2: Errichtung Busbahnhof	56
6.6.3	Ö3: Erweiterung Service ÖPNV	56
6.7	Marktplatz.....	57
6.7.1	M1: Variante 1 – Gegenverkehr in Rheinstraße.....	61
6.7.2	M2: Variante 2 –Einbahnstraßen Rheinstraße stadteinwärts	62
6.7.3	M3: Variante 3 –Einbahnstraßen Rheinstraße stadtauswärts	63

6.7.4	M4: Variante 4 – Einbahnstraßenring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts	66
6.7.5	M5: Variante 5 – Fußgängerzone am Marktplatz.....	68
6.7.6	M6: Variante 6 – Fußgängerzone am Marktplatz und Ausbau der Jahnstraße	69
6.7.7	M7: Variante 7 – Lange Einbahnstraßenregelung Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße westwärts	70
6.7.8	M8: Variante 8 – Gestaffelte Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße westwärts	73
6.7.9	M9: Variante 9 – Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts.....	75
6.7.10	M10: Variante 10 – Einbahnstraße Marktplatz westwärts	77
6.7.11	M11: Variante 11 – Zwei Einbahnstraßen Rheinstraße und Richard-Müller-Straße ostwärts	77
6.7.12	Fachlicher Variantenvergleich und Bewertung Marktplatz	78
6.8	Anregungen aus der Bürgerschaft.....	81
7.	Zusammenfassung	82

Anlagen

- Anlage 1 Erhebungsstellenplan**
- Anlage 2 Ergebnisse der Querschnittszählungen**
- Anlage 3 Ergebnisse der Knotenpunktzählungen**
- Anlage 4 Ergebnisse der Befragungen**
- Anlage 5 Analyse-Nullfall 2013**
- Anlage 6 Verkehrszusammensetzung im Analyse-Nullfall 2013**
- Anlage 7 Streckenspinnen**
- Anlage 8 Bestand MIV und Unfälle**
- Anlage 9 Bestand ruhender Verkehr**
- Anlage 10 Bestand Radverkehr**
- Anlage 11 Bestand Fußgängerverkehr**
- Anlage 12 Bestand ÖPNV**
- Anlage 13 Prognose-Nullfall 2030**
- Anlage 14 Planfälle inklusive Differenznetze**
- Anlage 15 Steckbriefe Kfz**
- Anlage 16 Steckbriefe Alternative Mobilität**
- Anlage 17 Steckbriefe ruhender Verkehr**
- Anlage 18 Steckbriefe Radverkehr**
- Anlage 19 Steckbriefe Fußgängerverkehr**
- Anlage 20 Steckbriefe öffentlicher Personennahverkehr**
- Anlage 21 Variantenvergleich Verkehrsführung Marktplatz**
- Anlage 22 Anregungen aus der Bürgerschaft**

Quellenverzeichnis

- BMVI 2003 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat K13 Neue Medien; Bundesverkehrswegeplan 2003, Berlin
- ERA 2010 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln
- EFA 2002 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln
- GVP 2009 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg: Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2009, Stuttgart
- HSSG 2014 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, Ausgabe 2012, Köln
- SVT 2014 Topp, H.: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“. Erschienen in Straßenverkehrstechnik Nr. 1/2014, Kirschbaum Verlag Bonn
- SVT 2015 Heinrichs, E: „Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis“. Erschienen in Straßenverkehrstechnik Nr. 2/2015, Kirschbaum Verlag Bonn

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Breisach am Rhein hat für den Bereich Verkehrsplanung in den 1990er Jahren ein auf die Stadtentwicklung abgestimmtes richtungweisendes Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) erarbeitet. Aufbauend auf umfangreichen Grundlagenermittlungen, Erhebungen und Bestandsanalysen wurden nach einer breit angelegten Planungsziel-diskussion Konzepte entwickelt, die in einem integrativen Ansatz alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigten. Die Abschlussdokumentation der Verkehrsentwicklungskonzeption der Stadt Breisach mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse wurde im Mai 1995 vorgelegt (Beller Consult GmbH, Vorläuferbüro von Fichtner Water & Transportation, FWT).

In den letzten 20 Jahren ist eine Reihe von Maßnahmen der Verkehrsentwicklungskonzeption realisiert worden (Bilanz und Aufgaben VEK, FWT, April 2011). Weiterhin haben sich in der Stadt Breisach wesentliche Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen (z. B. erhebliche Steigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs) sowie der städtebaulichen Situation (z. B. Umnutzung ehemaliger Militär- und Industrieflächen, Fortschreibung FN-Plan, 2006) ergeben. Auch auf der strategisch-politischen Ebene sollen die ehemaligen Planungsziele diskutiert und aktualisiert werden.

Projektbezogen wurden in den letzten 10 Jahren folgende Verkehrsstudien und Erhebungen durchgeführt:

- **Marktplatzstudie 2004**
 - Verkehrliche Variantenbewertung zur Verkehrsberuhigung am
 - Marktplatz (Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen)
- **Verkehrserhebungen 2004 bis 2011**
 - Kreuzung Rheinstraße/Gutgesellentorplatz/Marienau
 - Erhebung ruhender Verkehr Marktplatz 2004/2011
- **Umgestaltung Bahnhofstraße/Busbahnhof 2012**
 - Vorstudie Variantenentwicklung und Bewertung
- **Verkehrsuntersuchung KBC-Areal/GE 2011/2012**
 - Kreisel Neutorplatz/Ihringer Landstraße L114
 - Knotenpunktzählungen/Videoerhebung
 - Verkehrssimulation Kreisel

- Anschluss östliche GE an die B31

Auf der Grundlage der teilweise noch gültigen Aussagen des VEK 1995 soll unter Berücksichtigung der neueren Entwicklungen eine integrierte verkehrliche Gesamtsicht der in Breisach anstehenden Aufgaben und die notwendige Abwägung der verkehrlichen, städtebaulichen und umwelterheblichen Wirkungen erreicht werden. Eine Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes ist daher sinnvoll.

Folgendes Arbeitsprogramm wurde dafür im Gemeinderat vorgestellt:

- **Diskussion von Leitbildern und Planungszielen**
- **Festlegung des Untersuchungsgebietes**
- **Zusammenfassung aller vorliegenden Daten**
- **Durchführung Verkehrserhebungsprogramm**
- **Verkehrsanalyse und Prognose**
- **Vorschlag von Verkehrskonzepten für:**
 - Motorisierten Individualverkehr
 - Ruhenden Verkehr
 - Führung der Linien- und Freizeitbusse
 - Radfahrer/Fußgänger
- **Abstimmung und Diskussion der Konzepte**

Ein besonderer Schwerpunkt besteht dabei in der Diskussion zum verkehrlichen Innenstadtkonzept (Marktplatz, Rheinstraße, Gutgesellentorplatz) auf Grundlage der VEK 1995 und der Verkehrsstudie 2004. Einige Vorschläge der ehemaligen Verkehrsentwicklungskonzeption im motorisierten Individualverkehr (MIV)/ruhenden Verkehr konnten bisher noch nicht einer Entscheidung zugeführt werden. Eine Zukunftsaufgabe der Stadt Breisach dürfte dabei die Frage der Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung sowie des damit zusammenhängenden ruhenden Verkehrs in der Innenstadt sein.

Die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt von Breisach soll im Kontext mit den verkehrlichen Aufgaben gefördert werden. Eine Grobanalyse wurde als Grundlage für einen Förderantrag zum Programm „Städtebauliche Erneuerung“ im Herbst 2012 vom Büro fsp.stadtplanung, Freiburg, erstellt.

Neben den klassischen Anwendungsgebieten der Verkehrsentwicklungsplanung, können die Ergebnisse des aktualisierten Verkehrsmodells für den MIV auch in den Berei-

chen Klimaschutz und Energieeinsparung verwendet werden. Hierbei sind auch verkehrliche Aspekte von Interesse, wie z. B. Kfz-Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistungen (Kfz), daraus resultierende Immissionen (Lärm, Luft), Fahrleistungen sowie Aussagen zu Einsparpotentialen infolge verschiedener Maßnahmen.

Aufgabe jeder Verkehrsplanung ist die zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen, die den Verkehr nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen. Integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte beziehen hierbei alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des ÖPNV, Kfz-Fahrer) gleichberechtigt mit ein und berücksichtigen die gegenseitigen Wechselwirkungen der jeweiligen Ansprüche. Neben der Bearbeitung des Themenblocks „Verkehr“ umfasst die Verkehrsentwicklungsplanung darüber hinaus auch die Aus- bzw. Einwirkungen auf den Ebenen der Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung oder wie in Breisach auch des Klimas und der Energie.

2. UNTERSUCHUNGSGEBIET

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

3. BESTANDSANALYSE

3.1 Methodik

3.1.1 Zählung

Eine wesentliche Grundlage zur Bestimmung der Verkehrssituation ist die Analyse der aktuellen Verkehrsstrukturen. Innerhalb einer Verkehrsanalyse sollten daher die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten aufgenommen und hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen fachlich bewertet werden.

Hierzu wurden mit rund 120 Schülern des Martin-Schongauer-Gymnasium Breisach am Rhein am Dienstag, den 16.07.2013 umfangreiche Erhebungen des Kfz-Verkehrs mit Befragungen und Verkehrszählungen durchgeführt.

Die Verkehrsanalyse konnte auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) beschränkt werden, da beim „Modal-Split“ (Verkehrsmittelwahl) keine wesentlichen Modifikationen in den nächsten Jahren zu erwarten sind. Sollten sich wider Erwarten in den nächsten Jahren wesentliche Veränderungen beim Angebot des ÖPNV ergeben (z. B. Taktver-

dichtungen im Schienenverkehr), wären die Auswirkungen bei der Interpretation der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigen.

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

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

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

3.1.2 Ortsbesichtigungen

Im Rahmen von mehreren Ortsbesichtigungen wurde das Verkehrsgeschehen in Breisach am Rhein an verschiedenen repräsentativen Werktagen aufgenommen und fotografisch dokumentiert.

Hierbei wurden alle verkehrlichen Teilbereiche berücksichtigt und fachlich bewertet.

3.2 Erhebung

3.2.1 Verkehrszählungen

An insgesamt 10 Querschnitten und 15 Knotenpunkten wurden in 15-Minuten-Intervallen alle in den Querschnitt bzw. Knotenpunkt einfahrenden Fahrzeuge nach Fahrzeugart (Krad, Pkw, Lkw, Lastzug) erfasst (vgl. Anlage 1).

Gezählt wurde am 16.07.2013 in zwei 4-Stunden-Intervallen von 06:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr. An drei Knotenpunkten (K2, K6, K10) erfolgte die Erhebung von 00:00 bis 24:00 Uhr per Videoerfassung durchgehend, um auch Aussagen zu den Verkehrsbelastungen in der Mittags- und Nachtzeit bzw. zum tageszeitlichen Verlauf zu erhalten. Die Auswertung dieser drei Knotenpunkte erfolgte manuell.

Für die Hochrechnung der gezählten Werte auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV-W) konnten die Daten aus den drei 24-stündigen Zählstellen (K2, K6,

K10) verwendet und unter Abgleich mit dem Generalverkehrsplan Baden-Württemberg [GVP 2009] die Hochrechnungsfaktoren ermittelt werden.

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

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

3.2.2 Querschnittszählungen

Die größten Belastungen der Querschnittszählungen sind innerorts entlang der Straßen „Neuer Weg“ und „Zum Kaiserstuhl“ mit etwa 4.350 Kfz/24h und 7.450 Kfz/24h erfasst worden. An diesen Stellen konnte ein SV-Anteil mit etwa 3% beobachtet werden.

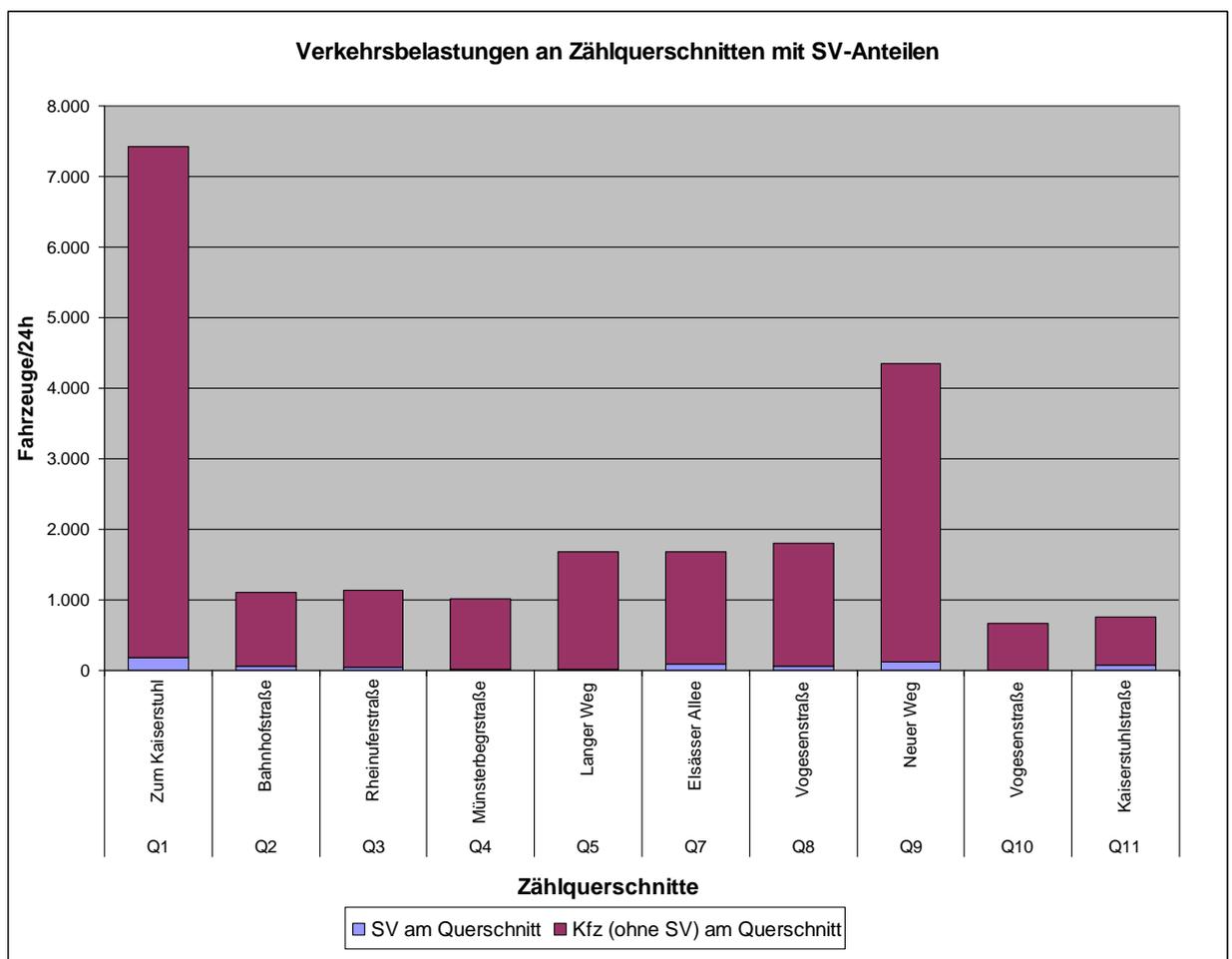


Abb. 3-1: Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten

Eine Darstellung der Verkehrsbelastungen der einzelnen Querschnitte unterteilt in Kfz/24h und SV/24h sind in den Anlage 2.1-2.10 dargestellt.

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

3.2.3 Knotenpunktzählungen

Die größten Belastungen bei Knotenpunkten innerhalb des Befragungskordons sind mit ca. 19.300 Kfz/24h an der Einmündung Neutorplatz/ Ihringer Landstraße (K5) sowie mit ca. 16.700 Kfz/24h am Kreisell Neutorplatz (K6) erfasst worden.

Die Schwerverkehrsbelastungen an den innerörtlichen Knotenpunkten sind größtenteils gering (1-5%) (vgl. Abb. 3-2). An den Knotenpunkten außerhalb der Kordons sind Schwerverkehrsbelastungen von 2-4% vorhanden.

Eine Darstellung der Verkehrsbelastungen der einzelnen Knotenpunkte unterteilt in Kfz/24h und SV/24h sind in den Anlagen 3.1-3.15 dargestellt.

Die jeweiligen Belastungen an den Knotenpunkten sind in Abb. 3-2 dargestellt.

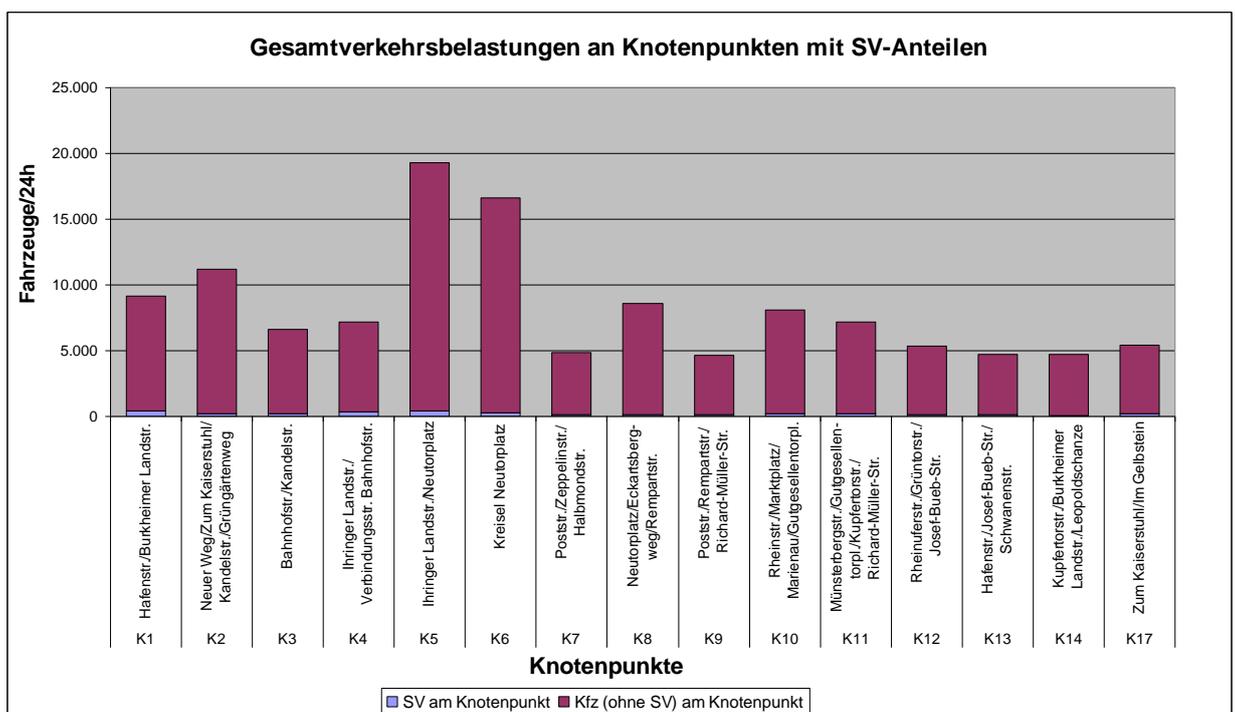


Abb. 3-2: Gesamtverkehrsbelastungen an den Knotenpunkten

3.2.4 Verkehrsbefragungen

An den Schnittstellen des Untersuchungskordons wurden die aus dem Untersuchungsgebiet ausfahrenden Fahrzeugführer der Kfz nach Quelle und Ziel ihrer Fahrt befragt. Insgesamt wurden 9 Befragungsstellen eingerichtet (vgl. Anlage 1).

Die Befragungserhebung erfolgte zeitparallel zur Verkehrszählung in den Zeiträumen von 06:00 - 10:00 Uhr und von 15:00 - 19:00 Uhr. Mit Hilfe der an gleicher Stelle ge-

zählten Verkehrsmengen (Querschnitts- bzw. Knotenpunktzählung in direkter Nähe zu den Befragungsstellen) konnten die Befragungsergebnisse entsprechend hochgerechnet werden.

Für die Auswertung der Befragungsdaten (Fahrtsprung und Fahrtziel) wurde der Untersuchungsraum in Verkehrszellen unterteilt. Verkehrszellen repräsentieren Orte, an denen Fahrten beginnen oder enden können. Einzelne Verkehrszellen sind eine Zusammenfassung mehrerer in sich möglichst homogener Bereiche (z. B. Stadtteile, Wahlbezirke, etc.). Die räumliche Verteilung der Quellen und Ziele befragter Fahrzeuge an den einzelnen Befragungsstellen ist in den Anlagen 4.1-4.9 dargestellt.

Als Ergebnis der Befragungsauswertung entstand eine Fahrtenmatrix für den werktäglichen Kfz-Verkehr, die alle erfassten und hochgerechneten Fahrtbeziehungen zwischen den Verkehrszellen beinhaltet. Durch eine Unterscheidung von Fahrzeugen kleiner und größer 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Schwerverkehr und übriger Kraftfahrzeugverkehr) wurden zwei Matrizen entwickelt. Hierdurch konnte im Verkehrsmodell für jeden Streckenabschnitt die SV-Verkehrsbelastung explizit angegeben werden.

Zusammensetzung der Analysematrix

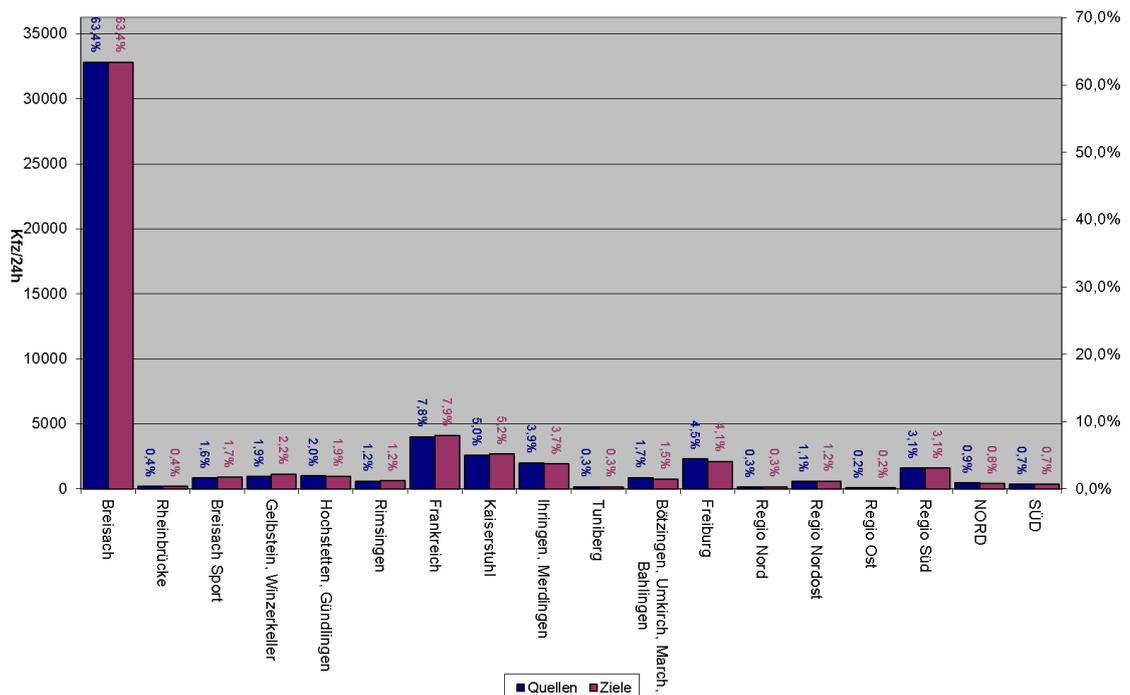


Abb. 3-3: Zusammensetzung der Analysematrix

Die in Abb. 3-3 dargestellte Zusammensetzung der Analysematrix (Summe beider Einzelmatrizen für Schwerverkehr und übrigem Kraftfahrzeugverkehr) nach räumlicher Verteilung der Quellen und Ziele zeigt deutlich, dass der Großteil aller Fahrten im Untersuchungsraum Quelle oder Ziel Breisach am Rhein hat (etwa 64%).

3.3 Modellerstellung

3.3.1 Analyse-Nullfall 2013

Auf der Basis des Bestandsstraßennetzes und anhand der ermittelten Analysefahrtenmatrizen wurde im Zuge der Verkehrsmodellierung eine Verkehrsumlegungsbeziehung (Analyse-Nullfall 2013) durchgeführt.

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

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

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

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

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

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

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

Der Analyse-Nullfall 2013 stellt die Verkehrsbelastungen sämtlicher planungsrelevanter Straßen im Untersuchungsgebiet in einem abstrahierten EDV-Straßennetzmodell dar. Außerhalb des Kordons liegende Quellen und Ziele wurden dabei als fiktive Einspeisungspunkte integriert. Die Verkehrsbelastungen können nur innerhalb des Untersuchungsgebietes vollständig ermittelt und dargestellt werden. Außerhalb des Kordons stellen sie lediglich die Teilbelastungen dar, die auf das Untersuchungsgebiet bezogen sind und somit bei der Befragung erfasst werden konnten.

3.3.2 Verkehrsumlegung 2013

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

Die größte Gesamtverkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet ist mit ca. 16.000 Kfz/24h (dabei etwa 400 SV/24h) bei K6, der Einmündung Neutorplatz/Ihringer Landstraße (L114), zu verzeichnen.

Auf den weiteren Ortseinfahrten sind folgende Verkehrsbelastungen am Querschnitt vorhanden:

- Zum Kaiserstuhl: ca. 7.500 Kfz/24h, davon etwa 150 – 200 SV/24h
- An der Hafestraße: ca. 7.500 Kfz/24h, davon etwa 100 – 150 SV/24h
- An der Bahnhofstraße: ca. 5.400 Kfz/24h, davon etwa 100 – 150 SV/24h

Als Hauptverkehrsachsen in Breisach am Rhein stellen sich zu den beschriebenen Ortseinfahrten folgende Straßen inkl. Querschnittsbelastungen dar:

- Die Rheinstraße: ca. 7.000 Kfz/24h, davon etwa 200 – 250 SV/24h
- Die Kupfertorstraße: ca. 6.200 Kfz/24h, davon 100 – 150 SV/24h
- Die Josef-Bueb-Straße: ca. 4.800 Kfz/24h, davon 175 – 225 SV/24h
- Der Neuer Weg: ca. 4.600 Kfz/24h, davon etwa 100 – 125 SV/24h
- Gutgeselltorplatz: ca. 3.500 Kfz/24h, davon etwa 50 SV/24h

In der Anlage 5.2 lässt sich erkennen, dass der Schwerverkehr im Untersuchungsgebiet überwiegend über die Hafestraße, die Josef-Bueb-Straße, die Rheinstraße, den Neutorplatz und die Ihringer Landstraße (L114) abgewickelt wird. Geringere Belastungen für den Schwerverkehr sind entlang der Bahnhofstraße, Kupfertorstraße, Neuer Weg und Zum Kaiserstuhl festzustellen.

3.3.3 Verkehrszusammensetzung

Zur Analyse des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet wurde die Zusammensetzung des Verkehrs ermittelt. Die Darstellungen der einzelnen Verkehrsanteile sind in den Anlagen 6.1-6.3 enthalten.

- Binnenverkehr wird hierbei definiert durch Fahrten mit Quelle und Ziel innerhalb des Untersuchungsgebietes (z. B. vom Rathaus zum Bahnhof).
- Durchgangsverkehr bezeichnet Fahrten, deren Quelle und Ziel außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Der Kordon wird hierbei ohne Fahrtunterbrechung durchquert (z. B. von Frankreich nach Ihringen).
- Quell- /Zielverkehr sind schließlich Fahrten, die entweder ihre Quelle innerhalb des Untersuchungsgebietes und das Ziel außerhalb haben oder umgekehrt (z. B. von Breisach am Rhein nach Freiburg oder von Colmar nach Breisach am Rhein).

Bezogen auf die Fahrten [Kfz/24h] beträgt der Binnenverkehrsanteil etwa 31% aller Relationen im Untersuchungsgebiet. Da diese Fahrten in der Regel etwas kürzer sind als beim Durchgangs- und Quell-/Zielverkehr, beträgt der Binnenverkehrsanteil an der Gesamtfahrleistung [Kfz*km/24h] lediglich 29% (vgl. Anlage 6.1 und Abb. 3-4). In der Anlage 6.1 lässt sich gut erkennen, dass zur Abwicklung des Binnenverkehrs die zu erwarteten Verbindungen (Hafenstraße, Josef-Bueb-Straße, Rheinstraße, Neutorplatz, Bahnhofstraße, Gutgesellentorplatz, Kupfertorstraße, Richard-Müller-Straße, Neuer Weg, Zum Kaiserstuhl, Kandelstraße, Grüngärtenweg und Burkheimer Landstraße) genutzt werden.

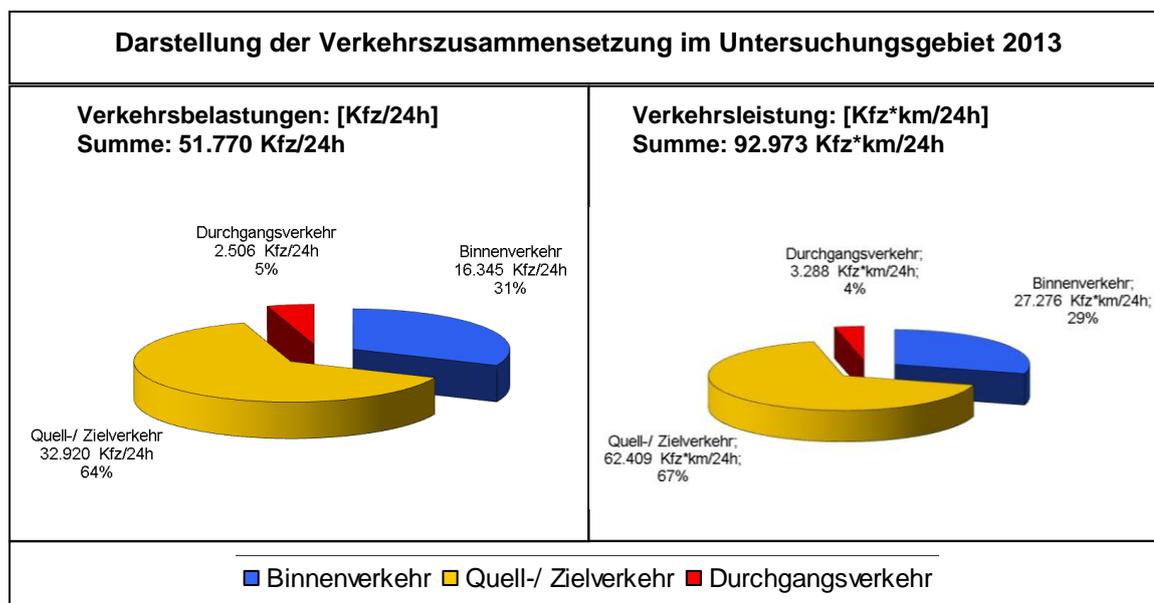


Abb. 3-4: Darstellung der Verkehrszusammensetzung im Untersuchungsgebiet 2013

Aus Anlage 6.2 wird ersichtlich, dass der Durchgangsverkehr überwiegend über die B31 und die Ihringer Landstraße (L114) abgewickelt wird.

Quell- und Zielverkehr machen mit ca. 64% bezogen auf die Fahrten [Kfz/24h] den größten Anteil des Gesamtverkehrs im Untersuchungsgebiet aus. Bezogen auf die Fahrleistung sind es rund 67% (vgl. Anlage 6.3). Dabei ist festzustellen, dass ein Großteil der Verkehrsbeziehungen entlang der B31, der L114 und der L104 herrscht. Weiter ist der Quell- und Zielverkehr auf den Relationen anzutreffen, auf welchem auch der Binnenverkehr abläuft (Hafenstraße, Josef-Bueb-Straße, Rheinstraße, Neutorplatz, Bahnhofstraße, Richard-Müller-Straße, Kupfertorstraße, Neuer Weg, Zum Kaiserstuhl, Kandelstraße, Grüngärtenweg und Burkheimer Landstraße).

3.3.4 Belastungsspinnen

Eine weitere Analyse der Quell-/Zielbeziehungen kann über die Auswertung der Belastungsspinnen erfolgen, die in Anlage 7 dargestellt sind. Bei den Belastungsspinnen wird die räumliche Verteilung der Kfz-Fahrten im Verkehrsnetz aufgezeigt, die einen markierten Streckenabschnitt passieren.

In Anlage 7.1 ist die Streckenspinne der Stadteinfahrt Süd von Breisach am Rhein dargestellt. Von 15.800 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt fahren etwa 3.850 Kfz/24h im Bereich der Bahnhofstraße, 3.700 Kfz/24h im Bereich der Ihringer Landstraße, 2.300 Kfz/24h im Bereich der Zeppelinstraße, 5.800 Kfz/24h im Bereich Neutorplatz und 150 Kfz/24h im Harelungenweg.

In Anlage 7.2 ist die Streckenspinne des Neutorplatzes dargestellt. Dort stellt sich eine Belastung von etwa 9.450 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt ein. Dabei setzt sich der Großteil des Verkehrs, etwa 7.800 Kfz/24h aus dem Bereich der Ihringer Landstraße (L114) und der Zufahrt von der B31 zusammen.

Weitere Streckenspinnen der spezifischen Ortsausfahrten/Ortseinfahrten sind den Anlagen 7.3 bis 7.8 zu entnehmen.

3.4 Kfz-Verkehr und Unfallanalyse

3.4.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Innerhalb des Straßennetzes müssen Straßenabschnitte verschiedene Aufgaben für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) übernehmen. Neben den verkehrlichen Funktionen wie der Verbindung zwischen Städten und Gemeinden oder der Erschließung von Gebieten, kommen insbesondere im innerörtlichen Bereich auch städtebauliche Funktionen wie straßenräumliche Situation, Umfeldnutzungen und Aufenthaltsfunktionen hinzu.

Je nach Lage und Umfeld innerhalb des Straßennetzes überwiegen bestimmte Aufgabenbereiche und Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Mit einer Einordnung in bestimmte Funktionsgruppen bzw. Kategorien lassen sich Straßenabschnitte mit ähnlichen Bedingungen zusammenfassen. Für jede Gruppe existieren planerische

Randbedingungen bzw. Vorgaben (z. B. Einsatzbereiche Verkehrsbelastungen, Fahrbahnbreiten Kfz-Verkehr, Gehwegbreiten, Radfahrerführung, etc.) zur sachgerechten Berücksichtigung der jeweiligen Aufgaben.

In Breisach am Rhein wurden folgende Unterscheidungen vorgenommen (vgl. Anlage 8.1):

- Überörtliche Hauptverkehrsstraße

Hier überwiegt die Verbindung des Kfz-Verkehrs mit den Städten und Gemeinden innerhalb der Region. Die Straße befindet sich außerorts und ist in der Regel anbaufrei ausgebildet, d.h. es sind keine Grundstückszufahrten direkt angebunden, sondern es erfolgt lediglich eine Verbindung mit weiteren Straßenabschnitten. Wege für Fußgänger und Radfahrer werden getrennt vom Kfz-Verkehr geführt und grenzen nicht direkt an die Straße.

- Hauptverkehrsstraße

Für den Kfz-Verkehr werden hierüber überörtliche Aufgaben wie gebündelte Verbindung zwischen den Nachbargemeinden sowie innerörtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt. Sie befinden sich sowohl inner- als auch außerorts. Insbesondere im Innerortsbereich sind auch parallele Aufgaben für Fußgänger, Radfahrer und ruhenden Verkehr zu erfüllen. Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastungen, des begrenzt verfügbaren Straßenraums und der Vielzahl an zu erfüllenden Aufgaben kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.

- Sammelstraßen

Innerhalb eines Ortsteils oder größeren Wohn-/Gewerbegebietes wird in Sammelstraßen der Verkehr aus den einzelnen Gebieten gebündelt und mit den Hauptverkehrsstraßen verknüpft. Neben dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind hier auch Fußgänger- und Radfahreransprüche zu berücksichtigen.

- Anliegerstraßen

Die Anliegerstraßen stellen die letzte Ebene der Straßenverbindung zu den einzelnen Grundstücken dar, die oft als Stichstraßen ausgebildet sind. Da die verkehrliche Funktion hier eine untergeordnete Bedeutung hat, überwiegen meist städtebauliche Aspekte.

Fazit: Im Rahmen der Bestandsanalyse kann festgehalten werden, dass das Hauptverkehrsstraßennetz in Breisach am Rhein sinnvoll aufgebaut und gut nachvollziehbar ist.

3.4.2 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Die verkehrsrechtlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sowie die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sind bei der Bestandsbewertung sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer als auch im Hinblick auf die Umfeldauswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoffe) von Interesse.

Die bestehenden zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sind in Anlage 8.2 dargestellt. Die Wohngebiete liegen einsatzgerecht in Tempo 30-Zonen. Eine uneinheitliche Struktur bezüglich der Geschwindigkeit herrscht entlang der Hafenstrasse.

Fazit: Klare Struktur im Bereich der zulässigen Geschwindigkeiten, vereinzelte Abweichungen bestehen.

3.4.3 Unfälle

Die Auswertung von Unfalldaten bildet eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung von „Problemstellen“ im Kfz-Verkehr. Auf Basis dieser Daten können Stellen ausgemacht werden, an denen der Verkehrsablauf nicht wie geplant abläuft und eventuell potentielle Risiken bestehen.

In Breisach am Rhein herrscht eine geringe Anzahl an Unfällen im Kfz-Bereich. Dabei besteht eine gewisse Auffälligkeit für folgende Standorte:

- B 31/L 104
- Neutorplatz
- Richard-Müller-Straße (Parken)
- Neuer Weg (Radfahrer)

Eine Auswertung der Unfallsituation ist in Anlage 8.3 dargestellt.

Fazit: Die insgesamt geringe Anzahl an Unfällen spricht für einen gut funktionierenden Verkehrsablauf und eine sichere Form der Verkehrsabwicklung.

3.5 Ruhender Verkehr

Im Bereich des ruhenden Verkehrs werden die Parkraumsituation und das Parkverhalten auf öffentlichen Flächen wie z. B. entlang von Straßen betrachtet (vgl. Anlage 9.1).

In Breisach am Rhein herrscht ein großzügiges Parkraumangebot. Parkplätze bestehen in unmittelbarer Umgebung zur Innenstadt (Geschäfte). Dabei wird keine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung betrieben.

Für die zur Verfügung stehenden Parkplätze (Innenstadt/Marktplatz) bestehen folgende Beschränkungen:

- Ohne Beschränkung ca. 140 Stück
- Beschränkt auf eine Stunde ca. 105 Stück
- Beschränkt auf zwei Stunden ca. 175 Stück
- Beschränkt auf drei Stunden ca. 50 Stück

Insgesamt stehen somit ca. 470 Parkplätze im Bereich Innenstadt/Marktplatz zur Verfügung. Neben dem straßenbegleitenden Parken sind folgende Parkplätze vorhanden:

- Marktplatz (ca. 50 P)
- Theo-Bachmann-Platz (ca. 45 P)
- Heinrich-Ullmann-Platz (ca. 55 P)
- Kupfertorstraße (ca. 45 P)
- Parkplatz Einfahrt Süd (ca. 100 P)

Durch die verteilten Parkplätze entlang der Straßen entsteht teilweise ein unnötiger Parksuchverkehr, der auch den Verkehr „in die Stadt hinein“ zieht. Lediglich der Parkplatz an der Einfahrt Süd kann den Kfz-Verkehr vor der Innenstadt abfangen. Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt ist von diesem Parkplatz mit rund 5 Minuten allerdings relativ hoch.

Für die Anwohner der Innenstadt, die auf dem privaten Grundstück keine Möglichkeit zur Unterbringung eines Fahrzeugs haben, gibt es eine Anwohnerparkregelung. Berechtigte Halter können hiermit ihr privates Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen.

In Breisach wurden in den letzten Jahren 40 Jahren mehrere Stellplätze abgelöst, für die im Innenstadtbereich die Anwohnerparkzonen eingerichtet wurden. Eine Übersicht der abgelösten Stellplätze zeigt die Anlage 9.2.

Fazit: In Breisach am Rhein besteht ein großzügiges Angebot an Parkplätzen, die jedoch recht verstreut und nicht zentral angelegt sind.

3.6 Radverkehr

Breisach am Rhein ist an das überörtliche Radwegenetz angebunden (vgl. Anlage 10.1). Es herrscht größtenteils ein angemessenes Angebot für den Alltags- und Freizeitverkehr für Radfahrer. Es besteht eine einheitliche Beschilderung, die lediglich partiell Lücken aufweist (Zentrum). Es sind viele verschiedene Führungsformen anzutreffen (vgl. Anlage 10.2).

Die verschiedenen Führungsformen und deren Einsatzgrenzen werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA 2010] geregelt. Dabei bestehen verschiedene Belastungsbereiche mit weichen Trennlinien (vgl. Abb. 3-5).

Die Hauptführungsformen Mischen und Trennen sowie die Möglichkeit einer Trennung werden über die Faktoren Spitzenstundenbelastung und zulässige Geschwindigkeit ermittelt. Des Weiteren gehen Kriterien wie z. B. der SV-Anteil mit ein.

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

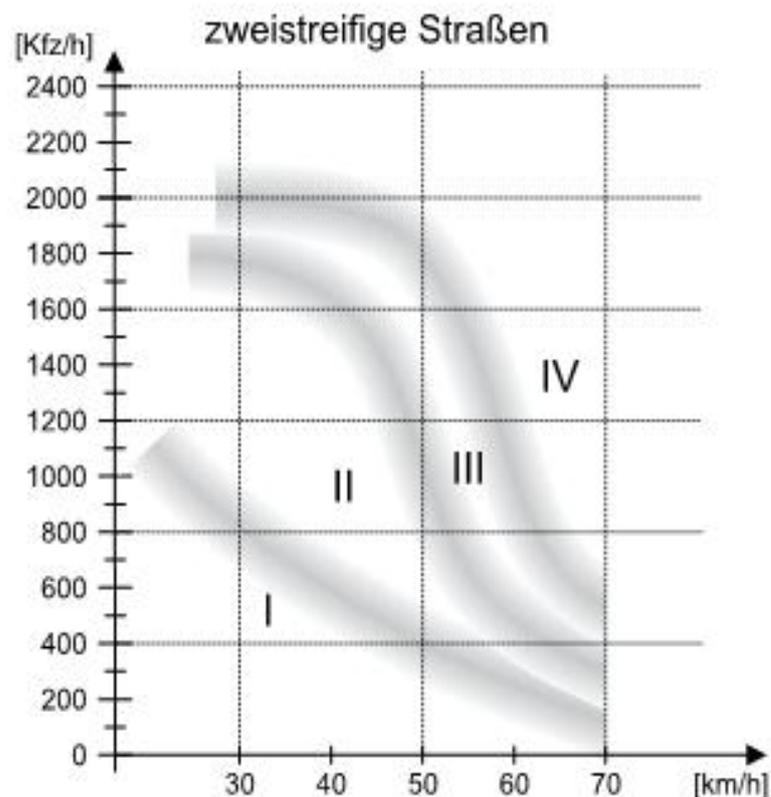


Abb. 3-5: Vorauswahl der Radverkehrsführungsform

Im Bereich der Abstellanlagen für Fahrräder und einer möglichen Verknüpfung mit dem ÖPNV bestehen in Breisach am Rhein gute Bedingungen. An vielen Quellen und Zielen des Zentrums bestehen Abstellanlagen. Im Bereich des Bahnhofs bestehen aktuell ca. 120 überdachte Fahrradbügel. Im Bereich des Martin-Schongauer-Gymnasiums und in der Muggensturmstraße lässt sich ein „wildes“ Abstellen von Fahrrädern feststellen. Die Radmitnahme im ÖPNV in Breisach ist ab 19:30 Uhr kostenlos.

Mängel der Radfahrerführung bzw. nicht einsatzgerechte Führungsform der Radfahrer bestehen in folgenden Bereichen (vgl. 10.3):

- Ihringer Landstraße
- Josef-Bueb-Straße
- Kupfertorstraße
- Neutorplatz (zu schmal)
- Neuer Weg (einseitig)

Des Weiteren ist teilweise ein schlechter baulicher Zustand (Hafenstraße, Neuer Weg) anzutreffen.

Fehlende Querungsmöglichkeiten bestehen entlang der Ihringer Landstraße, Zum Kaiserstuhl und der Hafenstraße. Partiiell fehlt die entsprechende Beschilderung für den Radverkehr. In den Bereichen E-Bike und Marketing bestehen Verbesserungspotentiale.

Fazit: In Breisach am Rhein herrscht ein gutes Angebot für Radfahrer vor allem im Bereich der Abstellanlagen. Partiiell besteht keine oder eine nur schmale Radfahrerführung. Querungsstellen fehlen mehrfach. Vereinzelt besteht kein guter baulicher Zustand.

3.7 Fußgängerverkehr

Breisach am Rhein bietet für den Fußgänger ein überwiegend angemessenes Angebot (vgl. Anlagen 11.1/11.2).

Die Einsatzbereiche von Querungsanlagen im Fußgängerverkehr werden durch die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen [EFA 2002] vorgegeben. Die wesentlichen Faktoren zur Bestimmung der Notwendigkeit einer Querungsanlage bilden die zugelassene Geschwindigkeit, die Spitzenstundenbelastung und die Anzahl der querenden Fußgänger. Einsatzbereich für Querungsanlagen sind Straßen mit zwei Fahrstreifen bis 8,50 m Fahrbahnbreite.

Auf Grundlage der EFA sind Querungsanlagen notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h oder 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und eine zugelassene Geschwindigkeit über 50 km/h beträgt. Unabhängig davon können Querungsanlagen zweckmäßig sein, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder, Senioren) zu rechnen ist.

Für die Gehwegbreite besteht nach der EFA eine Regelbreite von 2,50 m (vgl. Abb. 3-6). Diese Breite ermöglicht eine Begegnung Fußgänger/Fußgänger, ohne dass einer der beiden Einschränkungen hinnehmen muss (unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände). Von der Breite kann im Bereich von Wohnstraßen mit offener oder ge-

schlossener Bebauung mit geringen Verkehrsstärken auf eine Breite von 2,10 m (bei geringem SV-Anteil) abgewichen werden.

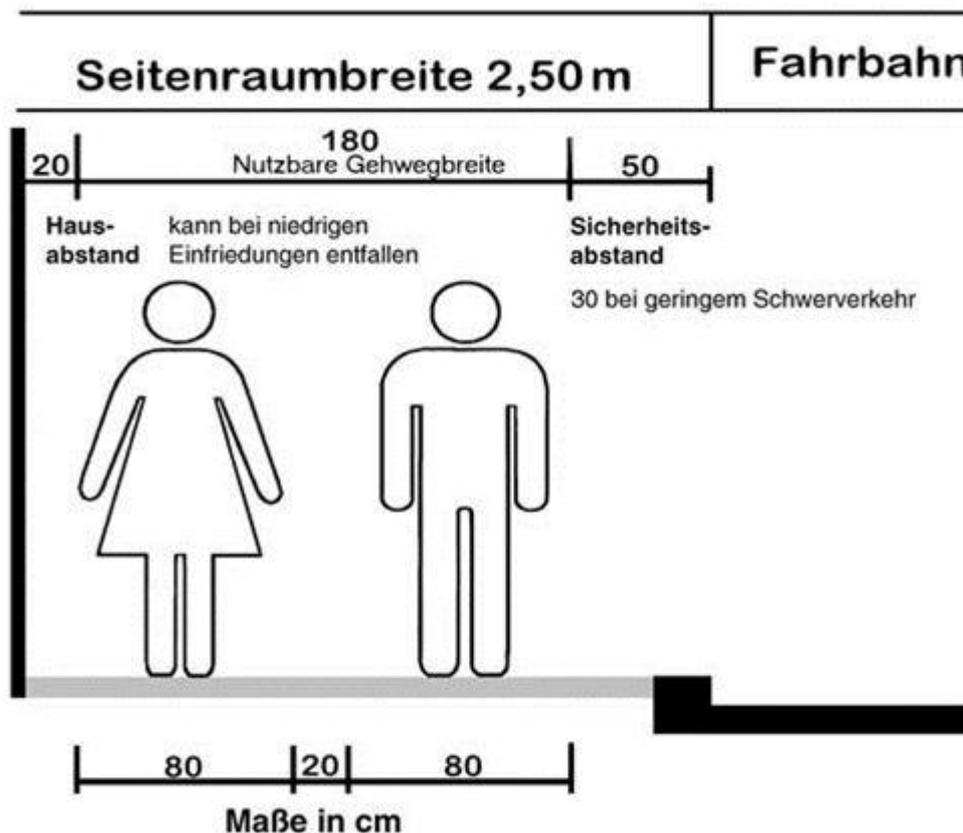


Abb. 3-6: Zusammensetzung der Regelbreite von Gehwegen

Einschränkungen bestehen entlang der Bahnhofstraße und Hafenstraße aufgrund lediglich einseitiger Gehwege. Weiter besteht in der Rheinstraße eine geringe Gehwegbreite (1,50 m). Im Bereich der Ihringer Landstraße, Kupfertorstraße und Josef-Bueb-Straße bestehen keine Querungsstellen für Fußgänger. Die Orte der Mängel von Fußgängern und Radfahrer sind zumeist identisch.

Fazit: Gutes Angebot für Fußgänger mit partiell schmalen Gehwegen und vereinzelt fehlenden Querungsstellen.

3.8 ÖPNV

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs hängt von der Haltestellenabdeckung, der angebotenen Ziele sowie der Takte ab. Des Weiteren fließen Faktoren wie Haltestellenabstand und die Haltestellenaufenthaltszeit mit ein. Ebenso wird die Haltestellenausstattung betrachtet.

Breisach am Rhein ist gut an den ÖPNV angebunden (vgl. Anlage 12). Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung in diesem Bereich innerhalb der letzten 20 Jahre. Es bestehen verschiedene nutzbare Angebote:

- Breisgau S-Bahn (Freiburg, DB)
- Kaiserstuhlbahn (Kaiserstuhl)
- EuroRegio Bus in Richtung Frankreich (Colmar)
- Busse VAG, SBG zwischen Breisach, den Stadtteilen (Hochstetten, Gündlingen, Ober-/Niederrimsingen) und Freiburg
- Anbindung an Grezhausen per AST/Rufbus
- Stadtbus und Bürgerbus zur Erschließung Breisachs mit ÖPNV

Der Zustand der Haltestellen kann größtenteils als angemessen (Umbau Bahnhof) bezeichnet werden. Lediglich die Takte und die Informationsweitergabe sind partiell unständig.

Fazit: Das ÖPNV-Angebot in Breisach am Rhein ist gut. Verbesserungspotentiale bestehen durch eine weitere Verbesserung der Angebotsqualität (z.B. Ortsteile und am Wochenende).

4. PLANUNGSZIELE

Grundsätzlich sind die verkehrlichen Planungsziele der Verkehrsentwicklungskonzeption der Stadt Breisach von 1995 auch heute noch tragfähig und aktuell. Vor dem Hintergrund der inzwischen fortgeschrittenen städtebaulichen Entwicklungsziele (Flächennutzungsplan Fortschreibung 2020) sind auch die Schwerpunkte der verkehrlichen Ziele zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Im Rahmen der Diskussionen mit Stadtverwaltung und Gemeinderat konnten folgende Planungsziele definiert werden.

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- **Verkehrsvermeidung**

Durch Vermeidung von „unnötigen“ Verkehren (z. B. Parksuchverkehr) soll eine Reduktion der Verkehrsbelastung erreicht werden. Dies ist auch unter städtebaulichen und siedlungsstrukturtechnischen Aspekten („kurze“ Wege) zu berücksichtigen.

- **Verkehrsverlagerung**

Der vorhandene und zukünftige Verkehr soll auf räumlich sinnvolle Routen verlagert werden. Des Weiteren ist eine zusätzliche Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zweckmäßig sowie erstrebenswert und soll dazu beitragen Verkehre auch modal, also vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern.

- **Verkehrsberuhigung**

Eine umfeldverträgliche Abwicklung der Verkehre vor allem im Bereich des Zentrums soll erreicht werden. Dies soll über eine Beruhigung des Verkehrs (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung) erreicht werden.

- **Erhöhung der Auslastung im ruhenden Verkehr**

Eine bessere Auslastung der vorhandenen Parkanlagen soll durch höhere Wechselfrequenzen erreicht werden. Des Weiteren steht die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten zur Diskussion.

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Die Verkehrssicherheit ist bei sämtlichen Maßnahmen und Veränderungen zu berücksichtigen. Insbesondere gilt dies für den nicht motorisierten Individualverkehr. Potentiale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen ermittelt und genutzt werden.

4.2 Nicht motorisierter Individualverkehr (NIV)

- **Einsatzgerechte Führung der Fußgänger und Radfahrer**

Um eine sichere und einsatzgerechte Führung für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten, sind Gehwege und Radwege sowie deren Führung entsprechend der gesetzlichen Normen und Vorschriften zu gestalten.

4.3 Marktplatz

Für den Bereich des Marktplatzes bestehen folgende Ziele:

- Weitere Verkehrsberuhigung bezogen auf die Kfz-Geschwindigkeiten
- Reduzierung der Kfz-Belastungen in der Rheinstraße, hierbei aber keine zusätzliche Belastung in der Rheinuferstraße
- Erhalt der Erreichbarkeit und Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr
- Stärkung Fußgängerverkehr und Aufenthaltsfunktion

5. BERECHNUNGEN MIT DEM VERKEHRSMODELL

5.1 Verkehrsprognose 2030

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

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

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

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

5.1.1 Überregionale Entwicklung

Aufgrund der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität wird eine Hochrechnung der Verkehrsnachfragematrix erstellt. Diese basiert auf den Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrswegeplan [BMVI 2003] sowie dem Generalverkehrsplan Baden-Württemberg [GVP 2009]. Unter Berücksichtigung regionaler Randbedingungen wurde für die Hochrechnung für den Pkw eine Steigung von 8% und beim Schwerverkehr eine Steigung von 15% angenommen.

5.1.2 Prognose-Matrizen 2030

Die Ermittlung der Prognose-Matrizen wird über die bestimmten Hochrechnungsfaktoren durchgeführt (vgl. Tab. 5-1).

	Pkw/Krad-Matrix	SV-Matrix
Analyse-Matrix 2013	50.251 Kfz/24h	1.519 Kfz/24h
+ Zunahmefaktor	+ 4.020 Kfz/24h	+ 228 Kfz/24h
Prognose-Matrix 2030	54.271 Kfz/24h	1.747 Kfz/24h

Tab. 5-1: Berechnung der Prognose-Matrizen

Die mittleren Zunahmen der Gesamtverkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zwischen 2013 und 2030 können mit ca. 8% angenommen werden.

5.2 Prognose-Nullfall 2030

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

Die auf der Grundlage von strukturellen und allgemeinen Entwicklungen hochgerechneten Prognose-Matrizen werden mit Hilfe des Verkehrsmodells auf das Verkehrsnetz des Untersuchungsgebietes im Jahre 2030 umgelegt. Das Verkehrsnetz wurde hierbei gegenüber dem Analyse-Nullfall 2013 unverändert belassen.

5.2.1 Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2030 sind in der Anlage 13.1 dargestellt.

Die größten Verkehrsbelastungen in Breisach am Rhein sind weiterhin im südlichen Bereich der Stadtzufahrt zu verzeichnen. Der Bereich der Ihringer Langstraße weist eine Belastung von 7.000 – 8.000 Kfz/24h auf. Die Bahnhofstraße verzeichnet am Querschnitt etwa 6.800 Kfz/24h. In Richtung Neutorplatz besteht eine Belastung von 10.200 Kfz/24h. Die Zunahme in diesem Bereich setzt sich in der Rheinstraße und der Josef-Bueb-Straße fort. Im Bereich der Hafenstraße ergibt sich eine Verkehrsbelastung von etwa 8.100 Kfz/24h.

5.3 Planfallberechnungen

In den folgenden Planfällen stellt jeweils der Prognose-Nullfall den Vergleichsfall dar. Die in den jeweiligen Fällen genannten Maßnahmen im Verkehrsmodell eingearbeitet und dann berechnet. Es lassen sich zum einen die absoluten Belastungszahlen je Planfall angeben und zum anderen auch die Veränderungen (Be- und Entlastungen) im Vergleich zum Prognose-Nullfall.

Die Belastungspläne und Differenznetzwerke der Planfallberechnungen sind in der Anlage 14 zusammengefasst.

Die verkehrliche Beurteilung der untersuchten Planfälle wird im sich anschließenden Maßnahmenprozess vorgenommen. Im Rahmen der Planfallberechnungen werden zunächst die verkehrlichen Grundlagen zusammengestellt.

5.3.1 Planfall 1 – Umgestaltung Marktplatz, Gegenverkehr in Rheinstraße

Diese Variante beinhaltet die Umgestaltung des Marktplatzes, behält aber ansonsten die verkehrliche Erschließungssituation des Bestandes bei; also verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h im Bereich der Rheinstraße und Gegenverkehr in der Rheinstraße.

Die geringfügigen Änderungen ergeben auch nahezu keine Änderungen der Verkehrsbelastungssituation (vgl. Anlage 14.1 und 14.2)

5.3.2 Planfall 1a – Umgestaltung Marktplatz, Verkehrsberuhigter Bereich in Rheinstraße und Sperrung Rheinuferstraße

Aufbauend auf Planfall 1 wird im Planfall 1a das Geschwindigkeitsniveau im Bereich der Rheinstraße und des Marktplatzes weiter reduziert. Im Zuge der Umgestaltung des gesamten Bereiches wird ein Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße, 7 km/h) eingeführt, verbunden mit einer Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fußgänger, Radfahrer). Die Befahrbarkeit bleibt aber in beide Richtungen erhalten. Zusätzlich wird die Rheinuferstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt, um entlang des Rheinufers die Aufenthaltsqualität, Erholung, touristische Attraktivität zu steigern.

Mit dem Verkehrsmodell können hiermit Entlastungen von rund 1.000 Kfz/24h in der Rheinstraße ermittelt werden, die sich größtenteils in die Richard-Müller-Straße verlagern. Rheinstraße und Richard-Müller-Straße sind dann etwa gleichstark belastet mit ca. 6.000 Kfz/24h (vgl. Anlage 14.3 und 14.4).

5.3.3 Planfall 2 – Umgestaltung Marktplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadteinwärts

Neben der baulichen Umgestaltung des Marktplatzes wird im Planfall 2 eine Einbahnstraßenregelung in der Rheinstraße in Richtung Westen (stadteinwärts) angesetzt. Die Geschwindigkeitsregelungen bleiben bei Zone 20.

Hiermit kommt es zu einer Entlastung von ca. 3.300 Kfz/24h entlang der Rheinstraße. Diese Fahrten werden größtenteils auf die Richard-Müller-Straße (+2.000 Kfz/24h) sowie die Rheinuferstraße (+1.000 Kfz/24h) verlagert. Auch der Gutgesellentorplatz sowie die Rempartstraße werden aufgrund der Umfahrung der Einbahnstraße um ca. 1.500 Kfz/24h zusätzlich belastet (vgl. Anlage 14.5 und 14.6).

Der stadtauswärts fahrende Verkehr muss in dieser Variante am Marktplatz in den Gutgesellentorplatz links abbiegen und kreuzt hier den starken Verkehrsstrom aus der Rheinstraße kommend. Ebenso muss der ausfahrende Verkehr aus der Rempartstra-

ße nach links in den Neutorplatz einbiegen und hierbei dem stadteinwärts fahrenden Fahrzeugen Vorfahrt gewähren. Diese zweimaligen Linksabbiegevorgänge sind aus Sicht der Verkehrsabwicklung sehr ungünstig. Die Leistungsfähigkeit ist nicht mehr gewährleistet und es kommt an diesen Stellen regelmäßig zu größeren Staus und Wartezeiten.

5.3.4 Planfall 3 – Umgestaltung Marktplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadtauswärts

Die Einbahnstraßenregelung in der Rheinstraße erfolgt in diesem Planfall stadtauswärts. Daneben ist die Umgestaltung des Marktplatzes bei Beibehaltung der Geschwindigkeitssituation (Zone 20) zugrunde gelegt.

Auch in dieser Variante kommt es zu einer Entlastung entlang der Rheinstraße von ca. 3.300 Kfz/24h. Es ergeben sich zusätzliche Belastungen entlang der Richard-Müller-Straße (+2.000 Kfz/24h) und der Rheinuferstraße (+1.000 Kfz/24h). Ebenso sind Zusatzbelastungen am Gutgesellentorplatz sowie in der Rempartstraße in der Größenordnung von etwa 1.500 Kfz/24h festzustellen (vgl. Anlage 14.7 und 14.8).

5.3.5 Planfall 3a – Umgestaltung Marktplatz, Rheinstraße Einbahnstraßen stadtauswärts, Sperrung Rheinuferstraße

Zusätzlich zu den Regelungen aus dem Planfall 3 wird im Planfall 3a noch die Rheinuferstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt, um hier eine Attraktivitätssteigerung und verbesserte Aufenthaltsqualität zu ermöglichen

Hiermit werden Entlastungen entlang der Rheinstraße von ca. 3.500 Kfz/24h errechnet. Diese Fahrten verlagern sich größtenteils auf die Richard-Müller-Straße (+3.000 Kfz/24h), bzw. Gutgesellentorplatz und Rempartstraße (ca. + 2.500 Kfz/24h).

Es sind darüber hinaus auch geringe großräumigere Verlagerungen über die L104 in der Größenordnung von ca. 500 Kfz/24h festzustellen (vgl. Anlage 14.9 und 14.10).

5.3.6 Planfall 4 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts

Im Planfall 4 werden 2 Einbahnstraßen eingeführt. Die Rheinstraße kann in Ostrichtung (stadtauswärts) befahren werden, die Richard-Müller-Straße in Westrichtung (stadteinwärts). Die beiden Verbinderstraßen Gutgesellentorplatz und Rempartstraße sind zunächst noch im Gegenverkehr befahrbar, um Zusatzbelastungen durch Umwegfahrten zu vermeiden. Neben den genannten Anpassungen werden im Verkehrsmodell noch die Umgestaltung des Marktplatzes und die Beibehaltung der heutigen Geschwindigkeitssituation zugrunde gelegt.

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell zeigen, dass sich in Rheinstraße und Richard-Müller-Straße zum einen Entlastungen in der jeweils gesperrten Richtung ein-

stellen, aber in Gegenrichtung zusätzliche Belastungen zu verzeichnen sind. In der Rheinstraße verkehren im Planfall 4 etwa 5.500 Kfz/24h in Einbahnrichtung, was im Vergleich zum Prognose-Nullfall (7.500 Kfz/24h in beide Richtungen) eine Entlastung von ca. 2.000 Fahrzeugen am Tag darstellt. In der Richard-Müller-Straße betragen die Belastungen im Planfall 4 etwa 5.000 Kfz/24h in Einbahnrichtung. Verglichen mit dem Prognose-Nullfall (ca. 4.000 Kfz/24h) stellt dies eine Zunahme von ca. 1.000 Kfz/24h dar.

Die Verbinderstraßen Gutgesellentorplatz und Rempartstraße werden aufgrund des Einbahnsystems mit ca. 1.000 Kfz/24h zusätzlich belastet. Auch wenn beide Straßen noch im Gegenverkehr befahrbar sind, ist doch ein deutlicher Richtungsbezug (Einbahnringverkehr) erkennbar.

Neben den genannten Straßen wird auch die Rheinuferstraße als Ausweichstrecke mit ca. 1.300 Kfz/24h zusätzlich belastet (vgl. Anlage 14.11 und 14.12).

5.3.7 Planfall 4a – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts, Sperrung Rheinuferstraße

Um die Verlagerungen in die Rheinuferstraße zu vermeiden wurde im Planfall 4a eine Sperrung der Rheinuferstraße im Verkehrsmodell angesetzt. Die übrigen Elemente des Planfalls 4 wurden übernommen.

Die Rheinstraße ist dann mit ca. 5.500 Kfz/24h in Einbahnrichtung belastet (-1.500 Kfz/24h), die Richard-Müller-Straße mit ca. 6.000 Kfz/24h (+2.000 Kfz/24h). Auf dem Gutgesellentorplatz verkehren etwa 6.000 Kfz/24h (+2.000 Kfz/24h), in der Rempartstraße sind es ca. 3.000 Kfz/24h (+1.500 Kfz/24h).

Darüber hinaus kann eine geringe großräumige Verkehrsverlagerung von etwa 500 Kfz/24h über die L104 festgestellt werden (vgl. Anlage 14.13 und 14.14).

5.3.8 Planfall 5 – Fußgängerzone am Marktplatz

Im Planfall 5 wird die Verbindung zwischen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße bzw. Rheinuferstraße durch die Einrichtung einer Fußgängerzone am Marktplatz getrennt. Der Kfz-Verkehr kann hier in beide Richtungen nicht mehr durchfahren. Die Rheinstraße kann weiterhin in beide Richtungen befahren werden.

Mit diesen Randbedingungen wird die Rheinstraße um etwa 3.000 Kfz/24h entlastet. Zusätzliche Belastungen sind in der Rheinuferstraße mit ca. 3.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Des Weiteren sind kleinräumige Verkehrsverlagerungen im Bereich der Marienau und der Metzgergasse zur Umfahrung des gesperrten Bereiches am Marktplatz festzustellen (vgl. Anlage 14.15 und 14.16).

5.3.9 Planfall 6 – Fußgängerzone am Marktplatz und Ausbau der Jahnstraße

Im Planfall 6 wird die Fußgängerzone am Marktplatz aufgegriffen und mit einem Ausbau der Jahnstraße inkl. Nutzbarkeit für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen verknüpft, um die zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Bereich der Rheinuferstraße zu reduzieren.

Mit diesen Randbedingungen stellen sich Entlastungen in der Rheinstraße von etwa 3.500 Kfz/24h ein, die nahezu vollständig auf die neu geschaffene Route der Jahnstraße verlagert werden können. Auch im Planfall 6 sind kleinräumige Verkehrsverlagerungen rund um den gesperrten Marktplatz über die Straßen Marienau und Metzgergasse zu verzeichnen (vgl. Anlage 14.17 und 14.18).

5.3.10 Planfall 7 – Umgestaltung Marktplatz, lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße in Westrichtung

Neben der Umgestaltung des Marktplatzes wird in diesem Planfall eine lange Einbahnstraße von der Rheinstraße bis zur Josef-Bueb-Straße auf Höhe des Minigolfplatzes eingerichtet. Die Geschwindigkeitsregelung bleibt ansonsten wie im Bestand.

Durch diese Maßnahmen kann die Rheinstraße um etwa 3.300 Kfz/24h, die Josef-Bueb-Straße um etwa 2.500 Kfz/24h entlastet werden. Die Verkehre werden in die Kupfertorstraße und Richard-Müller-Straße verlagert (+ 2.000 Kfz/24h und + 2.200 Kfz/24h). Auch in der Rheintorstraße sind Zusatzbelastungen von etwa 1.000 Kfz/24h zu verzeichnen.

Die Rheinuferstraße wird nur geringfügig (ca. + 200 Kfz/24h) zusätzlich belastet. Daneben ist eine großräumige Verlagerung über die L104 um etwa 700 Kfz/24h festzustellen (vgl. Anlage 14.19 und 14.20).

5.3.11 Planfall 7a – Umgestaltung Marktplatz, lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße in Westrichtung, Sperrung Rheinuferstraße

Zusätzlich zu den Maßnahmen des Planfalls 7 wird im Planfall 7a noch die Rheinuferstraße gesperrt, um hier ein Potential für die städtebauliche und touristische Aufwertung sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Diese zusätzlichen Sperrungen wirken sich kaum auf die Verkehrsbelastungssituation aus. Die Rheinstraße kann wie im Planfall 7 um etwa 3.300 Kfz/24h entlastet werden, ebenso die Josef-Bueb-Straße um ca. 2.500 Kfz/24h. Die zusätzlich abzuwickelnden Verkehrsbelastungen betragen in der Kupfertorstraße ca. + 2.000 Kfz/24h, in der Richard-Müller-Straße etwa + 2.700 Kfz/24h und in der Rheintorstraße rund + 1.100 Kfz/24h.

Im Planfall 7a ist zudem eine geringe zusätzliche Belastung in den Straßen Marienau und Metzgergasse zu verzeichnen, die sich aus lokalen Schleichverkehren beim Ausfahren aus der Stadt zusammensetzt (vgl. Anlage 14.21 und 14.22).

5.3.12 Planfall 8 – Umgestaltung Marktplatz, zwei Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße in Westrichtung, Sperrung Rheinuferstraße

Im Planfall 8 werden die Rheinstraße und die Josef-Bueb-Straße in Einbahnrichtung westwärts betrieben. Im Unterschied zum Planfall 7a ist im Planfall 8 das Zwischenstück am Marktplatz in Gegenrichtung befahrbar, um die Ausfahrten von Schule, Anwohnern und Parkplätzen in diesem Bereich direkter über den Gutgesellentorplatz und ohne große Umwege um den Münsterberg abwickeln zu können.

Hiermit ergeben sich Entlastungen in der Rheinstraße von etwa 3.300 Kfz/24h und in der Josef-Bueb-Str. von etwa 2.500 Kfz/24h. Zusätzlich belastet werden die Kupfertorstraße mit ca. 2.000 Kfz/24h, die Richard-Müller-Straße mit etwa 2.800 Kfz/24h und die Rheintorstraße mit rund 1.100 Kfz/24h (vgl. Anlage 14.23 und 14.24).

5.3.13 Planfall 9 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts, Sperrung Rheinuferstraße

Neben der Umgestaltung des Marktplatzes wird in diesem Planfall die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Josef-Bueb-Straße in Westrichtung sowie eine Sperrung der Rheinuferstraße zugrunde gelegt. Die Rheinstraße und der Marktplatz sind weiterhin im Gegenverkehr befahrbar. Die Geschwindigkeitsregelungen bleiben wie im Bestand.

Hiermit kann die Rheinstraße um etwa 1.500 Kfz/24h entlastet werden. Die Josef-Bueb-Straße erfährt eine Entlastung um ca. 2.500 Kfz/24h. Zusätzliche Verkehre sind in der Kupfertorstraße (+ 2.000 Kfz/24h) sowie in der Richard-Müller (+1.000 Kfz/24h)-Straße aufzunehmen (vgl. Anlage 14.25 und 14.26).

5.3.14 Planfall 10 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Rheinstraße am Marktplatz westwärts, Sperrung Rheinuferstraße

In diesem Planfall wird die Rheinstraße am Marktplatz als Einbahnstraße in Richtung Westen geführt. Die Rheinstraße selber bleibt in beide Richtungen befahrbar und auch die Josef-Bueb-Straße wird im Gegenverkehr betrieben. Außerdem ist die Rheinuferstraße gesperrt und die Geschwindigkeiten des Bestandes werden unverändert beibehalten.

Die kurze Einbahnstraße am Marktplatz mit davor und dahinter liegenden Straßen, die im Zweirichtungsverkehr befahren werden können, bewirken ohne weitere Maßnahmen ein Umfahren der Einbahnstraße durch die Straßen Grendeltorweg und Marienau (vgl. Anlage 14.27 und 14.28).

5.3.15 Planfall 11 – Umgestaltung Marktplatz, Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts, Einbahnstraße Richard-Müller-Straße stadtauswärts, Sperrung Rheinuferstraße

Durch die Einrichtung zweier Einbahnstraßen in die gleiche Richtung, Rheinstraße und Richard-Müller-Straße in Ostrichtung, soll der zufahrende Verkehr nach Breisach über den Neuen Weg geleitet werden. Um die Alternativroute über die Rheinuferstraße auszuschießen wurde die Strecke im Verkehrsmodell gesperrt.

Mit diesen Änderungen am Verkehrsnetz wird der Neue Weg abschnittsweise mit rund 10.000 Kfz/24h belastet, was einer Verdoppelung gegenüber dem Prognose-Nullfall entspricht. Weitere Zusatzbelastungen sind in Bahnhof-, Kandel-, der Halbmond- und Kolpingstraße in der Größenordnung von +1.500 Kfz/24h bis +2.500 Kfz/24h zu verzeichnen. Auch eine Verlagerung von etwa 1.000 Kfz/24h auf die L104 ist zu beobachten.

Demgegenüber stehen Entlastungen in der Rheinstraße von etwa 3.300 Kfz/24h sowie in der Richard-Müller-Straße von etwa 2.200 Kfz/24h (vgl. Anlage 14.29 und 14.30).

6. MASSNAHMENENTWICKLUNGSPROZESS

Um die in Abschnitt 4 genannten Planungsziele für die Kernstadt Breisach am Rhein zu erreichen, wurden für alle Verkehrsteilnehmer spezifische Maßnahmen entwickelt. Vorgeschlagene Varianten wurden zunächst mit der Stadtverwaltung und im Rahmen von Sondersitzungen des Gemeinderats zum Thema Verkehr diskutiert und ergänzt.

Daran schloss sich eine Bürgerinformationsveranstaltung am 17.06.2015 an, in der die breite Bürgerschaft über den Stand des Konzeptes informiert wurde und Anregungen seitens der Bürger aufgenommen wurden. Als Resonanz auf die Informationsveranstaltung gingen auch viele Stellungnahmen und Anregungen ein, die im weiteren Verfahren berücksichtigt wurden.

6.1 Kfz-Verkehr

Eine Übersicht in Form von Steckbriefen ist in den Anlagen 15.1 bis 15.6 dargestellt.

6.1.1 K1: Innerstädtische Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Mit der Einführung einer innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h soll zunächst eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten innerhalb der Stadt erreicht werden. Trotz der Verkehrsberuhigung bleibt die Leistungsfähigkeit erhalten, wie auch aktuelle Untersuchungen zur Einführung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zeigen [SVT 2014] [SVT 2015].

Zudem ergibt sich aufgrund der geringeren Geschwindigkeit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten, da Bremswege verkürzt werden und die Unfallschwere reduziert wird.

Durch die geringere Geschwindigkeit ergibt sich außerdem eine verträgliche und einsetzungsgerechte Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Die vor Ort bestehende Wohn- und Aufenthaltsqualität steigt bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen.

Neben der Beschilderung spielen die Gestaltung der Straße und hier vor allem der Straßenquerschnitt sowie die Art der Randbebauung eine entscheidende Rolle bei den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Mit der Einheit von Bau und Betrieb kann die zulässige Geschwindigkeit auch durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden. In Breisach sind generell auch die Hauptverkehrsstraßen für die Einführung von 30 km/h geeignet, da die Querschnitte nicht zu breit sind, Fußgängerbereiche sind vorhanden und auch beidseitige Bebauung ist gegeben.

Lediglich die Burkheimer Landstraße Nord im anbaufreien Bereich sowie die Hafenstraße aufgrund der Straßenbreite eignen sich noch nicht zur Anordnung der 30 km/h. Der Bereich der Josef-Bueb-Straße sollte im Rahmen der Beschilderung auf 30 km/h auch durch bauliche Maßnahmen (z.B. Querschnittsreduktion durch Anordnung von Parkständen auf der Fahrbahn) unterstützt werden.

Für eine Geschwindigkeit von 30 km/h stehen zwei mögliche Umsetzungen zur Verfügung. Die Einführung einer Tempo 30-Zone oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Zeichen 274-30.

Für eine Tempo 30-Zone spricht der geringere Beschilderungsaufwand. Es müssten lediglich an den Ortseinfahrten Zeichen zum Beginn der Zone 30 aufgestellt werden. Diese Zonen werden jedoch in der Regel rechts-vor-links geregelt. Dies könnte eine Verkehrsverlagerung in die Wohngebiete bewirken. Des Weiteren müssten in Zone 30 Gebieten die vorhandenen Anlagen für den Radverkehr (Radschutzstreifen, benutzungspflichtige straßenbegleitende Radwege) entfallen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Zeichen 274-30 ermöglicht es, die vorhandenen Vorfahrtsregelungen beizubehalten. Jedoch besteht ein gewisser Beschilderungsaufwand, da entlang der Straßen nach jeder Einmündung die Beschilderung auf 30 km/h wiederholt werden müsste. Die vorhandenen Vorfahrtsregelungen und die Anlagen für den Radverkehr könnten aber erhalten bleiben. Mit Beibehaltung der Vorfahrtsregelung bleiben die Verlustzeiten für Kfz und ÖPNV im akzeptablen Rahmen, so dass eine Verkehrsverlagerung in Wohngebiete minimiert wird.

Zur Beschilderung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird daher die Variante mit Zeichen 274-30 empfohlen.

6.1.2 K2: Zusätzliche Anbindung der L 104

Im Zusammenhang mit der weiteren Wohngebietsausweisung in Breisach am Rhein (Vogesenstraße, Untere Gärten) wurde die Notwendigkeit zusätzlicher Anschlüsse an die Landesstraße 104 zur Entlastung der bestehenden Anschlüsse Hafenstraße und Zum Kaiserstuhl untersucht.

Hierbei bieten sich Verlängerungen der Kaiserstuhlstraße (vgl. Abb. 6-1) oder der St. Louis-Straße (vgl. Abb. 6-2) an. Nach erster Prüfung wäre eine Verknüpfung mit der L104 im Bereich der St. Louis-Straße aufgrund der örtlichen Randbedingungen sowie die Abstände der vorhandenen Wohnbebauung zur Straße einfacher zu realisieren.

Mit zusätzlicher Anbindung könnten die Hafenstraße und die Straße Zum Kaiserstuhl um jeweils etwa 1.000 Kfz/24h entlastet werden. Über die St. Louis-Straße oder Kaiserstuhlstraße müssten diese zusätzlichen Verkehrsbelastungen dann abgewickelt werden. Auf den Bereich der Stadteinfahrt Süd sowie den Marktplatz hat dies nahezu keine Auswirkungen.

Eine verkehrliche Notwendigkeit zur weiteren Verknüpfung mit der L104 besteht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht. Die Verkehre aus dem Wohngebieten können über die vorhandenen Straßen (Hafenstraße und Zum Kaiserstuhl) noch leistungsfähig abgewickelt werden. Langfristig sollte diese Option zur direkten Anbindung an die überörtliche Hauptverkehrsstraße jedoch im Konzept erhalten bleiben und bei sich ändernden Randbedingungen vertieft untersucht werden.

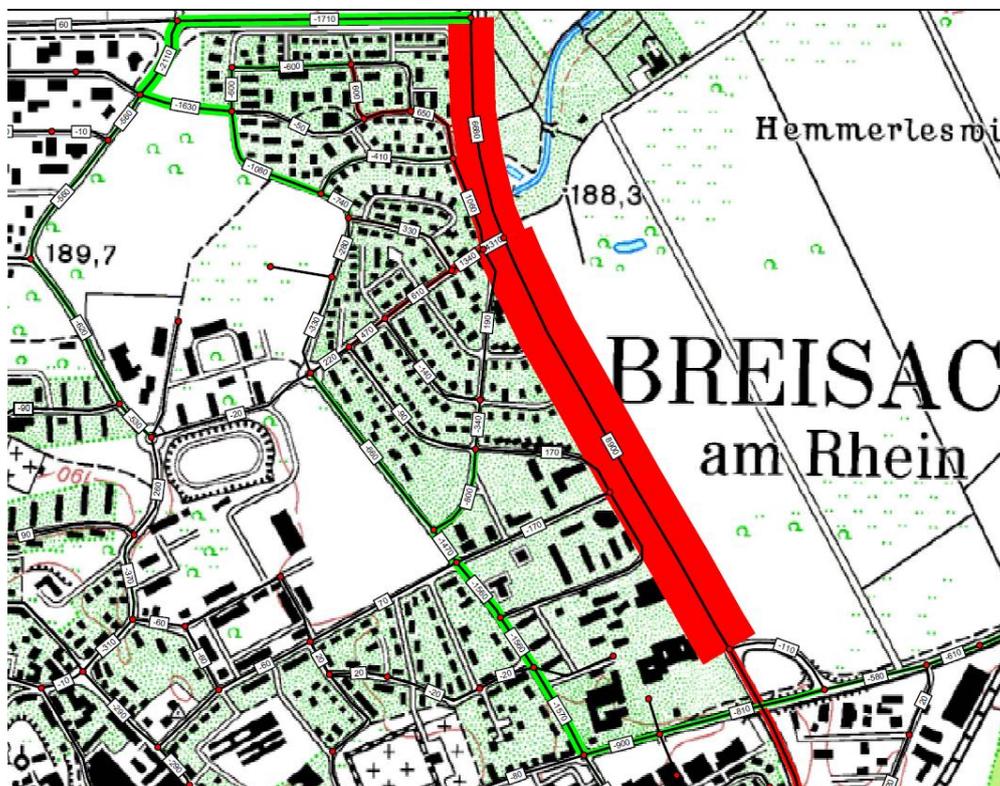


Abb. 6-1: Anbindung Kaiserstuhlstraße

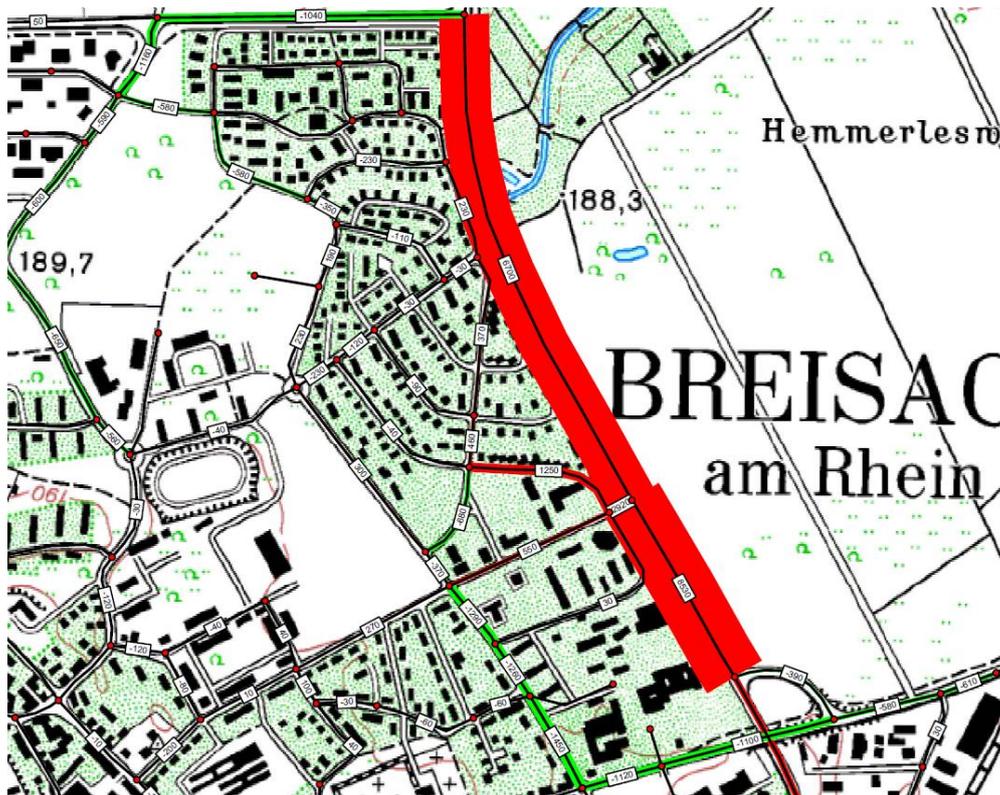


Abb. 6-2: Anbindung St. Louis-Straße

6.1.3 K3: B 31 Anbindung (West)

Die Planungen zur Weiterführung der B31-West können die Verkehrsverhältnisse in Breisach neu ordnen und helfen die stark belastete Stadteinfahrt Süd zu entlasten (vgl. Abb. 6-3). Mit einer B31-West ergäben sich zudem die Möglichkeiten zusätzlicher und direkterer Anbindungen der Gewerbegebietsflächen rund um die Ihringer Landstraße.

Die Planungen zur B31-West obliegen als Straßenbaulastträger dem Bund vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg. Die Stadt Breisach am Rhein hat hierbei also keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme. Allerdings ist eine politische Positionierung möglich. Dies ist auch bereits erfolgt. Von den Gemeinden des südlichen Kaiserstuhls inkl. der Stadt Breisach am Rhein wird die Weiterführung der B31-West gefordert.

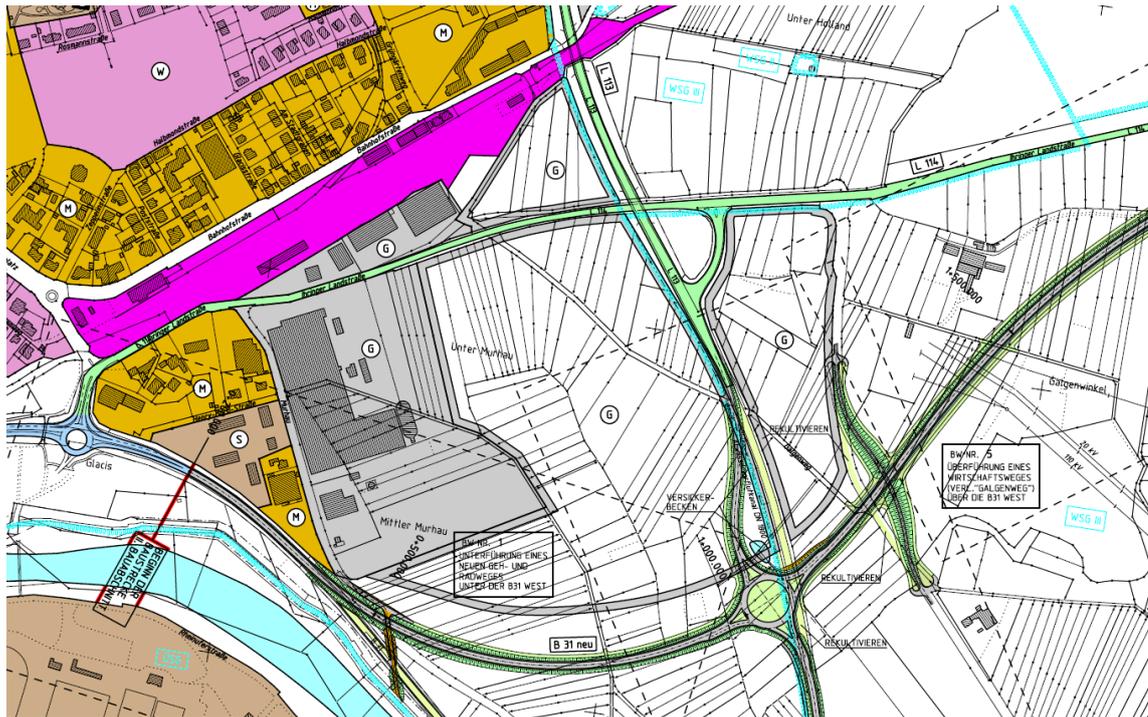


Abb. 6-3: Weiterführung der B 31-West

6.1.4 K4: Unterstützende Markierungen

Bei sich ändernden Verkehrsverhältnissen z.B. Änderung der Vorfahrt oder der zulässigen Geschwindigkeit sind die Kraftfahrzeugführer auf die geänderte Situation besonders hinzuweisen.

Im Bereich einer neu eingerichteten Tempo 30-Zone können unterstützende Markierungen sowohl im Kreuzungsbereich (Wartelinien) als auch im Verlauf der Straßen (Markierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Fahrbahn) angebracht werden.

Durch die auffälligen optischen Merkmale kann auch dem ortskundigen Fahrer, der die Strecke täglich fährt, die geänderte Situation wirksam mitgeteilt werden.

6.1.5 K5: Anbindung Parkplatz Süd

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Ausweisung des Gewerbegebietes KBC-Areal an der Ihringer Landstraße wurde festgestellt, dass die vorfahrtsgeregelte Einmündung der Ihringer Landstraße in den Neutorplatz die zusätzlichen Verkehrsbelastungen nicht mehr leistungsfähig aufnehmen kann.

Mittels Verkehrssimulation konnte nachgewiesen werden, dass mit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zwischen den beiden vorhandenen Kreiseln (B31 und Bahnhofstraße) ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden kann.

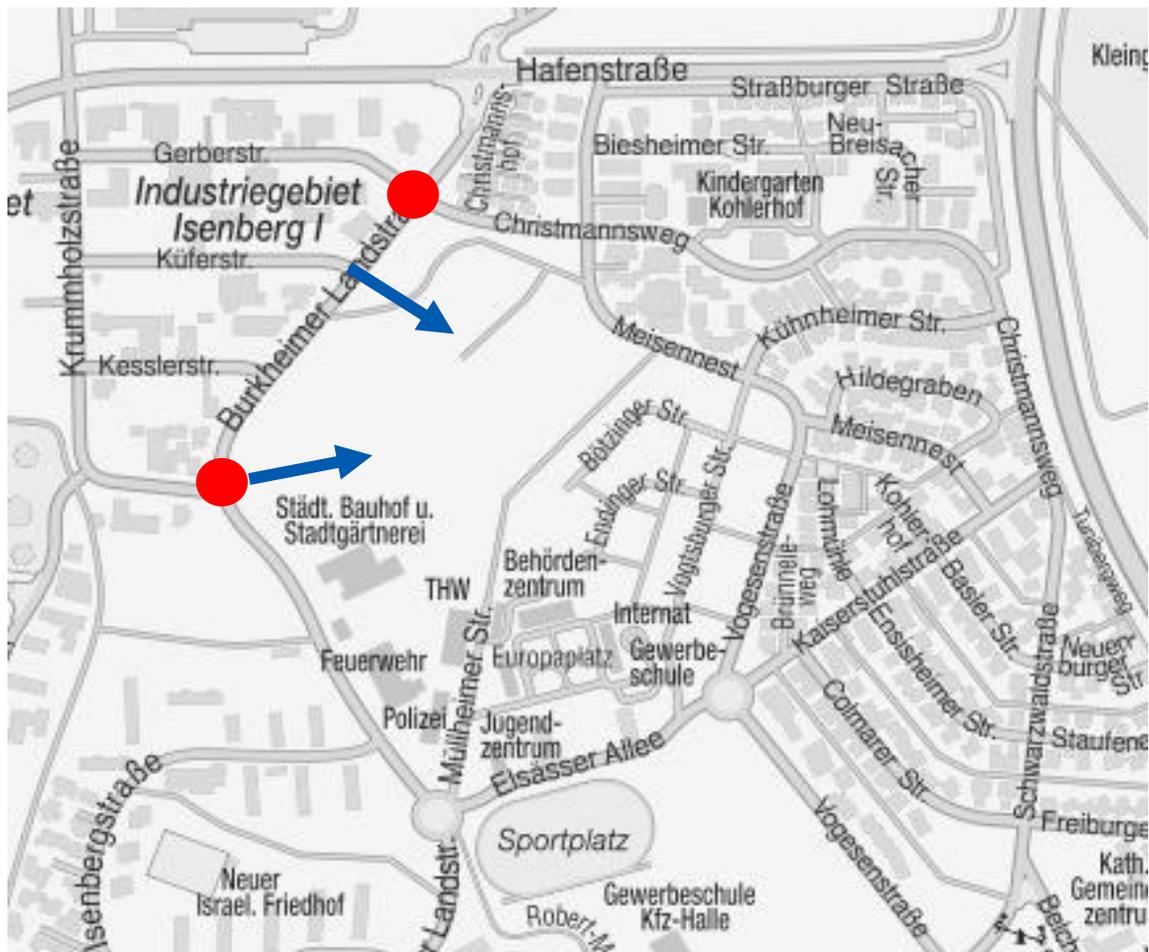


Abb. 6-5: Grafische Darstellung Anbindung Vogesenstraße II

6.2 Alternative Mobilität

Eine Übersicht in Form von Steckbriefen ist in den Anlagen 16.1 bis 16.3 dargestellt.

6.2.1 A1: Förderung Elektromobilität

Der Bereich der alternativen Elektromobilität gewinnt vor allem im Bereich von größeren Städten und Gemeinden vor dem Hintergrund der Anstrengungen zum Klimaschutz immer mehr an Bedeutung.

Die Stadt Breisach am Rhein kann den Bereich der Elektromobilität (Kfz und Rad) aktiv durch verschiedene Maßnahmen fördern.

Zum einen sollte die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel vorangehen und Elektrofahrzeuge im Fuhrpark medienwirksam etablieren.

Darüber hinaus können im öffentlichen Raum Parkplätze für Elektrofahrzeuge inkl. Ladestation und auch Lademöglichkeiten für E-Bikes ausgewiesen und betrieben werden.

Hierbei bieten sich Umsteigepunkte des ÖPNV (z.B. am Bahnhof) sowie stark frequentierte Bereiche (z.B. Touristeninformation) an.

Neben der „Hardware“-Unterstützung besteht eine weitere Möglichkeit zur Förderung in der gezielten Informationsweitergabe über das Thema Alternative Mobilität über den Internetauftritt der Stadt, Touristeninfo, Berücksichtigung im Stadtplan, Weitergabe in den Schulen, Amtsblatt usw.

6.2.2 A2: Förderung Car-Sharing

Auch beim Thema Car-Sharing können lokale Anbieter durch z. B. Parkplatzausweisung (Bahnhof, Marktplatz) und Informationsweitergabe (Homepage Stadt, Touristeninformation) gefördert werden.

Ebenso besteht für die Stadtverwaltung die Möglichkeit zur Nutzung der Vorreiterrolle. Auswärtige Termine von Mitarbeitern der Stadtverwaltung könnten unter Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen bestritten werden. Dieses Modell wurde bereits von einigen Kommunen in Südbaden umgesetzt.

6.2.3 A3: Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern.

Hier bieten sich zunächst Themen wie Internetauftritt, Stadtplan mit Rad-, Gehwegen, Haltestellen, Fahrplanauskunft, Ansprechpartner für Fragen, Information über Baumaßnahmen, Einbeziehung verkehrsentensiver Firmen, Carsharing, Elektromobilität usw. an. Auch können mit einem Mobilitätsmanagement Informationen über klimafreundliche Verkehrsmittel und Energieeinsparpotentiale vermittelt werden.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist orientiert auf die verkehrserzeugenden Wirkungen eines Betriebs, etwa eines privatwirtschaftlichen Unternehmens oder öffentlicher Einrichtungen mit entsprechendem Verkehrsaufkommen.

Hierbei können die Handlungsempfehlungen je nach Betrieb unterschiedlich sein. Die speziellen Anforderungen (z. B. feste Schichtwechselzeiten) erfordern eine passgenaue Prüfung möglicher Maßnahmen.

Aus der Abstimmung zwischen Kommune, Betrieb und Verkehrsbetrieb kann im Einzelfall eine für alle Beteiligten wirtschaftliche Lösung erreicht werden. Dies ist z.B. der Fall, wenn für den Betrieb ein Bau zusätzlicher Stellplätze entfällt und eine verstärkte Nutzung des ÖPNV-Angebots bewirkt wird.

Zudem besteht durch eine Beteiligung der Betriebe die Grundlage für eine direkte Ansprache der Verkehrsteilnehmer mit erweiterten Möglichkeiten der Verbreitung von Information zu Angeboten.

Maßnahmen können die Verbreitung von Job-Tickets, die Förderung von Mitfahrzentralen oder die Abstimmung von ÖPNV-Bedienungszeiten sein. Ein aktueller interessanter Ansatz ist die Teilnahme von großen Betrieben an Car-Sharing-Projekten. Die Dienstfahrzeuge, die zum Beispiel in den Abendstunden oder am Wochenende keiner Nutzung zugeführt sind und auf dem Firmengelände stehen, könnten unter Berücksichtigung der betrieblichen Aspekte der Allgemeinheit in Form von Car-Sharing zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wird vorgeschlagen, dass die Stadtverwaltung das Gespräch mit den großen Arbeitgebern in Breisach sucht, um die aufgeführten Punkte anzusprechen.

6.3 Ruhender Verkehr

6.3.1 P1: Parkraumbewirtschaftung Pkw-Verkehr

Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es über die zeitliche Begrenzung der Parkzeit eine hohe Wechselfrequenz zu erreichen und somit den gleichen Parkstand einer größeren Anzahl von Nutzern zur Verfügung zu stellen.

Insbesondere im Innenstadtbereich überlagern sich die unterschiedlichen Bereiche der verschiedenen Nutzergruppen. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung ist es daher sinnvoll die am stärksten nachgefragten Parkmöglichkeiten am strengsten zu bewirtschaften. Über eine Staffelung der Bewirtschaftungsstringenz kann lenkend auf die Parkgewohnheiten eingegriffen werden.

Im Rahmen der Diskussion um die Parkraumbewirtschaftung wurde zunächst auch die Einführung von Parkgebühren erwogen. Aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit im Einzelhandel insbesondere im direkten Vergleich mit anderen Städten der Region (z.B. Bad Krozingen) wurde von der gebührenbezogenen Bewirtschaftung für den Pkw-Verkehr allerdings Abstand genommen.

Für Breisach wird eine Bewirtschaftung für den Kernbereich mittels Parkscheibe und Parkdauerbegrenzung auf eine Stunde vorgeschlagen. Der Randbereich rund um den Kern erhält eine großzügigere Regelung mit Begrenzung der Parkdauer auf zwei Stunden (vgl. Abb. 6-6).

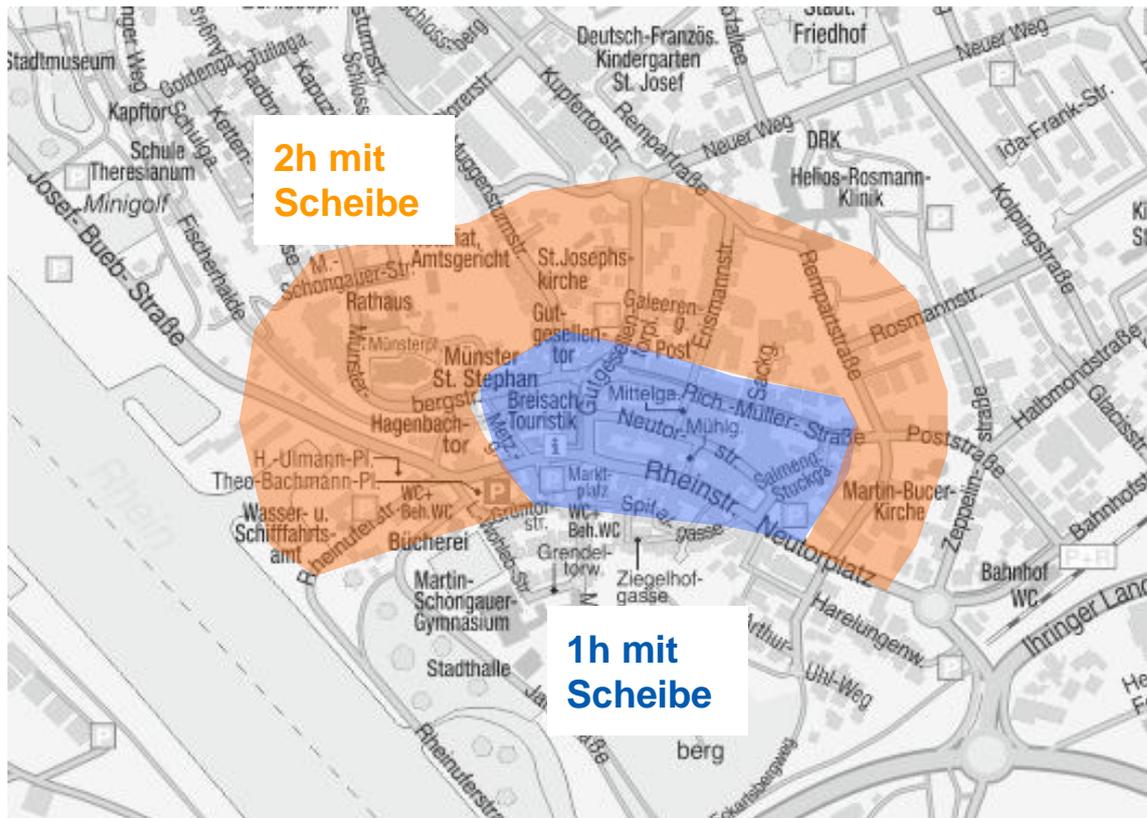


Abb. 6-6: Räumliche Darstellung der Parkraumbewirtschaftung

Die vorhandenen Regelungen zum Anwohnerparken im Innenstadtbereich haben sich bewährt und ermöglichen den Anwohnern die Nutzung eines Parkplatzes, wo auf privaten Grundstücken keine Möglichkeit zum Abstellen besteht. Daher sollten diese Regelungen auch bei Anpassung der Parkraumbewirtschaftung beibehalten werden.

Des Weiteren ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Begrenzung auf 2 Stunden in Straßen mit hohem Parkdruck (z. B. Kupfertorstraße, Mittelfeld) durchaus geeignet, um auf die dortigen Nutzungskonflikte zu reagieren. Im übrigen Stadtbereich von Breisach ist keine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen.

Zur Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV sowie zur Unterstützung des gesamten Umweltverbundes ist die Nutzung der P&R-Plätze im Bereich des Bahnhofes sowie an der Stadteinfahrt Süd frei von der Parkraumbewirtschaftung zu betreiben.

6.3.2 P2: Parkraumbewirtschaftung Reisebusse

Das Abstellen von Reisebussen in Breisach ist derzeit an den beiden großen städtischen Anlagen „Heinrich-Ullmann-Platz“ und am Schiffsanleger ohne Einschränkungen möglich.

Da diese beiden Anlagen in städtebaulich sensiblen Bereichen liegen, die künftig mehr den Aufenthaltsfunktionen sowie touristischen Nutzungen dienen sollen, ist langfristig eine andere Nutzung vorgesehen.

Kurzfristig soll versucht werden über eine Parkraumbewirtschaftung die Parkdauern zu beschränken und ggf. schon eine Verlagerung der parkenden Busse in räumlich weniger sensible Bereiche zu erreichen.

Es wird daher vorgeschlagen, im Bereich des Heinrich-Ullmann-Platzes und im Bereich Schiffsanleger (Rheinuferstraße) eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Dazu müssen Parkscheinautomaten in diesen Bereichen errichtet werden.

Des Weiteren sorgt eine zeitliche Staffelung für eine Erhöhung der Nutzungsfrequenz. Dabei sollen die Parkmöglichkeiten entlang des Rheinufers als Kurzparker (< 3 Stunden) eingerichtet werden. Im Bereich des Heinrich-Ullmann-Platzes wäre auf eine zeitliche Begrenzung aufgrund der Tagestouristen zunächst zu verzichten

Die Wahl der Tarife kann zunächst losgelöst von betrieblichen Zwängen erfolgen und ist von der Stadtverwaltung Breisach frei bestimmbar. Sinnvoll wäre z.B. eine zeitliche Staffelung: bis 3 Stunden, bis 6 Stunden, >6 Stunden. Der Tageshöchstsatz könnte zwischen 5 und 10 Euro liegen. Hiermit bewegt man sich auch im Rahmen der Städte im regionalen Vergleich. In Titisee beträgt der Tagessatz für Busse am dortigen Kurhaus 10 Euro, in Freiburg fallen für Busse keine Gebühren an.

6.3.3 P3: Verlegung Busparkplätze

Da die Lage der derzeitigen Abstellanlagen für die Reisebusse am Heinrich-Ullmann-Platz sowie an der Schiffanlegerstelle in der Rheinuferstraße einer stadtgestalterischen Aufwertung und Nutzung der räumlichen Potentiale in direkter Nähe zum Rhein widersprechen, ist die Verlegung dieser Busparkplätze in weniger sensible Bereiche vorgesehen.

Der Heinrich-Ullmann-Platz verfügt derzeit über 8 Busparkstände, die von Reisebussen mit Tagestouristen genutzt werden. Eine Verlegung ist daher in Bereiche sinnvoll, die auch weiterhin die fußläufige Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen gewährleisten können. Dies wäre im Bereich der Josef-Bueb-Straße/ Schwanenstraße gegeben. Mit der Nähe zum Stadtmuseum und Rheintor ist die direkte Anbindung an die touristischen Einrichtungen vorhanden.

Generell wäre eine Anordnung von Busparkständen als Längsparker entlang der Josef-Bueb-Straße denkbar. Alternativ besteht die Möglichkeit zur Errichtung eines neuen Busparkplatzes gegenüber der Einmündung Schwanenstraße im Bereich der Lagerplätze am Rhein (vgl. Abb. 6-7).



Abb. 6-7: Verlegung Busparkplatz Heinrich-Ullmann-Platz

Die Busparkplätze am Schiffsanleger in der Rheinuferstraße lassen sich in den Bereich des Waldstadions verlegen. Der dortige Parkplatz muss zur Sicherstellung der Hochwasserereignisse umgebaut werden. Mit diesem Umbau kann die Bereitstellung und Ausweisung von Busparkplätzen erfolgen. Die Passagiere der Schiffe haben dann einen etwas längeren Weg vom Anlegeplatz zum Reisebus. Der Weg ist mit einer Länge von etwa 700 m im gut akzeptablen Bereich, vor allem im Vergleich mit anderen Städten am Rhein. Zudem besteht dann die Möglichkeit der Aufwertung der Rheinuferstraße, so dass die Wege in attraktiver Umgebung absolviert werden können.

Ein weiterer Vorteil besteht in der Anfahrbarkeit der Parkplätze. Mit der Lage am Waldstadion erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Busse direkt über die B31 ohne die Innenstadt in Breisach zu belasten.

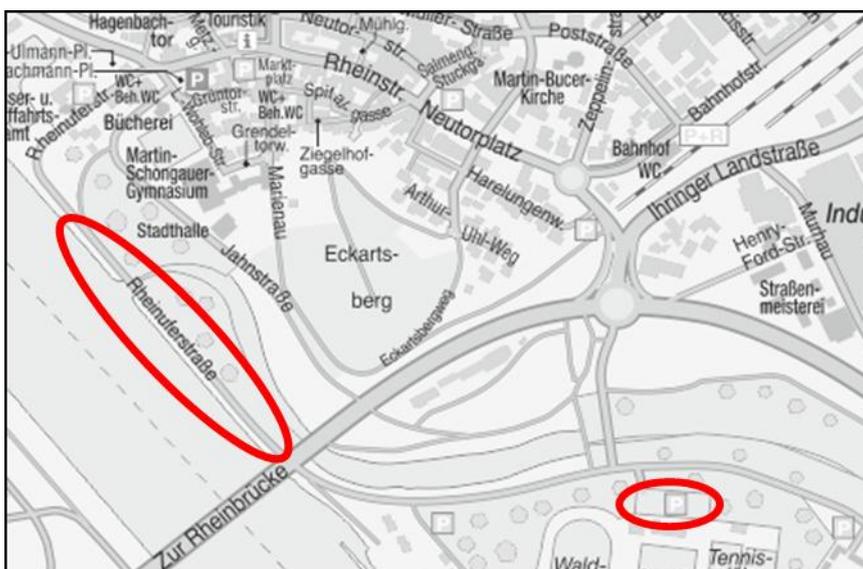


Abb. 6-8: Verlegung Busparkplätze Rheinuferstraße (Schiffsanleger)

6.3.4 P3a: Vision Rheinufer

Langfristig gehen die Vorstellungen der Stadt Breisach davon aus, den kompletten Bereich rund um das Rheinufer umzugestalten und die Freizeit- und Aufenthaltsfunktion am Rheinufer in den Vordergrund zu stellen.

Aus verkehrlicher Sicht ist hierbei eine weitergehende Trennung der Verkehrsfunktionen anzustreben, die in Form der Vision zum Rheinufer vorgestellt wird (vgl. Abb. 6-9).

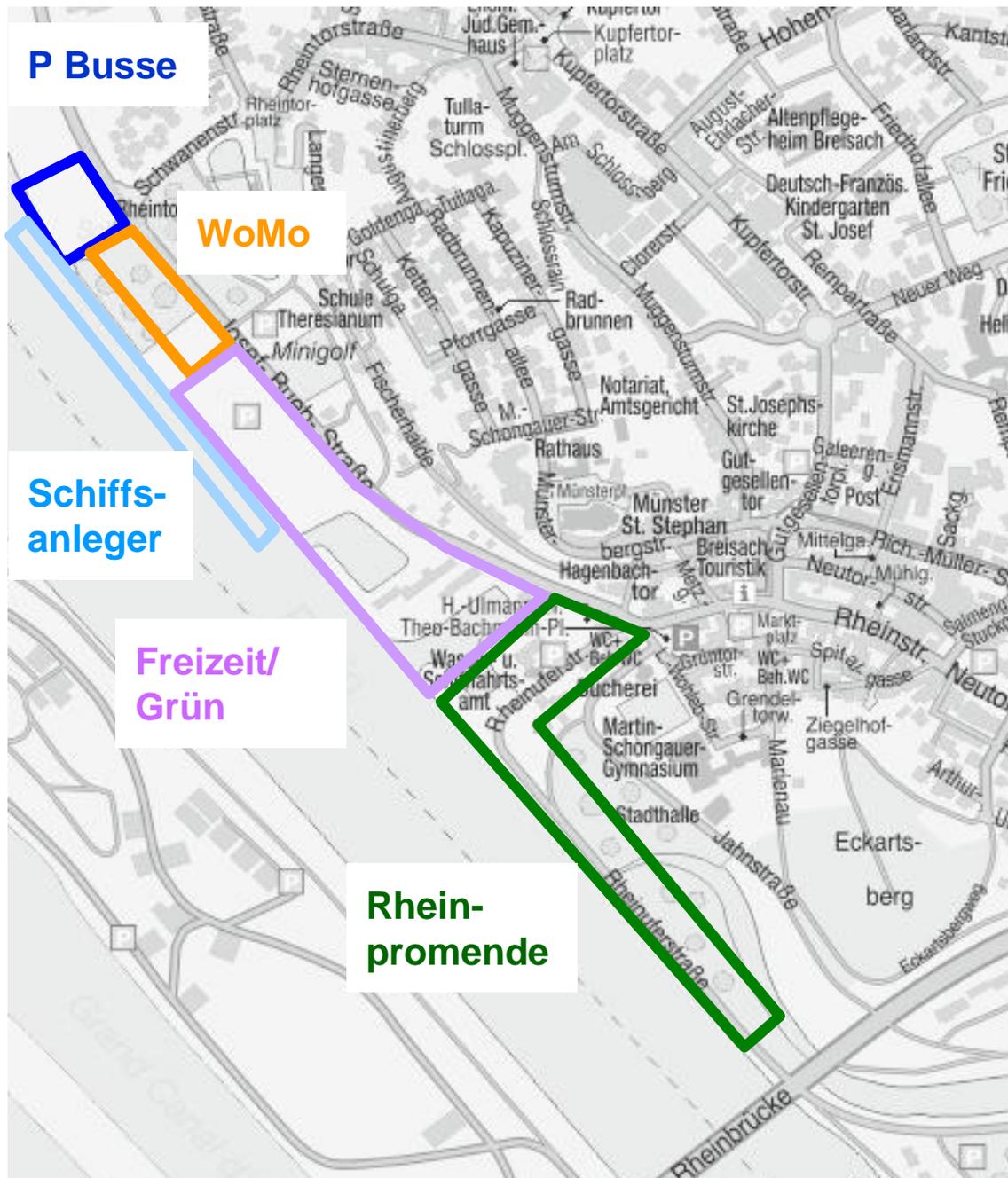


Abb. 6-9: Vision Rheinufer: funktionelle Aufteilung

Im Übergangsbereich der gewerblichen Nutzung am Rhein in der südlichen Hafenstraße ist die Anordnung des Busparkplatzes vorgesehen. Da die Schiffsanlegestelle von der Rheinuferstraße in diesen Bereich verlegt wird, können auf dem Busparkplatz sowohl die Reisebusse der Stadt als auch die Busse der Schiffspassagiere untergebracht werden.

Südlich daran anschließend entsteht ein neu gestalteter Wohnmobilstellplatz am Rhein. Diese Anlage wird unter stadtplanerischen landschaftsarchitektonischen Aspekten gestaltet, um sich besser in die Umgebung (Rhein, Stadtmuseum, Schwanenweiher) einzupassen als der funktional angelegte Bestandsplatz.

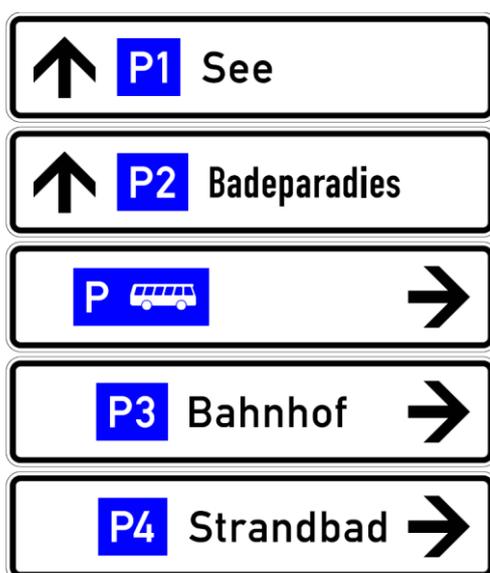
Zwischen dem neuen Wohnmobilstellplatz und dem Yachthafen kann eine parkähnliche Grünanlage entstehen, die zum Flanieren und Verweilen am Rhein einlädt.

Die gesamte Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und zur Rheinpromenade mit gastronomischen Einrichtungen ggf. Hotel umgestaltet. Hier bietet sich auch die Möglichkeit zur Umsetzung der von den Breisacher Architekten entwickelten Idee einer Fußgängerbrücke nach Frankreich.

6.3.5 P4: Einrichtung eines statischen Parkleitsystems

Ziel eines Parkleitsystems ist es, die Parkverkehre auf bestimmten Routen zu lenken und unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden.

In Breisach ist im Bestand ein Parkleitsystem für Busse und Wohnmobile vorhanden. Dies sieht eine großräumige Verkehrslenkung von der B31 über die L104 und die Hafenstraße vor. Somit soll der Innenstadtbereich von Breisach frei von diesen Fahrzeugen gehalten werden. Das System wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt aktualisiert und soll in dieser Form zunächst weiter betrieben werden.



Für den Pkw-Verkehr existiert derzeit noch keine abgestimmte Wegweisung zu den innerstädtischen Parkplätzen. Daher soll für die größeren Parkplätze ab etwa 40 Parkständen ein statisches Leitsystem entwickelt werden.

Auf dem System werden der Name des Parkplatzes und über Pfeilwegweiser die Richtung zum Erreichen des Parkplatzes anzugeben. Dies wird an Kreuzungen bzw. Einmündungen entsprechend wiederholt (vgl. Abb. 6-10).

Abb. 6-10: Beispiel statisches Parkleitsystem

Einzubeziehen wären hierbei:

- Der Parkplatz an der Stadteinfahrt Süd
Hier ist derzeit ein ebenerdiger Ausbau auf ca. 150 Parkplätze und Nutzung als P&R-Platz vorgesehen
- Parkplatz Kupfertorstraße mit ca. 45 Parkplätzen
- Parkplatz Theo-Bachmann-Platz mit ca. 43 Parkplätzen
- Parkplatz Heinrich-Ullmann-Platz mit ca. 50 Parkplätzen
- Parkplatz Festspiele Breisach (Minigolfplatz) mit ca. 80 Parkplätzen

6.3.6 P5: Verstärkung der Parkraumkontrolle durch den GvD

Die verfolgten Effekte auf das Parkverhalten mit Anpassung der Bewirtschaftung für Pkw und Busse werden in der Realität nur dauerhaft erfolgreich sein, wenn Missachtungen der Regelungen konsequent geahndet werden.

Daher muss bei Vorschlägen zur Anpassung der Regulierung im ruhenden Verkehr auch immer die Parkraumkontrolle mit betrachtet werden. Es wird hierbei empfohlen die Überwachung des ruhenden Verkehrs zu verstärken, was ggf. zu einer Personalaufstockung im Bereich des Gemeindevollzugsdienstes führt.

Wichtig bei der Durchführung der Kontrollen ist eine unregelmäßige Prüfung. Feste Zeiten und Orte der Kontrollgänge sprechen sich insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden schnell herum, was dazu führen kann, dass außerhalb der festgelegten Überprüfungszeiten die Parkregelungen vermehrt missachtet werden. Daher ist auch eine Überprüfung am Wochenende sinnvoll.

6.3.7 P6: Erhöhung Parkplatzangebot Pkw

Generell sind im Bestand in Breisach am Rhein werktags Parkplätze in ausreichender Anzahl vorhanden. Mit den Ansätzen zur Begrenzung der Parkzeit im Kernbereich wird eine graduelle Verlagerung auf die Parkmöglichkeiten in den Randbereichen bewirkt.

Über die Einführung des statischen Parkleitsystems rückt zudem die Nutzung bisher noch nicht so stark angenommener Parkmöglichkeiten an der Peripherie stärker ins Bewusstsein.

Dies führt insgesamt dazu, dass die im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Marktplatzes diskutierten Reduzierungen der zentralen Parkmöglichkeiten am Marktplatz prinzipiell aufgefangen werden können.

Um auch an Tagen starker Parknachfrage noch Kapazitäten im Bereich des ruhenden Verkehrs vorhalten zu können, sind trotzdem Überlegungen zur Erhöhung des Parkplatzangebotes in geeigneten Bereichen sinnvoll.

Hierbei ist zunächst der Parkplatz an der Stadteinfahrt Süd zu nennen. Dieser Platz ist derzeit nicht befestigt und aufgrund der fehlenden Markierungen wird er teilweise ineffektiv beparkt. Die Kapazität im Bestand beträgt etwa 100 Parkstände.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Busbahnhofes ist hier ein Ausbau des Parkplatzes auf insgesamt rund 150 Parkplätze und Nutzung als P&R-Platz vorgesehen. Der Bau eines P&R-Platzes wird hierbei durch das Land Baden-Württemberg gefördert.

Somit werden an der Stadteinfahrt Süd in etwa 600 m (5 bis 7 Gehminuten) Entfernung zum Zentrum zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Eine weitere Erhöhung des Parkplatzangebotes an der Stadteinfahrt Süd wäre nur über eine zusätzliche Parkebene (Parkdeck) realisierbar. Die hierfür erforderlichen Parkbauten erreichen bei den Kosten schnell die Millionenhöhe. Es muss mit Kosten pro Stellplatz von 15.000 bis 20.000 Euro gerechnet werden. Eine Förderung ist hierbei nicht zu erwarten. Eine kostenpflichtige Bewirtschaftung zur Kompensation der hohen Baukosten kann als Solitär nicht empfohlen werden, da sonst eine Verlagerung in angrenzende Bereiche und eine Annahme des Parkdecks in geringem Umfang zu erwarten wäre.

Darüber hinaus gehende Überlegungen zur Erweiterung des Parkraums in Breisach bieten sich am Parkplatz Kupfertorstraße an. Auch hier wäre die Installation eines Parkdecks vorstellbar. Die sinnvolle Umsetzbarkeit müsste noch im Detail geprüft werden. Insbesondere die Anlage der Rampenanlagen und Fahrgassen kann sich bei dem engen Grundriss schwierig gestalten. Auch würden hierbei vermutlich hohe Kosten anfallen. Die spätere Umsetzung muss auch vor dem Hintergrund alternativer Nutzungen an dieser Stelle abgewogen werden.

Zumindest übergangsweise ließe sich der Parkplatz am Heinrich-Ullmann-Platz nach Verlagerung der Reisebusse für die Pkw nutzen. Langfristig ist diese Option aber im Zusammenhang mit der Vision des Rheinuferes zu sehen. Ebenso sind potentielle Erweiterungen am heutigen Wasser- und Schifffahrtsamt zu beurteilen: in einer Übergangsphase wäre eine Nutzung als Parkplatz ggf. sinnvoll. Langfristig müsste aber die Nutzung als Parkplatz in die Überlegungen zur städtebaulichen und touristischen Aufwertungen am Rheinufer integriert werden.

6.3.8 P7: Änderung Parkplatzordnung Richard-Müller-Straße

Die vorhandenen Senkrechtparker im Bereich der Post und der Apotheke in der Richard-Müller-Straße erfordern bei der Ein- und Ausfahrt die Inanspruchnahme beider Fahrstreifen der Richard-Müller-Straße. Insbesondere bei der Ausfahrt rückwärts entstehen dabei Situationen, in denen es aufgrund mangelnder Sichtbeziehungen zu Bei-

nahe-Unfällen zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und querenden Radfahrern bzw. Fahrzeugen kommt.

Darüber hinaus ist der Fußgängerbereich zwischen Gebäude und den Parkständen im den Arkadenbereichen eingeschränkt und für den vorhandenen Publikumsverkehr eigentlich zu schmal ausgelegt.

Daher wird hier vorgeschlagen die Parkstände in diesem Bereich als Längsparkstände auf beiden Straßenseiten anzuordnen (vgl. Abb. 6-11).

Aufgrund der etwas geringeren erforderlichen Breite zweier Längsparker (je 2 m) im Vergleich zur Tiefe des Senkrechtparkers (ca. 5 m) kann etwas mehr Raum den für die Fußgänger zur Verfügung gestellt werden. Dies erfordert unter Berücksichtigung der beidseitigen Grundstückszufahrten eine Reduzierung der bestehenden 28 Parkstände um etwa 4 bis 7 (je nach genauer Lage der Einfahrten).

Die Ein- und Ausparkvorgänge beim Längsparken können auch übersichtlicher für die übrigen Verkehrsteilnehmer und somit tendenziell sicherer erfolgen.

Verbunden mit der Änderung ist auch ein Umbau an der Straße, da die vorhandenen Straßeneinbauten wie z.B. vorgezogene Pflasterbereiche, Beleuchtung und teilweise Bäume an den geänderten Straßenverlauf angepasst werden müssen.



Abb. 6-11: Vorschlag Änderung Parkplatzanordnung Richard-Müller-Straße

6.4 Radverkehr

Eine Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Radverkehr ist in Form von Steckbriefen in den Anlagen 18.1 bis 18.10 dargestellt.

6.4.1 R1: Gemeinsamer Geh-/Radweg entlang Ihringer Straße

Die Ihringer Landstraße wird als Landesstraße auch künftig mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h im Innerortsbereich für den Kfz-Verkehr befahrbar sein.

Für den Radverkehr ist die Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn aufgrund der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr, der Kfz-Verkehrsmenge sowie der Schwerver-

kehrbelastungen (Gewerbegebiet) nicht mehr einsatzgerecht. Im Zusammenhang mit den Erweiterungen am ehemaligen KBC-Areal wird sich diese Situation noch verstärken.

Daher ist die Anlage eines gemeinsamen Geh-/ und Radweges als Lückenschluss zwischen den vorhandenen Wirtschaftswegen bzw. Radwegen Richtung Ihringen (auf Höhe Firma Kleyling) und dem Neutorplatz vorgesehen (vgl. Abb. 6-12).

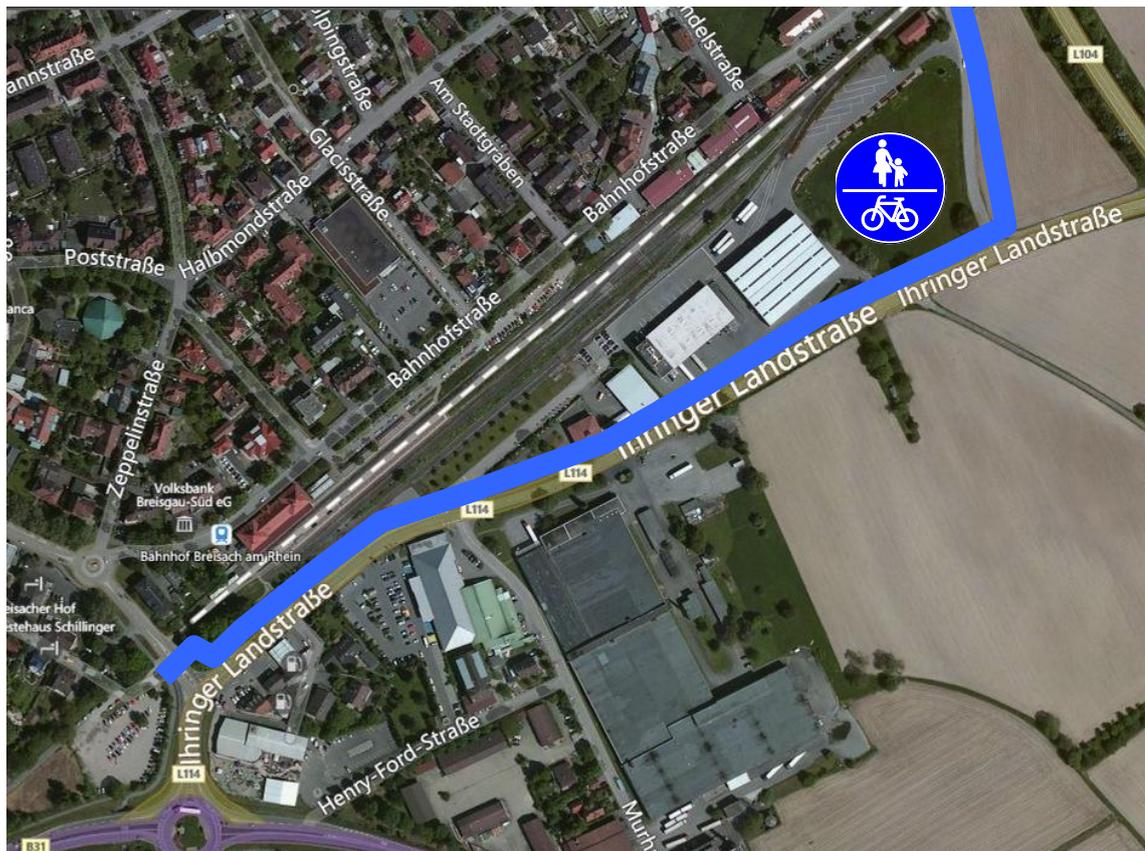


Abb. 6-12: Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Ihringer Landstraße

Die Wegeverbindung soll in beide Richtungen für den Radfahrer befahrbar sein und verläuft auf der Nordseite der Straße. Gleichzeitig erfolgt die Anbringung einer Radwegeschilderung.

Im Zuge der Entwicklung des KBC-Areals wird im Bereich der Straße „Murhau“ eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer angelegt.

Ebenso erfolgt im Zusammenhang mit der Realisierung der Bike-and-Ride-Anlage südlich des Bahnhofs die Anlage einer Querungshilfe im Einmündungsbereich Ihringer Landstraße und Neutorplatz.

Mit der Realisierung des Geh-/Radweges besteht dann eine lückenlose Verbindung für Radfahrer zwischen Innenstadt/Frankreich und dem Gewerbegebiet.

6.4.2 R2: Ausweisung Radroute Nord-Süd

Zur Förderung des Radverkehrs im Bereich des Binnenverkehrs in Breisach ist die Ausweisung von ausgewählten Routen für den Radfahrer zwischen den Wohngebieten im Norden der Stadt und dem Zentrum bzw. dem Bahnhof sinnvoll (vgl. Abb. 6-13).

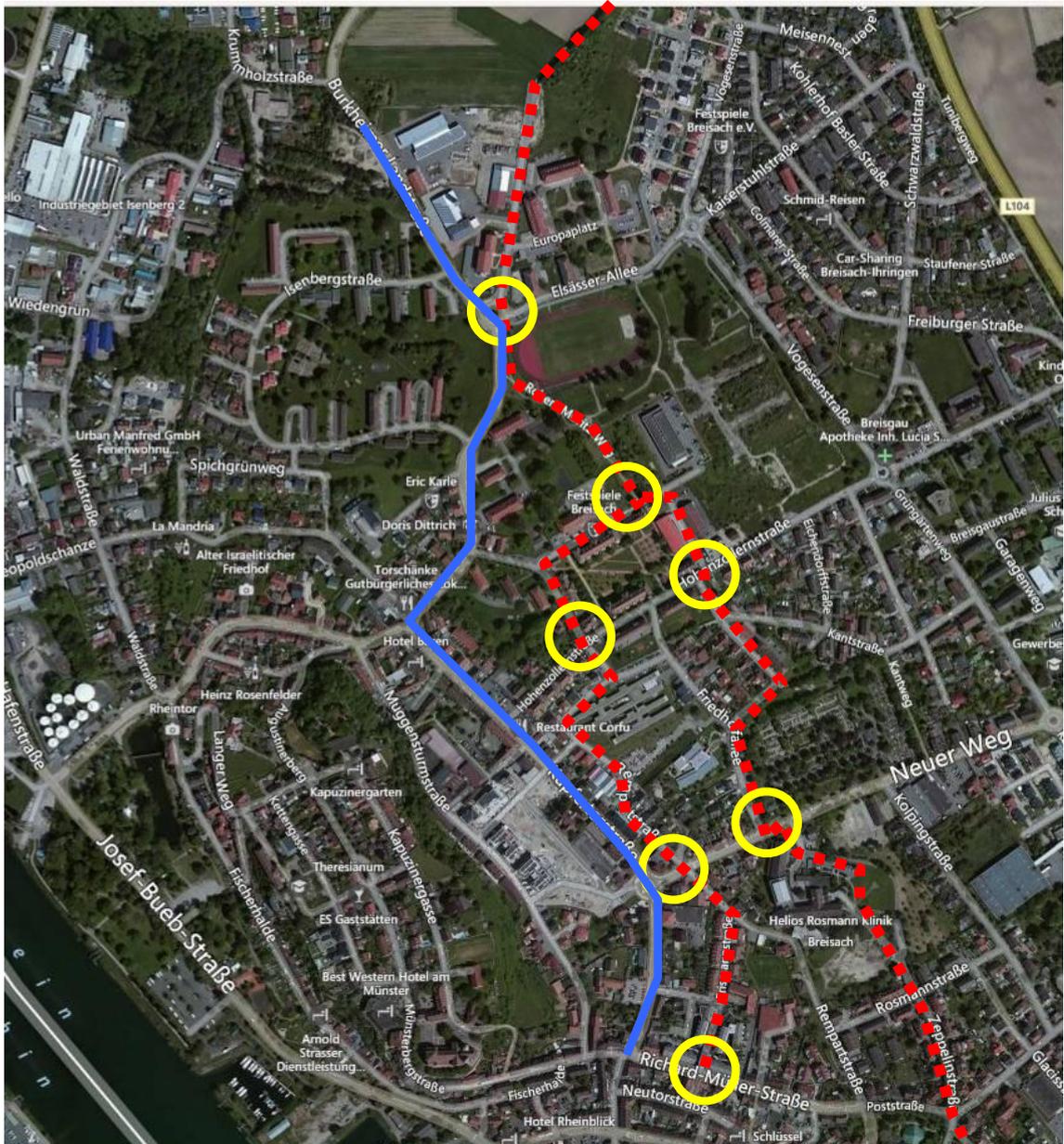


Abb. 6-13: Ausweisung zweier Radrouten Nord-Süd

Im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtbereich ist die Führung für Radfahrer zwar generell auf allen Straßen verkehrssicher möglich, eine direkte Führung für Radfahrer abseits der Hauptverkehrsstraßen ist aber dennoch sinnvoll.

Hierzu wird eine Führung des Radverkehrs vom Meisennest, über die Müllheimer Straße (Polizei), den Robert-Moritz-Weg, die Maria-Montessori-Straße, die Zähringer

Straße, die August-Ehrlacherstraße, die Rempartstraße und Erismannstraße bis ins Zentrum vorgeschlagen (Radroute 1).

Die Führung vom Norden bis zum Bahnhof erfolgt auch ausgehend vom Meisennest über den Robert-Moritz-Weg von dort aber über die Franz-Sigrist-Straße, die Saarlandstraße, die Friedhofallee, die Helios-Klinik, die Zeppelinstraße, die Poststraße zum Bahnhof (Radroute 2).

Zur Unterstützung der Nutzung dieser Radwegeverbindungen wird eine entsprechende Beschilderung empfohlen. Sinnvoll wäre auch eine Markierung auf der Fahrbahn mit Piktogramm und Routennummer wie es auch die Stadt Freiburg bei ihren Haupttradrouten vorgenommen hat.

In den Bereichen, in denen die Radrouten über Streckenabschnitte geführt werden, die auch vom Kfz-Verkehr befahren werden, wird die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen. In Fahrradstraße dürfen Radfahrer auch nebeneinander fahren und der Kfz-Verkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen. Außerdem darf ein Kfz den Radfahrer nicht behindern.

An den Querungsstellen mit dem Hauptstraßennetz an der Hohenzollernstraße und am Neuen Weg ist eine verkehrsrechtliche Unterordnung der Fahrradstraße erforderlich. Allerdings sollten hier vier Querungsanlagen möglichst mit Mittelinseln vorgesehen werden, um eine einfache und verkehrssichere Querung für die Radfahrer zu erreichen.

6.4.3 R3: Führung Radverkehr auf Fahrbahn bei 30 km/h

Die im Bereich des Kfz-Verkehrs vorgeschlagene Maßnahme K1 (Innerstädtische Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) wirkt sich auch positiv auf den Radverkehr aus.

Mit den geringeren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr geht eine höhere Verkehrssicherheit einher, da Reaktionszeiten und Bremswege reduziert werden. Zudem verringern sich die Unterschiede der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen Rad und Kfz, so dass der Radfahrer weniger als „Hindernis“ für den fließenden Kfz-Verkehr wahrgenommen wird, sondern mehr als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer.

Somit ist die gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn wieder einsatzgerecht und verkehrssicher. Dabei sind keine zusätzlichen Radfahrerführungen notwendig.

Unterschieden werden muss noch bei den Beschilderungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Innerhalb einer Tempo 30-Zone sind Radfahranlagen mit Benutzungspflicht unzulässig. Vorhandene Anlagen wie z.B. entlang des Neuen Weges müssten rückgebaut bzw. anders beschildert werden.

Eine Möglichkeit zur Beibehaltung vorhandener Radverkehrsanlagen besteht in der Beschilderung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h mittels Zeichen 274

StVO. Somit hätte man mit dieser Beschilderungsform weniger Aufwand im Bereich des Radverkehrs.

6.4.4 R4: Querungshilfe Ihringer Landstraße/Hochstetter Straße

Mit der Umsetzung der Maßnahme R1 (Geh-/Radweg entlang der Ihringer Landstraße) besteht für Radfahrer eine verkehrssichere Verbindung von der Innenstadt entlang der Gewerbebetriebe bis zur Einmündung in die Hochstetter Straße.

Der dortige Wirtschaftsweg endet in der Einmündung und es besteht keine Verknüpfung zum westlich der Hochstetter Straße geführten Wirtschaftsweg und somit auch nicht in Richtung Hochstetten.

Zur Optimierung dieser Situation bietet sich im Bereich der Sperrfläche auf der Ihringer Landstraße die Einrichtung einer Querungshilfe an. Die Verbindung mit den Wirtschaftswegen kann über eine Aufschüttung der Seitenbereiche auf gleiches Höhenniveau erfolgen (vgl. Abb. 6-14).

Zur Unterstützung der sicheren Querung für Radfahrer wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr auf 70 km/h vorgeschlagen. Diese Anordnung könnte ab Ortsein- bzw. ausgang Breisach gelten und würde sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit an den vorfahrtsgeregelten Einmündungen des Kfz-Verkehrs an der Rampe zur L104 bzw. der Hochstetter Straße auswirken.

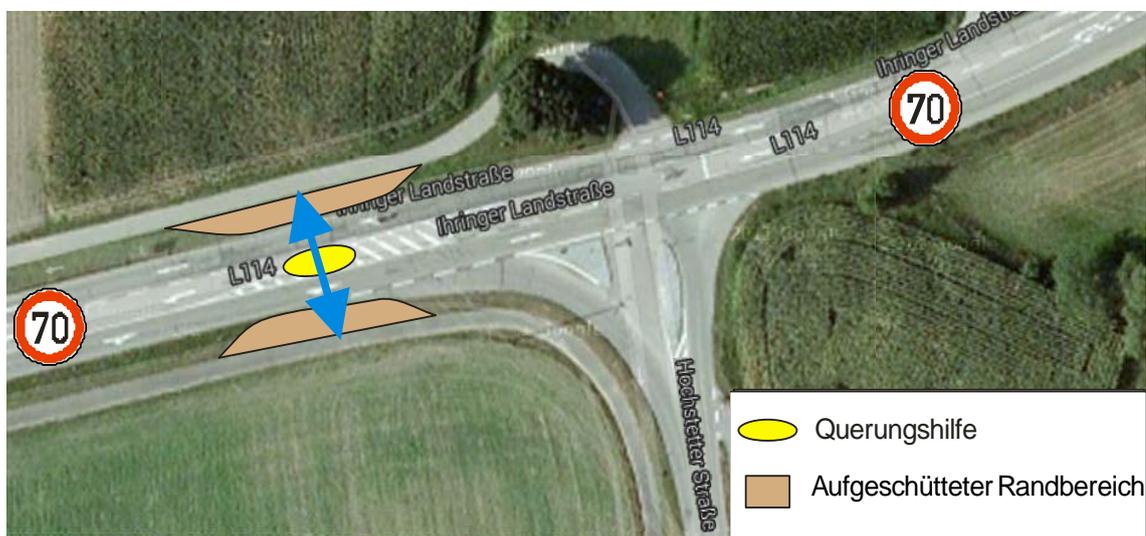


Abb. 6-14: Querungshilfe Ihringer Landstraße/ Hochstetter Straße

6.4.5 R5: Querungshilfe Hafenstraße/Himmelssteige

Für die touristisch interessante Radroute von der Hafenstraße in Richtung Norden am Rhein entlang muss vom Zweirichtungsradweg entlang der Hafenstraße im Bereich der Krummholzstraße auf diese gewechselt werden und die Hafenstraße am Knotenpunkt mit der Himmelssteige gequert werden.

Diese Situation ist für die Radfahrer nicht besonders komfortabel und auch aus Verkehrssicherheitssicht nicht ganz optimal, da die Kreuzung im Kurvenbereich liegt und die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr relativ hoch sind.

In diesem Bereich wird vorgeschlagen, die Radfahrer aus der Stadt kommend die Krummholzstraße über eine markierte Radfahrerfurt zu queren zu lassen. Aufgrund der abgerückten Querung ist eine rote Markierung auf der Fahrbahn angebracht.

Im weiteren Verlauf soll eine Querungshilfe mit Mittelinsel in der Hafenstraße östlich der Kreuzung installiert werden und an den Radweg sowie die Himmelssteige angebunden werden



Abb. 6-15: Querungshilfe Hafenstraße/ Himmelssteige

6.4.6 R6: Querungshilfe Hafenstraße/Geldermannstraße

Die überörtlich ausgewiesene Radroute in Richtung Vogtsburg/ Kaiserstuhl wird von Breisach kommend über die Geldermannstraße geführt. Sowohl für den parallel der Hafenstraße verlaufenden Geh-/Radweg als auch für die Anlage westlich der Burkheimer Landstraße existiert keine Querungshilfe in diesem Bereich und die Kfz-Fahrbahn inkl. der beidseitigen Abbiegeeinrichtungen muss am Kreuzungspunkt gequert werden.

Hier wird vorgeschlagen die Abbiegespur in die Geldermannstraße aufzuheben und eine Mittelinsel einzurichten (vgl. Abb. 6-16). Die vorhandenen Verkehrsbelastungen und Abbiegebeziehungen lassen dies zu. Zum Vergleich: am Knoten Hafenstraße/ Himmelssteige sind auch keine Abbiegeeinrichtungen für den Kfz-Verkehr vorhanden.

Zur Verbindung der Mittelinsel mit den Radwegen wird eine Führung über den Ausbau der Randbereiche und die vorhandene Dreiecksinsel vorgeschlagen. Somit kann die Dreiecksinsel als Aufstell-/Wartefläche genutzt werden. Die Anbindung nördlich der Hafenstraße an die Geldermannstraße sollte über eine kurze Fortführung eines Geh/Radweges und Ausleitung in die Geldermannstraße nördlich des Fahrbahnteilers erfolgen.



Abb. 6-16: Querungshilfe Hafenstraße/ Geldermannstraße

6.4.7 R7: Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/Im Gelbstein

Im Bereich der Straßen Zum Kaiserstuhl/ Im Gelbstein treffen mehrere Radrouten zusammen. Dies sind zum einen die Verbindung über einen Wirtschaftsweg zu den nördlich liegenden Schrebergärten bzw. die Verbindung der nördlichen Wohngebiete über die Brücke L104. Daneben ist es die Ost-West-Verbindung Breisach-Ihringen nördlich der Straße Zum Kaiserstuhl. Außerdem wird über die Straße Im Gelbstein die Verknüpfung zwischen den Gewerbegebieten Breisach Süd und Ihringen hergestellt.

Daher sind im genannten Knotenpunktsbereich Querungen der Straße Zum Kaiserstuhl erforderlich.

Um diese Querungsvorgänge sicherer zu gestalten wird vorgeschlagen eine Querungshilfe mit Mittelinsel zwischen der Straße im Gelbstein und dem Wirtschaftsweg in Richtung Norden zu errichten. Hierzu muss die Fahrbahn der Straße Zum Kaiserstuhl aufgeweitet werden. Zur optimalen Anbindung der Querungshilfe sind in den Randbereichen der Fahrbahn die erforderlichen Zugänge zu schaffen.

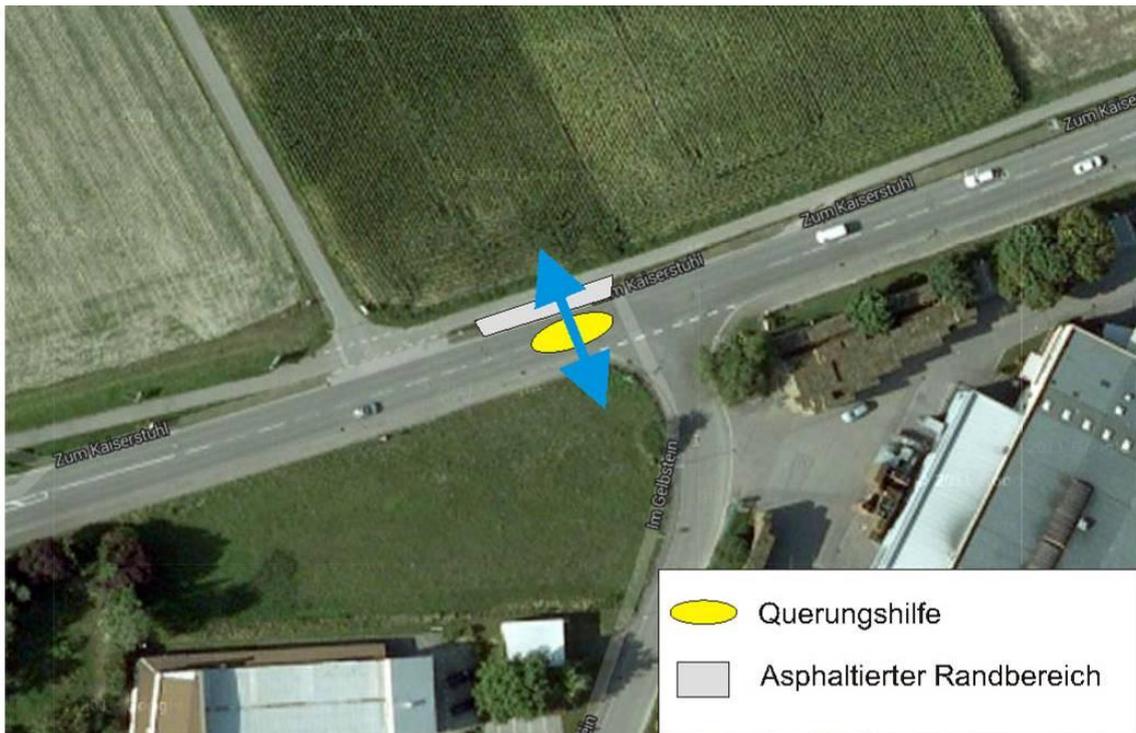


Abb. 6-17: Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/ Im Gelbstein

6.4.8 R8: Ausbau Abstellanlagen

Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung an zeitgemäßer Infrastruktur zum Abstellen der Fahrräder.

Die zunehmende Bedeutung dieser Sachzusammenhänge wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.

Die Stadt Breisach kann dies vor allem auf den eigenen Grundstücken und öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder in öffentlichem Raum. Von der Umweltliste Breisach wurden die zu berücksichtigenden Orte bereits zusammengestellt, die so umgesetzt werden können. Hier sind vor allem der Marktplatz, Gutgesellentorplatz, die Stadthalle und das Rheinufer im Bereich der öffentlichen Einrichtungen zu nennen sowie Ärzte, Post, Banken, Supermärkte im privaten Sektor.

Es wird empfohlen funktionale Anlagen wie z.B. Bügel zu verwenden, an denen das Rad sicher angeschlossen werden kann. Überdachte Anlagen bieten bei sinnvoller Integration in das Umfeld einen zusätzlichen Komfort.

Neben den genannten Standorten sollte auch am Bahnhof das vorhandene Angebot an B&R-Plätzen ausgebaut werden. Hierzu gibt es bereits Überlegungen zur Installation einer zusätzlichen Anlage auf der Südseite der Gleise, die über die Ihringer Landstraße zu erreichen wäre.

6.4.9 R9: Baulicher Zustand der Radverkehrsanlagen

Ähnlich wie bei den Straßen für den Kfz-Verkehr ist die Verkehrssicherheit beim Radfahren auch von der Beschaffenheit der Oberfläche abhängig. Beim Radverkehr kommt noch hinzu, dass schlechte bauliche Zustände von den Radfahrern umfahren werden, was wiederum zu Sicherheitsdefiziten führen kann. Des Weiteren senken schlechte Radverkehrsanlagen die Attraktivität des Verkehrsmittels.

Daher ist es essentiell, die vorhandenen Anlagen in einem guten Zustand zu halten. Insbesondere die „Holperstellen“ entlang der Hafenstraße müssen dringend saniert werden.

Neben der reinen Oberfläche der Radverkehrsanlage ist auch die deutliche Markierung insbesondere der Furten sowie die korrekte Beschilderung und Wegweisung wichtig. An einigen Stellen in Breisach sind die verkehrsrechtlichen Regelungen hier nicht mehr erkennbar. Dies gilt es turnusmäßig im Rahmen der Unterhaltung zu verbessern.

6.4.10 R10: Marketing und Förderung Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist auch im Bereich der Information und des Marketings möglich. Die Integration der Radrouten in den Stadtplan oder sogar die Ausgabe eines eigenen Fahrradstadtplans kann das Image des Radverkehrs in Breisach verbessern. Durch den Internetauftritt der Stadt Breisach und die offensive Vermarktung im Bereich des Tourismus kann sich die Stadt als fahrradfreundliche Kommune darstellen und auf die guten Angebote für Radfahrer verweisen.

Auch das Thema E-Bike sollte hier mit angesprochen werden. Die Stadt kann hier mit der Errichtung von Ladestationen für E-Bikes und kostenloser Aufladung der Räder unterstützen (zum Beispiel am Bahnhof und am Marktplatz). Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die Stadtverwaltung mit positivem Beispiel beim Thema E-Bike vorangehen kann und sich zum Beispiel ein „Dienst-E-Bike“ medienwirksam platzieren ließe.

Ein weiterer Ansatz zur Förderung des Radverkehrs besteht in der Möglichkeit zur Unterstützung von Fahrrad-Verleihsystemen. Auch hier kann die Stadt privaten Anbietern Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen. Fahrrad-Verleihsysteme eignen sich besonders für Gelegenheitsnutzer. Ein potentieller Kundenkreis wären z.B. die Tagestouristen, die mit den Reisebussen oder auch mit den Schiffen anreisen. Über die Breisach Touristik wäre hier eine Koordination im Bereich der Verleihsysteme möglich.

6.5 Fußgängerverkehr

Eine Übersicht zu den vorgeschlagenen Maßnahmen ist in Steckbriefen in den Anlagen 19.1 bis 19.7 dargestellt.

Die Maßnahmen des Fußgängerverkehrs im Längsverkehr sowie im Querverkehr sind mit denen des Radverkehrs teilweise deckungsgleich.

6.5.1 F1: Fortführung gemeinsamer Geh-/Radweg Ihringer Landstraße

Entspricht Abschnitt 6.4.1

6.5.2 F2: Verbreiterung Gehweg Richard-Müller-Straße

Der Gehweg in der Richard-Müller-Straße ist im Bestand zwischen Gebäude und den Parkständen im Arkadenbereichen eingeschränkt und für den vorhandenen Publikumsverkehr zu schmal ausgelegt.

Im Rahmen der Änderung der Parkplatzanordnung entlang der Richard-Müller-Straße aus Abschnitt 6.3.8 von einseitigen Senkrechtparken in beidseitige Längsparker ergibt sich eine Verbreiterung des Gehweges für die Fußgänger (vgl. Abb. 6-18).

Dies ermöglicht die einsatzgerechtere Führung der Fußgänger in diesem Bereich.



Abb. 6-18: Darstellung Verbreiterung Gehweg entlang Richard-Müller-Straße

6.5.3 F3: Verbreiterung Gehwege in der Rheinstraße

Entlang der Rheinstraße sind die Gehwege für die Fußgänger im Zusammenhang mit den gewerblichen Nutzungen der anliegenden Gebäude und damit verbundenen Auslagen oder Werbetafeln der Geschäfte viel zu schmal ausgelegt. Der Straßenraum wird heute dominiert vom fließenden Kfz-Verkehr in beide Richtungen sowie dem straßenbegleitendem Parken.

Im Zuge der Umgestaltung des Marktplatzes ist es auch vorgesehen die Rheinstraße umzugestalten. Hierbei sollte eine Verbreiterung der Gehwege auf beiden Seiten entlang der Rheinstraße erfolgen. Dabei sind der Fußgänger-Längsverkehr, der Geschäftsbesatz sowie das Verweilen und der Aufenthalt von Passanten zu berücksichtigen. Das Regemaß eines Gehweges beträgt gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) hierbei 2,50 m Breite, an Straßen mit Geschäftsbesatz werden über 3 m als einsatzgerecht empfohlen [EFA 2002].

Die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums auf die verschiedenen Nutzergruppen fließender Kfz- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr und Flächen für den Aufenthalt und das Verweilen muss im Rahmen einer Gesamtabwägung der städtebaulichen Entwürfe erfolgen. Wichtig hierbei ist, dass die Anforderungen des Fußgängerverkehrs gleichberechtigt den übrigen Anforderungen gegenübergestellt werden und sauber abgewogen werden.

6.5.4 F4: Querungsanlagen für den Fußgängerverkehr

Mit Einführung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h für den Kfz-Verkehr verbessert sich auch die Querbarkeit für die Fußgänger. Im Regelfall sind in den 30 km/h Abschnitten gar keine gesonderten Querungsanlagen mehr vorzusehen.

Hierbei gibt es allerdings auch Ausnahmen, wenn z.B. besonders schützenswerte Fußgängergruppen (wie z.B. Schüler oder Senioren) anzutreffen sind, ein besonderer punktueller Querungsbedarf besteht oder große Fußgängerströme Straßen mit hoher Verkehrsbelastung queren müssen.

Über die vorhandenen und neu umgesetzten Querungsanlagen für Fußgänger in der Kernstadt hinaus, sind derzeit keine zusätzlichen Querungseinrichtungen für Fußgänger erforderlich. Diese Aussagen müssten bei sich ändernden Randbedingungen im Einzelfall neu überprüft werden.

Außerhalb der Bereiche mit Geschwindigkeitsbegrenzungen können die vorgeschlagenen Querungsanlagen für die Radfahrer aus den Abschnitten 6.4.4 bis 6.4.7 von den Fußgängern mit genutzt werden:

- Querungshilfe Ihringer Landstraße/ Hochstetter Straße
- Querungshilfe Hafestraße/ Himmelsteige
- Querungshilfe Hafestraße/ Geldermannstraße
- Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/ Im Gelbstein

Zusätzlich bietet sich für die Fußgänger eine Querungsanlage im Bereich der Ihringer Landstraße auf Höhe des Edeka-Supermarktes an. Hier treten die Kundenströme gebündelt auf und überqueren die Ihringer Landstraße in Richtung Innenstadt bzw. Bahnhof. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald als Straßenbaulastträger prüft derzeit, welche Form der Querungsunterstützung für Fußgänger sich an dieser Stelle in Abhängigkeit der Verkehrsbelastungszahlen eignet.

6.5.5 F5: Barrierefreie Fußgängerverkehrsanlagen

Das Thema Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen ist seit vielen Jahren auf der Agenda der Stadt Breisach. In vielen Bereichen existieren Absenkungen der Gehwege im Be-

reich der wichtigen Querungswege, um so den mobilitätseingeschränkten Personen und hier vor allem den Rollstuhlfahrern aber auch den Fußgängern mit Kinderwagen eine nutzbare Querungsstelle anbieten zu können. Diese Bordsteinabsenkungen werden von der Stadt Breisach im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen an Gehwegen und Straßen je nach Bedarf ausgeweitet.

Im Bereich des Busbahnhofes wird im Zuge des Umbaus ein Blindenleitsystem mit Anbindung an den Bahnhof installiert, um sehbehinderten Personen einen einfachen und sicheren Umstieg zu ermöglichen.

Wie in vielen Bereichen der Verkehrsplanung gibt es auch bei der Barrierefreiheit teilweise gegenläufige Ansprüche. Die Personen in Rollstühlen oder die Fußgänger mit Kinderwagen benötigen möglichst flache, ebene Verkehrsflächen. Für sehbehinderte Personen sind Leitlinien in Form von unterschiedlichen Kontrasten des Oberflächenmaterials oder deutlich unterschiedliche Höhenversätze bzw. Kanten hilfreich. Um beiden Nutzergruppen gerecht zu werden, hat sich als Übergang von Fahrbahn und Gehweg ein kleiner Anschlag von etwa 2-3 cm als guter Kompromiss erwiesen.

Diese genannten Punkte zur Barrierefreiheit sollen auch bei der anstehenden Umgestaltung des Markplatzes Berücksichtigung finden.

6.5.6 F6: Erstellung Schulwegeplan

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt, da sie potentiell gefährliche Situationen oft noch nicht richtig einschätzen können und zudem von anderen Verkehrsteilnehmern üblicherweise schwerer wahrzunehmen sind. Da Schulwege von den Kindern regelmäßig benutzt werden erreichen Maßnahmen zur Sicherung dieser Wege eine große Nutzergruppe.

Schulwegpläne sollen allgemein für Schüler die verkehrssichersten Wege vom Wohnort zur Schule und auch zurück darstellen. Für Grundschüler sind hierbei Wege zu ermitteln, die zu Fuß bestritten werden. An weiterführenden Schulen können neben den Hinweisen zur fußläufigen Erreichbarkeit auch Aussagen zu verkehrssicheren Radverkehrsrouten zweckmäßig sein.

Die Aufgabe der Schulwegsicherung wird hierbei im Zusammenwirken mehrerer Beteiligter geleistet. Eine erfolgreiche Schulwegsicherung wird über verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen, Verkehrserziehung sowie Verkehrsüberwachung erreicht. Neben den Eltern und Kindern tragen also auch die Schulen, Polizei und Gemeinde insgesamt zu sicheren Verkehrssituationen bei.

Für die Stadt Breisach sollten daher Schulwegpläne erstellt werden und das Thema Schulwegsicherung im Rahmen der Verkehrserziehung z.B. durch Auftritte von Polizei und/ oder Stadtverwaltung in den Schulen unterstützt werden.

6.5.7 F7: Erhöhung Aufenthaltsqualität Marktplatz

Wie schon beim Punkt F3 (Verbreiterung Gehwege in der Rheinstraße) stellt sich auch die Situation am Marktplatz im Bestand als zu stark auf den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet dar.

Mit der Umgestaltung des Markplatzes muss daher auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine bessere Nutzung des großen städtebaulichen Potentials in der Kulisse der historisch gewachsenen Stadtstruktur erfolgen.

Hiermit erhält die Stadt Breisach die Chance sich bezogen auf das Stadtbild neu auszurichten und positive Aspekte in die Bereiche Tourismus, Geschäftsflair, Image der Stadt, Wohlfühlcharakter einzubringen.

Dies alles kommt natürlich auch den Fußgängern, die zum Marktplatz gelangen und dort verweilen wollen zu Gute und sollte daher auch aus verkehrlicher Sicht voll unterstützt werden.

6.6 ÖPNV

Eine Übersicht der vorgeschlagenen Maßnahmen ist in den Steckbriefen ist in den Anlagen 20.1 bis 20.3 dargestellt.

6.6.1 Ö1: Verbesserung ÖPNV Angebot

Die Stadt Breisach am Rhein unternimmt schon im Bestand große Anstrengungen um ein gutes Angebot im ÖPNV gewährleisten zu können. Für die Zukunft gilt es, dieses Angebot aufrechtzuerhalten und ggf. sogar auszubauen.

Aus Sicht der Stadt Breisach sind die Ausbauplanungen der Breisgau-S-Bahn nach Kräften zu unterstützen. Diesem Erfolgsmodell ist auch ein Teil des gut angenommen innerstädtischem ÖPNVs zu verdanken.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kann die Stadt Breisach in Abstimmung mit den Trägern und Verkehrsbetrieben (ZRF, VAG, SBG,...) dafür sorgen, das überörtliche Angebot im Busverkehr aufrechtzuerhalten.

In Eigenregie kann die Stadt Breisach die bedarfsgerechte Ausweitung des Fahrplangebots beim Bürgerbus (z.B. am Wochenende) initiieren. Hierbei sind natürlich im Vorfeld Kosten- /Nutzenüberlegungen anzustellen.

Eine attraktive Erweiterung des Breisacher Angebots im ÖPNV stellt die für Ende 2015 in Aussicht gestellte Aufnahme einer Regionalschnellbuslinie zwischen Bad Krozingen und Breisach dar. Der Bus verbindet die beiden regionalen Zentren auf direktem Wege miteinander. Hiervon profitieren beide Städte. Breisacher Bürger nutzen die gute gesundheitliche Versorgung in Bad Krozingen mit Herzzentrum, Kliniken und Thermal-

bad. Für die Kurgäste sowie die Einwohner in Bad Krozingen ist das touristische Umfeld in Breisach mit dem Münster und dem Rhein sehr attraktiv.

Ein weiteres wichtiges Element im Bereich der Verbesserung des ÖPNV ist bei der Realisierung von neuen Gebietsausweisungen zu sehen. Neue Wohn- und Gewerbegebiete müssen frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden, damit die neuen Nutzer sofort ein gutes Angebot im ÖPNV nutzen können und nicht erst später vom Kfz „zurück zu erobern“ sind.

6.6.2 Ö2: Errichtung Busbahnhof

Mit der Errichtung eines neuen, zeitgemäßen Busbahnhofs, der eine zentrale Anlauf- und Umsteigestelle für den ÖPNV darstellt, setzt die Stadt Breisach derzeit eine weitere Angebotsverbesserung im ÖPNV um.

Hierbei werden bereits Verbesserungen für verschiedene Verkehrsteilnehmer umgesetzt. Zu nennen sind:

- Erleichterte und sicherere Zugänge für die Fahrgäste, die eine Querung der Bahnhofstraße überflüssig machen
- Unterstützung des Umstiegs sehbehinderter Personen durch Blindenleitsystem
- Förderung des gesamten Umweltverbundes durch Ausbauten der Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen sowie Schaffung von Car-Sharing-Parkplätzen und Elektro-Ladestationen
- Bereitstellung von Informationen wie z.B. Fahrpläne, Stadtpläne, Verkehrsmittel, Sharing-Angebote, Tourismus usw. am zentralen Mobilitätspunkt sowie im Internet

6.6.3 Ö3: Erweiterung Service ÖPNV

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 Breisach selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für die genannten Punkte an den richtigen Stellen einsetzen.

Ein vielleicht visionäres Ziel ist die Einführung einer „Mobilitätskarte“, mit der sämtliche Leistungen des ÖPNV (Bus und Bahn) genutzt werden können und die auch als Zugangsmittel und Zahlungsmittel bei den Sharingsystemen (carsharing, bikesharing) oder Taxibetrieben eingesetzt werden kann.

Einfacher umzusetzen wäre das unter dem Begriff „safer traffic“ bekannte System, das insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden bzw. in der dunklen Jahreszeit ein Aussteigen aus dem Bus auch zwischen den eigentlichen Haltestellen ermöglicht. Hierdurch sollen die Wege von der Haltestelle zum Wohnort verkürzt und

der Fußweg durch die Vermeidung dunkler Passagen sicherer gemacht werden. Die Vereinbarkeit mit der Einhaltung des Fahrplans ist hierbei zu prüfen.

Eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV stellt die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen dar. Bei der Breisgau S-Bahn muss für die Fahrradmitnahme ein eigenes Ticket gelöst werden, wohingegen die Mitnahme des Rades auf der Rheintalbahn außerhalb der Spitzenzeiten kostenfrei möglich ist.

Letztlich stellt die Information über den ÖPNV inkl. Angebot, Kosten und weiteren Randbedingungen eine wesentliche Zugangsvoraussetzung dar. Daher sollten sämtliche Informationen gut aufbereitet in verschiedenen Medien (Internet, Faltblätter, Blättle) zur Verfügung gestellt werden.

6.7 Marktplatz

Die Umgestaltung des Marktplatzes in Breisach ist eine der großen städtischen Herausforderung der nächsten Jahre. Dass hier Handlungsbedarf besteht ist allen Beteiligten klar. Im Zusammenhang mit der Stadterneuerung und des gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes wurden seitens der Stadtverwaltung und des Gemeinderates daher die erforderlichen planungsrechtlichen Bearbeitungsschritte eingeleitet. Derzeit liegen die Ergebnisse der so genannten vorbereitenden Untersuchungen vor, die im Wesentlichen die bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Missstände beschreiben. Diese Punkte wurden in die verkehrlichen Diskussionen mit einbezogen wurden.

Planungsziele

Mit der Umgestaltung des Marktplatzes sollten neben weiteren übergeordneten Leitbildern die nachfolgenden verkehrlichen Planungsziele erreicht werden:

- weitere Verkehrsberuhigung bezogen auf die Kfz-Geschwindigkeiten
- Reduzierung der Kfz-Belastungen in der Rheinstraße, hierbei aber keine zusätzliche Belastung in der Rheinuferstraße
- Erhalt der Erreichbarkeit und Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr
- Stärkung Fußgängerverkehr
- Erhöhung Aufenthaltsfunktion, ansprechende Gestaltung, Integration Städtebau und Unterstützung Tourismus

Umgestaltungsbereich

Bereits aus der Definition der Planungsziele wird deutlich, dass die Umgestaltung des Marktplatzes verkehrlich nicht auf den Platz an sich beschränkt werden darf, sondern gesamtstädtisch gesehen werden muss. Der Umgestaltungsbereich umfasst daher

nicht nur den Marktplatz an sich, sondern bezieht auch die Rheinstraße ab der Spitalgasse/ Stuckgasse sowie den Gutgesellentorplatz mit ein.

Rheinuferstraße

Im Rahmen des Diskussionsprozesses rund um das Thema Marktplatz wurde zudem deutlich, dass neben den Planungszielen für den Marktplatz auch in der Rheinuferstraße auch verkehrlicher Sicht Beruhigungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Im Zusammenhang mit den mittel- bis langfristig angestrebten städtebaulichen Aufwertungen in diesem Bereich, sind eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion sowie die Unterstützung bei der Erlebbarkeit des Rheins erforderlich. Zur Erreichung dieser Planungsziele ist die Aufrechterhaltung der Kfz-Verkehrsfunktion wie im Bestand hinderlich. Gerade bei Bemühungen zur Verkehrsberuhigung am Marktplatz ist ohne weitere Maßnahmen zudem mit weiteren Verlagerungen in Richtung Rheinuferstraße zu rechnen, die eine Erreichung der dortigen Planungsziele zusätzlich erschweren würden.

Da die Rheinuferstraße zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr in Breisach nicht zwingend erforderlich ist, wie auch die geringen Gesamtbelastungen von etwa 800 Kfz/24h zeigen, kann diese Verbindung für den Kfz-Verkehr unterbunden werden. Der für den Kfz-Verkehr gesperrte Abschnitt könnte dabei den Bereich zwischen dem Kiosk und der Brücke der B31 umfassen. Somit wäre die Erreichbarkeit der Anwohner bzw. Anlieger ohne den Bau zusätzlicher Wendeanlagen gewährleistet und die Straße direkt am Rhein frei von Kfz-Verkehr. In den Diskussionen wurde diese Sperrung als sinnvoll erachtet und somit in die Varianten zum Marktplatz mit aufgenommen.

Verkehrsrechtliche Einordnung

Verkehrsrechtlich ist der Bereich um den Marktplatz bereits im Bestand als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Zone 20 ausgewiesen. Diese Regelung ist auch nach Umgestaltung des Marktplatzes durchaus sinnvoll, da die Gestaltungsform auch nahezu niveaugleich (mit Ausnahme der Entwässerungsrinnen) erfolgen kann. Diese Form würde am ehesten auch dem Prinzip des „shared space“-Gedanken entsprechen, wie es in einem Hinweispapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zum Shared Space beschrieben wird [HSSG 2014]:

„„Shared Space“ verfolgt ursprünglich den Anspruch, in Bezug auf die Interaktionen zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern auf der Fahrbahn weitestgehend auf eine Verkehrsregelung zu verzichten. Ein solcher Ansatz ist jedoch mit dem derzeit geltenden deutschen Verkehrsrecht nicht vereinbar.

Aktuelle Forschungsvorhaben im Verkehrswesen zeigen, dass sich auch bei Beibehaltung der in der StVO verankerten Grundregeln zum Vorrang von Fahrzeugführern auf der Fahrbahn vor den querenden Fußgängern durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum eine besondere Rücksichtnahme der Kraftfahrzeugführer gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern erreichen lässt. Das besondere Erscheinungsbild des Straßenraumes kann bewirken, dass der Kraftfahrer eine geringe Geschwindigkeit

wählt, auf seinen Vorrang gegenüber querungswilligen Fußgängern verzichtet und damit zu einem sicheren und stadtverträglichen Verkehrsablauf beiträgt.

Im Einzelnen ist dies erreichbar durch

- den Verzicht auf Hochborde mit Abgrenzung der befahrbaren Bereiche durch andere funktional gliedernde Elemente,
- aufeinander abgestimmte Oberflächengestaltung von Seitenräumen und Fahrbahn, ohne jedoch deren Abgrenzung voneinander völlig aufzugeben,
- den weitgehenden Verzicht auf Markierung und Beschilderung,
- das Freihalten der Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs“

Diese beschriebenen Gestaltungsformen und Auswirkungen entsprechen nahezu genau den Zielvorstellungen, die auch in Breisach an einen umgestalteten Bereich rund um den Marktplatz gestellt werden. Daher kann eine Umgestaltung gemäß dem „Prinzip Shared Space“ und verkehrsrechtlicher Einordnung als Zone 20 vorgeschlagen werden. Eine beispielhafte Ausführungsform zeigt ein Foto aus der Stadt Radevormwald in Nordrhein-Westfalen. Mit den unterschiedlichen Farben und Verlegarten des Pflasters wird hier eine Gliederung bzw. Abgrenzung erreicht. In Breisach könnten in dieser Art die Abgrenzungen zwischen Fahrbahn, Parkflächen und Gehwegsbereichen vorgenommen werden, ggf. noch ergänzt durch Entwässerungseinrichtungen.



Abb. 6-19: Beispielhafte Gestaltung eines Marktplatzes in der Stadt Radevormwald

Ruhender Verkehr

Neben den Gestaltungsfragen ist auch klar, dass eine Umgestaltung des Marktplatzes mit einer Reduktion der Parkmöglichkeiten verbunden sein muss, da nur so eine deutliche städtebauliche Aufwertung des Platzes und bessere Integration in das historische Stadtgefüge erfolgen kann. Der nicht vom ruhenden Verkehr in Anspruch genommene Platz kann für die Fußgänger sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität verwendet werden. Die Fragen nach der Anzahl der verbleibenden Parkplätze am Marktplatz ist eher eine politische, denn eine verkehrliche.

Wie im Abschnitt 6.3 zum Thema ruhender Verkehr beschrieben, verfügt die Stadt Breisach generell über eine ausreichende Anzahl an Parkmöglichkeiten. Durch die Parkraumbewirtschaftung und die Ausweitung an Parkraum an der Peripherie (Stadteinfahrt Süd) sind auch aus verkehrlicher Sicht die Voraussetzungen zur Reduktion der Parkmöglichkeiten am Marktplatz gegeben. Viel wichtiger als die genaue Anzahl der Parkmöglichkeiten sind aus verkehrlicher Sicht die angemessenen und sicheren Führungsformen für die Fußgänger inkl. Flächen zum Verweilen bzw. Aufenthalt. Aus städtebaulicher Sicht kommt noch die Vereinbarkeit mit einer hochwertigen Freiraumgestaltung hinzu. Im Rahmen der Diskussionen wurde daher als Anhaltswert eine Größenordnung von etwa 20 verbleibenden Parkplätzen am Marktplatz festgehalten, was etwa einer Halbierung der heutigen Parkmöglichkeiten entspräche. Neben den Parkplätzen am Marktplatz wären auch die Parkstände in der Rheinstraße im Zuge der Umgestaltung so anzulegen, dass die Fußgänger hier deutlich mehr Fläche als im Bestand zur Verfügung haben.

Variantenentwicklung

Alle nachfolgend beschriebenen Varianten zum Marktplatz beinhalten also folgende Aspekte:

- Umgestaltung des Bereiches von der Rheinstraße ab der Spitalgasse/ Stuckgasse über den Gutgesellentorplatz und Marktplatz
- Betriebliche Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches als Zone 20 mit nahezu niveaufreier Gestaltung gemäß dem „Shared Space“-Gedankens
- Reduktion der Parkplätze am Marktplatz und in der Rheinstraße
- Sperrung der Rheinuferstraße für den Kfz-Verkehr

Die Unterschiede zwischen den vorgestellten Varianten beziehen sich daher hauptsächlich auf die Verkehrsführung. Es wurden verschiedene Vorschläge zu Einbahnstraßenregelungen und Gegenverkehrsbereichen erarbeitet, die nachfolgend beschrieben werden und in den Anlagen 21.1 bis 21.10 enthalten sind.

6.7.1 M1: Variante 1 – Gegenverkehr in Rheinstraße

Wie in allen Varianten wird der in der Abb. 6-20 gelblich dargestellte Bereich niveaugleich umgestaltet. Betrieblich kommt eine Zone 20 zum Einsatz, die dem shared space-Gedanken entspricht. Die Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Ansonsten bleibt die Befahrbarkeit in dieser Variante wie im Bestand erhalten. Rheinstraße und Marktplatz sind im Gegenverkehr befahrbar. Zur Gewährleistung einer sicheren und angemessenen Führungsform für Fußgänger in der Rheinstraße müssten hier die straßenbegleitenden Parkplätze weitestgehend entfallen.

Aufgrund der geringen Änderungen im Vergleich zum Bestand ändern sich die Verkehrsbelastungen rund um den Marktplatz in dieser Variante kaum. In der Rheinstraße und am Marktplatz verkehren weiterhin (im Prognosejahr 2030) rund 7.000 Kfz/24h. Auch mit einer zusätzlichen Erhöhung des verkehrlichen Widerstandes z.B. durch die Einführung von Schrittgeschwindigkeit (7 km/h, Verkehrsberuhigter Bereich) kann nur eine geringfügige Entlastung von ca. 1.000 Kfz/24h im Bereich der Rheinstraße und des Marktplatzes erreicht werden (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14).

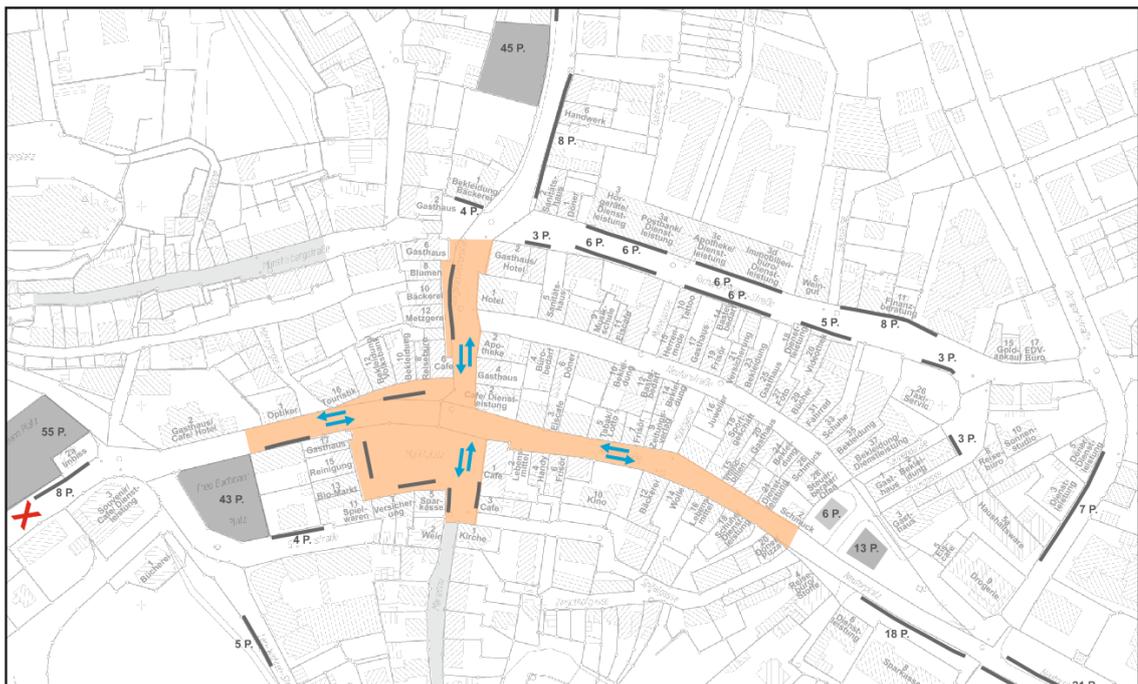


Abb. 6-20: Variante 1 – Gegenverkehr in der Rheinstraße

Bewertung

Positive Aspekte:

- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße durch Wegfall Parkplätze

- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs
- Keine/ kaum zusätzlichen Belastungen in anderen Streckenabschnitten
- Direkte Erreichbarkeit wie im Bestand ohne Einschränkungen oder Umwege
- Leichte gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung des geringen Geschwindigkeitsniveaus durch den Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- Keine/ Kaum Entlastungen in der Rheinstraße und am Marktplatz
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bei gleichbleibenden Verkehrsbelastungen in beiden Richtungen nicht verbessert
- Potential der städtebaulichen Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Umgestaltung kann nicht voll genutzt werden
- In der Rheinstraße müssen zur Gewährleistung angemessener Fußgängerflächen zusätzliche Parkplätze entfallen
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist dieser Planfall gut umsetzbar. Insbesondere die wesentlichen Planungsziele zur Verkehrsentslastung und zur deutlichen städtebaulichen Aufwertung können mit dieser Variante nicht erreicht werden.

6.7.2 M2: Variante 2 –Einbahnstraßen Rheinstraße stadteinwärts

Auch in dieser Variante wird der gelb dargestellte Bereich in Abb. 6-21 niveaugleich umgestaltet und verkehrsrechtlich als Zone 20 betrieben. Die Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Die Rheinstraße wird in dieser Variante als Einbahnstraße stadteinwärts betrieben. Die Radfahrer sind in beide Richtungen zugelassen. Aufgrund des geringeren Platzbedarfes der Einbahnstraße gegenüber einer Gegenverkehrsregelung können in der Rheinstraße auch bei Ausweitung der Fußgängerverkehrsflächen Parkmöglichkeiten am Straßenrand angeboten werden. Die übrigen Verkehrsregelungen entsprechen dem Bestand.

Die Rheinstraße und der Marktplatz können in dieser Variante um etwa 3.500 Kfz/24h entlastet werden. Diese Verkehre verlagern sich nahezu vollständig auf die Richard-Müller-Straße, die zusätzlich belastet wird (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14).

Der stadtauswärts fahrende Verkehr muss in dieser Variante am Marktplatz in den Gutgesellentorplatz links abbiegen und kreuzt hier den starken Verkehrsstrom aus der Rheinstraße kommend. Ebenso muss der ausfahrende Verkehr aus der Rempartstraße nach links in den Neutorplatz einbiegen und hierbei dem stadteinwärts fahrenden Fahrzeugen Vorfahrt gewähren. Diese zweimaligen Linksabbiegevorgänge sind aus Sicht der Verkehrsabwicklung sehr ungünstig. Die Leistungsfähigkeit ist nicht mehr gewährleistet und es kommt an diesen Stellen regelmäßig zu größeren Staus und Wartezeiten.

Diese Situation wird als Ausschlusskriterium gewertet, so dass die Variante nicht weiter betrachtet wird.

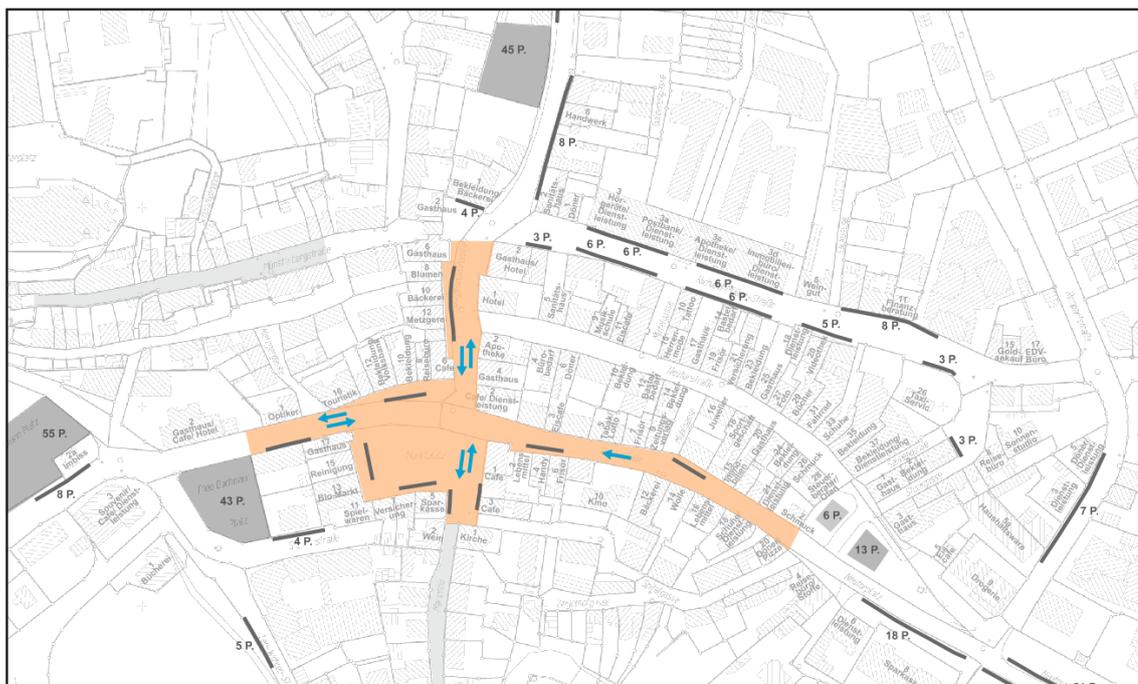


Abb. 6-21: Variante 2 – Einbahnstraße Rheinstraße stadteinwärts

6.7.3 M3: Variante 3 – Einbahnstraßen Rheinstraße stadtauswärts

Wie in allen Varianten ist auch in dieser Variante der Umgestaltungsbereich gelb dargestellt und umfasst einen niveaugleichen Ausbau, der als Zone 20 betrieben wird. Die Rheinuferstraße ist für den Kfz-Verkehr gesperrt (vgl. Abb. 6-22).

In der Variante 3 wird die Rheinstraße als Einbahnstraße stadtauswärts vom Marktplatz bis zur Spitalgasse betrieben. Die Radfahrer können auch hier im Gegenverkehr fahren. In der Rheinstraße können somit die Fußgängerbereiche verbreitert und

gleichzeitig auch straßenbegleitende Parkplätze angeboten werden. Die übrigen Verkehrsregelungen entsprechen dem Bestand. Die Zufahrt in die Innenstadt erfolgt in dieser Variante über die Rempart- und Richard-Müller-Straße. Diese mit Umwegen verbundene Regelung ist insbesondere für Ortsunkundige und Touristen nicht einfach nachzuvollziehen. Vom Neutorplatz kommend kann zudem noch der Parkplatz vor der Neutorstraße im Bereich des Drogeriemarktes angefahren werden. Dies kann bei Vollbesetzung zu unnötigen Parksuchverkehren führen und würde sich auch auf regelwidrige Durchfahrten der Stuckgasse (Einbahnstraße in Südrichtung) auswirken.

Die Rheinstraße und der Marktplatz erfahren in dieser Variante eine Entlastung um etwa 3.500 Kfz/24h. Diese Verkehre verlagern sich nahezu vollständig auf die Richard-Müller-Straße, die zusätzlich belastet wird (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14). Die Richard-Müller-Straße ist dann mit rund 7.000 Kfz/24h etwa so stark belastet wie die Rheinstraße im Prognosejahr 2030. Gutgesellentorplatz und Rempartstraße werden mit ca. 2.500 Kfz/24h zusätzlich belastet. Allerdings ist hier ein deutlicher Richtungsbezug zur Umfahrung der Einbahnstraße festzustellen. Aufgrund der Einrichtung einer Einbahnstraße ergeben sich Umwegfahrten. In der Variante 3 werden etwa 1.000 zusätzliche Kfz-km pro Tag produziert, was einer Steigerung von ca. 2% gegenüber den Fahrleistungen der Kernstadt im Prognose-Nullfall entspricht.

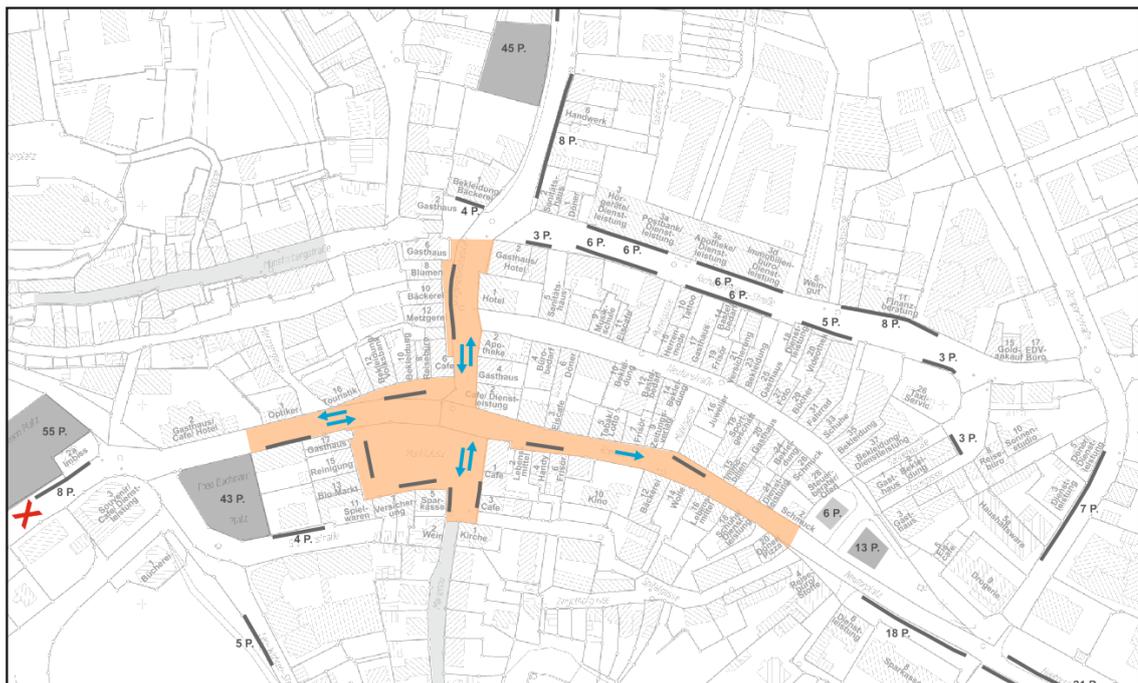


Abb. 6-22: Variante 3 – Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts

Zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs sollte eine abknickende Vorfahrt von der Rempartstraße in Richtung Richard-Müller-Straße eingerichtet werden. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen in der Richard-Müller-Straße können sowohl vom Querschnitt als auch an den angrenzenden Knotenpunkten prinzipiell leistungsfähig abgewickelt werden. Ein- und Ausparkvorgänge behindern zwar den Abfluss, führen aber bei den vorliegenden Belastungen, die sich immer noch im mäßigen

Bereich befinden, lediglich zu kurzzeitigen Beeinflussungen. In der Rempartstraße sollte der Einmündungsbereich zur Richard-Müller-Straße frei von parkenden Fahrzeugen sein. Dies wäre ggf. durch ein Parkverbot zu erreichen. Für die Fußgänger ist in der Richard-Müller-Straße eine zusätzliche Querungshilfe (z.B. im Bereich der Post) mit Zebrastreifen sinnvoll.

Bewertung

Positive Aspekte:

- Entlastung der Rheinstraße um ca. 3.500 Kfz/24h (etwa Halbierung)
- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße
- Fußgängerquerungen in der Rheinstraße bei Einbahnstraße erleichtert
- Radverkehr in beide Richtungen zugelassen und verkehrssicher möglich
- Erhalt einiger Parkplätze in der Rheinstraße
- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs mit abknickender Vorfahrt
- Größtenteils Erhalt der Verbindungsfunktion und Erreichbarkeit
- Gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung der verkehrsberuhigten Zone Innenstadt durch Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. ist frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- Zusätzliche Belastungen in Richard-Müller-Straße, Gutgesellentorplatz und Rempartstraße (ca. 3.000 Kfz/24h)
- Umwegfahrten aufgrund der Einbahnstraßen (ca. 1.000 km/24h; ca. +2%)
- Orientierung für Ortsunkundige/ Touristen schwierig
- Parksuchverkehr Neutorplatz/ Stuckgasse
- Potential der städtebaulichen Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Umgestaltung kann am Marktplatz nicht voll genutzt werden
- Im Vergleich zu einer Gegenverkehrsvariante leicht erhöhtes Geschwindigkeitsniveau aufgrund der Einbahnstraße
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist diese Variante umsetzbar. Es werden deutliche Entlastungen in der Rheinstraße erreicht, die auch in der Richard-Müller-Straße leistungsfähig aufgenommen werden können. Die Orientierung im Verkehrsnetz ist allerdings insbesondere für Ortsunkundige schwierig. Aufgrund der Befahrbarkeit am Marktplatz im Gegenverkehr können die Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung nicht vollumfänglich erreicht werden.

6.7.4 M4: Variante 4 – Einbahnstraßenring Rheinstraße stadtauswärts und Richard-Müller-Straße stadteinwärts

Wie in allen Varianten wird der in der Abb. 6-23 gelblich dargestellte Bereich niveaugleich umgestaltet. Betrieblich kommt eine Zone 20 zum Einsatz, die dem shared space-Gedanken entspricht. Die Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.

In dieser Variante wird ein Einbahnstraßenring entlang der Rheinstraße (stadtauswärts, bis Spitalgasse) und Richard-Müller-Straße (stadteinwärts zwischen Rempartstraße und Gutgesellentorplatz) eingeführt. Die Verbinderstrecken Gutgesellentorplatz und Rempartstraße bleiben im Gegenverkehr befahrbar. Auch in dieser Variante sind die Einbahnstraßen für die Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar. Die Einrichtung der Einbahnstraßen erfordert auch in der Richard-Müller-Straße einen kompletten Umbau mit Anpassung der Fahrbahn, der zu einer Verbreiterung der Fußgängerbereiche bei Aufrechterhaltung der straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten führen kann. Auch in der Variante 4 ist die Orientierung für Ortsunkundige erschwert und die Anfahrbarkeit des Parkplatzes am Neutorplatz nicht optimal.

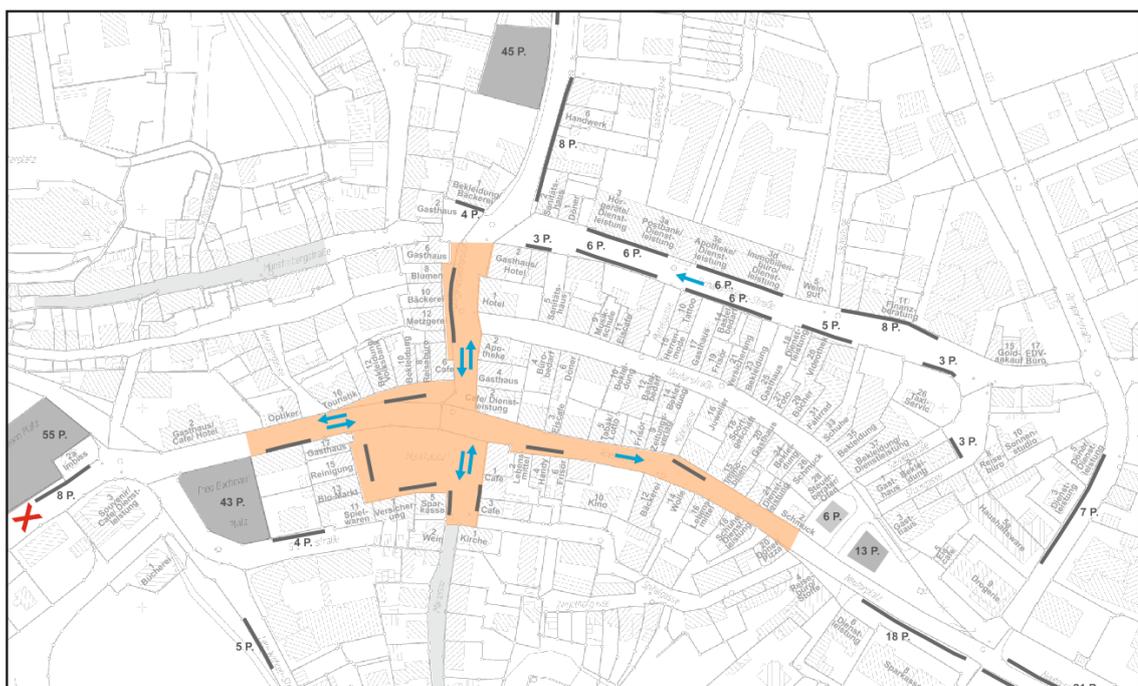


Abb. 6-23: Variante 4 – Einbahnring Rheinstr. Stadtausw. Richard-Müller-Str. stadteinw.

Die Verkehrsbelastungen verteilen sich in dieser Variante in etwa gleichmäßig auf die beiden Einbahnstraßen Rheinstraße und Richard-Müller-Straße mit je 5.000 bis 5.500 Kfz/24h (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14). Da die Rheinstraße im Prognose-Nullfall mit etwa 7.000 Kfz/24h am Querschnitt stärker belastet ist als die Richard-Müller-Straße mit rund 4.000 Kfz/24h, erfährt die Rheinstraße in Variante 4 eine Entlastung in der Größenordnung von ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/24h. Diese Verkehre belasten die Richard-Müller-Straße zusätzlich. Ebenso werden die Verbinderstrecken Gutgesellentorplatz und Rempartstraße zusätzlich belastet. Die Verkehre werden aufgrund der Einbahnrichtungen nahezu vollständig in Richtung der Einbahnstraßen abgewickelt, die Gegenrichtung ist nur schwach belastet. Aufgrund der Umwegfahrten in den Einbahnstraßen steigt auch in Variante 4 die Fahrleistung um ca. 1.500 Kfz-km pro Tag, was einer Steigerung von ca. 3% bezogen auf die Kernstadt entspricht.

In den Einbahnstraßen können die Verkehre leistungsfähig abgewickelt werden. Zur Unterstützung der Verkehrsabläufe sollten auch in dieser Variante abknickende Vorfahrten zum Einsatz kommen. Denkbar wären diese an den Kreuzungen Neutorplatz in die Rempartstraße und Rempartstraße in die Richard-Müller-Straße. Die Verbinderstrecken Rempartstraße und Gutgesellentorplatz können auch im Gegenverkehr leistungsfähig betrieben werden, da gegen den Einbahnring orientierte Fahrten einen sehr geringen Umfang ausmachen, aber zusätzliche Umwege so vermieden werden können. Punktuell können die Aufstellbereiche in den Knotenpunkten durch Parkverbotszonen unterstützt werden. Für die Fußgänger ist die Anlage einer Querungshilfe in der Rempartstraße sinnvoll.

Bewertung

Positive Aspekte:

- Entlastung der Rheinstraße um ca. 2.000 Kfz/24h
- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße
- Fußgängerquerungen in der Rheinstraße und Richard-Müller-Straße bei Einbahnstraße erleichtert
- Radverkehr in beide Richtungen zugelassen und verkehrssicher möglich
- Erhalt einiger Parkplätze in der Rheinstraße
- Verbreiterung des Gehweges in der Richard-Müller-Straße durch Umbau und Einbahnstraße
- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs mit abknickender Vorfahrt, tendenziell noch geringfügig besser als in den Varianten mit Gegenverkehr
- Nahezu Erhalt der Verbindungsfunktion und Erreichbarkeit

- Gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung der verkehrsberuhigten Zone Innenstadt durch Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. ist frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- Zusätzliche Belastungen in Richard-Müller-Straße, Gutgesellentorplatz und Rempartstraße (ca. 2.000 Kfz/24h)
- Umwegfahrten aufgrund der Einbahnstraßen (ca. 1.500 km/24h; ca. +3%)
- Orientierung für Ortsunkundige/ Touristen schwierig
- Parksuchverkehr Neutorplatz/ Stuckgasse
- Zusätzlicher Umbau der Richard-Müller-Straße erforderlich
- Potential der städtebaulichen Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Umgestaltung kann am Marktplatz nicht voll genutzt werden
- Im Vergleich zu einer Gegenverkehrsvariante leicht erhöhtes Geschwindigkeitsniveau aufgrund der Einbahnstraße
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist diese Variante umsetzbar. Es werden Entlastungen in der Rheinstraße erreicht, die auch in der Richard-Müller-Straße leistungsfähig aufgenommen werden können. Ein weiterer Vorteil ist die Verbesserung für Fußgänger in der Richard-Müller-Straße. Die Orientierung im Verkehrsnetz ist allerdings insbesondere für Ortsunkundige schwierig. Aufgrund der Befahrbarkeit am Marktplatz im Gegenverkehr können die Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung nicht vollumfänglich erreicht werden.

6.7.5 M5: Variante 5 – Fußgängerzone am Marktplatz

Im Variante 5 wird die Verbindung zwischen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße bzw. Rheinuferstraße durch die Einrichtung einer Fußgängerzone am Marktplatz getrennt. Der Kfz-Verkehr kann hier in beide Richtungen nicht mehr durchfahren. Die Rheinstraße kann weiterhin in beide Richtungen befahren werden (vgl. Abb. 6-24).

Mit der Einführung einer Fußgängerzone wäre die Trennung der Ost- und Westbereiche der Kernstadt verbunden. Im Rahmen der Diskussionen wurde deutlich, dass eine solche Netzstruktur nur Sinn macht, wenn es eine alternative Verbindung anstelle der

Marktplatzführung gibt. Die in Variante 5 vorgeschlagene Führung über die Rheinuferstraße wurde aufgrund der genannten Ziele für die Rheinuferstraße (Verkehrsberuhigung, städtebauliche Aufwertung) als nicht sinnvoll erachtet. Daher wurde die Variante 5 nicht weiter verfolgt und abgeschichtet.

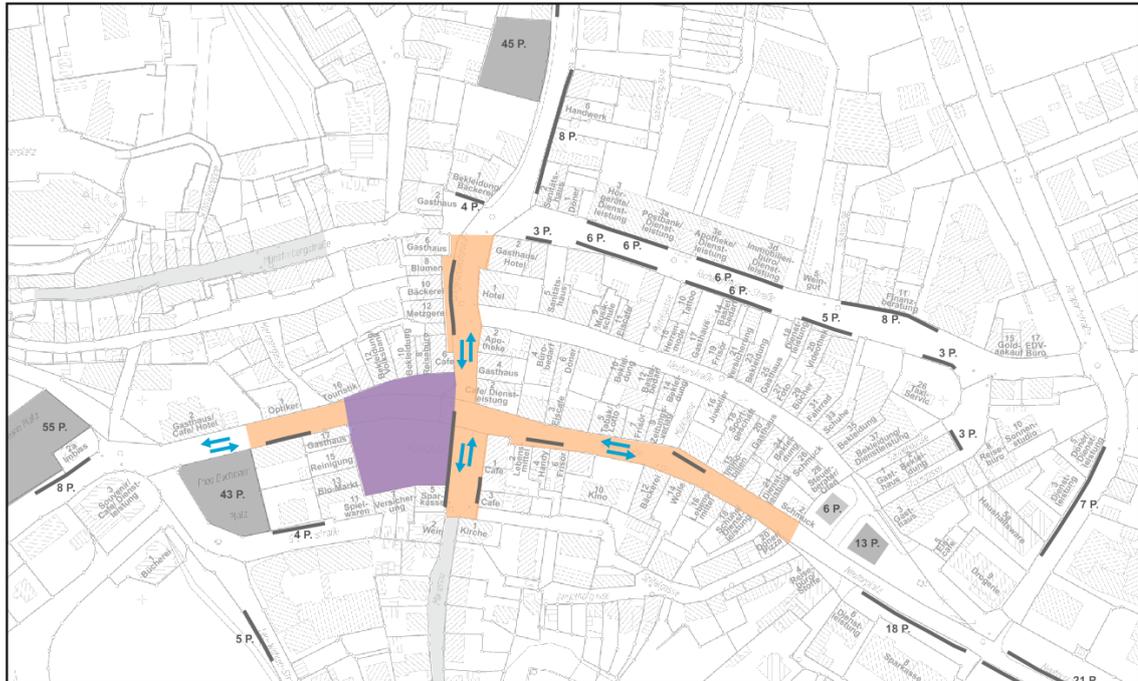


Abb. 6-24: Variante 5 – Fußgängerzone am Marktplatz

6.7.6 M6: Variante 6 – Fußgängerzone am Marktplatz und Ausbau der Jahnstraße

Als Erweiterung der Variante 5 wurde als alternative Verbindung von Ost nach West bei Einrichtung einer Fußgängerzone am Marktplatz in der Variante 6 die Jahnstraße herangezogen. Über einen Ausbau der Jahnstraße besteht die Möglichkeit die Innenstadt Breisachs ab dem Kreisel der B31 über die Kleingartenanlagen, vorbei an Stadthalle und Gymnasium zu umfahren (vgl. Abb. 6-25).

Der große Vorteil, Verkehre aus der Innenstadt herausnehmen zu können, wird mit sehr großen Nachteilen erkaufte. Die bauliche Herstellung einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Verbindungsstraße vom Kreisel B31 bis zum Theo-Bachmann-Platz ist mit enormen Aufwendungen verbunden, die zusätzlich zu den Kosten einer Marktplatzumgestaltung anfallen. Die Jahnstraße müsste auf ihrer gesamten Länge von ca. 1km mit neuem Querschnitt komplett neu aufgebaut werden. Hinzu kommen ein neues Bauwerk zur Unterquerung der B31 sowie die Anpassungen der Knotenpunkte. Kostenseitig bewegt man sich hierbei schnell in Bereichen von mehreren Millionen Euro.

Hinzu kommen noch weitere Nachteile wie die Eingriffe in naturschutzrechtlich sensible Bereiche an Rhein und Möhlin sowie die Konflikte bei den Immissionen des direkt angrenzenden Gymnasiums.

In der Diskussion wurde die Variante 6 aus den genannten Gründen daher abgeschichtet.

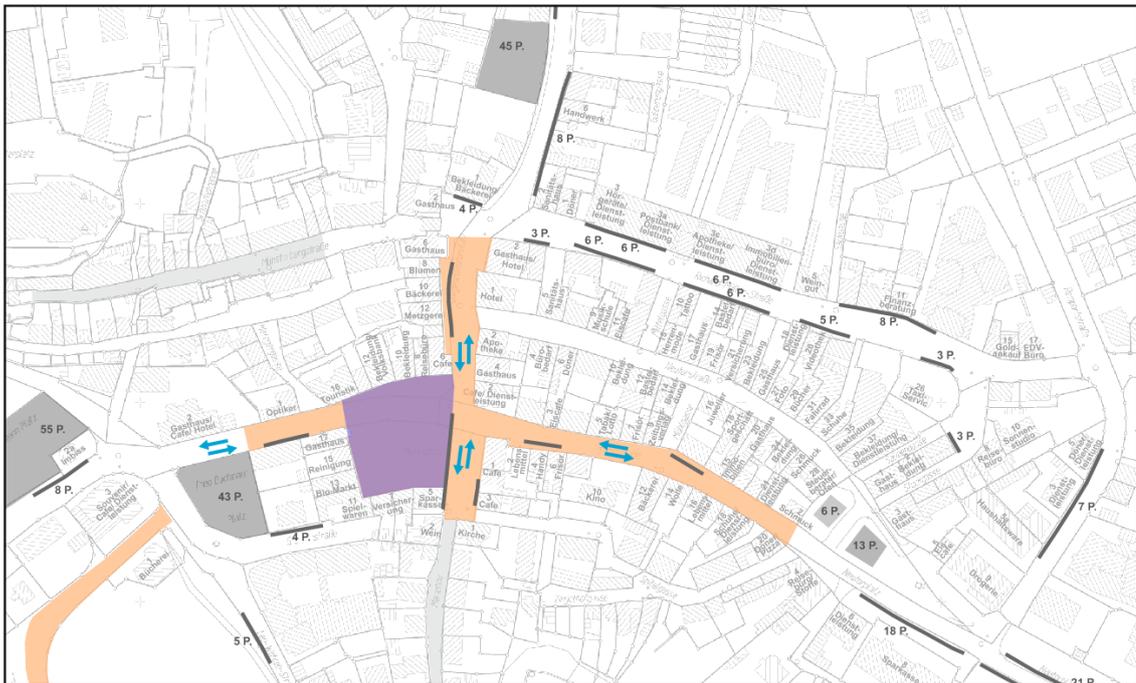


Abb. 6-25: Variante 6 – Fußgängerzone am Marktplatz und Ausbau Jahnstraße

6.7.7 M7: Variante 7 – Lange Einbahnstraßenregelung Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße westwärts

Wie in allen Varianten ist auch in dieser Variante der Umgestaltungsbereich gelb dargestellt und umfasst einen niveaugleichen Ausbau, der als Zone 20 betrieben wird. Die Rheinuferstraße ist für den Kfz-Verkehr gesperrt (vgl. Abb. 6-26).

In der Variante 7 wird eine lange Einbahnstraße beginnend ab Rheinstraße Höhe Spitalgasse in Richtung Westen eingeführt, die über den Marktplatz, den östlichen Teil der Rheinuferstraße bis in die Josef-Bueb-Straße auf Höhe des Minigolfplatzes reicht. Die Radfahrer sollen auch in dieser Variante die Einbahnstraße in Gegenrichtung befahren dürfen. Die übrigen Straßenzüge bleiben gegenüber dem Bestand unverändert. Da der Straßenquerschnitt bei Einbahnrichtung kleiner gewählt werden kann als bei Gegenverkehr ergeben sich größere Flächen für die Seitenbereiche. In der Rheinstraße ist neben angemessenen Fußgängerbereichen auch noch Raum für straßenbegleitendes Parken. In der Josef-Bueb-Straße muss der heutige großzügig dimensionierte Straßenraum an die Einbahnsituation angepasst und umgebaut werden. Hier sind straßenbegleitende Parkstände möglich die ggf. sogar in Schrägaufstellung realisiert werden können.

Mit der langen Einbahnstraße kann die Rheinstraße um etwa 3.300 Kfz/24h entlastet werden und ist noch mit knapp 4.000 Kfz/24h belastet (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14). Diese Verkehre werden

verlagert in die Richard-Müller-, die Kupfertor- und die Rempartstraße, die etwa 2.000 bis 2.500 zusätzliche Fahrten abzuwickeln haben. Die Richard-Müller-Straße ist dann mit rund 7.000 Kfz/24h belastet. Auch die Rheintorstraße wird mit etwa 1.100 Kfz/24h zusätzlich belastet. Es ist auch eine großräumige Verlagerung auf die Hafenstraße und L104 in der Größenordnung von ca. 600 Kfz/24h vorhanden. Im Bereich der Marienau sind kleinräumige Schleichwegfahrten von Anwohnern, der Schule und Parkenden festzustellen, die aus der Stadt ausfahren wollen. Aufgrund der großen Umwegfahrten entstehen etwa 2.000 zusätzliche Kfz-km pro Tag, was bezogen auf die Kernstadt Breisach einer Steigerung von etwa +4% entspricht.

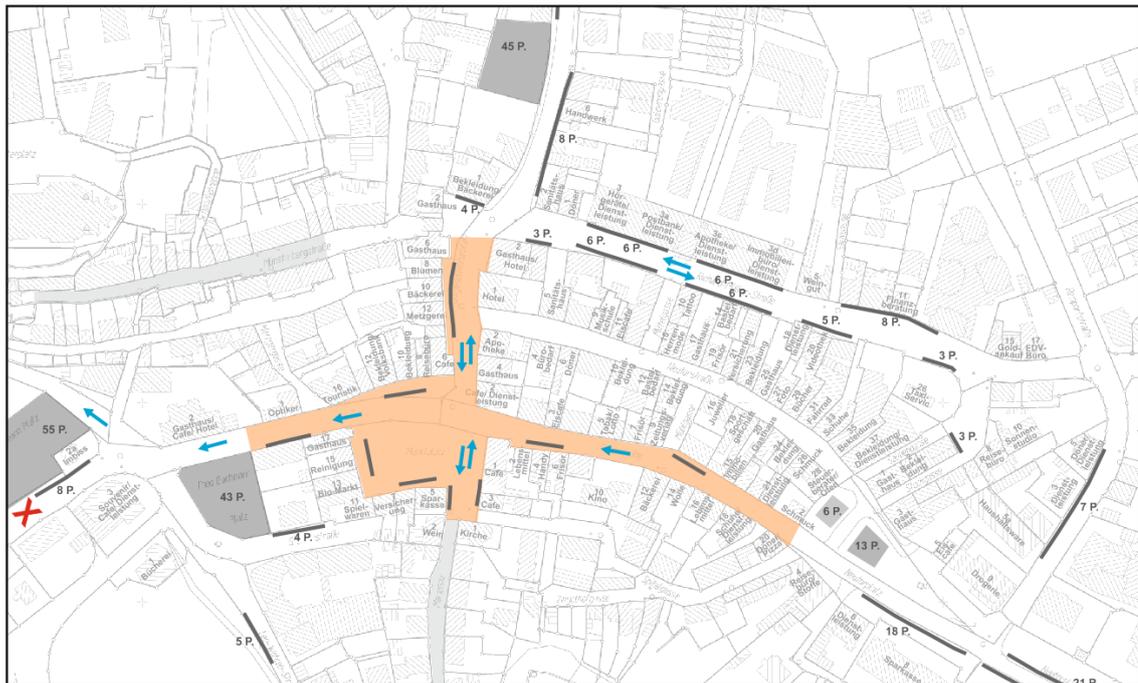


Abb. 6-26: Variante 7 – lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Str. westwärts

In den Einbahnstraßen können die Verkehrsbelastungen leistungsfähig abgewickelt werden. Auch die Kupfertorstraße und die Richard-Müller-Straße sind zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehrsbelastungen grundsätzlich geeignet. In der Rheintorstraße sind punktuell Parkverbote anzubringen, um durchgängig einen Begegnungsfall gewährleisten zu können. Auch in der Rempartstraße müssten im Knotenpunktsbereich Parkverbote eingerichtet werden. Der Begegnungsfall Pkw-Pkw kann dann bei den gewollt geringen Geschwindigkeiten abgewickelt werden. Die Linkseinbeger aus der Rempartstraße in den Neutorplatz sind verkehrlich untergeordnet und müssen mehreren Fahrströmen Vorfahrt gewähren. Rechnerisch ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung möglich. In der Praxis kann auch die Zeppelinstraße zur Aufnahme weiterer abfließender Verkehre herangezogen werden, so dass eine Verteilung der ausfahrenden Verkehre je nach Situation erfolgt. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Einrichtung von Einbahnstraßen im Bereich Zeppelinstraße, Rempartstraße. Hiervon sollte zunächst Abstand genommen werden, da zusätzliche Umwege entstehen und die Flexibilität eingeschränkt wird. Für die Fußgänger ist im Bereich der Richard-Müller-Straße ein zusätzlicher Zebrastreifen zur Querung sinnvoll.

Um die kleinräumigen Schleichverkehre über die Leo-Wohlleb-Straße, Grendeltorweg, Marienau in den Gutgesellentorplatz zu vermeiden, die eine längere Ausfahrt über die Rheintorstraße umgehen wollen, sollte eine entsprechende Beschilderung oder sogar die Sperrung der Verbindung von Leo-Wohlleb-Straße und Grendeltorweg über Poller erwogen werden.

Bewertung

Positive Aspekte:

- Entlastung der Rheinstraße und Marktplatz um ca. 3.300 Kfz/24h
- Entlastung der Josef-Bueb-Str. um ca. 2.000 Kfz/24h (positiv im Hinblick auf die Entwicklung am Rheinufer)
- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße
- Fußgängerquerungen in der Rheinstraße und am Marktplatz bei Einbahnstraße erleichtert
- Radverkehr in beide Richtungen zugelassen und verkehrssicher möglich
- Erhalt einiger Parkplätze in der Rheinstraße
- Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten entlang der Josef-Bueb-Straße
- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs
- Deutliche gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung der verkehrsberuhigten Zone Innenstadt durch Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. ist frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- Zusätzliche Belastungen in Richard-Müller-Straße, Gutgesellentorplatz und Rempartstraße (ca. 2.000 bis 2.500 Kfz/24h)
- Zusätzliche Belastungen in Rheintorstraße (ca. 1.100 Kfz/24h)
- Umwegfahrten aufgrund der Einbahnstraßen (ca. 2.000 km/24h; ca. +4%)
- Zusätzlicher Umbau der Josef-Bueb-Straße erforderlich
- Schleichverkehre über Marienau möglich (über Beschilderung verhinderbar)

- Im Vergleich zu einer Gegenverkehrsvariante leicht erhöhtes Geschwindigkeitsniveau aufgrund der Einbahnstraße
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist diese Variante umsetzbar. Die Planungsziele Verkehrsentlastung Rheinstraße, Marktplatz und Potential zur Aufwertung, sowie Verbesserungen für die Fußgänger können voll erreicht werden. Die Erreichbarkeit ist hingegen eingeschränkt und es entstehen große Umwege.

6.7.8 M8: Variante 8 – Gestaffelte Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße westwärts

Die Variante 8 entspricht im Wesentlichen der Variante 7 mit der Ausnahme, dass im Bereich des Marktplatzes ein Bereich mit Gegenverkehr zugelassen wird, um die Anwohner rund um dem Marktplatz ohne größere Umwege wieder aus der Stadt ausfahren zu lassen (vgl. Abb. 6-27).

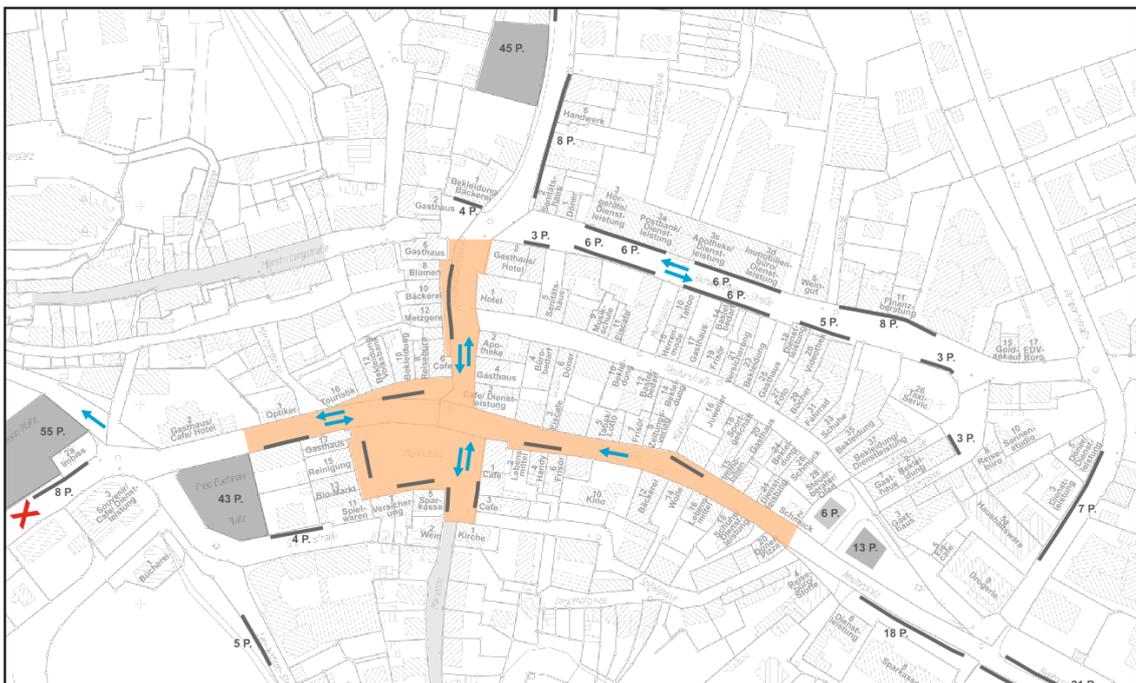


Abb. 6-27: Variante 8 – Gestaffelte Einbahnstr. Rheinstr. und Josef-Bueb-Str. westwärts

Hiermit ergeben sich Entlastungen in der Rheinstraße von etwa 3.300 Kfz/24h und in der Josef-Bueb-Str. von etwa 2.500 Kfz/24h (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14). Zusätzlich belastet werden die Kupfertorstraße mit ca. 2.000 Kfz/24h, die Richard-Müller-Straße und die Rempartstraße mit etwa 2.800 Kfz/24h und die Rheintorstraße mit rund 1.100 Kfz/24h.

Ein leistungsfähiger Verkehrsablauf wird in dieser Variante kritisch gesehen. Am Knotenpunkt Gutgesellentorplatz treffen die ausfahrenden Fahrzeuge auf die großen Ströme in Kupfertorstraße und Richard-Müller-Straße. Ebenso sind die Belastungen in der Rempartstraße nochmals erhöht gegenüber der Variante 7.

Bewertung

Positive Aspekte:

- Entlastung der Rheinstraße und Marktplatz um ca. 3.300 Kfz/24h
- Entlastung der Josef-Bueb-Str. um ca. 2.500 Kfz/24h (positiv im Hinblick auf die Entwicklung am Rheinufer)
- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße
- Fußgängerquerungen in der Rheinstraße bei Einbahnstraße erleichtert
- Radverkehr in beide Richtungen zugelassen und verkehrssicher möglich
- Erhalt einiger Parkplätze in der Rheinstraße
- Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten entlang der Josef-Bueb-Straße
- Keine Schleichverkehre über Marienau erforderlich
- Gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung der verkehrsberuhigten Zone Innenstadt durch Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. ist frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- Zusätzliche Belastungen in Richard-Müller-Straße, Gutgesellentorplatz und Rempartstraße (ca. 2.300 bis 2.800 Kfz/24h)
- Zusätzliche Belastungen in Rheintorstraße (ca. 1.100 Kfz/24h)
- Umwegfahrten aufgrund der Einbahnstraßen (ca. 1.900 km/24h; ca. +4%)
- Zusätzlicher Umbau der Josef-Bueb-Straße erforderlich
- Am Marktplatz kann das Gestaltungspotential aufgrund des Gegenverkehrs nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden
- Verkehrsregelung mit zwei gestaffelten Einbahnstraßen schwerer begreifbar (keine konsequente Regelungsform)

- Im Vergleich zu einer Gegenverkehrsvariante leicht erhöhtes Geschwindigkeitsniveau aufgrund der Einbahnstraße
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist diese Variante kritisch, da der leistungsfähige Verkehrsablauf im Bereich der Kapazitätsgrenze liegt. Die Planungsziele Verkehrsentlastung Rheinstraße können voll erreicht werden und eine direkte Ausfahrt vom Marktplatz ist möglich. Das Potential zur Aufwertung, sowie Verbesserungen für die Fußgänger werden zwar gut umgesetzt, im Vergleich zur Variante 7 sind aber Abstriche festzustellen. Auch die Erreichbarkeit ist in Variante 8 eingeschränkt und es entstehen große Umwege.

6.7.9 M9: Variante 9 – Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts

Auch die Variante 9 ist eine Modifizierung der Variante 7. Hier wird lediglich die Josef-Bueb-Straße als Einbahnstraße in Richtung Westen bis zum Minigolfplatz betrieben. Die übrigen Straßen bleiben im Gegenverkehr befahrbar.

Die Umgestaltungsbereiche (gelb dargestellt) sowie die Sperrung der Rheinuferstraße sind identisch mit allen anderen untersuchten Varianten (vgl. Abb. 6-28).

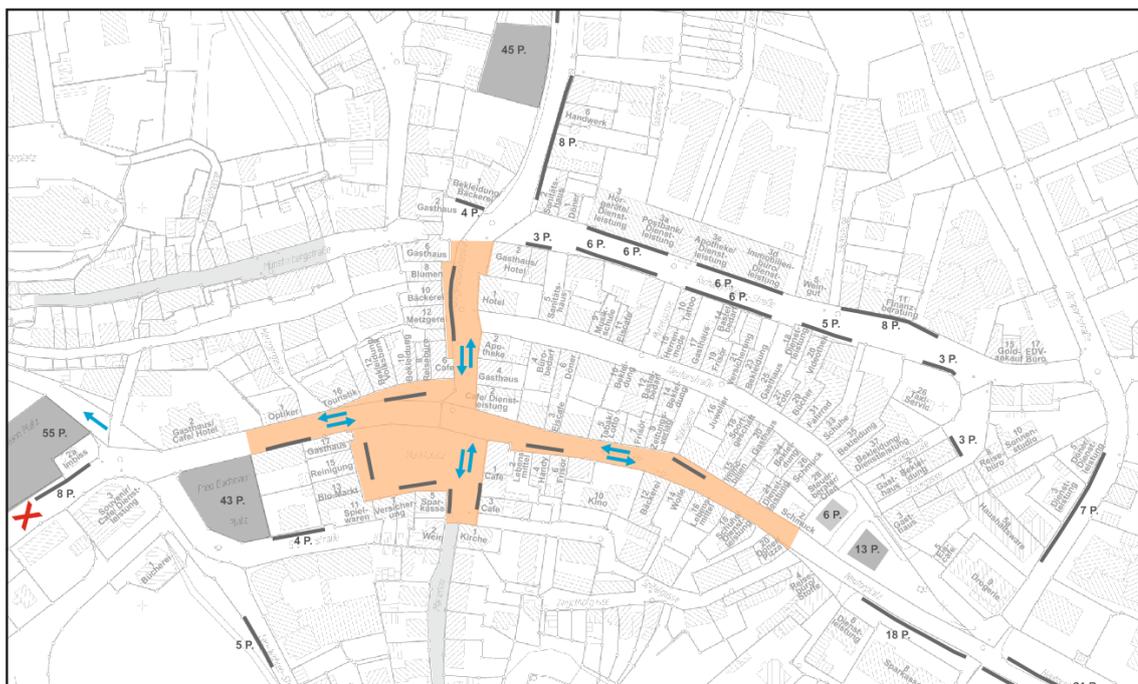


Abb. 6-28: Variante 9 – Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts

Hiermit kann die Rheinstraße um etwa 1.500 Kfz/24h entlastet werden (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14). Die

Josef-Bueb-Straße erfährt eine Entlastung um ca. 2.500 Kfz/24h. Zusätzliche Verkehre sind in der Kupfertorstraße (+ 2.000 Kfz/24h) sowie in der Richard-Müller- und der Rheintorstraße (+1.000 Kfz/24h) aufzunehmen.

Bewertung

Positive Aspekte:

- Stärkung des Fußgängerlängsverkehrs in der Rheinstraße durch Wegfall Parkplätze
- Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs
- Nahezu direkte Erreichbarkeit wie im Bestand ohne Einschränkungen oder Umwege
- Leichte gestalterische Aufwertung durch Umbau möglich
- Unterstützung des geringen Geschwindigkeitsniveaus durch den Umbau
- Rheinuferstraße wird entlastet bzw. frei vom Kfz-Verkehr

Negative Aspekte:

- geringe Entlastungen in der Rheinstraße und am Marktplatz (ca. 1.500 Kfz/24h)
- zusätzliche Belastungen Richard-Müller-, Kupfertor-, Rheintorstraße (ca. 1.000 bis 2.000 Kfz/24h)
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bei gleichbleibenden Verkehrsbelastungen in beiden Richtungen nicht verbessert
- Zusätzlicher Umbau der Josef-Bueb-Straße erforderlich
- Potential der städtebaulichen Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Umgestaltung kann nicht voll genutzt werden
- In der Rheinstraße müssen zur Gewährleistung angemessener Fußgängerflächen zusätzliche Parkplätze entfallen
- Wegfall Parkplätze am Marktplatz

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist dieser Planfall gut umsetzbar. Insbesondere die wesentlichen Planungsziele zur Verkehrsentlastung und zur deutlichen städtebaulichen Aufwertung können mit dieser Variante nicht voll erreicht werden.

6.7.10 M10: Variante 10 – Einbahnstraße Marktplatz westwärts

Eine weitere Modifikation der Variante 7 stellt die Variante 10 dar. Hier wird lediglich der Bereich am Marktplatz als Einbahnstraße betrieben. Die übrigen Straßen sind im Gegenverkehr befahrbar (vgl. Abb. 6-29).

Hiermit ergeben sich sehr geringe Veränderungen in der Rheinstraße (ca. -500 Kfz/24h). Verlagerungen aufgrund der Einbahnstraße und Sperrung der Rheinuferstraße sind über die Rheintorstraße festzustellen (ca.800 Kfz/24h). Aber auch kleinräumige Umfahrungen über die Marienau sind im größeren Umfang (ca. 2.000 Kfz/24h) zu beobachten, da dies die einzige Möglichkeit darstellt von der Josef-Bueb-Straße kommend weiterzufahren (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14).

Da diese Konstellation etwas widersinnig ist und keine weiteren Vorteile gegenüber den bisherigen Varianten aufzeigen kann, wurde die Variante abgeschichtet.

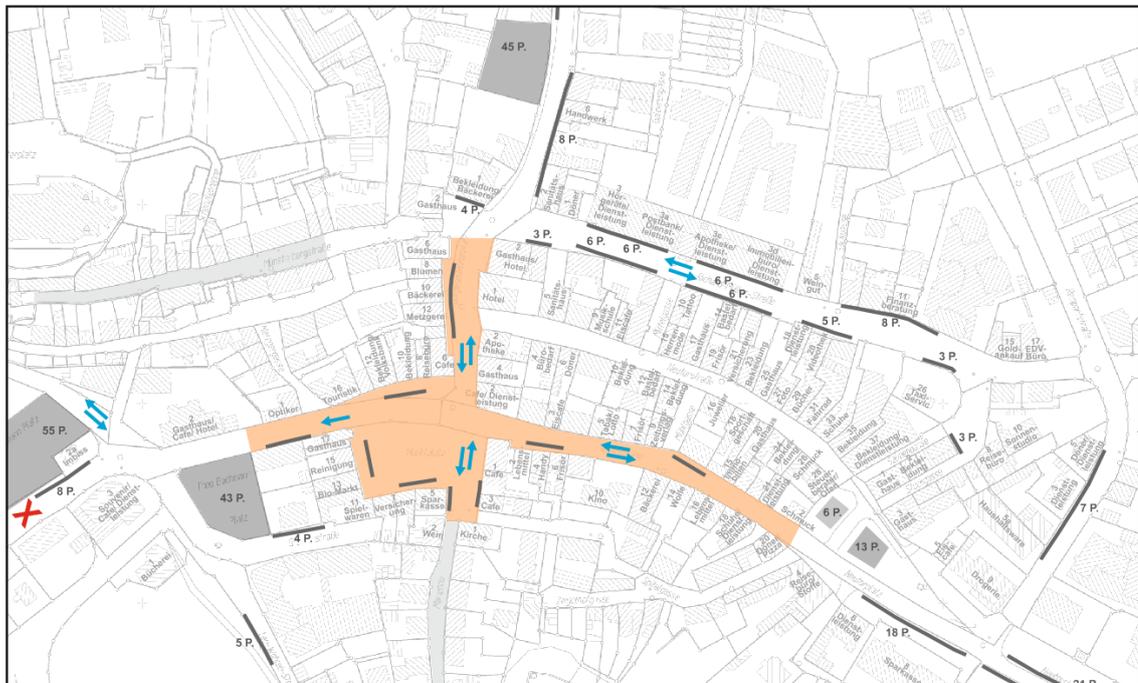


Abb. 6-29: Variante 10 – Einbahnstraße Marktplatz westwärts

6.7.11 M11: Variante 11 – Zwei Einbahnstraßen Rheinstraße und Richard-Müller-Straße ostwärts

Im Rahmen der Bürgerversammlung wurde eine weitere Variante ins Spiel gebracht, die eine Einrichtung von zwei Einbahnstraßen vorsieht. Sowohl die Richard-Müller-Straße als auch die Rheinstraße sollen als Einbahnstraßen in die gleiche Richtung Osten betrieben werden. Die übrigen Parameter wie Umgestaltungsbereich, Zone 20 shared-space, sowie Sperrung der Rheinuferstraße wurde gemäß den übrigen Varianten angesetzt (vgl. Abb. 6-30).

Mit diesen Änderungen am Verkehrsnetz wird der Neue Weg abschnittsweise mit rund 10.000 Kfz/24h belastet, was einer Verdoppelung gegenüber dem Prognose-Nullfall entspricht. Weitere Zusatzbelastungen sind in Bahnhof-, Kandel-, der Halbmond- und Kolpingstraße in der Größenordnung von +1.500 Kfz/24h bis +2.500 Kfz/24h zu verzeichnen. Auch eine Verlagerung von etwa 1.000 Kfz/24h auf die L104 ist zu beobachten (vgl. auch Planfallberechnungen im Abschnitt 5.3 sowie die Belastungspläne in der Anlage 14).

Demgegenüber stehen Entlastungen in der Rheinstraße von etwa 3.300 Kfz/24h sowie in der Richard-Müller-Straße von etwa 2.200 Kfz/24h.

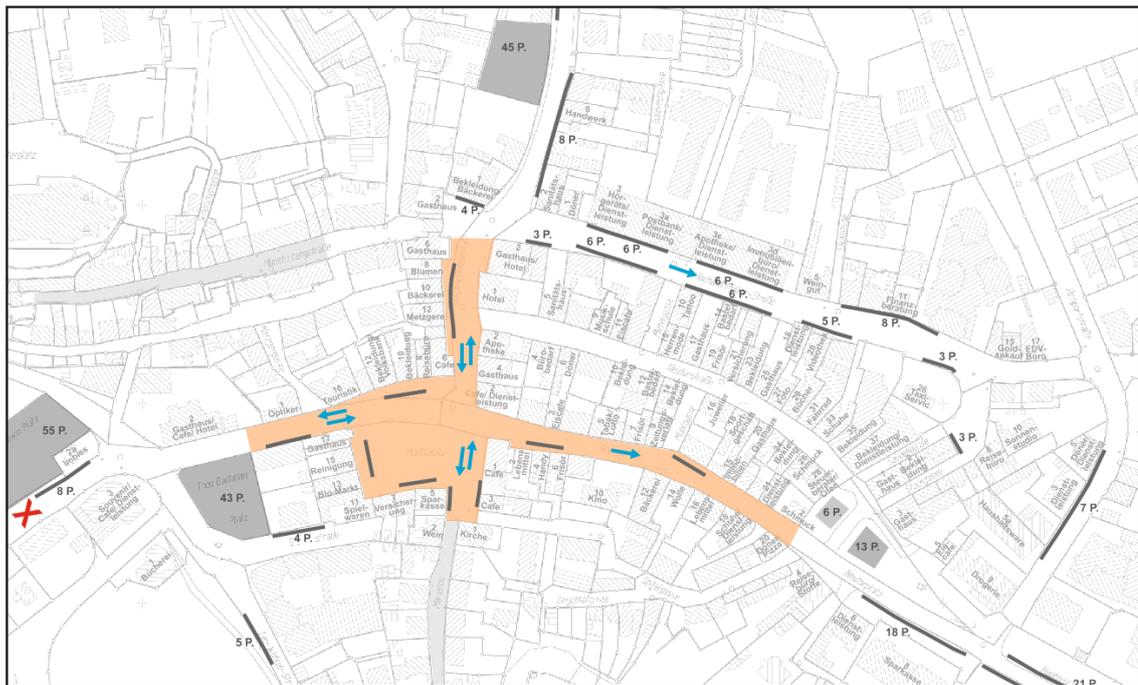


Abb. 6-30: Variante 11 – Einbahnstraßen Rheinstraße und Richard-Müller-Str. ostwärts

Die hohen Verkehrsbelastungen sind vom Neuen Weg nicht leistungsfähig aufzunehmen. Außerdem wird die Orientierung und Erreichbarkeit in der Stadt deutlich erschwert. Aus diesen Gründen kann die Variante 11 fachlich nicht empfohlen werden und wird abgeschichtet.

6.7.12 Fachlicher Variantenvergleich und Bewertung Marktplatz

Von den 11 untersuchten und beschriebenen Varianten im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Marktplatzes und Neuordnung der Verkehrssituation im Kernort werden nach der Vorabschichtung folgende Varianten einander vergleichend gegenübergestellt:

- Variante 1: Gegenverkehr Rheinstraße
- Variante 3: Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts

- Variante 4: Einbahnring Rheinstraße stadtauswärts, Richard-Müller-Straße stadteinwärts
- Variante 7: Lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb-Straße westwärts
- Variante 8: Gestaffelte Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb-Straße westwärts
- Variante 9: Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts

Methodik

Im Rahmen des Variantenvergleichs wurde auf der Grundlage der oben beschriebenen Varianten und anhand definierter, relevanter Kriterien eine fachtechnische Bewertung und Abstufung der Varianten vorgenommen.

Die fachtechnische Bewertung darf und kann die politische Einordnung sowie den Abwägungsprozess des Vorhabenträgers nicht vorwegnehmen. Neben der fachtechnischen Bewertung wird es bei jedem Variantenvergleich zusätzliche sachbezogene Kriterien (z.B. Kosten und Finanzierung) geben, die im Gesamtzusammenhang vom Vorhabenträger im Rahmen der Abwägung zu würdigen sind.

Die Vorgehensweise entspricht einer mehrstufigen Nutzwertanalyse, bei der quantitative und qualitative Bewertungen einzelner Kriterien zu einer quantifizierten Einstufung auf einer Punkteskala von -3 (sehr negativ) bis +3 (sehr positiv) vorgenommen werden. Die auf detaillierter Ebene durchgeführten Bewertungen werden für die Kriteriengruppen Verkehr, Städtebau, Umwelt und Kosten zusammengefasst. Hierbei wird auch die bestehende Situation mit bewertet, um die Verbesserungen gegenüber dem Bestand herauszuarbeiten.

Mit der Punktebewertung wird versucht, für die einzelnen Kriterien eine Qualität der jeweiligen Variante anzugeben. Ein durchschnittliches Ergebnis wird dabei mit 0 Punkten (neutrale Bewertung) angezeigt, während ein relativ schlechtes Ergebnis mit negativen Punkten und ein relativ gutes Ergebnis mit positiven Punkten einzuordnen wäre.

Da es sich hierbei um eine vergleichende Bewertung von Varianten handelt, ist die Relation der Varianten zueinander von größerer Bedeutung als die absolute Einordnung der Analyseergebnisse. Die Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien im Rahmen der Abwägung behält ihren entscheidenden Stellenwert.

Eine Aggregation der Bewertungsergebnisse wird ausschließlich für die oben genannten Hauptkriteriengruppen durchgeführt. Die Bewertungsergebnisse sollen nachvollziehbar sein und vom Vorhabenträger in einen Gesamtzusammenhang sowie weiteren Erwägungen gebracht werden.

Verkehr

Die verkehrlichen Auswirkungen und Bewertungen wurden bei der Beschreibung der einzelnen Varianten erläutert. Es zeigen sich teils gegensätzliche Bewertungen. So führen große Entlastungen in Rheinstraße und Marktplatz zwangsläufig auch zu Verlagerungen.

Es zeigt sich, dass mit allen Varianten Verbesserungen gegenüber dem Bestand erreicht werden können. Die verbleibenden Varianten liegen hierbei dicht beieinander. Lediglich die Variante 8 fällt bei den verkehrlichen Kriterien hinter die anderen Varianten zurück.

Städtebau

Die volle Nutzung des Potentials der Gestaltung und Steigerung der Aufenthaltsqualität wird mit der Variante 7 (lange Einbahnstraße) erreicht, da hier der Kfz-Verkehr weit möglich aus dem Umgestaltungsbereich herausgenommen werden kann. Die übrigen Varianten folgen dahinter.

Umwelt

Hier hat die Variante 1 mit Gegenverkehr Vorteile, da die geringsten Umwege entstehen.

Kosten

In allen Varianten fallen Kosten zum Umbau des Marktplatzes und der Rheinstraße an. Zusätzlich sind Kosten in den Varianten zu erwarten, die einen erweiterten Umbau erfordern. So z.B. die Variante 4 mit der Richard-Müller-Straße oder die Varianten 7 bis 9 mit der Josef-Bueb-Straße

Zusammenfassende Bewertung

Die Varianten 8 (gestaffelte Einbahnstraßen) und 4 (Einbahnring) fallen in mehreren Kriterien hinter die übrigen Varianten zurück und können in keinem Hauptkriterium deutlich Punkten. Daher wird hier die Umsetzung nicht empfohlen.

Die Varianten 1 (Gegenverkehr Rheinstraße) und 9 (Einbahnstraße Josef-Bueb-Straße westwärts) haben den Vorteil, dass die Erreichbarkeit weitestgehend erhalten bleibt und Verlagerungen klein gehalten werden. Allerdings können kaum Entlastungswirkungen erzielt werden und städtebauliches Potential der Umgestaltung wird verschenkt. Wesentliche Planungsziele der Umgestaltung können somit in diesen Varianten nicht erreicht werden. Daher kann die Umsetzung nicht empfohlen werden.

Die Varianten 3 (Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts) und 7 (lange Einbahnstraße) liegen auf ähnlichem Niveau. Beide Varianten können die Rheinstraße und den Marktplatz gut entlasten. Bei Variante 3 ist die Orientierung für Ortunkundige bzw. die psychologische Wirkung der Verkehrsführung bei der Stadteinfahrt erschwert. Außer-

dem können die Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung nicht vollumfänglich erreicht werden.

In Variante 7 können die Planungsziele Verkehrsentlastung Rheinstraße, Marktplatz und Potential zur Aufwertung, sowie Verbesserungen für die Fußgänger vollumfänglich erreicht werden. Diese Pluspunkte überwiegen die Nachteile bei Erreichbarkeit und Umwegen, so dass die Variante 7 als Vorzugsvariante empfohlen werden kann.

6.8 Anregungen aus der Bürgerschaft

Die kontinuierlich bei der Stadtverwaltung auflaufenden Anfragen und Anregungen aus der Bürgerschaft zum Thema Verkehr wurden sukzessive gesammelt und in die Maßnahmenentwicklung und Bewertung mit einbezogen.

Eine Übersicht über die eingegangenen Anregungen und die dazugehörigen Stellungnahmen ist in der Anlage 22 zusammengestellt.

7. ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Breisach am Rhein hat für den Bereich Verkehrsplanung in den 1990er Jahren ein auf die Stadtentwicklung abgestimmtes richtungweisendes Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) erarbeitet.

In den letzten 20 Jahren ist eine Reihe von Maßnahmen der Verkehrsentwicklungskonzeption realisiert worden. Allerdings haben sich in der Stadt Breisach wesentliche Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen (z. B. erhebliche Steigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs) sowie der städtebaulichen Situation (z. B. Umnutzung ehemaliger Militär- und Industrieflächen, Fortschreibung FN-Plan, 2006) ergeben. Aus diesen Gründen sowie im Hinblick auf die städtebauliche Sanierungsmaßnahme am Marktplatz war eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes angezeigt.

Hierzu wurden beginnend im Jahr 2013 umfangreiche Grundlagenermittlungen, Verkehrszählungen und Befragungen sowie Bestandsanalysen für alle Verkehrsteilnehmer der Kernstadt Breisach durchgeführt. Im Zuge der Erstellung eines Verkehrsmodells konnten die wesentlichen Verkehrsbeziehungen und Belastungen des Breisacher Straßennetzes nachgebildet werden.

Als Ergebnis der Analyse konnte festgehalten werden, dass sich Breisach am Rhein in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt hat und auch im Verkehrsbereich recht gut aufgestellt ist. Als besonders positives Beispiel ist hier der öffentliche Personennahverkehr in der Kernstadt mit ausgezeichneter überregionaler Anbindung zu nennen.

Insbesondere im Bereich der Hauptverkehrsstraßen sind aber Konflikte zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) zu erkennen, die sich hauptsächlich in den nicht angemessenen Führungsformen dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Dominanz des Kfz-Verkehrs darstellen.

Aufbauend auf den Analyseergebnissen wurden im Rahmen einer Planungszieldiskussion folgende Planungsziele bzw. Leitbilder für eine künftige Verkehrsausrichtung der Stadt Breisach am Rhein erarbeitet:

- **Verkehrsvermeidung**

Durch Vermeidung von „unnötigen“ Verkehren (z. B. Parksuchverkehr) soll eine Reduktion der Verkehrsbelastung erreicht werden. Dies ist auch unter städtebaulichen und siedlungsstrukturtechnischen Aspekten („kurze“ Wege) zu berücksichtigen.

- **Verkehrsverlagerung**

Der vorhandene und zukünftige Verkehr soll auf räumlich sinnvolle Routen verlagert werden. Des Weiteren ist eine zusätzliche Stärkung des Umweltverbundes

(Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zweckmäßig und soll dazu beitragen Verkehre auch modal, also vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern.

- **Verkehrsberuhigung**

Eine umfeldverträgliche Abwicklung der Verkehre vor allem im Bereich des Zentrums soll erreicht werden.

Im Zuge des Maßnahmenentwicklungsprozesses wurden Konzepte entwickelt, die in einem integrativen Ansatz alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigen.

Vorgeschlagene Varianten wurden zunächst mit der Stadtverwaltung und im Rahmen von Sondersitzungen des Gemeinderats zum Thema Verkehr diskutiert und ergänzt.

Daran schloss sich eine Bürgerinformationsveranstaltung am 17.06.2015 an, in der die breite Bürgerschaft über den Stand des Konzeptes informiert wurde und Anregungen seitens der Bürger aufgenommen wurden. Als Resonanz auf die Informationsveranstaltung gingen auch viele Stellungnahmen und Anregungen ein, die im weiteren Verfahren berücksichtigt wurden.

Im Ergebnis konnten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer Maßnahmen zur Erreichung der Planungsziele entwickelt werden, die in Form von Steckbriefen beschrieben sind. Beispielfhaft können folgende Maßnahmen hervorgehoben werden:

Mit der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der gesamten Kernstadt stellt sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten ein, da Bremswege verkürzt werden und die Unfallschwere reduziert wird. Durch die geringere Geschwindigkeit ergibt sich außerdem eine verträgliche und einsatzgerechte Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Die vor Ort bestehende Wohn- und Aufenthaltsqualität steigt bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen.

Mit der Förderung von Maßnahmen zur Alternativen Mobilität z.B. durch Bereitstellung von Stellplätzen für Car-Sharing und Elektrofahrzeuge (Pkw und Rad) oder Initiativen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements können die aktuellen Veränderungen im Mobilitätsverhalten berücksichtigt und unterstützt werden.

Durch die Einrichtung eines statischen Parkleitsystems in Verbindung mit der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in Zentrum rücken die Parkmöglichkeiten an der Peripherie stärker in Bewusstsein und können die wegfallenden Parkmöglichkeiten im Zentrum kompensieren.

Ein wichtiges Element des Verkehrsentwicklungskonzeptes ist die Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliche Alternative zum Kfz-Verkehr. Mit dem Bau von Radwegen und Querungsanlagen sowie der Ausweisung von Radrouten über Fahrradstraßen kann das Angebot für den Radfahrer deutlich verbessert und die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden.

Auch die Fußgänger profitieren von neuen Querungsanlagen und Lückenschlüssen. Insbesondere mit der Umgestaltung des Marktplatzes und der Rheinstraße können hier angemessene Fußgängerverkehrsanlagen angeboten, die Querung der Fußgänger verbessert und Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Mit dem Bau eines neuen Busbahnhofs als zentraler Mobilitätspunkt in Breisach kann das gute ÖPNV-System weiter an Attraktivität gewinnen und die Nutzung des Umweltverbundes erhöhen.

Die Umgestaltung des Marktplatzes und der Rheinstraße in Breisach ist eine der großen städtischen Herausforderung der nächsten Jahre. Im Rahmen eines Variantenvergleichs wurden verschiedene Formen der Verkehrsführung untersucht und fachlich bewertet. Dieser Dreh- und Angelpunkt im Zentrum der Stadt hat Auswirkungen auf die Erschließung der gesamten Kernstadt.

Unter Berücksichtigung von verkehrlichen und städtebaulichen Kriterien sowie Umwelt- und Kostenaspekten konnte die Variante 7 mit einer langen Einbahnstraße in Richtung Westen von der Rheinstraße bis zur Josef-Bueb-Straße Höhe Minigolfplatz als Vorzugsvariante herausgearbeitet werden. Diese Variante kann die besonderen Planungsziele der Umgestaltung des Marktplatzes mit der Verkehrsentlastung in der Rheinstraße und am Marktplatz, dem Potential zur städtebaulichen Aufwertung sowie Verbesserungen für die Fußgänger vollumfänglich erreichen. Diese Pluspunkte überwiegen die Nachteile bei Erreichbarkeit und Umwegen.

Anlagen

Bezeichnung der Anlagen

Anlage 1	Erhebungsstellenplan
Anlage 2	Ergebnisse der Querschnittszählungen
Anlage 3	Ergebnisse der Knotenpunktzählungen
Anlage 4	Ergebnisse der Befragungen
Anlage 5	Analyse-Nullfall 2013
Anlage 6	Verkehrszusammensetzung im Analyse-Nullfall 2013
Anlage 7	Streckenspinnen
Anlage 8	Bestand MIV und Unfälle
Anlage 9	Bestand ruhender Verkehr
Anlage 10	Bestand Radverkehr
Anlage 11	Bestand Fußgängerverkehr
Anlage 12	Bestand ÖPNV
Anlage 13	Prognose-Nullfall 2030
Anlage 14	Planfälle inklusive Differenznetze
Anlage 15	Steckbriefe Kfz
Anlage 16	Steckbriefe Alternative Mobilität
Anlage 17	Steckbriefe ruhender Verkehr
Anlage 18	Steckbriefe Radverkehr
Anlage 19	Steckbriefe Fußgängerverkehr
Anlage 20	Steckbriefe öffentlicher Personennahverkehr
Anlage 21	Variantenvergleich Verkehrsführung Marktplatz
Anlage 22	Anregungen aus der Bürgerschaft



P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\01-Erhebungsstellenplan-150202-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

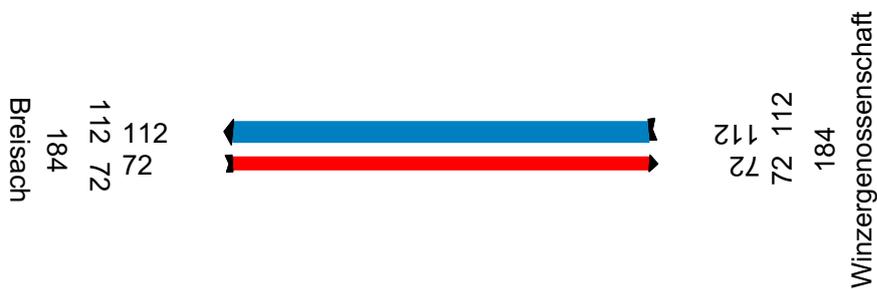
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	1
Planbez.:	Erhebungsstellenplan	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.423 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	184 SV/24h



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03-Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

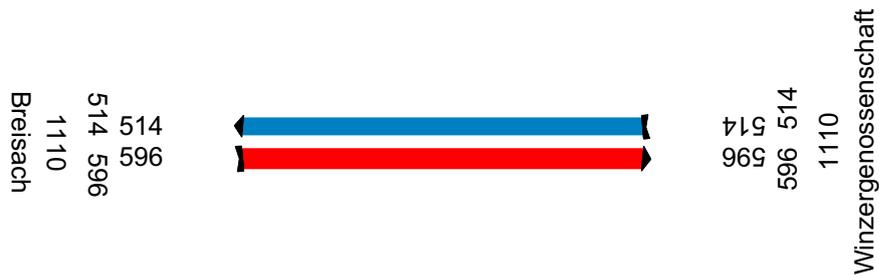
WATER & TRANSPORTATION

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

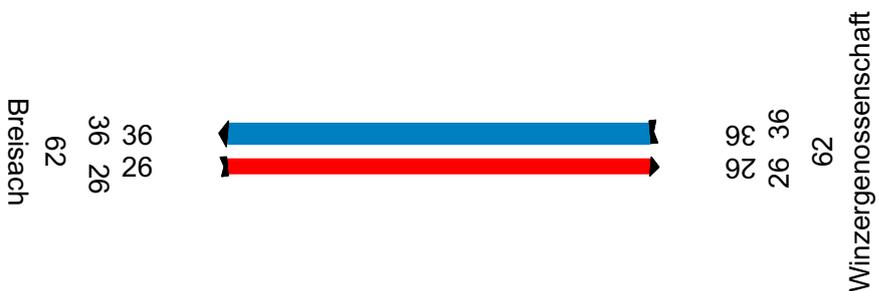
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.1
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q1	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.110 Kfz/24h



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



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.2
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q2	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.140 Kfz/24h



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

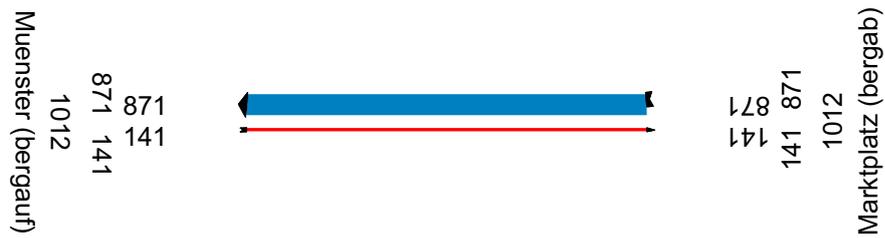


P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.3
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q3	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.012 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	22 SV/24h



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

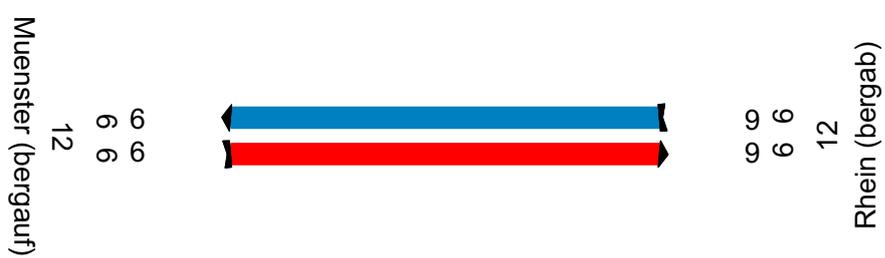
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.4
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q4	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.684 Kfz/24h



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

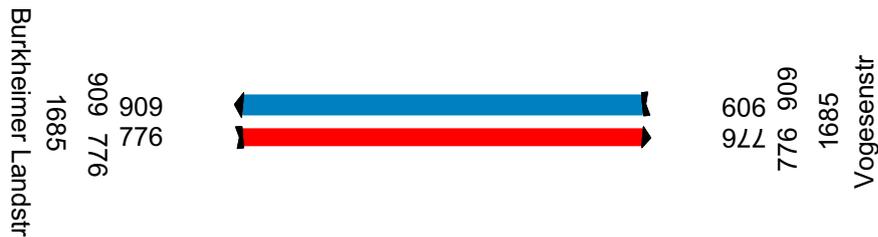


P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

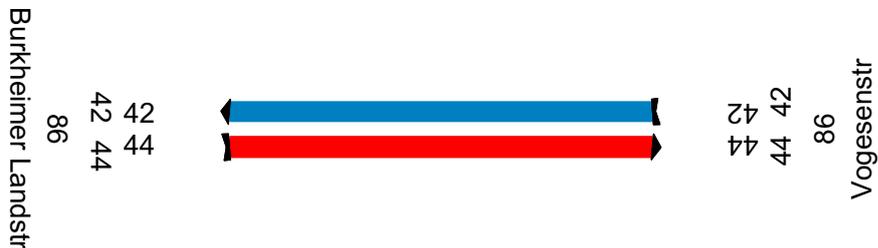
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.5
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q5	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.685 Kfz/24h



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



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.6
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q7	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.807 Kfz/24h



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



P:\61211650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

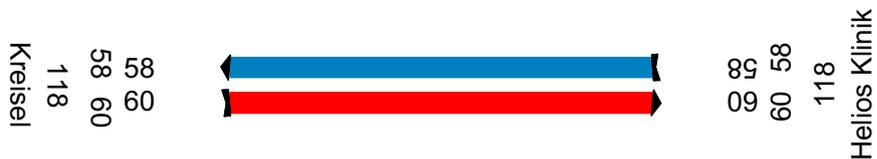
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.7
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q8	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.353 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	118 SV/24h



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03-Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

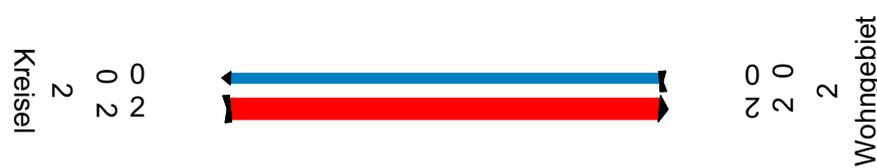
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.8
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q9	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	671 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	2 SV/24h

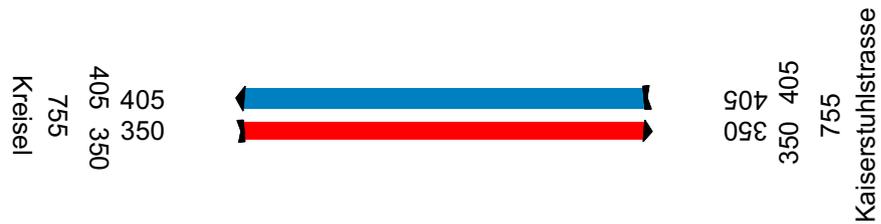


P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.9
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q10	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	755 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	72 SV/24h

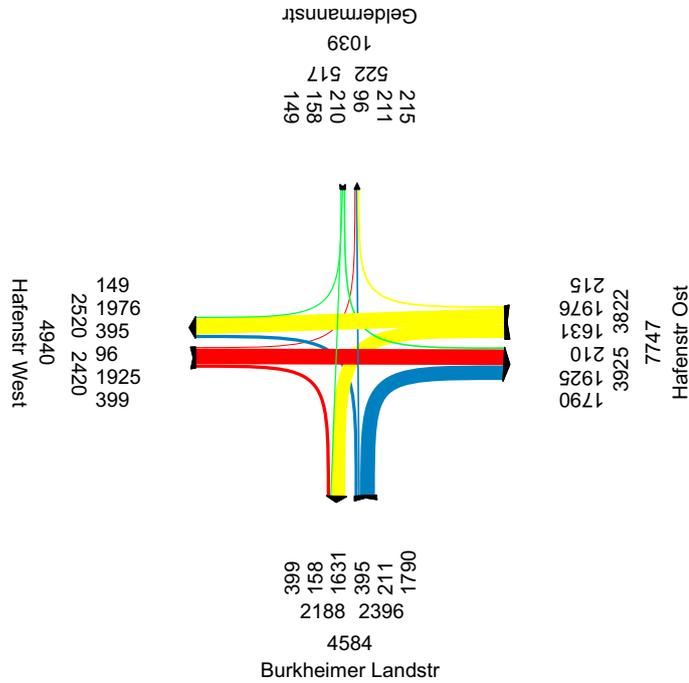


P:\61211650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

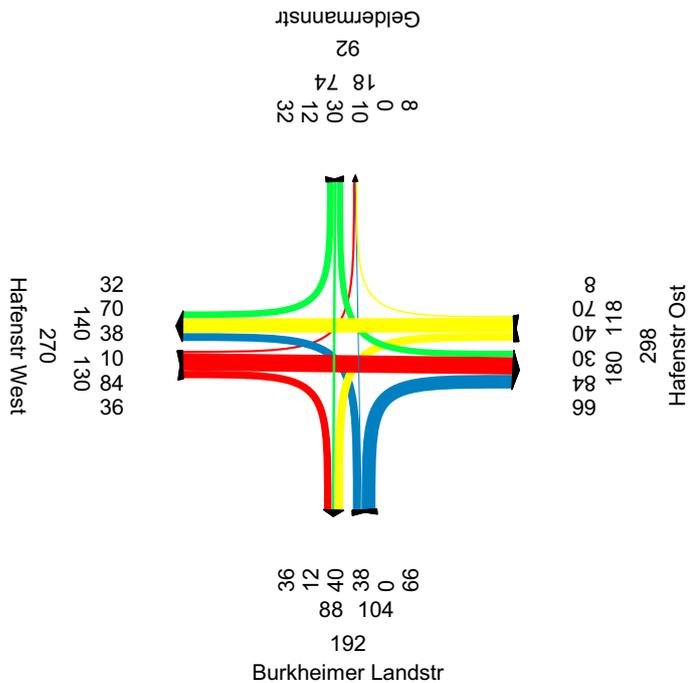
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 2.10
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Querschnitt Q11	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	9.155 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	426 SV/24h

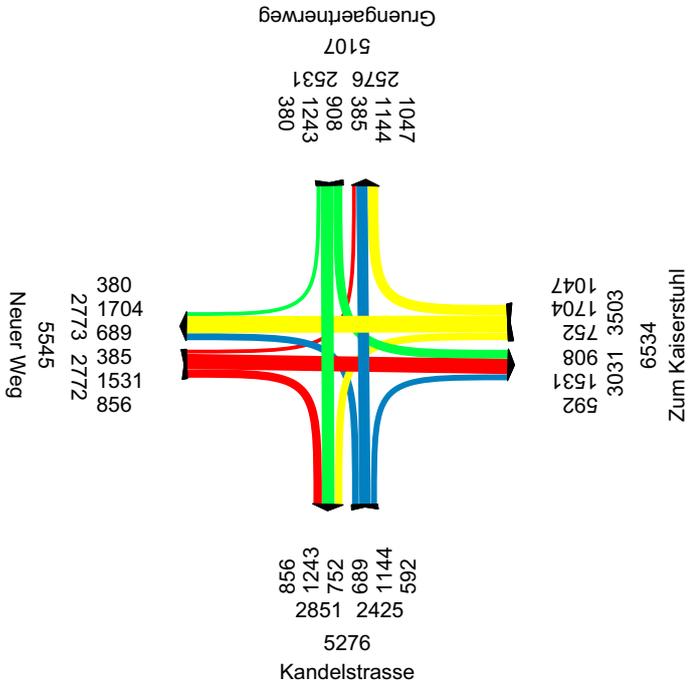


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

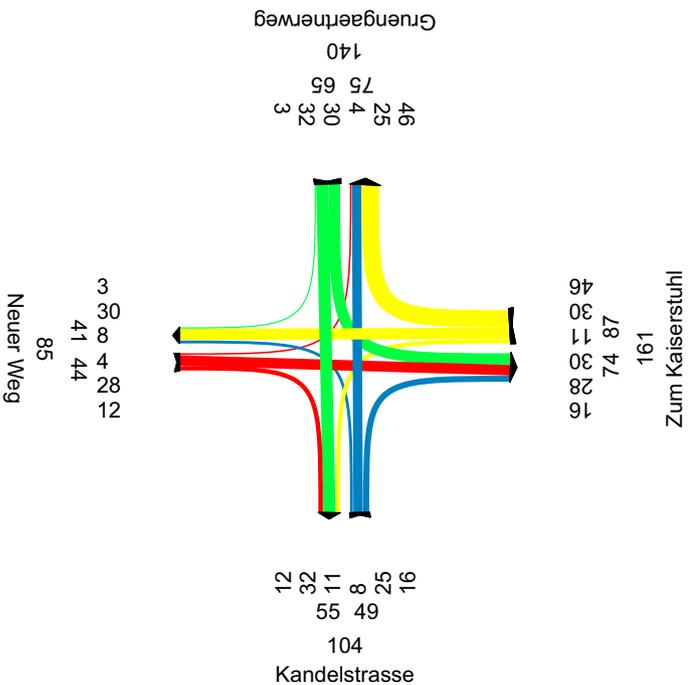
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.1
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K1	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	11.231 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	245 SV/24h



P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03-Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

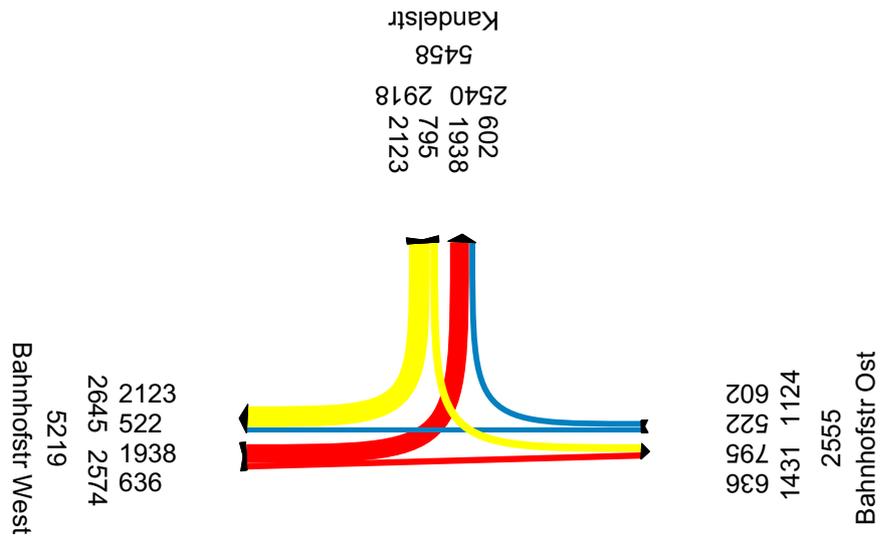
WATER & TRANSPORTATION

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

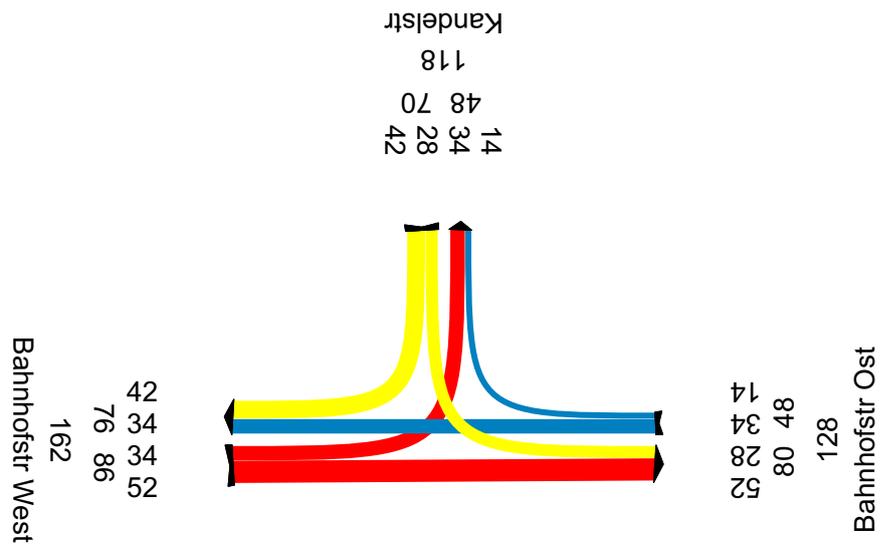
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.2
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K2	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.616 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	204 SV/24h

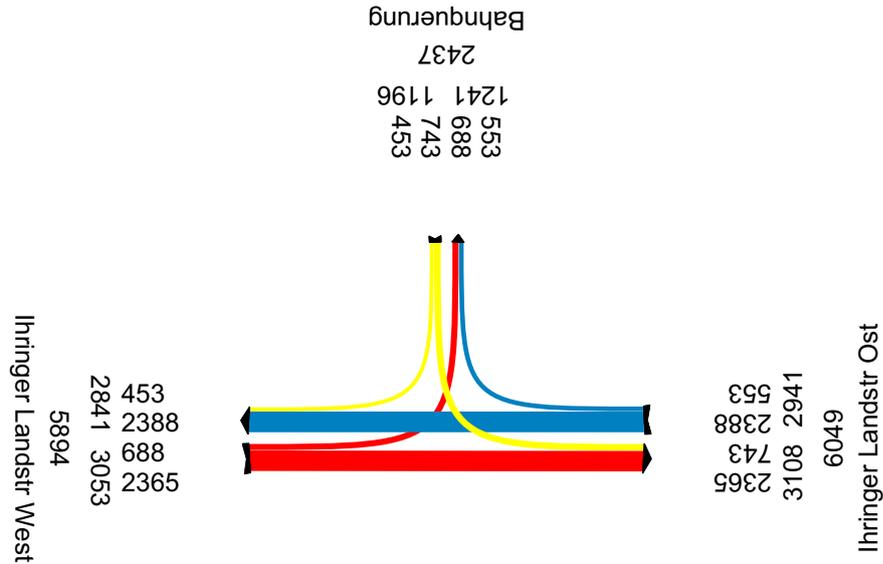


P:\612\1650-1699\2-1699 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03-Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

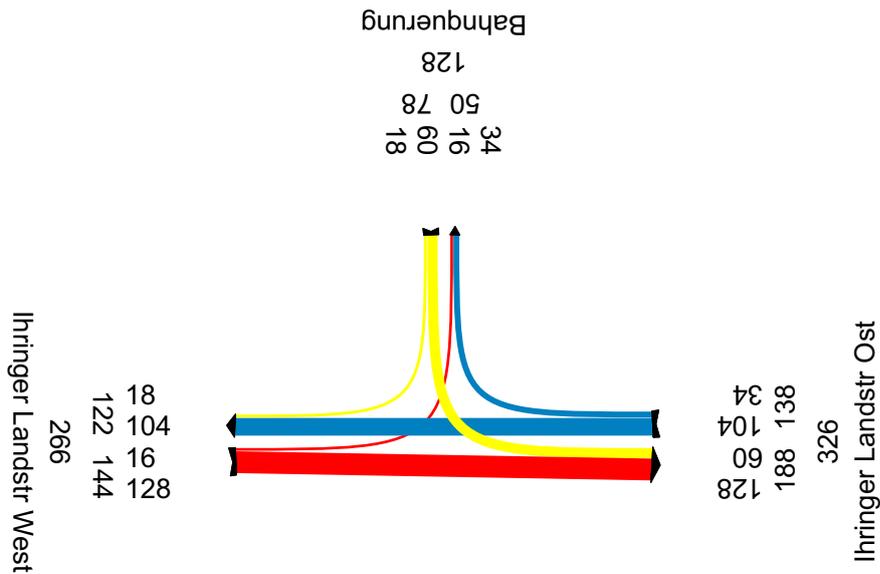
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.3
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K3	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.189 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	360 SV/24h



P:\612\1650-1699\2-1699 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Projektbez.: **VEK Breisach 2013
Verkehrserhebungen**

Planbez.: **Zählergebnisse am Knoten K4**

Proj.-Nr.: **612-1696**

Datum: **02/2015**

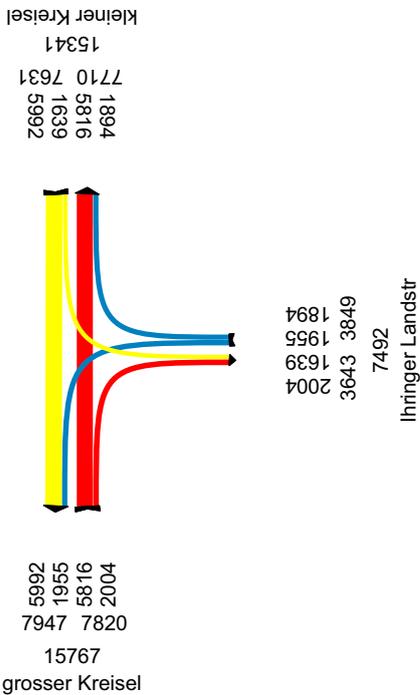
Maßstab:

Anlage

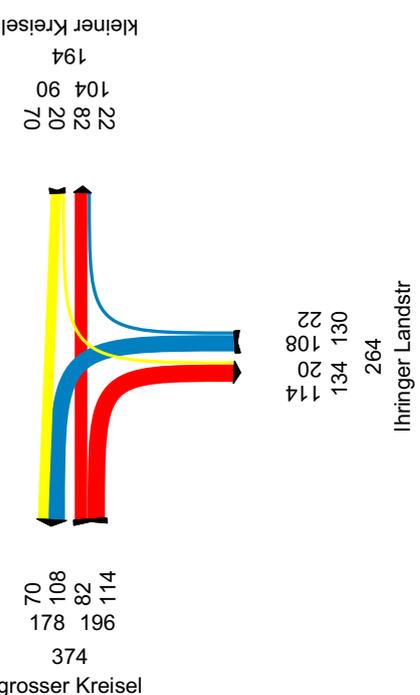
3.4

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	19.301 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	416 SV/24h

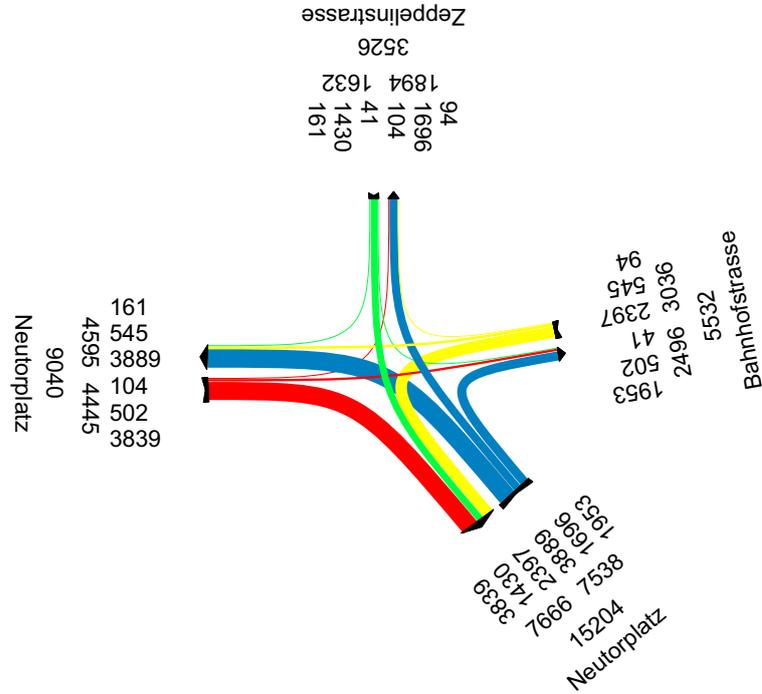


P:\61211650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

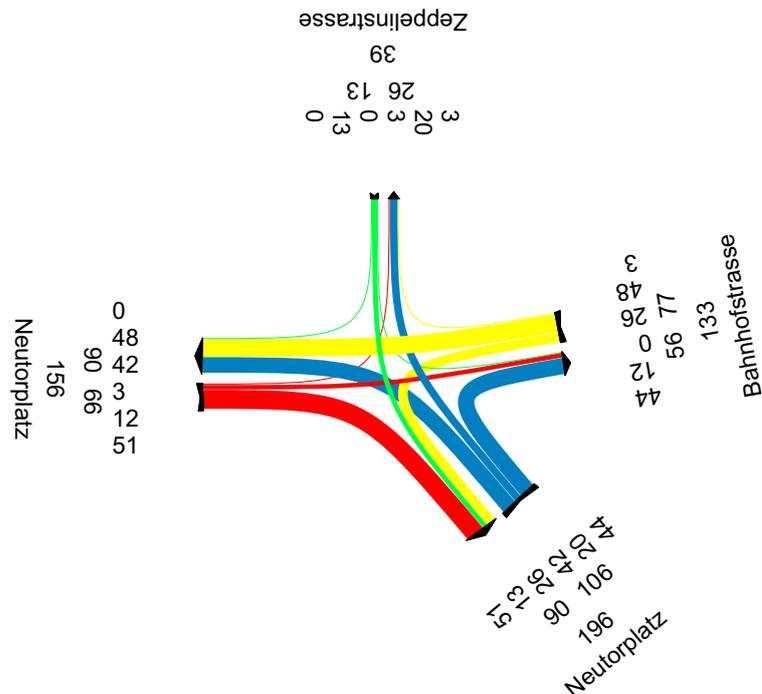
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.5
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K5	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	16.651 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	262 SV/24h

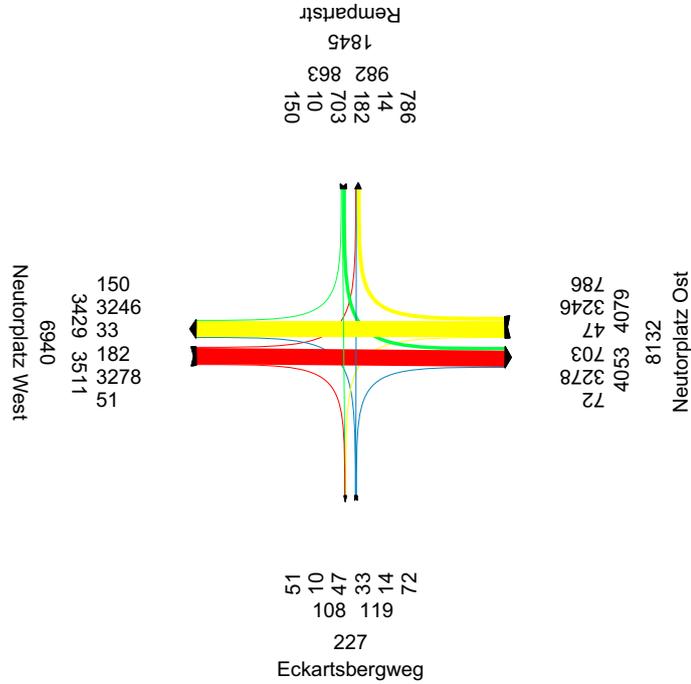


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

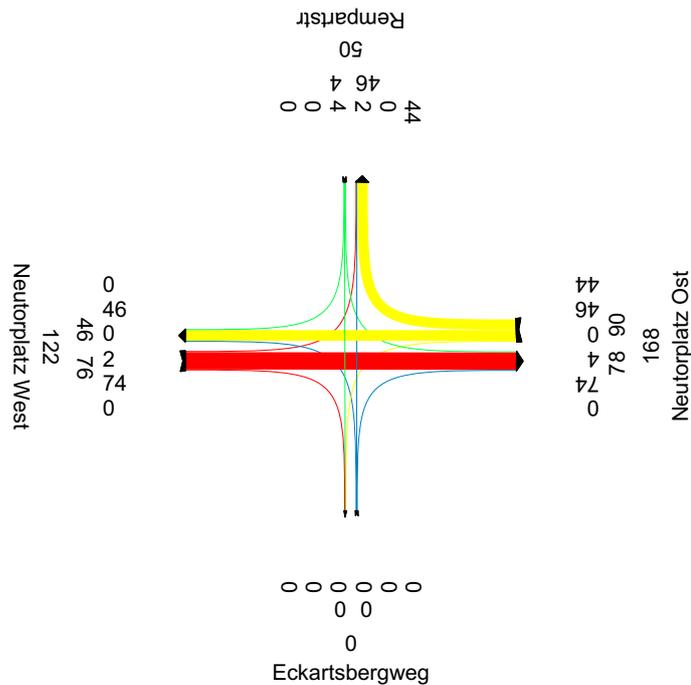
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.6
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K6	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.573 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	170 SV/24h

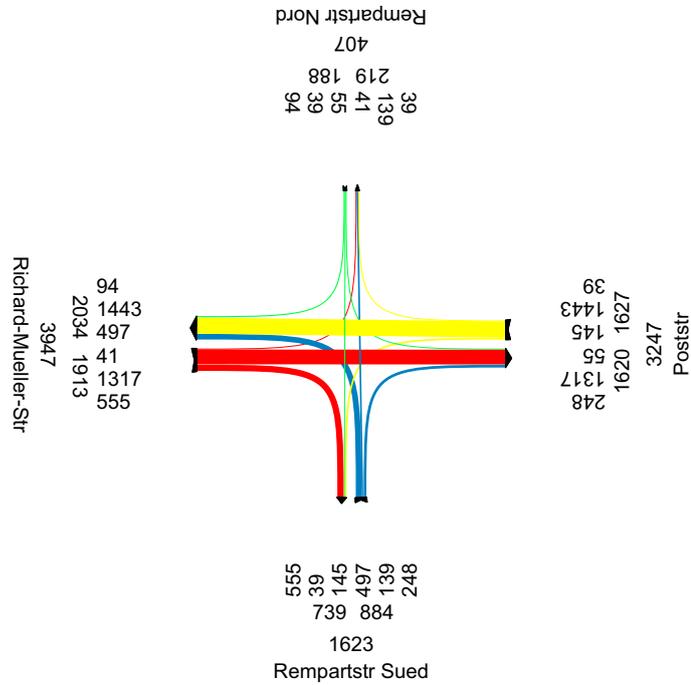


P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

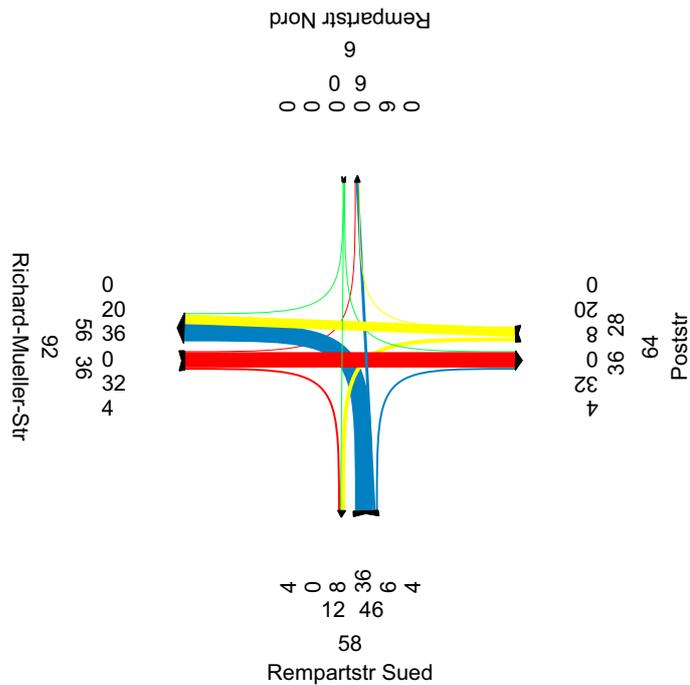
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.8
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K8	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.614 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	110 SV/24h



P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Projektbez.: **VEK Breisach 2013
Verkehrserhebungen**

Planbez.: **Zählergebnisse am Knoten K9**

Proj.-Nr.: **612-1696**

Datum: **02/2015**

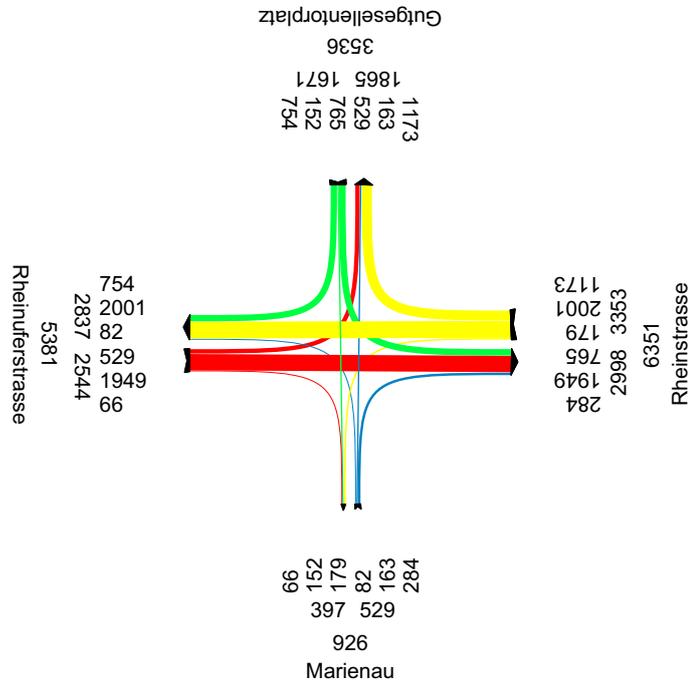
Maßstab:

Anlage

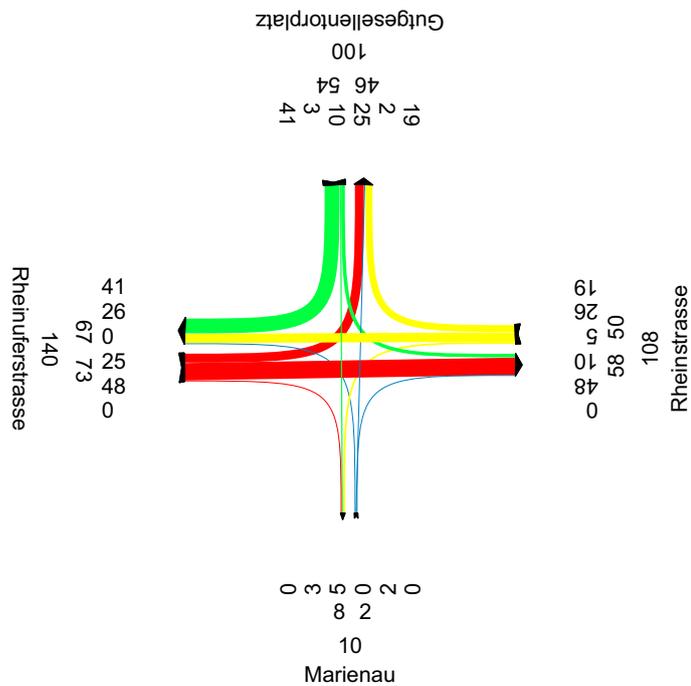
3.9

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.097 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	179 SV/24h

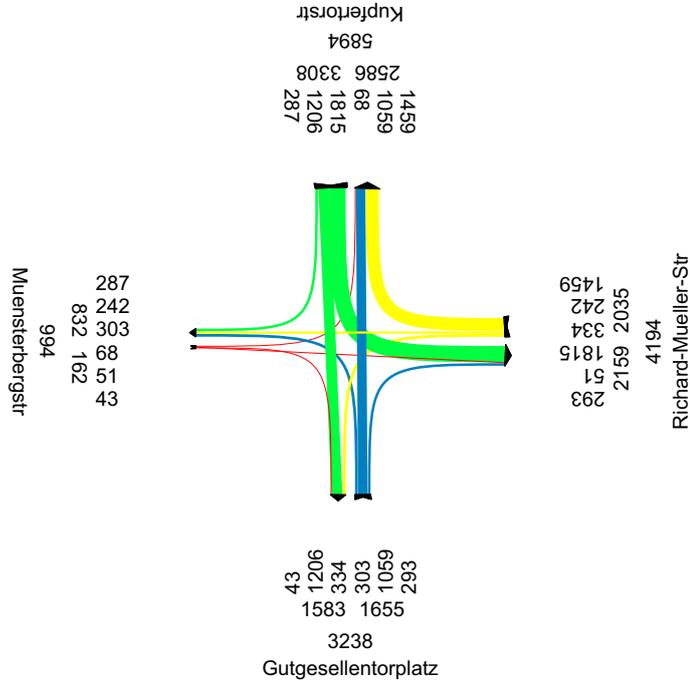


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

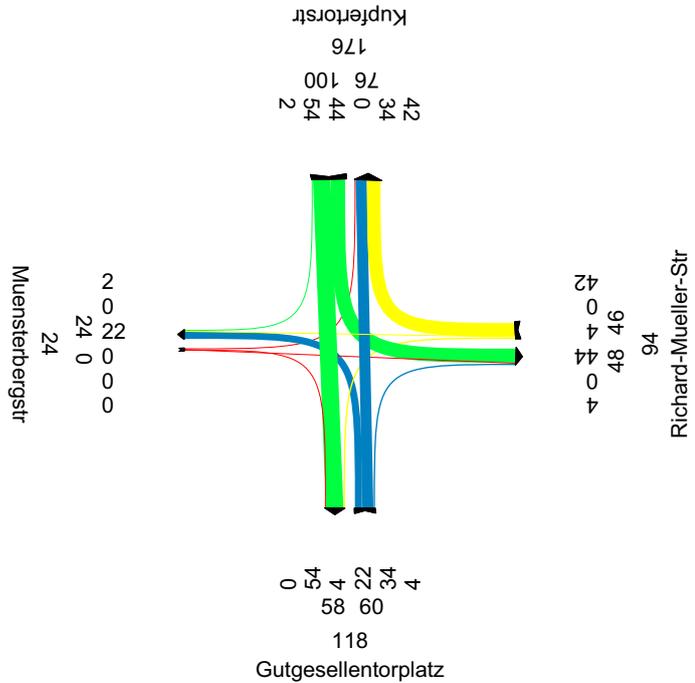
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.10
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K10	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.160 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	206 SV/24h

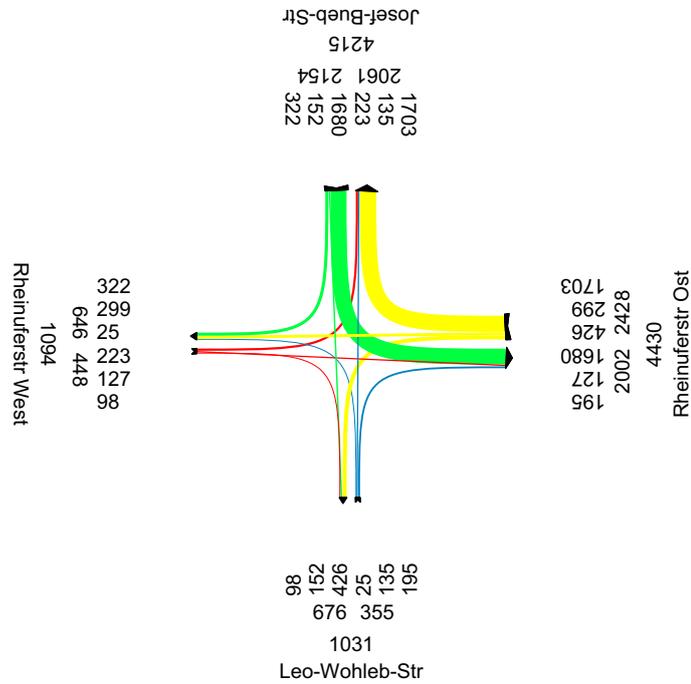


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

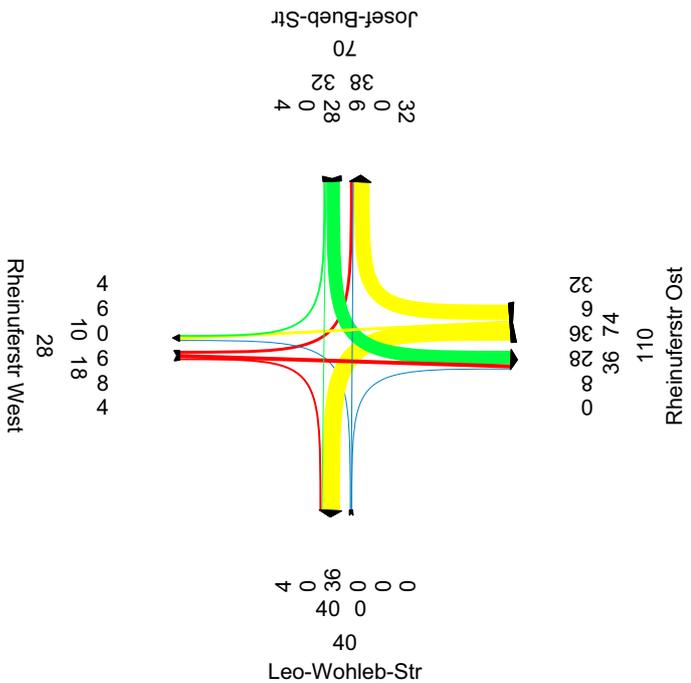
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.11
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K11	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.384 Kfz/24h



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

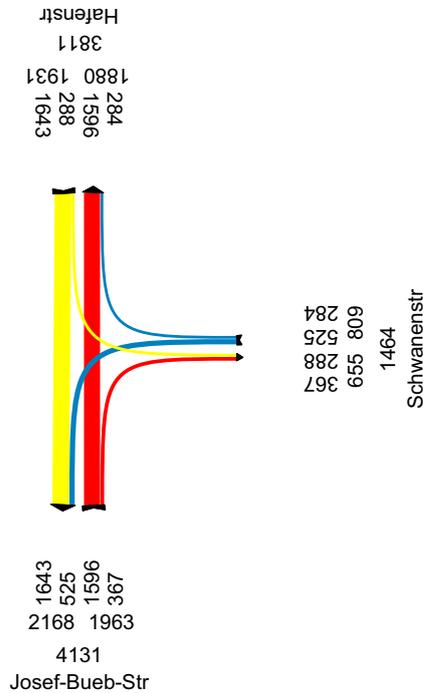


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

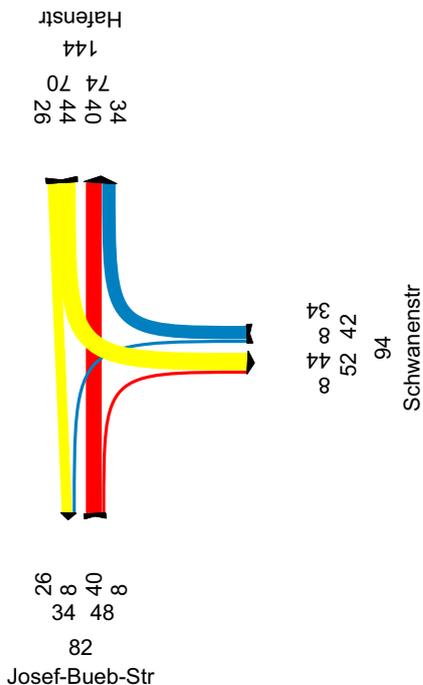
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.12
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K12	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.703 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	160 SV/24h

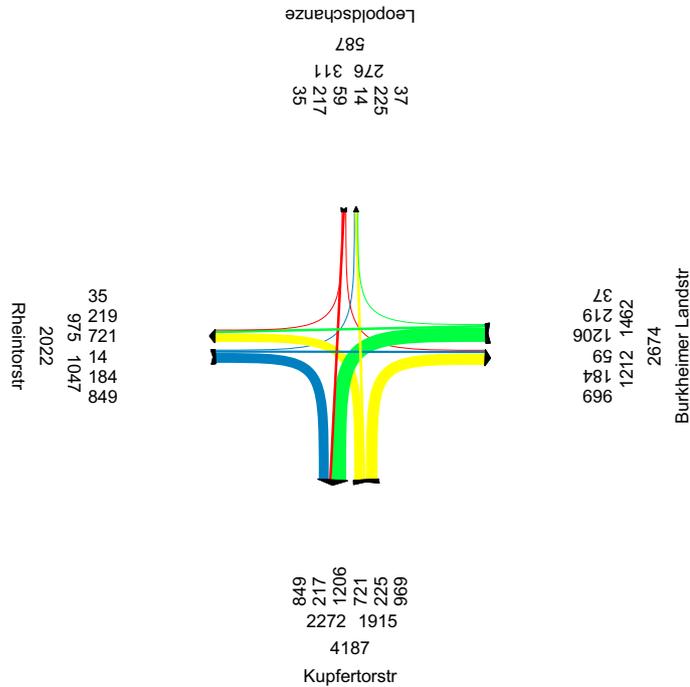


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

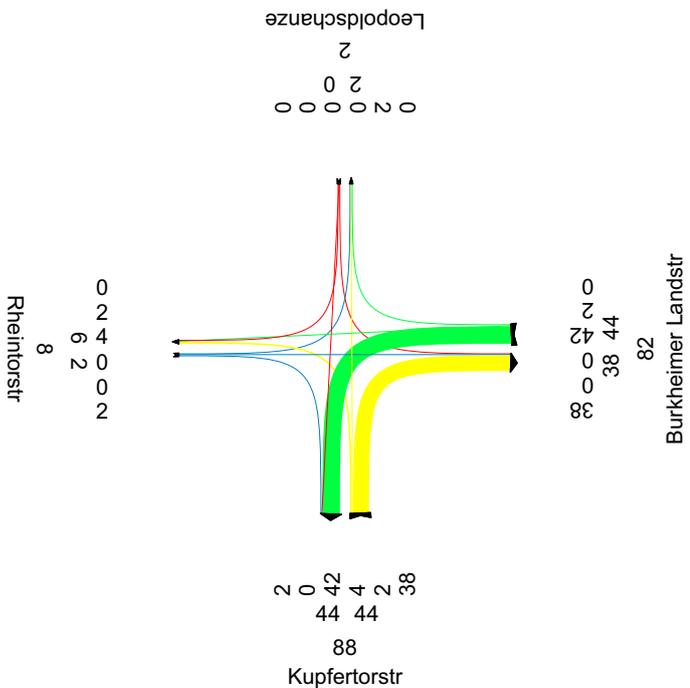
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.13
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K13	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.737 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	90 SV/24h

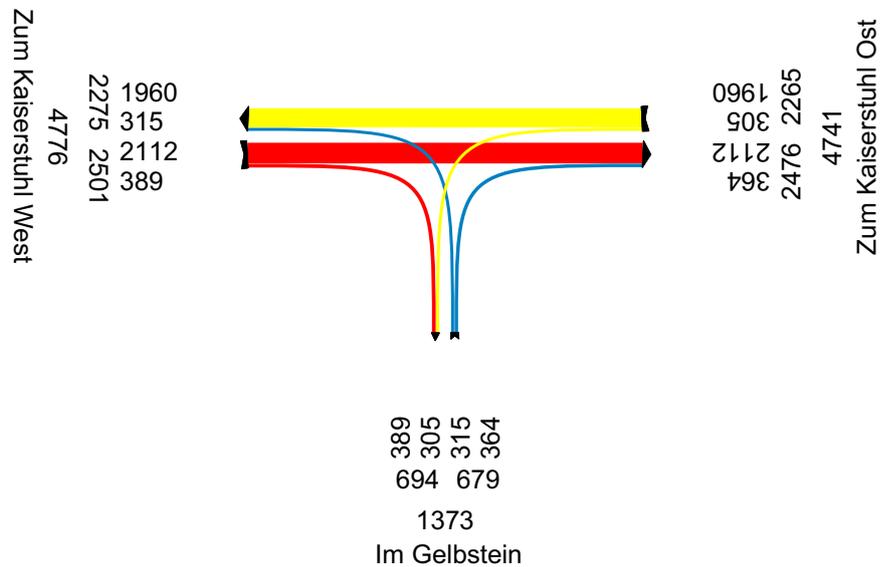


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

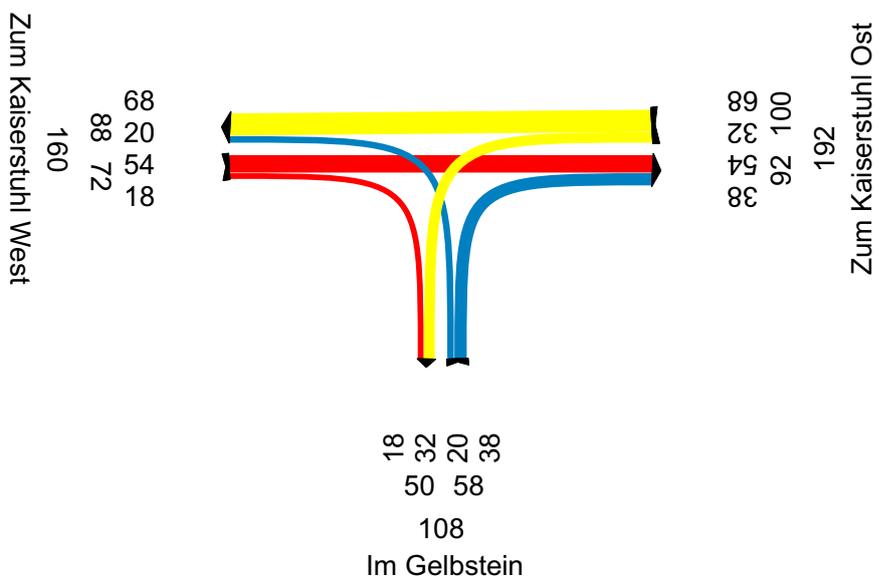
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.14
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K14	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 16.07.2013
Zählzeit:	06:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00
Faktor DTV-W:	2,05 (Pkw, Pkw-A, Krad, Lfw) 2,00 (Lkw, Bus, LZ, SZ)

Darstellung:	DTV-W [Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.445 Kfz/24h



Darstellung:	Schwerverkehr-W [SV/24h]
Gesamtbelastung:	230 SV/24h



P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\02-03--Zählerergebnisse-150204-hri.cdr

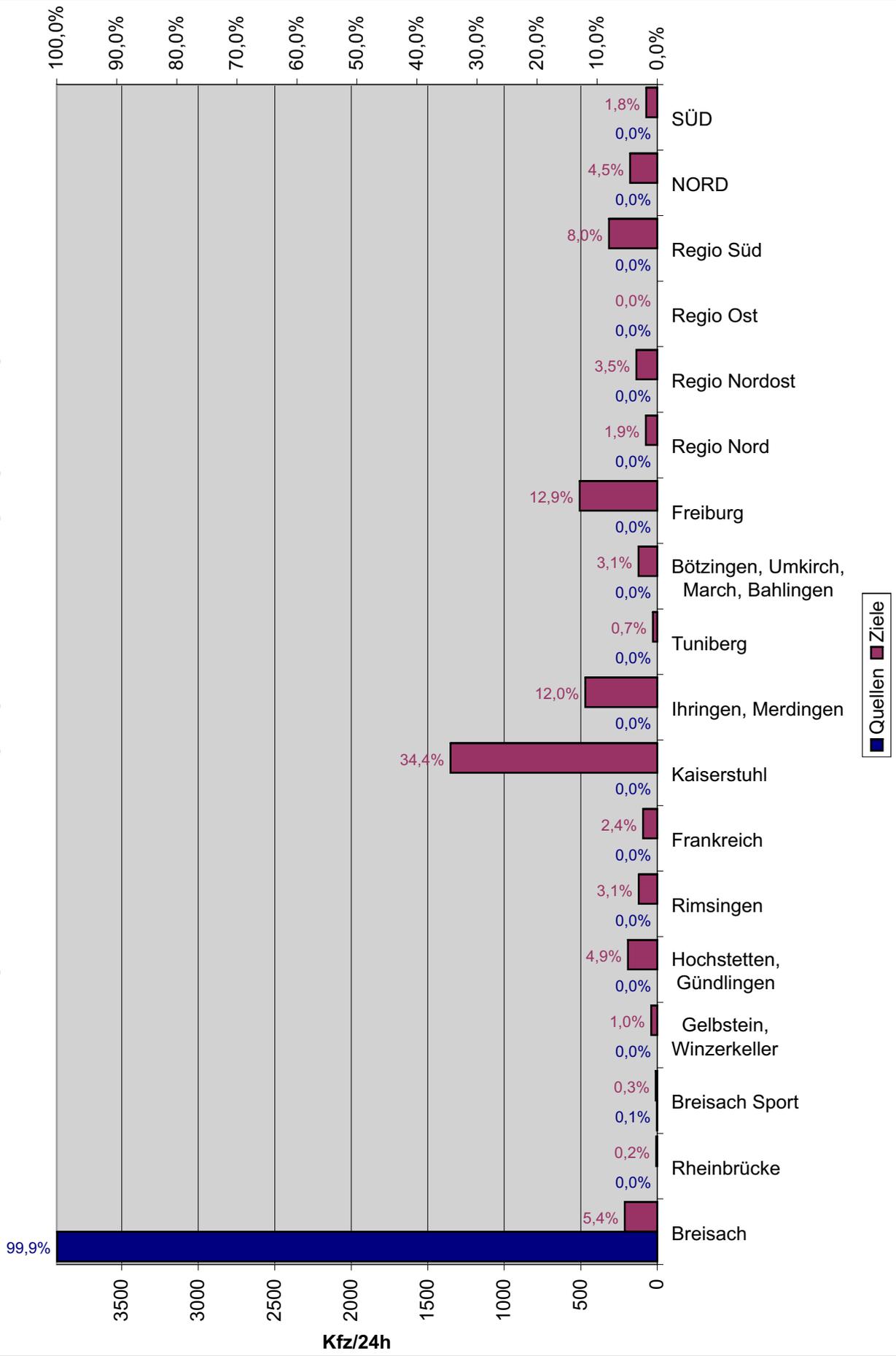
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 3.15
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Zählergebnisse am Knoten K17	Maßstab:		

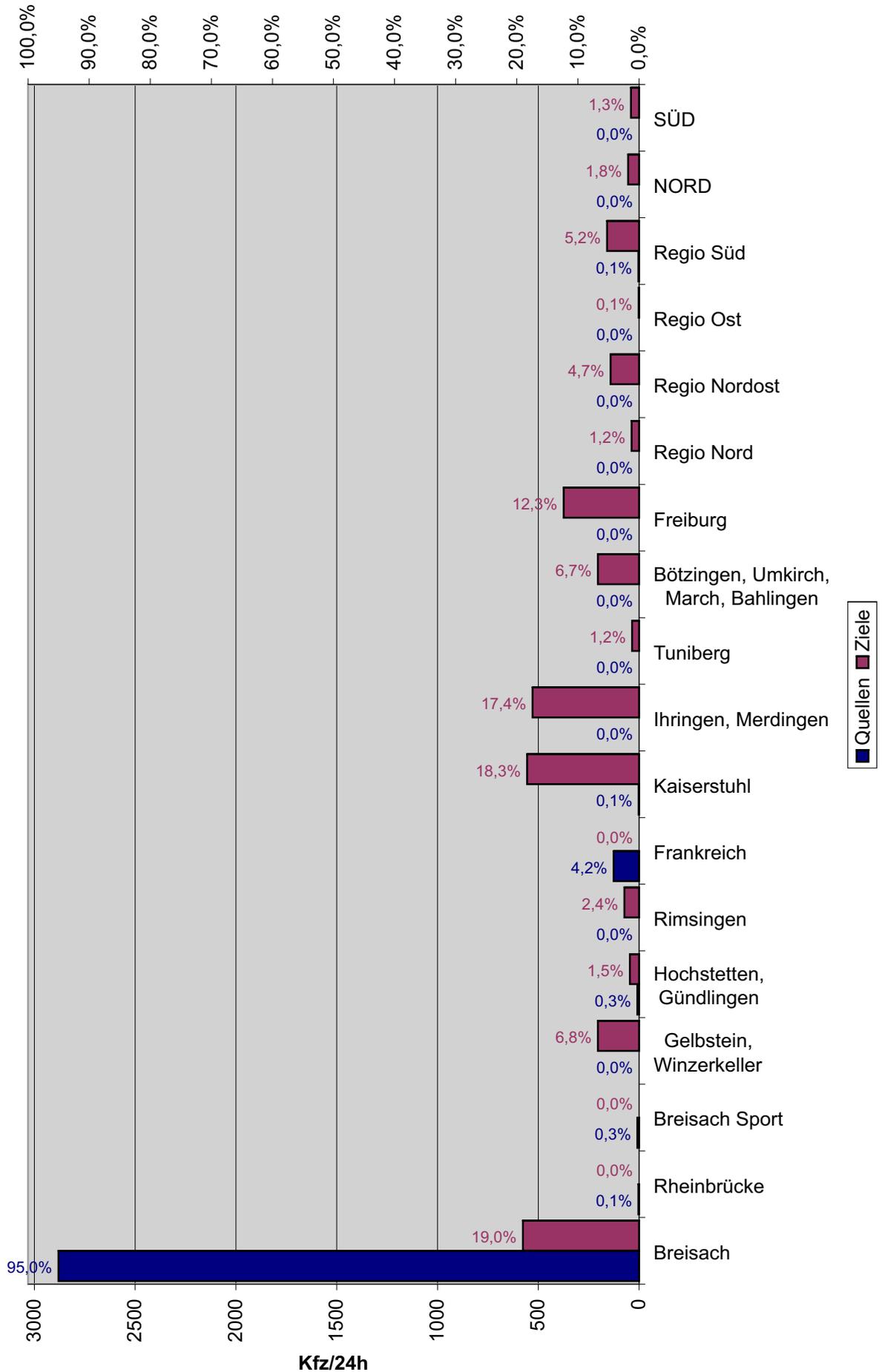
Ergebnisse der Befragung an B1 in Befragungsrichtung



P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\04-Befragungsergebnisse-150202-hri.odt

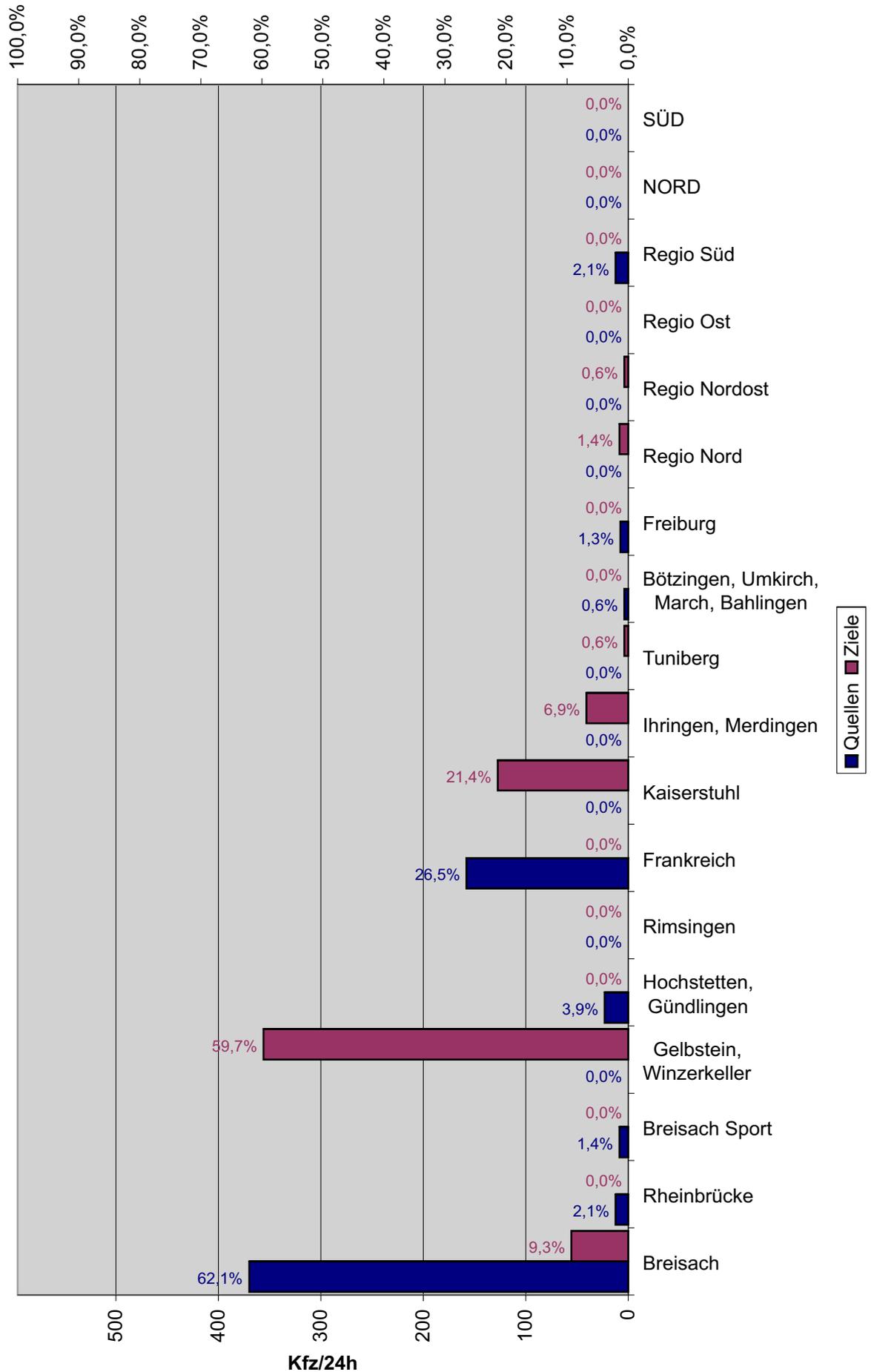
<p>Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de</p>	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.1
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B1	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B2 in Befragungsrichtung



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.2
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B2	Maßstab:		

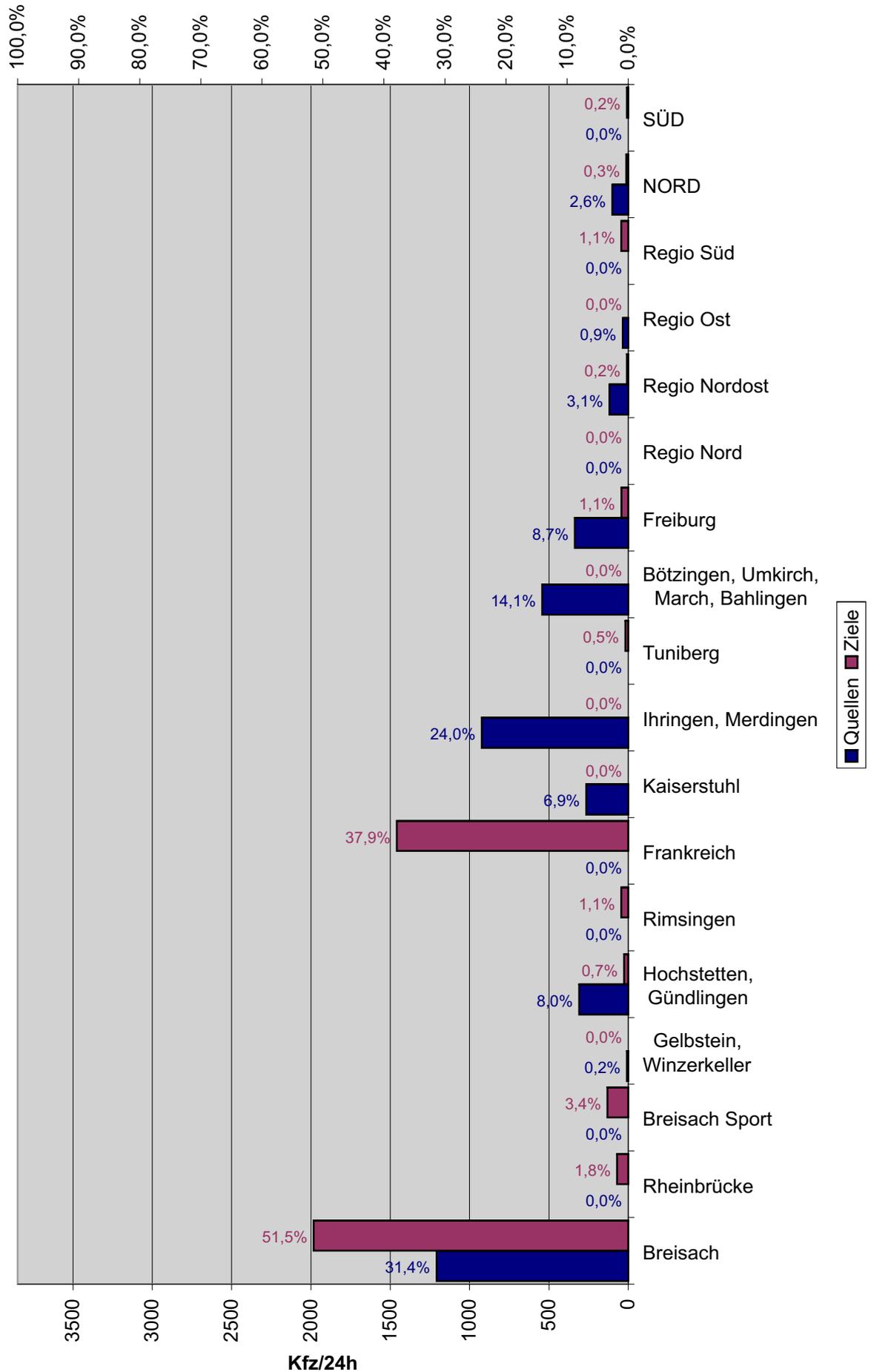
Ergebnisse der Befragung an B3 in Befragungsrichtung



■ Quellen ■ Ziele

<p>FICHTNER WATER & TRANSPORTATION</p> <p>Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de</p>	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.3
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B3	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B5 in Befragungsrichtung

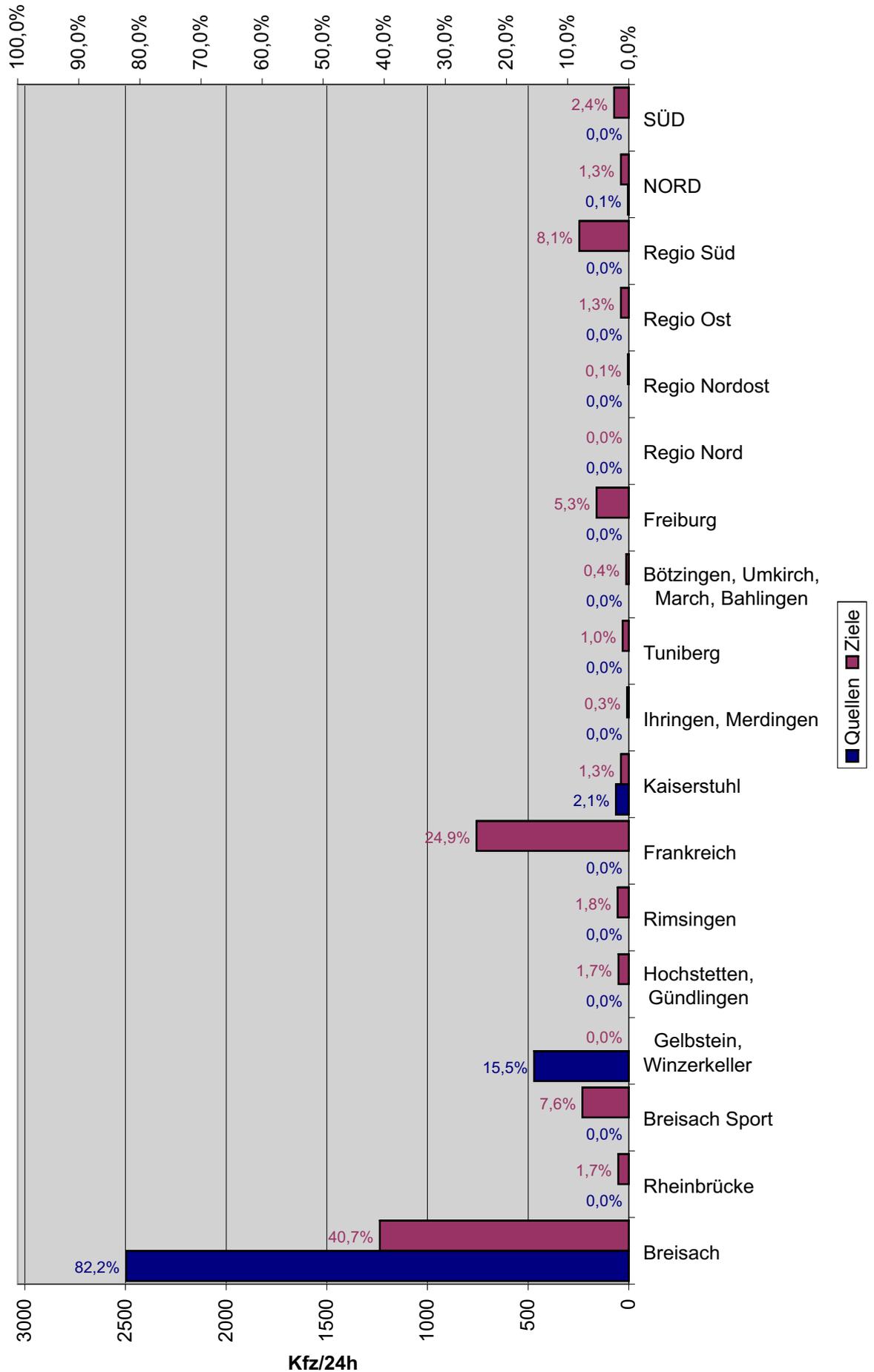


P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach\500 Planung\550 Anlagenerstellung\04-Befragungsergebnisse-150202-hri.cdr

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.5
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B5	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B6 in Befragungsrichtung



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Projektbez.: **VEK Breisach 2013
Verkehrserhebungen**

Planbez.: **Ergebnisse der Befragung an B6**

Proj.-Nr.: **612-1696**

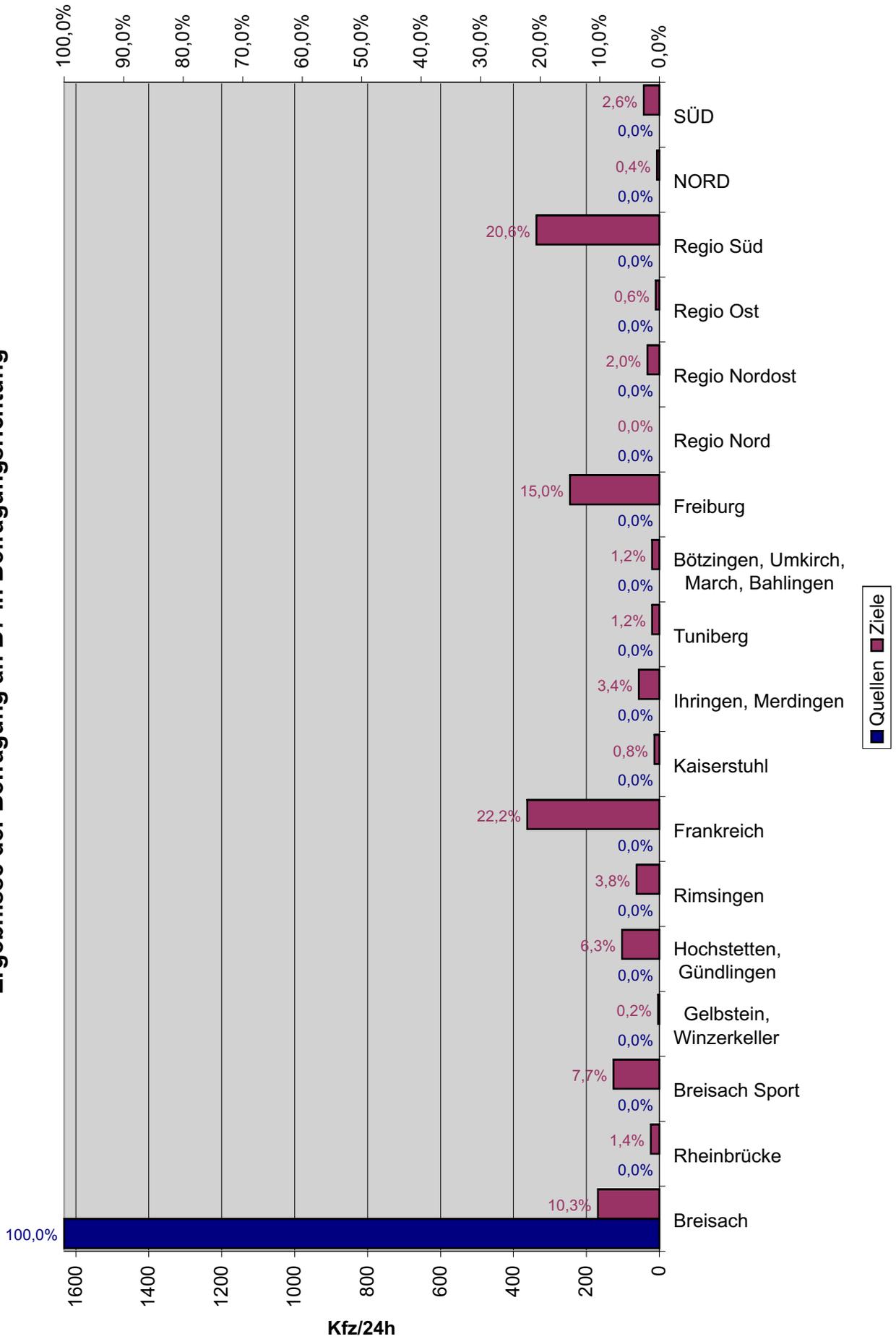
Datum: **02/2015**

Maßstab:

Anlage

4.6

Ergebnisse der Befragung an B7 in Befragungsrichtung



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Projektbez.: **VEK Breisach 2013
Verkehrserhebungen**

Planbez.: **Ergebnisse der Befragung an B7**

Proj.-Nr.: **612-1696**

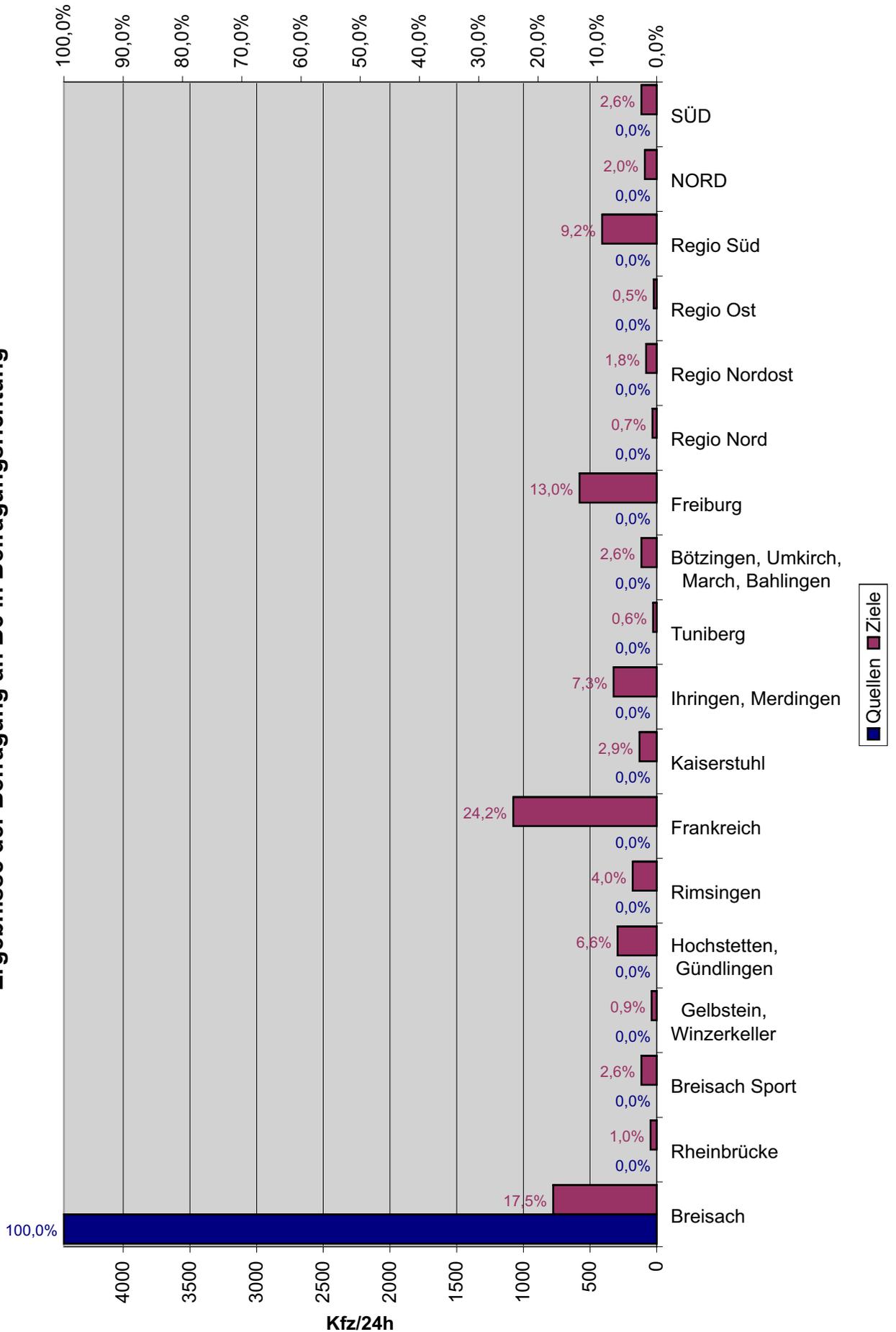
Datum: **02/2015**

Maßstab:

Anlage

4.7

Ergebnisse der Befragung an B8 in Befragungsrichtung



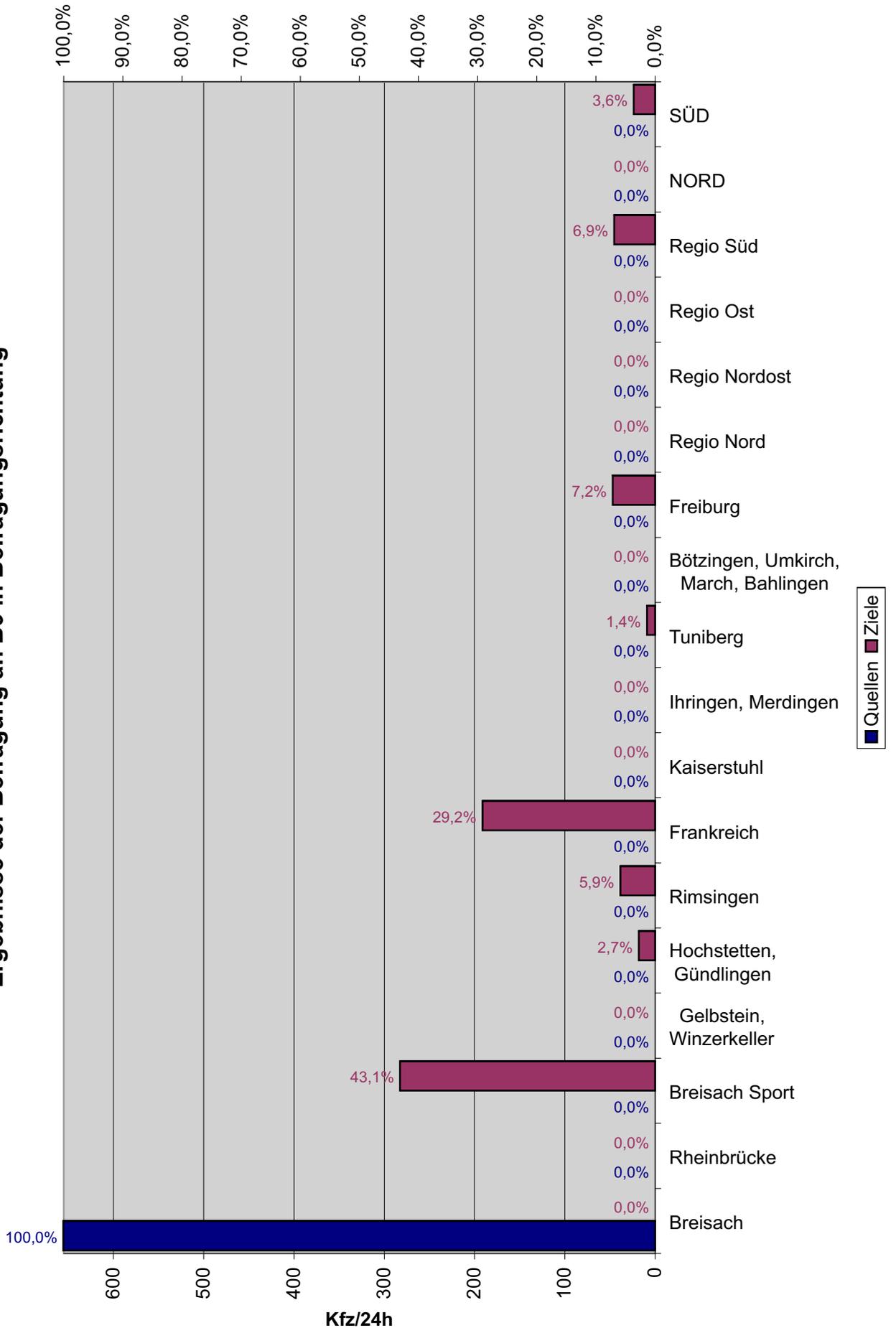
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.8
Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B7	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B9 in Befragungsrichtung



P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach\500 Anlagenerstellung\04-Befragungsergebnisse-150202-hri.odt

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 4.9
	Projektbez.:	VEK Breisach 2013 Verkehrserhebungen	Datum:	02/2015	
	Planbez.:	Ergebnisse der Befragung an B7	Maßstab:		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
Analyse-Nullfall 2013

Proj.-Nr.: 612-1696

Anlage

Datum: 05/2015

5.1

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Schwerverkehrsbelastungen und -anteile am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
 entwicklungskonzept

Planbez.: Analyse-Nullfall 2013
 Schwerverkehrsbelastungen
 und -anteile

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 5.2
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

Legende

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



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept

Planbez.: Analyse-Nullfall 2013
Binnenverkehr (bezogen auf Untersuchungskordon)

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 6.1

Maßstab:



Legende

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



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Durchgangsverkehr (bezogen
auf Untersuchungskordon)**

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 **6.2**

Maßstab:



Legende

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



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Quell-/ Zielverkehr (bezogen
auf Untersuchungskordon)**

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 **6.3**

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

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



Auftraggeber: breisach
am Rhein

**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Stadteinfahrt Süd**

Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage
Datum: 05/2015	7.1
Maßstab:	



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Neutorplatz**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 7.2
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

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



Auftraggeber: breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Neuer Weg**

Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage
Datum: 05/2015	7.3
Maßstab:	



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Ihringer Landstraße**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 7.4
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein

Stadt Breisach
am Rhein

Projektbez.:
Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.:
Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Bahnhofstraße

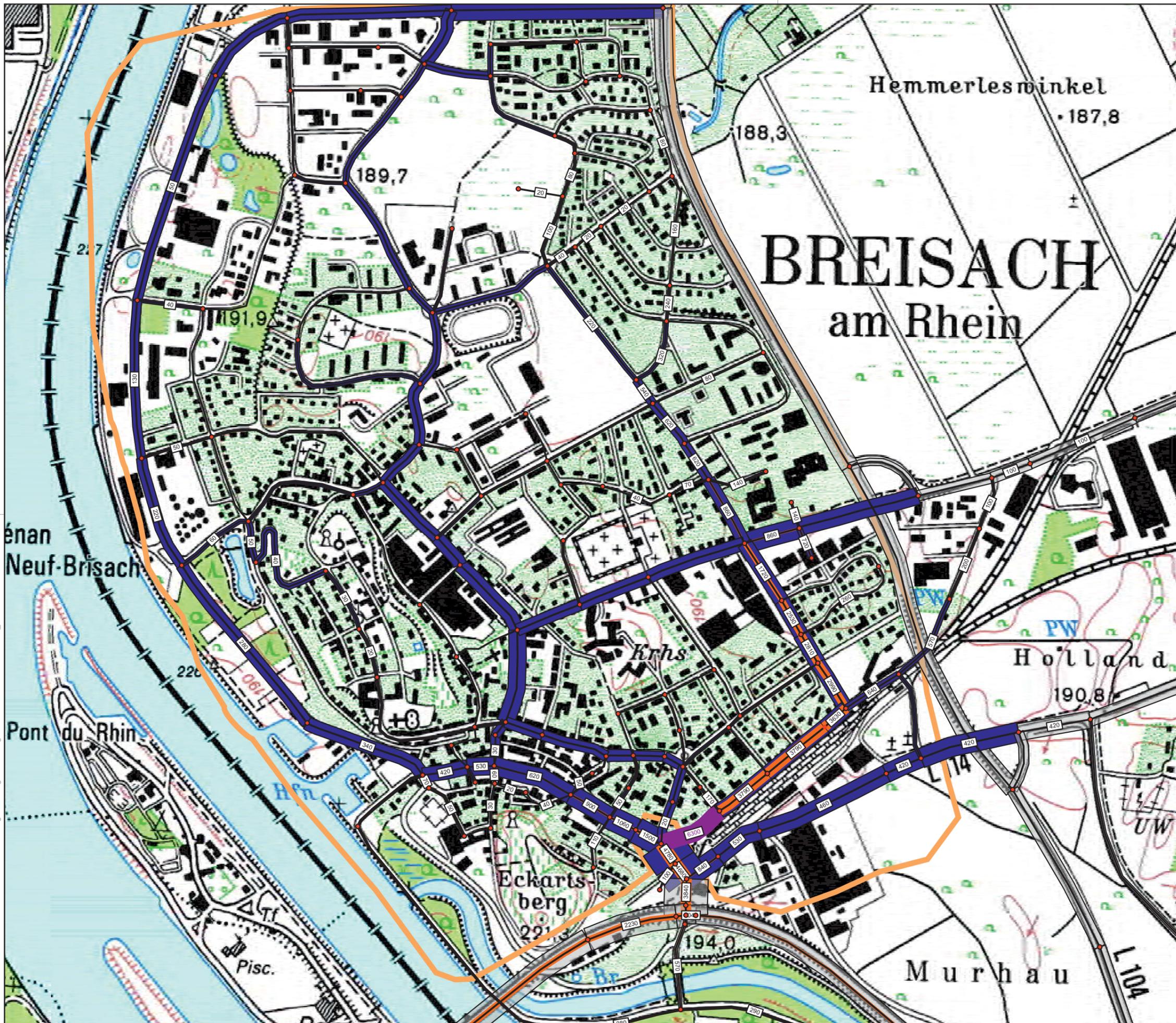
Proj.-Nr.: 612-1696

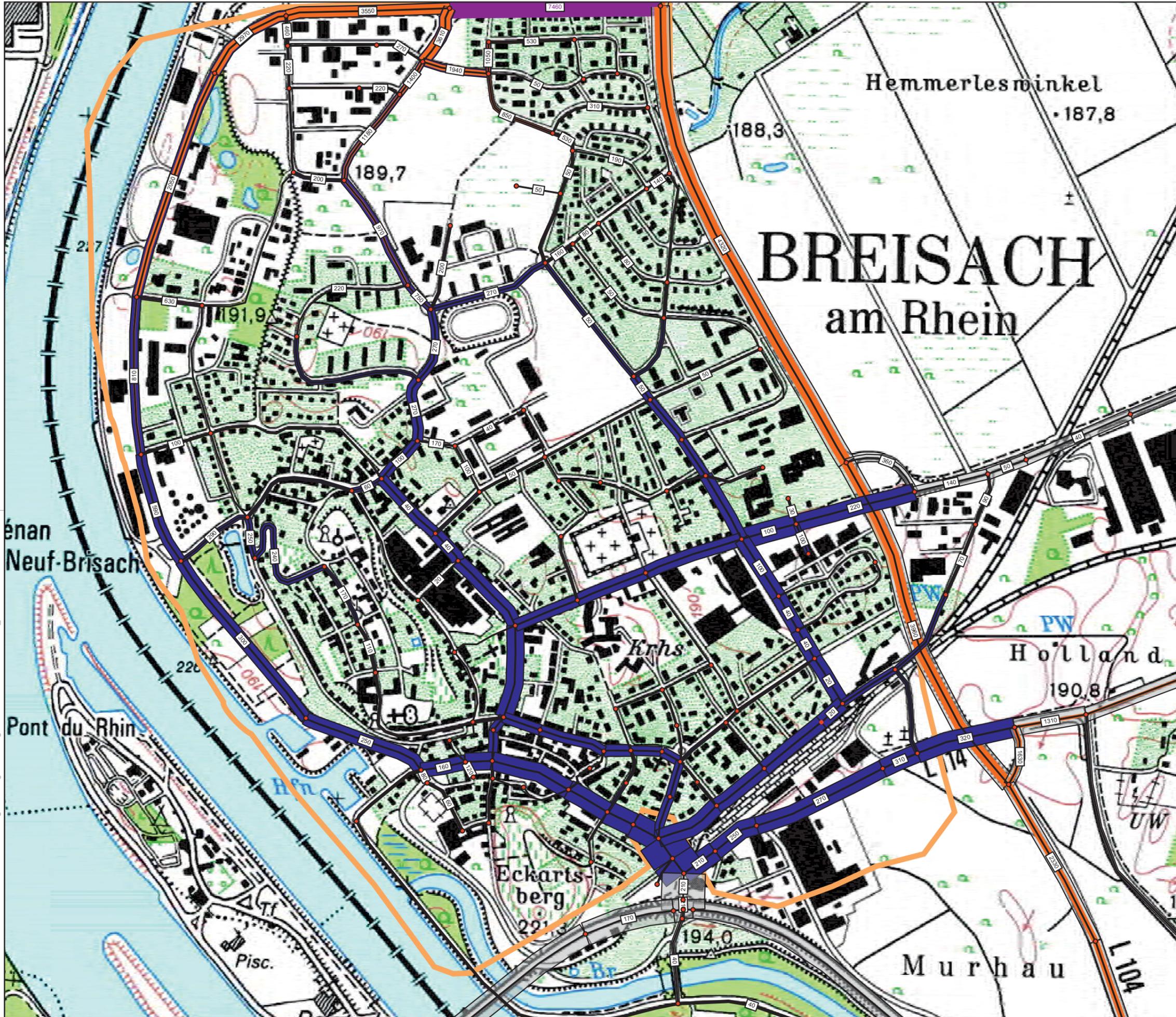
Anlage

Datum: 05/2015

7.5

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Hafenstraße**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 7.6
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

P:\612\1650-1696\VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagengenerierung\CoralDaten V16_150706\05-07_13-14_Visum-Plots-150714-1_nel-hri.cdr

Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein

Stadt Breisach
am Rhein

Projektbez.:
Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.:
Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Marktplatz

Proj.-Nr.: 612-1696

Anlage

Datum: 05/2015

7.7

Maßstab:



Legende

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



Auftraggeber:  breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

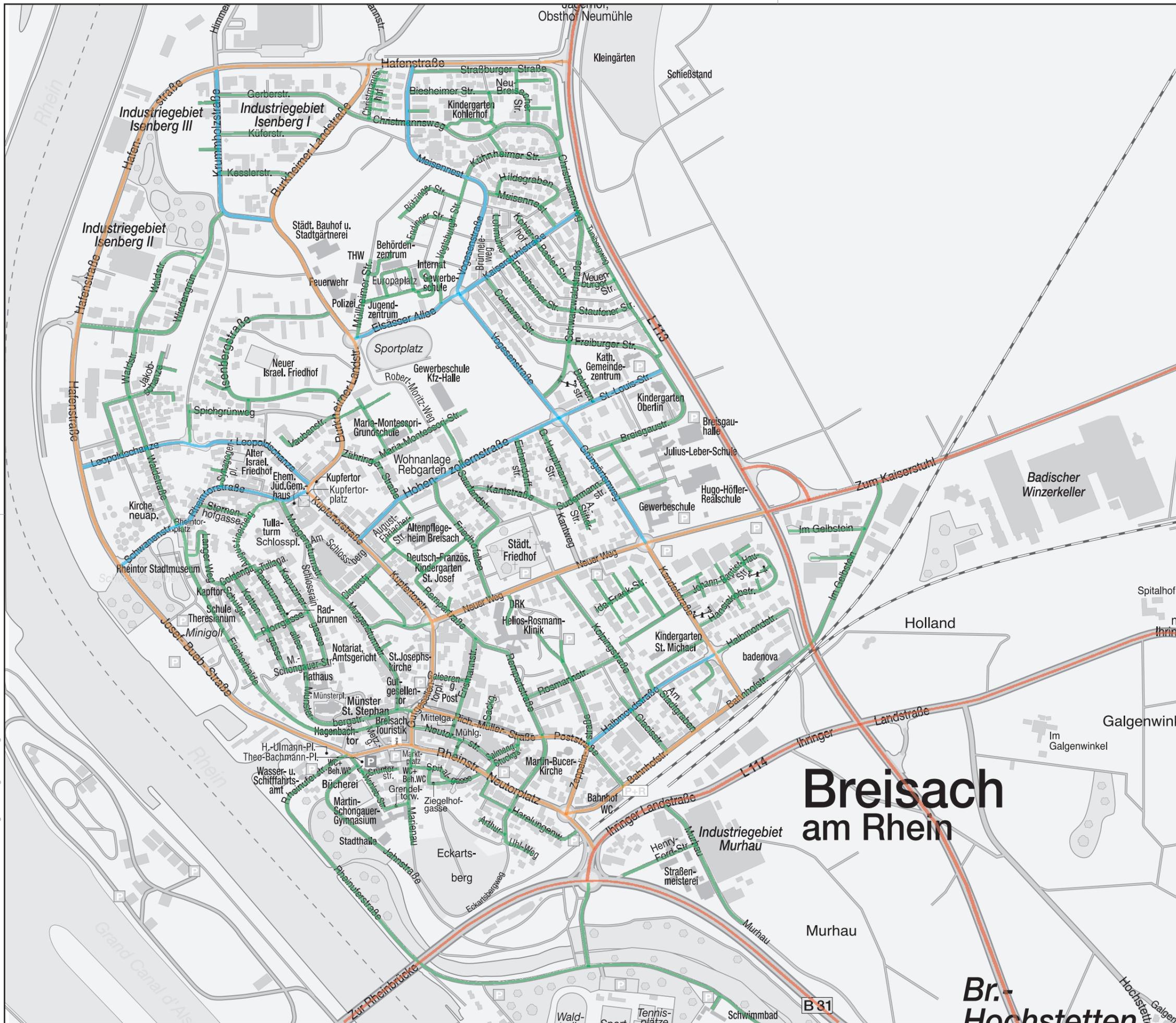
Planbez.:
**Analyse-Nullfall 2013
Streckenspinne
Bahnquerung**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 7.8
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



Legende

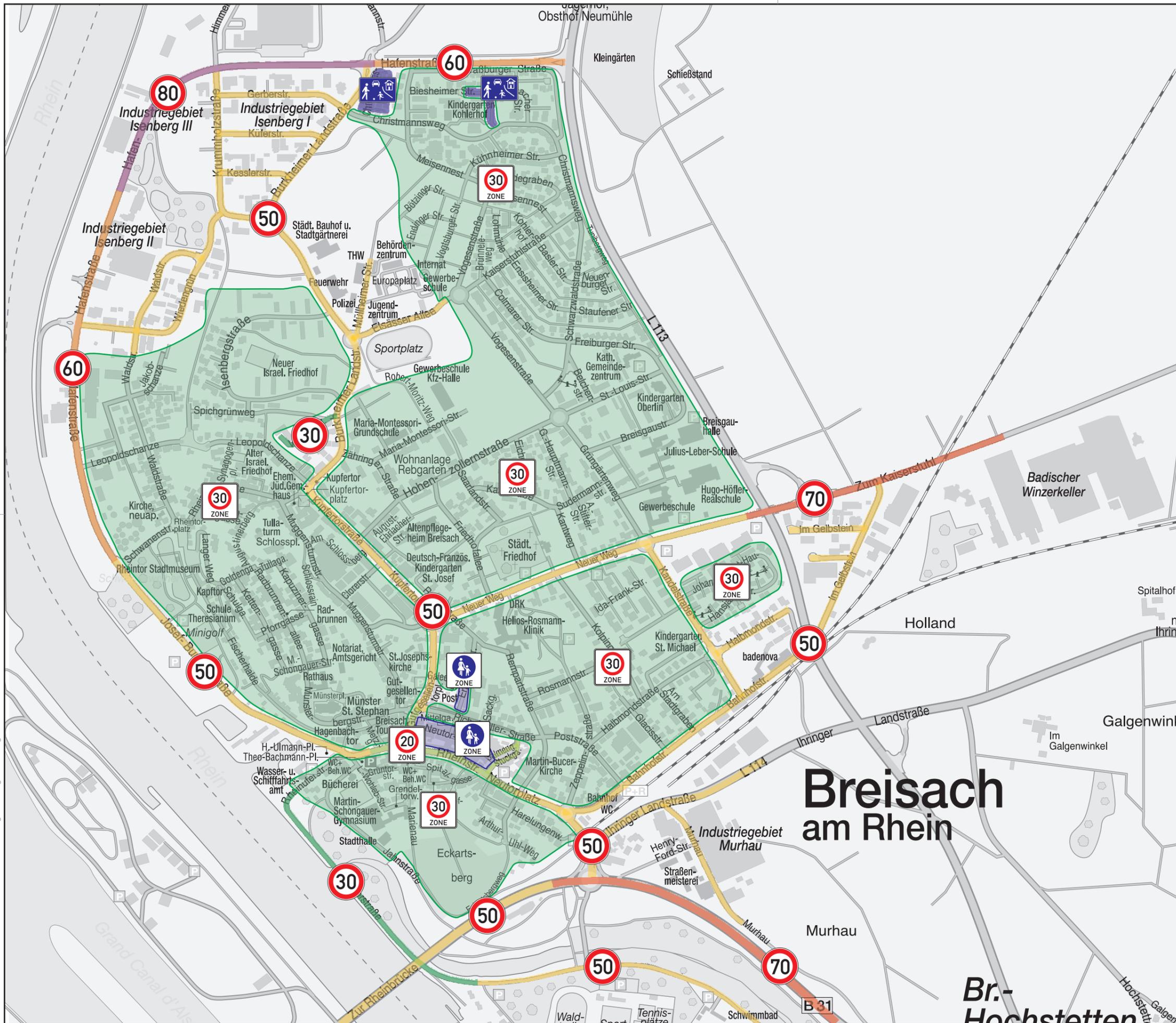
- Überörtliche Hauptverkehrsstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Anliegerstraße



Auftraggeber:			
Stadt Breisach			
Projektbez.:		Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Planbez.:		Straßennetzhierarchie	
Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 8.1	
Datum:	05/2015		
Maßstab:			

Legende

-  80 km/h
-  70 km/h
-  60 km/h
-  50 km/h
-  30 km/h
-  Zone 20
-  Zone 30
-  Verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerzone



Auftraggeber:			
Stadt Breisach			
Projektbez.:		Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Planbez.:		Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr	
Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 8.2	
Datum:	05/2015		
Maßstab:			



Auftraggeber:



Stadt Breisach

Projektbez.:

Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach

Planbez.:

Unfallsteckkarte 2013

Proj.-Nr.:

612-1696

Anlage

Datum:

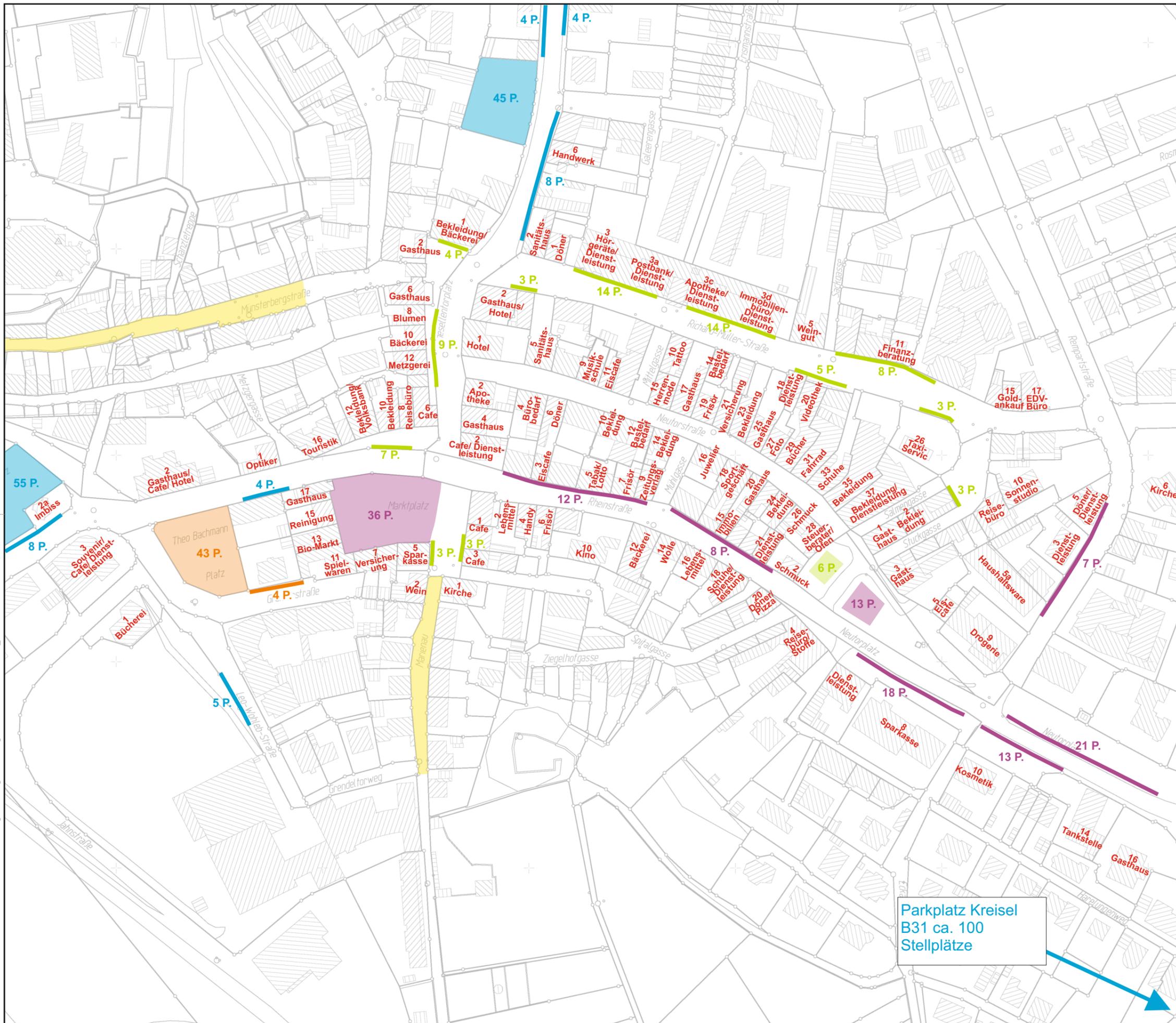
05/2015

Maßstab:

8.3

Legende

- Öffentliche Parkplätze ohne Beschränkung
- Öffentliche Parkplätze mit Beschränkung, 3h mit Parkscheibe
- Öffentliche Parkplätze mit Beschränkung, 2h mit Parkscheibe
- Öffentliche Parkplätze mit Beschränkung, 1h mit Parkscheibe
- Anwohnerparken mit Ausweis



Auftraggeber:			
Stadt Breisach			
Projektbez.:		Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Planbez.:		Geschäfte und Parkierungs-anlagen im Stadtzentrum (Stand 01/2014)	
Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage	9.1
Datum:	05/2015		
Maßstab:			

P:\612\1650-1696\2-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlageneinstellung\CoralDaten_V16_150706\9_Ruhender_Verkehr-150508-hrt.cdr

Straße (Innenstadt)	Anzahl	Datum
Café am Werd Lgb.-Nr. 5719	7	21.05.1975
Gutgesellentorplatz (Lgb.-Nr. 5725)	1	04.04.1990
Gutgesellentorplatz 10 (Lgb.-Nr. 5721)	4	10.03.1982
Gutgesellentorplatz 2 (Lgb.-Nr. 5726)	10	15.04.1996
Kupfertorstr. 1 Flst.-Nr. 5737	1	02.11.1999
Marienu 3 und 9 (Lgb.-Nr. 5844/5 und 5844)	2	02.03.1983
Marienu 3 und 9 (Lgb.-Nr. 5844/5 und 5844)	2	28.10.1982
Marienu 5 (Lgb.-Nr. 5844/4)	1	02.07.1986
Marienu 7 (Lgb.-Nr. 5844/3)	1	24.10.1984
Marienu 7 (Lgb.-Nr. 5844/3)	2	17.05.1990
Marktplatz 1 (Flst.-Nr. 5792, 5792/1 und 5794)	1	26.07.2010
Marktplatz 2 (Flst.-Nr. 5791)	2	18.10.2007
Marktplatz 4 (Lgb.-Nr. 5790)	5	09.08.1977
Marktplatz 4 (Lgb.-Nr. 5790)	3	15.04.1975
Marktplatz 4 (Lgb.-Nr. 5790)	2	18.06.2010
Metzgergasse (Lgb.-Nr. 5712)	2	14.12.1992
Neutorplatz 8 (Lgb.-Nr. 226/1)	25	20.11.1979
Neutorstr. 20 (Lgb.-Nr. 5774)	5	04.06.1986
Neutorstr. 29	10	06.05.1993
Neutorstr. 31	5	08.12.1996
Neutorstr. 4 (Lgb.-Nr. 5788)	2	08.09.1994
Neutorstr. 6 (Lgb.-Nr. 5786)	1	23.08.2001
Rempartstr. (Lgb.-Nr. 301)	5	24.05.1993
Rempartstr. 14 (Flst.-Nr. 5870)	4	20.05.1981
Rheinstr. 15 (Lgb.-Nr. 5774)	1	03.03.1995
Rheinstr. 20 (Lgb.-Nr. 5807)	2	29.04.1956
Rheinstr. 6 (Lgb.-Nr. 5796)	3	20.02.1986
Rheinuferstr. 2 (Lgb.-Nr. 5703)	3	27.09.1994
Richard-Müller-Str. 1 Flst.-Nr. 5739/1 und 5739/2	1	03.12.1997
Richard-Müller-Str. 17 (Lgb.-Nr. 308)	3	12.06.1991
Richard-Müller-Str. 20	15	27.08.1992
Salmengasse (Lgb.-Nr. 286)	6	23.05.1977
Spitalgasse 10 (Lgb.-Nr. 182)	1	16.10.1979
Stuckgasse (jetzt Lgb.-Nr. 293 davor 295)	3	26.05.1975
Stuckgasse 8 (Lgb.-Nr. 303)	1	31.07.1979
Gesamt:	142	

Straße (außerhalb Innenstadt)	Anzahl
„Alter Winzerkeller“ (Flst.-Nr. 372/6)	8
Augustinerberg 10 (Lgb.-Nr. 570)	1
Bahnhofstr. (Lgb.-Nr. 5622)	11
Christmannsweg 47 und 49 (Lgb.-Nr. 7741)	12
Fischerhalde 52 (Lgb.-Nr. 473/1)	3
Grüningerweg 11 (Lgb.-Nr. 3296)	1
Gündlingerstr. 2 (Flst.-Nr. 20)	1
Halbmondstr. 10c (Lgb.- Nr. 2741)	1
Kapuzinergasse 26 (Lgb.-Nr. 376 und 376/1)	11
Kapuzinergasse 26 (Lgb.-Nr. 376 und 376/1)	4
Muggensturmstr. 17 (Flst.-Nr. 37)	2
Muggensturmstr. 2	1
Muggensturmstr. 43 (Lgb.-Nr. 587)	2
Muggensturmstr. 45 (Lgb.-Nr. 586)	2
Münsterbergstr. 15 (Flst.-Nr. 70)	1
Münsterbergstr. 15 (Flst.-Nr. 70)	4
Münsterbergstr. 23 (Lgb.-Nr. 52 u. a.)	25
Münsterbergstr.26 (Lgb.-Nr. 9)	1
Rheintorstr. 23 (Lgb.-Nr. 556)	1
Rheintorstr. 26 (Lgb.-Nr. 659)	1
Rheintorstr. Flst.-Nr. 598	2
Seilhof 22 (Lgb.-Nr. 3371)	2
Vogesenstr. 6 (Lgb.-Nr. 6050/1)	3
Zeppelinstr. 37 (Lgb.-Nr. 7874 und 7874/6)	14
Zeppelinstr. 7	5
Gesamt:	119

Summe Innenstadt	142
Summe außerhalb Innenstadt	119
Summe Gesamtstadt	261

Legende



Auftraggeber:



Stadt Breisach

Projektbez.:

**Verkehrsentwicklungs-
konzept Breisach**

Planbez.:

**Stellplätze mit Ablöse-
vereinbarung in Breisach**

Proj.-Nr.:

612-1696

Anlage

Datum:

05/2015

Maßstab:

9.2

Legende

- Alltagsrouten
- Touristische Radtouren
- Radwegweiser



Auftraggeber:			
Stadt Breisach			
Projektbez.:		Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Planbez.:		Radverkehrs-führung	
Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 10.1	
Datum:	05/2015		
Maßstab:			

Legende

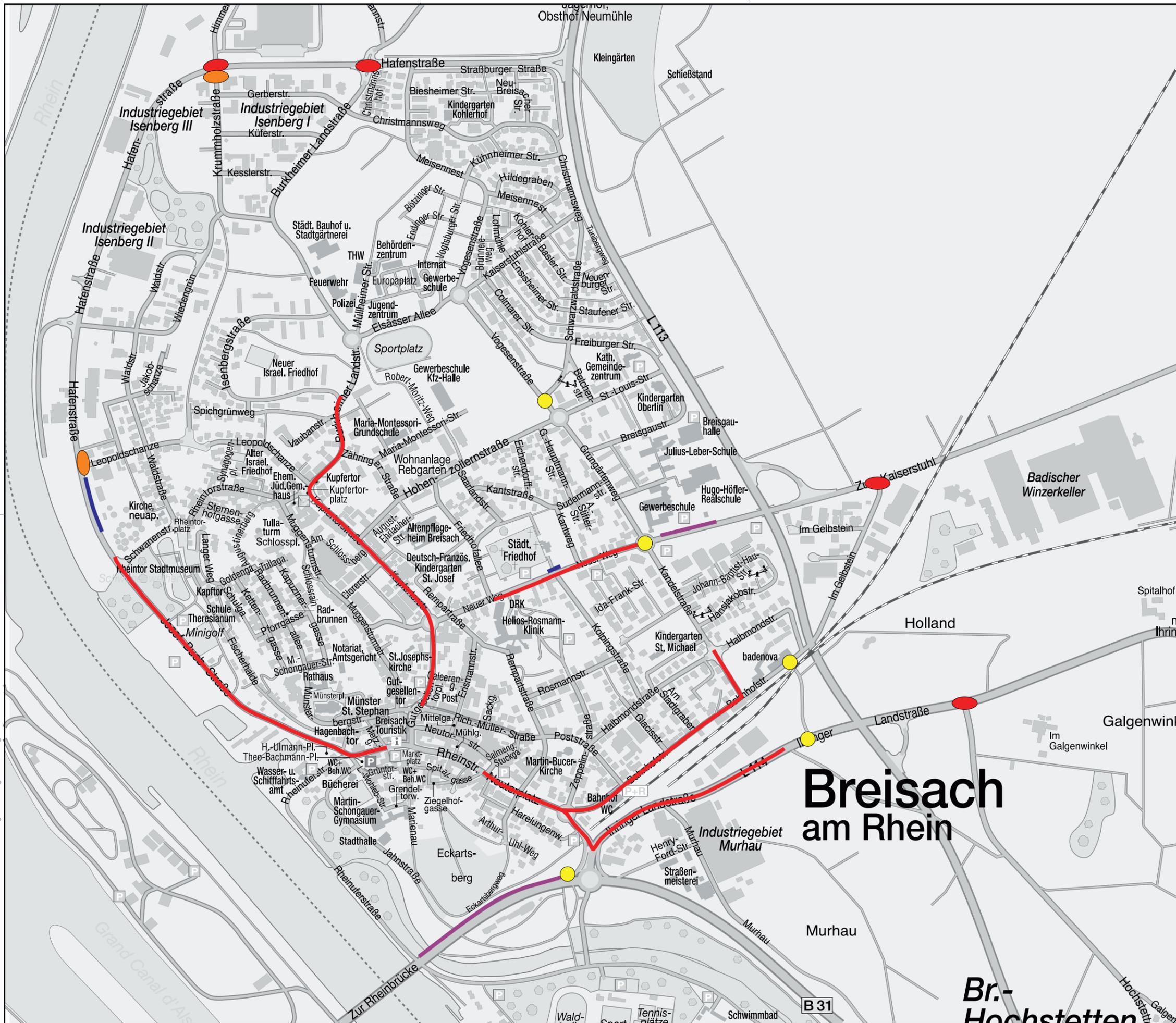
- Schutzstreifen
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Radfahrerrführung auf Wirtschaftsweg
- Fußweg mit Radfahrer frei
- Tempo 20/30 Zone/ Tempo 30
- Querungshilfe
- Unterführung/ Überführung
- P Radabstellanlagen



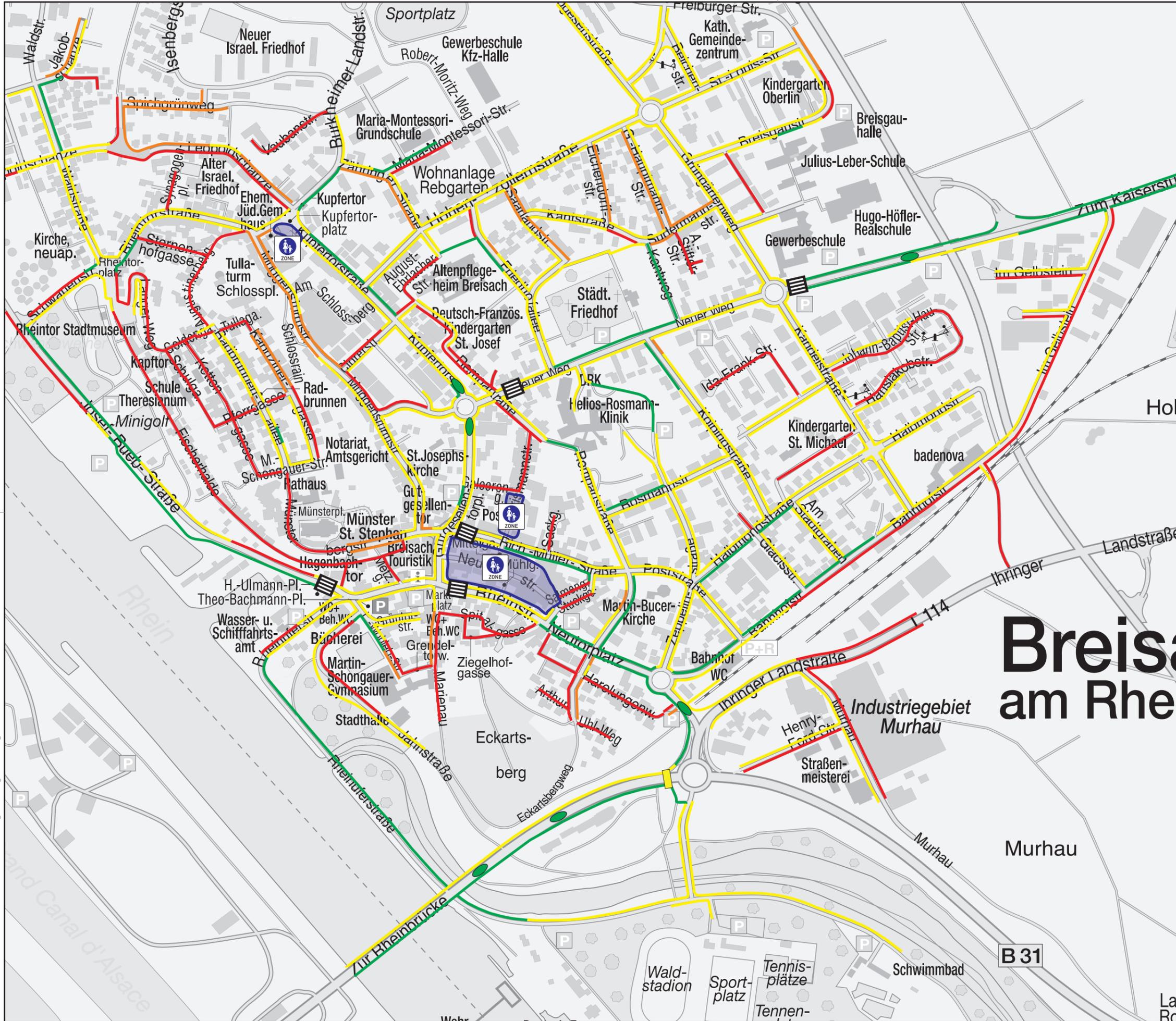
Auftraggeber:			
Projektbez.:		Stadt Breisach	
Planbez.:		Verkehrsentwicklungs- konzept Breisach	
		Radverkehrsanlagen	
Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 10.2	
Datum:	05/2015		
Maßstab:			

Legende

- Radfahrerrführung auf der Fahrbahn problematisch
- Schmale Radfahrerbereiche
- Schlechte Fahrbahnoberfläche
- Fehlende Querungshilfe
- Fehlende Radfahrerrfurt
- Fehlende oder falsche Radwegweisung



Auftraggeber: Stadt Breisach	
Projektbez.: Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Planbez.: Mängelanalyse Radverkehr	
Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage 11.3
Datum: 05/2015	
Maßstab:	



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

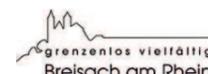
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- Kein Gehweg bzw. Schrammbord max. 0,5 m
- Schmales Gehweg > 0,5 bis < 1,5 m
- Gehweg 1,5 - 2,0 m
- Gehweg > 2,0 m
- Fußgängerübergang
- Querungshilfe
- ▭ Unterführung



Breisach am Rhein

Auftraggeber:

 Grenzenlos vielfältig
 Breisach am Rhein

Stadt Breisach

Projektbez.:
 Verkehrsentwicklungs-
 konzept Breisach

Planbez.:
 Bestand
 Gehwegbreiten

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
Datum:	05/2015	
Maßstab:		11.1

P:\612\1650-1696\2-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung

Legende

- Kein Gehweg bzw. Schrammbord max. 0,5 m
- Schmales Gehweg > 0,5 bis < 1,5 m
- Gehweg 1,5 - 2,0 m
- Gehweg > 2,0 m
- Fußgängerübergang
- Querungshilfe



Auftraggeber:
 grenzenlos vielfältig
Breisach am Rhein

Stadt Breisach

Projektbez.:
Verkehrsentwicklungs-
konzept Breisach

Planbez.:
Bestand
Gehwegbreiten

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 11.2
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



Legende

-  Bushaltestelle
-  S-Bahnhaltestelle
-  Stadtbuslinie 1
-  Stadtbuslinie 2
-  Bürgerbuslinie 3
-  Bürgerbuslinie 4
-  SBG-Linie 1076, 7211
SWEG-Linie 102, 104
-  Breisgau S-Bahn
-  Einzugsbereich Bushaltestelle, Radius 500m
-  Einzugsbereich S-Bahnhaltestelle, Radius 800m



Auftraggeber:			
Projektbez.:		Stadt Breisach	
Planbez.:		Verkehrsentwicklungs-konzept Breisach	
Proj.-Nr.:		ÖPNV - Abdeckung	
Datum:	612-1696	Anlage 12	
Maßstab:	05/2015		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.: 612-1696

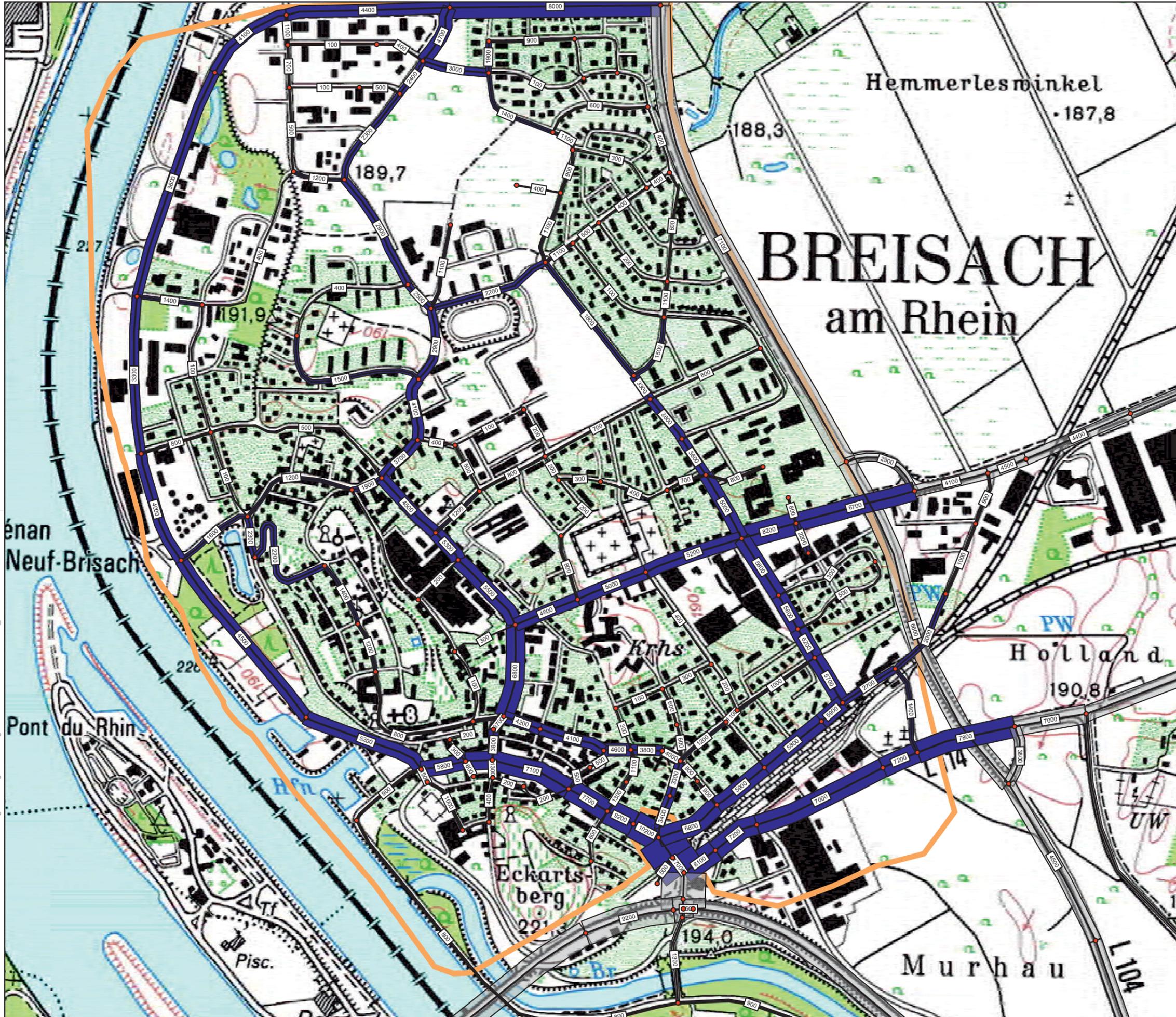
Anlage

Datum: 05/2015

13.1

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
 entwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 1 - 2030:
 Umgestaltung Marktplatz
 Gegenverkehr Rheinstraße

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.1
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber: breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 1 -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.2
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

P:\612\1650-1696\VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\CorelDaten V16_150706\05-07_13-14_Visum-Plots-150714-1.mpl-hrt.cdr

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach
am Rhein
**Stadt Breisach
am Rhein**

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Planfall 1a - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Gegenv. Rheinstr. (7 km/h)
Sperrung Rheinuferstraße**

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 **14.3**

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 1a -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.4
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 2 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Einbahnstr. Rheinstr. stadteinw.

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 14.5

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)

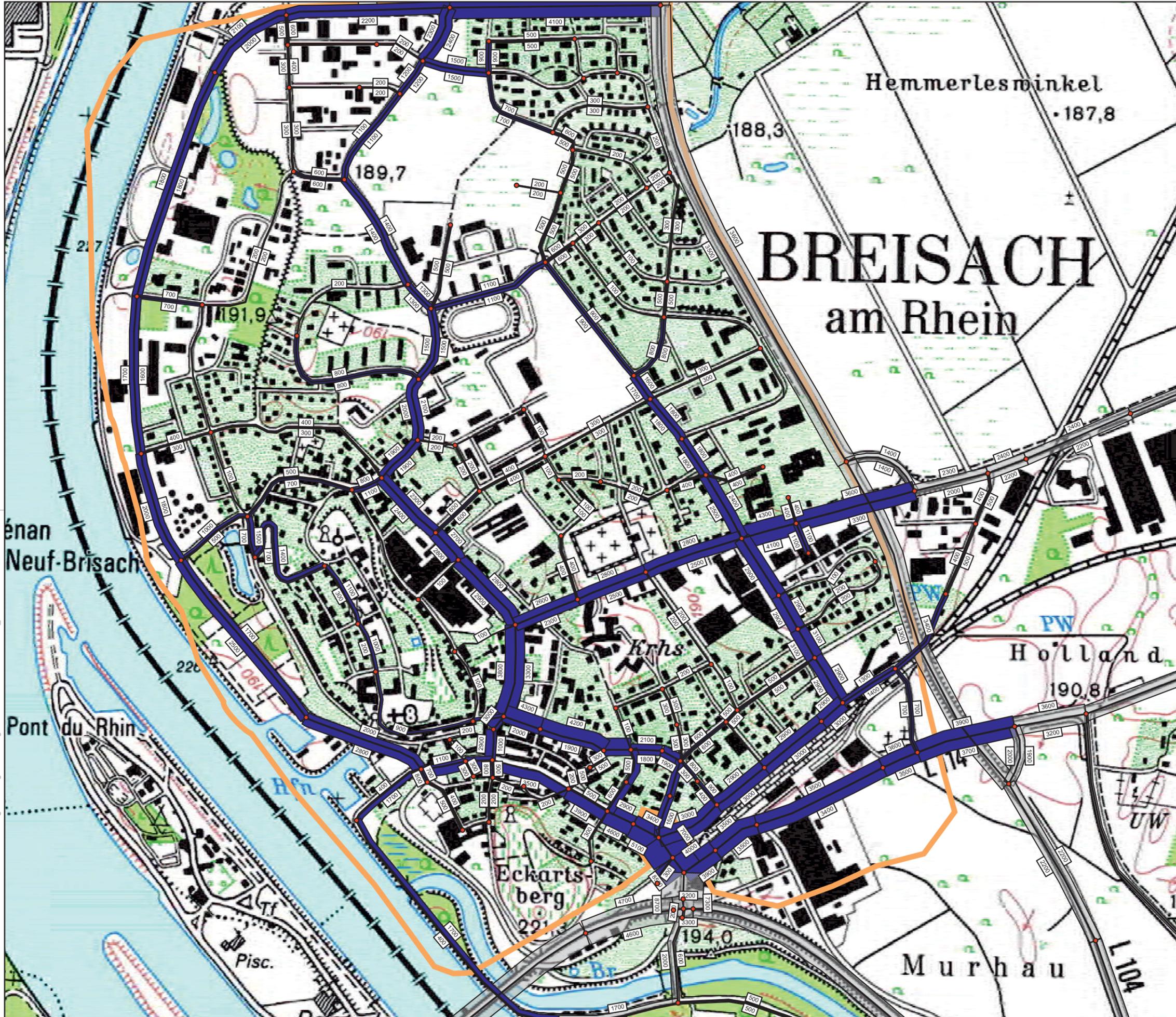


Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 2 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage
Datum: 05/2015	14.6
Maßstab:	



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungs-konzept

Planbez.: Planfall 3 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Einbahnstr. Rheinstr. stadtausw.

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.7
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 3 -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
Datum:	05/2015	14.8
Maßstab:		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Planfall 3a - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Einbahnstr. Rheinstr. stadtausw.
Sperrung Rheinuferstraße**

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 **14.9**

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 3a -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.10
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Planfall 4 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Einbahnring Rheinstr. stadtausw.
Richard-Müller-Straße stadteinw.**

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 **14.11**

Maßstab:





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 4 -
Prognose-Nullfall 2030**

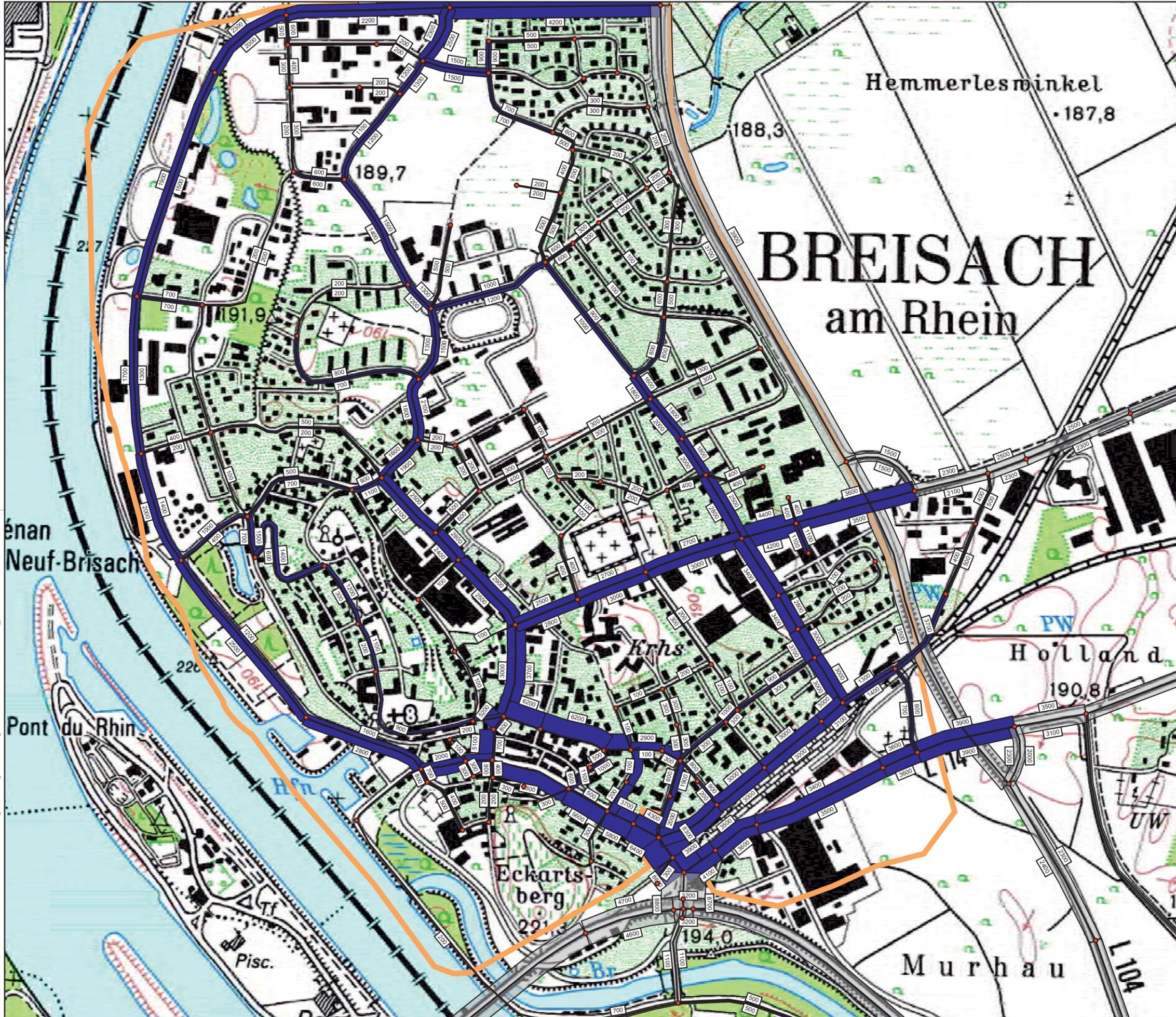
Proj.-Nr.: 612-1696

Anlage

Datum: 05/2015

14.12

Maßstab:



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 4a - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Einbahnring Rheinstr. stadtausw.
Richard-Müller-Straße stadteinw.
Sperrung Rheinuferstr.

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 14.13

Maßstab:



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 4a -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.14
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
 entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Planfall 5 - 2030:
 Fußgängerzone Marktplatz
 Rheinstraße Gegenverkehr**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.15
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber: breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 5 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.16
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen am Querschnitt [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Planfall 6 - 2030:
Fußgängerzone Marktplatz
Ausbau Jahnstraße**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.17
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



Legende

- 8450 Belastungsabnahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen am Querschnitt [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber: **breisach am Rhein**
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.: **Differenznetz:
Planfall 6 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage
Datum: 05/2015	14.18
Maßstab:	



P:\612\1650-1696\VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Coral\Dateien V16_150706\05-07_13-14_Visum-Plots-150714-1.mxd-hrt.cdr



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 7 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Lange Einbahnstr. Rheinstr.
bis Jos.-Bueb-Str. westwärts

Proj.-Nr.: 612-1696 Anlage

Datum: 05/2015 14.19

Maßstab:



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)

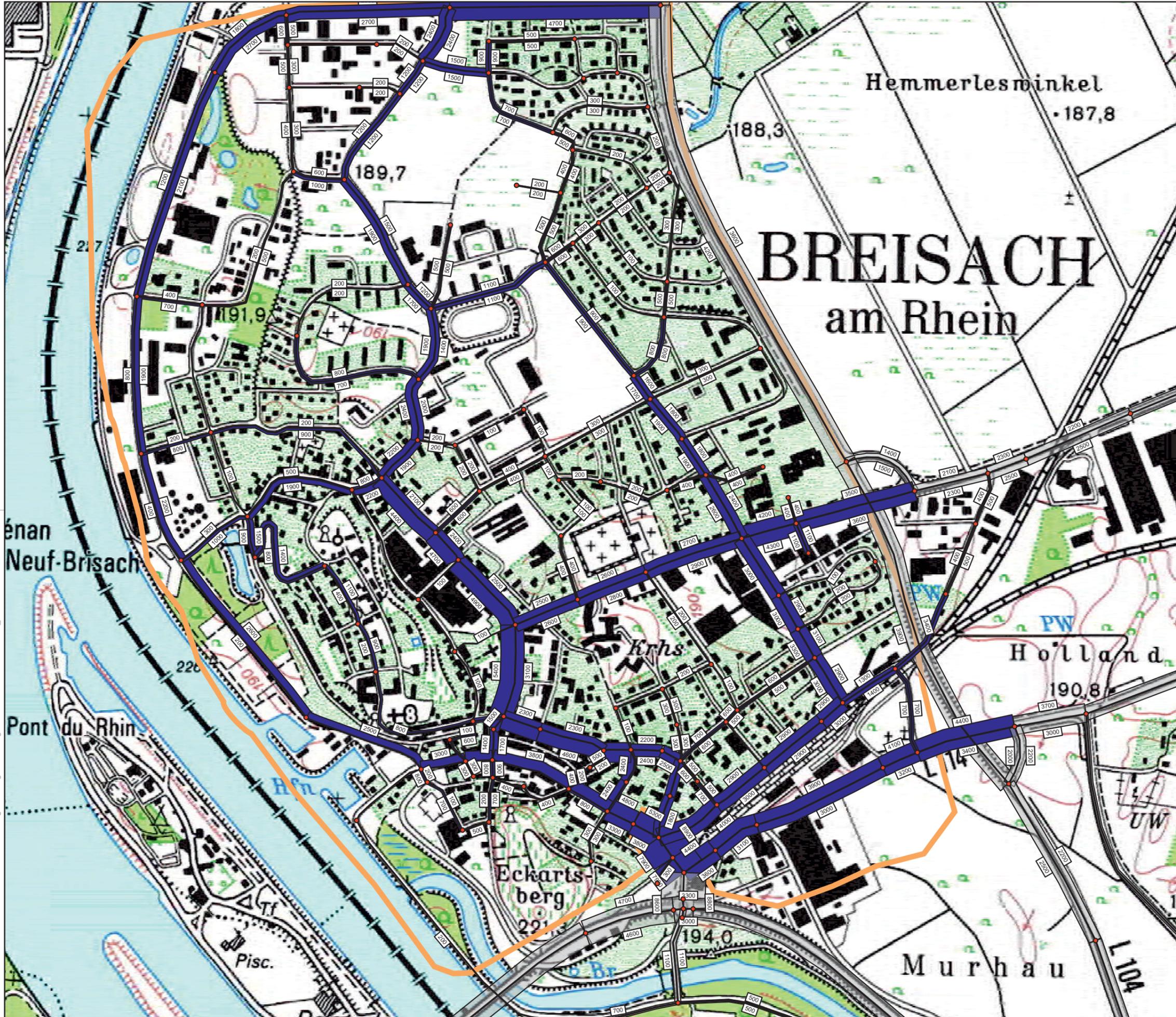


Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 7 -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.20
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 7a - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
Lange Einbahnstr. Rheistr.
bis Jos.-Bueb-Str. westwärts
Rheinuferstraße gesperrt

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.21
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 7a -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.: 612-1696

Anlage

Datum: 05/2015

14.22

Maßstab:

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.: **Planfall 8 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
2 Einbahnstr. Rheinstr. und
Jos.Bueb-Str. westwärts
Rheinuferstr. gesperrt**

Proj.-Nr.: 612-1696	Anlage
Datum: 05/2015	14.23
Maßstab:	





FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)

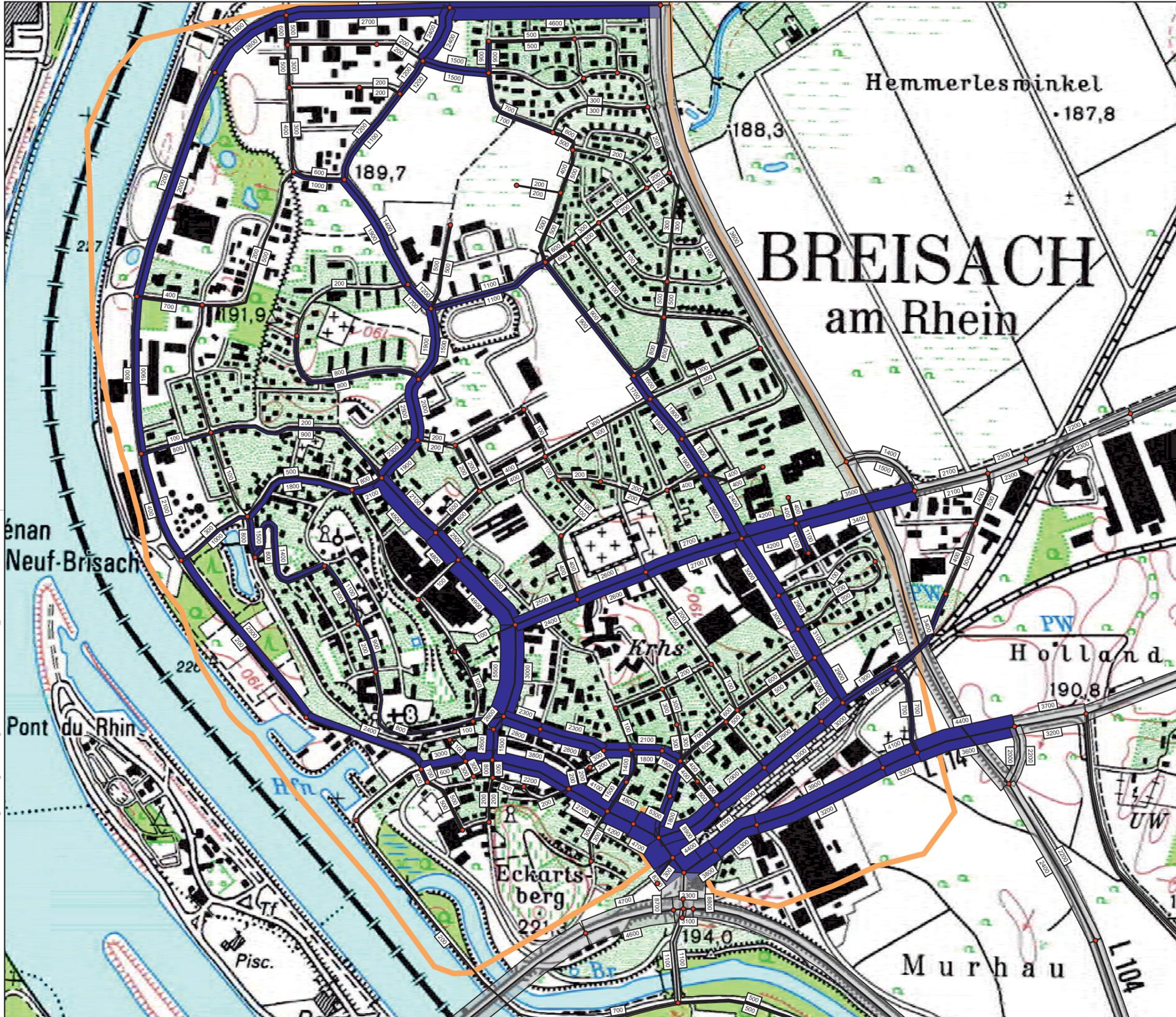


Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 8 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.24
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrs-
 entwicklungs-konzept**

Planbez.: **Planfall 9 - 2030:
 Umgestaltung Marktplatz
 Einbahnstr. Jos.-Bueb-Str. westw.
 Rheinuferstr. gesperrt**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.25
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

P:\612\1650-1696\2-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Correl\Dateien V16_150706\05-07_13-14_Visum-Plots-150714-1.mxd-hrt.cdr



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)

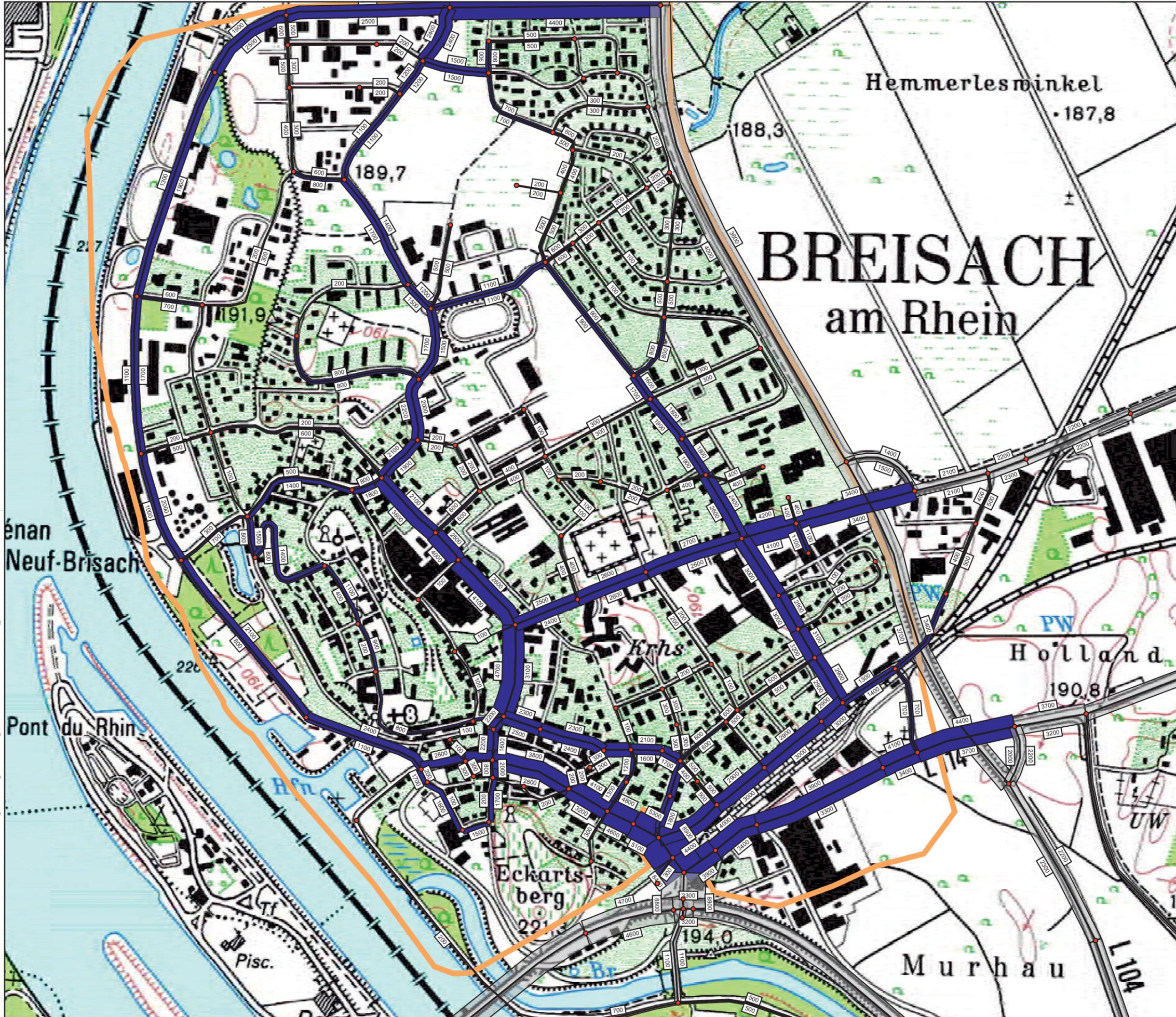


Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 9 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.26
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
 entwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 10 - 2030:
 Umgestaltung Marktplatz
 Einbahnstr. Rheinstr. am
 Marktplatz westwärts
 Rheinuferstr. gesperrt

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.27
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)

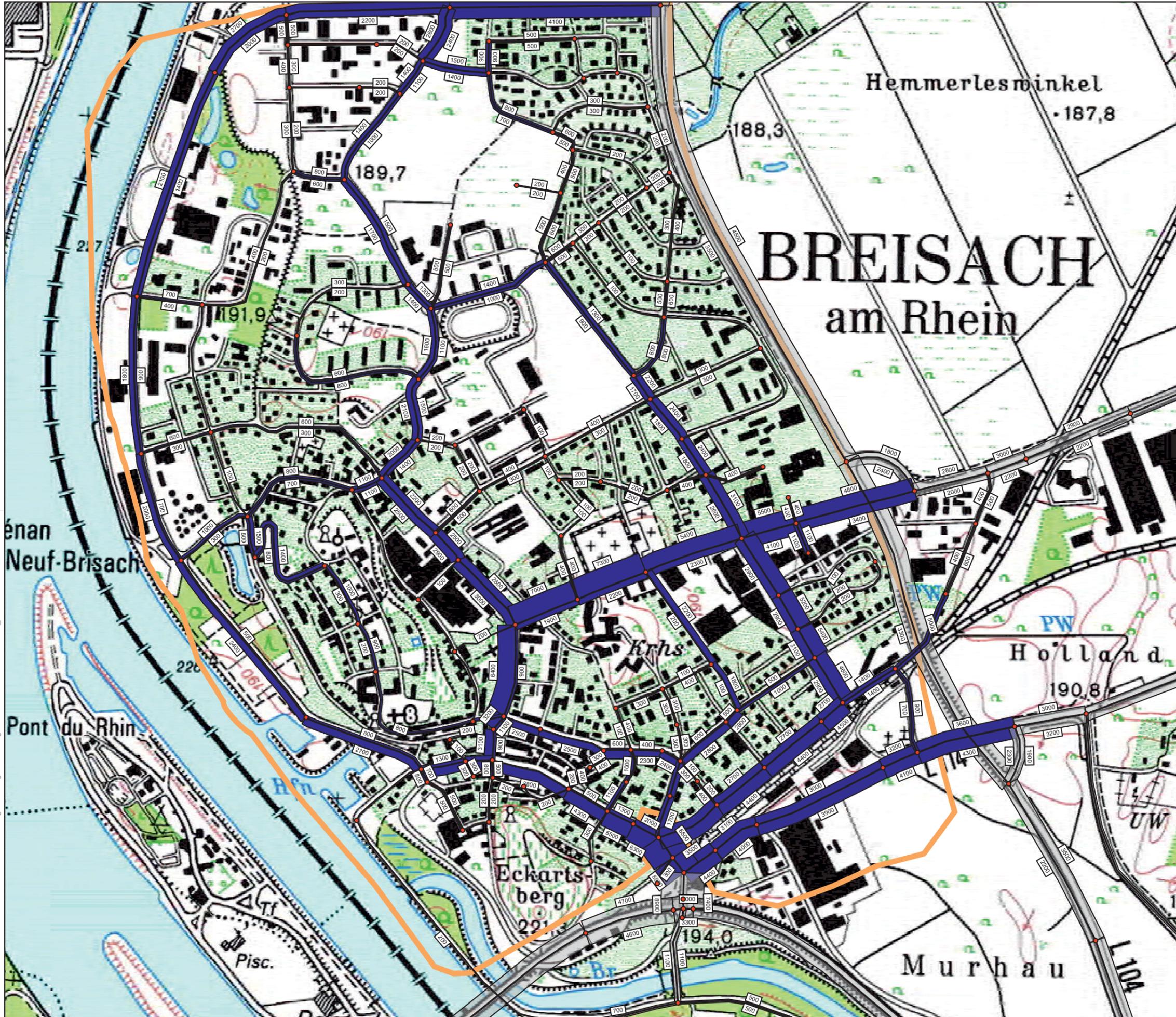


Auftraggeber: breisach am Rhein
Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Differenznetz:
Planfall 10 -
Prognose-Nullfall 2030

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.28
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Gesamtverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] innerhalb Kordon
-  Teilverkehrsbelastungen je Richtung [Kfz/24h] außerhalb Kordon
-  Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehre)



Auftraggeber:  breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept

Planbez.: Planfall 11 - 2030:
Umgestaltung Marktplatz
2 Einbahnstr. Rheinstr. und
Rich.-Müller-Str. stadtausw.

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.29
Datum:	05/2015	
Maßstab:		



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

- 8450 Belastungsabnahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- 8450 Belastungszunahmen je Richtung [Kfz/24h] im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030
- Untersuchungskordon (außerhalb Teilverkehrs)



Auftraggeber: breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:
**Fortschreibung Verkehrs-
entwicklungskonzept**

Planbez.:
**Differenznetz:
Planfall 11 -
Prognose-Nullfall 2030**

Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 14.30
Datum:	05/2015	
Maßstab:		

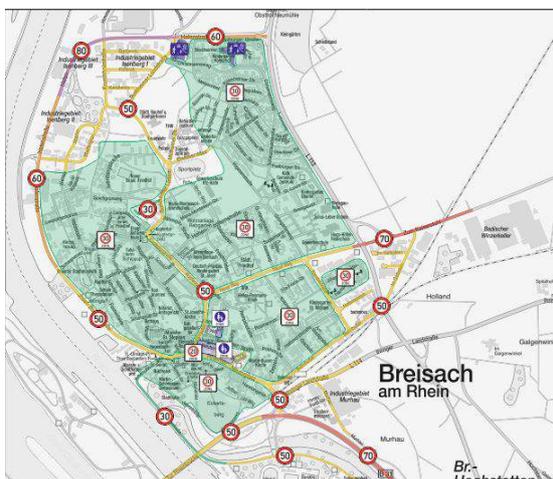
P:\612\1650-1696\2-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Correl\Dateien V16_150706\05-07_13-14_Visum-Plots-150714-1.mxd-hrt.cdr

Leitlinie Verkehrsberuhigung

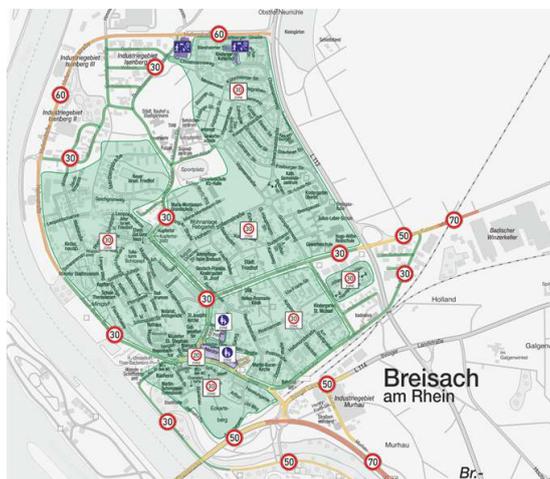
Ziel Erhöhung Verkehrssicherheit, gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau

Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

Kosten ca. 20.000 Euro



Aktuelle Geschwindigkeitsbereiche.



Mögliche Geschwindigkeitsbereiche.

Beschreibung Mit der Einführung einer innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgt zunächst eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten innerhalb der Stadt, welche gleichzeitig zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten führt. Dabei bleibt die Leistungsfähigkeit erhalten.

Durch die geringere Geschwindigkeit ergibt sich außerdem eine verträgliche und einsatzgerechte Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, mit gleichzeitiger Erhöhung der bestehende Wohn- und Aufenthaltsqualität.

In Breisach sind generell auch die Hauptverkehrsstraßen für die Einführung von 30 km/h geeignet.

Lediglich die Burkheimer Landstraße Nord im anbaufreien Bereich sowie die Hafenstraße eignen sich aufgrund der Straßenbreite noch nicht zur Anordnung der 30 km/h. Der Bereich der Josef-Bueb-Straße sollte im Rahmen der Beschilderung auf 30 km/h auch durch bauliche Maßnahmen (z. B. Querschnittsreduktion durch Anordnung von Parkständen auf der Fahrbahn) unterstützt werden.

Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten über das Zeichen 274-30 erfolgen. Dieses Zeichen muss zwar nach jeder Einmündung wiederholt werden, ermöglicht aber die Beibehaltung der vorhandenen Verkehrsregelungen wie Vorfahrt und Radverkehrsanlagen.

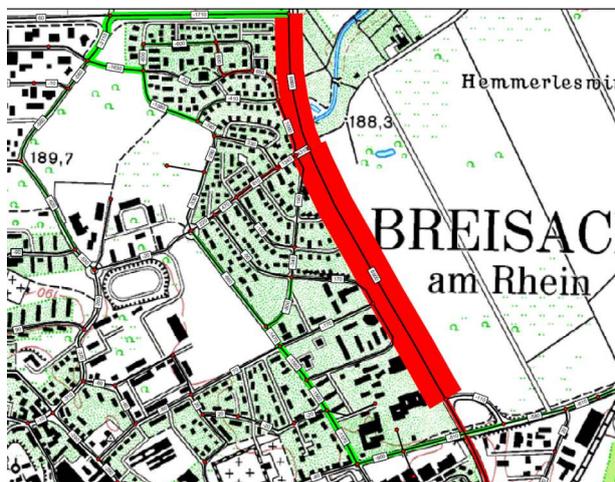
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 15.1
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahme Kfz-Verkehr K1: Innerstädtische 30 km/h	Maßstab:		

Leitlinie Verkehrsverlagerung

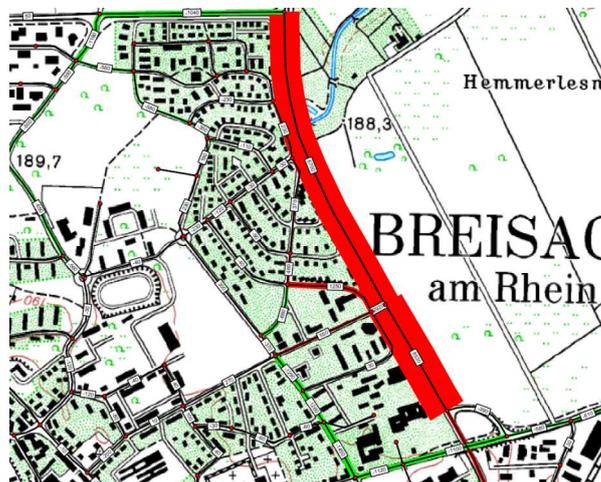
Ziel Entlastung bestehender Straßen zur Gewährleistung Leistungsfähigkeit

Zeitraahmen langfristig

Kosten hoch



Anbindung Kaiserstuhlstraße.



Anbindung St.Louis-Straße.

Beschreibung Im Zusammenhang mit der weiteren Wohngebietsausweisung in Breisach am Rhein (Vogesenstraße, Untere Gärten) wurde die Notwendigkeit zusätzlicher Anschlüsse an die L 104 zur Entlastung der bestehenden Anschlüsse Hafenstraße und Zum Kaiserstuhl untersucht.

Eine Verlängerungen der Kaiserstuhlstraße oder der St. Louis-Straße bieten sich hierbei an. Nach erster Prüfung wäre eine Verknüpfung mit der L 104 im Bereich der St. Louis-Straße einfacher zu realisieren.

Mit einer zusätzlichen Anbindung könnten die Hafenstraße und die Straße Zum Kaiserstuhl um jeweils etwa 1.000 Kfz/24h entlastet werden. Diese müssten zukünftig über die St. Louis-Straße oder Kaiserstuhlstraße abgewickelt werden. Auf den Bereich der Stadteinfahrt Süd sowie den Marktplatz hat dies nahezu keine Auswirkungen.

Eine verkehrliche Notwendigkeit zur weiteren Verknüpfung mit der L 104 besteht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht. Die Verkehre aus dem Wohngebieten können über die vorhandenen Straßen (Hafenstraße und Zum Kaiserstuhl) noch leistungsfähig abgewickelt werden. Langfristig sollte diese Option zur direkten Anbindung an die überörtliche Hauptverkehrsstraße jedoch im Konzept erhalten bleiben und bei sich ändernden Randbedingungen vertieft untersucht werden.

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe



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

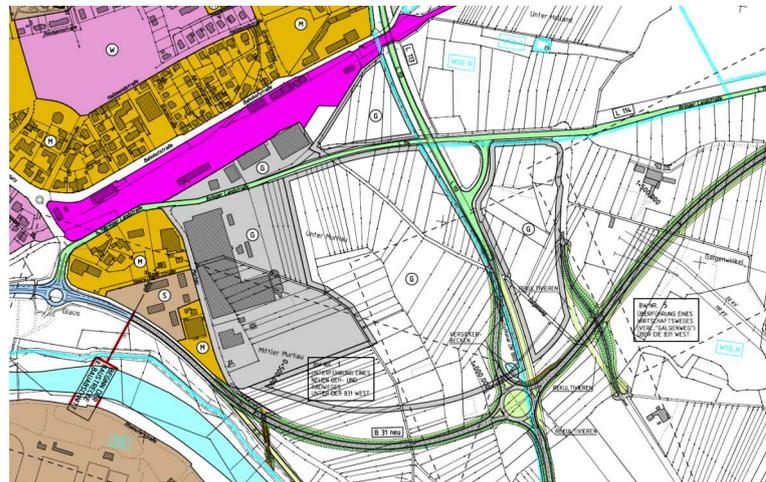
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 15.2
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahme Kfz-Verkehr K2: Anbindung L 104	Maßstab:		

Leitlinie **Verkehrsverlagerung**

Ziel Entlastung Stadteinfahrt Süd, Neuordnung der Verkehrsbeziehungen

Zeitraahmen langfristig - Baulast des Bundes

Kosten Baulast des Bundes



B 31 Westanbindung.

Beschreibung Die Planungen zur Weiterführung der B31-West können die Verkehrsverhältnisse in Breisach neu ordnen und helfen die stark belastete Stadteinfahrt Süd zu entlasten.

Mit einer B 31-West ergäben sich zudem die Möglichkeiten zusätzlicher und direkterer Anbindungen der Gewerbegebietsflächen rund um die Ihringer Landstraße.

Die Planungen zur B 31-West obliegen als Straßenbaulasträger dem Bund vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg. Die Stadt Breisach am Rhein hat hierbei also keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme. Allerdings ist eine politische Positionierung möglich. Dies ist auch bereits erfolgt. Von den Gemeinden des südlichen Kaiserstuhls inkl. der Stadt Breisach am Rhein wird die Weiterführung der B 31-West gefordert.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 15.3
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahme Kfz-Verkehr K3: B 31 Anbindung (West)	Maßstab:		

Leitlinie Verkehrsberuhigung

Ziel Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verkehrssicherheit

Zeitraahmen kurzfristig - projektbezogen

Kosten gering - je nach Maßnahme



Tempo 30-Zone Markierung auf Fahrbahn.



Haltelinien an Knotenpunkt.

Beschreibung Bei sich ändernden Verkehrsverhältnissen z. B. der Änderung der Vorfahrt oder der zulässigen Geschwindigkeit sind die Kraftfahrzeugführer auf die geänderte Situation besonders hinzuweisen.

Im Bereich einer neu eingerichteten Tempo 30-Zone können unterstützende Markierungen sowohl im Kreuzungsbereich (Wartelinien) als auch im Verlauf der Straßen (Markierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Fahrbahn) angebracht werden.

Durch diese auffälligen optischen Merkmale kann auch dem ortskundigen Fahrer, der die Strecke täglich fährt, die geänderte Situation wirksam mitgeteilt werden.

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 15.4
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahme Kfz-Verkehr K4: Unterstützende Markierungen	Maßstab:		

Leitlinie Verkehrsverlagerung

Ziel Gewährleistung Leistungsfähigkeit, Schaffung direkter Anbindung P&R

Zeitraahmen langfristig - projektbezogen

Kosten ca. 450.000 Euro



Anbindung durch Kreisverkehr am Parkplatz Süd.

Beschreibung Im Zusammenhang mit den Planungen zur Ausweisung des Gewerbegebietes KBC-Areal an der Ihringer Landstraße wurde festgestellt, dass die vorfahrtsregelte Einmündung der Ihringer Landstraße in den Neutorplatz die zusätzlichen Verkehrsbelastungen nicht mehr leistungsfähig aufnehmen kann.

Mittels einer Verkehrssimulation konnte nachgewiesen werden, dass mit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zwischen den beiden vorhandenen Kreisverkehrsplätzen (B31 und Bahnhofstraße) ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden kann.

Zudem ergibt sich mit einem Kreisverkehrsplatz die Möglichkeit den Parkplatz an der Einfahrt Süd direkt und verkehrssicher an das Hauptstraßennetz anzubinden.

Daher wird die Umsetzung dieser Überlegungen empfohlen.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 15.5
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahme Kfz-Verkehr K5: Anbindung Parkplatz Süd	Maßstab:		

Leitlinie **Verkehrsverlagerung**

Ziel Reduzierung Emissionen, Reduzierung motorisierten Individualverkehr

Zeitraahmen mittelfristig - langfristig

Kosten gering - je nach Maßnahme



Kfz-Ladestation.



E-Bike-Ladestationsberschilderung.

Beschreibung Der Bereich der alternativen Elektromobilität gewinnt vor allem im Bereich von größeren Städten und Gemeinden vor dem Hintergrund der Anstrengungen zum Klimaschutz immer mehr an Bedeutung.

Die Stadt Breisach am Rhein kann den Bereich der Elektromobilität (Kfz und Rad) aktiv durch verschiedene Maßnahmen fördern.

Zum einen sollte die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel vorangehen und Elektrofahrzeuge im Fuhrpark medienwirksam etablieren.

Darüber hinaus können im öffentlichen Raum Parkplätze für Elektrofahrzeuge inkl. Ladestation und auch Lademöglichkeiten für E-Bikes ausgewiesen und betrieben werden. Hierbei bieten sich Umsteigepunkte des ÖPNV (z.B. am Bahnhof) sowie stark frequentierte Bereiche (z.B. Touristeninformation) an.

Neben der „Hardware“-Unterstützung besteht eine weitere Möglichkeit zur Förderung in der gezielten Informationsweitergabe über das Thema Alternative Mobilität über den Internetauftritt der Stadt, Touristeninfo, Berücksichtigung im Stadtplan, Weitergabe in den Schulen, Amtsblatt usw.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 16.1
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Alternative Mobilität A1: Förderung Elektromobilität	Maßstab:		

Leitlinie Verkehrsverlagerung, Verkehrsvermeidung

Ziel Reduzierung motorisierter Individualverkehr, Reduzierung Pkw-Besitzgrade

Zeitraahmen ständige Begleitung

Kosten gering (für Stadt Breisach)



Car-Sharing-Anbieter.



Car-Sharing-Anbieter.

Beschreibung Beim Thema Car-Sharing können lokale Anbieter durch z. B. Parkplatzausweisung (Bahnhof, Marktplatz) und Informationsweitergabe (Homepage Stadt, Touristeninformation) gezielt gefördert werden.

Ebenso besteht für die Stadtverwaltung die Möglichkeit zum Einnehmen der Vorreiterrolle in diesem Bereich. Auswärtige Termine von Mitarbeitern der Stadtverwaltung könnten unter Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen bestritten werden. Dieses Modell wurde bereits von einigen Kommunen in Südbaden umgesetzt.

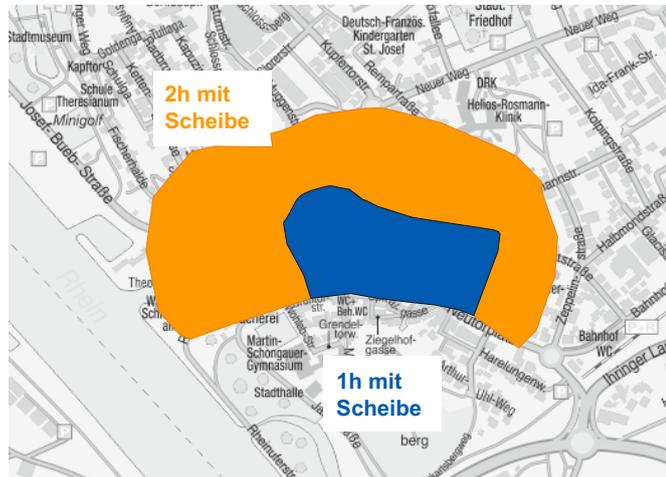
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 16.2
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Alternative Mobilität A2: Förderung Car-Sharing	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung im ruhenden Verkehr

Ziel Erhöhung Parkraumangebot bei gleichbleibender Anzahl Parplätze

Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

Kosten gering



Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe.

Beschreibung Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es über die zeitliche Begrenzung der Parkzeit eine hohe Wechselfrequenz zu erreichen und somit den gleichen Parkstand einer größeren Anzahl von Nutzern zur Verfügung zu stellen. Insbesondere im Innenstadtbereich bestehen verschiedenen Nutzergruppen. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung ist es daher sinnvoll die am stärksten nachgefragten Parkmöglichkeiten am strengsten zu bewirtschaften (Staffelung der Bewirtschaftungsstrizienz) um einen Lenkungseffekt zu erzielen. Von einer Einführung von Parkgebühren für den Pkw-Verkehr wurde aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit im Einzelhandel Abstand genommen. Für Breisach wird eine Bewirtschaftung für den Kernbereich mittels Parkscheibe und Parkdauerbegrenzung auf eine Stunde vorgeschlagen. Der Randbereich rund um den Kern erhält eine großzügigere Regelung mit Begrenzung der Parkdauer auf zwei Stunden. Die vorhandenen Regelungen zum Anwohnerparken im Innenstadtbereich soll bestehen bleiben. Des Weiteren ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Begrenzung auf 2 Stunden in Straßen mit hohem Parkdruck (z. B. Kupfertorstraße, Mittelfeld) durchaus geeignet, um auf die dortigen Nutzungskonflikte zu reagieren. Im übrigen Stadtbereich von Breisach ist keine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen. Zur Förderung des ÖPNV sowie zur Unterstützung des gesamten Umweltverbundes ist die Nutzung der P&R-Plätze im Bereich des Bahnhofes sowie an der Stadteinfahrt Süd frei von der Parkraumbewirtschaftung zu betreiben.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.1
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Ruhender Verkehr P1: Parkraumbewirtschaftung Pkw	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

Ziel Verlagerung des Parkraums in geeignetere Bereiche

Zeitraumen kurzfristig

Kosten mittel (Parkscheinautomaten)



Busparkplatz.



Gebührenpflichtige Parkplätze.

Beschreibung Das Abstellen von Reisebussen in Breisach ist derzeit an den beiden großen städtischen Anlagen „Heinrich-Ullmann-Platz“ und am Schiffsanleger ohne Einschränkungen möglich. Da diese beiden Anlagen in städtebaulich sensiblen Bereichen liegen, die künftig mehr den Aufenthaltsfunktionen sowie touristischen Nutzungen dienen sollen, ist langfristig eine andere Nutzung vorgesehen. Kurzfristig soll versucht werden über eine Parkraumbewirtschaftung die Parkdauern zu beschränken und ggf. schon eine Verlagerung der parkenden Busse zu erreichen. Es wird daher vorgeschlagen, im Bereich des Heinrich-Ullmann-Platzes und im Bereich Schiffsanleger (Rheinuferstraße) eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Dazu müssen Parkscheinautomaten in diesen Bereichen errichten werden. Des Weiteren sorgt eine zeitliche Staffelung für eine Erhöhung der Nutzungsfrequenz. Dabei sollen die Parkmöglichkeiten entlang des Rheinuferes als Kurzzeitparker (< 3 Stunden) eingerichtet werden. Im Bereich des Heinrich-Ullmann-Platzes wäre auf eine zeitliche Begrenzung aufgrund der Tagestouristen zunächst zu verzichten. Die Wahl der Tarife kann zunächst losgelöst von betrieblichen Zwängen erfolgen und ist von der Stadtverwaltung Breisach frei bestimmbar. Sinnvoll wäre z. B. eine zeitliche Staffelung: bis 3 Stunden, bis 6 Stunden, >6 Stunden. Der Tageshöchstsatz könnte zwischen 5 und 10 Euro liegen. Hiermit bewegt man sich auch im Rahmen der Städte im regionalen Vergleich. In Titisee beträgt der Tagessatz für Busse am dortigen Kurhaus 10 Euro.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.2
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Ruhender Verkehr P2: Parkraumbewirtschaftung Bus	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

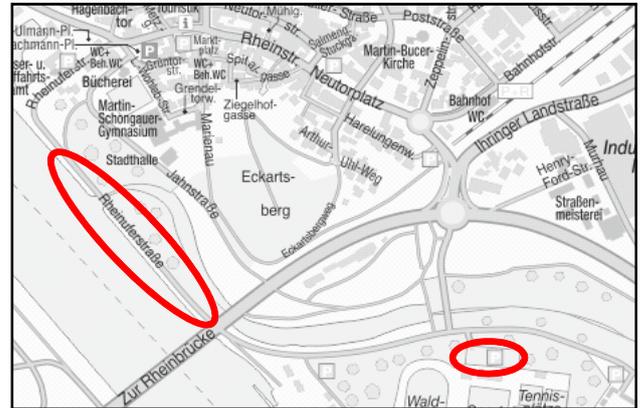
Ziel Verlagerung des Parkraums in geeignetere Bereiche

Zeitraahmen mittelfristig - projektbezogen

Kosten hoch



Verlegung Busparkplatz Reisebusse



Verlegung Busparkplatz Schiffsanleger

Beschreibung

Da die Lage der derzeitigen Abstellanlagen für die Reisebusse am Heinrich-Ullmann-Platz sowie an der Schiffsanlegerstelle in der Rheinuferstraße einer stadtgestalterischen Aufwertung und Nutzung der räumlichen Potentiale widersprechen, ist die Verlegung dieser Busparkplätze vorgesehen. Der Heinrich-Ullmann-Platz verfügt derzeit über 8 Busparkstände, die von Reisebussen mit Tagestouristen genutzt werden. Eine Verlegung ist daher in Bereiche sinnvoll, die auch weiterhin die fußläufige Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen gewährleisten können. Dies wäre im Bereich der Josef-Bueb-Straße/Schwänenstraße gegeben. Generell wäre eine Anordnung von Busparkständen als Längsparker entlang der Josef-Bueb-Straße denkbar. Eine Alternative besteht im Bereich der Lagerplätze am Rhein (Einmündung Schwänenstraße). Die Busparkplätze am Schiffsanleger in der Rheinuferstraße lassen sich in den Bereich des Waldstadions verlegen. Der dortige Parkplatz muss umgebaut werden (Hochwasserereignisse). Mit diesem Umbau kann die Bereitstellung und Ausweisung von Busparkplätzen erfolgen. Die Passagiere der Schiffe haben dann einen etwas längeren jedoch noch akzeptablen Weg (700 m) vom Anlegeplatz zum Reisebus. Zudem besteht dann die Möglichkeit der Aufwertung der Rheinuferstraße, so dass die Wege in attraktiver Umgebung absolviert werden können. Ein weiterer Vorteil besteht in der Anfahbarkeit der Parkplätze. Mit der Lage am Waldstadion erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Busse direkt über die B 31 ohne die Innenstadt in Breisach zu belasten.

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

 Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P3: Verlegung Busparkplatz	Maßstab:		17.3

Leitlinie**Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr****Ziel**

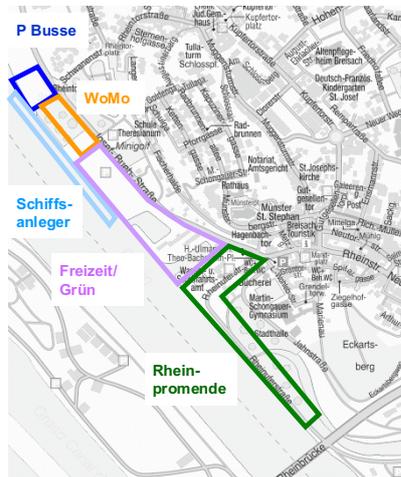
Städtebauliche Aufwertung des Rheinufer

Zeitraahmen

langfristig - Vision

Kosten

je nach Maßnahme

**Zukünftige Aufteilung.****Beschreibung**

Langfristig gehen die Vorstellungen der Stadt Breisach davon aus, den kompletten Bereich rund um das Rheinufer umzugestalten und die Freizeit- und die Aufenthaltsfunktion am Rheinufer in den Vordergrund zu stellen. Aus verkehrlicher Sicht ist hierbei eine weitergehende Trennung der Verkehrsfunktionen anzustreben, die in Form der Vision zum Rheinufer vorgestellt wird.

Im Übergangsbereich der gewerblichen Nutzung am Rhein in der südlichen Hafenstraße ist die Anordnung des Busparkplatzes vorgesehen. Da die Schiffsanlegestelle von der Rheinuferstraße in diesen Bereich verlegt wird, können auf dem Busparkplatz sowohl die Reisebusse der Stadt als auch die Busse der Schiffspassagiere untergebracht werden.

Südlich daran anschließend entsteht ein neu gestalteter Wohnmobilstellplatz am Rhein. Diese Anlage wird unter stadtplanerischen landschaftsarchitektonischen Aspekten gestaltet, um sich besser in die Umgebung (Rhein, Stadtmuseum, Schwanenweiher) einzupassen als der funktional angelegte Bestandsplatz.

Zwischen dem neuen Wohnmobilstellplatz und dem Yachthafen kann eine parkähnliche Grünanlage entstehen, die zum Flanieren und Verweilen am Rhein einlädt. Die gesamte Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und zur Rheinpromenade mit gastronomischen Einrichtungen ggf. Hotel umgestaltet. Hier bietet sich auch die Möglichkeit zur Umsetzung der von den Breisacher Architekten entwickelten Idee einer Fußgängerbrücke nach Frankreich.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.4
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P3a: Vision Rheinufer	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

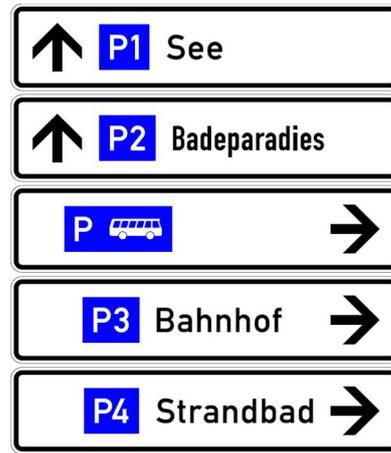
Ziel Bessere Auslastung vorhandener Parkplätze

Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

Kosten ca. 20.000 bis 35.000 Euro



Beispiel 1 Parkleitsystem.



Beispiel 2 Parkleitsystem.

Beschreibung Ziel eines Parkleitsystems ist es, die Parkverkehre auf bestimmten Routen zu lenken und unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden. In Breisach ist im Bestand ein Parkleitsystem für Busse und Wohnmobile vorhanden. Dies sieht eine großräumige Verkehrslenkung von der B 31 über die L 104 und die Hafenstraße vor. Somit soll der Innenstadtbereich von Breisach frei von diesen Fahrzeugen gehalten werden. Das System wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt aktualisiert und soll in dieser Form zunächst weiter betrieben werden.

Für den Pkw-Verkehr existiert derzeit noch keine abgestimmte Wegweisung zu den innerstädtischen Parkplätzen. Daher soll für die größeren Parkplätze ab etwa 40 Parkständen ein statisches Leitsystem entwickelt werden. Auf dem System sind der Name des Parkplatzes und über Pfeilwegweiser die Richtung zum Erreichen des Parkplatzes anzugeben. Dies wird an Kreuzungen bzw. Einmündungen entsprechend wiederholt.

Einzubeziehen wären hierbei:

- Parkplatz an der Stadteinfahrt Süd. Hier ist derzeit ein ebenerdiger Ausbau auf ca. 150 Parkplätze und Nutzung als P&R-Platz vorgesehen
- Parkplatz Kupfertorstraße mit ca. 45 Parkplätzen
- Parkplatz Theo-Bachmann-Platz mit ca. 43 Parkplätzen
- Parkplatz Heinrich-Ullmann-Platz mit ca. 50 Parkplätzen
- Parkplatz Festspiele Breisach (Minigolfplatz) mit ca. 80 Parkplätzen

<p>Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de</p>	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.5
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P4: Statisches Parkleitsystem	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

Ziel Einhaltung der Regelungen im ruhenden Verkehr

Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

Kosten zusätzliche Personalstelle



Gebührenpflichtige Parkplätze.



Kontrollen durch Ordnungsamt.

Beschreibung Die verfolgten Effekte auf das Parkverhalten mit Anpassung der Bewirtschaftung für Pkw und Busse werden in der Realität nur dauerhaft erfolgreich sein, wenn die Missachtungen der Regelungen konsequent geahndet werden.

Daher muss bei Vorschlägen zur Anpassung der Regulierung im ruhenden Verkehr auch immer die Parkraumkontrolle mit betrachtet werden. Es wird hierbei empfohlen die Überwachung des ruhenden Verkehrs zu verstärken, was ggf. zu einer Personalaufstockung im Bereich des Gemeindevollzugsdienstes führt.

Wichtig bei der Durchführung der Kontrollen ist eine unregelmäßige Prüfung. Feste Zeiten und Orte der Kontrollgänge sprechen sich insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden schnell herum, was dazu führen kann, dass außerhalb der festgelegten Überprüfungszeiten die Parkregelungen vermehrt missachtet werden. Daher ist auch eine Überprüfung am Wochenende sinnvoll.

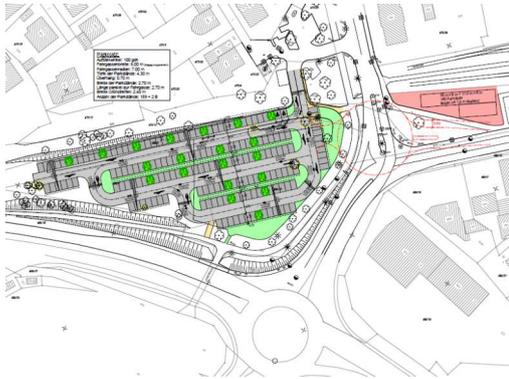
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.6
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P5: Verstärkung Parkraumkontrolle	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

Ziel Schaffung zusätzlicher Parkplätze

Zeitraahmen mittel- langfristig - projektbezogen

Kosten hoch (Parkplatz) bis sehr hoch (Parkpalette)



**Ebenerdiger Ausbau Parkplatz
Stadteinfahrt-Süd**



Beispiel Parkpalette

Beschreibung Generell sind im Bestand in Breisach am Rhein werktags ausreichend Parkplätze vorhanden. Mit der Begrenzung der Parkzeit im Kernbereich sowie der Einführung des statischen Parkleitsystems rücken die Parkplätze in der Peripherie stärker ins Bewusstsein. Dies führt insgesamt dazu, dass die im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Marktplatzes diskutierten Reduzierungen der Parkmöglichkeiten prinzipiell aufgefangen werden können.

Um auch an Tagen starker Parknachfrage noch Kapazitäten im Bereich des ruhenden Verkehrs vorhalten zu können, sind Überlegungen zur Erhöhung des Parkplatzangebotes in geeigneten Bereichen sinnvoll.

Der Parkplatz an der Stadteinfahrt Süd soll im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Busbahnhofes von ca. 100 auf rund 150 Parkplätze ausgebaut werden. Somit werden an der Stadteinfahrt Süd zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Eine weitere Erhöhung des Parkplatzangebotes an der Stadteinfahrt Süd wäre nur über eine zusätzliche Parkebene (Parkdeck) realisierbar (Kosten pro Stellplatz etwa 15.000 bis 20.000 Euro).

Darüber hinaus gehende Erweiterungen des Parkraums in Breisach bieten sich ggf. am Parkplatz Kupfertorstraße über ein Parkdeck an.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.7
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P6: Erhöhung Parkplatzangebot Pkw	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Auslastung um ruhenden Verkehr

Ziel Verbesserung des Verkehrsablaufs, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten hoch



Darstellung Bestand und Planungsziel Richard-Müller-Straße.

Beschreibung Die vorhandenen Senkrechtparker im Bereich der Post und der Apotheke in der Richard-Müller-Straße erfordern bei der Ein- und Ausfahrt die Inanspruchnahme beider Fahrstreifen der Richard-Müller-Straße. Insbesondere bei der Ausfahrt rückwärts entstehen dabei Situationen, in denen es aufgrund mangelnder Sichtbeziehungen zu Beinahe-Unfällen zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und querenden Radfahrern bzw. Fahrzeugen kommt.

Daher wird hier vorgeschlagen die Parkstände in diesem Bereich als Längsparkstände auf beiden Straßenseiten anzuordnen. Dies erfordert unter Berücksichtigung der beidseitigen Grundstückszufahrten eine Reduzierung der bestehenden 28 Parkstände um etwa 4 bis 7 (je nach genauer Lage der Einfahrten).

Die Ein- und Ausparkvorgänge beim Längsparken können übersichtlicher für die übrigen Verkehrsteilnehmer und somit tendenziell sicherer erfolgen.

Verbunden mit der Änderung ist auch ein Umbau an der Straße, da die vorhandenen Straßeneinbauten wie z.B. vorgezogene Pflasterbereiche, Beleuchtung und teilweise Bäume an den geänderten Straßenverlauf angepasst werden müssen.

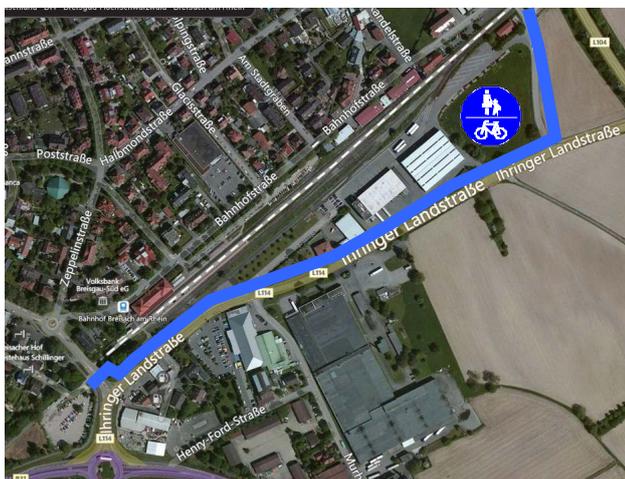
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 17.8
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungs-konzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen ruhender Verkehr P7: Parkplatzanordnung Richard-Müller-Str.	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung, Lückenschluss

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 350.000 Euro



Darstellung gemeinsamer Geh-/Radweg.

Beschreibung Die Ihringer Landstraße wird als Landesstraße auch künftig mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h im Innerortsbereich für den Kfz-Verkehr befahrbar sein. Für den Radverkehr ist die Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn aufgrund der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr, der Kfz-Verkehrsmenge sowie der Schwerverkehrsbelastungen (Gewerbegebiet) nicht mehr einsatzgerecht. Im Zusammenhang mit den Erweiterungen am ehemaligen KBC-Areal wird sich diese Situation noch verstärken.

Daher ist die Anlage eines gemeinsamen Geh- / und Radweges als Lückenschluss zwischen den vorhandenen Wirtschaftswegen bzw. Radwegen Richtung Ihringen (auf Höhe Firma Kleyling) und dem Neutorplatz vorgesehen. Die Wegeverbindung soll in beide Richtungen für den Radfahrer befahrbar sein und verläuft auf der Nordseite der Straße. Gleichzeitig erfolgt die Anbringung einer Radwegebeschilderung.

Im Zuge der Entwicklung des KBC-Areals wird im Bereich der Straße „Murhau“ eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer angelegt. Ebenso erfolgt im Zusammenhang mit der Realisierung der Bike-and-Ride-Anlage südlich des Bahnhofs die Anlage einer Querungshilfe im Einmündungsbereich Ihringer Landstraße und Neutorplatz. Mit der Realisierung des Geh-/Radweges besteht dann eine lückenlose Verbindung für Radfahrer zwischen Innenstadt/ Frankreich und dem Gewerbegebiet.

P:\61211650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Corel\Daten V\16 150706\Anlage 18 Steckbriefe R



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

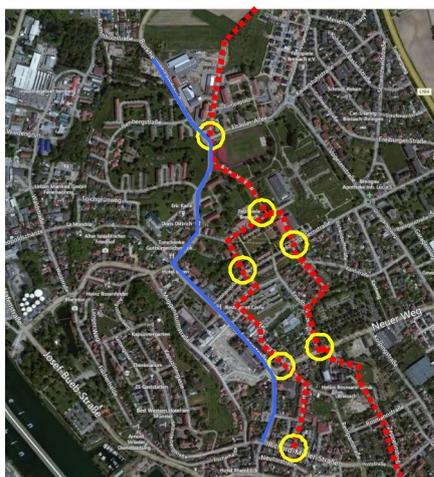
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.1
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R1: Geh-/Radweg Ihringer Landstraße	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 10.000 Euro Beschilderung



Mögliche Nord-Süd Route.

Beschreibung Zur Förderung des Radverkehrs in Breisach ist die Ausweisung von ausgewählten Routen für den Radfahrer zwischen den Wohngebieten im Norden der Stadt und dem Zentrum bzw. dem Bahnhof sinnvoll. Hierzu wird eine Führung des Radverkehrs vom Meisenest, über die Müllheimer Straße (Polizei), den Robert-Moritz-Weg, die Maria-Montessori-Straße, die Zähringer Straße, die August-Ehrlacherstraße, die Rempartstraße und Erismannstraße bis ins Zentrum vorgeschlagen (Radroute 1). Die Führung vom Norden bis zum Bahnhof erfolgt auch ausgehend vom Meisenest über den Robert-Moritz-Weg von dort aber über die Franz-Sigrist-Straße, die Saarlandstraße, die Friedhofallee, die Helios-Klinik, die Zeppelinstraße, die Poststraße zum Bahnhof (Radroute 2). Zur Unterstützung der Nutzung dieser Radwegeverbindungen wird eine entsprechende Beschilderung und Markierung empfohlen. In den Bereichen, in denen die Radrouten über Streckenabschnitte geführt werden, die auch vom Kfz-Verkehr befahren werden, wird die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen. An den Querungsstellen mit dem Hauptstraßennetz an der Hohenzollernstraße und am Neuen Weg ist eine verkehrsrechtliche Unterordnung der Fahrradstraße erforderlich. Allerdings sollten hier vier Querungsanlagen möglichst mit Mittelinseln vorgesehen werden, um eine einfache und verkehrssichere Querung für die Radfahrer zu erreichen.

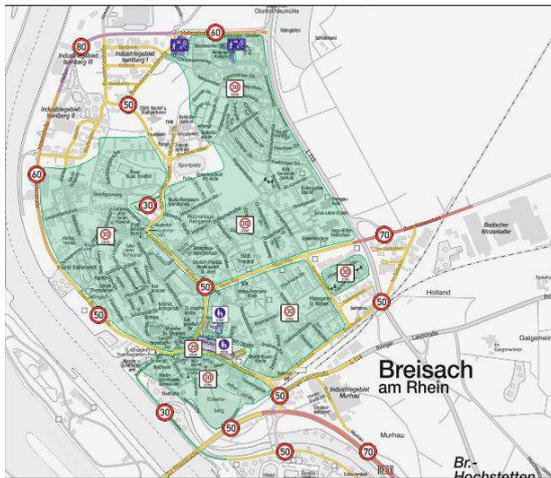
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R2: Radroute Nord-Süd	Maßstab:		18.2

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

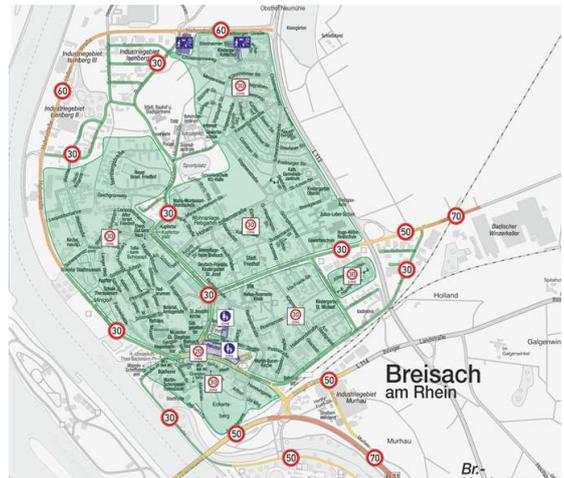
Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraumen kurz- bis mittelfristig

Kosten ca. 20.000 Euro



Aktuelle Geschwindigkeitsbereiche.



Mögliche Geschwindigkeitsbereiche.

Beschreibung Die im Bereich des Kfz-Verkehrs vorgeschlagene Maßnahme K1 (Innerstädtische Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) wirkt sich auch positiv auf den Radverkehr aus.

Mit den geringeren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr geht eine höhere Verkehrssicherheit einher, da Reaktionszeiten und Bremswege reduziert werden. Zudem verringern sich die Unterschiede der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen Rad und Kfz, so dass der Radfahrer weniger als „Hindernis“ für den fließenden Kfz-Verkehr wahrgenommen wird, sondern mehr als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer.

Somit ist die gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn wieder einsatzgerecht und verkehrssicher. Dabei sind keine zusätzlichen Radfahrerführungen notwendig.

Unterschieden werden muss noch bei den Beschilderungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Innerhalb einer Tempo 30-Zone sind Radfahranlagen mit Benutzungspflicht unzulässig. Vorhandene Anlagen wie z.B. entlang des Neuen Weges müssten rückgebaut bzw. anders beschildert werden. Eine Möglichkeit zur Beibehaltung vorhandener Radverkehrsanlagen besteht in der Beschilderung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h mittels Zeichen 274 StVO. Somit hätte man mit dieser Beschilderungsform weniger Aufwand im Bereich des Radverkehrs.

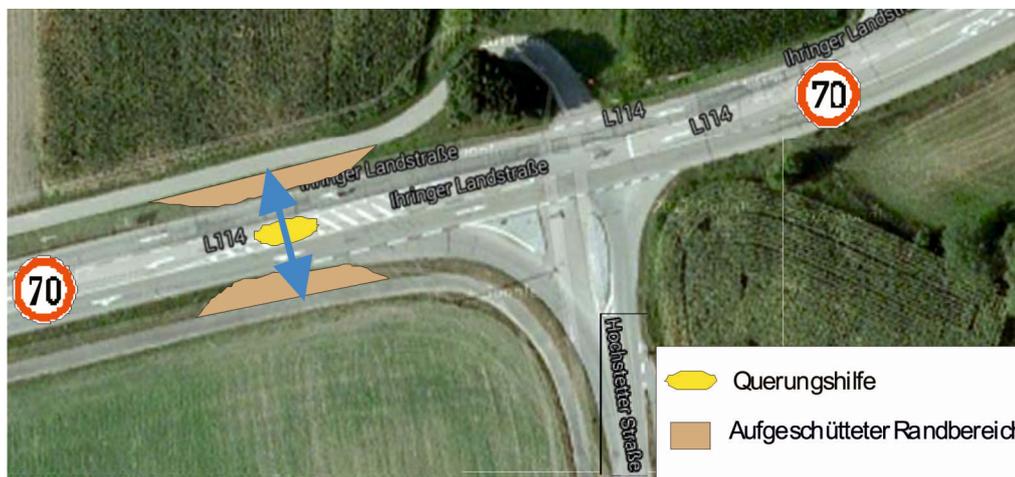
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.3
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R3: Radverkehr auf Fahrbahn bei 30 km/h	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 10.000 Euro



Querungshilfe Ihringer Landstraße/Hochstetter Straße.

Beschreibung Mit der Umsetzung der Maßnahme R1 (Geh-/Radweg entlang der Ihringer Landstraße) besteht für Radfahrer eine verkehrssichere Verbindung von der Innenstadt entlang der Gewerbebetriebe bis zur Einmündung in die Hochstetter Straße.

Der dortige Wirtschaftsweg endet in der Einmündung und es besteht keine Verknüpfung zum westlich der Hochstetter Straße geführten Wirtschaftsweg und somit auch nicht in Richtung Hochstetten.

Zur Optimierung dieser Situation bietet sich im Bereich der Sperrfläche auf der Ihringer Landstraße die Einrichtung einer Querungshilfe an. Die Verbindung mit den Wirtschaftswegen kann über eine Aufschüttung der Seitenbereiche auf gleiches Höhenniveau erfolgen.

Zur Unterstützung der sicheren Querung für Radfahrer wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr auf 70 km/h vorgeschlagen. Diese Anordnung könnte ab Ortsein- bzw. ausgang Breisach gelten und würde sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit an den vorfahrtsregulierten Einmündungen des Kfz-Verkehrs an der Rampe zur L104 bzw. der Hochstetter Straße auswirken.

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.4
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R4: Querungshilfe Ihringer Landstraße	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 10.000 Euro



Querungshilfe Hafenstraße/Himmelssteige.

Beschreibung Für die touristisch interessante Radroute von der Hafenstraße in Richtung Norden am Rhein entlang muss vom Zweirichtungsradweg entlang der Hafenstraße im Bereich der Krummholzstraße auf diese gewechselt werden und die Hafenstraße am Knotenpunkt mit der Himmelsteige gequert werden.

Diese Situation ist für die Radfahrer nicht besonders komfortabel und auch aus Verkehrssicherheitssicht nicht ganz optimal, da die Kreuzung im Kurvenbereich liegt und die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr relativ hoch sind.

In diesem Bereich wird vorgeschlagen, die Radfahrer aus der Stadt kommend die Krummholzstraße über eine markierte Radfahrerfurt queren zu lassen. Aufgrund der abgerückten Querung ist eine rote Markierung auf der Fahrbahn angebracht.

Im weiteren Verlauf soll eine Querungshilfe mit Mittelinsel in der Hafenstraße östlich der Kreuzung installiert werden und an den Radweg sowie die Himmelsteige angebunden werden

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Proj.-Nr.: 612-1696

Anlage

Projektbez.: **Verkehrsentwicklungskonzept**

Datum: 05/2015

18.5

Planbez.: **Maßnahmen Radfahrer
R5: Querungshilfe Hafenstr./Himmelssteige**

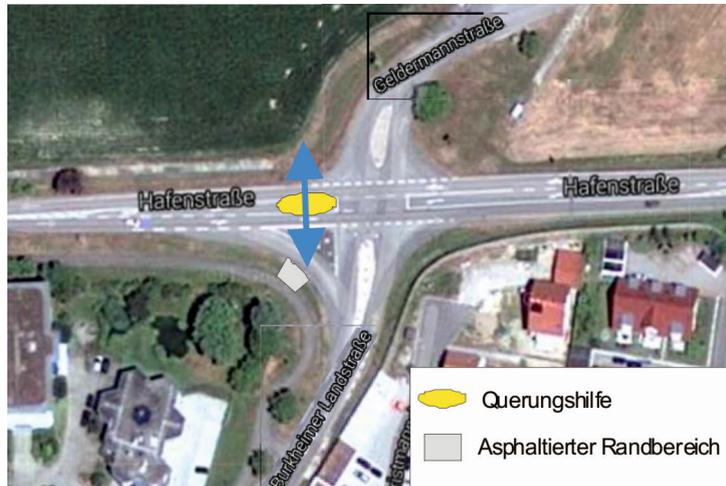
Maßstab:

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 10.000 Euro



Querungshilfe Hafenstraße/ Geldermannstraße

Beschreibung Die überörtlich ausgewiesene Radroute in Richtung Vogtsburg/ Kaiserstuhl wird von Breisach kommend über die Geldermannstraße geführt. Sowohl für den parallel der Hafenstraße verlaufenden Geh-/Radweg als auch für die Anlage westlich der Burkheimer Landstraße existiert keine Querungshilfe in diesem Bereich und die Kfz-Fahrbahn inkl. der beidseitigen Abbiegeeinrichtungen muss am Kreuzungspunkt gequert werden.

Hier wird vorgeschlagen die Abbiegespur in die Geldermannstraße aufzuheben und eine Mittelinsel einzurichten. Die vorhandenen Verkehrsbelastungen und Abbiegebeziehungen lassen dies zu. Zum Vergleich: am Knoten Hafenstraße/ Himmelsteige sind auch keine Abbiegeeinrichtungen für den Kfz-Verkehr vorhanden.

Zur Verbindung der Mittelinsel mit den Radwegen wird eine Führung über den Ausbau der Randbereiche und die vorhandene Dreiecksinsel vorgeschlagen. Somit kann die Dreiecksinsel als Aufstell-/Wartefläche genutzt werden.

Die Anbindung nördlich der Hafenstraße an die Geldermannstraße sollte über eine kurze Fortführung eines Geh/Radweges und Ausleitung in die Geldermannstraße nördlich des Fahrbahnteilers erfolgen.

P:\61211650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

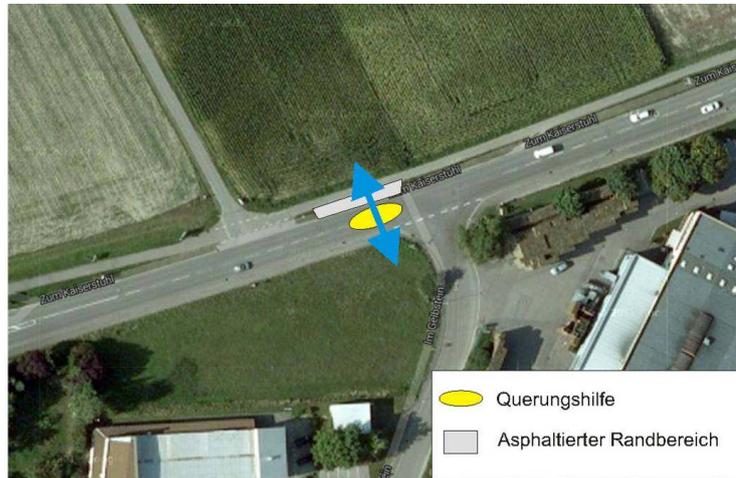
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.6
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R6: Querungshilfe Hafens./ Geldermannstr.	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 10.000 Euro



Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/Im Gelbstein.

Beschreibung Im Bereich der Straßen Zum Kaiserstuhl/ Im Gelbstein treffen mehrere Radrouten zusammen.

Dies sind zum einen die Verbindung über einen Wirtschaftsweg zu den nördlich liegenden Schrebergärten bzw. die Verbindung der nördlichen Wohngebiete über die Brücke L104.

Daneben ist es die Ost-West-Verbindung Breisach-Ihringen nördlich der Straße Zum Kaiserstuhl. Außerdem wird über die Straße Im Gelbstein die Verknüpfung zwischen den Gewerbegebieten Breisach Süd und Ihringen hergestellt.

Daher sind im genannten Knotenpunktsbereich Querungen der Straße Zum Kaiserstuhl erforderlich.

Um diese Querungsvorgänge sicherer zu gestalten wird vorgeschlagen eine Querungshilfe mit Mittelinsel zwischen der Straße Im Gelbstein und dem Wirtschaftsweg in Richtung Norden zu errichten.

Hierzu muss die Fahrbahn der Straße Zum Kaiserstuhl aufgeweitet werden. Zur optimalen Anbindung der Querungshilfe sind in den Randbereichen der Fahrbahn die erforderlichen Zugänge zu schaffen.

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Breisach am Rhein**

Projektbez.: **Verkehrsentwicklungskonzept**

Planbez.: **Maßnahmen Radfahrer
R7: Querungshilfe Zum Kaiserstuhl**

Proj.-Nr.: **612-1696**

Datum: **05/2015**

Maßstab:

Anlage

18.7

Leitlinie **Verkehrsverlagerung**

Ziel Erhöhung Angebot Abstellanlagen im Radverkehr

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten je nach Maßnahme



Überdachte Abstellanlage (Bügel)



Fahrradparkhaus.

Beschreibung Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung an zeitgemäßer Infrastruktur zum Abstellen der Fahrräder.
 Die zunehmende Bedeutung dieser Sachzusammenhänge wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.
 Die Stadt Breisach kann dies vor allem auf den eigenen Grundstücken und öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder in öffentlichem Raum.
 Von der Umweltliste Breisach wurden die zu berücksichtigenden Orte bereits zusammengestellt, die so umgesetzt werden können. Hier sind vor allem der Marktplatz, Gutgesellentorplatz, die Stadthalle und das Rheinufer im Bereich der öffentlichen Einrichtungen zu nennen sowie Ärzte, Post, Banken, Supermärkte im privaten Sektor.
 Es wird empfohlen funktionale Anlagen wie z.B. Bügel zu verwenden, an denen das Rad sicher angeschlossen werden kann. Überdachte Anlagen bieten bei sinnvoller Integration in das Umfeld einen zusätzlichen Komfort.
 Neben den genannten Standorten sollte auch am Bahnhof das vorhandene Angebot an B&R-Plätzen ausgebaut werden. Hierzu gibt es bereits Überlegungen zur Installation einer zusätzlichen Anlage auf der Südseite der Gleise, die über die Ihringer Landstraße zu erreichen wäre.

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.8
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R8: Ausbau Abstellanlagen	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Radverkehrsführung

Zeitraahmen kontinuierlich

Kosten je nach Maßnahme



Schadhafte Oberfläche Radweg



beispielhafte Sanierung Radweg

Beschreibung Ähnlich wie bei den Straßen für den Kfz-Verkehr ist die Verkehrssicherheit beim Radfahren auch von der Beschaffenheit der Oberfläche abhängig.

Beim Radverkehr kommt noch hinzu, dass schlechte bauliche Zustände von den Radfahrern umfahren werden, was wiederum zu Sicherheitsdefiziten führen kann. Des Weiteren senken schlechte Radverkehrsanlagen die Attraktivität des Verkehrsmittels.

Daher ist es essentiell, die vorhandenen Anlagen in einem guten Zustand zu halten. Insbesondere die „Holperstellen“ entlang der Hafenstrasse müssen dringend saniert werden.

Neben der reinen Oberfläche der Radverkehrsanlage ist auch die deutliche Markierung insbesondere der Furten sowie die korrekte Beschilderung und Wegweisung wichtig. An einigen Stellen in Breisach sind die verkehrsrechtlichen Regelungen hier nicht mehr erkennbar. Dies gilt es turnusmäßig im Rahmen der Unterhaltung zu verbessern.

P:\6121650-16992-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Steckbriefe

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R9: Baulicher Zustand Anlagen	Maßstab:		18.9

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Radverkehrs

Ziel Attraktivitätssteigerung im Radverkehr

Zeitraahmen kontinuierlich

Kosten je nach Maßnahme



Beschilderung Ladestation für E-Bike.

Beschreibung Die Förderung des Radverkehrs ist auch im Bereich der Information und des Marketings möglich. Die Integration der Radrouten in den Stadtplan oder sogar die Ausgabe eines eigenen Fahrradstadtplans kann das Image des Radverkehrs in Breisach verbessern. Durch den Internetauftritt der Stadt Breisach und die offensive Vermarktung im Bereich des Tourismus kann sich die Stadt als fahrradfreundliche Kommune darstellen und auf die guten Angebote für Radfahrer verweisen.

Auch das Thema E-Bike sollte hier mit angesprochen werden. Die Stadt kann hier mit der Errichtung von Ladestationen für E-Bikes und kostenloser Aufladung der Räder unterstützen (zum Beispiel am Bahnhof und am Marktplatz). Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die Stadtverwaltung mit positivem Beispiel beim Thema E-Bike vorgehen kann und sich zum Beispiel ein „Dienst-E-Bike“ medienwirksam platzieren ließe.

Ein weiterer Ansatz zur Förderung des Radverkehrs besteht in der Möglichkeit zur Unterstützung von Fahrrad-Verleihsystemen. Auch hier kann die Stadt privaten Anbietern Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen. Fahrrad-Verleihsysteme eignen sich besonders für Gelegenheitsnutzer. Ein potentieller Kundenkreis wären z.B. die Tagestouristen, die mit den Reisebussen oder auch mit den Schiffen anreisen. Über die Breisach Touristik wäre hier eine Koordination im Bereich der Verleihsysteme möglich.

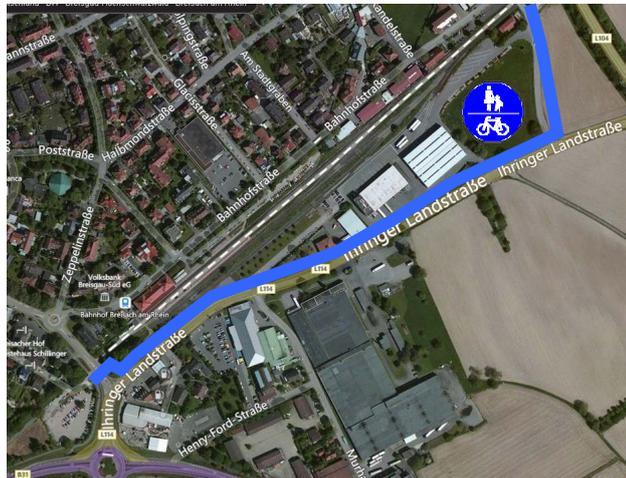
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 18.10
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungs-konzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Radfahrer R10: Marketing und Förderung	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Fußgängerverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Fußgängerführung, Lückenschluss

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten ca. 350.000 Euro



Darstellung gemeinsamer Geh-/Radweg.

Beschreibung Die Ihringer Landstraße wird als Landesstraße auch künftig mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h im Innerortsbereich für den Kfz-Verkehr befahrbar sein. Für den Fußgänger besteht im Bestand ein Gehweg bis zur Einmündung Muhrhau.

Daher ist die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges als Lückenschluss zwischen den vorhandenen Wirtschaftswegen bzw. Radwegen Richtung Ihringen (auf Höhe Firma Kleyling) und dem Neutorplatz vorgesehen (vgl. auch Maßnahme R1). Die Wegeverbindung soll in beide Richtungen für den Radfahrer befahrbar sein und verläuft auf der Nordseite der Straße.

Im Zuge der Entwicklung des KBC-Areals wird im Bereich der Straße „Murhau“ eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer angelegt, die auch eine Verknüpfung der Gehwegsbereiche auf beiden Seiten der Ihringer Landstraße ermöglicht.

Ebenso erfolgt im Zusammenhang mit der Realisierung der Bike-and-Ride-Anlage südlich des Bahnhofs die Anlage einer Querungshilfe im Einmündungsbereich Ihringer Landstraße und Neutorplatz. Mit der Realisierung des Geh-/Radweges besteht dann eine lückenlose Verbindung für Fußgänger zwischen Innenstadt/ Frankreich und dem Gewerbegebiet sowie den weiterführenden Wirtschaftswegen.

P:\612\1650-1699\2-1696 VEK Breisach 2013\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Correl\Daten V\16 150706\Anlage 19 Steckbriefe F



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

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.1
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F1: Geh-/Radweg Ihringer Landstraße	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Fußgängerverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Fußgängerführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten hoch



Ausbau des nördlichen Gehweges.

Beschreibung Der Gehweg in der Richard-Müller-Straße ist im Bestand zwischen Gebäude und den Parkständen im Arkadenbereichen eingeschränkt und für den vorhandenen Publikumsverkehr der angrenzenden Geschäftsnutzung zu schmal ausgelegt.

Im Rahmen der Änderung der Parkplatzanordnung entlang der Richard-Müller-Straße (vgl. Maßnahme P7) von einseitigen Senkrechtparken vor der Post und der Apotheke in beidseitige Längsparker ergibt sich die Möglichkeit zur Verbreiterung des Gehweges für die Fußgänger .

Aufgrund der etwas geringeren erforderlichen Breite zweier Längsparker (je 2 m) im Vergleich zur Tiefe des Senkrechtparkers (ca. 5 m) kann etwas mehr Raum den für die Fußgänger zur Verfügung gestellt werden.

Dies ermöglicht die einsatzgerechtere Führung der Fußgänger in diesem Bereich.

Verbunden mit der Änderung ist auch ein Umbau an der Straße, da die vorhandenen Straßeneinbauten wie z.B. vorgezogene Pflasterbereiche, Beleuchtung und teilweise Bäume an den geänderten Straßenverlauf angepasst werden müssen.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.2
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungs-konzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F2: Verbreit. Gehweg Richard-Müller-Str.	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Fußgängerverkehrs

Ziel Verkehrssichere und qualitativ gute Fußgängerführung

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten hoch (Im Zusammenhang mit Umbau Marktplatz)



Vorhandene Breite Gehweg in der Rheinstraße

Beschreibung Entlang der Rheinstraße sind die Gehwege für die Fußgänger im Zusammenhang mit den gewerblichen Nutzungen der anliegenden Gebäude und damit verbundenen Auslagen oder Werbetafeln der Geschäfte viel zu schmal ausgelegt. Der Straßenraum wird heute dominiert vom fließenden Kfz-Verkehr in beide Richtungen sowie dem straßenbegleitendem Parken.

Im Zuge der Umgestaltung des Marktplatzes ist es auch vorgesehen die Rheinstraße umzugestalten. Hierbei sollte eine Verbreiterung der Gehwege auf beiden Seiten entlang der Rheinstraße erfolgen. Dabei sind der Fußgänger-Längsverkehr, der Geschäftsbesatz sowie das Verweilen und der Aufenthalt von Passanten zu berücksichtigen. Das Regelmaß eines Gehweges beträgt gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) hierbei 2,50 m Breite, an Straßen mit Geschäftsbesatz werden über 3 m als einsatzgerecht empfohlen.

Die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums auf die verschiedenen Nutzergruppen fließender Kfz- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr und Flächen für den Aufenthalt und das Verweilen muss im Rahmen einer Gesamtabwägung der städtebaulichen Entwürfe erfolgen. Wichtig hierbei ist, dass die Anforderungen des Fußgängerverkehrs gleichberechtigt den übrigen Anforderungen gegenübergestellt werden und sauber abgewogen werden.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.3
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F3: Verbreit. Gehwege Rheinstraße	Maßstab:		

Leitlinie**Einsatzgerechte Führung des Fußgängerverkehrs****Ziel**

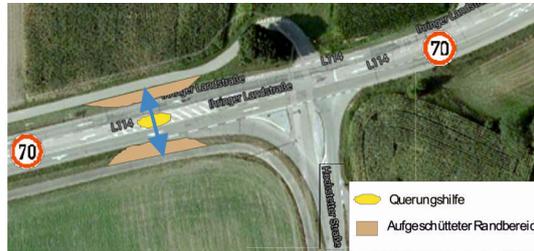
Verkehrssichere und qualitativ gute Fußgängerführung

Zeitraahmen

mittelfristig

Kosten

ca. 40.000 Euro

**Gemeinsame Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer****Beschreibung**

Mit Einführung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h für den Kfz-Verkehr verbessert sich auch die Querbarkeit für die Fußgänger. Im Regelfall sind in den 30 km/h Abschnitten gar keine gesonderten Querungsanlagen mehr vorzusehen.

Außerhalb der Bereiche mit Geschwindigkeitsbegrenzungen können die vorgeschlagenen Querungsanlagen für die Radfahrer (vgl. Maßnahmen R4 bis R7) von den Fußgängern mit genutzt werden:

- Querungshilfe Ihringer Landstraße/ Hochstetter Straße
- Querungshilfe Hafenstraße/ Himmelsteige
- Querungshilfe Hafenstraße/ Geldermannstraße
- Querungshilfe Zum Kaiserstuhl/ Im Gelbstein

Zusätzlich bietet sich für die Fußgänger eine Querungsanlage im Bereich der Ihringer Landstraße auf Höhe des Edeka-Supermarktes an. Hier treten die Kundenströme gebündelt auf und überqueren die Ihringer Landstraße in Richtung Innenstadt bzw. Bahnhof. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald als Straßenbaulastträger prüft derzeit, welche Form der Querungsunterstützung für Fußgänger sich an dieser Stelle in Abhängigkeit der Verkehrsbelastungszahlen eignet.

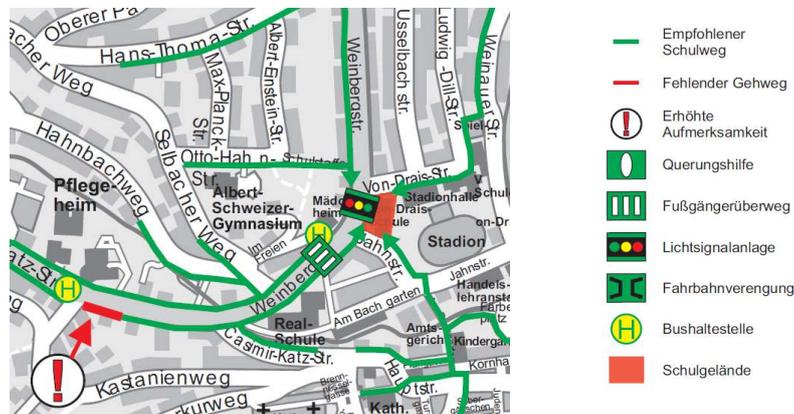
Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.4
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F4: Querungsanlagen Fußgängerverkehr	Maßstab:		

Leitlinie Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ziel Verkehrserziehung, Schulwegsicherung

Zeitraumen mittelfristig

Kosten ca. 10.000 bis 20.000 Euro (je nach Umfang)



Beispielhafter Ausschnitt aus einem Schulwegeplan

Beschreibung Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt, da sie potentiell gefährliche Situationen oft noch nicht richtig einschätzen können und zudem von anderen Verkehrsteilnehmern üblicherweise schwerer wahrzunehmen sind. Da Schulwege von den Kindern regelmäßig benutzt werden erreichen Maßnahmen zur Sicherung dieser Wege eine große Nutzergruppe.

Schulwegpläne sollen allgemein für Schüler die verkehrssichersten Wege vom Wohnort zur Schule und auch zurück darstellen. Für Grundschüler sind hierbei Wege zu ermitteln, die zu Fuß bestritten werden. An weiterführenden Schulen können neben den Hinweisen zur fußläufigen Erreichbarkeit auch Aussagen zu verkehrssicheren Radverkehrsrouten zweckmäßig sein.

Die Aufgabe der Schulwegsicherung wird hierbei im Zusammenwirken mehrerer Beteiligten geleistet. Eine erfolgreiche Schulwegsicherung wird über verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen, Verkehrserziehung sowie Verkehrsüberwachung erreicht. Neben den Eltern und Kindern tragen also auch die Schulen, Polizei und Gemeinde insgesamt zu sicheren Verkehrssituationen bei.

Für die Stadt Breisach sollten daher Schulwegpläne erstellt und das Thema Schulwegsicherung im Rahmen der Verkehrserziehung z.B. durch Auftritte von Polizei und/ oder Stadtverwaltung in den Schulen unterstützt werden.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.6
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F6: Erstellung Schulwegeplan	Maßstab:		

Leitlinie Einsatzgerechte Führung des Fußgängerverkehrs

Ziel Erhöhung Aufenthaltsqualität, Stärkung städtebauliches Umfeld

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten hoch (im Zusammenhang mit Umbau Marktplatz)



Marktplatz Breisach im Bestand mit Übergewicht auf Kfz-Verkehr

Beschreibung Wie schon beim Punkt F3 (Verbreiterung Gehwege in der Rheinstraße) stellt sich auch die Situation am Marktplatz im Bestand als zu stark auf den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet dar.

Mit der Umgestaltung des Markplatzes muss daher auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine bessere Nutzung des großen städtebaulichen Potentials in der Kulisse der historisch gewachsenen Stadtstruktur erfolgen.

Hiermit erhält die Stadt Breisach die Chance sich bezogen auf das Stadtbild neu auszurichten und positive Aspekte in die Bereiche Tourismus, Geschäftsflair, Image der Stadt, Wohlfühlcharakter einzubringen.

Dies alles kommt natürlich auch den Fußgängern, die zum Markplatz gelangen und dort verweilen wollen zu Gute und sollte daher auch aus verkehrlicher Sicht voll unterstützt werden.

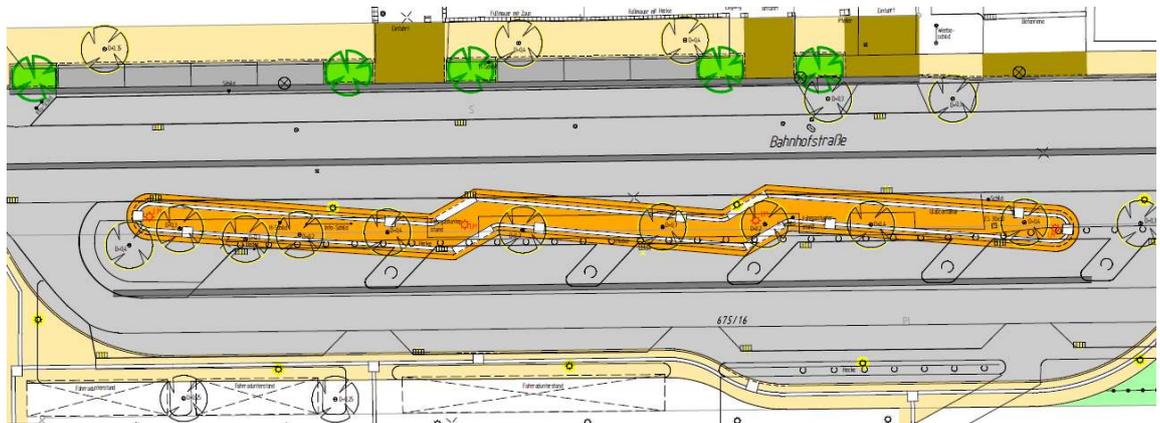
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 19.7
	Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
	Planbez.:	Maßnahmen Fußgänger F7: Aufenthaltsqualität Marktplatz	Maßstab:		

Leitlinie **Stärkung des Umweltverbundes**

Ziel Förderung ÖPNV, Schaffung eines zentralen Mobilitätspunktes

Zeitraahmen bis 2016

Kosten bereits in Umsetzung



Ausschnitt Lageplan neuer Busbahnhof Breisach

Beschreibung Mit der Errichtung eines neuen, zeitgemäßen Busbahnhofs, der eine zentrale Anlauf- und Umsteigestelle für den ÖPNV darstellt, setzt die Stadt Breisach derzeit eine weitere Angebotsverbesserung im ÖPNV um.

Hierbei werden bereits Verbesserungen für verschiedene Verkehrsteilnehmer umgesetzt. Zu nennen sind:

- Erleichterte und sicherere Zugänge für die Fahrgäste, die eine Querung der Bahnhofstraße überflüssig machen
- Unterstützung des Umstiegs sehbehinderter Personen durch Blindenleitsystem
- Förderung des gesamten Umweltverbundes durch Ausbauten der Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen sowie Schaffung von Car-Sharing-Parkplätzen und Elektro-Ladestationen
- Bereitstellung von Informationen wie z.B. Fahrpläne, Stadtpläne, Verkehrsmittel, Sharing-Angebote, Tourismus usw. am zentralen Mobilitätspunkt sowie im Internet

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 20.2
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen ÖPNV Ö2: Errichtung Busbahnhof	Maßstab:		

Leitlinie **Stärkung des Umweltverbundes**

Ziel Attraktivitätssteigerung im ÖPNV

Zeitraahmen mittelfristig - projektbezogen

Kosten je nach Maßnahme



FAHRPLÄNE

Stadtbus Linie 1: Bahnhof – Kohlerhof (pdf) (97.38 kB)

Stadtbus Linie 2: Bahnhof–Marktplatz (pdf) (87.59 kB)

Bürgerbus Linie 3 (pdf) (66.5 kB)

Bürgerbus Linie 4 (pdf) (65.26 kB)

Linie 31 (pdf) (1.28 MB)

Linie 7211, Umkirch (pdf) (1.28 MB)

Ausschnitt Informationsangebot ÖPNV auf Homepage Stadt Breisach

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 Breisach selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für die genannten Punkte an den richtigen Stellen einsetzen.

Ein vielleicht visionäres Ziel ist die Einführung einer „Mobilitätscard“, mit der sämtliche Leistungen des ÖPNV (Bus und Bahn) genutzt werden können und die auch als Zugangs- und Zahlungsmittel bei den Sharingsystemen (carsharing, bikesharing) oder Taxibetrieben eingesetzt werden kann.

Einfacher umzusetzen wäre das unter dem Begriff „safer traffic“ bekannte System, das insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden bzw. in der dunklen Jahreszeit ein Aussteigen aus dem Bus auch zwischen den eigentlichen Haltestellen ermöglicht. Hierdurch sollen die Wege von der Haltestelle zum Wohnort verkürzt und der Fußweg durch die Vermeidung dunkler Passagen sicherer gemacht werden. Die Vereinbarkeit mit der Einhaltung des Fahrplans ist hierbei zu prüfen.

Eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV stellt die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen dar. Bei der Breisgau S-Bahn muss für die Fahrradmitnahme ein eigenes Ticket gelöst werden, wohingegen die Mitnahme des Rades auf der Rheintalbahn außerhalb der Spitzenzeiten kostenfrei möglich ist.

Letztlich stellt die Information über den ÖPNV inkl. Angebot, Kosten und weiteren Randbedingungen eine wesentliche Zugangsvoraussetzung dar.

Auftraggeber:	Stadt Breisach am Rhein	Proj.-Nr.:	612-1696	Anlage 20.3
Projektbez.:	Verkehrsentwicklungskonzept	Datum:	05/2015	
Planbez.:	Maßnahmen ÖPNV Ö3: Erweiterung Service	Maßstab:		

Varianten		Bestand	Variante 1	Variante 3	Variante 4	Variante 7	Variante 8	Variante 9	
Kriterien		Rheinstraße Gegenverkehr	Rheinstraße Gegenverkehr	Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts	Einbahnstraße Rheinstraße stadtauswärts, Richard-Müller- Straße stadteinwärts	lange Einbahnstraße Rheinstraße bis Josef-Bueb- Straße westwärts	gestaffelte Einbahnstraßen Rheinstraße und Josef-Bueb- Straße	Einbahnstraße Josef-Bueb- Straße westwärts	
			Umgestaltung Rheinstraße, Markplatz niveaugleich (Zone 20, shared space), Sperrung Rheinuferstraße						
			kaum Parkplätze in Rheinstraße	einige Parkplätze in Rheinstraße	einige Parkplätze in Rheinstraße, Umbau Richard- Müller-Straße	einige Parkplätze in Rheinstraße, Umbau Josef- Bueb-Straße, Parkplätze Josef- Bueb-Straße	einige Parkplätze in Rheinstraße, Umbau Josef- Bueb-Straße, Parkplätze Josef- Bueb-Straße	kaum Parkplätze Rheinstraße, Umbau Josef-Bueb-Straße, Parkplätze Josef-Bueb-Straße	
1	VERKEHR								
	Belastung Rheinstraße/ Marktplatz	-2	-1	2	0	2	2	0	
	Belastung Rheinuferstraße	-1	3	3	3	3	3	3	
	Belastung übriges Straßennetz	0	0	-1	-1	-1	-1	-1	
	Potential Geschwindigkeitsreduzierung	0	2	1	1	1	1	1	
	Leistungsfähiger Verkehrsablauf	2	2	2	3	1	0	2	
	Erreichbarkeiten, Umwege Kfz	3	3	1	0	-1	-1	1	
	Begreifbarkeit, Orientierung	2	2	0	0	1	0	1	
	Verkehrssicherheit Kfz	2	2	2	2	2	2	2	
	Fußgängerlängsverkehr	-2	0	1	2	2	1	1	
	Fußgängerquerungen	0	0	1	1	2	1	1	
	Attraktivität Rad	1	1	2	2	2	2	2	
	Verkehrssicherheit Fg/Rad	2	2	2	2	2	2	2	
	Parkplatzsituation	3	0	1	1	2	2	2	
	Summe	10	16	17	16	18	14	17	
2	STÄDTEBAU								
	Gestaltungspotential, Aufenthaltsqualität	-2	0	1	1	3	2	1	
	Trennwirkung	-2	0	1	1	3	2	1	
	Attraktivität für Anwohner	0	0	0	0	-1	0	0	
	Summe	-4	0	2	2	5	4	2	
3	UMWELT								
	Emissionen aus Fahrleistung (Umwege)	2	2	0	-1	-2	-2	0	
	Summe	2	2	0	-1	-2	-2	0	
4	KOSTEN								
	Baukosten	0	-1	-1	-2	-2	-2	-2	
	Summe	0	-1	-1	-2	-2	-2	-2	
Erläuterung: Bewertung von -3 (sehr schlecht) bis +3 (sehr gut)									

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 16
A	Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürger		1
A.1	Bürger 1		1
A.2	Bürger 2		1
A.3	Bürger 3		3
A.4	Bürger 4		3
A.5	Bürger 5		4
A.6	Bürger 6		5
A.7	Bürger 7		5
A.8	Bürger 8		5
A.9	Bürger 9		8
A.10	Bürger 10		8
A.11	Bürger 11		9
A.12	Bürger 12		9
A.13	Bürger 13		10
A.14	Bürger 14		11
A.15	Bürger 15		13
A.16	Bürger 16		13
A.17	Bürger 17		14
A.18	Bürger 18		14
A.19	Bürger 19		15

A STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGER

A.1 BÜRGER 1		
A.1.1	<p>Die Verkehrsregelung „Rechts-vor-links“ in der Kandelstraße wird insbesondere von den französischen Autofahrern häufig nicht beachtet.</p> <p>Vorschlag: ein französisches Schild mit der Aufschrift „cédez le passage“ anbringen, wenn möglich.</p>	<p>Ein französisches Verkehrszeichen kann als offizielles Verkehrszeichen in Breisach leider nicht verbindlich eingesetzt werden.</p> <p>Siehe auch A.4</p>
A.2 BÜRGER 2		
A.2.1	<p>Tatsächlich unstrittig ist wohl, dass der Marktplatz attraktiver und damit künftig auch weitgehend „autofrei“ sein soll (z.B. nur Bushaltstelle, einige Behindertenparkplätze, 1-2 Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für Elektromobile, evtl. einige Parkbuchten an der Nordseite).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
A.2.2	<p>Wenn nun aber zusätzlich die gesamte Rheinstraße parkplatzfrei werden soll, dann werden Sie sicherlich verstehen, dass dies den Gewerbetreibenden und Anwohnern in der Rheinstraße kaum gefallen kann. Bleibt nämlich die Gegenverkehrsregelung in der Rheinstraße, ist bei Ausbau der Gehwege auf die heute geforderte Breite und einen Fahrradstreifen (der wirklich dringend nötig ist), die Reststraßenbreite gerade so, dass keine</p>	<p>Das Ziel ist nicht die gesamte Rheinstraße parkplatzfrei zu bekommen, sondern bei der Dimensionierung des Straßenraums die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.</p> <p>Richtig ist, dass bei Beibehaltung des Gegenverkehrs in der Rheinstraße und</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 2 von 16
	parallelen Parktaschen mehr möglich sind. Und zwar in der gesamten Rheinstraße bis zum Neutorplatz! Es entfallen daher dann nicht nur „einige“ Parkplätze sondern eine sehr große Zahl, für die es dann auch keine Kompensation gibt.	Umsetzung der dringend erforderlichen Verbreiterung der Fußgängerverkehrsbereiche nur noch wenige straßenbegleitende Parkplätze möglich sind. Als Kompensation bietet sich aber auch hier die Parkplatz Stadteinfahrt Süd an.	
A.2.3	Die Idee, die Rheinstraße ab Marktplatz bis in Höhe Leo-Wohleb-Straße/Josef-Bub-Straße als Einbahnstraße zu führen, war ja bereits Konzept für die Nutzung Jahnstraße. Dieses Konzept ist natürlich auch ohne Nutzung der Jahnstraße möglich (und aus meiner Sicht sehr sinnvoll) und daher nichts Neues.	Wird zur Kenntnis genommen	
A.2.4	Meinen bereits gemachten Vorschlag zur Verkehrsführung möchte ich Ihnen daher noch einmal aktualisiert vorstellen: Einbahnverkehr, der stadteinwärts über die Zeppelinstraße (oder Rempartstraße) – Richard-Müller-Str. bis zum Gutgesellentorplatz (der ebenfalls als Einbahnstraße Richtung Marktplatz) führt und stadtauswärts ab dem Marktplatz über die Rheinstraße – Neutorplatz folgt	Die geschilderte Variante ist in die Untersuchung mit aufgenommen und als Variante 4 geprüft worden. Neben einigen Vorteilen sind auch Nachteile damit verbunden (vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 6.7), so dass sie in der Gesamtabwägung nicht als Vorzugsvariante abschneidet.	
A.2.5	(die eigentlich schönere Variante in umgekehrter Richtung ist verkehrstechnisch kaum denkbar, da sich sonst am Kreisel am Beginn des Neutorplatzes ein- und ausfahrender Verkehr überschneiden würde. Diese Menge kann der Kreisverkehr aber nicht aufnehmen – er ist heute schon zu Stoßzeiten an der Grenze seiner Kapazität).	Dies ist korrekt (vgl. Planfall 2 der Berechnungen)	
A.2.6	Es ergäbe sich also ein Ringverkehr um den Innenstadtbereich. Das Büro Fahle hatte durch Verkehrszählung und Computersimulation ja bereits berechnet, dass dies zu einer Entlastung der Gesamtzahl an Fahrzeugen in allen Straßen führt.	Dies stimmt teilweise. Durch die Anlage des Einbahnstraßenrings sind zwar Entlastungen in der gesperrten Richtung vorhanden. Die Einbahnrichtung wird aber zusätzlich belastet.	
A.2.7	Am Marktplatz außerdem Einbahnregelung der Rheinstraße in Richtung Rhein.	Dies würde dazu führen dass Verkehre aus dem Gewerbegebiet bzw. Münsterberg über Rheinuferstraße, Jahnstraße oder Schleichwege Grendeltorweg aus der Stadt ausfahren, was nicht sinnvoll ist. Daher die Idee der Verlängerung der Einbahnrichtung in Josef-Bueb-Str.	
A.2.8	Gleichzeitig könnten die bestehenden Parkplätze entlang der Einbahnrichtung schräg angebracht werden und somit auch die schwierige Parksituation insb. in der Richard-Müller-Str. vor der Post und am Neutorplatz vor der Sparkasse entschärft werden (durch die senkrecht zur Straße verlaufenden Parkbuchten kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen beim Ein- und Ausparken). Der Marktplatz sollte aus städtebaulicher Sicht weitgehend autofrei umgestaltet werden. Tempo 30 für die gesamte Innenstadt.	Wird zur Kenntnis genommen	
A.2.9	Eine Lösung ohne Einbahnregelung und mit Wegfall der Parkplätze am Marktplatz und in der gesamten Rheinstraße halte ich für alle Gewerbetreibenden und Anwoh-	Wird zur Kenntnis genommen	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 16
-----	--------------------	--------------------	----------------

ner für nicht zielführend.		
A.3 BÜRGER 3		
A.3.1	<p>Seit der Aufstellung des Schildes „Anlieger frei“ im Bereich Leo-Wohleb-Str., Marienau können wir eine Verbesserung der Verkehrssituation feststellen. Diese ist jedoch leider noch unbefriedigend. Daher fordern wir die Umsetzung des Vorschlages des Landratsamtes (siehe E-Mail vom 29.07.2013 im Anhang) welcher bei der Begehung vom 24.04.2013 gemacht wurde. Dieser Vorschlag beinhaltet die komplette Sperrung des „Grendeltorwegs“ für den Verkehr und die Ausweisung der „Leo-Wohleb-Str.“ und „Marienau“ als Sackgassen. Das würde auch das Unfallrisiko der ca. 900 Schüler des MSG deutlich reduzieren, die täglich diese Wege kreuzen, um zur Schule zu gelangen.</p> <p>Die Leo-Wohlebstr. und Marienau könnten als Sackgassen ausgewiesen werden, was viele Falschfahrer daran hindern würde, dort hinein zu fahren.</p> <p>Neu hinzu kam die Erkenntnis meinerseits, dass bei Stau in der Rheinstraße die Umfahrung Leo-Wohlebstr.-Grendeltorweg-Marienau genutzt wird. Natürlich ohne Erfolg, da am Marktplatz die beiden Verkehrsströme wieder zusammen kommen.</p>	<p>Der Vorschlag wird aufgenommen und kann bei der weiteren Umgestaltung des Marktplatzes berücksichtigt werden.</p> <p>Wie im Erläuterungsbericht zu den verschiedenen Varianten am Marktplatz beschrieben, ist zu berücksichtigen, dass die genannten Schleichverkehre durch das Quartier unterbunden werden.</p> <p>Der geschilderte Vorschlag und bereits mit dem LRA abgestimmte Möglichkeit kann daher im Rahmen einer verkehrrechtlichen Anordnung relativ einfach umgesetzt werden.</p>
A.4 BÜRGER 4		
A.4.1	<p>Leider nehmen die Autofahrer die neue Verkehrssituation in der Kandelstraße noch nicht richtig wahr, das Tempo 30 Zone Schild ist sehr hoch angebracht. Aus einem normalen PKW ist das neue Schild nur sehr schlecht zu sehen. Weiterhin wird die geänderte Vorfahrt speziell von den französischen Fahrern nicht beachtet, da diese die Hinweisschilder „Achtung geänderte Vorfahrt“ in deutscher Sprache vermutlich nicht verstehen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen
A.4.2	<p>Hierzu machen wir folgende Vorschläge: Bitte prüfen Sie, ob es möglich ist, die Zone 30 Schilder tiefer zu platzieren und auf die neue Vorfahrtsregelung ggf. temporär mit dem Verkehrszeichen 201 „Kreuzung mit Vorfahrt von rechts“ noch deutlicher hinzuweisen oder ob ein französischer Text ergänzt werden kann: „attention priorité changée!“ oder „attention croisement égal en droits!“</p>	<p>Wurde bereits mit dem LRA abgestimmt</p> <p>Fremdsprachige Verkehrszeichen sind in Deutschland leider nicht anzuordnen.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde der Vorschlag erarbeitet die rechts vor links Regelung in der Kandelstraße durch Markierung und/oder Beschilderung zu verdeutlichen (vgl. Steckbrief K4).</p>
A.4.3	<p>Es wird weiterhin zu schnell gefahren, daher wäre es sinnvoll, auch in der Kandelstraße Geschwindigkeitsanzeigen zu platzieren. Nach der Gewöhnungszeit wäre es angebracht mit Geschwindigkeitsmessungen (Blitzer) zu arbeiten. Seit dem 24.08.2014 sind Parkmarkierungen auf der Kandelstraße, so dass hier die entsprechenden Fahrzeuge des Landratsamtes parken können.</p>	<p>Geschwindigkeitsanzeigen sind sicherlich sinnvoll</p> <p>Geschwindigkeitsmessungen werden durch das LRA durchgeführt. Bedarf kann durch die Stadt weitergegeben werden.</p>
A.4.4	<p>Weiterhin stellt sich die Frage, ob sich das auf den neuen Schildern angezeigte Parkverbot nur auf die Kandelstraße oder auch auf die Halbmondstraße bezieht. Falls sich das Parkverbot auch auf die Halbmondstraße be-</p>	Hier fand ein vor Ort Termin mit dem LRA statt, indem die Punkte geklärt wurden

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 16
-----	--------------------	--------------------	----------------

	zieht, dann wäre es notwendig, entsprechende Parkmarkierungen auch im östlichen Teil der Halbmondstraße (Sackgasse) anzubringen. Welche Geschwindigkeitsregelung gilt für die Sackgasse?		
A.4.5	<p>An dieser Stelle möchten wir erneut die Verkehrssituation auf der Straße „Zum Kaiserstuhl“ vor der Real- und Gewerbeschule ansprechen. Leider scheint hier ein Tempolimit 30 km/h und ein weiterer Zebrastreifen aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsschau nicht möglich. Wir hatten am 28.01.2014 einige Ideen und Vorschläge zusammengetragen. Es war Ergebnis der Besprechung, diese durch die Stadt Breisach und das Landratsamt in ein Konzept zu überführen z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versetzung des Ortschildes um einige Meter Richtung Ihringen - Tempo 50 anstatt Tempo 70 vor und auf der Brücke - Bremsschwelle vor der Fußgänger-Insel - Änderungen an der Form der Fußgänger-Insel, Fahrbahnführung, um den Verkehr abzubremsen (Beispiel hierzu Ortseinfahrt Brengarten Nord und Süd) - Größere / bessere Hinweisschilder auf die Schulen, das Schulzentrum - Geschwindigkeitsanzeigen - Städtisch initiiertes/geförderter Schülerlotsen-Einsatz (Verkehrskadetten) - Bedarfsorientiert gesteuerte Fußgänger-Ampelanlage - Zeitlich begrenztes Tempo 30 während der Schulzeiten 	<p>Im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Kernort Breisach wird auch eine neue Geschwindigkeitsabstufung 70/50/30 am Ortseingang der Straße Zum Kaiserstuhl eingerichtet, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit an dieser Stelle (Schulweg) auswirkt.</p> <p>Außerdem fand ein vor Ort Termin mit dem LRA statt, indem die rechtlich möglichen Punkte besprochen wurden.</p>	
A.4.6	<p>Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die Geschwindigkeitsanzeigen aufgrund der Fahrbahngestalt technische Probleme mit der Messung der von der Brücke kommenden Fahrzeuge haben und deshalb nicht im Bereich der Fußgängerinsel eingesetzt werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie kann zwischen Brücke und Kreisverkehr eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler erreicht werden? - Wer ist zuständig, ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten und dieses Konzept nach den notwendigen Genehmigungen zur Umsetzung zu bringen? - Was kann/muss von welcher Seite wo angeordnet oder beantragt werden? <p>Was können wir als Bürger, Eltern von Schülern des Schulzentrums, Anwohner, ...noch tun, um Veränderung zu mehr Verkehrssicherheit des Schulwegs und Abbau von Gefahrenpotentialen zu befördern?</p>	Siehe A.4.5	
A.5	BÜRGER 5		
A.5.1	<p>Beginn/Ende Zone 20 auf Höhe Hotel Rheinblick ist ungünstig, da Fahrzeuge an dieser Stelle wieder beschleunigen. Der dadurch entstehende Lärm wird von den Hotelgästen als störend empfunden und wirkt sich negativ auf die Auslastung des Hotels aus.</p>	<p>Mit Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der gesamten Kernstadt Breisach, ist ein deutliches Beschleunigen nicht mehr erforderlich.</p> <p>Der Umgestaltungsbereich des Markt-</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 16
-----	--------------------	--------------------	----------------

		platzes muss einen definierten Anfang und Ende haben.
A.6 BÜRGER 6		
	Folgende Vorschläge sollten beim Verkehrskonzept berücksichtigt werden:	
A.6.1	Ein- und Aussteigemöglichkeit für Busse mit Gruppen, die Breisach besuchen nahe beim Münsterberg/Zentrum (damit sind nicht die Busse des ÖPNV und Kreuzfahrtzubringer gemeint)	Wurde aufgenommen und berücksichtigt (vgl. Steckbrief P3)
A.6.2	Ein- und Aussteigemöglichkeit für Kreuzfahrtzubringer nicht zu weit weg von den Anlegestellen. Bei der Rheinbrücke ist m.E. zu weit von der Anlegestelle 1 entfernt	Die Möglichkeit am Waldparkplatz ist für die Busreisenden noch zumutbar. Zumal die Wegstrecke attraktiv am autofreien Rheinufer erfolgt.
A.6.3	Sehr gute Ausweisung des Parkplatzes Einfahrt Süd für Tagestouristen, die mit Pkw anreisen mit Leitsystem zum Zentrum/Münsterberg. Evtl. Anbindung durch den Bürgerbus.	Es ist ein Parkleitsystem mit diesen Informationen vorgesehen (vgl. Steckbrief P4)
A.6.4	Verkehrsberuhigung (20er-Zone) vom Kreisverkehr bei Hotel Breisacher Hof bis hinter dem Hotel Rheinblick.	Verkehrsberuhigung durch 30 innerstädtisch wird erreicht.
A.6.5	Kreisverkehr und sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger beim Hotel Rheinblick.	Kreisverkehr ggf. Ergebnis des Architektenwettbewerbs. Sichere Querung für Fußgänger auch ohne Kreisel möglich
A.6.6	Die Radwege in der Stadt und die Anbindung an das regionale und überregionale Netz ins Verkehrskonzept einbinden.	Durch die Steckbriefe für den Radverkehr wird dies größtenteils erreicht.
A.7 BÜRGER 7		
A.7.1	Wie vor einigen Tagen festgestellt, ist an der Ortseinfahrt Süd ein Hinweisschild aufgestellt worden. Ich konnte auch schon beobachten, dass einige PKW-Fahrer aus dem Elsaß die Umfahrung benutzen. Ich hätte mir allerdings gewünscht, daß das Schild deutlicher gestaltet wird und größer ausfällt, damit die Informationen aus dem fahrenden Auto leichter abzulesen sind. An der Abzweigung von der Ihringer Landstraße und bei der Badenova wären weitere Schilder sinnvoll.	Die Abstimmung zum Durchfahrtsverbot für Reisebusse und LKW hat mit dem Landratsamt stattgefunden. Die Größe der Beschilderung entspricht hierbei den rechtlichen Vorgaben. Auch die Orte der Beschilderung wurden mit dem LRA abgestimmt.
A.8 BÜRGER 8		
A.8.1	K01 Innerstädtisch 30 km/h Im innerstädtischen Bereich verstehe ich zunächst das eigentliche Stadtzentrum „Altstadt“. Da ist 30 km/h durchaus sinnvoll. Im Plan ist jedoch das ganze Stadtgebiet aufgezeichnet. Hier gibt es Straßen, die vom Querschnitt her, ohne Umbauten, keine Akzeptanz erreichen werden. Zudem ist das Straßensystem in Breisach so aufgebaut, dass es Sammelstraßen mit 50 km/h gibt. Wie der Begriff schon aussagt, auf diesen wird der Verkehr gesammelt und somit aus den Wohngebieten abgezogen. Eine 30 km/h-Regelung z.B. in der Josef Bueb Str., Burkheimer-Land Str., Neuer Weg, wird keine Akzeptanz finden. Den Hinweis auf mögliche Verlagerung in Wohngebieten kann man dick unterstreichen, abgese-	Es soll weiterhin an der Straßenhierarchie (Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen) usw. festgehalten werden, damit dort auch die Bündelung der Verkehre erfolgt. Deshalb der Vorschlag zur Beschilderung mit 30 km/h und Beibehaltung der Vorfahrtssituation, damit ein Zeitvorteil gegenüber Routen durch die Wohngebiete entsteht und es keine Verlagerungen gibt. Wie richtig angesprochen, müssten zur Einhaltung der 30 km/h in einigen Straßen (Joses-Bueb, Burkheimer Landstraße) weitere bauliche Maßnahmen

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 16
	<p>hen von einer Unsumme für diese Beschilderung (Kosten pro Schild, bis es steht, ca. 350 €)</p>	<p>durchgeführt werden, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu unterstützen. Vgl. hierzu Steckbriefe K1 und K6.</p>	
<p>A.8.2</p>	<p>K02 Zusätzliche Anbindung an L104 Dieser Vorschlag entspricht der ursprünglichen Planung aus den 70iger Jahren der Umgehungsstraße mit der Anbindung der Kaiserstuhlstr., wurde aber zu Gunsten des Brückenbauwerkes Neuer Weg über die L104 aufgegeben.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	
<p>A.8.3</p>	<p>K03 B31 – West Hier vermisste ich einen Vorschlag, wie die direkte Anbindung an die neue B31-West erfolgen soll. Bei einer entsprechend Planung sehe ich schon eine Entlastung für das geplante Gewerbegebiet Murhau und somit zukünftig der Einfahrt Süd.</p>	<p>Die B31-West wird als Bundesstraße vom Bund bzw. vertreten durch RP in Freiburg geplant und betrieben. D.h. die Realisierbarkeit kann nicht direkt von der Stadt Breisach beeinflusst werden. Erweiterte, über die Unterlagen zur Planfeststellung der B31-West hinausgehende, Anbindungen Breisachs wurden im Zuge der Diskussionen zur Gebietsentwicklung KBC und weiterer Gewerbeflächen aus dem FNP mit dem RP diskutiert. Die weiteren Schritte hängen mit dem weiteren Verfahren rund um die B31 zusammen.</p>	
<p>A.8.4</p>	<p>K05 Kreisel vor Stadteinfahrt Süd Diese verkehrstechnische Anlage erübrigt sich bei einer entsprechenden Anbindung wie im vorherigen Punkt beschrieben. Im übrigen verweise ich auf meine Eingabe vom 20.11.2012</p>	<p>Da die zeitliche Realisierbarkeit einer B31-West nicht feststeht, muss auch eine Entwicklung am KBC-Gelände unabhängig davon möglich sein. Mit der vorliegenden Untersuchung und Simulation wurde die generelle verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.</p>	
<p>A.8.5</p>	<p>P03 Verlegung Bus – Parkplatz Im eingetragenen roten Kreis sehe ich aus Platzgründen keine Möglichkeit, einen Busparkplatz mit entsprechenden Schleppkurven anzulegen. Auch ist die Entfernung zu den touristischen Zielen in der Stadt (Münsterberg, Innenstadt usw.) viel zu weit – es ist keine Akzeptanz zu erwarten.</p>	<p>Dies ist korrekt. Im Rahmen der weiteren Planung wurde der Standort neu gewählt vgl. Steckbrief P3. Die Anlage eines Busparkplatzes für die Schiffspassagiere soll nun am Waldstadion stattfinden. Die Wegelängen sind zum Anleger zwar länger als im Bestand, im Vergleich mit anderen Anlegeorten entlang des Rheins bietet Breisach allerdings derzeit einen Luxus, der deutliche städtebauliche Nachteile und Nutzungskonflikte mit sich bringt. Die Reisebusse mit touristischen Zielen in der Stadt sollen vom Heinrich-Ullmann-Platz in Richtung Panzerrampe verlegt werden, um so noch nahe genug an den innerstädtischen Zielen zu sein.</p>	
<p>A.8.6</p>	<p>P03a Hier handelt es sich um eine Vision</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	
<p>A.8.7</p>	<p>P05 Verstärkung GvD Man muss bedenken, dass alles, was reglementiert wird, streng überwacht werden muss: Eine Herkules-Arbeit für den GvD auch bei Personalaufstockung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 16
A.8.8	<p>P07 Parkordnung Richard-Müller-Str.</p> <p>Eine sinnvolle Maßnahme, die früher bereits geplant war. Im Hinblick auf die Einführung einer Einbahnregelung in der Rheinstr. Eine sinnvolle Maßnahme. Der Ausbau muss aber vor der Regelung in der Rheinstr. erfolgen.</p>	<p>Zustimmung. Die Bauabfolge ist sicher wichtig und sinnvoll.</p>	
A.8.9	<p>R02 Radroute Nord-Süd</p> <p>Hier fehlt die Eintragung folgender bestehender Route: Elsässer-Allee, Baugebiet Untere Gärten, G. Hauptmannstr., Kantweg, Kolpingstr., Glacisstr., Bahnhof. Eine Verbesserung wäre durch die Einführung von Fahrradstraßen nach StVO Zeichen 244 zu erreichen.</p>	<p>Diese Route kann als Variante zur vorgestellten Route über die Helios-Klinik geprüft werden. In der vorgestellten Variante ist die vom GR gewünschte Anbindung Wohngebiete-Bahnhof direkter möglich.</p>	
A.8.10	<p>F01 Geh- und Radweg Ihringer-Land-Str.</p> <p>Hier sollte eine Anbindung bis zum bestehenden Kreisel Einfahrt Süd eingeplant werden.</p>	<p>Zustimmung. wurde mit aufgenommen.</p>	
A.8.11	<p>F07 Umgestaltung Marktplatz</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht ist eine Umgestaltung des Marktplatzes zu Gunsten der Fußgänger und einer Verkehrsberuhigung eine relativ einfache Sache. Man sollte den Aufenthaltsbereich für Passanten auf der nördlichen Platzseite (ganztägige Sonne) dadurch vergrößern, dass die Fahrbahn um ca. 10m in südlicher Richtung auf den Platz im Bogen verschwenkt wird. Dadurch schafft man Platz für Fußgänger auf der Seite, wo sie sich jetzt schon befinden. Für den PKW-Verkehr erreicht man durch die Verschwenkung eine optische Bremse. Zusätzlich kann man den Platz im Straßenbereich aufpflastern. Dies wäre auch im Hinblick auf die Altlasten im Platzbereich (Teertränkdecke) finanziell sinnvoll. Der ganze Platzbereich einschließlich Fahrbahn sollte eine Ebene sein und durch Pflasterrinnen die Nutzung markieren. Sinnvoll wäre die Einrichtung von 15-20 Kurzzeitparkplätzen auf der Südseite (ganztägig Schatten) mit der Abfahrt über die Grüntorstraße – ehemals „Anker“</p>	<p>Ein Vorschlag, der sich so sicherlich gut umsetzen ließe und der in ähnlicher Form im Rahmen der Diskussionen mit dem GR auch schon vorgebracht wurde. Im durchzuführenden Wettbewerb können diese Überlegungen sicherlich aufgegriffen und planerisch übersetzt werden.</p>	
A.8.12	<p>Marktplatz Variantenvorschläge 1-10</p> <p>10 Varianten klingen nach „viel“, aber 7 sind bereits als diskussionslos ausgeschieden. Eine durchgehende Einbahnregelung wie in V7 und 7a vorgeschlagen, halte ich verkehrstechnisch für sinnlos. Der Quellverkehr in diesem gesamten Gebiet wird gezwungen, um den Münsterberg herumzufahren. Die Rheinstraße wird mit ca. 3000 Kfz/24h mehr belastet und das bei einem Engpass beim blauen Haus mit 5,50m Fahrbahnbreite. Die Rheintorstraße ist bei der derzeitigen Verkehrslage nicht geeignet, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Auch ist die Rheintorstraße keine Sammelstraße. Die Rheinuferstraße als Einbahnregelung einzuführen, egal in welche Richtung, ist sehr problematisch. Man denke nur an Umleitungsmöglichkeiten bei Veranstaltungen. Um dies alles besser beurteilen zu können, fehlen über die Auswirkungen der zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den umliegenden Straßen Prognoserechnungen, so wie in Gutachten von 2006 vorhanden. Für mich ist allenfalls Variante 8 sinnvoll und akzeptabel.</p>	<p>Bei der Variantenentwicklung zur Verkehrsregelung rund um den Marktplatz gibt es keine Variante, die alle Planungsziele vollumfänglich erfüllen kann und nur positive Bewertungen erhält.</p> <p>Es ist sicherlich richtig, dass ein Nachteil der Variante 7 in den Umwegen um Münsterberg für eine Fahrtrichtung besteht. Bei der Variantenentscheidung sind daher alle Auswirkungen sowie die positiven und negativen Bewertungen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Rheinstraße kann in der Variante 7 um etwa 3.500 Kfz/24h entlastet werden (wichtiges Planungsziel), zusätzliche Belastungen ergeben sich in der Rheintorstraße mit ca. +1.200 Kfz/24h, in der Kupfertorstraße mit rund + 2.000 Kfz/24h und in der Richard-Müller-Straße mit ca.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 8 von 16
		<p>2.500 Kfz/24h. Es ist sicherlich richtig, dass die Nachvollziehbarkeit mit den genannten Belastungsplänen einfacher fällt. Diese sind im Bericht enthalten. Die Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ergab eine prinzipielle Abwickelbarkeit der zusätzlichen Verkehre, auch in der Rheintorstraße mit der genannten Engstelle.</p> <p>Ziel bei der Rheinuferstraße ist die Aufwertung von einer Kfz-Straße zur Promenade am Rhein mit den städtebaulichen Elementen Aufenthaltsqualität, Erholen, Flanieren usw. Dass die Bezeichnung als Umleitungsstrecke bei Sonderveranstaltungen weiterhin eine Möglichkeit darstellt und dann geöffnet werden kann, wird mit berücksichtigt.</p>	
A.9 BÜRGER 9			
A.9.1	<p>Der Busfahrer merkte an, dass die Ausschilderung für die Ortsumfahrung für Busse nicht ausreichend sei.</p> <p>Busfahrer, die seit vielen Jahren nach Breisach kommen und es gewohnt sind durch die Innenstadt fahren zu dürfen, „übersehen“ die neue Beschilderung leicht.</p> <p>Er hat deswegen angeregt, dass eventuell Zusatzschilder installiert werden könnten. Außerdem hat er mich darauf hingewiesen, dass die Landesverbände bzw. der Bundesverband deutscher Busfahrer solche Information über neue Verkehrsführungen an deren Mitglieder versenden.</p> <p>Eventuell wäre eine Pressemeldung von Seiten der Stadt Breisach an diese Einrichtungen denkbar.</p>	<p>Die Beschilderung wurde mit dem LRA abgestimmt und entspricht den rechtlichen Vorgaben.</p> <p>Wird aufgenommen und umgesetzt</p>	
A.10 BÜRGER 10			
A.10.1	<p>Die letzte Zählung des Verkehrsaufkommens in den Straßen erfolgte ja wie Sie sagten vor zwei Jahren im Juli 2013. Ähnlich wie von einer Anwohnerin in der Richard Müller Str. vorgetragen, ist mir auch aufgefallen, dass der Verkehr in der Richard Müller Straße seit Einführung der 20 er Zone in der Rheinstraße deutlich zugenommen hat. Rein vom Gefühl her würde ich sagen um das fünf fache. Auf jeden Fall mindestens um das doppelte bis dreifache.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Erhöhung kann auch bestätigt werden, allerdings ist es keine Verdoppelung, sondern eher eine Erhöhung im Bereich von 10%.</p>	
A.10.2	<p>Wenn schon eine Einbahnstraße in der Rheinstraße entstehen soll, warum dann nicht auch in der Richard Müller Str. ?(Stadtauswärts) Dann wird nicht der komplette Verkehr von der Rheinstraße in die Richard Müller Str. verlagert. Der Autoverkehr in der Richard Müller Str. ist schon heute äußerst grenzwertig. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist sicherlich auch der Erhalt der Parkplätze in der Richard Müller Straße. Vielleicht können mit dieser Lösung dann sogar zusätzlich Parkplätze entstehen.</p>	<p>Diese Variante wurde als Variante 4 geprüft.</p> <p>Neben einigen Vorteilen sind auch Nachteile damit verbunden (vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 6.7), so dass sie in der Gesamtabwägung nicht als Vorzugsvariante abschneidet.</p>	
A.10.3	Wir haben in der Innenstadt sowieso das Problem feh-	Insgesamt sind in Breisach Parkplätze in	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 9 von 16
	lender Parkplätze für Kunden die von Vogtsburg, Ihringen, den Breisacher Stadtteilen usw. kommen.	ausreichender Zahl vorhanden. Ausgleichsmöglichkeiten werden zudem an der Stadteinfahrt Süd realisiert.	
A.10.4	Aus meiner Sicht brauchen wir nicht den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt, vielmehr sollte man hier den Autofahrern das durchfahren erschweren. z. Bsp. Autofahrer aus Breisach die nach Frankreich oder Freiburg fahren möchten sollen besser die dafür vorgesehen Umgehungsstraßen nutzen und nicht durch die Innenstadt rasen müssen, weil es halt 0,5 km kürzer ist.	Dies ist sicher korrekt. Allerdings wirken sich Maßnahmen im Straßenraum nicht nur auf Durchgangsverkehr, sondern auch auf den Quell/Zielverkehr aus.	
A.11 BÜRGER 11			
A.11.1	<p>Was mir noch gefehlt hat in dem Konzept ist der Augenmerk auf die Straße Zum Kaiserstuhl. Hier die Aus/bzw. Einfahrt Lehrerparkplatz und Gewerbeschule Parkplatz und gegenüber Aus/bzw. Einfahrt Aldi/Lidl Parkplatz.</p> <p>Hier kommt es vor allem morgens vor Schulbeginn und Mittags bei Schulende durch Lehrer, Gewerbeschüler, Schüler auf dem Fahrrad, Schüler zu Fuß und Eltern die Ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen, zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.</p> <p>Die Situationen sind manchmal sehr kritisch und man kann von Glück reden, das noch nicht schlimmeres passiert ist. Aber wenn man jetzt eh verkehrstechnisch etwas unternimmt könnte man ja hier auch noch einmal drauf schauen, bevor etwas schlimmeres passiert.</p> <p>Vor allem ist die Ausfahrt vom Lehrerparkplatz kritisch, da hier eine klare Sicht auf den Fahrradweg nicht möglich ist, durch zu hohe Hecken. Habe dies auch bereits gestern Herrn Baum gemeldet.</p> <p>Ich konnte aus dem Plan gestern nicht genau erkennen, bis wohin der 30er Bereich gehen soll. Für mich wäre es sinnvoll bis zum Ortsschild kurz vor der Brücke der Umgehungsstraße.</p> <p>Es wäre schön, wenn hier noch einmal geprüft werden könnte ob auch baulich was verändert werden kann.</p>	<p>Vgl. auch A.4</p> <p>Im Zuge der Umsetzung der innerstädtischen Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h und Anpassung der Geschwindigkeitstrichter in diesem Bereich, wird sich eine Verbesserung der Sicherheitssituation einstellen.</p>	
A.12 BÜRGER 12			
A.12.1	<p>Nach der Bürgerinformationsveranstaltung vom letzten Mittwoch sind mir noch einige Ideen durch den Kopf gegangen.</p> <p>Im Anhang finden Sie eine Grafik welche sich auf die Variante 4 stützt, aber eine deutliche Unterscheidung zwischen Fremdenverkehr und Ortsansässigen darstellen soll. Inspiriert hat mich dabei auch der Vorschlag, die Zufahrt über den Neuen Weg zu nutzen.</p> <p>In vielen Städten ist es normal, erst über eine Umfahrung in die Kernstadt zu gelangen, das könnte auch in Breisach eine Entlastung darstellen. In Zukunft würden die Touristen so auch direkt zur Rhein Promenade geführt. Auch haben Sie auf dieser Strecke so gut wie keine Anwohner. Beim Weinfest etcetera wäre eine Umleitung über die Kupfertorstraße möglich.</p>	<p>Eine Beschilderung Breisach Zentrum, die alle Verkehre über die Hafestraße nach Breisach zufahren ließe, würde lediglich von den wirklich ortsfremden ohne Navigationsgerät genutzt werden.</p> <p>Alle übrigen wählen die zeit kürzeste Route, so dass der gut gemeinte Effekt in der Realität sehr gering sein dürfte.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 10 von 16
-----	--------------------	--------------------	-----------------

A.12.2	<p>Leider kam das Thema Marktplatz etwas zu kurz (was nach solch einer Sitzung verständlich war). Hier wäre wichtig, um tatsächlich einen anziehenden Kern zu schaffen, die notwendigen Parkplätze BITTE nicht auf dem Marktplatz zu platzieren. Auch fände ich es gerechtfertigt gerade hier eine Parkgebühr zu verlangen. Die Gestaltung sollte wenn möglich mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, gerne auch mit Wasserspiereien verbunden sein.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
A.12.3	<p>Sehr gut hat mir die Förderung betrieblicher Mobilitätskonzepte gefallen, speziell der Bus nach Bad Krozingen war lange überfällig. Vielleicht besteht in Zukunft auch die Möglichkeit hier zwei Linien im Wechsel fahren zu lassen, Direkt und durch die Dörfer. Auch sollte, gerade mit einem neuen Konzept, Ladestationen für E-Bike/Cars nicht versäumt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
A.13 BÜRGER 13			
A.13.1	<p>Kernaussage des neuen Vorschlags war, den eingehenden Verkehr von der B31 über die Bahnhofstraße, Kandelstraße und Neuer Weg stadteinwärts zu führen. Der ausgehende Verkehr sollte laut Vorschlag über die Richard-Müller-Straße, Rempartstraße, Poststraße und Zeppelinstraße auf die B31 geführt werden.</p> <p>Wir als Anwohner im Bereich der Kandelstraße und Halbmondstraße halten diese Variante aus folgenden Gründen für nicht tragbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Verkehrsvolumen auf der Kandelstraße wurde auf Basis der Verkehrszählung im Jahr 2014 von der unteren Verkehrsbehörde speziell für Fußgänger und Radfahrer als hohes Unfallrisiko eingestuft. Dies gilt in besonderem Maße für die Schulkinder. - Die Kandelstraße wurde auf Grund einer Bürgerinitiative zum Thema Schulweg-Sicherheit im Jahr 2014 in eine Tempo 30 Zone überführt. - Das Verkehrsvolumen würde sich signifikant erhöhen, einhergehend mit einer weiteren Potenzierung des Risikos für alle Verkehrsteilnehmer. - Die Wohnqualität in diesem Bereich ist bereits durch die L113, die Kandelstraße, den Neuen Weg und die Straße Zum Kaiserstuhl aufgrund Lärm- und Abgasemissionen stark beeinträchtigt. - Die Umplanung der WISI-Produktionsfläche in ein Wohngebiet verstärkt den Wohngebietscharakter des Stadtviertels und erhöht die Zahl der schützenswerten Anwohner. <p>Im Kern bedeutet die oben genannte Variante, dass der Großteil des Breisacher Verkehrsaufkommens auf den o.g. Straßen stadteinwärts zentralisiert würde. Das ist u.E. keine faire/soziale Lastenverteilung. Gesetzt den Fall, dass der o.g. Vorschlag zur Verkehrslenkung im Groben sinnvoll wäre, sollte der Vorschlag weiter gefasst diskutiert werden. D.h. es sollte Ziel sein, den Verkehr möglichst um die Wohngebiete zu leiten. Diskussionspunkt könnte sein, den Verkehr von der B31 und von Frankreich direkt auf die L113 zu leiten, um den Verkehr</p>	<p>Der Vorschlag aus der Bürgerversammlung wurde aufgenommen und als Variante 11 geprüft. Vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 6.7.11.</p> <p>Im Ergebnis kann die Variante aufgrund der auch hier genannten Nachteile nicht empfohlen werden.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 11 von 16
	<p>direkt in die Einkaufsmärkte zu lenken. In diesem Fall wäre der Lärmschutz auf der L113 massiv zu verbessern. Hierbei sollte beachtet werden, dass die Ihringer Landstraße (L114) nicht als „Bequemlösung“ herangezogen wird.</p>		
A.13.2	<p>Wir als Betroffene dieses neuen Vorschlags möchten, dass die Ergebnisse des Planungsbüros der Bürgerschaft vorgestellt werden, bevor im Gemeinderat eine finale Entscheidung getroffen und Fakten geschaffen werden.</p>	<p>Da der neue Vorschlag nicht als Vorzugsvariante abschneidet, sondern die in der Bürgerversammlung vorgestellte Variante weiterhin als vorzugswürdig einzustufen ist, erübrigt sich dieser Vorschlag</p>	
<p>A.14 BÜRGER 14</p>			
A.14.1	<p>Am 17.06.2015 wurde uns Bürgern offiziell das geplante Verkehrskonzept vorgestellt. Es wurden zwei Varianten Nr. 3 und Nr. 7 besprochen und erklärt.</p> <p>Die Variante 3 ist vorzuziehen. Es besteht die Möglichkeit, das Verkehrsaufkommen, eine Verlagerung auf die Richard-Müller-Str. zu beobachten.</p> <p>Variante 3: Rheinstr. „Einbahn auswärts“, Richard-Müller-Str. mit Gegenverkehr wie bisher. Die Richard-Müller-Str. ist nach wie vor die Einfahrt zum Zentrum – Marktplatz der Stadt Breisach. Aus Kostengründen sollten die bisherigen Parkplätze nicht umgestaltet werden. Bei dieser Variante könnten alle auftretenden Schwierigkeiten erkannt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Rahmen der Gesamtabwägung kommt die Untersuchung zum Ergebnis, dass die Variante 7 vorzuziehen ist. Vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 6.7.</p>	
A.14.1.1	<p>Nach einer Probezeit könnte problemlos eine zusätzliche Verkehrsberuhigung durchgeführt werden, z.B. Einwärts Einbahnstr. Richard-Müller-Str, auswärts Einbahnstr. Rheinstraße (bereits getestet). Die Einbahnstraßen-Regelung für die Richard-Müller-Str. einwärts wäre nochmals ernstlich in Betracht zu ziehen.</p> <p>Es würde ein großer Kreisverkehr entstehen:</p> <p>Einbahnstraßen: Richard-Müller-Str., Gutgesellentorplatz, Rheinstr., Rempartstr.</p> <p>Der Stadtbusverkehr und Seniorenbus sollte nach wie vor im Gegenverkehr bestehen bleiben, das müsste zu regeln sein. Diese Regelung hat für die Geschäftswelt, für den Bestand der kleinen Betriebe in der Innenstadt, im Zentrum, viele Vorteile. Die Postbank und Post lockt in dieser Straße viele Besucher auch zum Einkaufen an. Die Parkplätze werden auch für Besucher der Ärzte und auch Bewohner usw. benötigt, auf gleicher Strecke – ohne Umwege – ist der große Parkplatz anfangs der Küpferstr. zu benutzen, ebenfalls wichtig für die sämtlichen Betriebe (Geschäfte, Gastronomie). Durch diesen großen Einbahn-Kreisverkehr wird auf die Fußgängerzone aufmerksam gemacht. Die Zugänge zu dieser sind besser erkennbar.</p>	<p>Generell ist es möglich einen Probebetrieb zur Verkehrsführung einzurichten und die Auswirkungen zu beobachten.</p> <p>Bei der Einführung einer Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr, sollte dies für alle Kraftfahrzeuge gelten. Lediglich für Radfahrer ist eine Befahrung in Gegenrichtung möglich und sinnvoll.</p>	
A.14.2	<p>Auf Probleme der Richard-Müller-Str. möchte ich aus jahrzehntelanger Erfahrung aufmerksam machen, und um eine schriftliche Stellungnahme bitten.</p> <p>1. Es geht um die Kreuzung: Post – Richard-Müller-Str zur Rempartstraße. Diese Kreuzung ist unübersichtlich</p>	<p>Dieser Punkt bedarf sicherlich der sorgfältigen Beobachtung. Dies ist auch so im Konzept vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 6.7.7).</p> <p>Ggf. muss im direkten Knotenpunktsbe-</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 12 von 16
	<p>und eng. Große Fahrzeuge müssen umständlich rangieren. Es entstehen Staus und immer wieder Unfälle. Das schon so lange ich denken kann. Wie wird das bei der Mehrbelastung (bei Gegenverkehr)?</p>	<p>reich durch punktuelle Halteverbote dafür Sorge getragen werden, die erforderlichen Räume zum Befahren frei von parkenden Fahrzeugen zu halten.</p> <p>Denkbar wäre zusätzlich die Rempartstraße als Einbahnstraße in Richtung Neutorplatz auszuweisen, was zunächst aus Gründen der Umwegvermeidung noch nicht durchgeführt werden sollte.</p>	
<p>A.14.3</p>	<p>Engstelle der Straße u. der Fußgängerzone zwischen den Häusern N°19 u. N°30. Für die Fußgänger sind die schmalen Bürgerstiege eine große Gefahr. Entlang meinem Elternhaus, es ist der „Schanzhof“, 1673 geschichtlich dokumentiert und unter Denkmalschutz, da noch seit dieser Zeit in der Bausubstanz erhalten, entlang von diese Haus und weite ist der Gehweg so schmal, dass bei Begegnung von Kinderwagen, Rollator u. Fußgänger einer von beiden auf die Straße ausweichen muss. Diese große Gefahrenstelle sollte entschärft werden. Ich selbst war davon betroffen und musste einen folgenschweren Sturz erleben. Ein kleines Kind mit Roller kam forsch daher. Ich musste auf die Straße ausweichen, rutschte an der Bordkante aus und fiel mit voller Wucht mit voller Brust auf diese. Ein Autofahrer, ein Franzose, konnte noch rechtzeitig bremsen, stieg aus und versuchte mir zu helfen, was mühsam gelang. Zerrissene Kleidung, offene Knie u. Ellenbogen, Prellungen u. Blutergüsse mit Schmerzen mussten behandelt werden u. dauerten Monate. Bei noch größerem Verkehrsaufkommen können solche Unfälle zur Todesfalle werden. Es ist mir ein großes Anliegen, darauf hinzuweisen.</p>	<p>Die geschilderte Situation zeigt, dass eine absolute Sicherheit vor Unfällen nicht möglich ist und schon kleine Fehlverhalten im Straßenverkehr und auch, wie in diesem Fall, im Gehwegsbereich dazu führen können, dass durch das Ausweichen potentielle Konflikte entstehen.</p> <p>Auch ein sehr breiter Gehweg kann letztendlich nicht verhindern, dass ein Ausweichen vor Passanten oder Rollerfahrenden Kindern auf die Fahrbahn auftreten kann.</p> <p>Sicherlich richtig ist die Einschätzung, dass breitere Gehwege an dieser Stelle die Situation für die Fußgänger verbessern würden.</p> <p>Wie so oft im innerstädtischen und historisch geprägten Raum ist der Platzbedarf hierfür begrenzt und es sind vielfältige Verkehrsfunktionen zu erfüllen, so dass bei allen Verkehrsteilnehmern Abstriche gemacht werden müssen.</p> <p>Eine verkehrssichere Abwicklung ist auch bei den künftigen Verkehrsbelastungen möglich. Dies kann auch durch die in den gültigen Regelwerken hinterlegten Einsatzbereiche bzgl. der Verkehrsbelastung entnommen werden.</p> <p>Verkehrssicher ist in diesem Zusammenhang nicht gleichbedeutend mit einem absoluten Ausschluss von Gefahrensituationen. Es meint vielmehr, dass eine Verkehrsabwicklung ohne Konflikte bei Einhaltung der gültigen Verkehrsregeln und gegenseitiger Rücksichtnahme möglich ist. Dies ist in diesem Fall auch bei erhöhter Verkehrsbelastung gegeben.</p> <p>Zudem sei darauf verwiesen, dass in der Rheinstraße im Bestand eine Situation in mit noch schmalere Gehweg und noch höherer Kfz-Verkehrsbelastung vorliegt.</p>	
<p>A.14.4</p>	<p>Mit dem Verkehrskonzept N°3 u. N°7 wurde ein erhöhtes</p>	<p>Die Belastung durch Luftschadstoffe</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 13 von 16
	<p>Verkehrsaufkommen in der Richard-Müller-Str. errechnet. Wurden in Breisach auch Messungen der Schadstoffe durch Verkehrsabgase durchgeführt? Ich frage deshalb, weil die Erdgeschoss-Wohnung, die Einliegerwohnung (Pflegeperson) alle 4 Fenster zur Straße hin, zur Belüftung, hat (Haus N°19). Die Hauseingangstür zu den Wohnungen von Haus N°19 u N°17 ist unmittelbar am Gehweg. Auf all diese künftigen Gefahrenstellen möchte ich schon heute aufmerksam machen um Lösungen rechtzeitig einbauen zu können. Zusammenfassend: Variante N°3 Rheinstr. auswärts <u>mit gr. Kreisverkehr</u> ist für die Zukunft problemlos u. kostengünstiger. Eine Neuordnung der Parkplätze sollte vorerst zurückgestellt werden.</p>	<p>liegt in einer Stadt wie Breisach am Rhein weit unterhalb der zulässigen Vorgaben und Grenzwerte.</p> <p>Dies liegt zum einen daran, dass es kaum eine relevante Vorbelastung durch gewerbe- oder industriebedingte Emissionen gibt. Zum anderen sind auch die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen bei den vorhandenen Belastungen von unter 10.000 Kfz/24h sehr gering.</p> <p>Erst bei höheren Belastungen treten nennenswerte Schadstoffeinträge auf.</p>	
<p>A.15 BÜRGER 15</p>			
<p>A.15.1</p>	<p>Was lange währt...Seit Jahrzehnten wird von verschiedenen Gruppen und Einzelpersonen eine Einbahnstraßenregelung in Breisach gefordert. Nun wird sie kommen, Egal, welche der drei Varianten beschlossen wird, an der Einbahnstraßenregelung führt kein vernünftiger Weg vorbei. Die bevorzugte Variante mit Gegenverkehr in der Richard-Müller-Straße erscheint jedoch Menschen, die dort häufig fahren und wegen des schwierigen Parkens – vorwärts, rückwärts, seitwärts – auch mal länger warten müssen, zweifelhaft. Der Verkehr soll insgesamt ruhig fließen, nicht nur aus umwelttechnischen und verkehrstechnischen Gründen, insbesondere zur Verminderung der Lärmbelastigung für die Anwohner.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Richard-Müller-Straße ist für den Begegnungsfall dimensioniert. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf sind lediglich im Bereich der Ein- und Ausparkvorgänge vorhanden.</p> <p>Dies kann durch die Anordnung von Längsparkständen verbessert werden.</p>	
<p>A.15.2</p>	<p>Die Variante 4 mit der Schaffung eines Einbahnringes kommt diesem Konzept am nächsten. Bezüglich der Parkproblematik kann auf bestehende oder noch zu schaffende zentrumsnahe Parkplätze in der Kupfertorstraße, neben der Seniorenwohnanlage, in der Josef-Bueb-Straße und am Ortsausgang verwiesen werden. Natürlich wünscht sich jeder Geschäftsmann einen großen Parkplatz vor seinem Geschäft. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass eine interessant gestaltete, attraktive Fußgängerzone beziehungsweise ein entsprechend verkehrsberuhigter Bereich ein größerer Anreiz zum Einkauf in kleinen Läden des Einzelhandels sein kann. Auch der flanierende Kunde ist ein guter Kunde.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	
<p>A.16 BÜRGER 16</p>			
<p>A.16.1</p>	<p>Bezüglich des neuen Verkehrskonzept und des Artikels in der Badischen Zeitung, dass Anwohner mehr Verkehr in der Rheintorstraße befürchten, möchte ich Sie auf folgendes bezüglich der Waldstraße / Rheintorstraße aufmerksam machen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	
<p>A.16.2</p>	<p>Kreuzung Rheintorstraße/Schwanenstraße/Walzstraße – am Weinbrunnen:</p> <p>Hier müssen jeden Tag Grundschul-Kinder die ins Theresianum gehen aus dem Einzugsgebiet Waldstraße, Leopoldschanze, Jakobsschanze, Wiedengrün, die Straße an der Kreuzung überqueren.</p> <p>Dies ist jetzt schon gefährlich aufgrund der Unübersicht-</p>	<p>Generell ist die Situation im genannten Bereich auch mit erhöhten Verkehrsbelastungen weiterhin verkehrssicher und durchaus typisch für Zone 30 Gebiete.</p> <p>Die künftigen Belastungen bewegen sich im Bereich von 3.000 bis 4.000 Kfz/24h. Auch in Breisach gibt es Bereiche mit</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 14 von 16
	<p>lichkeit der verschiedenen Einmündungen. Und um die Kurve Richtung Rheintorstrasse kann man gar nicht richtig einsehen. Wenn auch noch das Verkehrsaufkommen ansteigt, ergibt sich dort eine hohe Gefährdung der Grundschulkinder.</p> <p>Idealerweise wäre das mit entsprechenden Hinweisschildern und einem Fußgängerüberweg zu entschärfen</p>	<p>deutlich höheren Verkehrsbelastungen.</p> <p>Im Zusammenhang mit einem Schulweg sind die genannten Punkte Beschilderung und/ oder Überweg mit der Verkehrsbehörde zu diskutieren.</p>	
A.16.3	<p>Und natürlich befürchten auch die Anwohner der Waldstraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Waldstraße! Denn auch jetzt schon gibt es genügend Autofahrer, die auf dem Rückweg vom OBI stadteinwärts auch die Waldstraße nutzen und Tempo 30 ignorieren.</p>	<p>Die Attraktivität der Waldstraße als Alternativroute ist beschränkt. Hier sind allenfalls vereinzelt Mehrfahrten zu erwarten.</p>	
A.17 BÜRGER 17			
A.17.1	<p>Der Verkehr in der Richard-Müller-Str. wird u.a. auch zunehmen, weil nach Parkplätzen gesucht wird. Meine Überlegung ist die, wie auch schon mehreren Städten praktiziert, mit einer elektronischen Anzeige auf die verfügbaren freien Parkplätze bei ausgewiesenen Standorten hinzuweisen.</p>	<p>Ein dynamisches Parkleitsystem hat auch eine verkehrslenkende Funktion. Allerdings müssen hierzu eine Auswahl an geeigneten Parkplätzen in einer gewissen Größenordnung sowie die Prüfung, wie viele freie Parkplätze noch zur Verfügung stehen, erfolgen. Daher werden dynamische Parkleitsysteme lediglich bei großen Parkplätzen bzw. Tiefgaragen angewandt.</p> <p>Für Breisach wäre daher ein funktionierendes dynamisches Parkleitsystem, das alle Parkplätze erfasst zu aufwändig.</p>	
A.17.2	<p>Nach wie vor bin ich überzeugt davon, dass mehr Bürgerinnen und Bürger Als Ausfahrt Breisach Mitte über die Umgehungsstraße nutzen würden, wenn die Einfahrt von der Umgehungsstraße auf die B 31 gefahrloser abgewickelt werden könnte. Hier fahren LKW als auch PKW mit hohen Geschwindigkeiten, sodass das Einbiegen wirklich ein Problem darstellt.</p> <p>Gespräche mit Bürgerinnen und Bürger bestätigen mir dies. Die Untersuchungen von Herrn Krentel, in Bezug auf die Richard-Müller-Str., haben diesen Aspekt nicht berücksichtigt.</p>	<p>Sicherlich erfolgt die Routenwahl einiger Verkehrsteilnehmer auch in Abhängigkeit des Wohlbehagens beim Befahren einer Route. Letztlich ist aber der zeitliche Faktor der weitaus bedeutsamere bei der Wahl des jeweiligen Fahrweges.</p> <p>In den Verkehrsmodellberechnungen sind hierbei die so genannten Abbiege- wiederstände an vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten berücksichtigt. Der Widerstand zum Linkseinbiegen ist größer als zum Rechtsabbiegen. Somit wird die geschilderte Situation im Modell schon größtenteils berücksichtigt. Der verbleibende Effekt der Routenwahl aufgrund des Wohlbehagens ist eher gering einzuschätzen.</p>	
A.18 BÜRGER 18			
A.18.1	<p>Seit Einführung der Zone 20 in der Rheinstraße ist dort der Verkehr schon heute stark zurückgegangen. Gleichzeitig nimmt der Verkehr täglich in der Richard Müller Str. deutlich spürbar zu. Hier ist die Grenze der Belastung bereits überschritten.</p> <p>Durch Einführung als Einbahnstraße wird der Verkehr, der ja heute schon seit Einführung der Zone 20 deutlich weniger ist, in der Rheinstraße nochmals halbiert.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Einführung der Zone 20 eine gewisse Entlastung in der Rheinstraße bewirkt hat und Verkehre in die Richard-Müller-Straße verlagern konnte. Allerdings ist die Rheinstraße aktuell mit 7.000 bis 8.000 Kfz/24h noch deutlich stärker belastet als die Richard-Müller-Straße mit ca. 4.000 Kfz/24h.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 15 von 16
	<p>Gleichzeitig nimmt der Verkehr in der Richard Müller Str. automatisch nochmal um das doppelte zu.</p> <p>So ist das eine einseitige Verlagerung des Verkehrs von der Rheinstr. in die Richard Müller Str.</p>	<p>Der Straßenquerschnitt in der Richard-Müller-Straße ist dabei mit ca. 6m Fahrbahnbreite sogar etwas breiter als in der Rheinstraße mit 5,5m. Vom Überschreiten einer Belastungsgrenze in der Richard-Müller-Straße kann daher nicht gesprochen werden.</p> <p>Ein wesentliches Planungsziel im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Marktplatzes ist die Entlastung des Bereiches Rheinstraße und Marktplatz vom Kfz-Verkehr. Mit den vorgestellten Varianten kann dies erreicht werden. Richtig ist, dass sich dieser Verkehr nicht in Luft auflösen kann, sondern verlagert werden muss. Die Richard-Müller-Straße muss hierbei den größten Teil des verlagerten Verkehrs aufnehmen. Auch die künftige Belastungssituation in der Richard-Müller-Straße mit ca. 6.500 Kfz/24h bleibt unter den heutigen Werten in der Rheinstraße.</p>	
A.18.2	<p>Außerdem ist durch die geplante Sperrung der Rheinuferstraße die Ausweichmöglichkeit zur Umfahrung der Innenstadt ebenfalls nicht mehr möglich.</p> <p>Hier ist es auf jeden Fall besser die Rheinuferstraße stadtauswärts als Einbahnstraße offen zu lassen. Gerade die Elsässer können dann diese Straße nutzen um nach getätigten Einkäufen die Stadt Richtung Frankreich zu verlassen.</p>	<p>Die Rheinuferstraße mit Ihrer Lage direkt am Rhein ist geradezu dafür geschaffen als Promenade frei vom Kfz-Verkehr zu sein, um als Erholungsraum das Umfeld am Rhein zu genießen.</p> <p>Zur Erreichung dieser Planungsziele ist die Sperrung der Straße erforderlich.</p>	
<p>A.19 BÜRGER 19</p>			
A.19.1	<p>Wir sehen die existentielle Zukunft der Breisacher Fachgeschäfte und Gastronomiebetriebe fundamental nur unter folgenden Kriterien gesichert:</p> <p>Wir brauchen und fordern 50 Parkplätze von den ehemals 65 Parkplätzen auf dem Marktplatz.</p> <p>Die Schaffung zusätzlichen Parkraums auf dem Theo-Bachmann-Platz und zusätzlichen Parkraum auf dem Heinrich Ullmann Platz sowie eine Beparkung der Jahnstraße</p>	<p>Planungsziel bei der Umgestaltung des Marktplatzes ist eine höhere Aufenthaltsqualität, die sich nur bei einer Reduzierung der vorhandenen Parkflächen erreichen lässt. Die Belange des Einzelhandels und die Relevanz des Themas zentrumsnahe Parkplätze werden hierbei sehr ernst genommen. Daher sollen auch nach Umgestaltung des Marktplatzes weiterhin einige Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen. Wünsche bzw. Forderungen nach einem Marktplatz ohne Parkmöglichkeiten können aus den genannten Gründen daher auch nicht erfüllt werden.</p> <p>Die Kurzzeitparkplätze sollen intensiv bewirtschaftet werden, so dass aufgrund der geringeren Parkdauer der höheren Überwachung die Parkplätze auch öfters zur Verfügung stehen werden. Darüber hinaus wird geprüft, ob das Parkangebot auch flexibel gehalten werden kann. Denkbar wäre die Ausweisung weiterer</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregung

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 16 von 16
-----	--------------------	--------------------	-----------------

	<p>Parkplätze in der Winterzeit.</p> <p>Wichtigstes Ziel ist jedoch – und hiervon werden alle profitieren – eine bessere Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz zu generieren. Dies geht nur indem man die Parkplätze entsprechend einschränkt. Weiterer zusätzlicher Parkraum könnte beim Heinrich-Ullmann-Platz generiert werden, wenn die Busse verlagert werden sollen. Auch hier gibt es Überlegungen der Stadtverwaltung, die Busse entsprechend in Richtung Josef-Bueb-Straße zu verlagern.</p> <p>Des Weiteren sollen weitere Parkplätze bei der Stadteinfahrt Süd generiert werden. Zusätzlich besteht bei Umsetzung der Vorzugsvariante der Verwaltung zur Verkehrsführung im Bereich der Josef-Bueb-Straße die Möglichkeit zur Errichtung weiterer straßenbegleitender Parkmöglichkeiten</p>
<p>A.19.2 Wir sehen keine Notwendigkeit für eine Einbahnstraße in der Rheinstraße schon gar nicht bis zur Panzerrampe. Die Rheinstraße, Gutgesellentorplatz und der Marktplatz müssen unbedingt aufgewertet werden.</p>	<p>Planungsziel bei der Rheinstraße war eine deutliche Entlastung vom Kfz-Verkehr, um auch hier eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zu erreichen. Dieses Planungsziel wird am besten mit einer Einbahnstraßenregelung erreicht (vgl. hierzu Variantenvergleich im Abschnitt 6.7).</p> <p>Die Stadtverwaltung wird dem Gemeinderat vorschlagen, die Einbahnstraßenregelung vor dem eigentlichen Umbau zunächst über Beschilderung und Markierung einzuführen und auszuprobieren. Im Rahmen der Testphase können dann relativ einfach noch Feinjustierungen vorgenommen werden, die dann in die Planungen zur Umgestaltung zu übernehmen sind. Der Geltungsbereich zur Umgestaltung des Marktplatzes umfasst auch die komplette Rheinstraße. Daher wird auch die Rheinstraße umgebaut und komplett neu gestaltet.</p>