



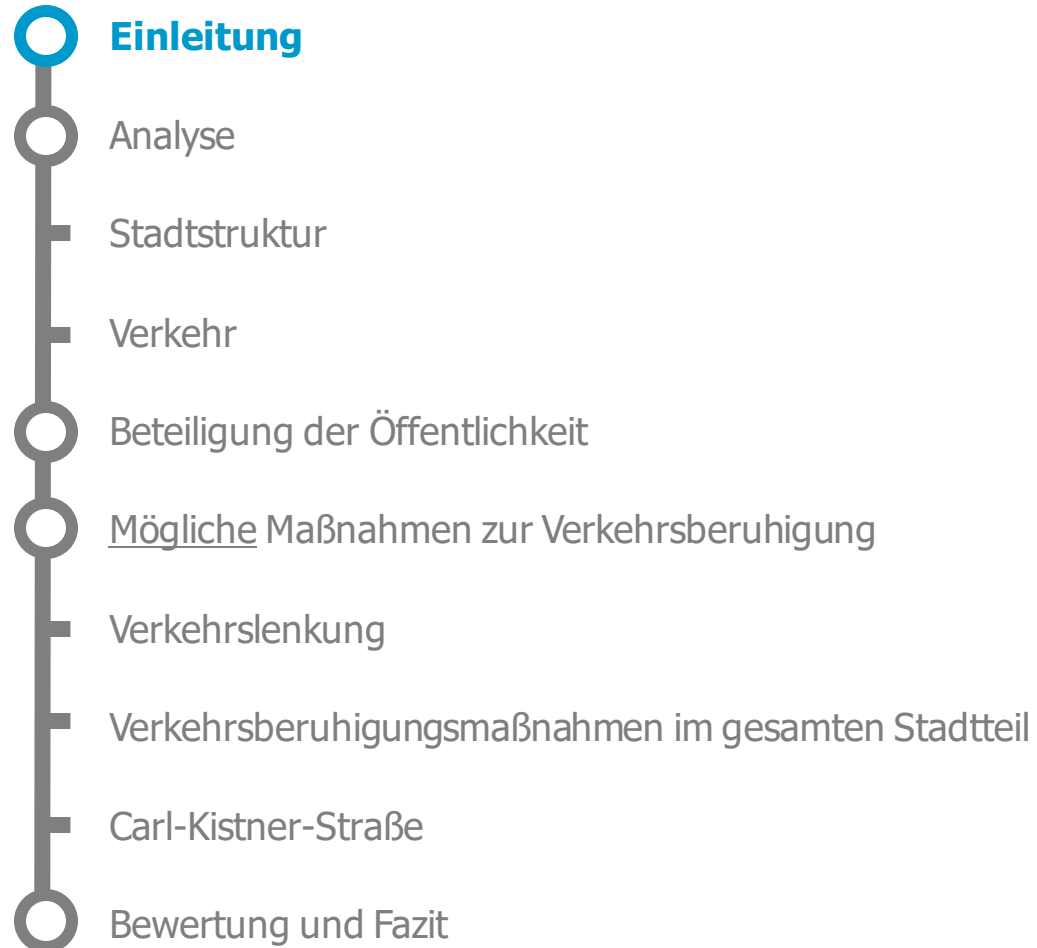
Verkehrsberuhigungskonzept Freiburg Haslach Präsentationsbericht

21.05.2024, Freiburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Katharina Wu M.Sc.

Dipl.-Ing. Lasse Petersen

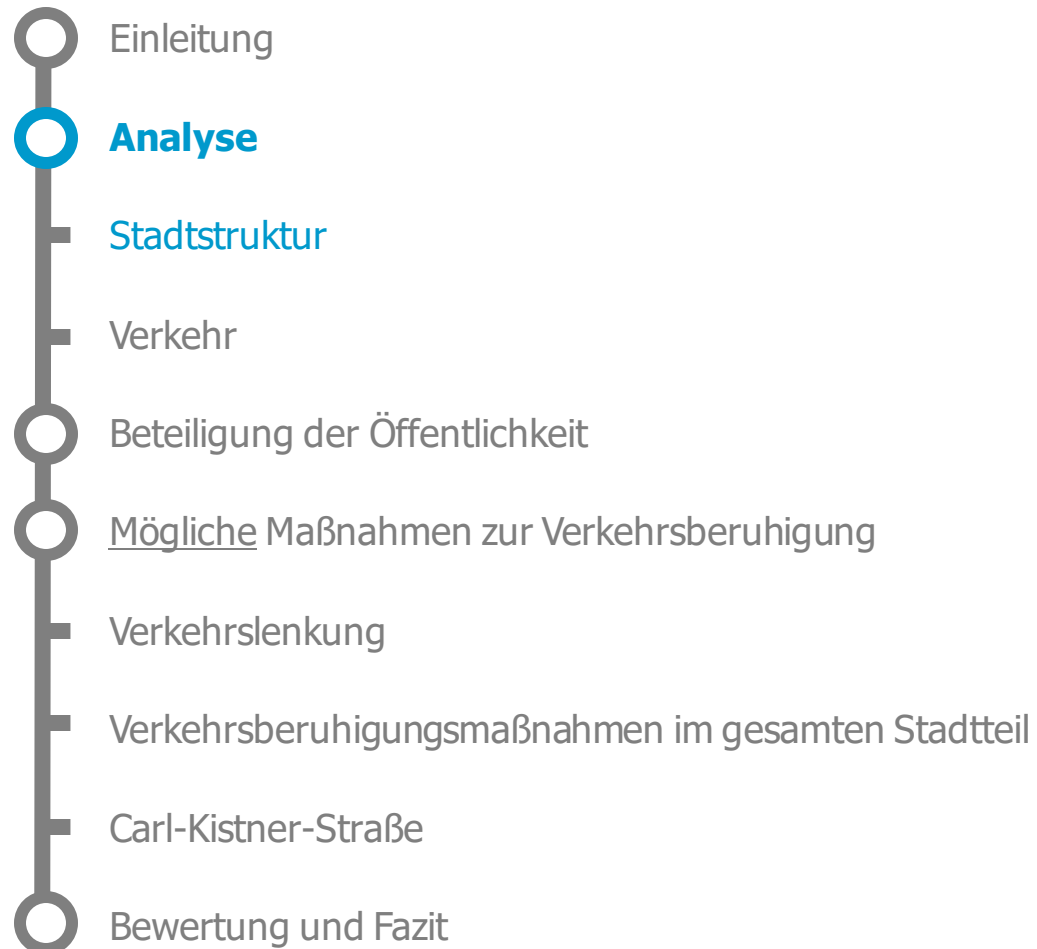


Vorliegend wird das Projekt „Verkehrsberuhigung Haslach“ in Form eines Präsentationsberichtes mit möglichst viel anschaulichem Bildmaterial dokumentiert. Es handelt sich um eine Beschreibung sämtlicher Arbeitsschritte, mit Ausnahme der Gedanken und Ideen, die zügig wieder verworfen wurden.

Die Analysen der Stadtstrukturen sowie der verkehrlichen Ausgangsbedingungen bilden die Grundlage und liefern bereits eine Reihe von Hinweisen auf Bedarfe und Handlungsansätze.

Das Projekt wurde von einem intensiven Beteiligungsprozess begleitet. Bereits im Vorwege gab es Bürger:innenveranstaltungen, die die Wünsche nach Verkehrsberuhigung thematisierten. Aus diesem Dialog wurden weitere Zielsetzungen deutlich. Es zeigte sich allerdings auch, dass es teilweise recht widersprüchliche Vorstellungen zum zukünftigen Verkehr in Haslach gibt.

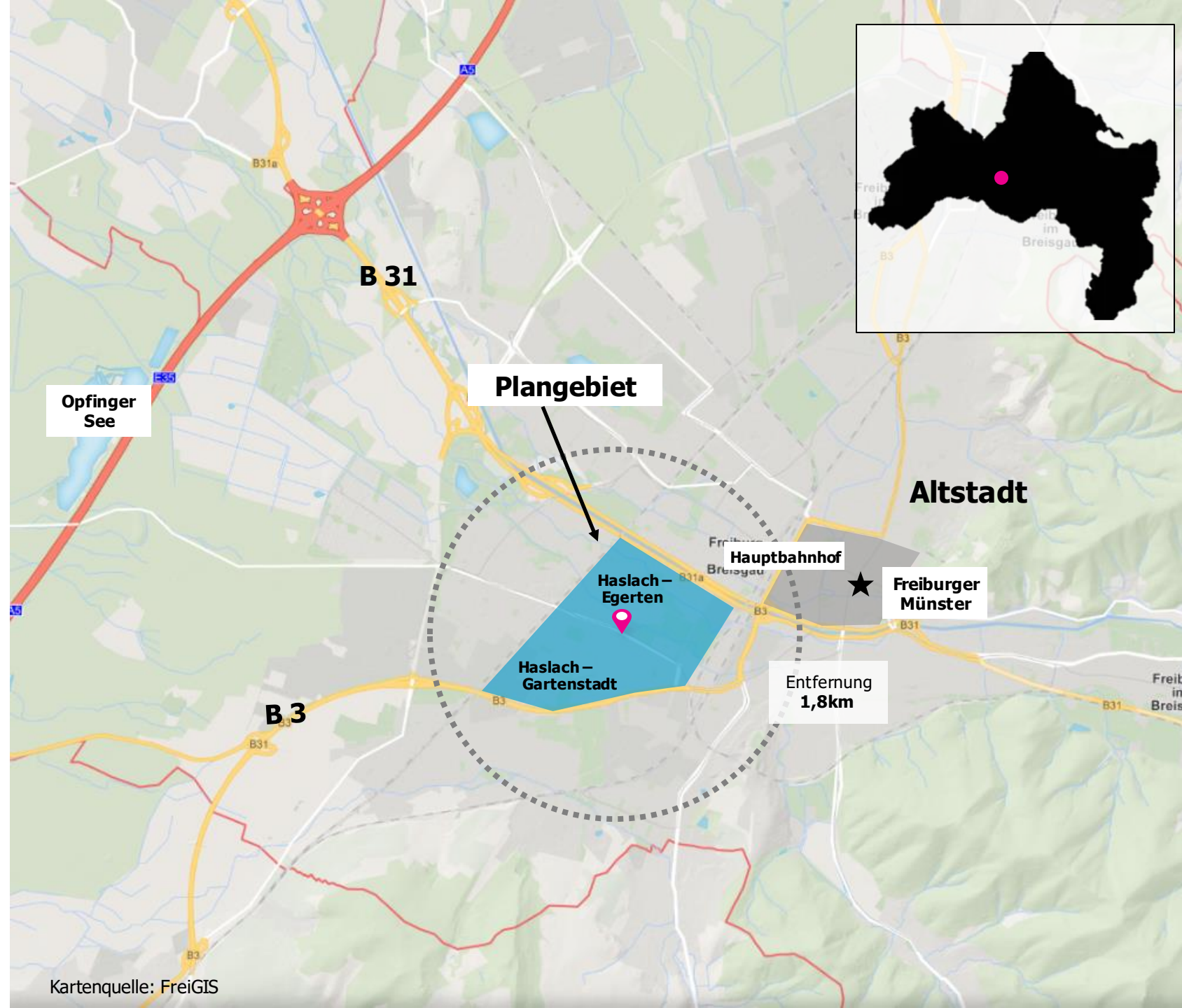
Diese Dokumentation schließt mit einer Reihe von Vorschlägen und Einschätzungen ab. Der gegenwärtig erreichte Arbeitsstand des Konzeptes ist aufgrund der Entscheidungsfindung immer noch nicht abschließend, sondern lässt noch Diskussionsspielräume offen.



Analyse

Stadtstruktur | Lage

- Das Untersuchungsgebiet umfasst die beiden **südwestlich der Altstadt** gelegenen Stadtbezirke Haslach-Egerten und Haslach-Gartenstadt.
- Nördlich von Haslach-Egerten verläuft die Bundesstraße B31 und südlich von Haslach-Gartenstadt die Bundesstraße B3.



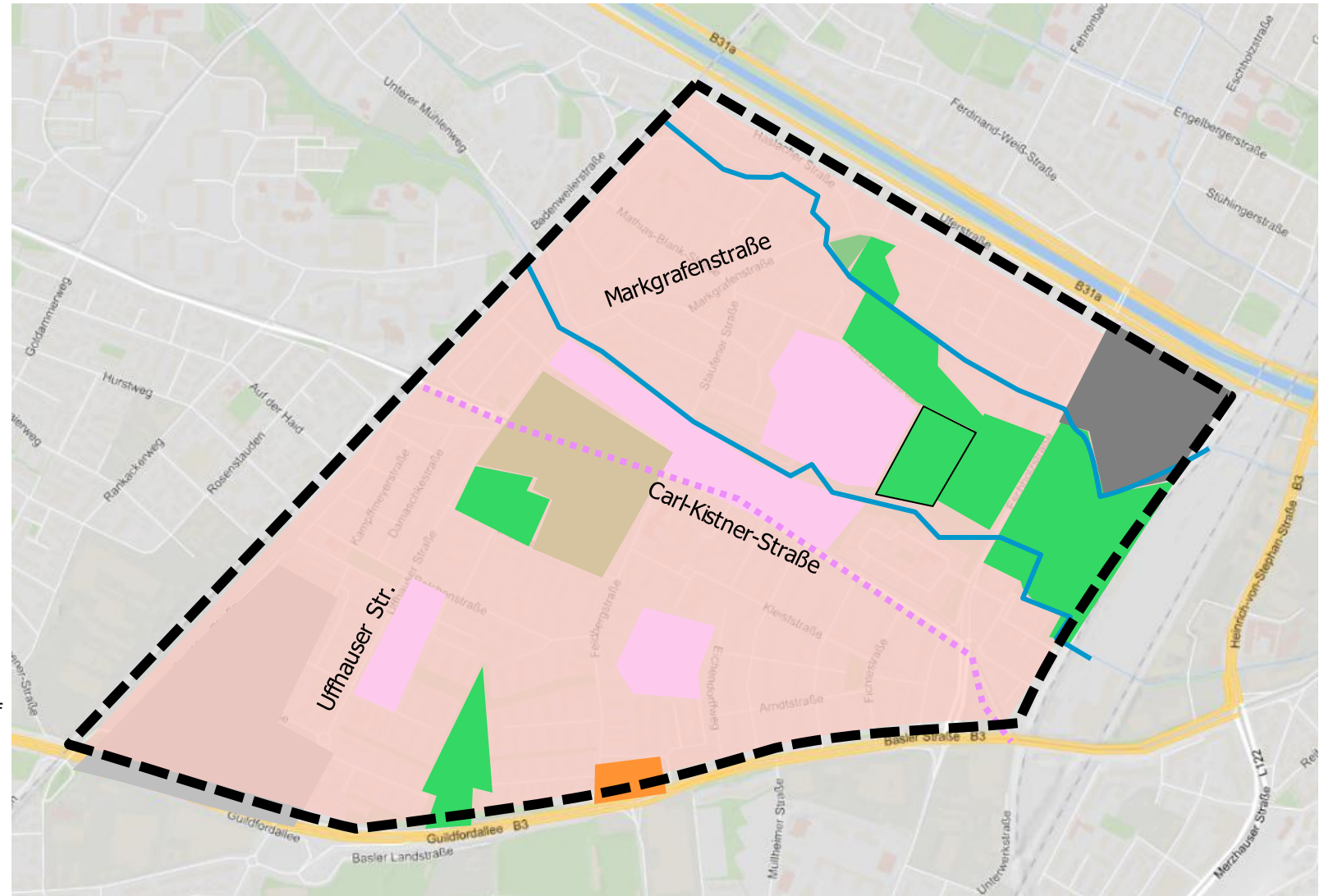
Analyse

Stadtstruktur | Flächennutzung

- Das Untersuchungsgebiet ist durch **Wohnen** geprägt
- Im **Stadtteilzentrum** befindet sich eine Mischfläche (Einzelhandel)
- Es gibt große Teilbereiche für Gemeinbedarf (insb. **Schulen**)
- Parks, landschaftlich geprägte Räume und **durchgrünte Quartiere** sind ebenfalls charakteristisch

Legende

- Wohnbaufläche
- Fläche für Gemeinbedarf
- Gemischte Fläche
- Gewerbliche Baufläche
- Sonderbaufläche
- Grünflächen
- Straßenbahn





Quelle: Flächennutzungsplan

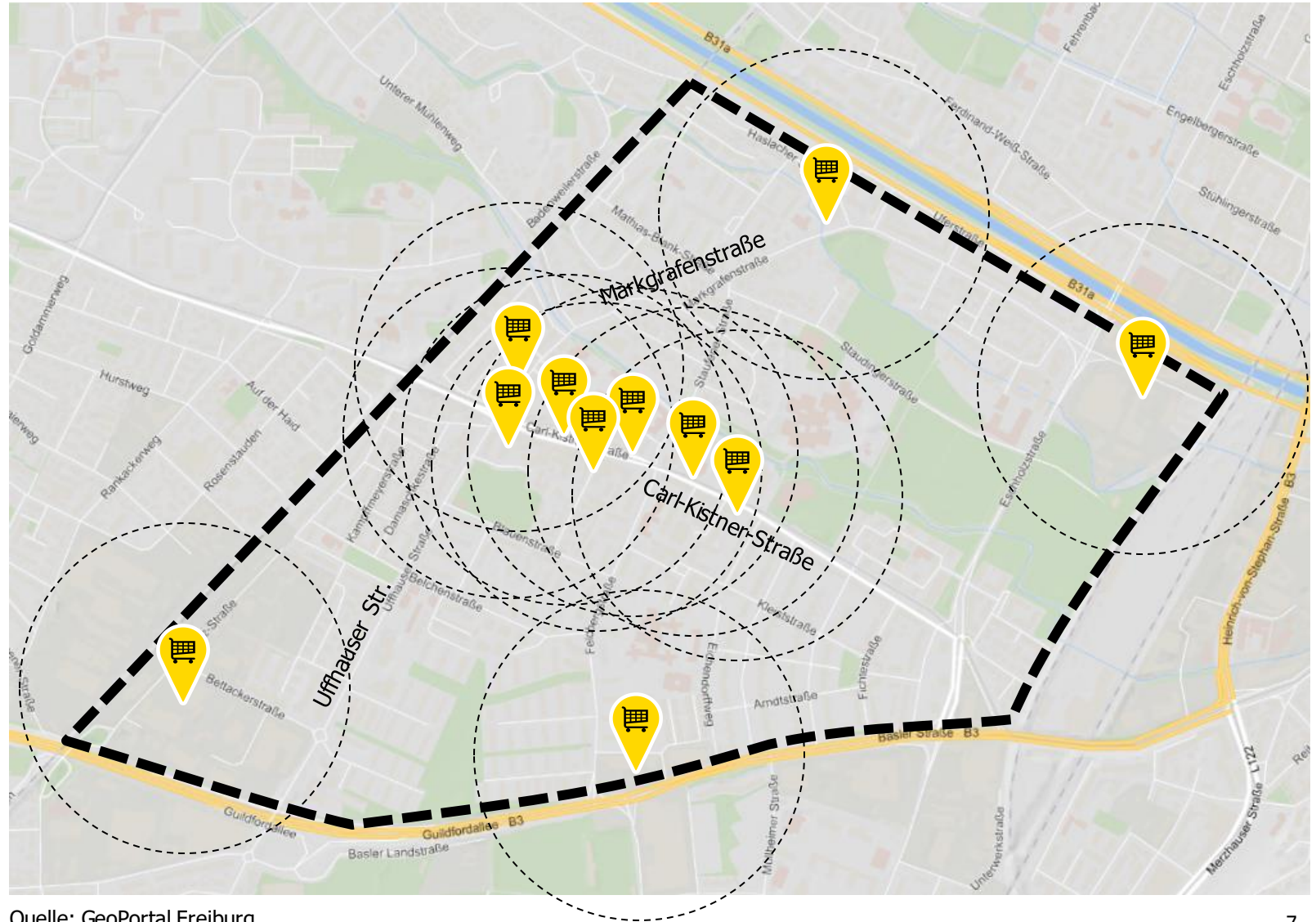
Analyse

Stadtstruktur | Angebote Nahversorgung

- Die **Nah-Erreichbarkeit** von alltäglich aufgesuchten Einrichtungen kann als vergleichsweise gut bis sehr gut eingestuft werden.

Legende

-  Nahversorgung
-  Einzugsradius (300 m)



Quelle: GeoPortal Freiburg

Analyse

Stadtstruktur | Einrichtungen für Kinder

- Kinderspiel- und Betreuungseinrichtungen sind ebenfalls nahezu flächendeckend nah erreichbar und somit für Wege zu Fuß prädestiniert.

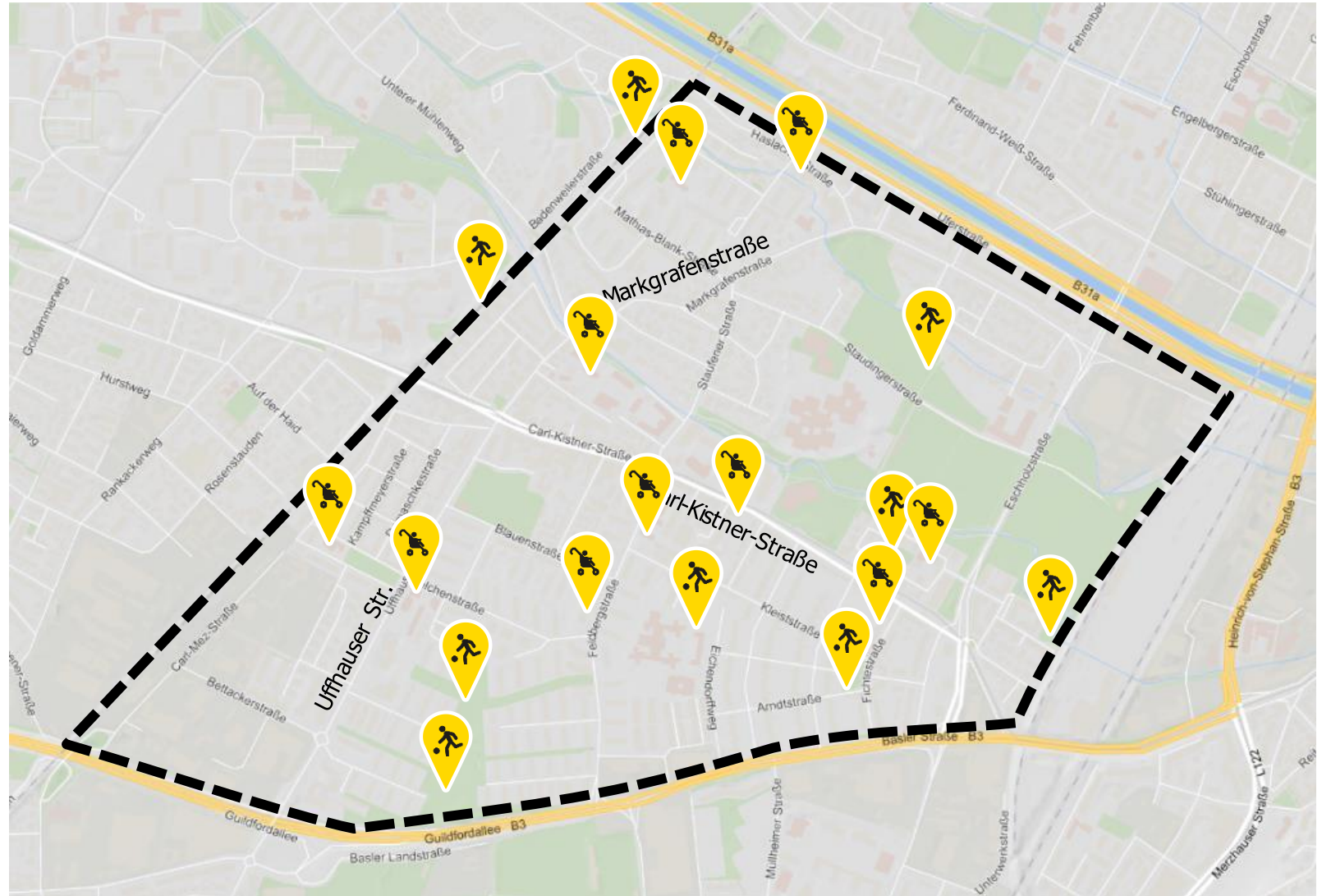
Legende



Kindergarten/KITa



Spielplatz







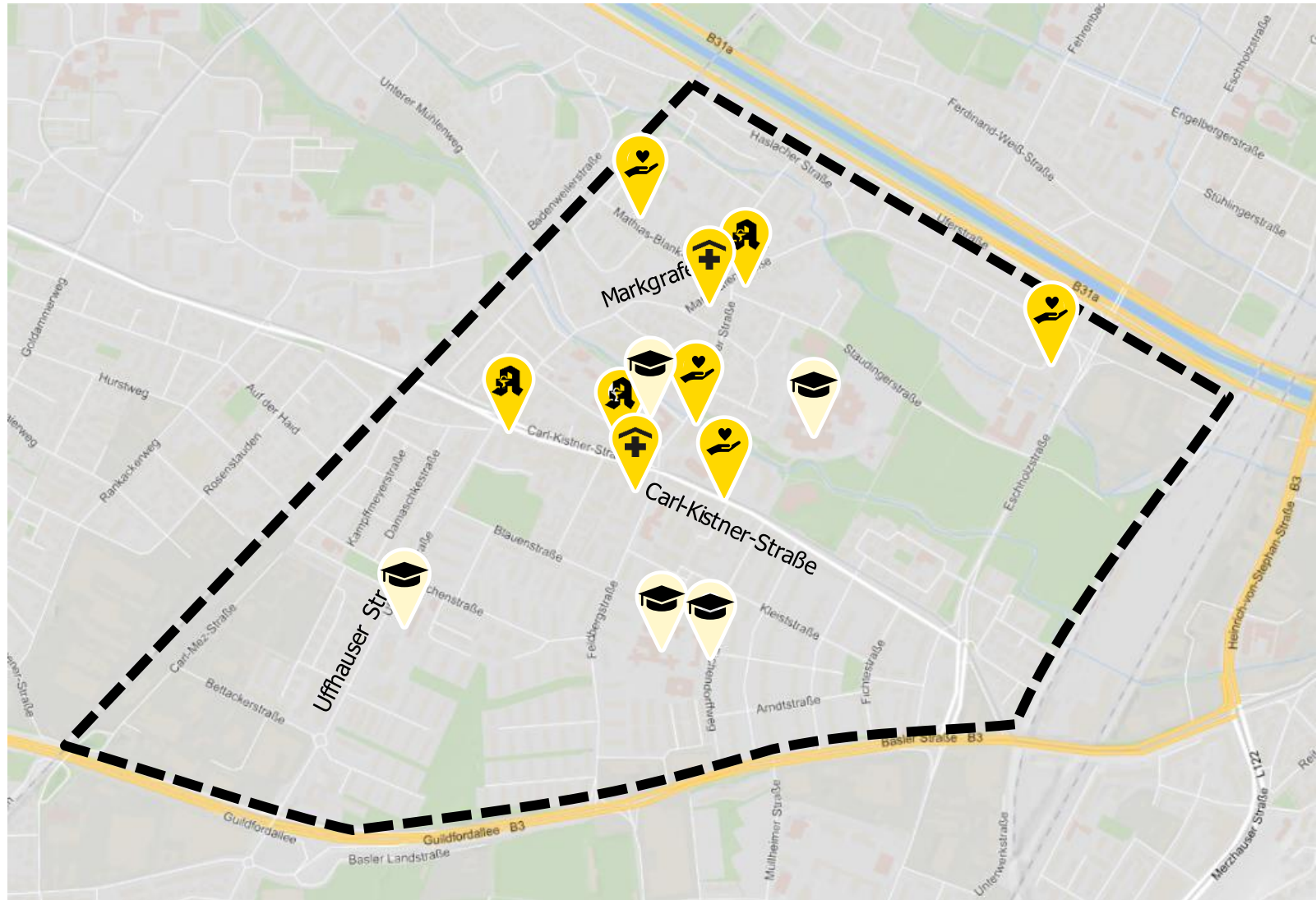
Quelle: GeoPortal Freiburg

Analyse

Stadtstruktur | Einrichtungen schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmergruppen

Legende

-  Schule
-  Senioreneinrichtungen
-  Apotheke
-  Arztpraxis



Quelle: GeoPortal Freiburg

Analyse

Stadtstruktur | Stadtentwicklungsvorhaben

- Nachverdichtung erzeugt neuen Verkehr
- Insbesondere im Umfeld Blauenstraße / Belchenstraße
- Geringe Autonutzung ist anzustreben
- Stadtteilzentrum wird gestärkt

Legende

 Wohnungsbau
Uffhauser Karrée



Quelle: GeoPortal Freiburg

Analyse

Stadtstruktur | Stadtentwicklungsvorhaben

- Die Freiburger Stadtbau beginnt mit dem Bau von 259 Wohnungen (Uffhauser Karree).
- Die ersten Wohnungen sollen Ende 2024 bezugsfertig sein.
- Für das neue Wohnquartier gibt es auch ein Mobilitätskonzept, in dem 550 Fahrradstellplätze, E-Ladesäulen und Carsharing-Angebote sowie eine Fläche für umweltfreundliche Mobilitätsangebote, z.B. Frelo, vorgesehen sind.
- Weitere Nachverdichtungen sind vorgesehen



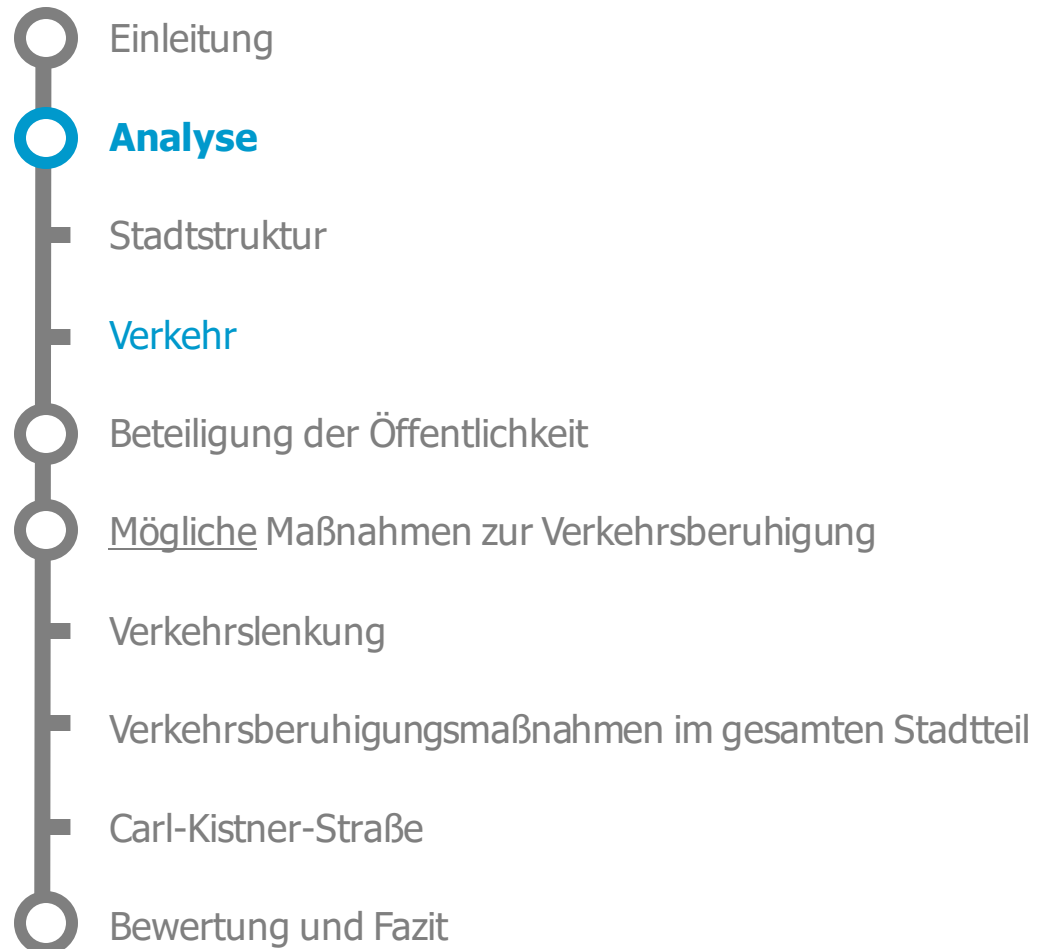
Quelle: Quartiersleitlinien Belchenstraße / Blauenstraße, 2022.

Aus der Analyse der städtischen Strukturen lassen sich bereits einige aufschlussreiche und handlungsleitende Erkenntnisse gewinnen.

Die innenstadtnahe Lage Haslachs im Stadtgebiet hat zur Folge, dass dieser Stadtbezirk für die Bewohner:innen anderer, weiter am Rand gelegener Stadtteile ein Durchgangsraum auf dem Weg in die Innenstadt ist.

Die Dichte und Nutzungsmischung sind hervorragende Voraussetzungen für die Stadt der kurzen Wege. Sehr viele Alltagsaktivitäten sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad leicht erreichbar. Die Schulen und die Einrichtungen vorwiegend für ältere Mitmenschen weisen auf ein hohes und großflächig vorhandenes Schutzbedürfnis hin.

Die voranschreitende Verdichtung bringt einerseits auch Kaufkraft, die das wichtige Stadtteilzentrum stärkt, erzeugt jedoch auch zusätzlichen Verkehr. Die Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten im Sinne einer guten Angebotspolitik gewinnt an Bedeutung. Die Mobilität ohne Auto kann sowohl für die mobilen Einwohner:innen als auch für das Umfeld von Nutzen sein. Darüber hinaus stiftet gerade die langsame Fortbewegung auch einen sozialen Nutzen, da zum Beispiel Begegnungen einfacher möglich werden.



Analyse

Verkehr | Prägung Straßennetz

- Innerhalb des Stadtteiles haben die Straßenzüge
 - **Haslacher Straße – Markgrafenstraße – Uffhauserstraße,**
 - **Carl-Kistner-Straße sowie**
 - **Staufener Straße – Feldbergstraße**die dominantesten Verkehrsfunktionen und ermöglichen sog. „quartiersfremden Verkehr“ bzw. aus Sicht des Stadtteils „Durchgangsverkehr“

Legende

- Straßen mit Verbindungsfunktion

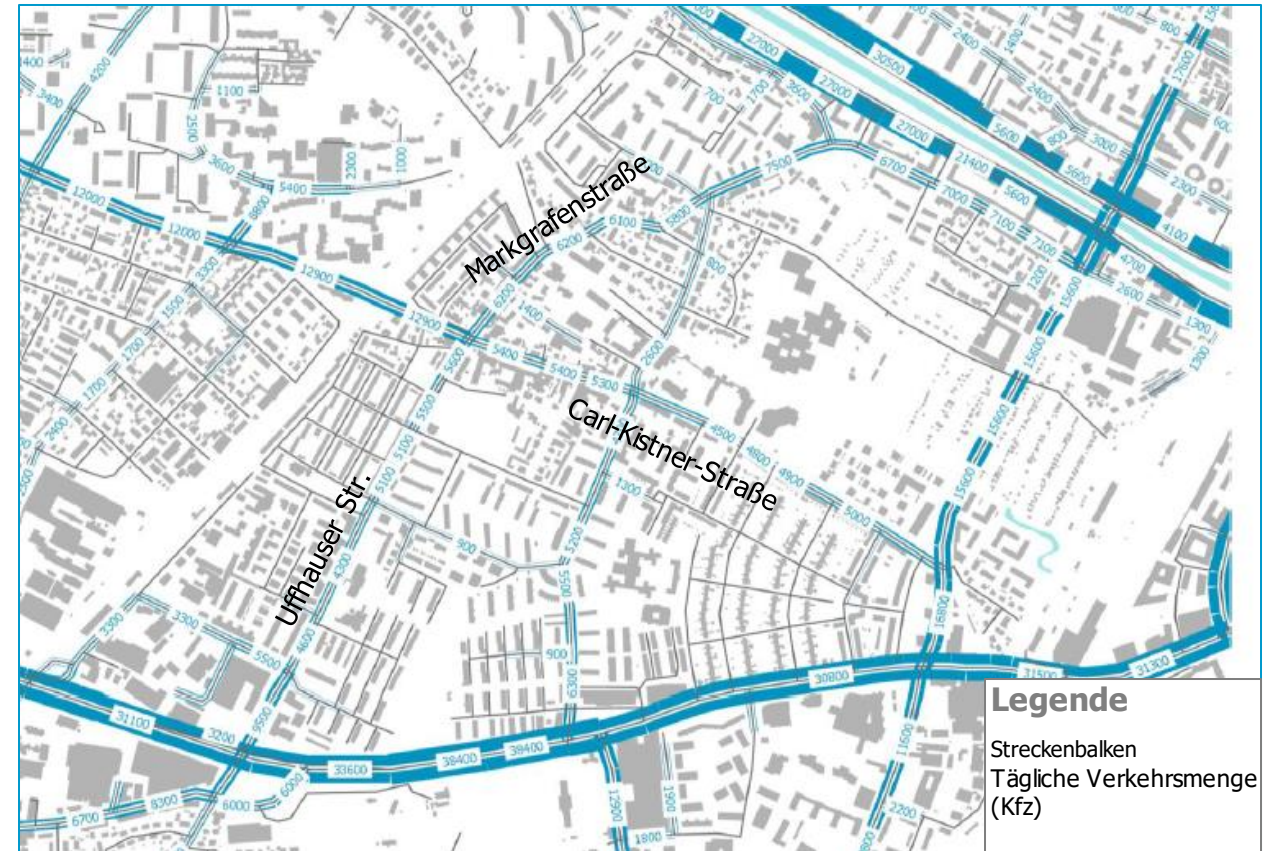


Quelle: GeoPortal Freiburg

Analyse

Verkehr | Verwendung eines Verkehrsmodells

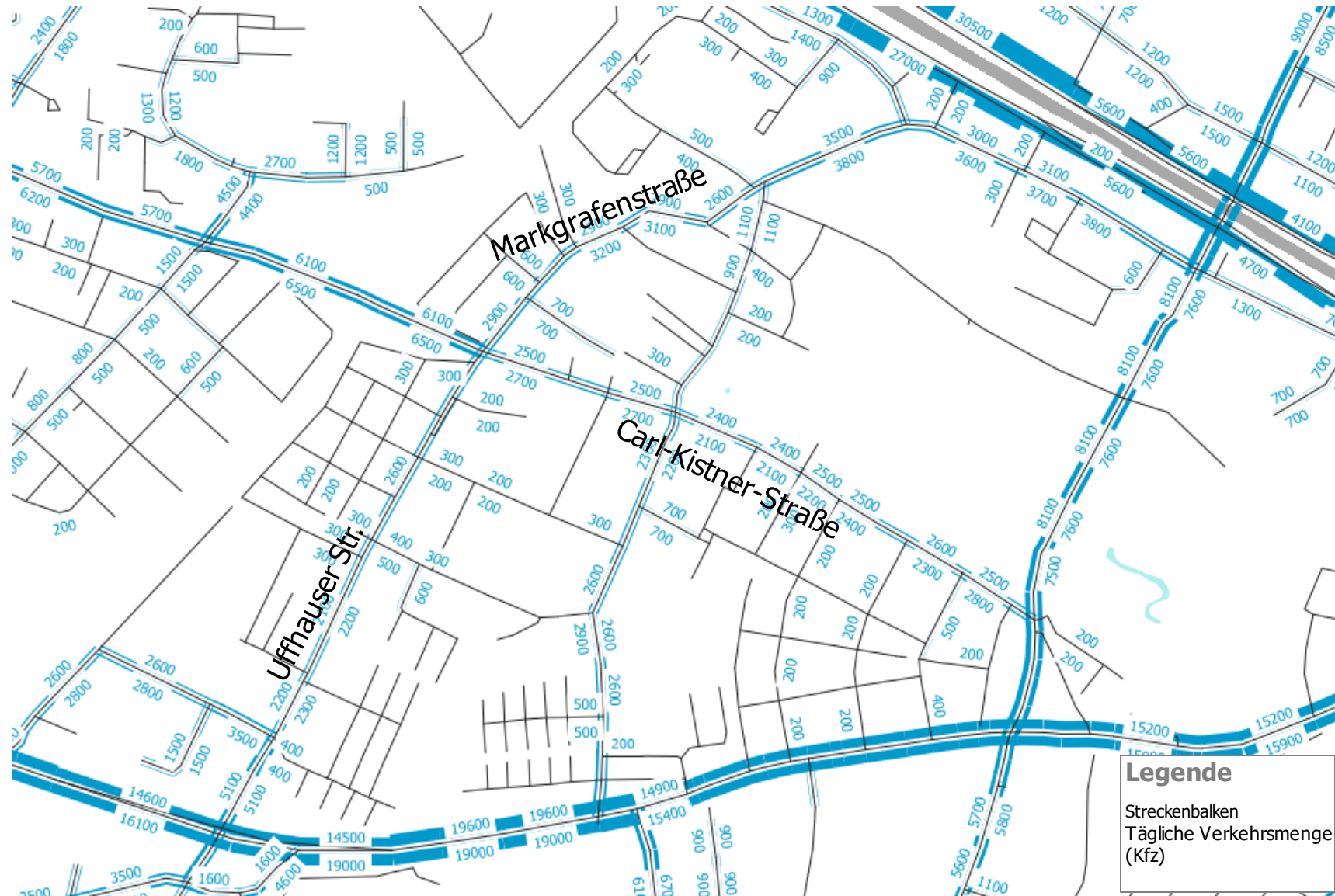
- Im **Juli und August 2023** erfolgten an zahlreichen Straßen in Haslach **Verkehrszählungen**.
- Basierend auf diesen Zählungen wurde ein **Verkehrsmodell** erstellt, also eine modellhafte Abbildung des Verkehrsablaufs.
- mit dessen Hilfe wurden **Streckenbelastungskarten** erstellt (durchschnittliche Kfz-Verkehrsmenge pro Tag an einer Straße).
- Im Zuge der weiteren Überlegungen zur Verkehrslenkung ist das Modell hilfreich, da es die Auswirkungen von lenkenden Eingriffen in das Verkehrsnetz berechnen kann.



Grafik: Verkehrsbelastung der Straßenzüge in Haslach in Kfz/Tag

Analyse

Verkehr | Verkehrsmengen



Durchgangsverkehre durch Haslach sowie die mögliche Beeinflussung spielen im Rahmen dieses Projektes eine wichtige Rolle.

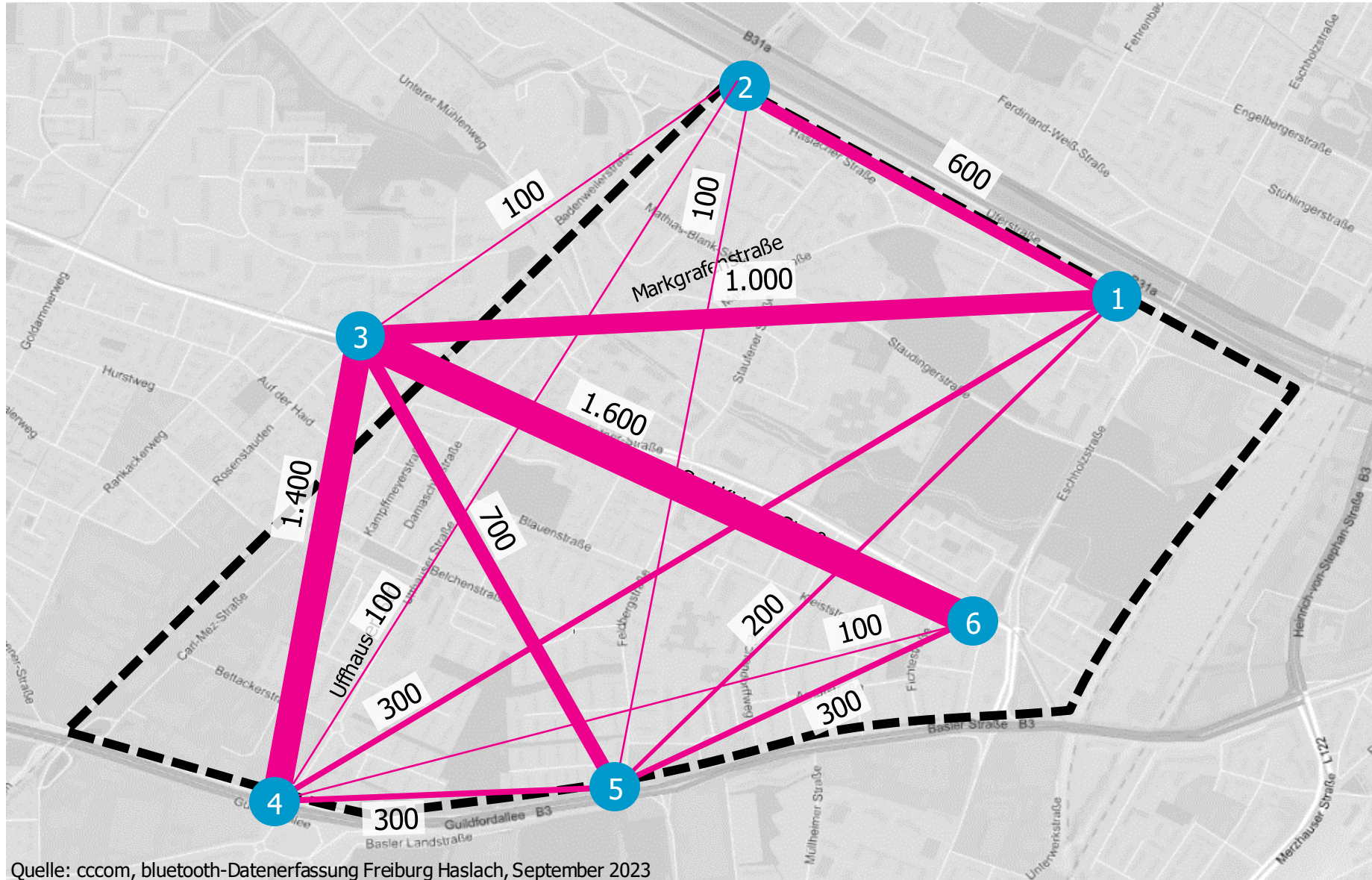
Projektbegleitend wurde eine Erfassung der Durchgangsverkehrsströme mit Hilfe der Bluetooth-Technologie durchgeführt. Diese liefert plausible Daten zu Umfang und Anteil des Durchgangsverkehrs. Ferner konnten verschiedene Zeitbereiche analysiert werden, die darauf schließen lassen, ob direkt durchgefahren wird oder Zwischenaufenthalte mit kurzzeitigen oder mehrstündigen Erledigungen stattfinden.

Neben den Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten in den Stadtbezirk bzw. aus diesem heraus wurden die Ströme auch unterwegs im zentraleren Bereich erfasst, um auch die Routenwahl nachvollziehen zu können. Die Erhebung erfüllte sämtliche Anforderungen des Datenschutzes.

Mit Hilfe des oben erwähnten Verkehrsmodells ist es ebenfalls möglich, Durchgangsverkehre zu berechnen. Dies jedoch nicht mit der gleichen Präzision wie bei einer direkt auf den Durchgangsverkehr ausgerichteten Erhebung. Die Daten aus dem Modell dienen als Abgleich und Plausibilisierung. Sie weisen eine hohe Übereinstimmung auf.

Analyse

Verkehr | Übersicht Durchgangsverkehre Bluetooth-Erhebung 10 Minuten-Intervall

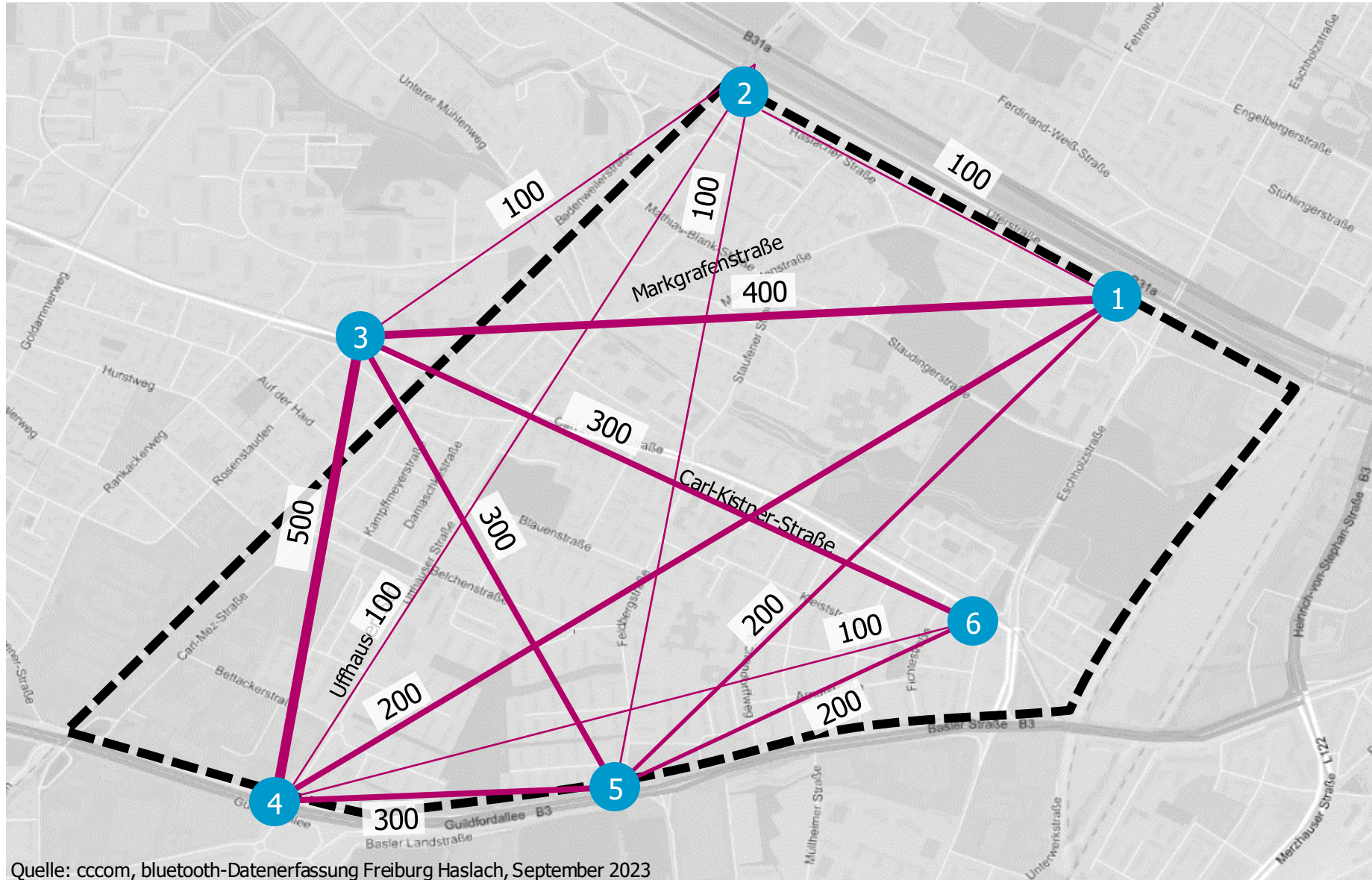


Durchgangsverkehr gesamt:
7.000 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100
Kfz/h

Analyse

Verkehr | Übersicht gebrochene Durchgangsverkehre Bluetooth-Erhebung im 10 bis 60 Minuten-Intervall

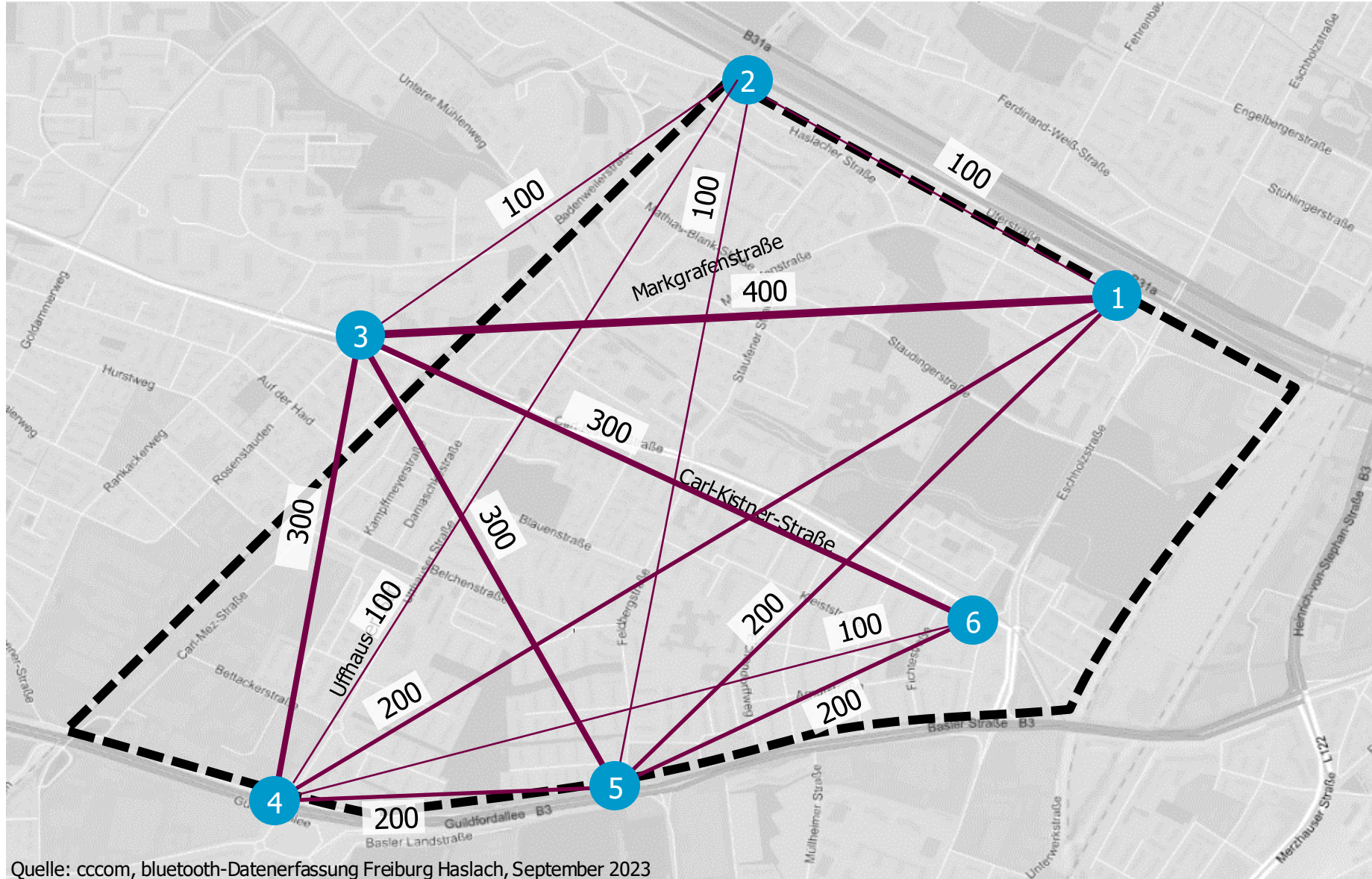


Durchgangsverkehr gesamt:
3.200 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100
Kfz/h

Analyse

Verkehr | Übersicht gebrochene Durchgangsverkehre Bluetooth-Erhebung im 60 bis 240 Minuten-Intervall



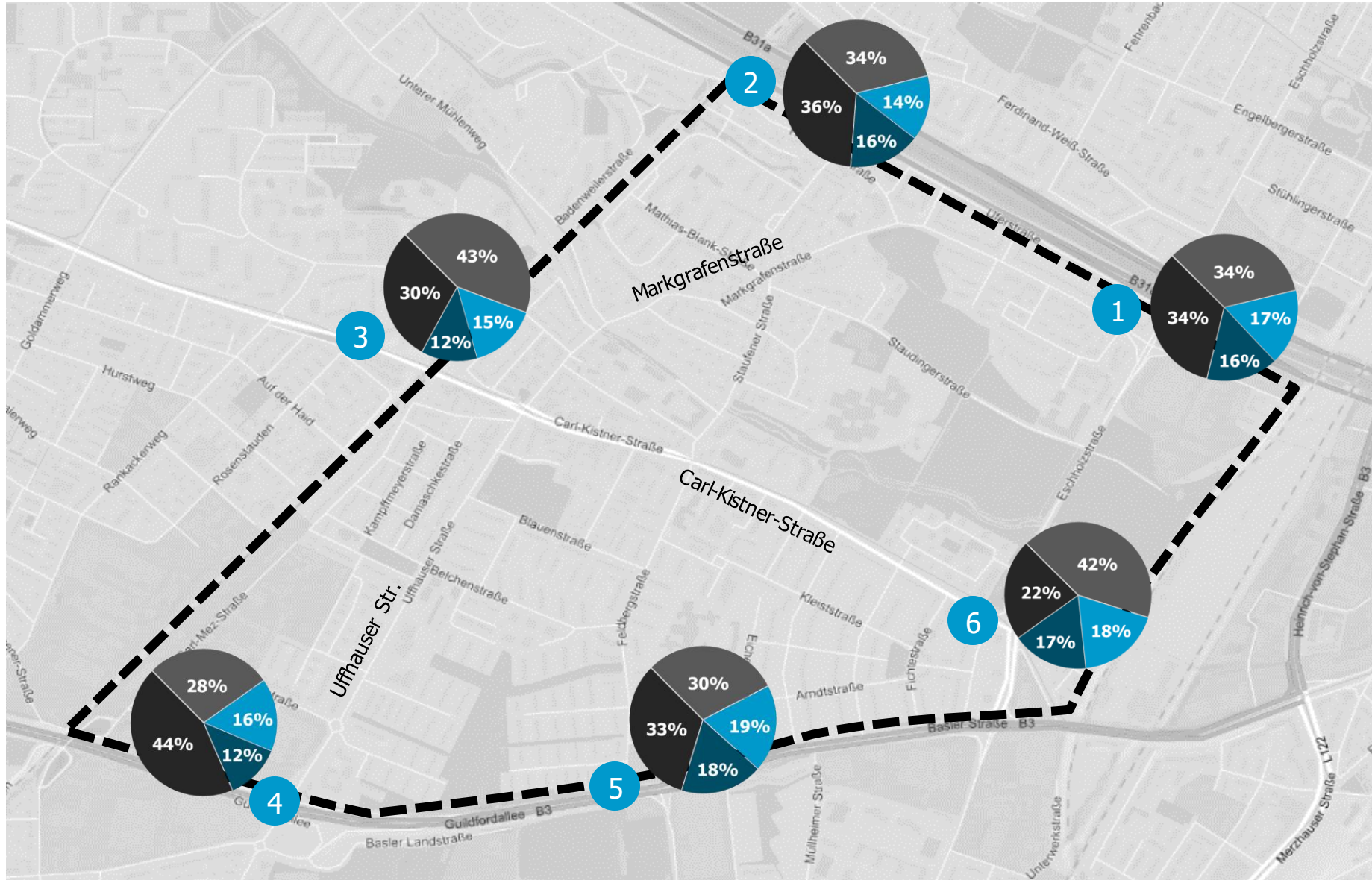
Durchgangsverkehr gesamt:
2.800 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100
Kfz/h

Quelle: ccom, bluetooth-Datenerfassung Freiburg Haslach, September 2023

Analyse

Verkehr | Übersicht Bluetooth-Erhebung

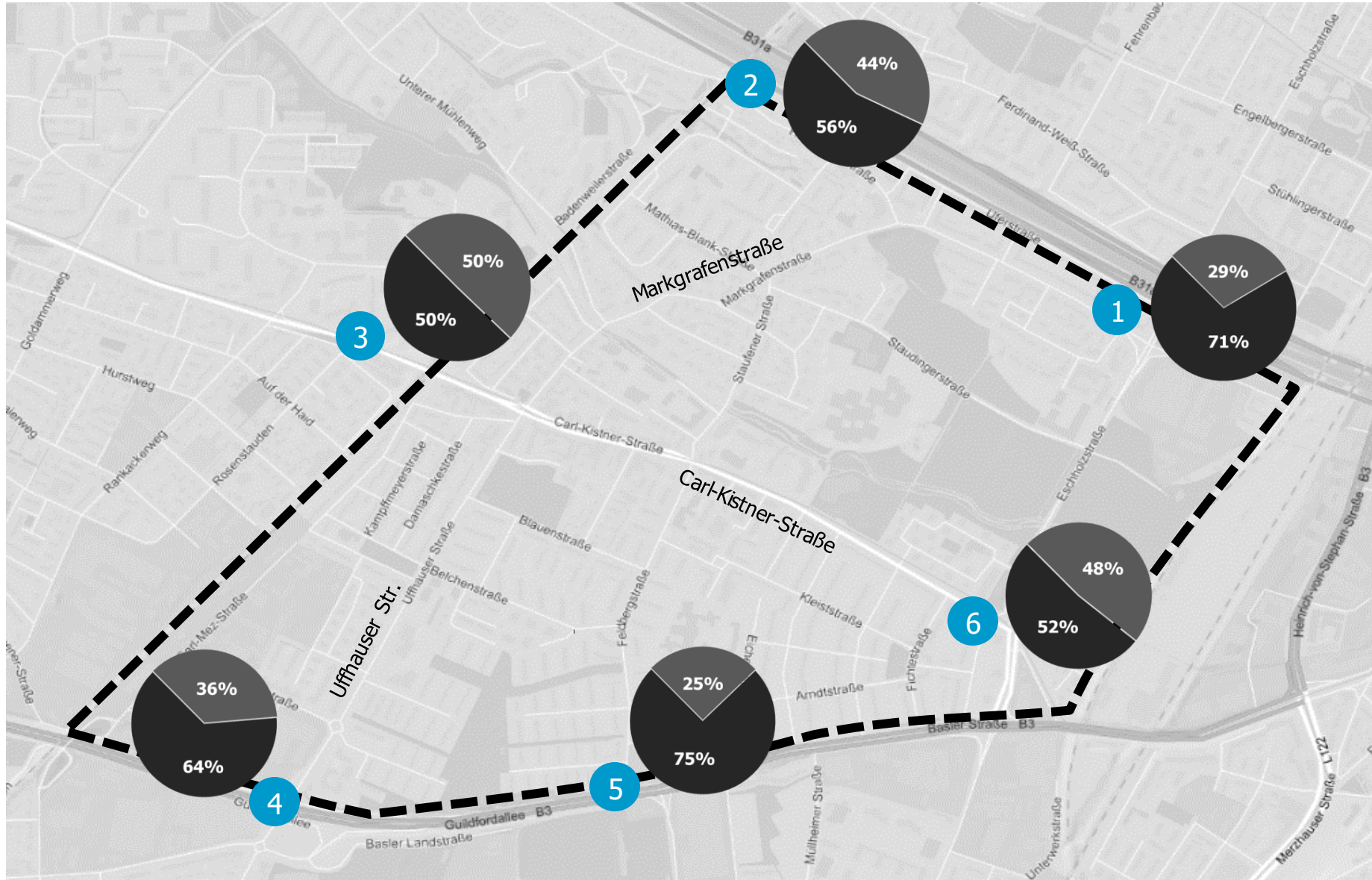


Legende

- Durchgangsverkehr DV
- Gebrochener DV kurz
- Gebrochener DV lang
- Quell-Zielverkehr

Analyse

Verkehr | Übersicht Auswertung Verkehrsmodell (zum Vergleich)



Das Nachfragemodell basiert auf Wegeketten (siehe FR.BERICHT.3.28_Modellhandbuch, S. 110)

Beispiel: Die Wegekette „Wohnen → Arbeiten → Einkaufen → Wohnen“ enthält 3 Wege.

Im Modell werden diese drei Wege als Einzelwege dargestellt und erscheinen daher als Quell- und Zielverkehr im Modell.

Legende

- Durchgangsverkehr DV
- Quell-Zielverkehr

Analyse

Verkehr | Erkenntnisse aus den Untersuchungen zum Durchgangsverkehr

Kernpunkte der Untersuchung

- die Anteile des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr haben eine relevante Größenordnung
- Alle wesentlichen Ströme treffen am Knotenpunkt Opfinger Straße / Markgrafenstraße / Carl-Kistner-Straße / Uffhauser Straße zusammen.

Was bedeutet das?

- Maßnahmen, die dort ansetzen, können potenziell Durchgangsverkehr vermindern (dort den „Hebel“ ansetzen)
- Maßnahmen dort können mit weiteren Maßnahmen kombiniert werden, um unerwünschte Nebenwirkungen zu vermeiden

Allerdings: Schwierigkeiten berücksichtigen

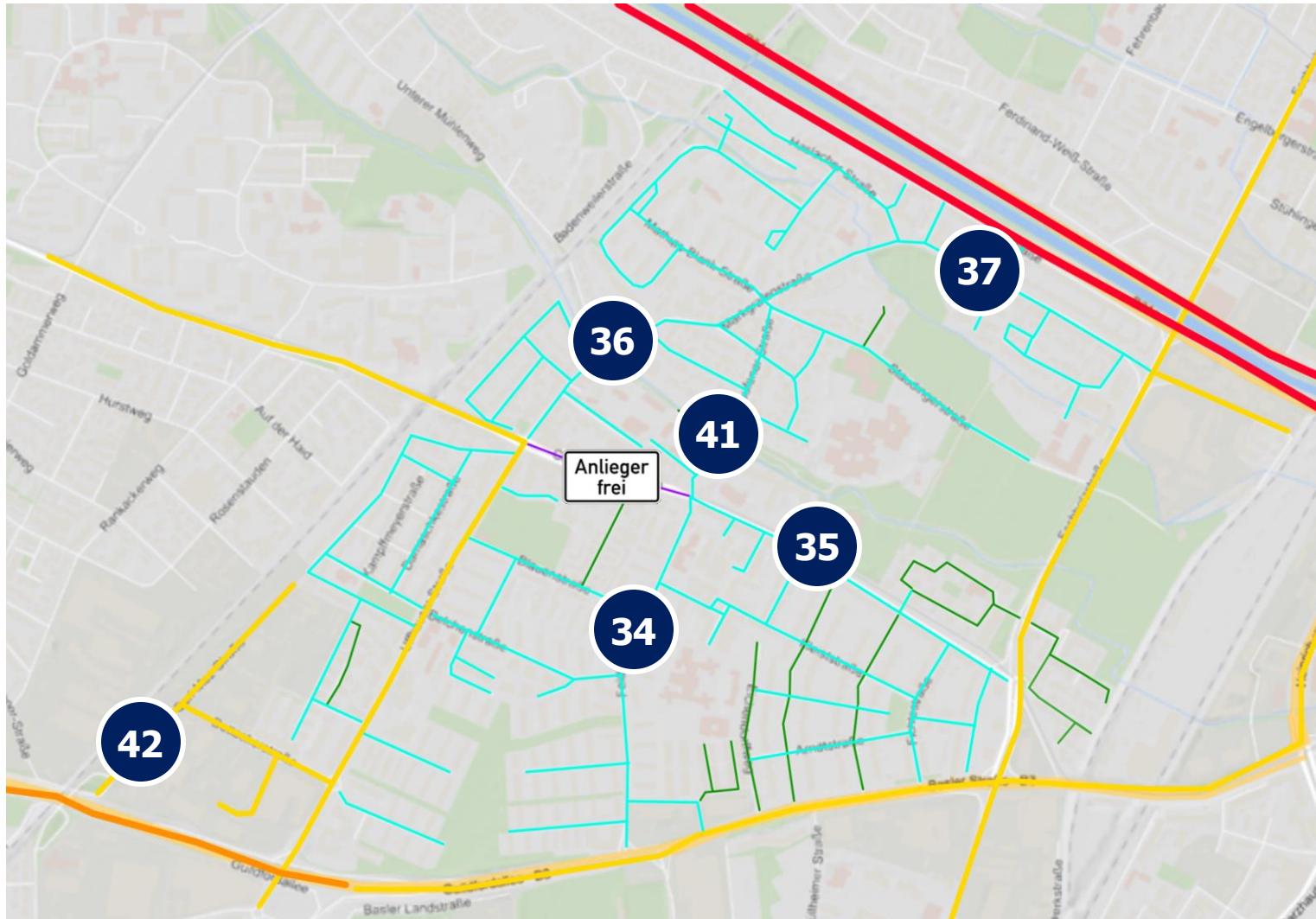
- Unerwünschte Verdrängungseffekte sind grundsätzlich nicht komplett vermeidbar, andere Straßen oder andere Stadtteile können Mehrbelastungen erfahren
- Es können Umwegfahrten entstehen
- Ein gewisses Maß an Durchgangsverkehr ist im Allgemeinen in allen Stadtteilen vorhanden; Autofahrende aus Haslach können in anderen Stadtteilen auch Durchgangsverkehr verursachen.



Grafik: Hauptansatzpunkt zur Beeinflussung von Durchgangsverkehren

Analyse

Verkehr | Geschwindigkeit des Autoverkehrs | „V85“ in km/h



Legende

- Maximale Geschwindigkeit von 85 % der Verkehre in km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- 20km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 50 – 80 km/h
- >= 80 km/h

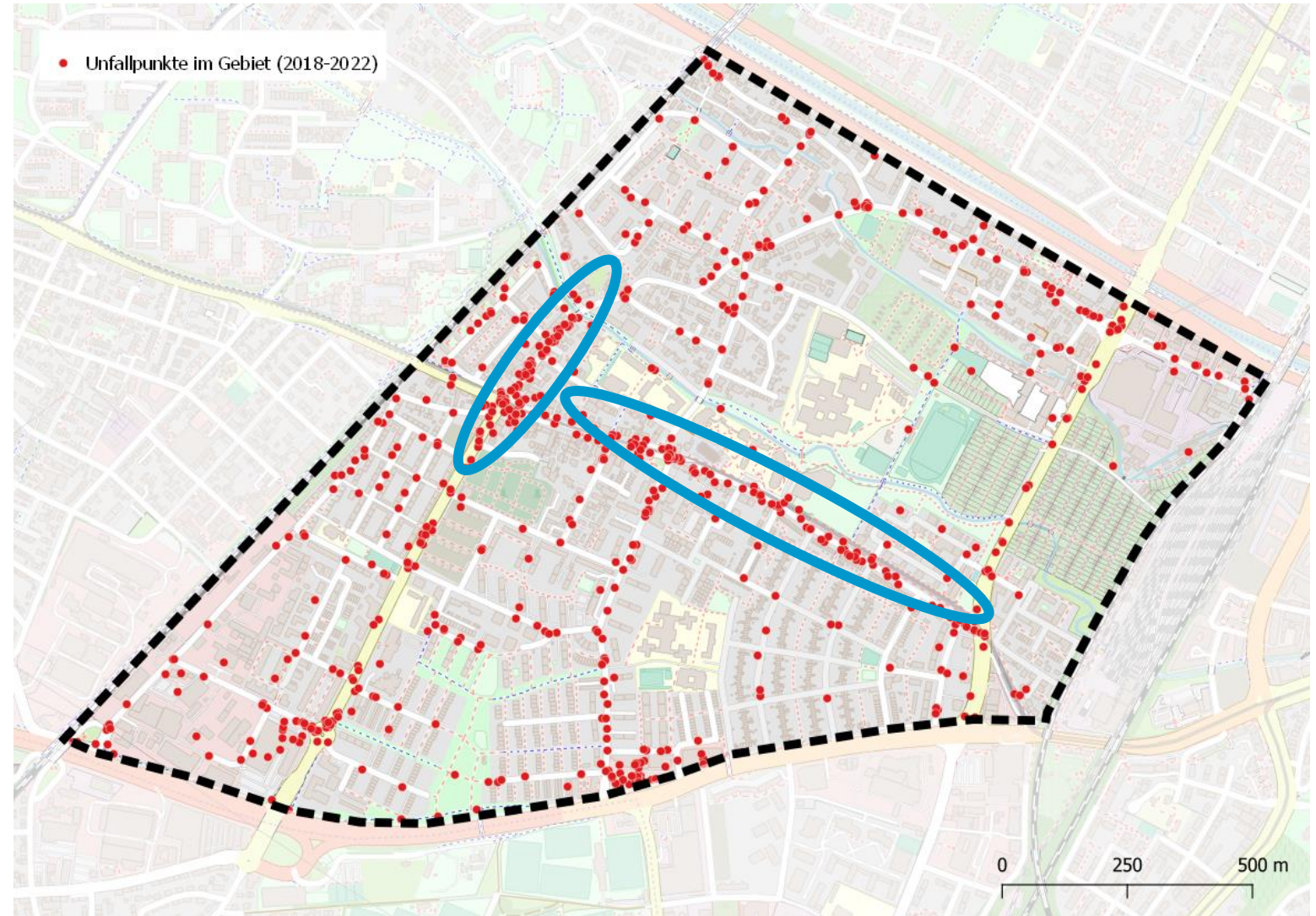
Kartengrundlage: GeoPortal Freiburg

Messungen an 5 Werktagen durch die Stadt Freiburg, 7/23

Analyse

Verkehr | Verkehrsunfälle 2018 – 2022 gesamt

- Häufungslinien auf **Markgrafenstraße** und **Carl-Kistner-Straße** (im gesamten Verlauf)
- Auch **Feldbergstraße, Uffhauser** und **Haslacher Straße** auffällig



Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Freiburg

Analyse

Verkehr | Parkraumangebot im Stadtteilzentrum

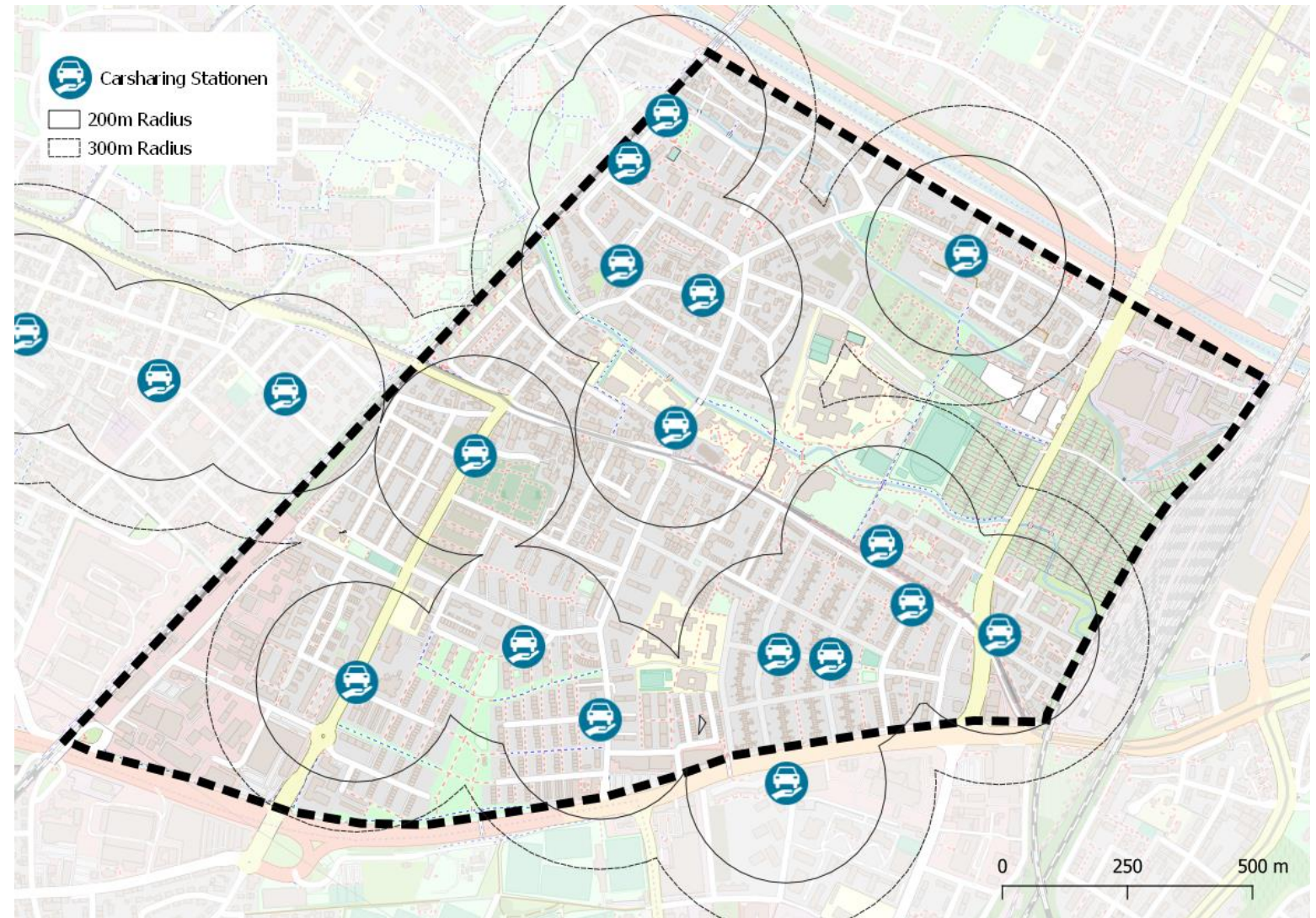
-  Öffentlich zugängliche Parkplätze ohne Bewirtschaftung
-  Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Höchstparkdauer
-  Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Gebührenpflicht
- 20** Anzahl Parkstände (gerundet)



Analyse

Verkehr | Carsharing Standorte

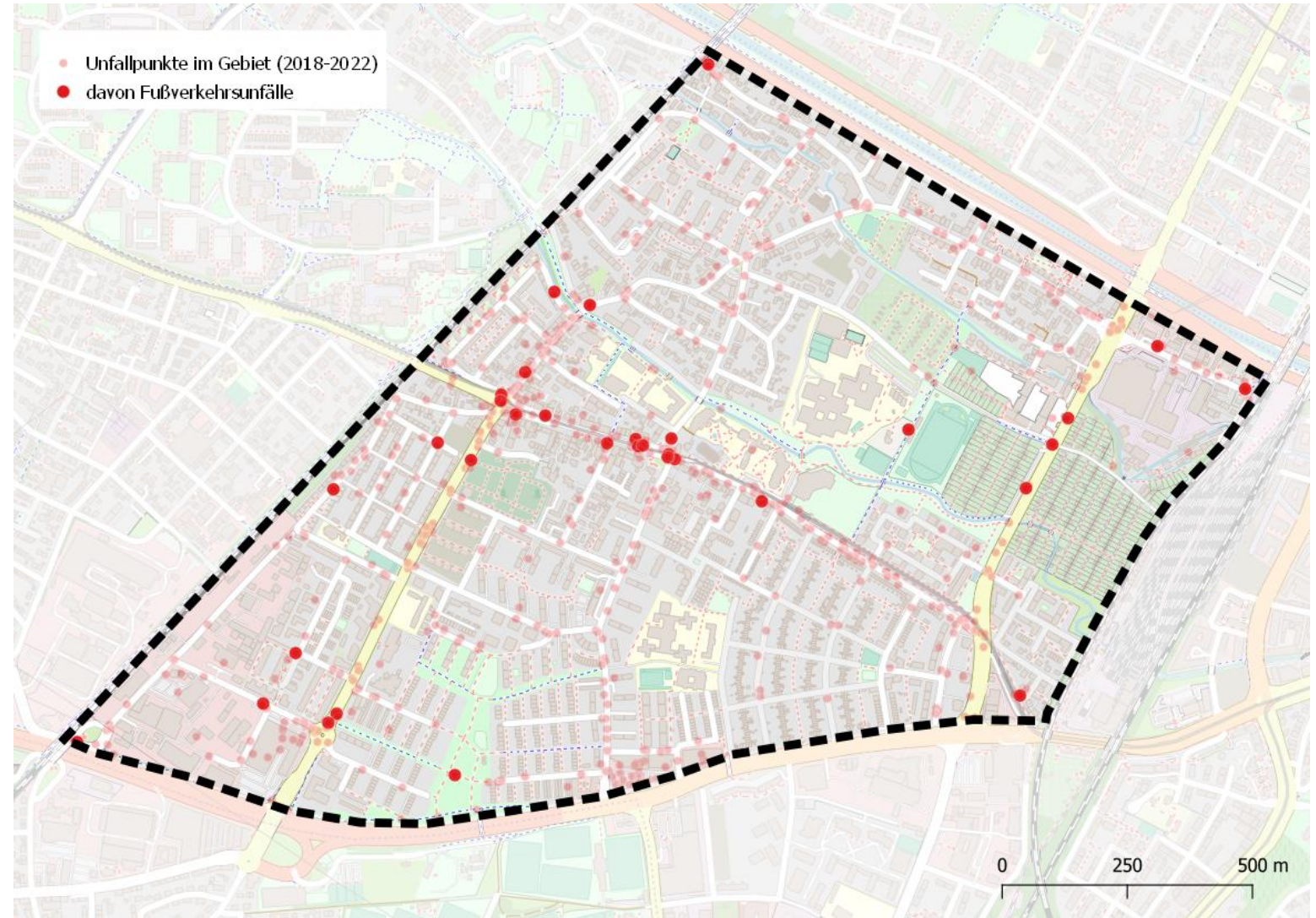
- Hohe Naherreichbarkeit von CarSharing-Stationen
- Nur wenige Bereiche mit mehr als 300 m Fußwegentfernung
- Gute Sichtbarkeit der Stationen u.a.
- **Wichtiger Beitrag zu einem Leben ohne eigenes Auto**



Analyse

Verkehr | Verkehrsunfälle 2018 – 2022 mit Fußgängerbeteiligung

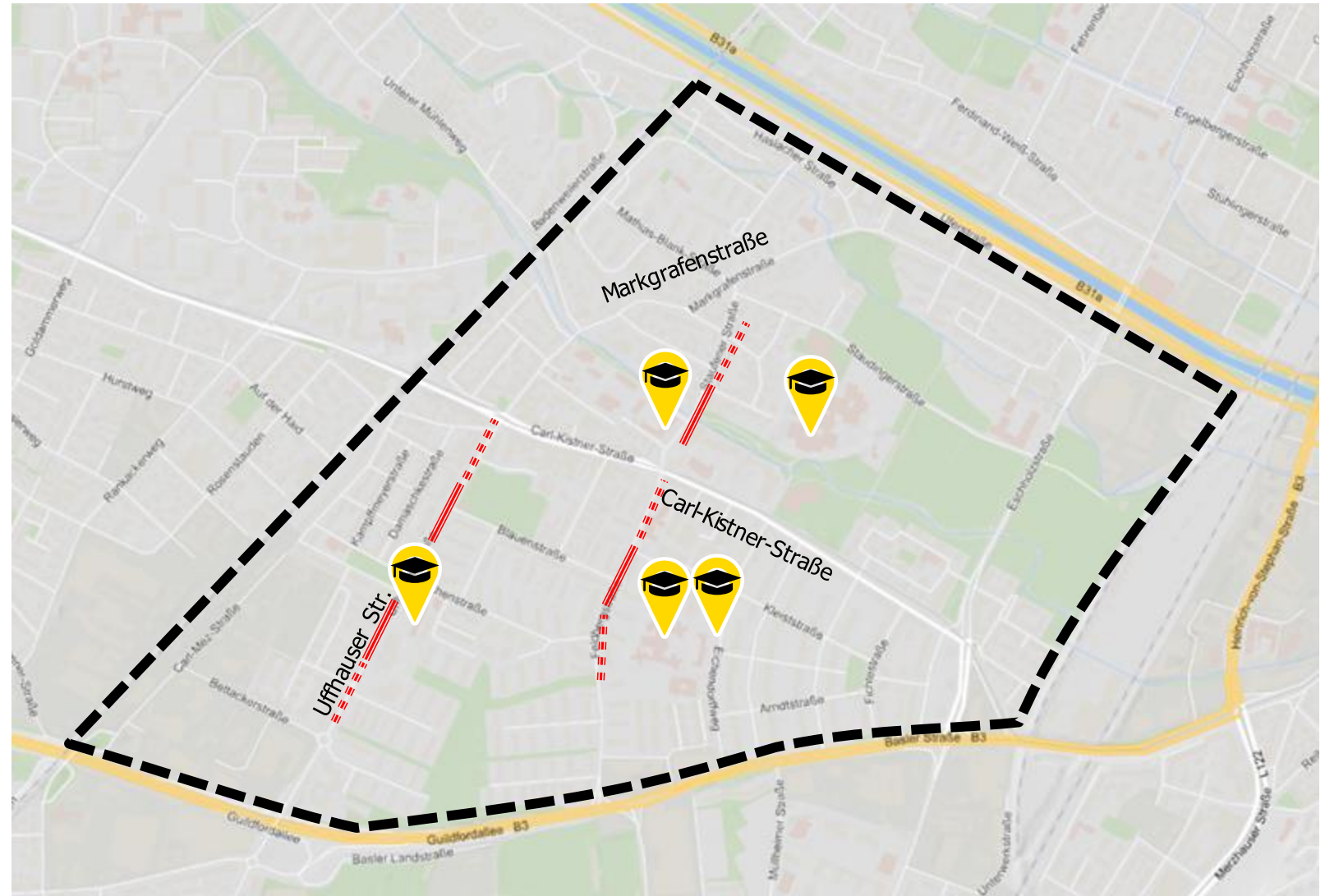
- Eher **selten Fußgänger:innen betroffen**
- Carl-Kistner-Straße und Markgrafenstraße im Stadtteilzentrum auffällig



Analyse

Verkehr | Schulstandorte und übergeordnete Straßen

- Jede Schule hat ihre eigenen maßgeblichen **Schulwege**, die im näheren Umfeld gebündelt auftreten
- Die **Schnittstellen zu den übergeordneten Straßen** sind besonders relevant



Analyse

Verkehr | Generelle Aspekte zu Kindern als Verkehrsteilnehmer:innen

- Kinder sind nur begrenzt an Verkehrsverhältnisse anpassbar
- Ihre Sichtfelder, Aufmerksamkeit, Einschätzungsvermögen von Geschwindigkeiten und Gefahren sind eingeschränkt
- Auch Geduld und Risikobereitschaft weichen naturgemäß vom Erwachsenenverhalten ab
- **- zumindest – im Umfeld von Schulen sind die Verkehrsbedingungen an Schüler:innen anzupassen**
- Langsame, aufmerksame Fahrweise, gute Einsichtmöglichkeiten in Straßenräumen und klare Verhaltensregeln sind anzustreben






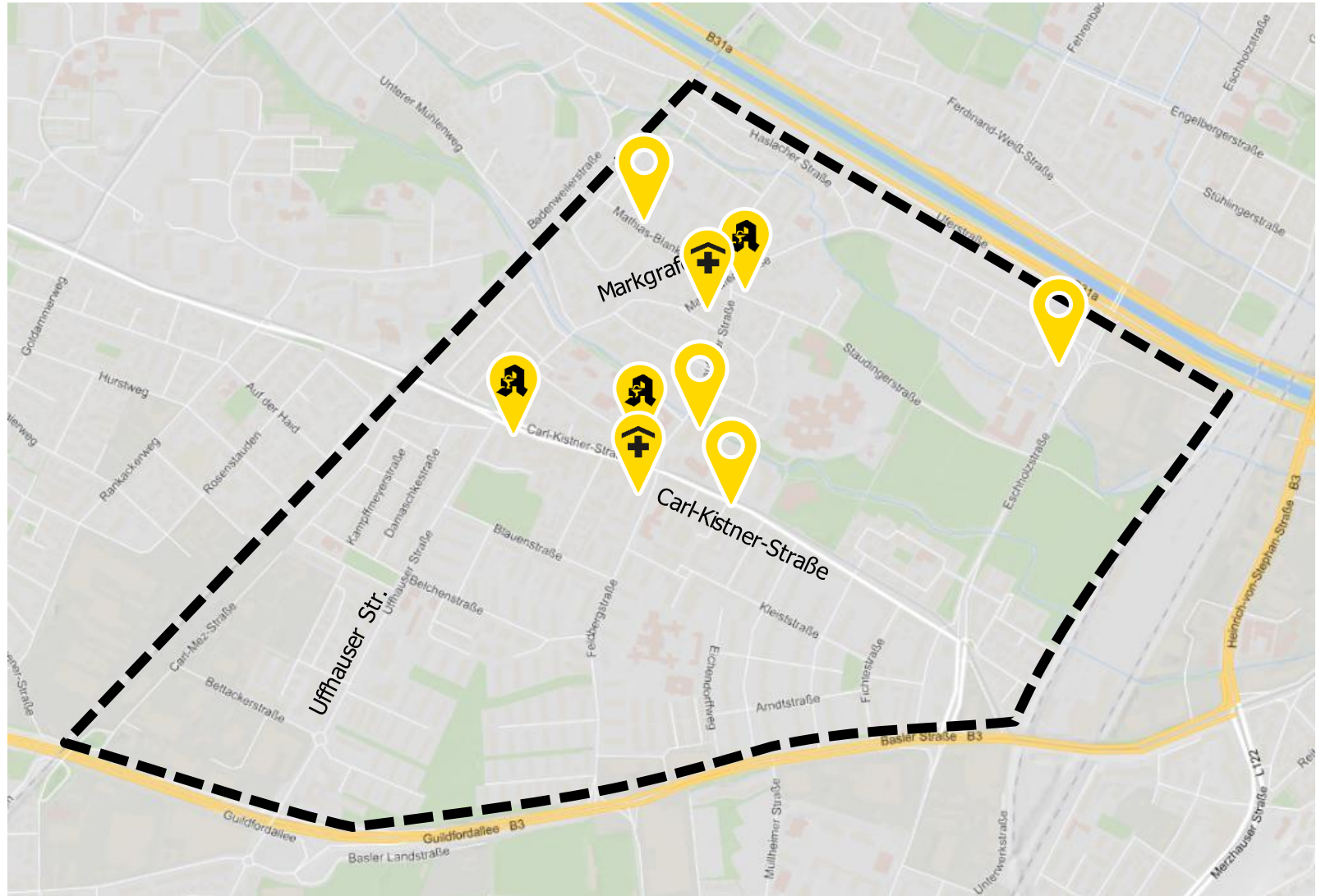
Ungesicherte Querungsstelle (Quelle: Süddeutsche Zeitung, 22.04.2020)

Analyse

Verkehr | Senioreneinrichtungen, Apotheken und Arztpraxen

Legende

-  Senioreneinrichtungen
-  Apotheke
-  Arztpraxis



Quelle: GeoPortal Freiburg

- Senior:innen sind nicht selten sowohl in ihren **Wahrnehmungsmöglichkeiten** als auch hinsichtlich Reaktionsschnelligkeit, **Gehfähigkeit**, insbesondere über längere Strecken, u.a. eingeschränkt
- Sie können oder wollen daher vielfach auch **nicht mehr Auto** fahren
- Sie gehen viel zu Fuß, orientieren sich viel auf den Nahbereich, brauchen **Pausen- und Aufenthaltsorte** in regelmäßigen Abständen
- Auch für Senior:innen sind umwegarme und sichere **Querungsmöglichkeiten von Verbindungsstraßen** enorm wichtig, insbesondere in der Nähe einschlägiger Einrichtungen (Ärzt:innen usw.)
- **Langsame Kfz-Geschwindigkeiten** sind für sie besonders wertvoll
- Auf selbständigen Geh- und Radwegen sind **Trennungen** der beiden Verkehrsarten daher meist wünschenswert (sofern insgesamt ausreichend Breite verfügbar ist)



Quelle: UDV, 2020

Analyse

Verkehr | Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums zu Fuß

- von der zentral gelegenen Carl-Kistner-Straße aus ist nahezu der gesamte Stadtteil innerhalb von 15 Minuten **zu Fuß zu erreichen**.

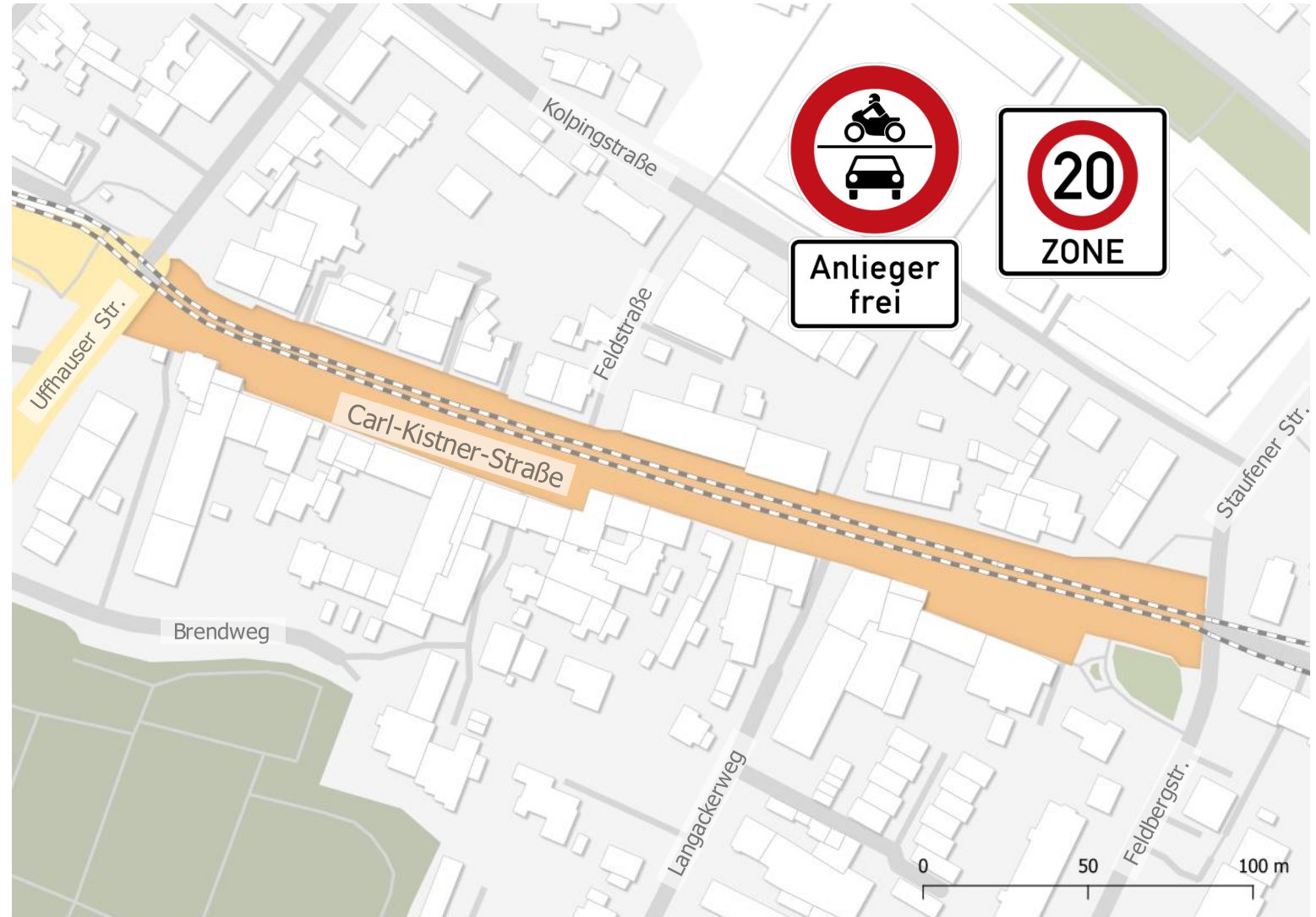


Kartengrundlage: Targomo (2023)

Analyse

Verkehr | Verkehrliche Regelung Carl-Kistner-Straße

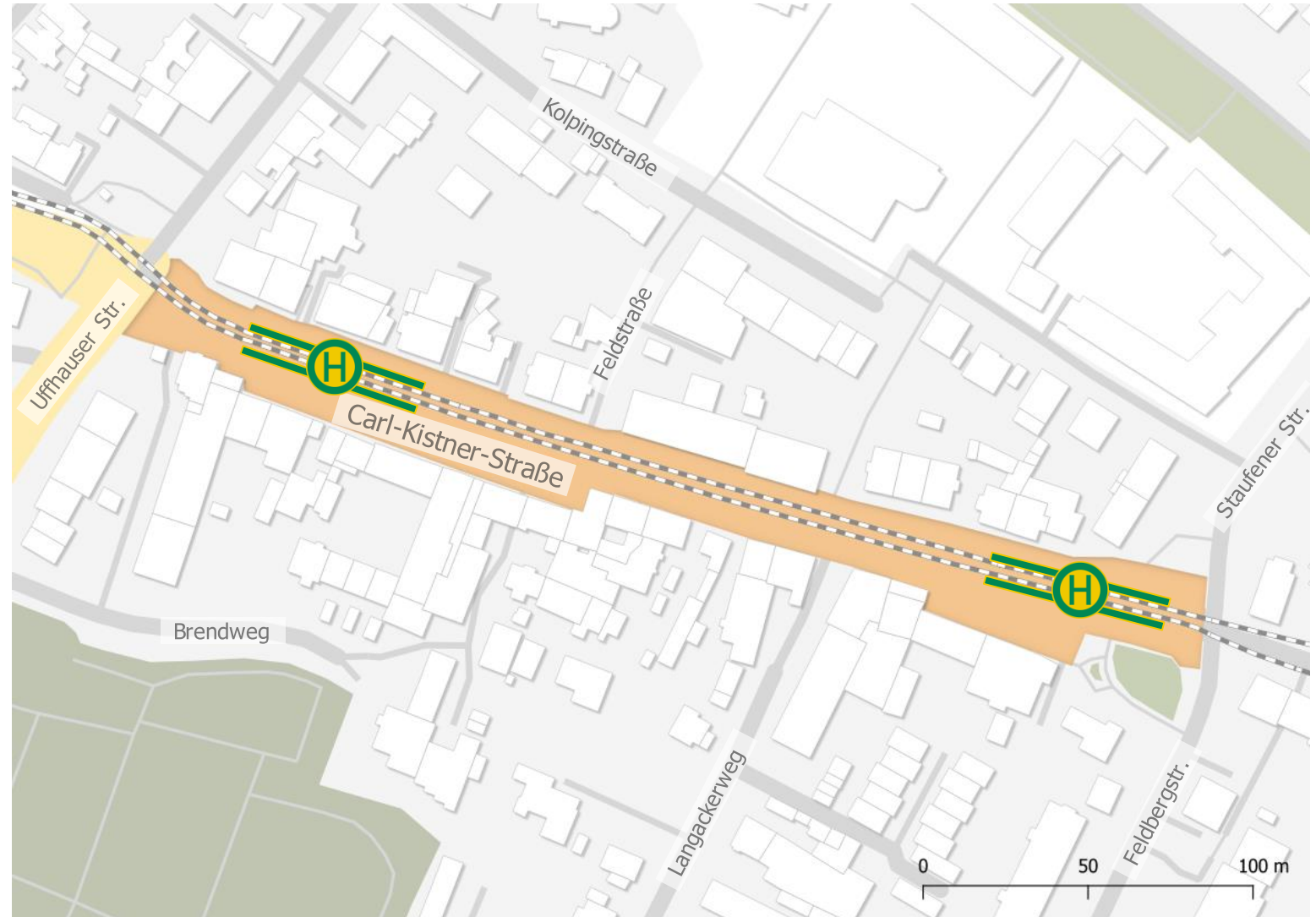
- Für den Durchfahrtsverkehr gesperrt
 - „Anlieger frei“
 - Regelung wird im Allgemeinen missachtet und kann kaum überprüft werden
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - 20er Zone



Analyse

Verkehr | Straßenbahnhaltestellen Carl-Kistner-Straße

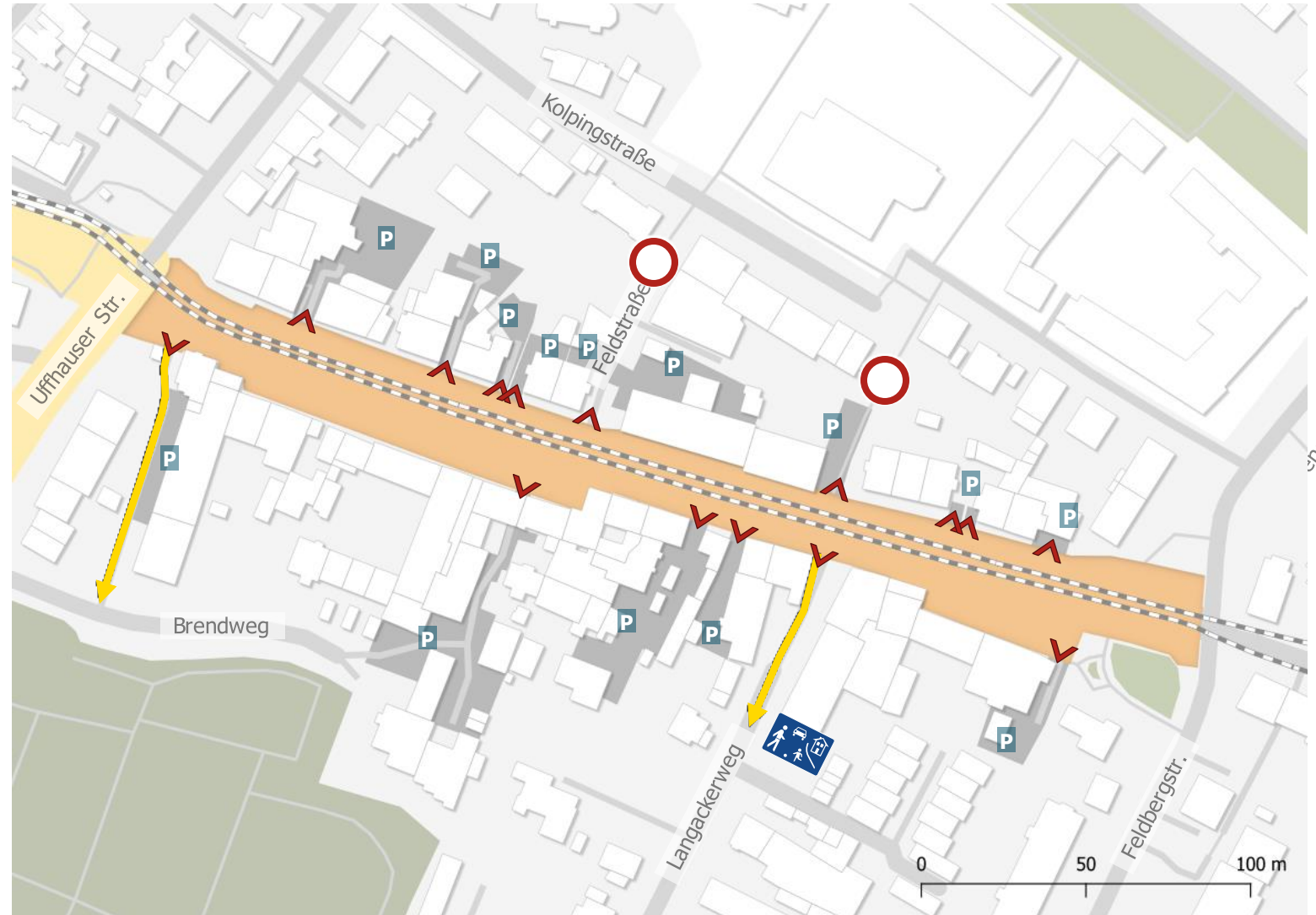
- Zwei Straßenbahnhaltestellen in Mittellage am östlichen und westlichen Ende
- Gleise trennen beide Fahrspuren mittig
- Haltestellen bilden Querungs- und Wendebarriere für Kfz- und Radverkehr
- Querungs- und Wendevorgänge potenziell unfallträchtig mit geradeausfahrenden Straßenbahnen



Analyse

Verkehr | Einfahrten und Einmündungen Carl-Kistner-Straße

- Beidseitige Grundstückserschließungen
- Private auf Grundstücken/Zufahrten
- Südöstliche zweigt der Langackerweg ab (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Südwestlich existiert eine private Durchfahrtmöglichkeit zum Brendweg
- Nördlich abzweigende Straßen sind durch Modalfilter für den Kfz-Verkehr unterbrochen
 - Sie dienen lediglich der Stellplatzerschließung



Analyse

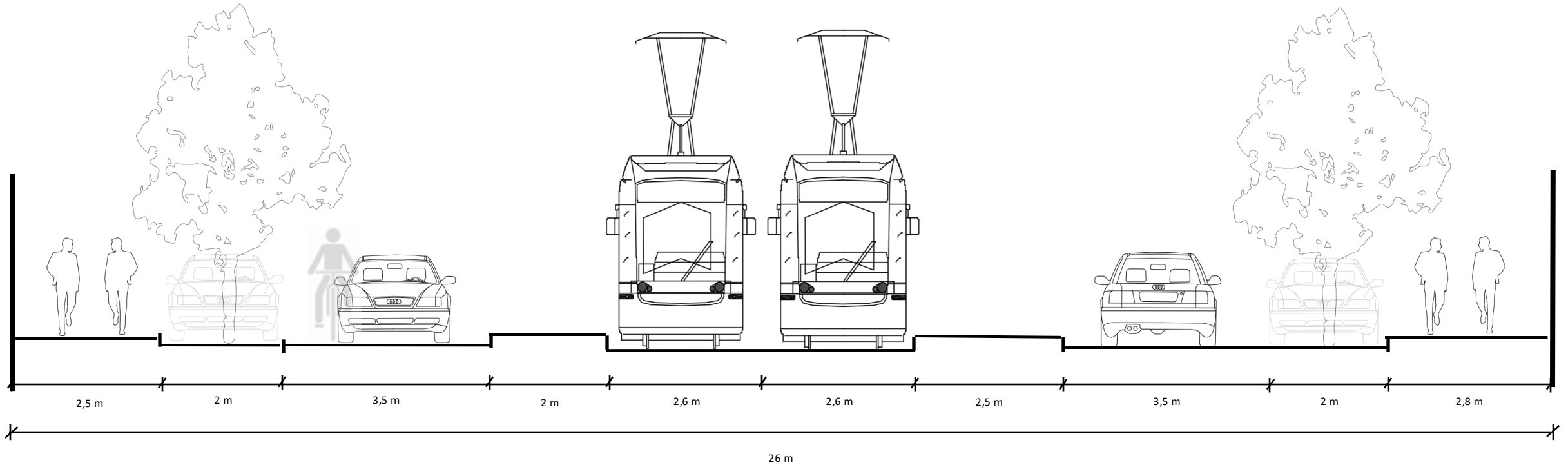
Verkehr | Bewegen innerhalb des Stadtteilzentrums

- Die **Bedingungen für das Gehen und Queren** in der Carl-Kistner-Straße sind unbefriedigend
- Darüber hinaus fehlt Platz für den **Aufenthalt**, auch wenn kleine Flächen vorhanden sind
- Ebenso ist der **stadträumliche Eindruck** trotz teilweise sehr prägnanter Gebäude von Verkehrsfunktionen geprägt und wenig urban
- Auch im Umfeld sind die Fußverkehrsbedingungen auf den Wegen zum Stadtteilzentrum zu hinterfragen, insbesondere im nahegelegenen Abschnitt der Markgrafenstraße



Analyse

Verkehr | Gehweg-Anteile in der Carl-Kistner-Straße



Analyse

Verkehr | Selbständige Wege mit Potenzial und Problemen

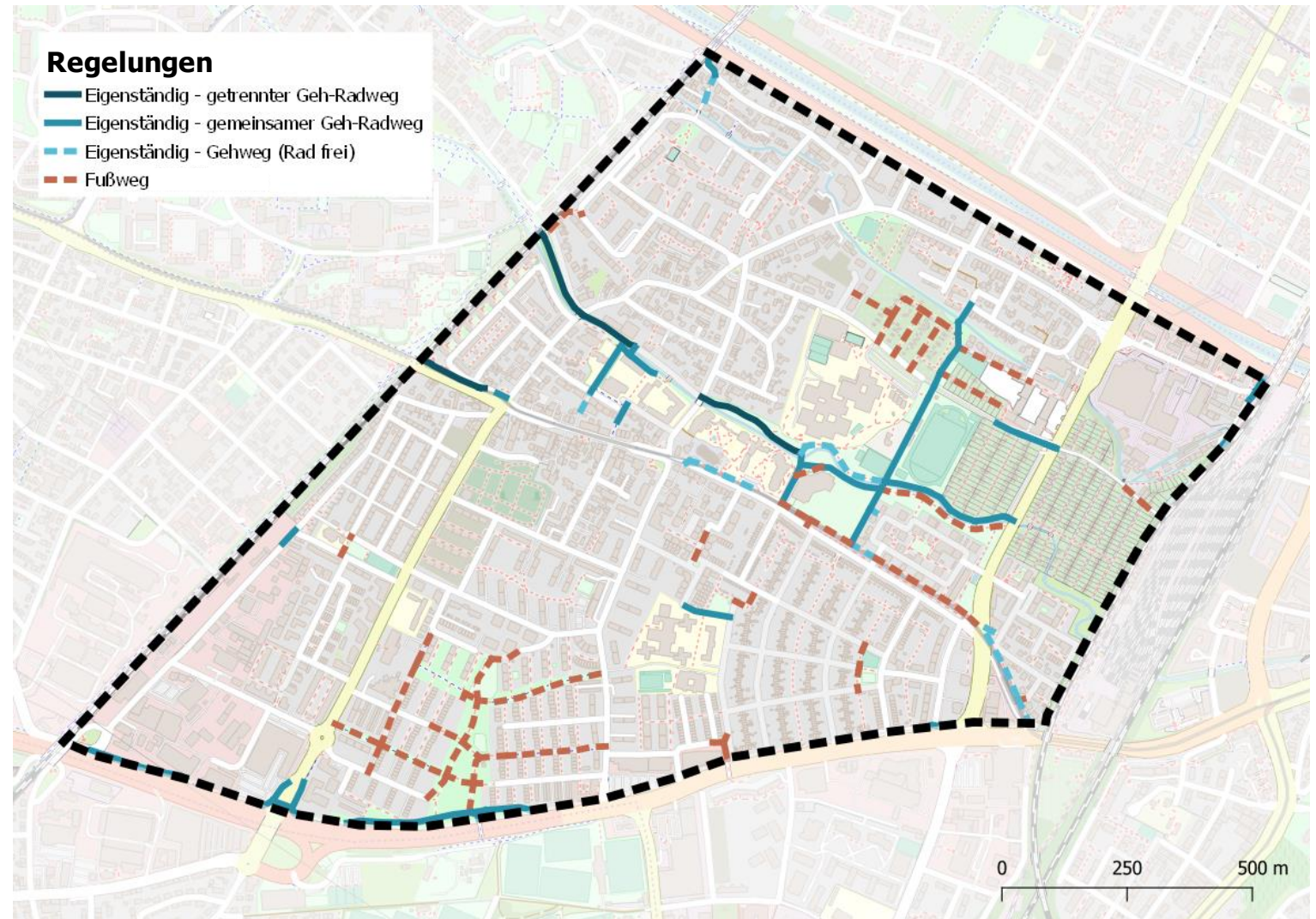
- Es gibt viele selbständige Geh-(und teilweise Rad-)wege, meist in angenehmer Umgebung – ein **großartiges Potenzial** für das Gehen im Stadtteil
- Aber die Wege **münden oft an stärker befahrenen Straßen**, lösen dort Wartezeiten, Risiken und mitunter Stress aus



Analyse

Verkehr | Selbständige Wege in der Übersicht

- Hohe **Netzdichte** selbständiger Wege
- Darüber hinaus halböffentliche Wege, z.B. westlich Uffhauser Straße
- Auch für den Radverkehr interessant, jedoch mit **Konfliktpotenzial** zwischen beiden Verkehrsarten



Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Freiburg

Analyse

Verkehr | Radnetz Plus Routenplan

- **Routen** vorgegeben, aber noch zu entwickeln (nicht im Rahmen dieses Projektes, Ansprüche sind jedoch zu berücksichtigen)
- deren **gute Erreichbarkeit** herstellen
- Netz innerhalb des Stadtteils **verdichten**
- Verknüpfungen in die umliegenden Stadtteile in engeren Abständen ermöglichen, insbesondere nach Norden

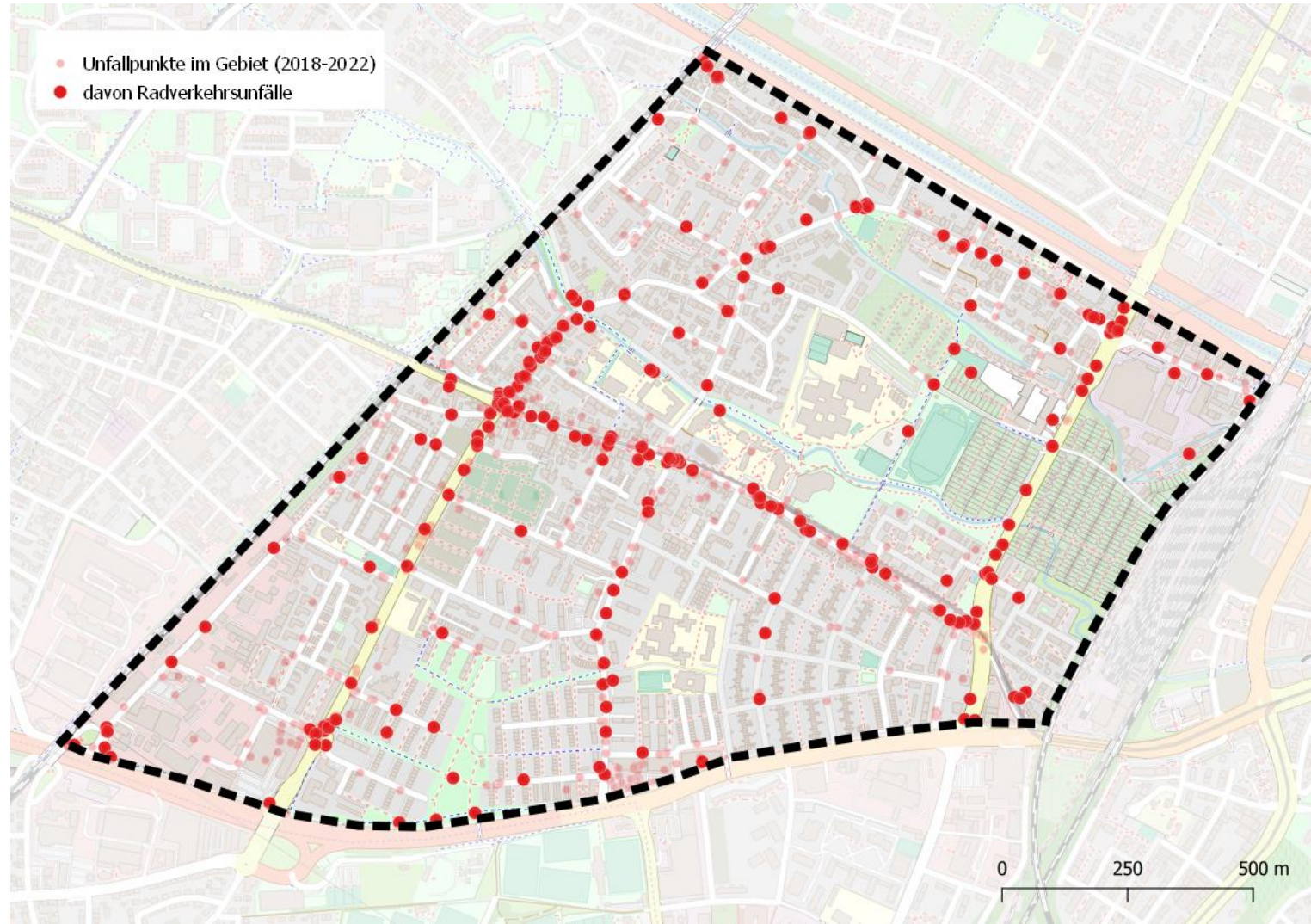
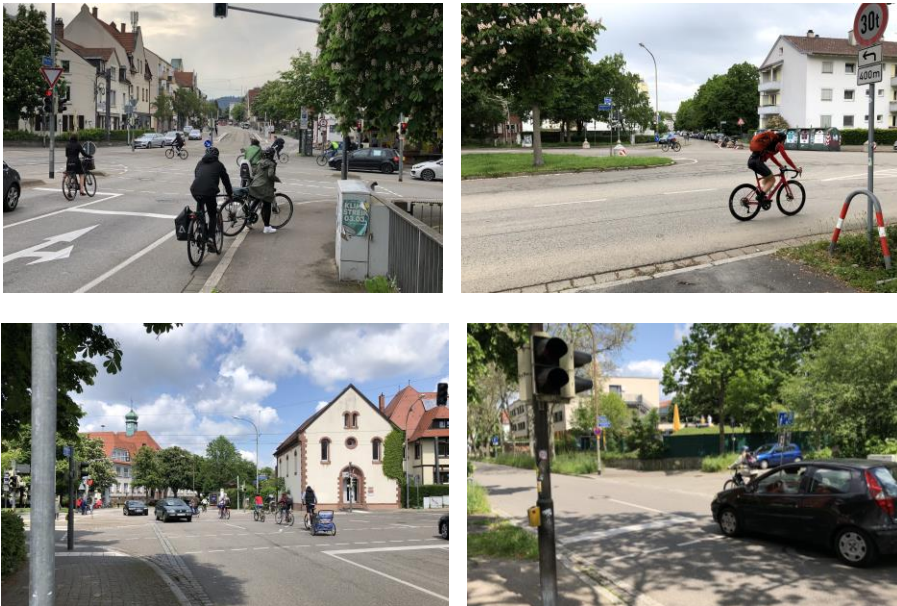


Quelle: Radverkehrskonzept der Stadt Freiburg

Analyse

Verkehr | Verkehrsunfälle 2018 – 2022 mit Radverkehrsbeteiligung

- Häufungslinien auf **Markgrafenstraße** und **Carl-Kistner-Straße** (im gesamten Verlauf)
- Auch **Feldbergstraße, Uffhauser** und **Haslacher Straße** auffällig
- Offensichtlich prägend für die Verteilung der Unfälle insgesamt (s.o. „Kfz-Verkehr“)

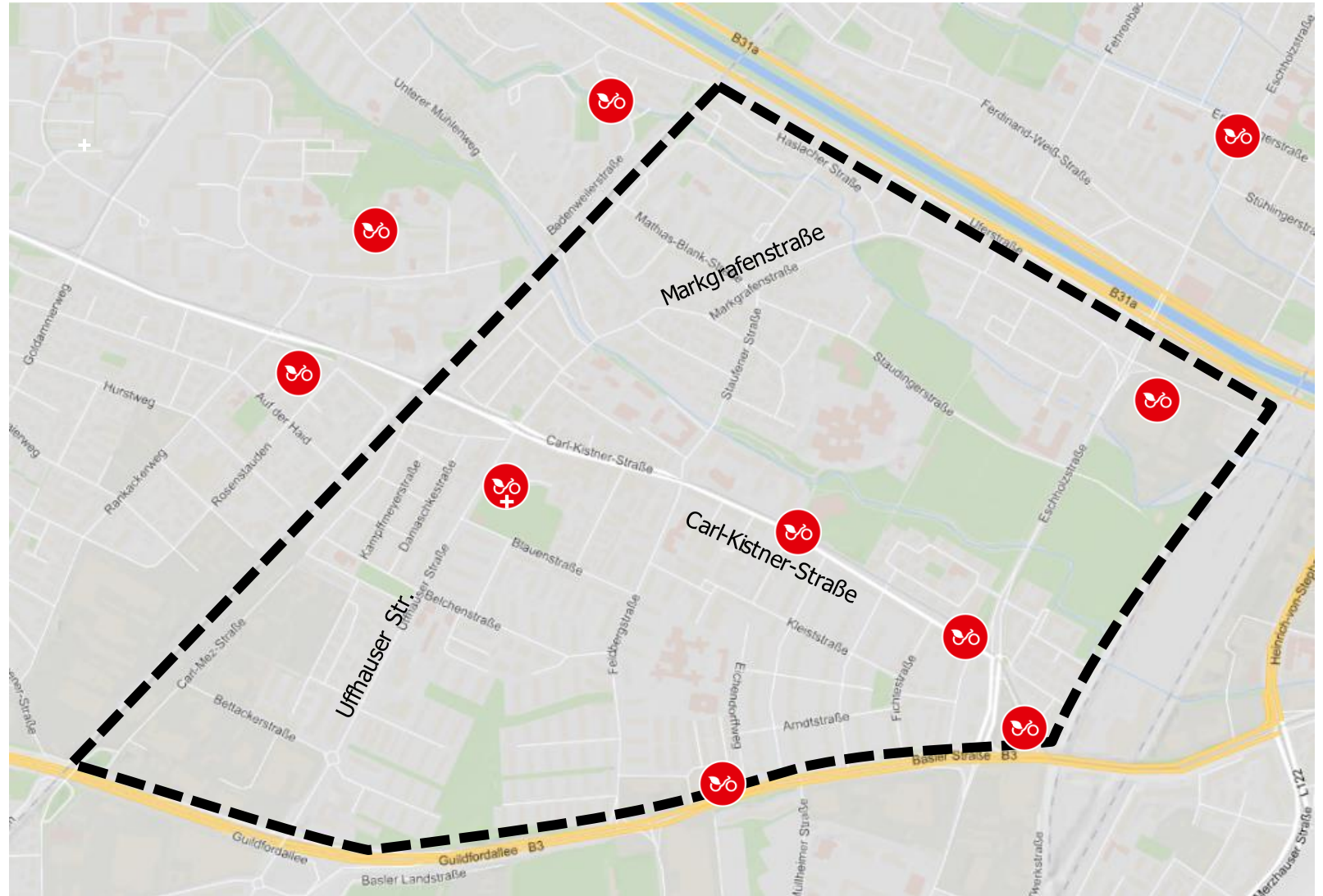


Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Freiburg



Analyse

Verkehr | Standorte von Bikesharing

- Das Bikesharing Angebot ist stationsbasiert
- es können auch Lastenräder ausgeliehen werden
- Im Untersuchungsgebiet gibt es sechs Frelø Stationen



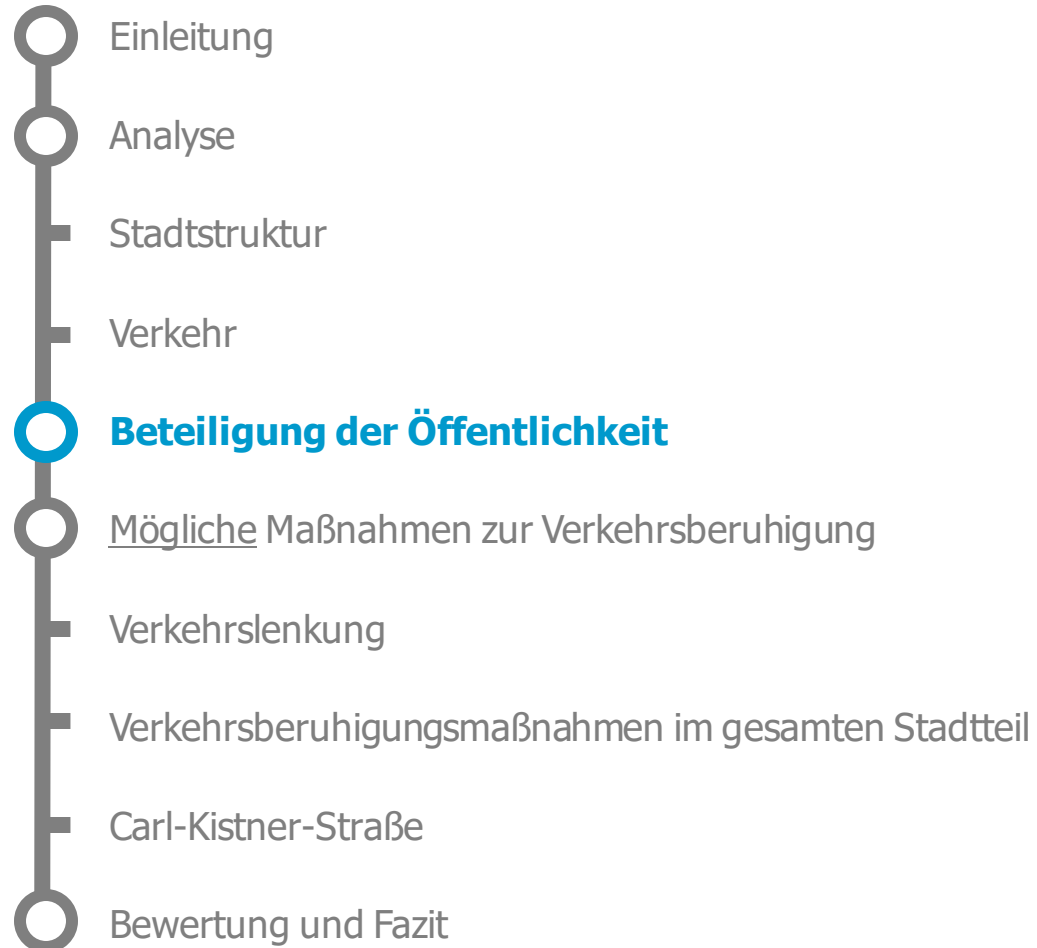
Legende

-  Frelø Station
-  Frelø-Plus-Station (Lastenrad)

Aus der Analyse der Verkehrszustände geht hervor, dass es zwar bereits einige positive Merkmale im Sinne eines stadtverträglichen Verkehrs gibt, verschiedene Aspekte erscheinen jedoch problematisch.

Zu den positiven Gesichtspunkten zählen beispielsweise das Netz straßen-unabhängiger Wege, die Erschließung im Öffentlichen Personennahverkehr oder die Ausstattung mit CarSharing-Angeboten.

Demgegenüber weisen die Anteile des Durchgangsverkehrs, einige auffällige Unfallhäufungslinien, die Fußverkehrsbedingungen im Stadtteilzentrum oder die auto-lastige Gestaltung einiger Straßenräume und Kreuzungen auf Handlungsbedarfe hin. Allerdings ist dabei zu betonen, dass eine gewisse Menge an Durchgangsverkehr im städtischen Verkehrsraum typisch ist.



Beteiligung der Öffentlichkeit

Formate im Laufe des Planungsprozesses

2021 Okt Stadtteilkonferenz

2023

Frühjahr Verschiedene Gespräche mit Bürger:innenverein, Nachbarschaftswerk

Juni Beteiligung in einer Runde aus Lokalverein, Nachbarschaftswerk, Gewerbetreibende, Fuss- und Rad-
Entscheidsinitiative („FR-Entscheid“)

Juli Stadtteil-Rundgang mit den „Stadtteildetektiven“ (Kinderbüro)

Juli/August Aktion temporäre Möblierung Carl-Kistner-Straße.

Sept Infostand am Dorfbrunnen

Nov Planungsworkshop mit ca. 25 zufällig aus Voranmeldungen ausgelosten Bürger:innen und ca. 25 Akteuren
(Lokalverein, Nachbarschaftswerk, Gewerbe, FR-Entscheid)

2024

Jan Neujahrsempfang Haslach (Dreikönigstreffen) mit Information und Diskussion

Feb Beteiligung in kleinerer Runde von Akteuren aus allen Bereichen (Lokalverein, Nachbarschaftswerk,
Gewerbe, FR-Entscheid)

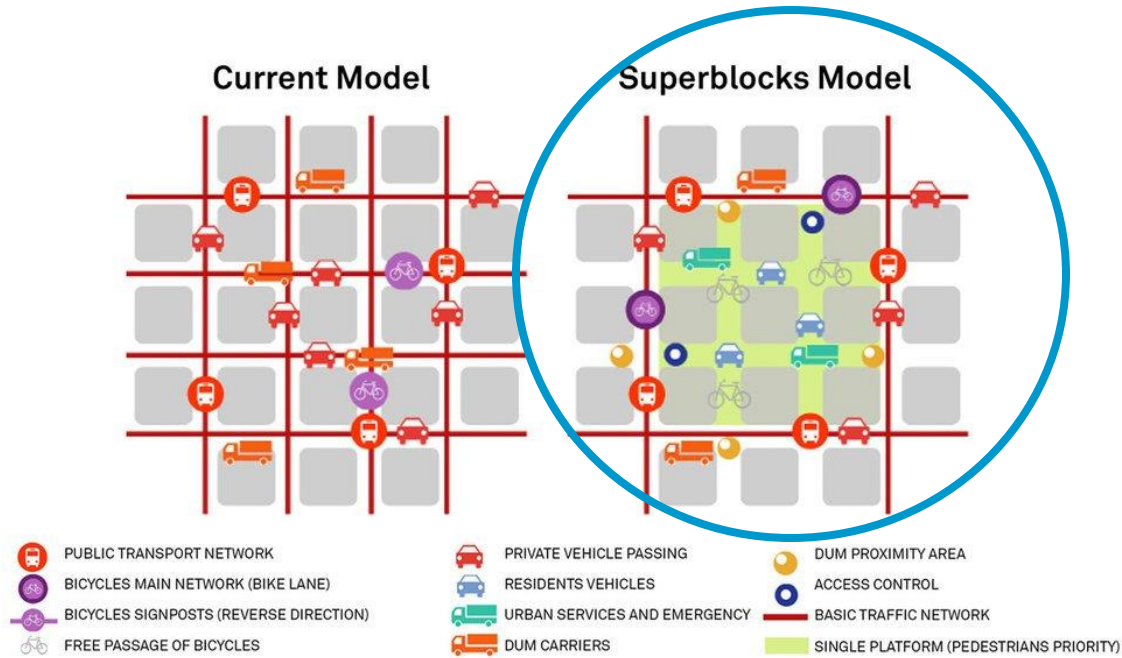
Beteiligung der Öffentlichkeit

Wünsche, Ideen, Ziele

- Verkehrsberuhigung
- Mehr Kontrollen des fahrenden und des parkenden Kfz-Verkehrs
- Reduktion des Durchgangsverkehrs
- Breitere Gehwege anstelle von Parkplätzen in der Carl-Kistner-Straße - aber gleichzeitig auch eine gute Erreichbarkeit der Gebäude und Geschäfte für den Autoverkehr
- „Superblocks“ nach dem Vorbild der Stadt Barcelona
- Fußgängerzone Carl-Kistner-Straße bzw. breitere Gehwege und mehr Flächen für den Aufenthalt unter Verzicht auf Parkplätze
- Kurzzeit-Parkplätze vor den Geschäften
- Die temporäre Möblierung in der Carl-Kistner-Straße im Sommer 2023, bei der 13 der 56 Parkplätze der Carl-Kistner-Straße umgewandelt wurden, kam unterschiedlich an: 52 % der Rückmeldungen positiv und 29 % negativ
- Besonders oft positiv bewertet wurden die zusätzlichen Sitzmöglichkeiten und Radabstellgelegenheiten
- Aus der Sicht von Gewerbetreibenden gab es zahlreiche kritische Stimmen bzgl. einer Verschlechterung der Erreichbarkeit - auch für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen

Beteiligung der Öffentlichkeit

Begriffsklärung „Superblock“



Quelle: Difu (2020)




Größenvergleich

- Superblock-Idee zielt ursprünglich auf die Schaffung von Freiräumen ab und fasst z.B. 4, 6 oder 9 Blocks zusammen
 - Im Innenbereich kann weiterhin – reduziert – fließender Kfz-Verkehr stattfinden
 - Gartenstadt käme dem heute schon nahe
- Übertragen auf Haslach heißt dies, **„Durchgangsverkehr“ aus Sicht des Stadtbezirks zu vermeiden / zu reduzieren**

Die Zielvorstellungen sind nicht homogen. Ein Schwerpunkt sollte auf der Verkehrssicherheit im gesamten Stadtbezirk liegen. Damit sind besonders schutzbedürftige Personengruppen im Fokus – an erster Stelle Kinder und Senior:innen – sowie Unfallhäufungsstellen.

Das Stadtteilzentrum „Carl-Kistner-Straße“ (und Markgrafenstraße) soll eine höhere Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität bekommen. Die Meinungen gehen darüber auseinander, wie und in welchem Grad.

Das Thema „Durchgangsverkehr“ ist genauer zu untersuchen – was kann unter welchen Umständen erreicht werden? Ein potenzieller Abbau von Durchgangsverkehr trägt auch zum Erreichen von Verkehrssicherheitszielen und Bewegungsfreiheit bei. Die Übertragung des Superblock-Gedankens auf einen solch großen Raum wie Haslach erscheint jedoch schwierig.

- 
- Einleitung
 - Analyse
 - ┐ Stadtstruktur
 - ┐ Verkehr
 - Beteiligung der Öffentlichkeit
 - Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung**
 - ┐ Verkehrslenkung
 - ┐ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil
 - ┐ Carl-Kistner-Straße
 - Bewertung und Fazit

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | Vorgehensweise

Es gibt eine nahezu unendliche Vielzahl von Möglichkeiten, den Autoverkehr zu lenken. Da sich zur Zeit sämtliche Durchgangsverkehrsströme über die Kreuzung Carl-Kistner-Straße / Uffhauser Straße / Opfinger Straße / Markgrafenstraße hinweg bewegen, wird dort auch nach einem Hebel gesucht. Das heißt: durch Lenkungsmaßnahmen, wie zum Beispiel Abbiegeverbote, könnte das Ziel erreicht werden, Durchgangsverkehre aus Haslach herauszudrängen. Darüber hinaus kommen aber auch andere Ansätze in Betracht. Insgesamt wurden zwölf verschiedene Möglichkeiten untersucht. Diese werden in fünf Gruppen („Cluster“) eingeteilt, um mehr Übersicht herzustellen.

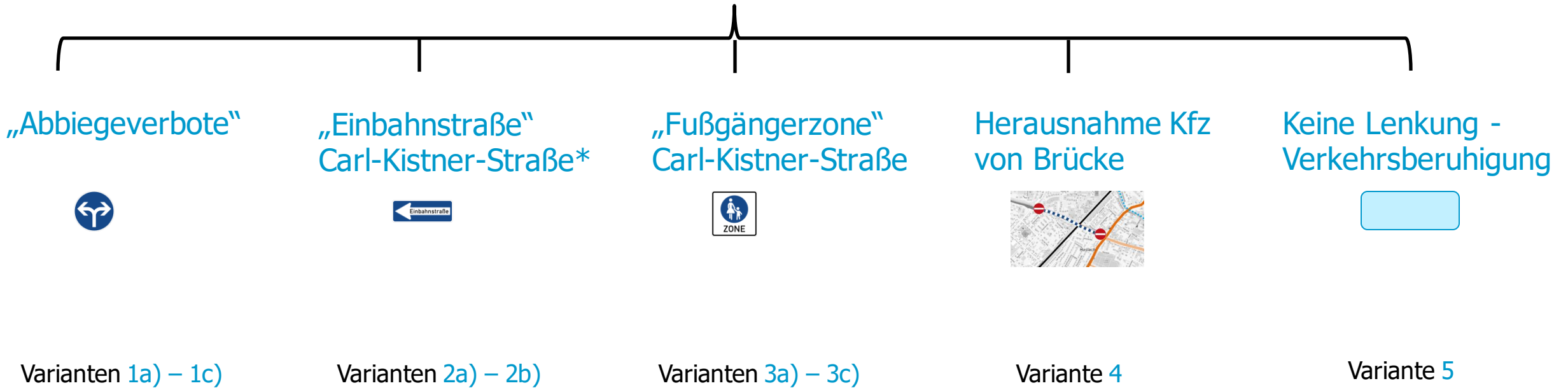
Wichtig ist es vor allem zu ermitteln, in welchem Umfang die Entlastung von Straßen gelingt, auf denen der Autoverkehr mit besonderem Nachdruck reduziert werden soll. Im Vordergrund steht die Carl-Kistner-Straße. Ebenso bedeutend ist es zu erkennen, ob und ggf. in welchem Umfang andere Straßen im Stadtbezirk selbst höher belastet werden könnten in Folge der Maßnahmen. Bei diesen Untersuchungsschritten hilft das Verkehrsmodell. Es ermöglicht eine hinreichend genaue Prognose zu den Planfällen. Darüber hinaus sind Folgen mitzubetrachten, die die Erreichbarkeit von Grundstücken betreffen. Dies gilt für Varianten, bei denen die Carl-Kistner-Straße in eine Einbahnstraße oder eine Fußgängerzone umgewandelt werden könnte.

Die nachfolgende Darstellung der zwölf Varianten der Verkehrslenkung dient der Transparenz.

Alle untersuchten Verkehrslenkungsvarianten werden auf jeweils einer Folie dargestellt. Piktogramme symbolisieren die Lenkungsregeln sowie ggf. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung. Diese dienen in den Planspielen auch dazu, Verdrängungseffekte zu unterbinden oder zu mindern. Für jede Variante wird dargestellt, welche Zu- und Abnahmen der Verkehrsmenge jeweils zu erwarten sind. Tortendiagramme zeigen die prozentuale Veränderung auf einzelnen Straßen auf.

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | Cluster

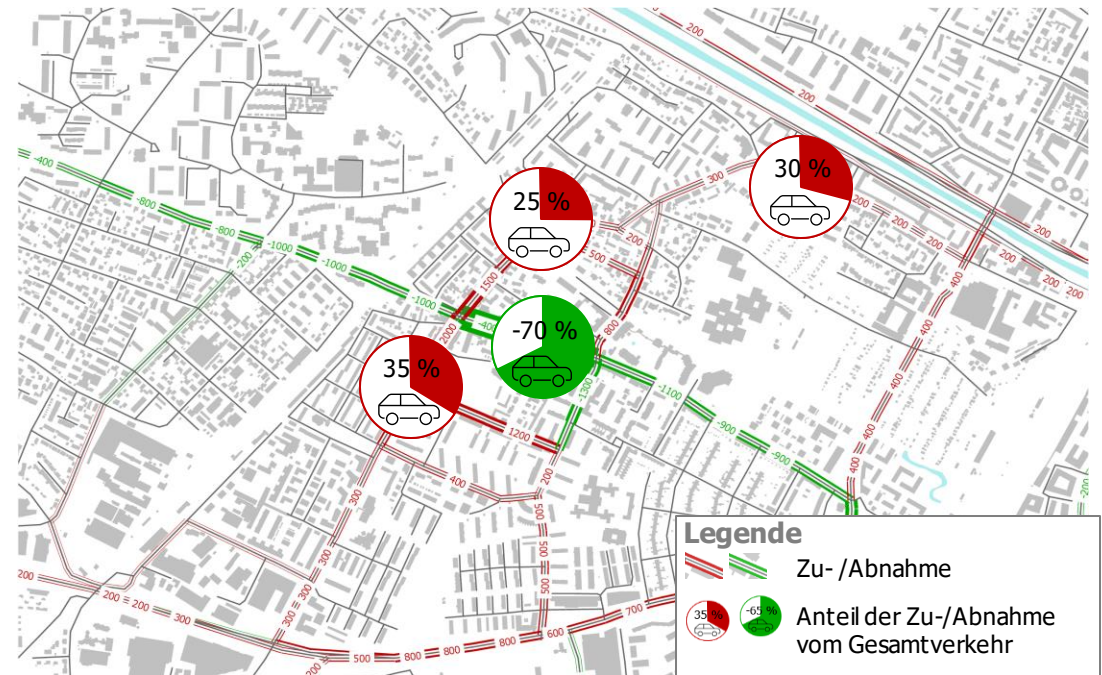


*ggf. weitere Einbahnstraßenregelungen zusätzlich

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 1. Cluster „Abbiegeverbote“ | 1a)

Herausnahme Ost-West



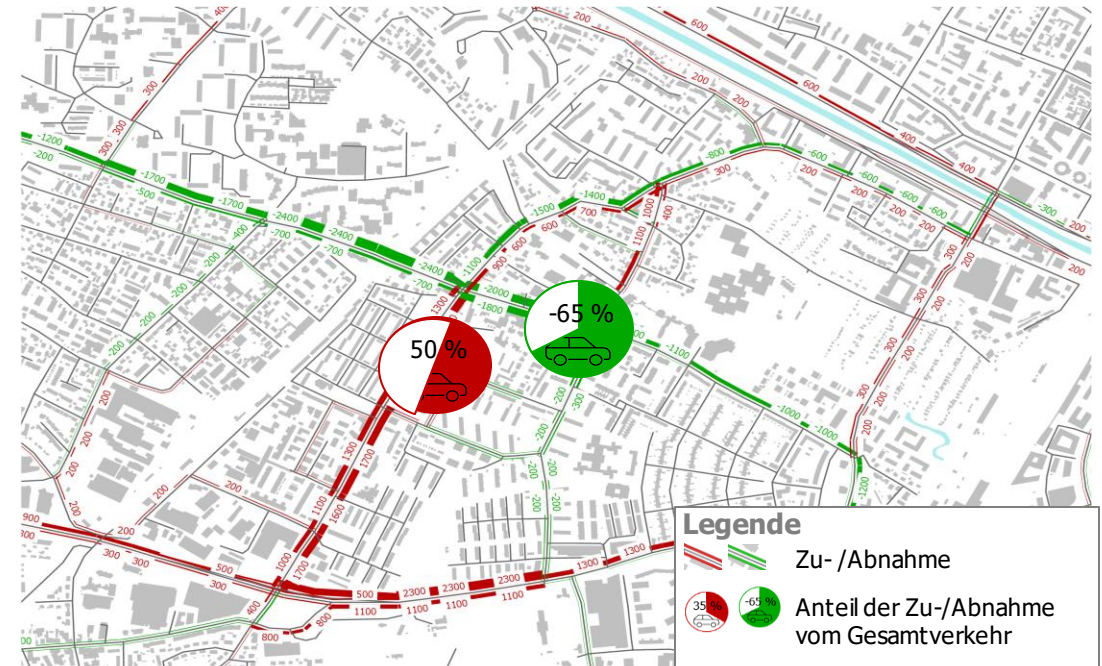
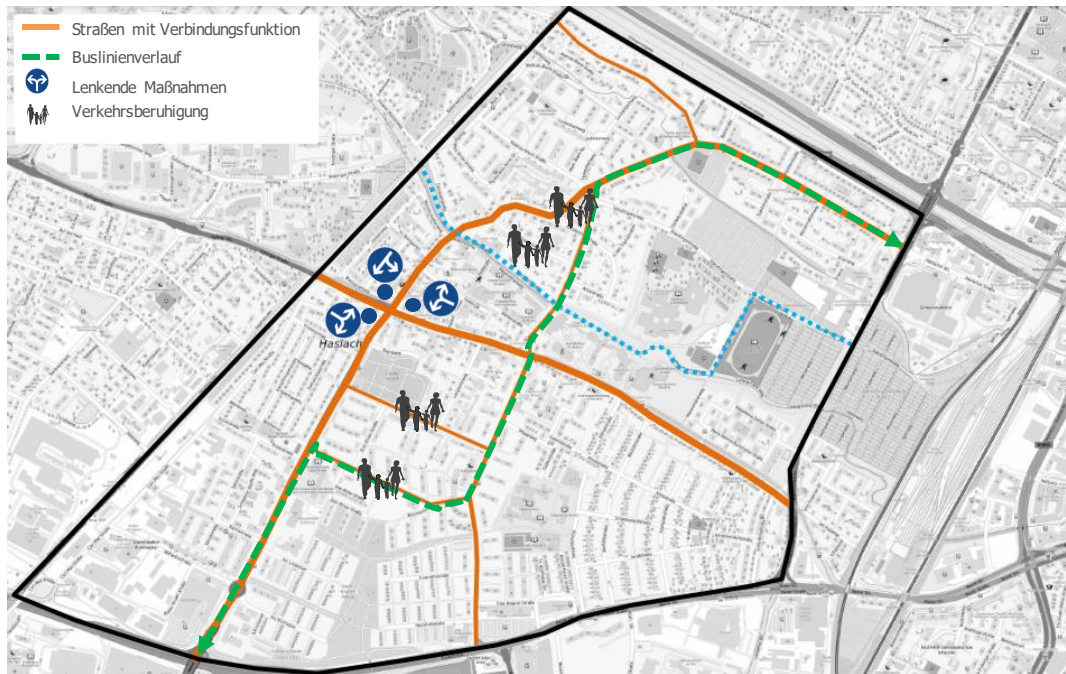
- +** Starke Verkehrsentlastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum
 - Opfinger Straße

- Verlagerung:
 - nördlich der Carl-Kistner-Straße auf Markgrafenstr. und Staufener Str. sowie Wiesneckstraße
 - südlich auf Uffhauser Straße sowie Blauen- und Belchenstraße

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 1. Cluster „Abbiegeverbote“ | 1b)

Herausnahme Ost-West und Nord-West

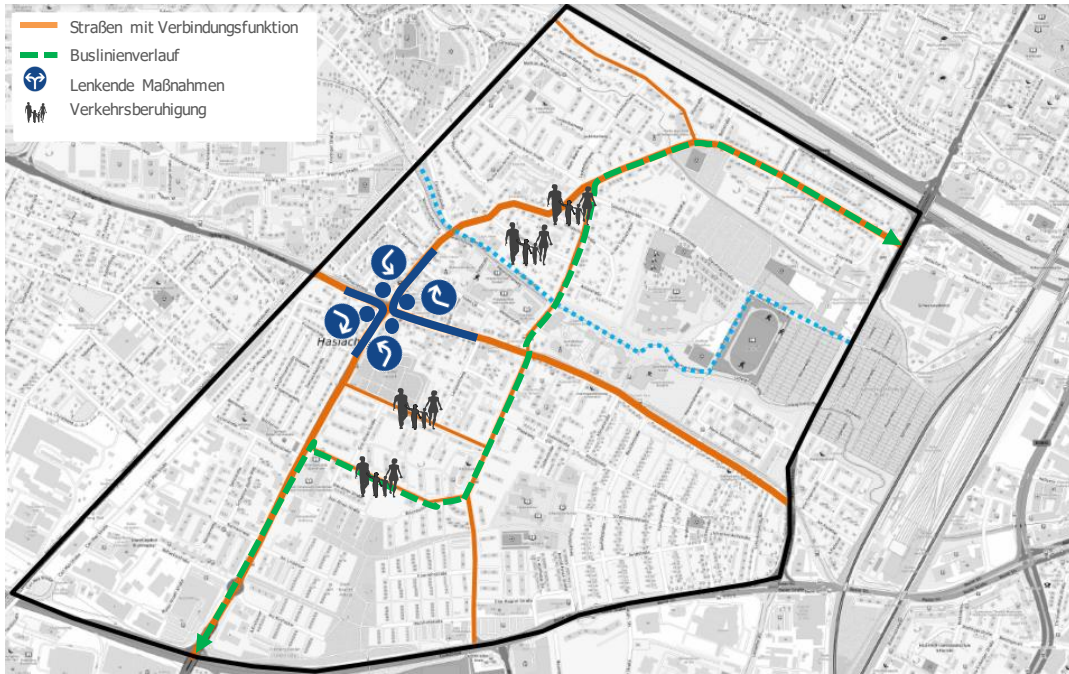


- +** Starke Verkehrsbelastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 3.500 Kfz / Tag
 - Markgrafenstr. ca. 800 bis 1.500 Kfz / Tag
 - Opfinger Straße stadtauswärts ca. 2.400 Kfz/Tag

- Verlagerung:
 - Ost-West-gerichtete Verkehre sowohl nördlich über Markgrafenstr. und Staufener Str. als auch südlich über Uffhauser Straße auf B 3
 - Nord-West-gerichtete Verkehre auf B 31a ca. 400 Kfz / Tag als auch auf Staufenerstr.

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 1. Cluster „Abbiegeverbote“ | 1c) Teilung der Hauptfahrbeziehungen in Süd-West und Nord-Ost

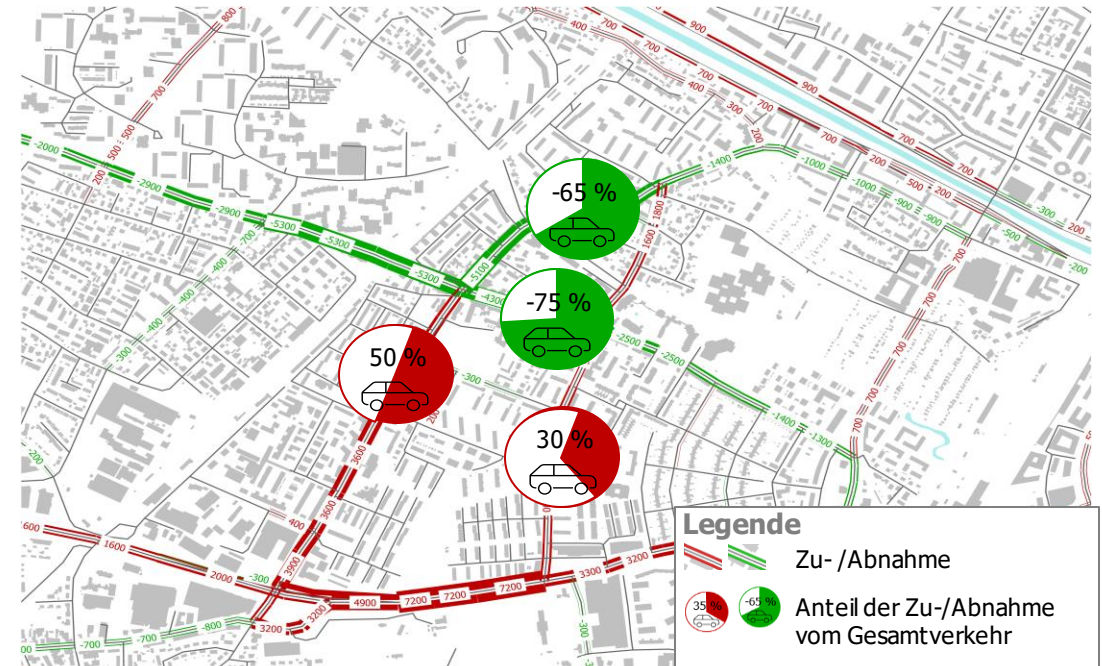
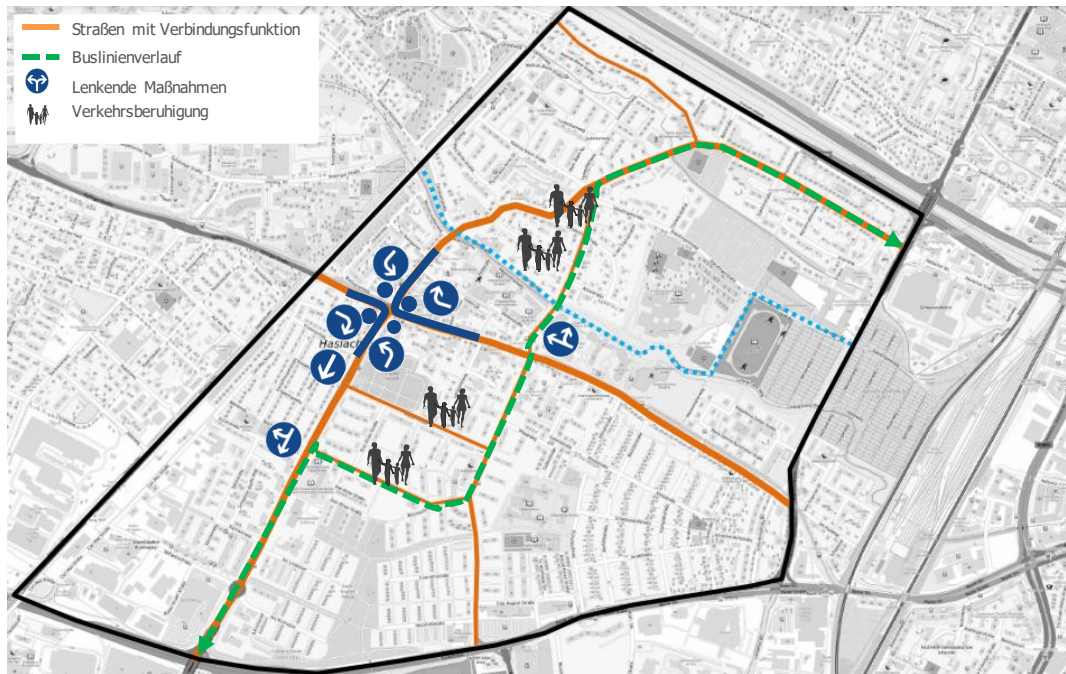


- +** Starke Verkehrsbelastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 3.000 bis 4.000 Kfz / Tag
 - Markgrafenstr. ca. 1.500 bis 5.000 Kfz / Tag
 - Opfinger Str. ca. 5.000 Kfz / Tag

- Verlagerung:
 - West-ost-gerichtete Verkehre südlich über Uffhauser Straße ca. 1.600 Kfz / Tag auf B 3
 - Nord-West/west-Nord-gerichtete Verkehre teilweise großräumiger über B 31a oder kleinräumiger über Stauffer Str., B 3 und Uffhauser Str.

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 1. Cluster „Abbiegeverbote“ | 1c) | Untervariante „1c2“ | Differenzen



- +** Starke Verkehrsentslastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum
 - Markgrafenstr.
 - Opfinger Str.

- Verlagerung:
 - West-Ost-gerichtete Verkehre südlich über Uffhauser Straße ca. 2.400 Kfz / Tag auf B 3
 - Nord-West/West-Nord-gerichtete Verkehre teilweise großräumiger über B 31a oder kleinräumiger über Staufener Str., B 3 und Uffhauser Str.

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

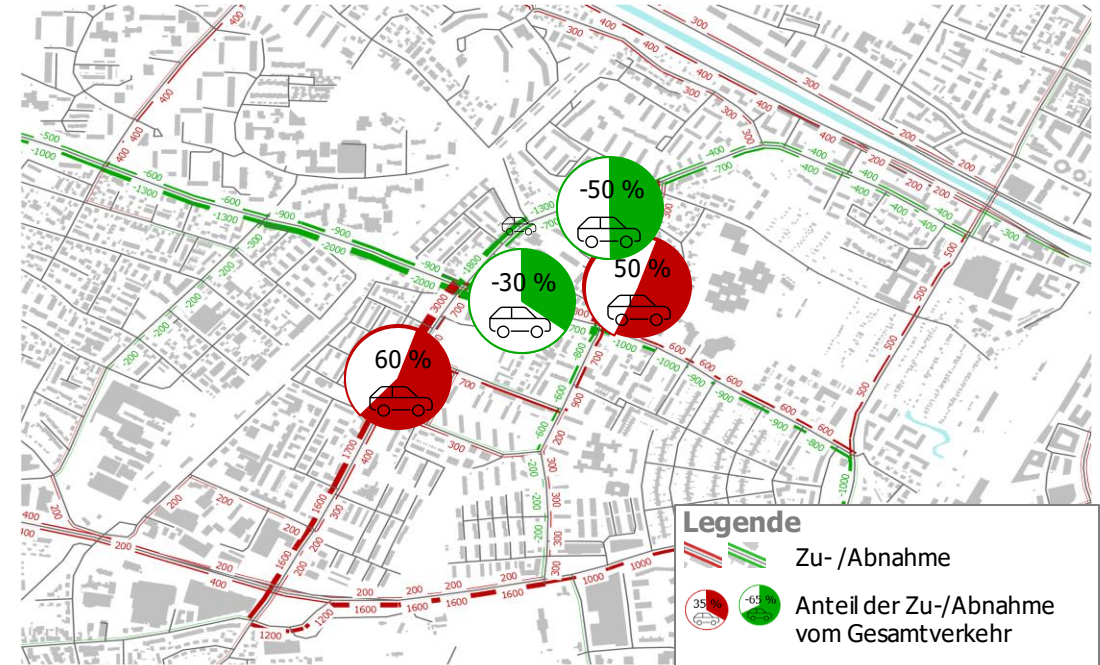
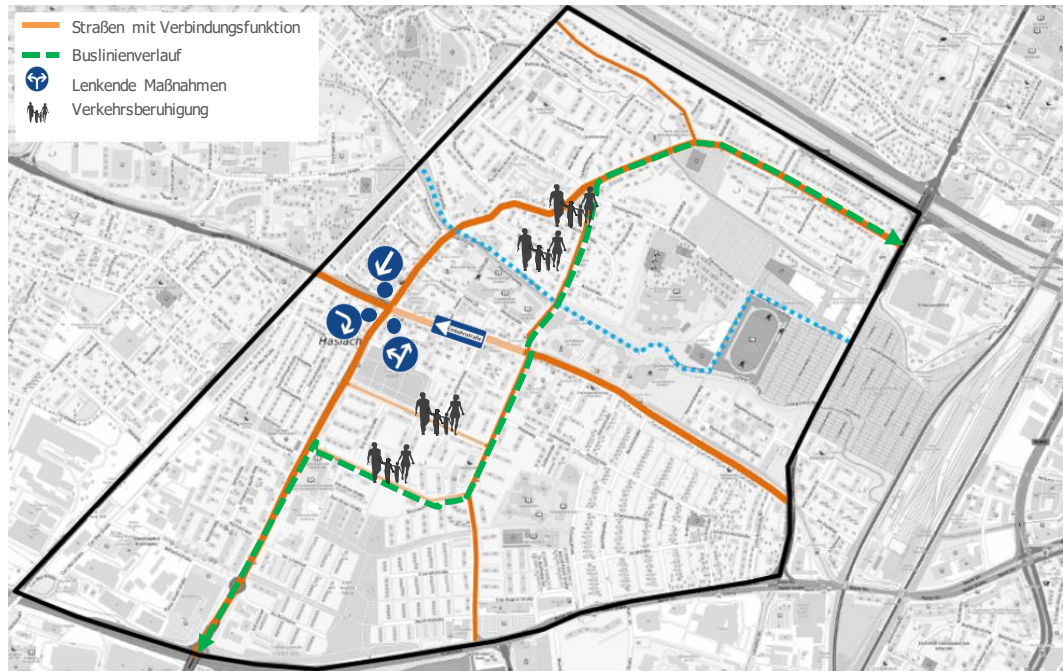
Verkehrslenkung | 1. Cluster „Abbiegeverbote“ | Fazit

- Durchgangsverkehre lassen sich durch Abbiegever- und -gebote in unterschiedlicher Weise reduzieren, diese müssen jedoch zusätzlich durch bauliche Maßnahmen durchgesetzt werden
- Die Carl-Kistner-Straße kann auf diesem Wege sehr weitreichend von Verkehr befreit werden
- In der Regel kommt es zu Verdrängungseffekten, auch innerhalb des Stadtbezirks
- Durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in potenziell betroffenen Straßen lassen sich Verdrängungseffekte vermindern
- Es ist politisch zu entscheiden, ob für entlastende Effekte auch höhere Belastungen in anderen Straßen hingenommen werden sollen (z.B. in Variante 1b)
- Die Erreichbarkeiten der Quartiere von Weingarten werden in unterschiedlichem Maße verringert; für den östlichen Teilbereich entstehen Umwege verglichen mit dem aktuellen Zustand

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrlenkung | 2. Cluster „Einbahnstraße“ | 2 a)

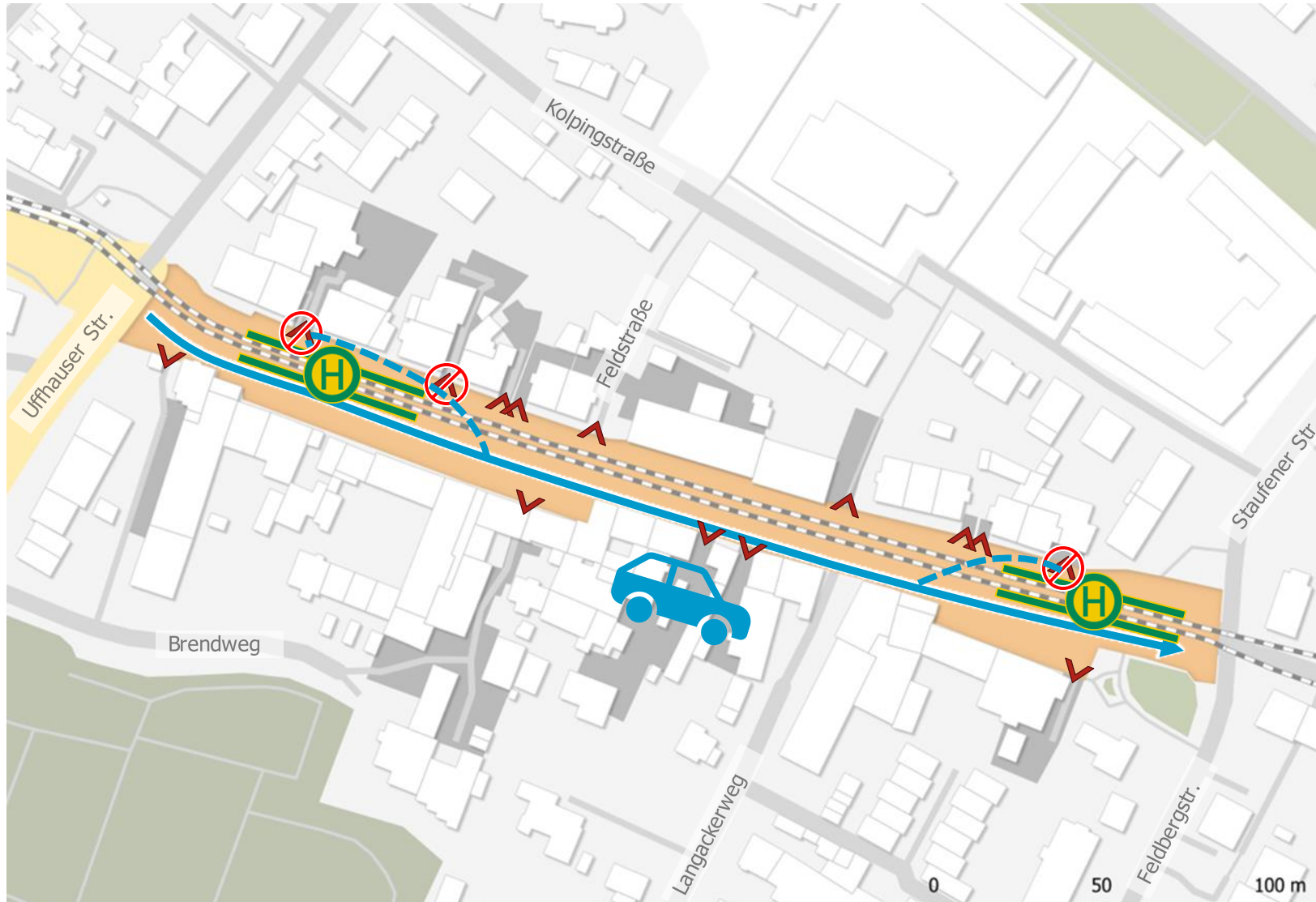
Herausnahme von Fahrbeziehungen + Einbahnregelung



- +** Verkehrsentlastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum stadteinwärts
 - Markgrafenstr.
- Verlagerung:
 - auf Uffhauser Straße sowie Blauen- und Belchenstraße und Staufener Str.
 - Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 2. Cluster „Einbahnstraße“ | Konsequenzen Carl-Kistner-Straße



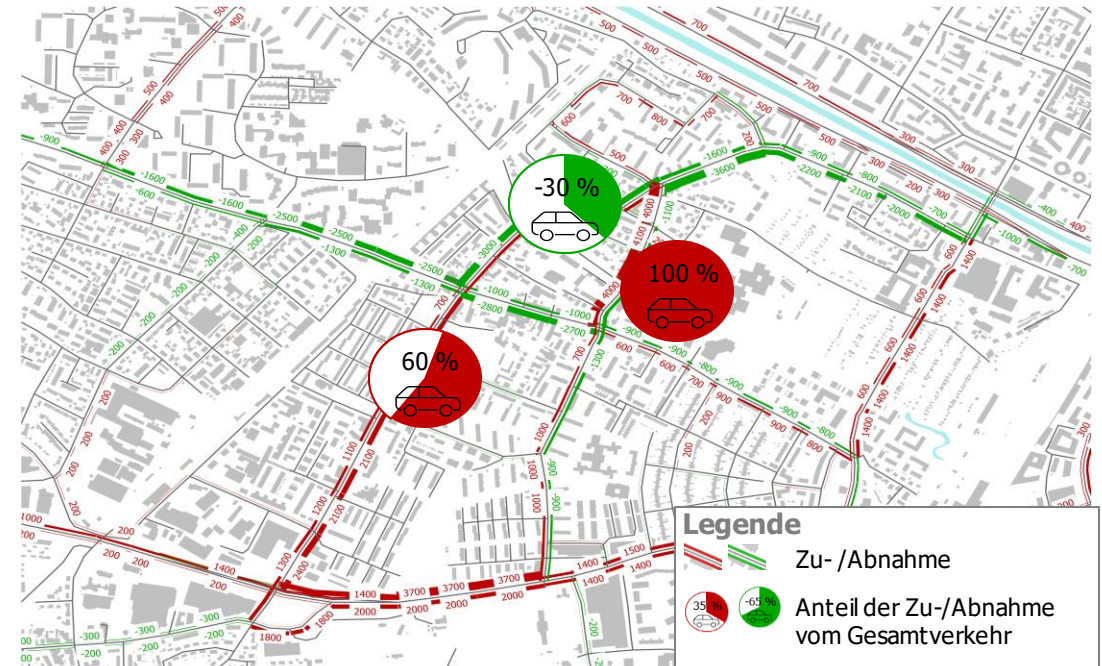
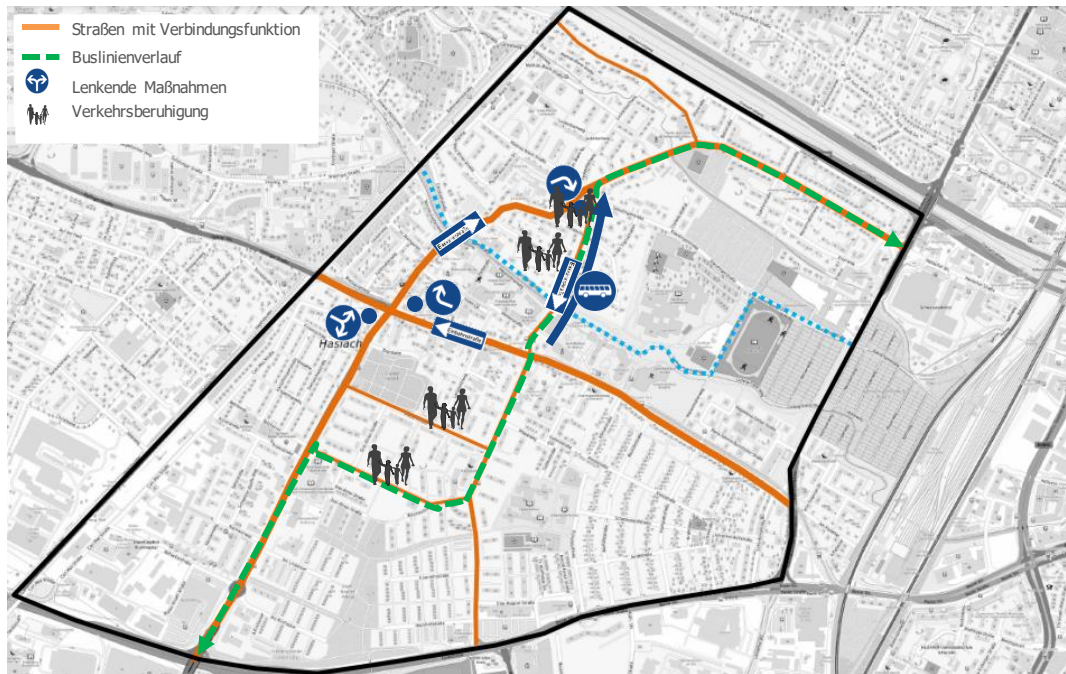
Konsequenzen

- Zufahrten auf beiden Seiten der Straße müssen bei Erhalt für Anliegerverkehre erreichbar sein
- Konfliktpotential und Verkehrssicherheitsprobleme beim Queren der Gleise*
- Straßenbahnhaltstellen bilden Barriere für die Zufahrt einzelner Grundstücke
- Kurze Fahrbahn erforderlich
- Reduzierung Parkplätze um ca. 50 %
- Insgesamt sehr schwer umsetzbar

* Darstellung hier mit West-Ost-Ausrichtung – Aussagen gelten prinzipiell jedoch für beide Richtungen

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 2. Cluster „Einbahnstraße“ | 2 b) Einbahnring



+ Starke Verkehrsentlastung:

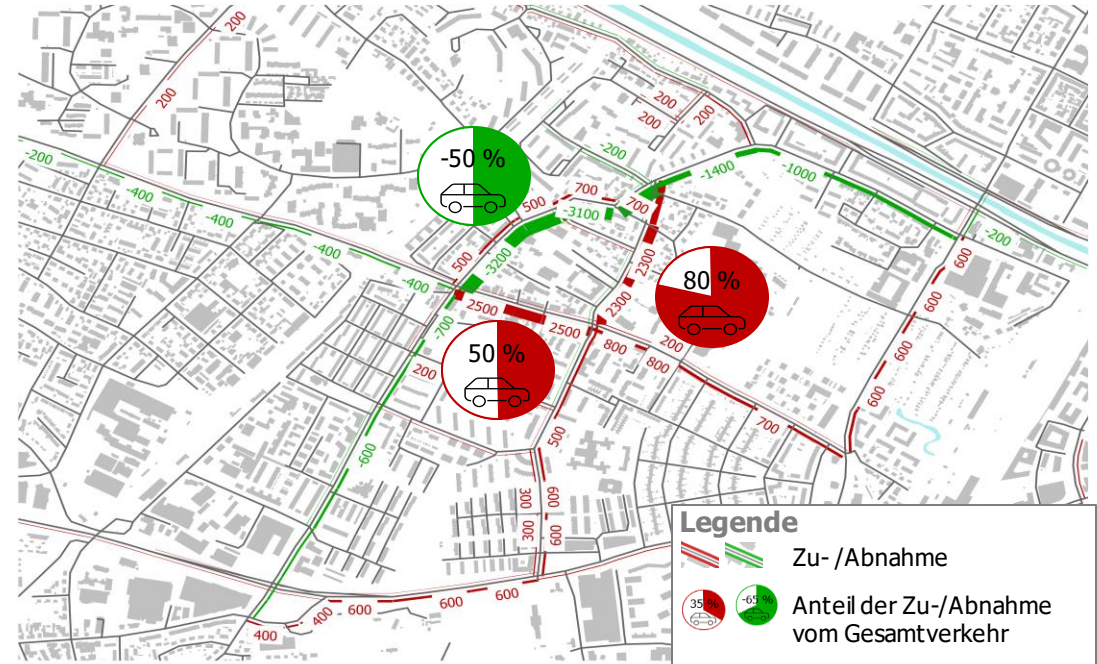
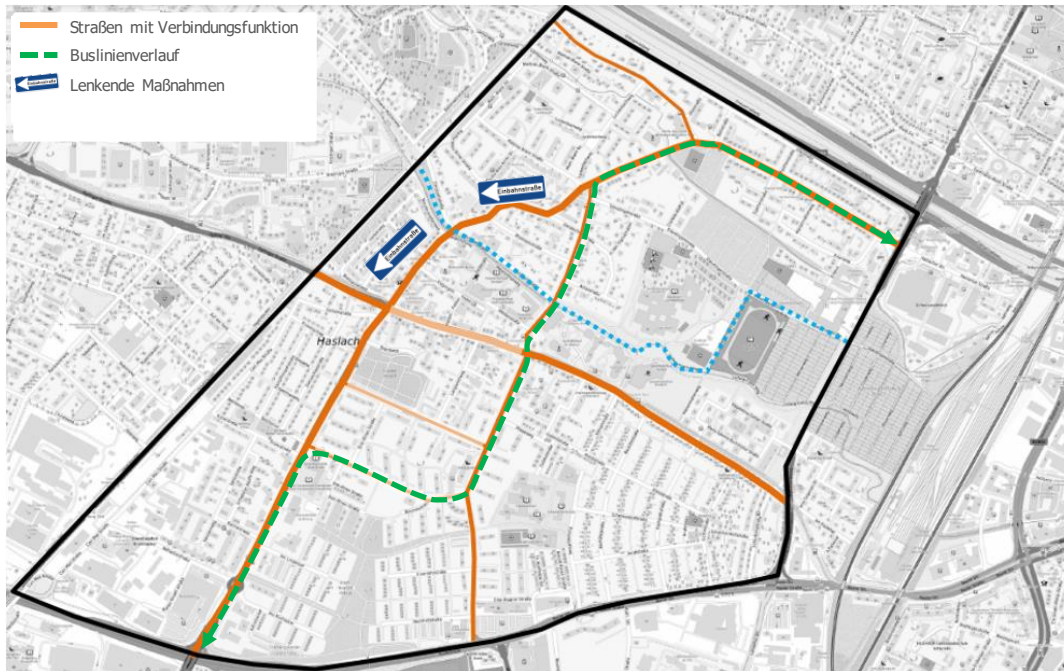
- Carl-Kistner-Straße Zentrum stadteinwärts ca. 2.800 Kfz / Tag, stadtauswärts ca. 1.000 Kfz / Tag
- Markgrafenstr. stadtauswärts ca. 1.600 bis 3.000 Kfz / Tag
- Haslacher Str. stadteinwärts ca. 2.000 Kfz / Tag

- Verlagerung:

- Verlagerung von Durchgangs- und Quell-/Zielverkehren auf die B 3: ca. 2.900 bis 5.700 Kfz / Tag
- Verlagerung der Ost-West-Durchgangsverkehre von/zur Opfinger Straße überwiegend auf die Uffhauser Straße: ca. 2.500 bis 3.700 Kfz / Tag
- Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 2. Cluster „Einbahnstraße“ | 2c) Einbahnstraße Markgrafenstraße



- +** Verkehrsentlastung:
 - Markgrafenstraße Richtung Norden

- Verlagerung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum stadteinwärts
 - Staufener Straße Richtung Norden

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

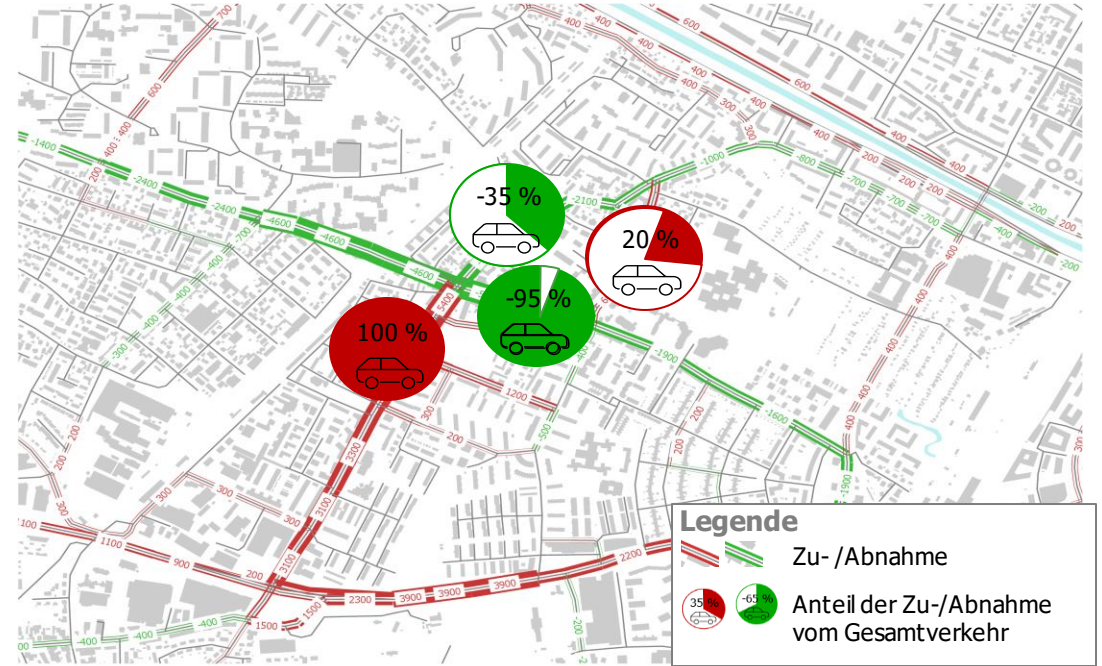
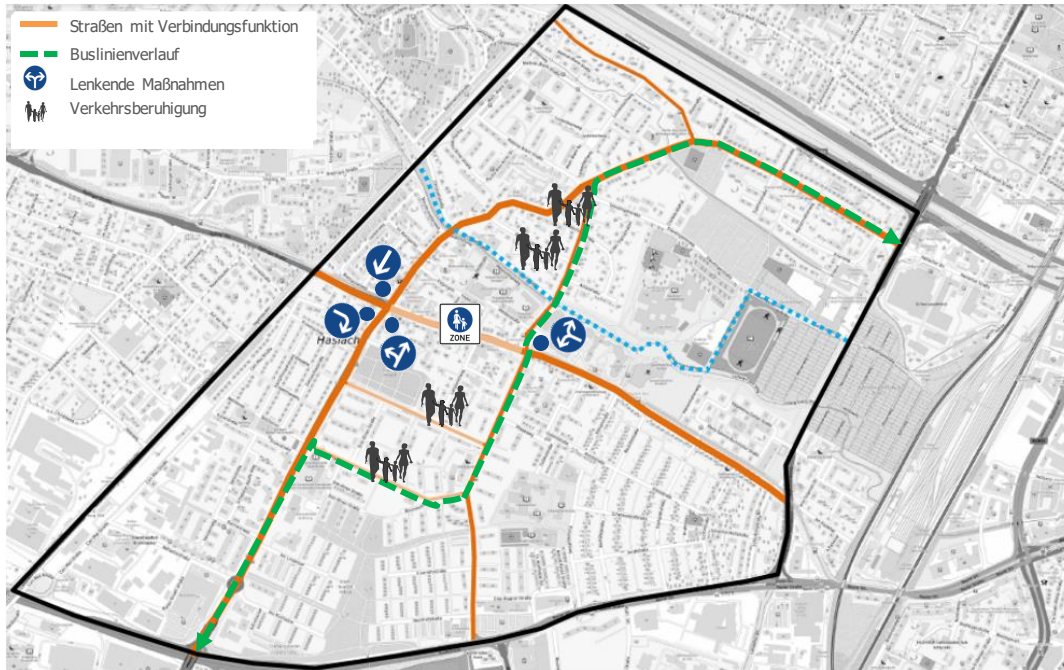
Verkehrslenkung | 2. Cluster „Einbahnstraßen“ | Fazit

- Mithilfe von Einbahnstraßenregelungen in der Carl-Kistner-Straße lassen sich Durchgangsverkehre reduzieren
- In der Carl-Kistner-Straße selbst jedoch nur in begrenztem Umfang, da nur eine Richtung verhindert wird und die Gegenrichtung womöglich sogar gestärkt wird. Durch einen erweiterten Einbahnstraßenring über die Carl-Kistner-Straße, Marktgrafenstraße und Staufener Straße in Kombination mit weiteren Abbiegeverboten ist jedoch eine Reduktion in beide Fahrtrichtungen möglich.
- Ein Flächengewinn in der Carl-Kistner-Straße kann als Potenzial für eine straßenräumliche Aufwertung betrachtet werden, deren Grad jedoch von der Radverkehrsführung abhängt und ggf. eher gering ausfällt
- Es sind Verdrängungseffekte, insbesondere in Blauenstraße und Belchenstraße, zu erwarten, die angesichts des Busverkehrs nicht konsequent unterbunden werden können
- Problematisch sind insbesondere die Konsequenzen für die Grundstückserreichbarkeit und die resultierenden Gleisquerungen; dabei spielen die Einbahnstraßenrichtung sowie die ausgewählte Lage der Kfz-Fahrbahn im Verhältnis zum Straßenbahngleis (nördlich oder südlich) keine entscheidende Rolle
- Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ungünstig

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 3. Cluster „Fußgängerzone“ | 3 a)

Herausnahme von Fahrbeziehungen + Fußgängerzone

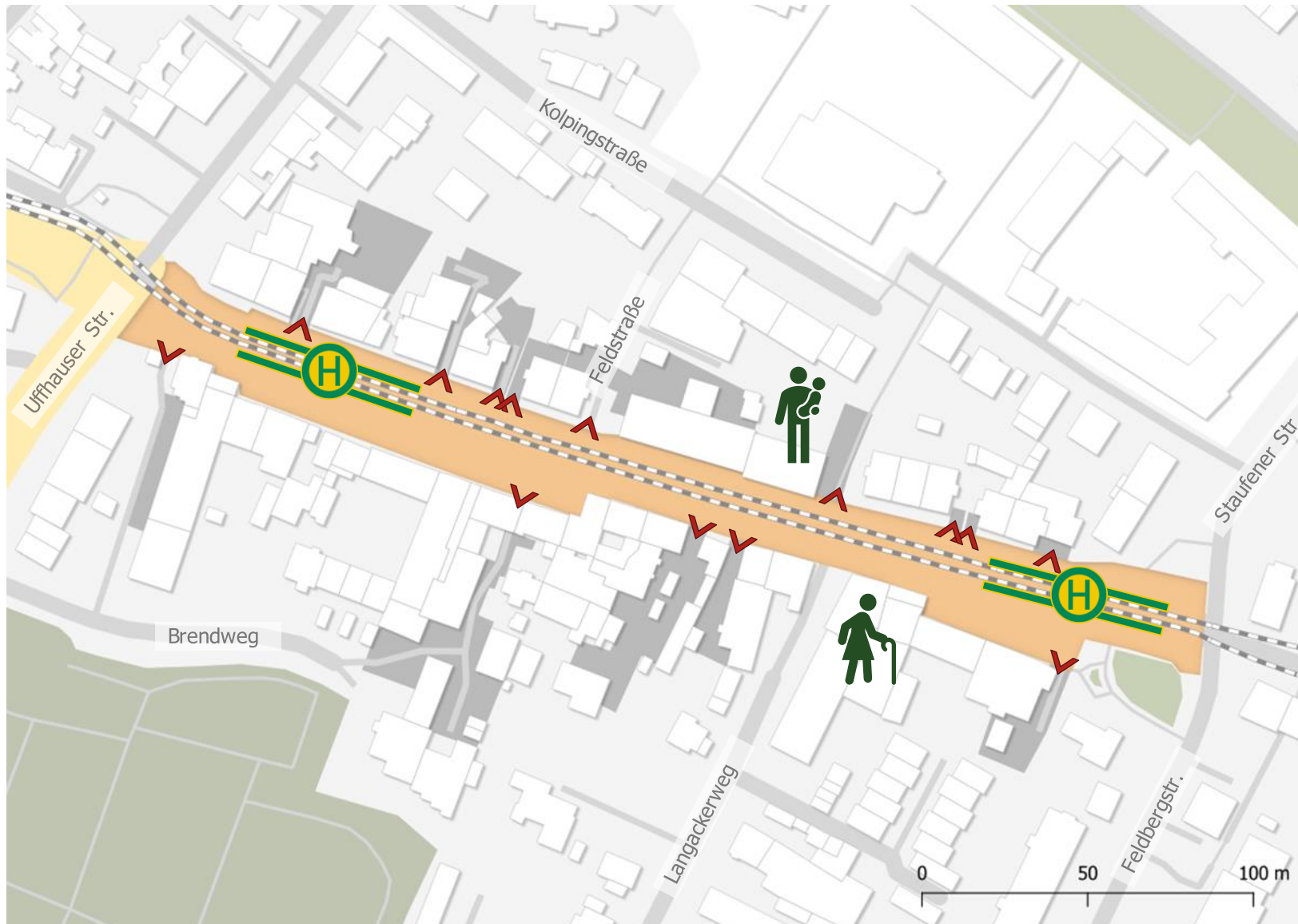


- +** Starke Verkehrsentlastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum,
 - Markgrafenstraße, Opfinger Straße

- Verlagerung:
 - Auf Uffhauser Straße, Blauenstraße und Staufener Straße

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 3. Cluster „Fußgängerzone“ | Konsequenzen Carl-Kistner-Straße

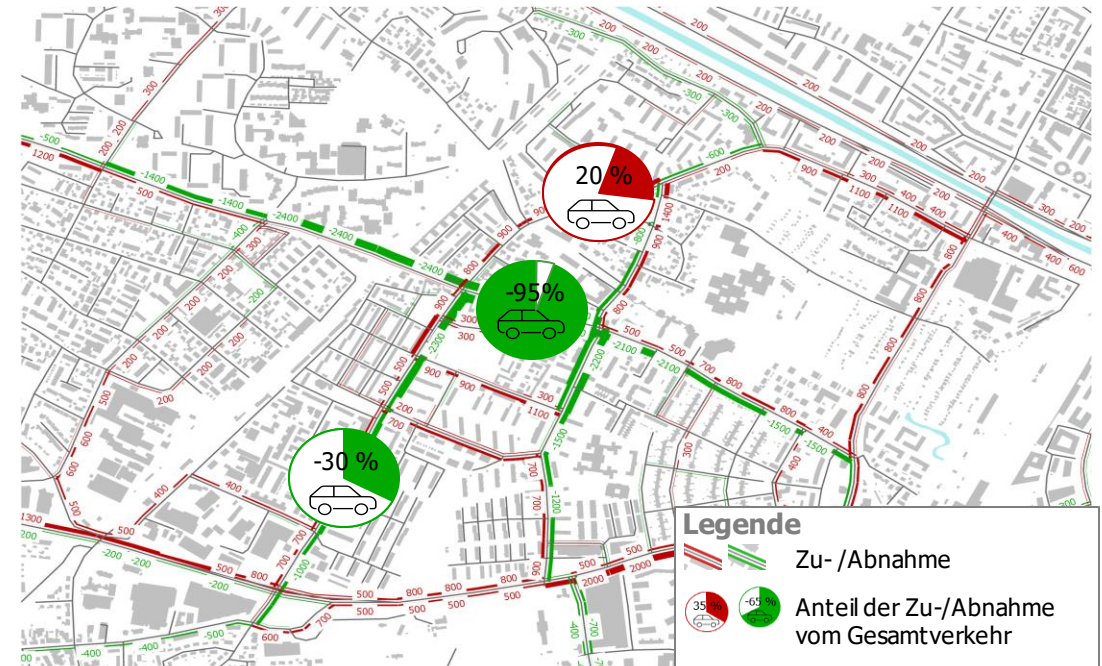
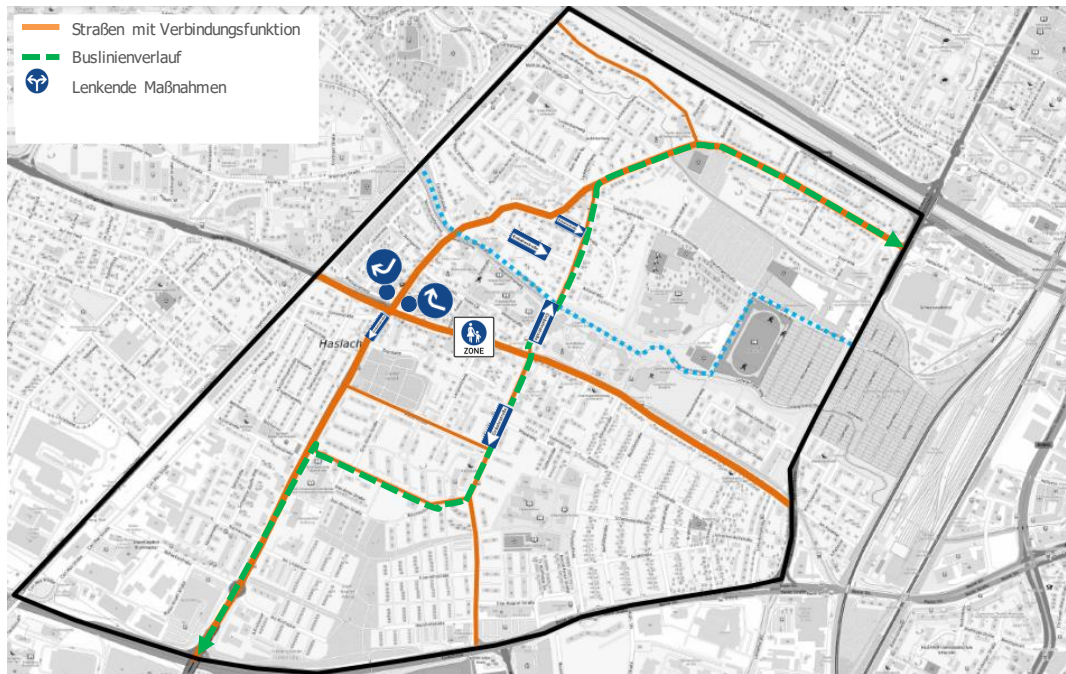


Konsequenzen

- Beidseitige Zufahrten müssen bei Erhalt für Anliegerverkehre erreichbar sein – zahlreiche Ausnahmeregelungen erforderlich und Effekt der Fußgängerzone eingeschränkt
- Konfliktpotenzial
- Wendemöglichkeit im Langackerweg schaffen
- Reduzierung Parkstände um 100 %
- Hoher Verfahrens- und Finanzierungsaufwand
- Zeitnahe Realisierung nicht möglich

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

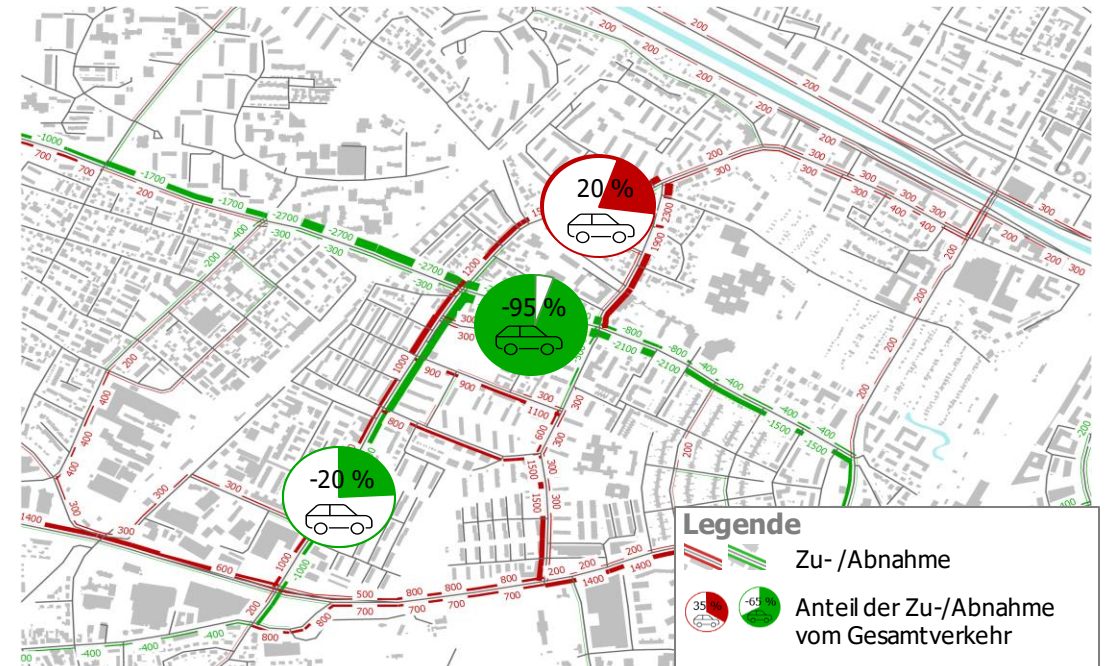
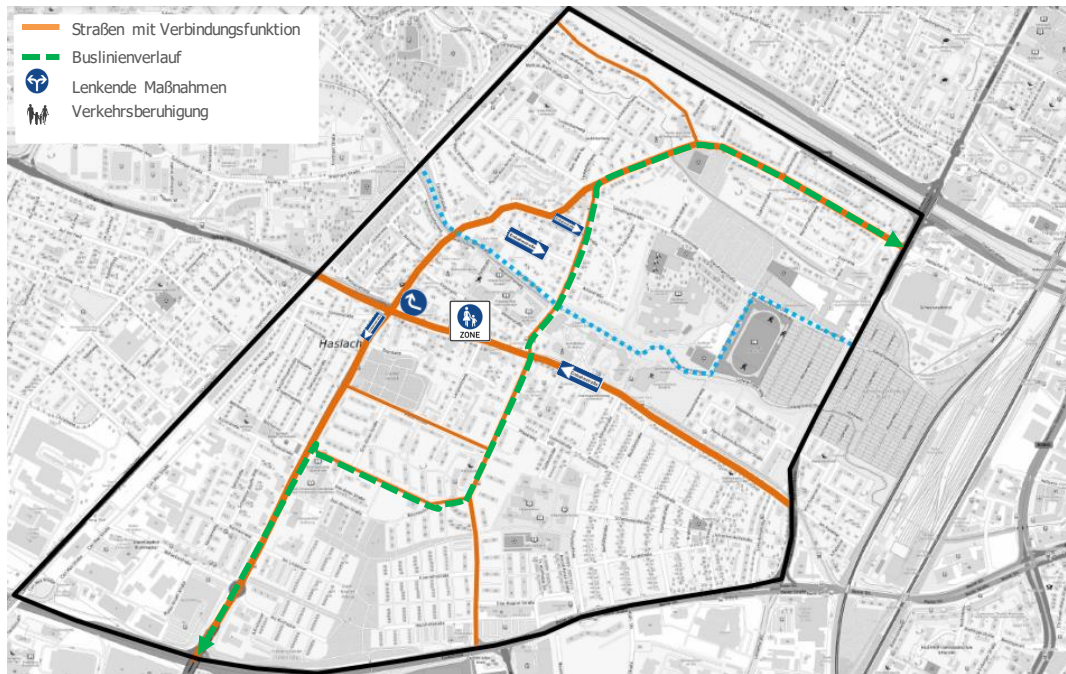
Verkehrslenkung | 3. Cluster „Fußgängerzone“ | 3 b) | Fußgängerzone, Rechtsabbiegegebote, Einbahnstraßen



- +** Starke Verkehrsentlastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 5.300 Kfz / Tag
 - Opfinger Straße stadtauswärts ca. 2.400 Kfz / Tag
 - Uffhauser Str. ca. 1.000 bis 2.300 Kfz / Tag
 - Feldbergstr. ca. 1.200 bis 2.200 Kfz / Tag
- Verlagerung:
 - West-ost-gerichtete Verkehre südlich über Uffhauser Str., Belchenstr. und Blauenstr. auf B 3
 - Ost-West-gerichteten Verkehre über Staufener Str. und Markgrafenstr. ca. 800 Kfz / Tag
 - Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 3. Cluster „Fußgängerzone“ | 3 c) | Fußgängerzone, Verkehrslenkung im Umfeld



- +** Starke Verkehrsbelastung:
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum

- Verlagerung:
 - Markgrafenstraße
 - Staufener Straße
 - Feldbergstraße
 - Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

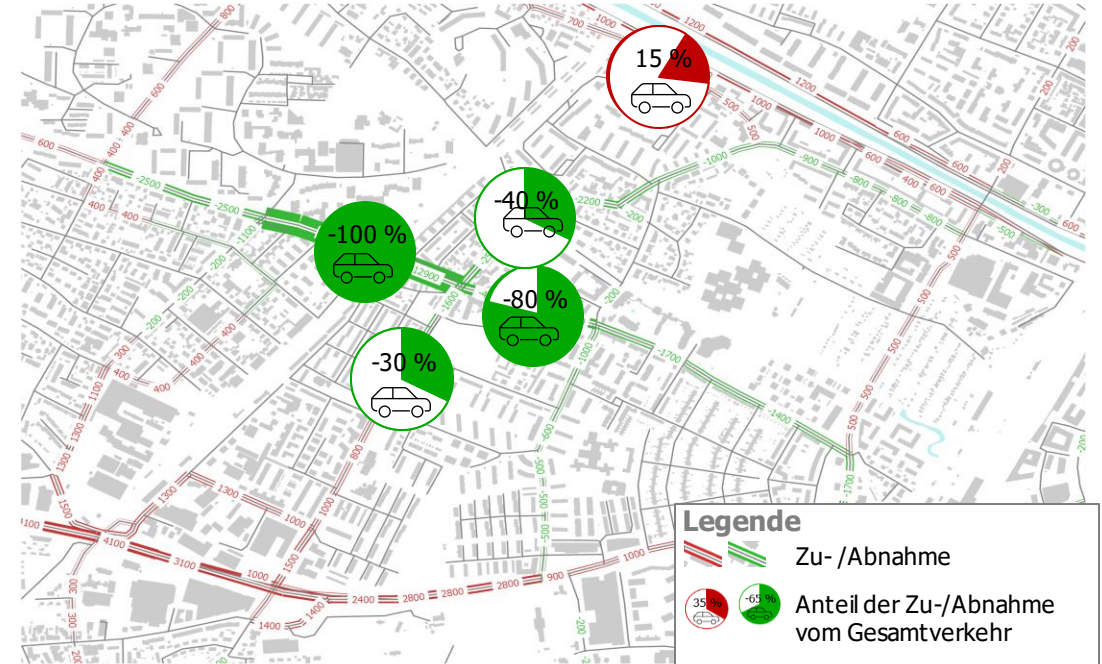
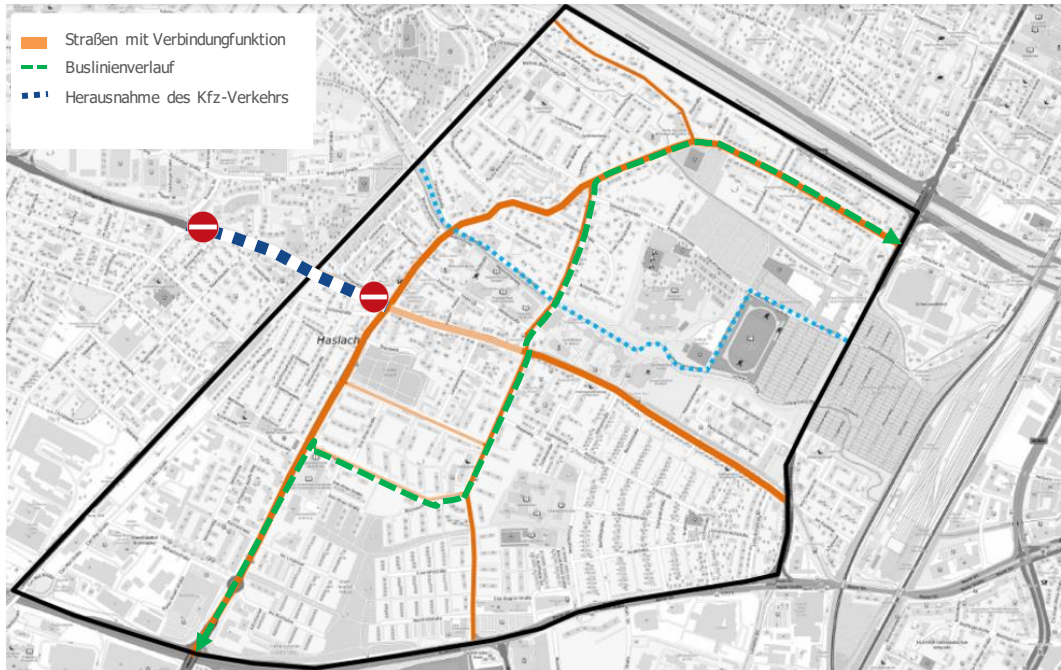
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 3. Cluster „Fußgängerzonen“ | Fazit

- Mithilfe einer Fußgängerzonenregelung in der Carl-Kistner-Straße lassen sich Durchgangsverkehre reduzieren
- In der Carl-Kistner-Straße fast vollständig (s. Ausnahmeregelungen)
- Der Flächengewinn in der Carl-Kistner-Straße kann als Potenzial für eine straßenräumliche Aufwertung betrachtet werden, für den Kfz-Verkehr der Anwohner:innen, Anlieferungen und den Radverkehr generell sind jedoch Flächen vorzusehen, wodurch zusätzliche Aufenthaltsbereiche begrenzt werden
- Es sind Verdrängungseffekte, insbesondere in Blauenstraße und Belchenstraße, zu erwarten, die angesichts des Busverkehrs nicht konsequent unterbunden werden können
- Problematisch sind insbesondere die Realisierbarkeit hinsichtlich der finanziellen und rechtlichen Hürden und ein langwieriges Planverfahren sowie der Umgang mit ausnahmsweise zuzulassenden Kfz-Verkehren

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrlenkung | 4. Sperrung der Bahnübergangsbrücke Opfinger Straße



- +** Starke Verkehrsentlastung:
 - Brücke Opfinger Straße
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum
 - Markgrafenstraße

- Verkehrsverlagerung:
 - auf die B 3 und B 31a
- ⊖** – auf die Haslacher Straße

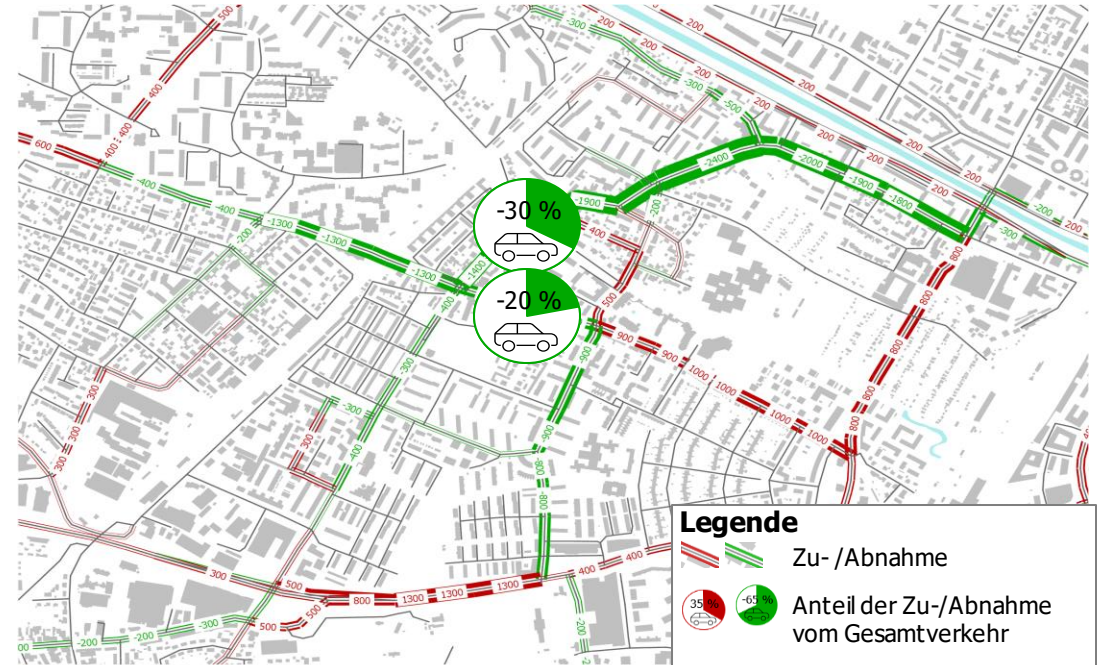
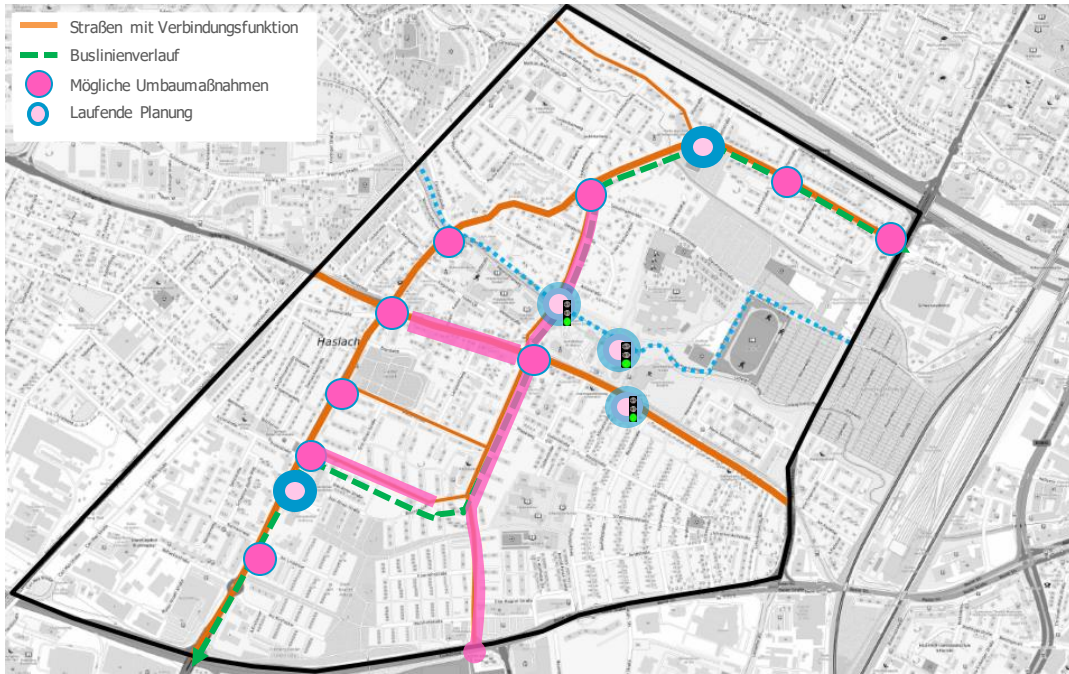
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 4. Sperrung der Bahnübergangsbrücke Opfinger Straße

- Durch ein Befahrungsverbot der Brücke Opfinger Straße für Kfz ließe sich der Durchgangsverkehr in größtmöglichem Umfang und nahezu im gesamten Stadtbezirk reduzieren
- In der Carl-Kistner-Straße in hohem Maße
- Die Verdrängung würde vor allem die beiden angrenzenden Bundesstraßen betreffen
- Es entstehen Umwegfahrten, insbesondere für die Quartiere im östlichen Weingarten
- Die Erreichbarkeit der Carl-Kistner-Straße von Westen aus wird eingeschränkt
- Evt. könnte ein Vermittlungsproblem auftreten, wenn die getätigte Investition rein ökonomisch betrachtet wird
- Die rein technische (also nicht politische) Realisierbarkeit erscheint günstig, es gibt jedoch noch Klärungsbedarfe, z.B. hinsichtlich der Rettungsverkehre

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 5. Keine Verkehrslenkung / Verkehrsberuhigende Maßnahmen



- ⊕ Tw. starke Verkehrsentslastung:
 - Haslacher Straße
 - Markgrafenstr.
 - Carl-Kistner-Straße Zentrum
 - Opfinger Str.

- ⊖ Verlagerung:
 - Carl-Kistner-Straße Ost
 - sonst nur schwach





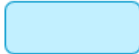


Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | 5. Keine Verkehrslenkung / Verkehrsberuhigende Maßnahmen

- Verkehrsberuhigende Maßnahmen haben auch einen verkehrslenkenden Effekt, u.a. weil andere Zeitaufwände im Kfz-Verkehr entstehen
- Die Auswirkungen eines solchen Maßnahmenkonzeptes sind jedoch schwer zu prognostizieren, weil viel von der Ausformulierung der Verkehrsberuhigung abhängt – die Angaben sind insofern grob
- Potenziell sind jedoch großflächig Reduzierungen erreichbar und Verdrängungseffekte relativ gut auf die umliegenden Bundesstraßen lenkbar
- Neben der Mengenreduzierung wären weitere, durchaus umfassende, Zugewinne an Verkehrssicherheit, Bewegungsfreiheit und Stadtraumqualität erwartbar
- Die Realisierbarkeit erscheint gegeben, dürfte aufgrund der erforderlichen Anzahl und Dichte von Umbaumaßnahmen jedoch einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen und viele Detailfragen im nachfolgenden Prozess aufwerfen

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | Vergleich der Eckpunkte

	„Abbiegeverbote“ *	„Einbahnstraße“ Carl-Kistner-Straße*	„Fußgängerzone“ Carl-Kistner-Straße	Herausnahme Kfz von Brücke	Keine Lenkung - Verkehrsberuhigung
					
	<ul style="list-style-type: none"> Carl-Kistner-Straße kann deutlich entlastet werden Teilweise auch andere entlastungswürdige Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> In Carl-Kistner-Straße lassen sich in begrenztem Umfang Durchgangsverkehre reduzieren 	<ul style="list-style-type: none"> In der Carl-Kistner-Straße lassen sich Durchgangsverkehre fast vollständig reduzieren Flächengewinn 	<ul style="list-style-type: none"> Durchgangsverkehr in größtmöglichem Umfang reduzierbar In der Carl-Kistner-Straße in hohem Maße 	<ul style="list-style-type: none"> großflächig Reduzierungen Verdrängungseffekte auf die umliegenden Bundesstraßen lenkbar Zugewinne an Verkehrssicherheit u.a.
	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung auf andere Straßen mit anliegender Wohnnutzung nicht komplett vermeidbar – insbesondere Uffhauser Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Verdrängungseffekte, insbesondere in Blauenstraße und Belchenstraße Grundstückserreichbarkeit und Gleisquerungen problematisch 	<ul style="list-style-type: none"> Verdrängungseffekte, insbesondere in Blauenstraße und Belchenstraße finanzielle und rechtliche Hürden langwieriges Planverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> Umfegfahrten, insbesondere für die Quartiere im östlichen Weingarten Erreichbarkeit der Carl-Kistner-Straße eingeschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> Realisierbarkeit nimmt längeren Zeitraum in Anspruch Verkehrslenkungseffekt nur eingeschränkt

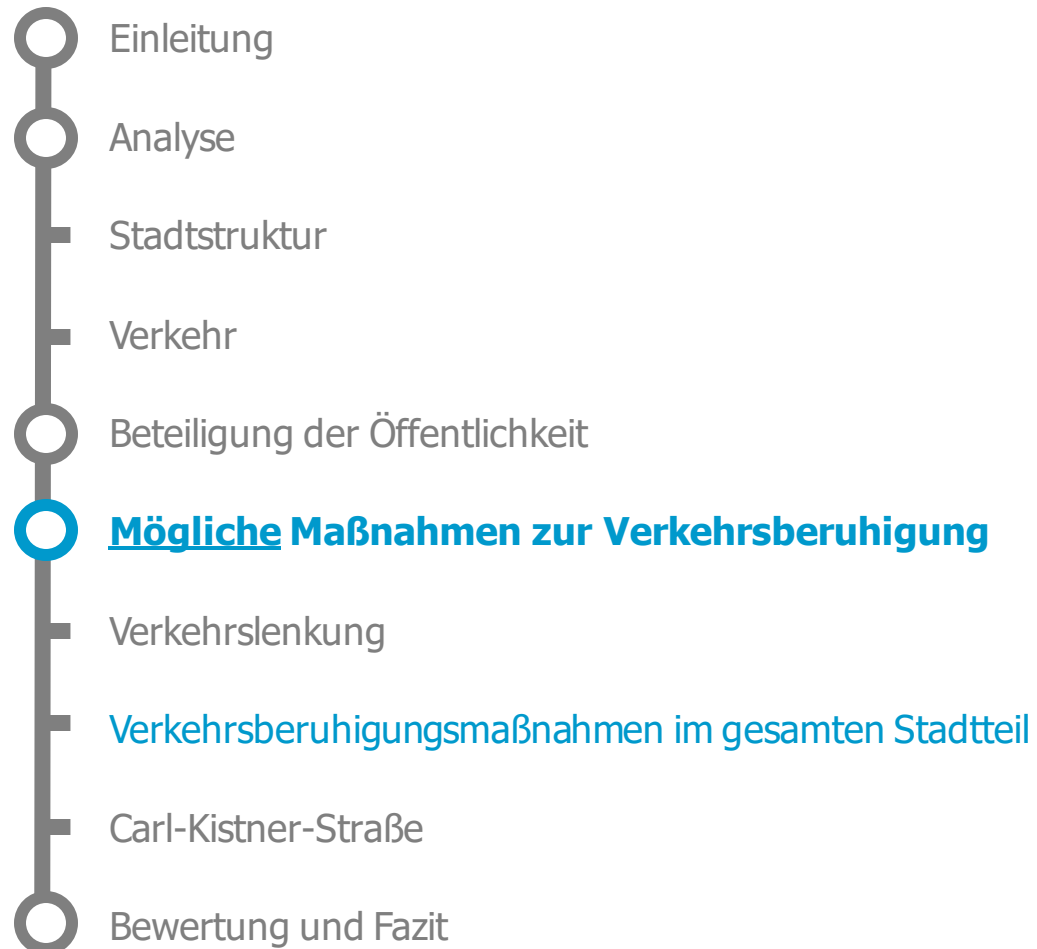
* Wirkung abhängig von Maßnahmen zur Durchsetzung

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung | **Übergreifendes Fazit**

Im Hinblick auf die Zielerreichung, die unerwünschten Nebeneffekte und die Realisierbarkeit sowie Kompromissfähigkeit erscheinen wahlweise die Variante „BRÜCKENSPERRUNG“ (VAR. 4) oder „VERKEHRSBERUHIGUNG“ (VAR. 5) am besten geeignet. Im Gegensatz zu den anderen Varianten erzeugen sie keine erheblichen unerwünschten Verdrängungseffekte. Von Einbahnstraßenregelungen (Var. 2) oder Fußgängerzonenregelungen (Var. 3) sollte abgesehen werden.

Das Potenzial möglicher punktueller (oder streckenbezogener) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Var. 5) sollte im Rahmen des finanziell Machbaren voll ausgeschöpft werden.



Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Vorgehensweise

Nachfolgend werden mögliche Maßnahmen zusammengestellt, die zu einer Verkehrsberuhigung auf den betreffenden Straßen oder Straßenabschnitten beitragen, auf denen sie eingerichtet werden. Sie zielen auf langsamere Fahrweisen im Autoverkehr, auf mehr Verkehrssicherheit sowie eine angenehmere Mobilität insbesondere für den Fuß- und Radverkehr ab. Die dabei ausgewählten Orte orientieren sich an den Handlungsbedarfen, die aus verschiedenen Blickwinkeln gesehen werden. Das heißt, dass die geäußerten Wünsche im Zuge des Beteiligungsverfahrens, Möglichkeiten der Vernetzung, wichtige Wegebeziehungen oder erkannte Verkehrssicherheitsprobleme aufgegriffen werden. In den Einfahrtsituationen in den Stadtbezirk wird darüber hinaus gehend auch auf die Signalwirkung einer verkehrsberuhigenden Maßnahme gesetzt, die sich auf den gesamten Raum übertragen soll, der von Wohnen, Gemeinbedarf und Aufenthalt geprägt ist. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass Umbaumaßnahmen, die zu einer langsamen und möglichst aufmerksamen Fahrweise veranlassen, möglichst in regelmäßigen Abständen ergriffen werden sollten. Dies erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass auch zwischen den einzelnen Elementen gar nicht erst erheblich beschleunigt wird. Im vorherigen Kapitel wurde bereits grob abgeschätzt, dass eine großflächige Verlangsamung auch dazu führen kann, dass Fahrten durch den Bezirk auf die umliegenden Bundesstraßen verlagert werden.





Meist beziehen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Kreuzungen oder Einmündungen, teilweise können sie jedoch auch linear ausgeprägt sein. Die Carl-Kistner-Straße wird im nachfolgenden Kapitel thematisiert und in diesem Kapitel nur in Form eines Symbols für eine Umgestaltung dargestellt.

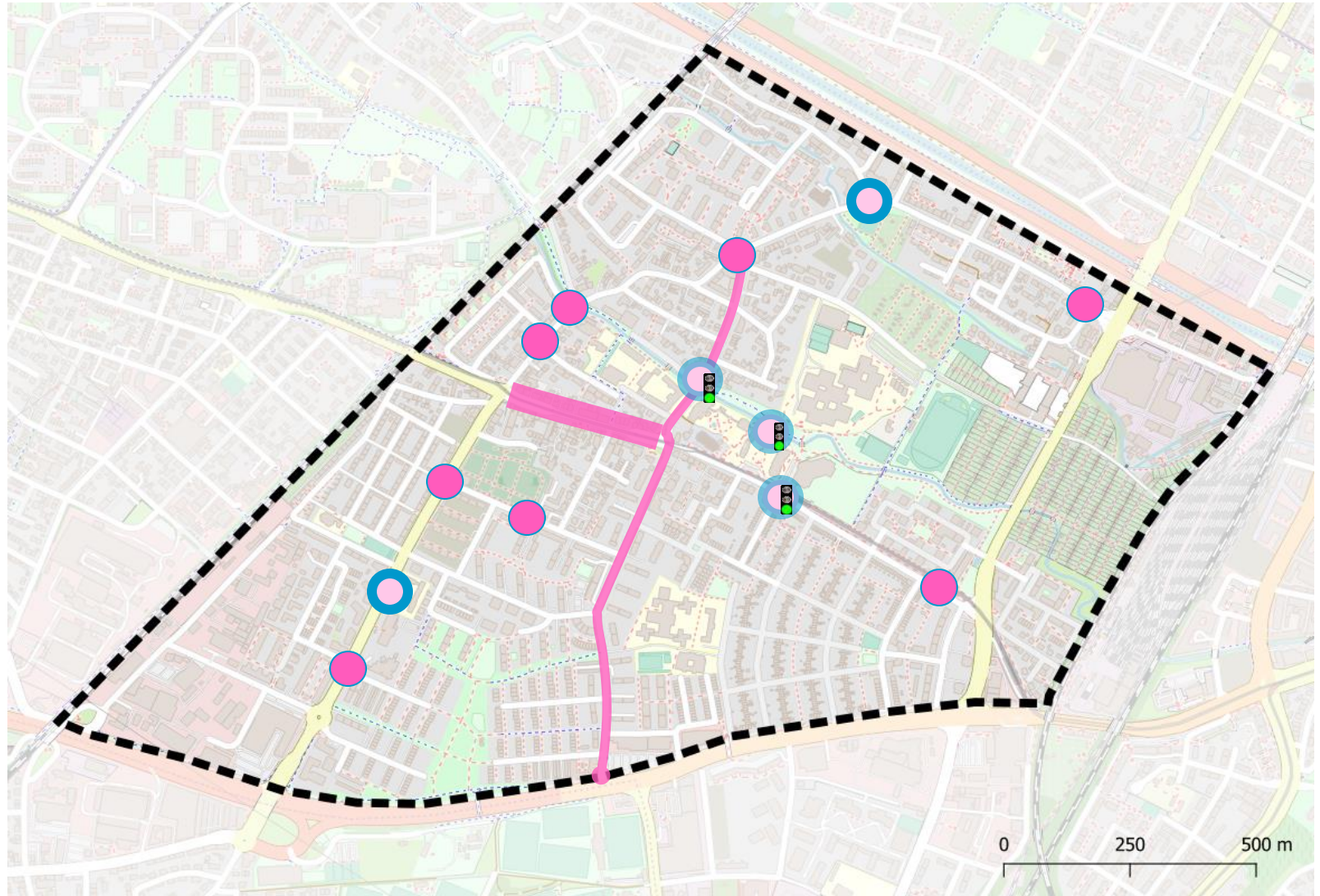
Vorschläge zu einer möglichen Parkraumbewirtschaftung sowie zur Weiterentwicklung der Fahrradleihstationen runden die Darstellungen ab.

Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Übersicht

Legende

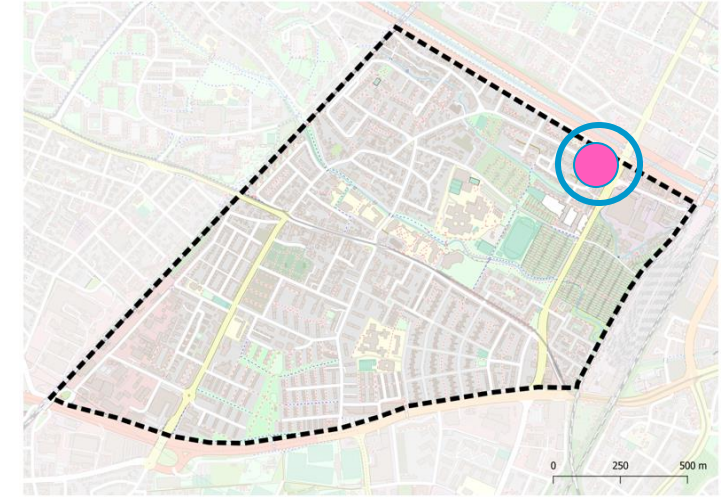
-  Mögliche punktuelle Umbaumaßnahme
-  Mögliche linienhafte Umbaumaßnahme
-  Laufende Planung
-  Laufende Planung (Signalisierung)



Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Freiburg

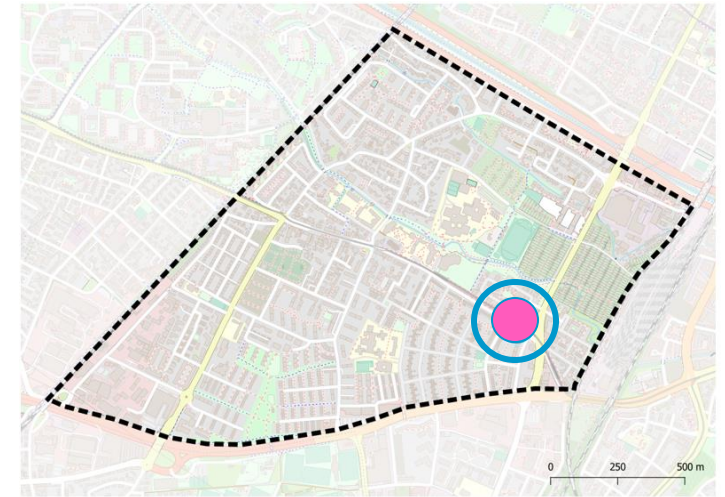
Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Haslacher Straße / Eschholzstraße



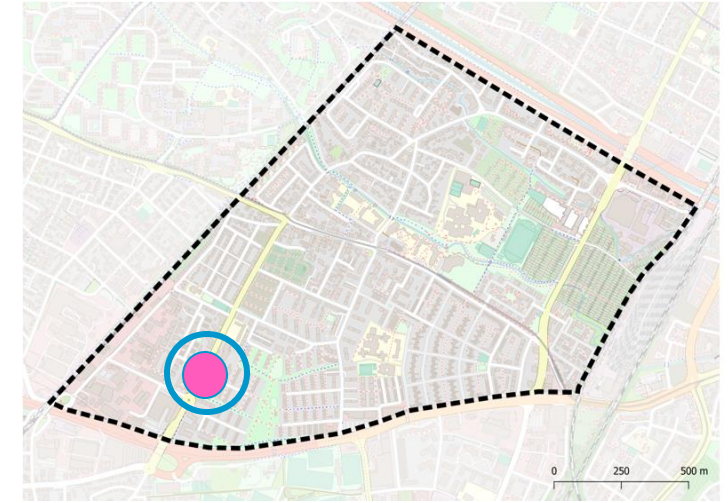
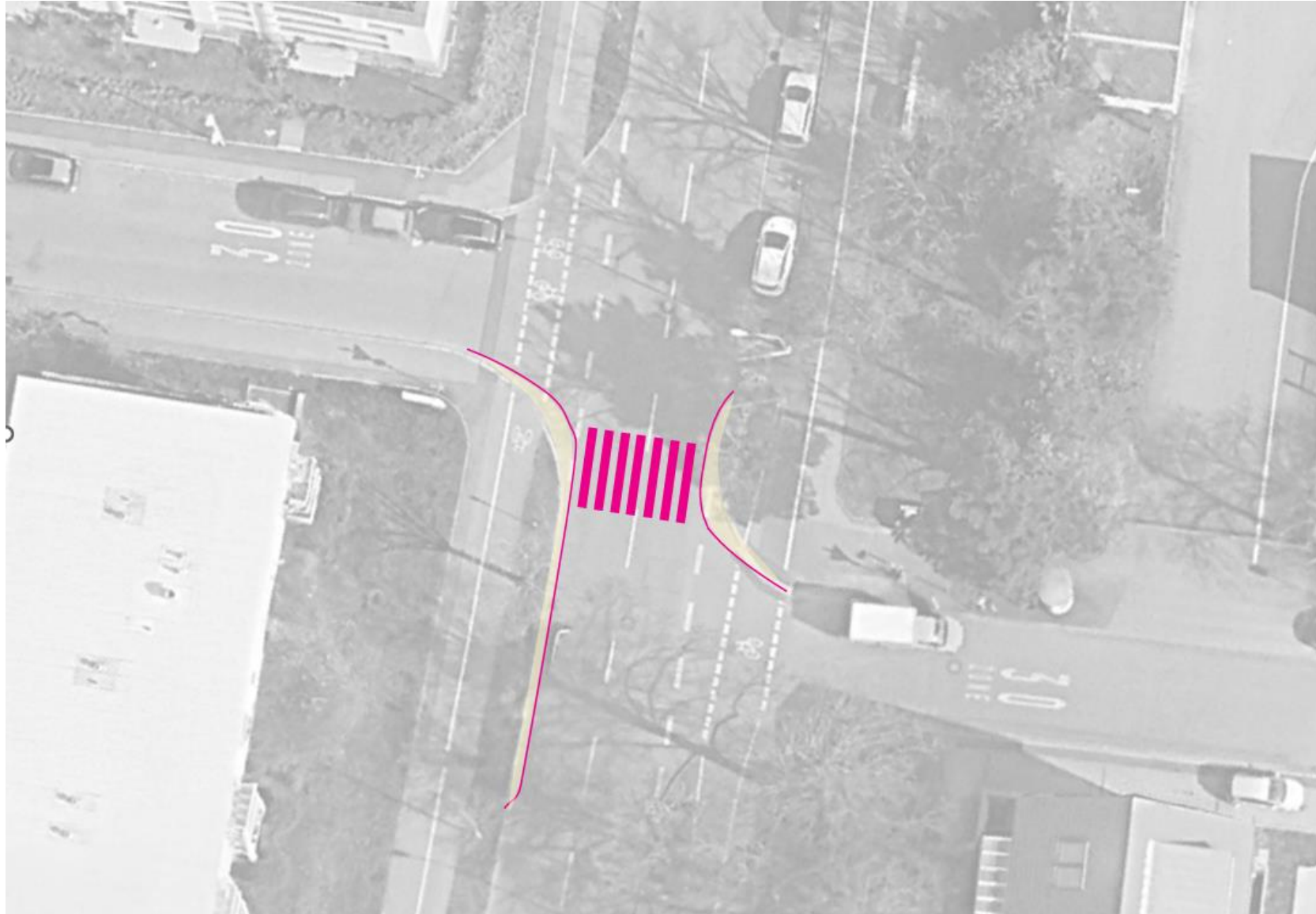
Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Carl-Kistner-Straße / Eschholzstraße



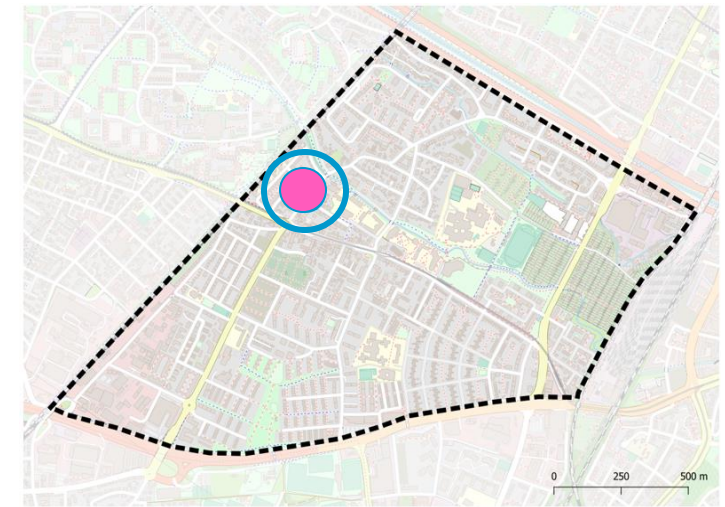
Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Uffhauser Straße / Am Lindacker



Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Markgrafenstraße / Kolpingstraße



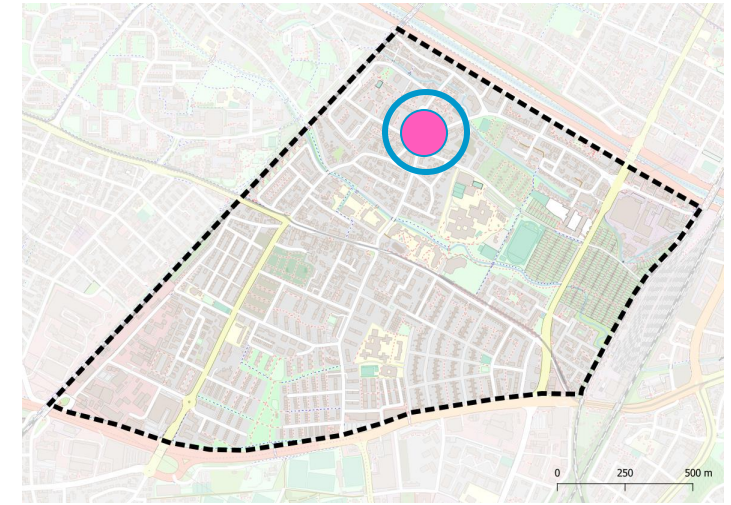
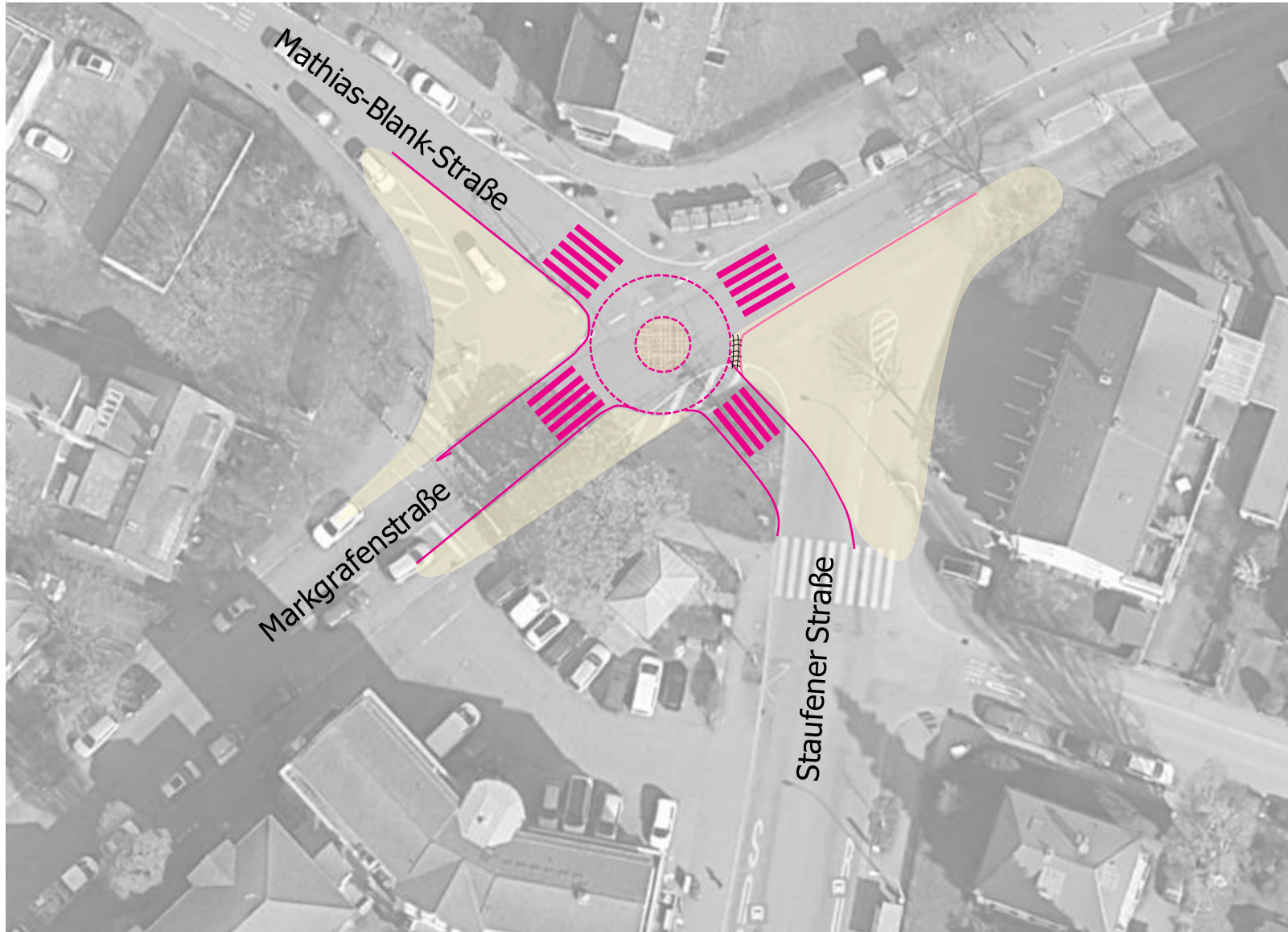
Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Blauenstraße / Langackerweg



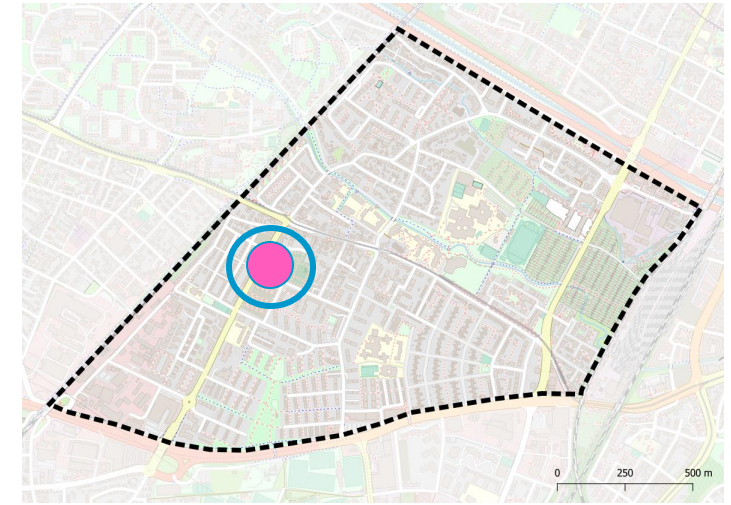
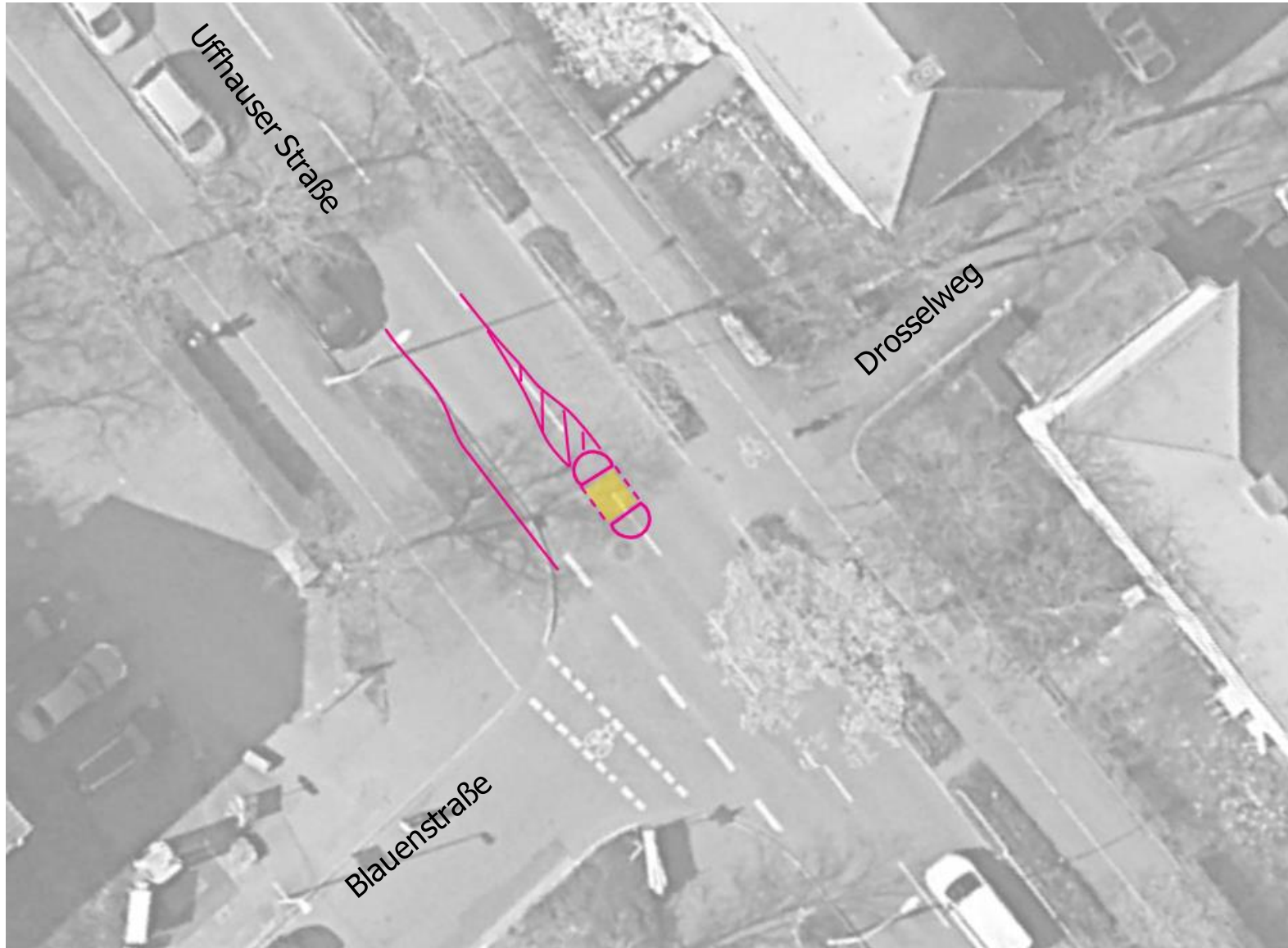
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Minikreislauf im Knotenpunkt Markgrafen-/Staufener-/Mathias-Blank-Straße



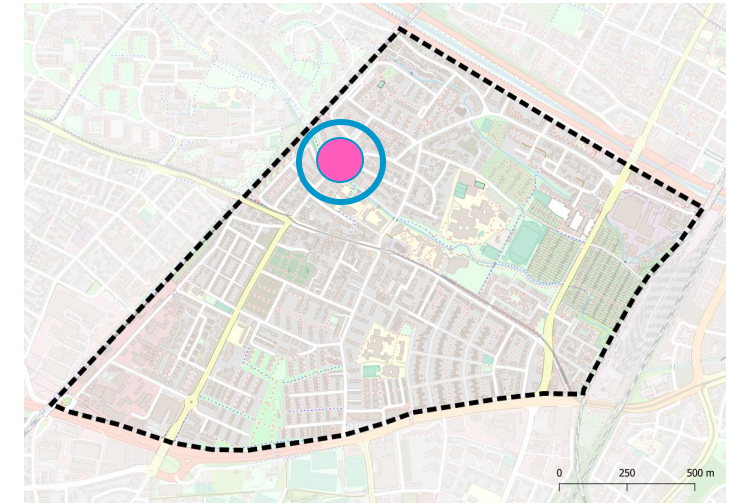
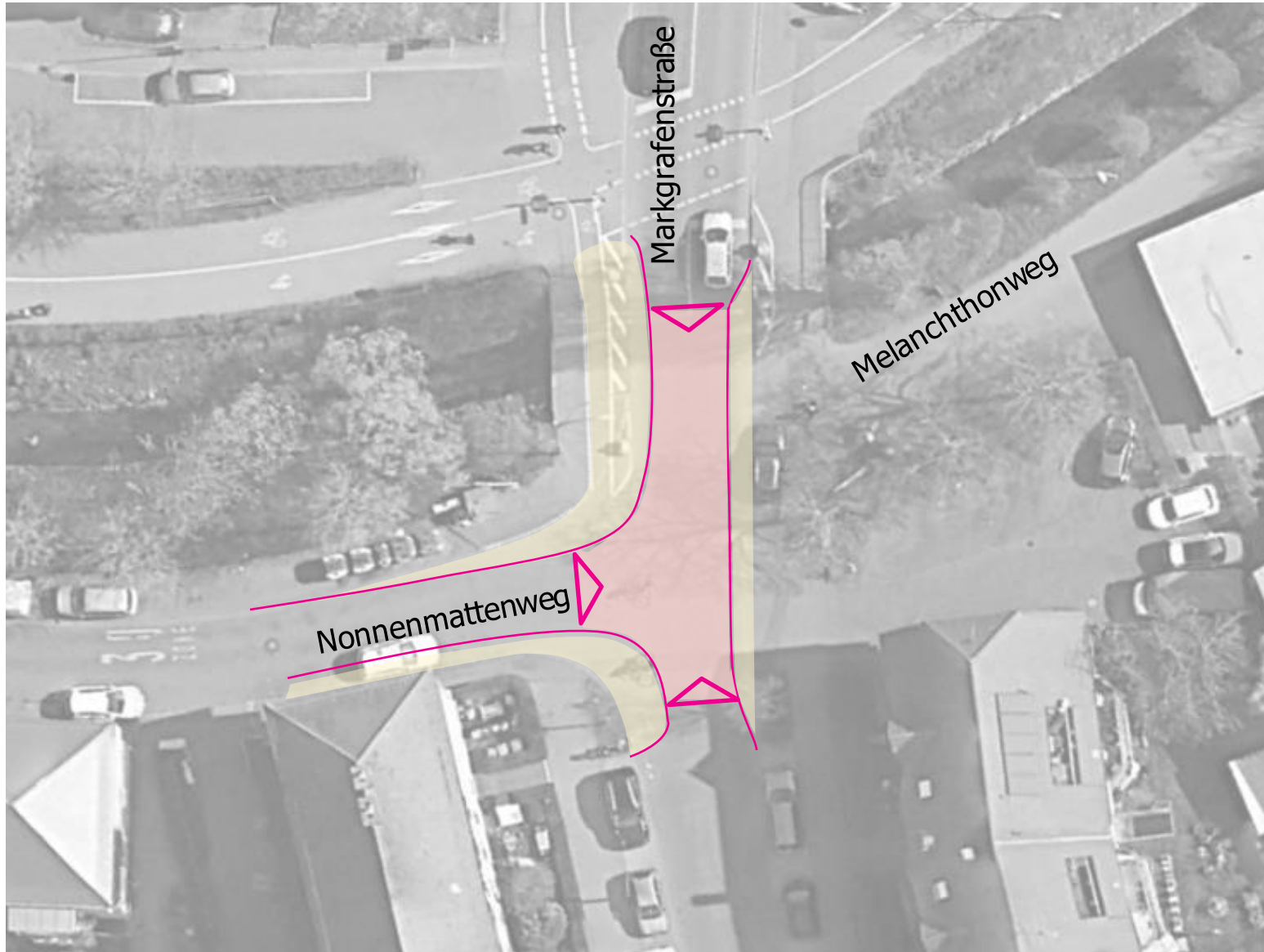
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Fahrbahnteiler in der Uffhauser Straße



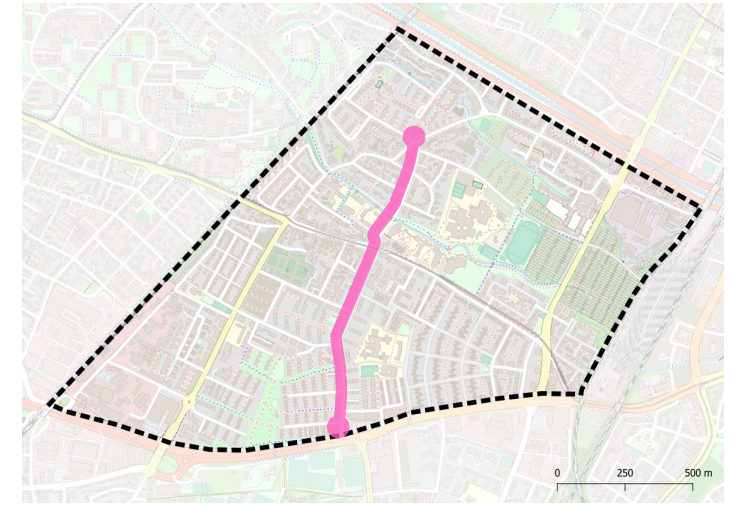
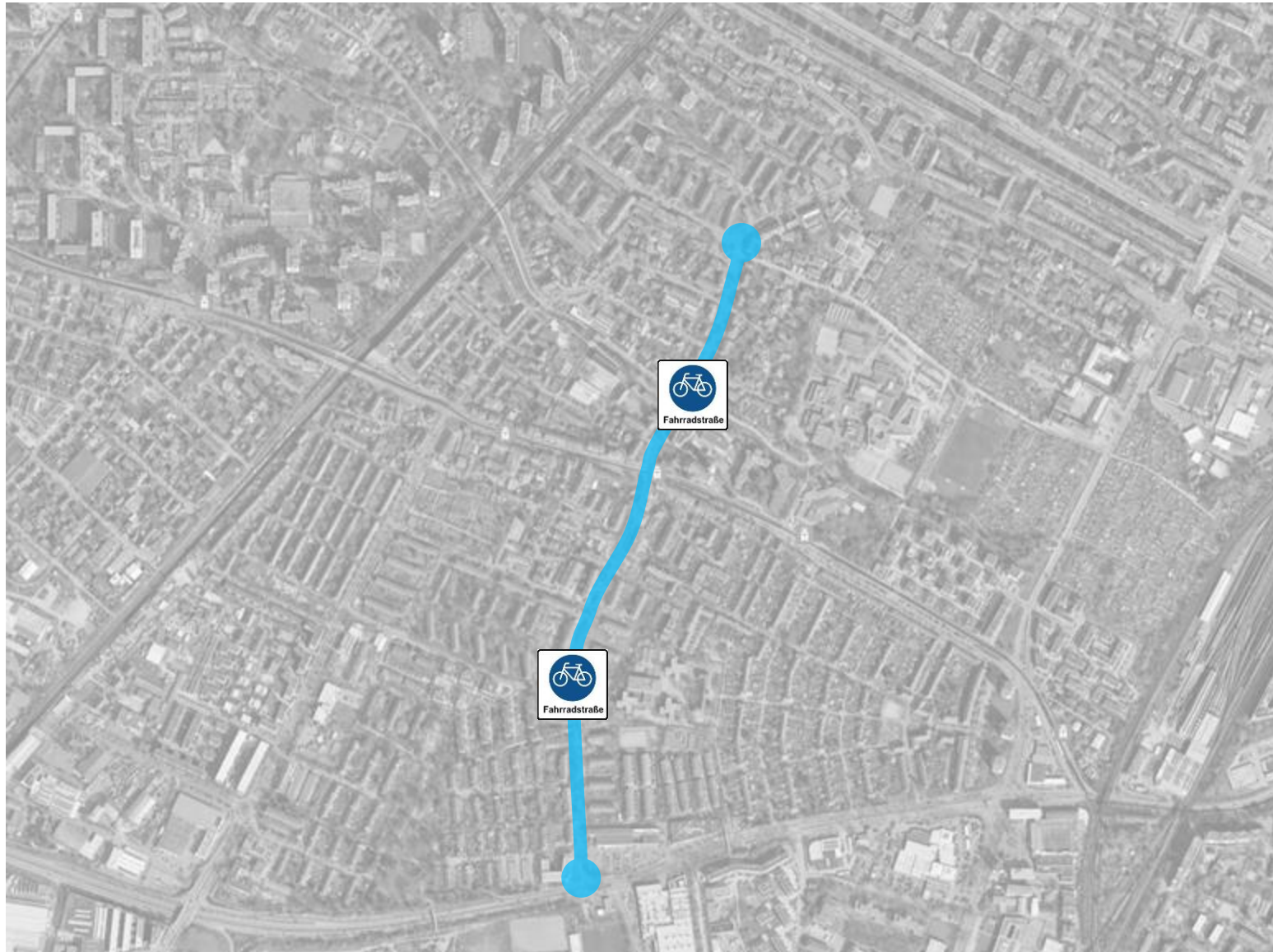
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Einengung und Aufpflasterung Markgrafenstraße / Melanchthonweg



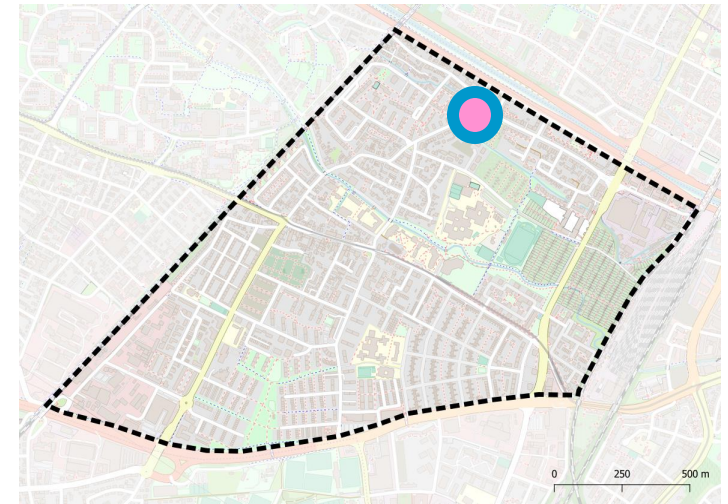
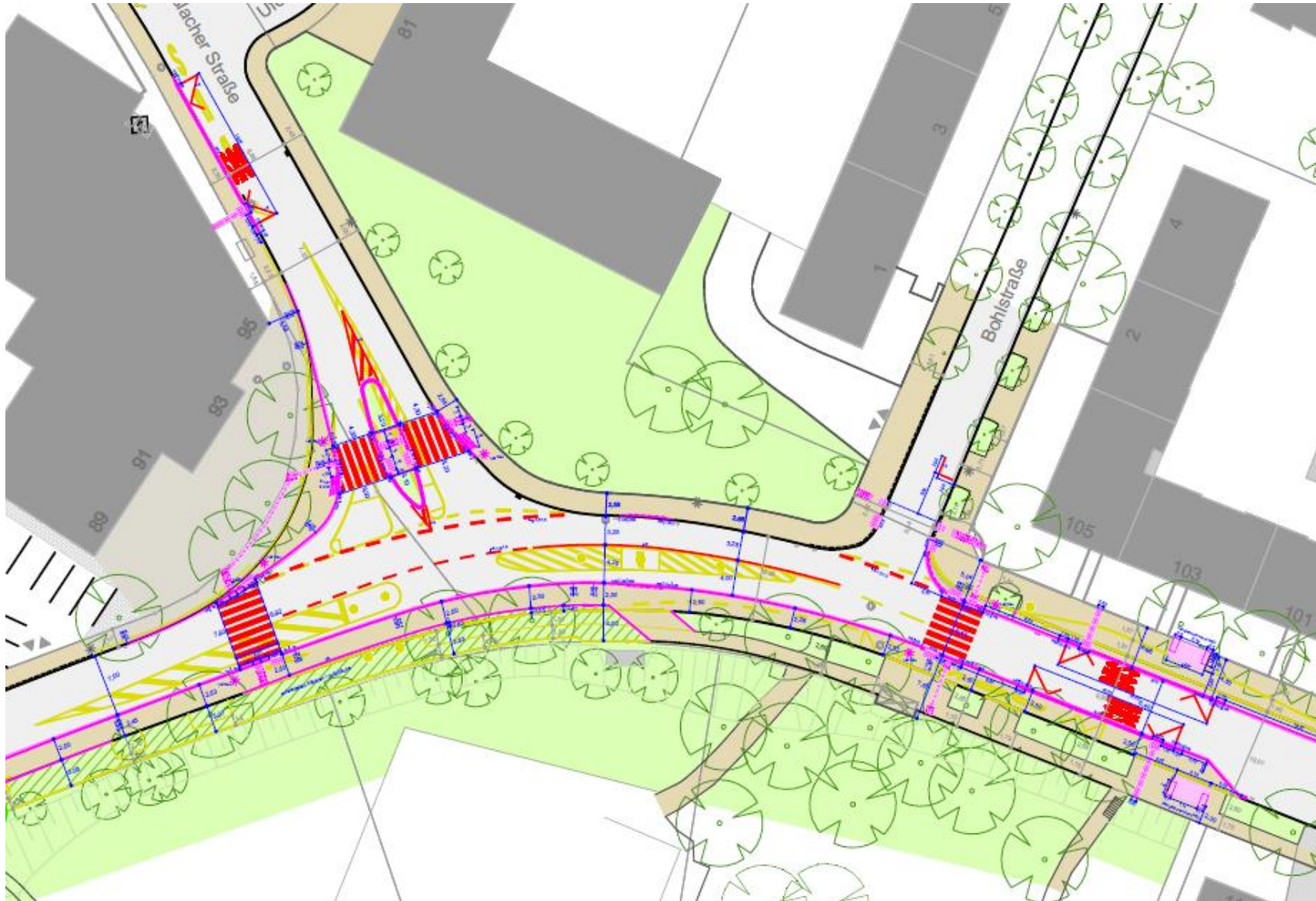
Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Fahrradstraße in Feldbergstraße – Staufener Straße



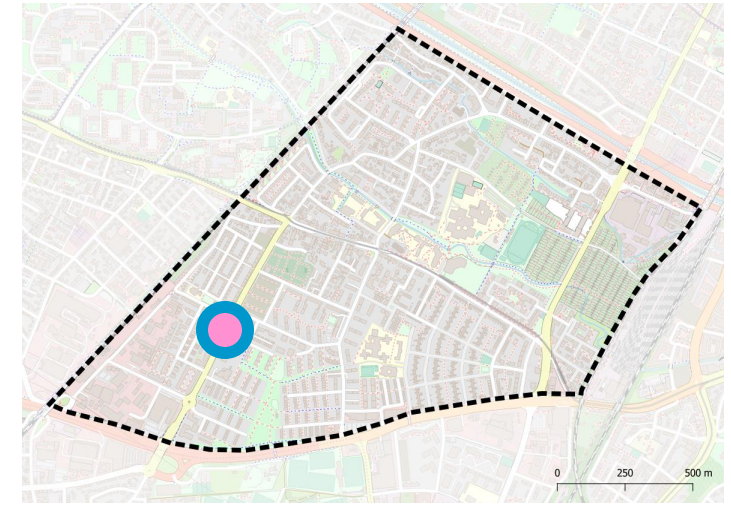
Maßnahmen (Ifd.)

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Fußgängerüberwege Haslacher Straße



Maßnahmen (Ifd.)

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Fußgängerüberwege Uffhauser Straße



Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Regelmäßige Sitzgelegenheiten, z.B. im Zuge von Fahrbahneinengungen

- Sitzgelegenheiten **in regelmäßigen Abständen**
- **Möblierung** noch zu designen; ggf. flankieren (z.B. mit **Fahrradbügeln**, Begrünung oder Querungsstellen)



Mögliche und laufende Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Parkraumbewirtschaftung

Legende



Öffentlich zugängliche
Parkplätze ohne
Bewirtschaftung



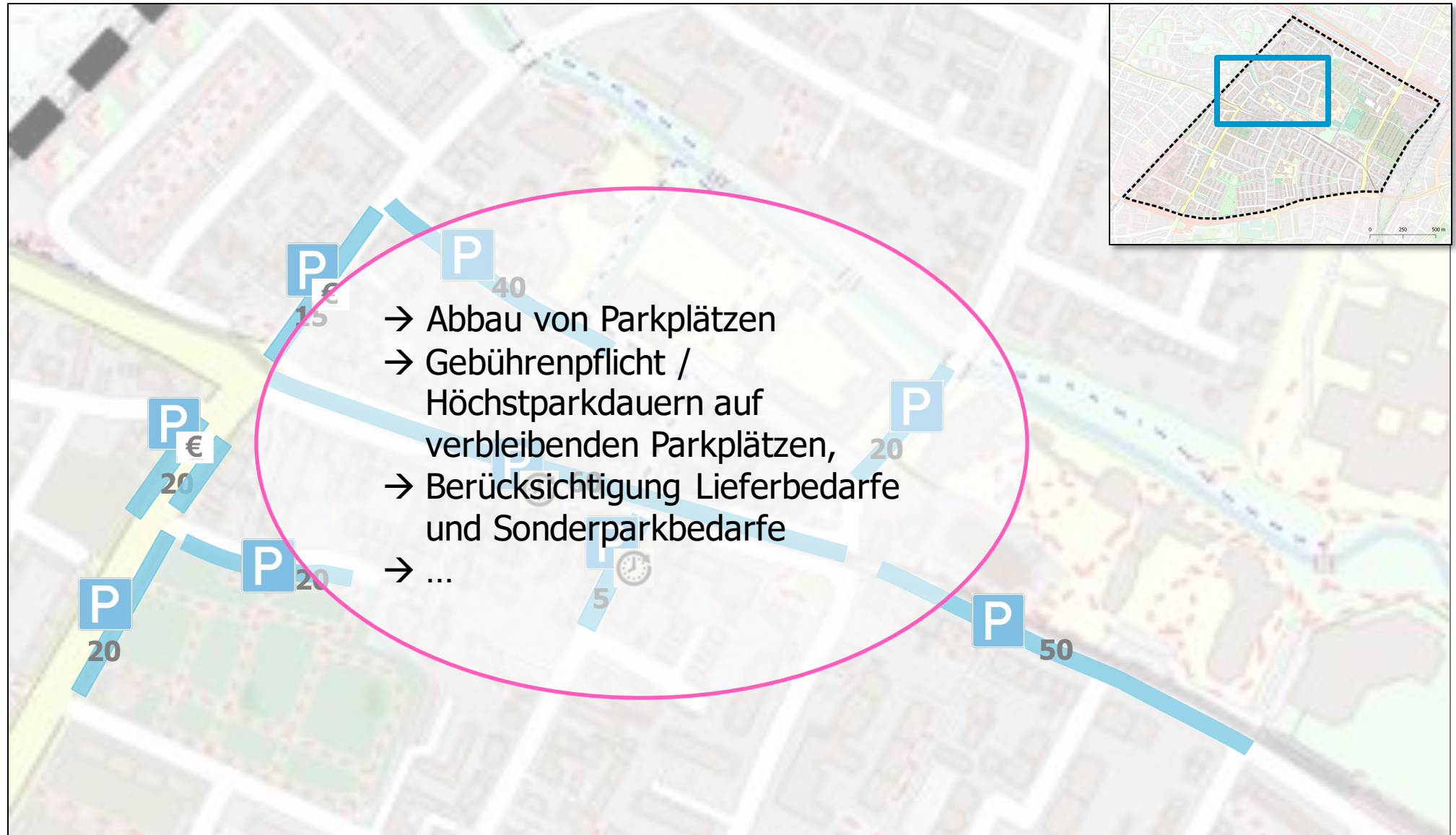
Öffentlich zugängliche
Parkplätze mit
Höchstparkdauer



Öffentlich zugängliche
Parkplätze mit
Gebührenpflicht

20

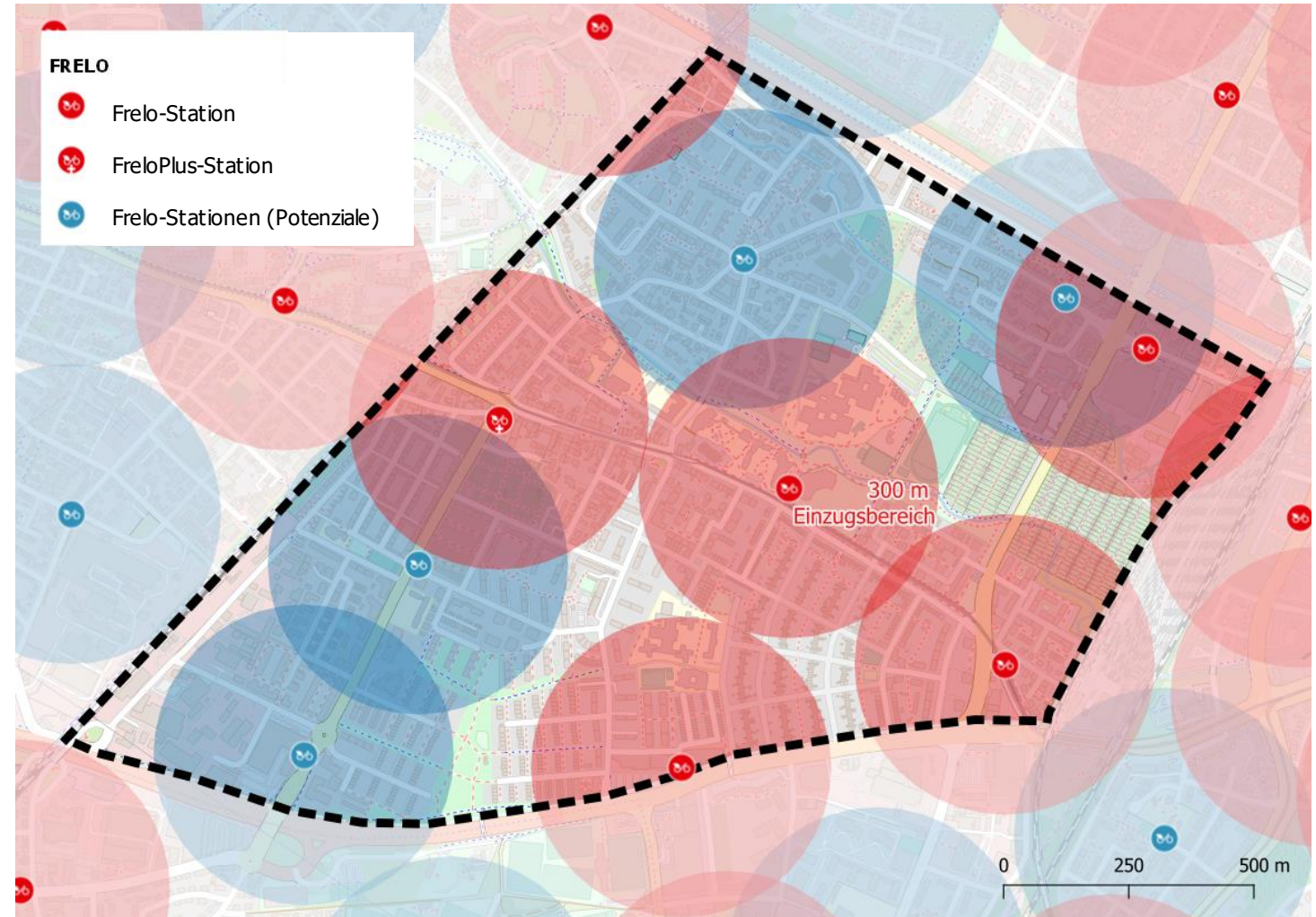
Anzahl Parkstände
(gerundet)



Mögliche Maßnahmen

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Weiterentwicklung Frelu-Stationsnetz (Potenziale)

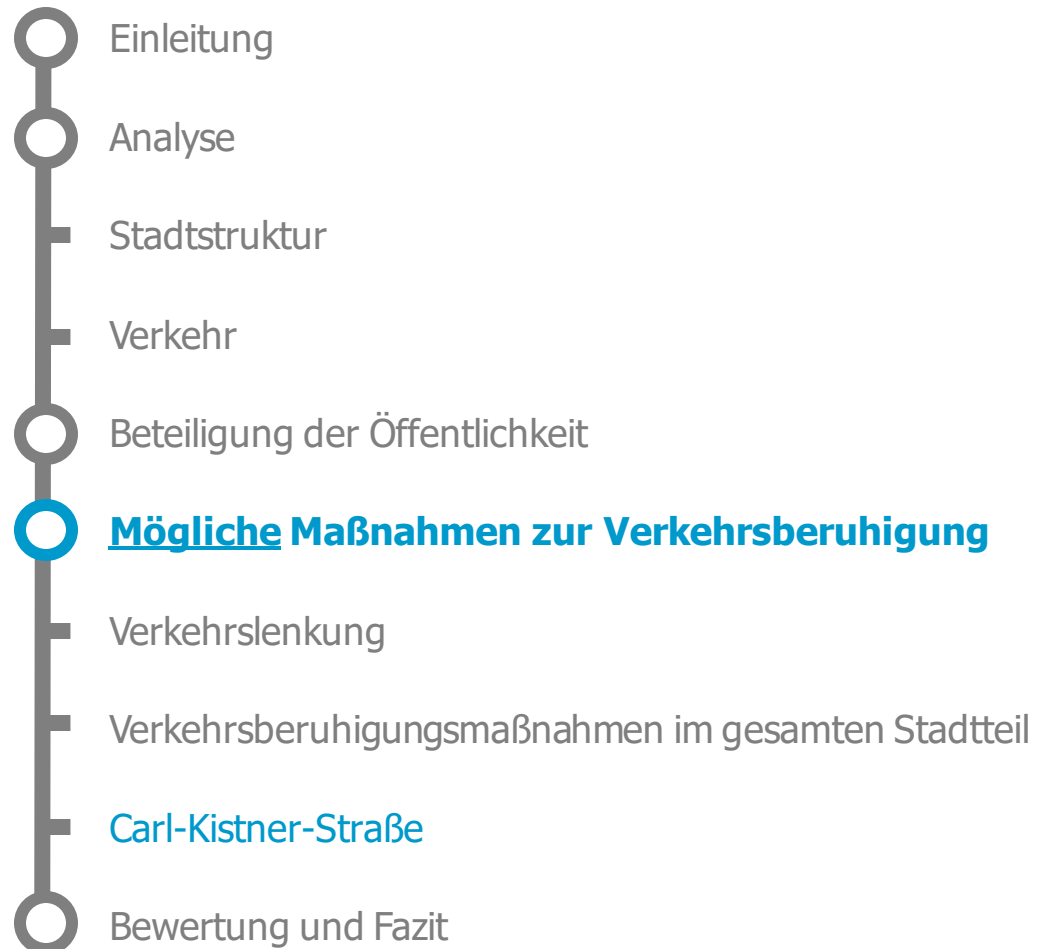
- Verdichtung
- Flächendeckende Erreichbarkeit in max. 200 m Entfernung
- Hohe Flexibilität ohne eigenes Auto



Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen im gesamten Stadtteil | Zusammenfassung

Die aufgezeigten Maßnahmen zeigen, wo und wie der Autoverkehr so entschleunigt werden kann, dass ein spürbarer Zugewinn an Verkehrssicherheit und Lebensqualität zu erwarten ist. Dies gilt insbesondere auch für die Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Es ist auch zu erwarten, dass die Verkehrssicherheit zunimmt, wenn beispielsweise Querungsdistanzen über Fahrbahnen hinweg kürzer werden oder die Sichtbeziehungen verbessert werden. Vorrangregelungen zugunsten des Fußverkehrs durch Fußgängerüberwege reduzieren Wartezeiten und fördern den Komfort beim Gehen. Im Zuge der Realisierung der Vorschläge ließen sich zusätzlich teilweise erhebliche Flächengewinne erzielen, die zum Beispiel den Aufenthaltsnutzungen zugute kommen könnten, in jedem Fall jedoch einen weniger vom Autoverkehr geprägten Stadtraum erzeugen werden. Insgesamt gesehen ist anzunehmen, dass – neben möglichen Verlagerungseffekten aus dem Stadtteil heraus – das Leben mit dem weiterhin stattfindenden Autoverkehr besser möglich wird und die Störungen abnehmen. Sollte es auch erreicht werden können, dass auf den übergeordneten Straßen eine langsamere und stetige Fahrweise forciert wird, kann sich dies ebenfalls günstig auf die Verkehrslärm-Belastung auswirken. Die zunehmende Attraktivität der Fuß- und Radverkehrsbedingungen kann darüber hinaus gehend verschiedentlich dazu bewegen, dass diese Verkehrsmittel häufiger genutzt werden.



Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Carl-Kistner-Straße | Herangehensweise und Empfehlung

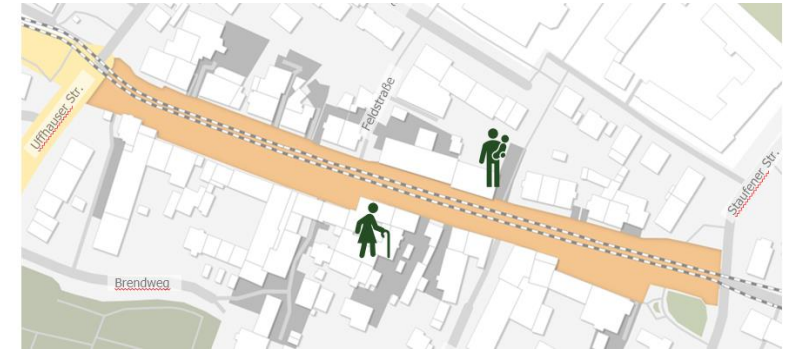
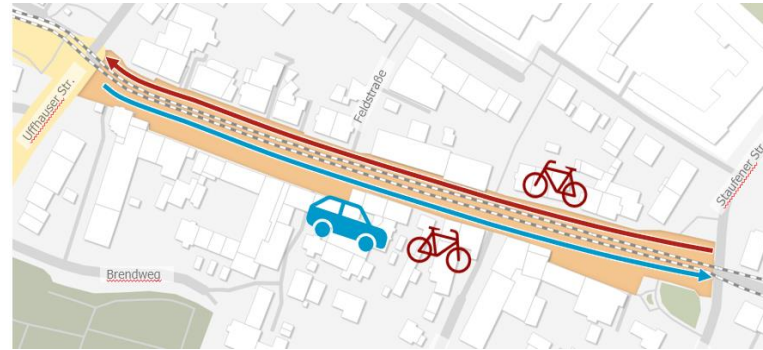
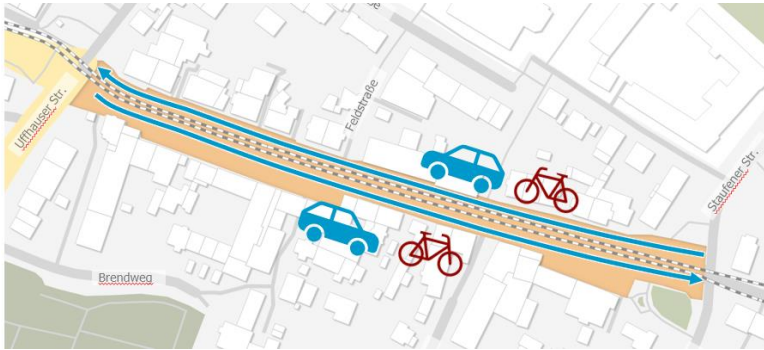
Die Carl-Kistner-Straße ist – zumindest zwischen Markgrafenstraße und Staufener Straße – der zentrale Ort Haslachs für Versorgung und Begegnung. Die Straßenraumgestaltung ist heute weder für den Fußverkehr noch für den Aufenthalt befriedigend, es werden sogar Regemaße unterschritten. Insofern ist eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs hier besonders wünschenswert. Die bestehende Anordnung, dass nur Anlieger diesen Straßenabschnitt befahren dürfen, wird im allgemeinen missachtet. Aus Sicht der Gewerbetreibenden ist demgegenüber die Erreichbarkeit vieler Geschäfte mit dem Pkw wichtig für deren Attraktivität.

Im Kapitel „Verkehrslenkung“ wurde deutlich, dass weder eine Einbahnstraßenregelung noch eine Fußgängerzone vorteilhaft sind. Unerwünschte Verdrängungseffekte und notwendige umfangreiche Ausnahmeregelungen für Anlieger sowie deren dann sehr umständliche Fahrwege sprechen dagegen.

Daher resultiert aus dem Vergleich der Alternativen die Empfehlung, die Befahrbarkeit prinzipiell so zu belassen wie heute, das Straßenbild jedoch deutlich zu verändern. Eine nachfolgende Animation zeigt ein mögliches neues Erscheinungsbild. Näheres wird die konkrete Entwurfsentwicklung bringen.

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Carl-Kistner-Straße | Variantenvergleich



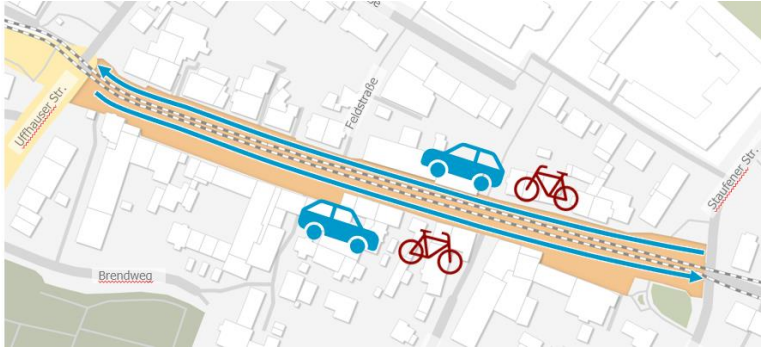
Variante A Bauliche Veränderung mit gleichbleibender Verkehrsführung

Variante B Einbahnstraßenregelung und Radweg in Gegenrichtung

Variante C Fußgängerzone

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Carl-Kistner-Straße | Variantenvergleich

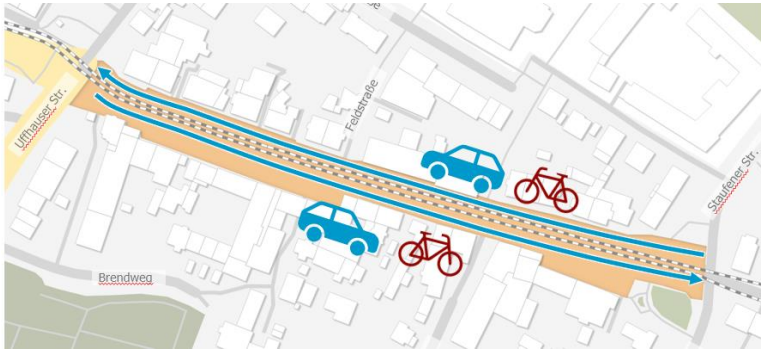


Variante A erscheint am ehesten machbar

- reduzierter Kfz-Verkehr zu erwarten (Wirkung je nach Eingriffsintensität)
- Zugewinn an Geh- und Aufenthaltsflächen zulasten der Parkstände (Umfang variabel)
- Gesteigerte Radverkehrsqualität in Folge der Verringerung und Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
- Keine Erreichbarkeitsprobleme von Grundstücken wie in Varianten B und C
- Keine forcierten Gleisquerungen

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Carl-Kistner-Straße | Konsequenzen für den Entwurf zur Umgestaltung



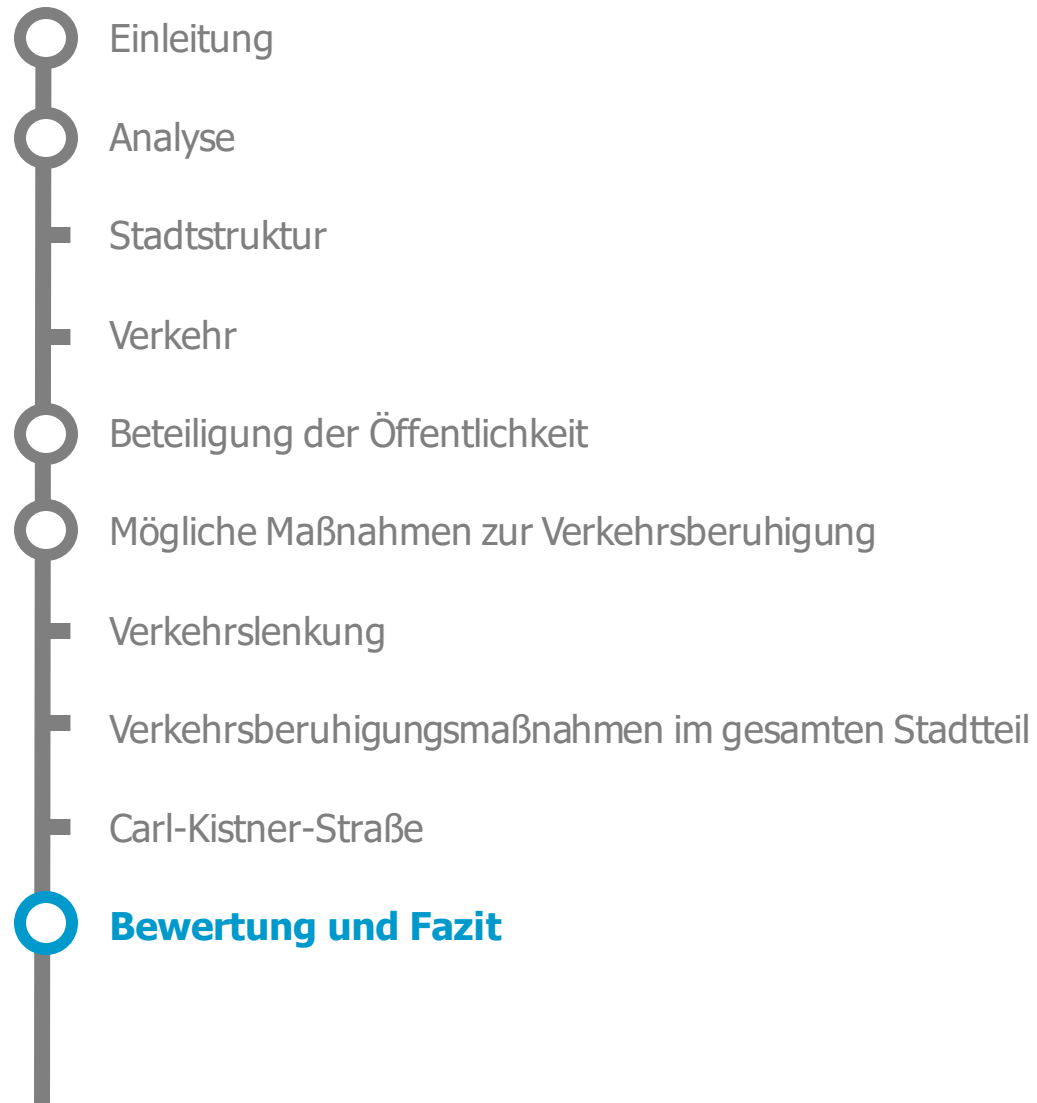
Mögliche Elemente – konzeptionelle Vorgaben an den Entwurf

- **Verbreiterung der Gehwege** (z.B. durchgängiges Mindestmaß 2,00 m im Sinne der Barrierefreiheit / Rollstuhlfahrer-Begegnung)
- Ergänzung weiterer **Lieferzonen**
- **Fahrradparkplätze**, inkl. Lastenradplätze (dort wo gebraucht und akzeptiert, aber auch wo keine Behinderungen für andere entstehen)
- **Sitzgelegenheiten** in regelmäßigen Abständen (z.B. 100 m)
- Flächenergänzung zugunsten **Außengastronomie**
- **Reduzierung öffentlicher Stellplätze** am Fahrbahnrand soweit für andere genannte Ansprüche erforderlich
- Umwandlungsmöglichkeit von Senkrecht-Parkständen in **Längsparkstände** prüfen
- „sanfte“ **Aufpflasterungen**, ggf. eingefärbt, z.B. parallel zu Haltestellen
- **Parkraumbewirtschaftung** weiter entwickeln, einschließlich Umfeld
- Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung (→ nahe bei Ärzten und Apotheken)
- Tor-Symbolik, falls flächenmäßig machbar

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Carl-Kistner-Straße | Variante A Bauliche Umgestaltung mit gleichbleibender Verkehrsführung





Es gibt eine Reihe von Ansätzen, mit deren Verwirklichung die Lebensqualität in Haslach deutlich aufgewertet werden könnte. Es besteht auch ein Potenzial, Durchgangsverkehre aus dem Quartier zu verdrängen. Die Art und Weise, wie dieses Potenzial genutzt wird, ist jedoch noch offen. Die jeweiligen Vor- und Nachteile der möglichen Varianten sind abzuwägen.

Die Bearbeitung hat einen Stand erreicht, bei dem ein Konzept beschlossen werden könnte. Es hat aber zur Zeit immer noch die Offenheit, die insbesondere noch die Debatte über einen möglichst guten Kompromiss zulässt.

Da das Meinungsbild dazu insgesamt noch uneinheitlich ist, sind weitere Diskussionen wichtig. Aber Kompromisse sind möglich, z.B. auch im Sinne einer vorgezogenen ersten Entwicklungs- und Umsetzungsstufe, die viel Zustimmung erhält und schnell verwirklicht werden könnte. Gleichzeitig könnte die Debatte über das weitere Vorgehen fortgesetzt werden.



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!