



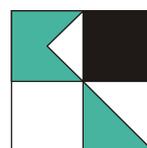
STADT HERBOLZHEIM

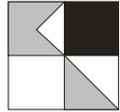
Mobilitätskonzept

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 14. März 2023

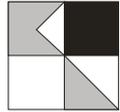
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



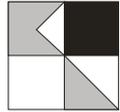


INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Allgemeines	1
2. Verkehrs- und Bestandsanalyse	1
2.1 Verkehrszählung	1
2.2 Durchgangsverkehr Friedrichstraße	3
2.3 Ruhender Verkehr	4
2.4 Fußgängerverkehr	5
2.5 Radverkehr	7
2.6 ÖPNV	7
2.7 Geschwindigkeiten	9
2.8 Straßenbreiten	10
2.9 Ladeinfrastruktur	11
2.10 Einwohnerdichte	11
9.11 Einrichtungen	11
9.12 Unfallstatistik	12
3. Bürgerbeteiligung	13
3.1 Haushaltsbefragung	13
3.2 Meinungskarte	20
3.3 Mängelanalyse aus Bürgeranmerkungen	22
3.4. Bürgerinforeveranstaltung	23
4. Aufgabenstellung und Zielsetzung	23
5. Abbilden der Klimaschutzziele im Bereich Mobilität	25
6. Allgemeine themenbezogene Leitsätze und Ziele	27
7. Szenarien für den Modal Split zum Erreichen der Klimaschutzziele	29
7.1 Ausgangssituation	29
7.2 Zielszenario für den Modal-Split in Herbolzheim	30
7.3 Weitere verkehrliche und finanzielle Auswirkungen aus der Wahl des Szenarios 2	34



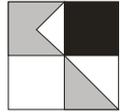
	Seite
8. Radverkehrskonzept – Erste Überlegungen zur Aufwertung von Hauptradrouten	37
8.1 Ausgangssituation	37
8.2 Hauptradrouten / Korridore	40
9. Handlungsfelder – Maßnahmenentwicklung	42
10. Maßnahmen und Bewertung	44
11. Evaluation / Verkehrsmonitoring	45
12. Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung	48
12.1 Kernstadt	48
12.2 Stadtteile	49
13. Ausbau Radverkehrsachsen	50
13.1 Kernstadt	50
13.2 Stadtteile	54
14. Maßnahmenplan	56
14.1 Kernstadt	56
14.2 Stadtteile	58
14.2.1 Maßnahmenplan Stadtteile	58
14.2.2 Kurzfristig umsetzbare punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	61
14.2.1 Maßnahmenplan Stadtteile	58
14.3 Maßnahmen im ÖPNV	63
14.4 Ladeinfrastruktur	64
15. Maßnahmenliste	65
16. Leitprojekte	66



ANLAGENVERZEICHNIS

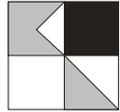
Anlage

- 1 Lage der Zählstellen am 05.10.2021 bzw. 12.10.2021
- 2 Lage der Zählstellen am 21.09.2021
- 3 Belastung der Knotenpunkte am 05.10. bzw. 12.10.2021
von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h]
- 4 Belastung der Knotenpunkte am 05.10. bzw. 12.10.2021
von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h]
- 5 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] - Bleichheim
- 6 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] - Bleichheim
- 7 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] - Broggingen
- 8 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Broggingen
- 9 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] - Tutschfelden
- 10 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] - Tutschfelden
- 11 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] - Wagenstadt
- 12 Belastung der Knotenpunkte am 21.09.2021
von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Wagenstadt
- 13 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung
am 05.10. bzw. 12.10.2021
- 14 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung
am 21.09.2021 – Bleichheim



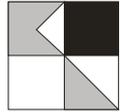
Anlage

- 15 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 21.09.2021 – Broggingen
- 16 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 21.09.2021 – Tutschfelden
- 17 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 21.09.2021 – Wagenstadt
- 18 Durchgangsverkehr Z1 [Kfz/24h] am 30.06.2021
- 19 Durchgangsverkehr Z2 [Kfz/24h] am 30.06.2021
- 20 Erhebung ruhender Verkehr – Einteilung der Bereiche
- 21.1- 21.4 Parkraumerhebung Bestand am 20.10.2021
- 22.1-22.5 Parkraumerhebung – Auslastung der Bereiche am 20.10.2022 - Tabelle
- 23.1-23.2 Parkraumerhebung – Auslastung der Bereiche am 20.10.2021 – Grafik
- 24 Parkraumbewirtschaftung – Bestand
- 25 Fußgängerbelastungen an Knotenpunkte am 12.10.2021 von 6:00 bis 20:00 Uhr [Rad/14h]
- 26 Wunschliniennetz – Radverkehr Kernstadt
- 27 Wunschliniennetz – Radverkehr regional
- 28 Haltestellen 300m
- 29 Geschwindigkeiten
- 30 Straßenbreiten – Herbolzheim
- 31 Straßenbreiten – Bleichheim
- 32 Straßenbreiten – Broggingen
- 33 Straßenbreiten – Tutschfelden
- 34 Straßenbreiten – Wagenstadt



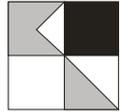
Anlage

- 35 Ladeinfrastruktur
- 36 Einwohnerdichte Kernstadt
- 37 Einrichtungen Kernstadt
- 38 Einrichtungen
- 39 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte
- 40 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Kernstadt
- 41 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Bleichheim
- 42 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Broggingen
- 43 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Tutschfelden
- 44 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Wagenstadt
- 45 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte am Golfpark
- 46 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Gewerbegebiet
- 47 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte L 106
- 48 Öffentlichkeitsbeteiligung – Meinungskarte Heat-Map
- 49 Mängelanalyse – Kommentare Kernstadt – Lob
- 50 Mängelanalyse – Kommentare Bleichheim – Lob
- 51 Mängelanalyse – Kommentare Tutschfelden – Lob
- 52 Mängelanalyse – Kommentare Wagenstadt – Lob
- 53 Mängelanalyse – Kommentare Kernstadt – Ideen
- 54 Mängelanalyse – Kommentare Bleichheim – Ideen
- 55 Mängelanalyse – Kommentare Broggingen – Ideen
- 56 Mängelanalyse – Kommentare Tutschfelden – Ideen



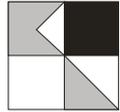
Anlage

- 57 Mängelanlayse – Kommentare Wagenstadt – Ideen
- 58.1-58.4 Mängelanlayse – Kommentare Kernstadt – Kritik
- 59 Mängelanlayse – Kommentare Bleichheim – Kritik
- 60 Mängelanlayse – Kommentare Broggingen – Kritik
- 61 Mängelanlayse – Kommentare Tutschfelden – Kritik
- 62 Mängelanlayse – Kommentare Wagenstadt – Kritik
- 63 Maßnahmenplan aus Bürgerbeteiligung Herbolzheim
- 64 Verkehrsanalyse – Konfliktstellen
- 65 Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung – Bleichheim
- 66 Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung – Broggingen
- 67 Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung – Tutschfelden
- 68 Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung – Wagenstadt
- 69 Hauptradrouten /- Nebenrouten – Kernstadt
- 70 Hauptradrouten /- Nebenrouten – Broggingen / Bleichheim
- 71 Hauptradrouten /- Nebenrouten – Tutschfelden / Wagenstadt
- 72 Maßnahmenplan
- 73 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Nord
Lageplan 1:500
- 74 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Mitte
Lageplan 1:500
- 75 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Süd
Lageplan 1:500
- 76 Fahrradstraße - Moltkestraße – Knotenpunkt Hebelstraße
Lageplan 1:250



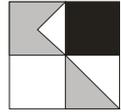
Anlage

- 77 Fahrradstraße / Moltkestraße – Knotenpunkt Hans-Thoma-Straße
Lageplan 1:250
- 78 Fahrradstraße - Moltkestraße – Knotenpunkt Maria-Sand-Straße
Lageplan 1:250
- 79 Fahrradstraße - Moltkestraße – Knotenpunkt Vogesenstraße
Lageplan 1:250
- 80 Fahrradstraße - Moltkestraße – Knotenpunkt Hohe Straße
Lageplan 1:250
- 81 Fahrradstraße - Moltkestraße – Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße
Lageplan 1:250
- 82 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Nord Variante 2
Lageplan 1:500
- 83 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Mitte Variante 2
Lageplan 1:500
- 84 Fahrradstraße - Moltkestraße – Abschnitt Süd Variante 2
Lageplan 1:500
- 85 Parkraumbewirtschaftung Planung
- 86 Maßnahmenplan Bleichheim
- 87 Maßnahmenplan Broggingen
- 88 Maßnahmenplan Tutschfelden
- 89 Maßnahmenplan Wagenstadt
- 90 Mobilitätskonzept Bleichheim – Verkehrsberuhigung Bleichtalstraße
Verkehrstechnischer Vorentwurf – Lageplan 1:1000
- 91 Mobilitätskonzept Broggingen – Verkehrsberuhigung Dragonerstraße
Verkehrstechnischer Vorentwurf – Lageplan 1:1000
- 92 Mobilitätskonzept Tutschfelden – Verkehrsberuhigung Weinstraße
Verkehrstechnischer Vorentwurf – Lageplan 1:1000



Anlage

- 93 Mobilitätskonzept Wagenstadt – Verkehrsberuhigung Herbolzheimer Straße
Verkehrstechnischer Vorentwurf – Lageplan 1:1000
- 94 Stadtbussystem – Buhaltstellen (Radius 300m]
- 95 Ausbau Ladeinfrastruktur Kernstadt
- 96 Maßnahmenliste mit Priorisierung – Kfz-Verkehr
- 97 Maßnahmenliste mit Priorisierung – Fuß- / Radverkehr
- 98 Maßnahmenliste mit Priorisierung – ÖPNV



Auf Grundlage unseres Angebotes vom 06.10.2020 und der Beauftragung vom 19.02.2021 wird nachstehend das Mobilitätskonzept für die Gesamtgemeinde Herbolzheim vorgelegt.

1. Allgemeines

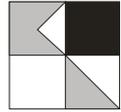
Die Stadt Herbolzheim liegt im Landkreis Emmendingen und grenzt an die Gemeinden Ringsheim, Rheinhausen und Kenzingen. Aufgrund der Lage in der Rheinebene unmittelbar nördlich von Freiburg und der sehr guten Infrastruktur sind im gesamten Untersuchungsgebiet erhebliche Verkehrsprobleme, vornehmlich im motorisierten Individualverkehr (MIV) festzustellen. Dies trifft teilweise auch auf die Stadt Herbolzheim zu. Erschlossen wird die Stadt Herbolzheim über die B 3 alt (Hauptstraße), die in Nord-Süd-Richtung als L 106 bzw. K 5118 von Kenzingen nach Ringsheim verläuft. In Herbolzheim selbst ist die Hauptstraße als Gemeindestraße nicht mehr klassifiziert. Die B 3 wird dafür als Westumfahrung geführt und hat in den vergangenen Jahren große Anteile des Durchgangsverkehrs aus den Ortsdurchfahrten herausgenommen. Die Landesstraße 111 (Rheinhausenstraße) stellt über den Anschluss Herbolzheim eine Verknüpfung mit der BAB 5 her. Zudem verbinden die Kreisstraßen 5117 und 5119 sowie die Landesstraße 106 die Stadtteile Wagenstadt, Tutschfelden, Broggingen und Bleichheim mit der Kernstadt.

2. Verkehrs- und Bestandsanalyse

Im Rahmen dieses Kapitels wird auf die durchgeführten Verkehrserhebungen, aber auch auf die Ergebnisse der Ortsbegehungen eingegangen.

2.1 Verkehrszählungen

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden im gesamten Stadtgebiet von Herbolzheim (Kernstadt und Stadtteile) Verkehrszählungen durchgeführt. Diese fanden am 21.09.2021., am 05.10.2021 und am 12.10.2021 jeweils in den Spitzenstundenzeiträumen von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr statt. Die Erhebung der Fußgängerverkehre in der Kernstadt wurde über den Gesamttagesszeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr durchgeführt. Als Zählgeräte kamen Videokameras der Firma Miovision zum Einsatz, die auf einem Stativ montiert die Knotenpunkte aus ca. 6 m Höhe datenschutzrechtlich unbedenklich aufzeichneten. Die Querschnittszählungen erfolgten mithilfe von Seitenradarmessgeräten (SDR). Diese zeichnen neben den Belastungen auch die gefahrenen Geschwindigkeiten auf. Die Auswertung der Kfz und Radfahrbelastungen erfolgte automatisiert, die Fußgängerströme wurden von Hand ausgewertet. Die Lage der einzelnen Zählstellen in der Kernstadt sowie in den Stadtteilen ist in den **Anlagen 1** und **2** dargestellt.

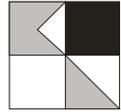


Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind in den **Anlagen 3 bis 12** jeweils für die vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstundenzeitbereiche der Kernstadt sowie der Stadtteile aufgetragen. Insgesamt zeigen sich in den Stadtteilen erwartungsgemäß deutlich geringere Verkehrsbelastungen als in der Kernstadt. Der Knotenpunkt Rheinhausenstraße / Westendstraße (B 3) weist dabei die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Die dargestellten 4-stündigen Verkehrsbelastungen dienen im Weiteren als Grundlage zur Ermittlung des werktäglichen Gesamtverkehrs eines Tages (DTV_w). Zur Ermittlung wurden allgemeine Hochrechnungsfaktoren sowie Faktoren aus vergleichbaren Verkehrszählungen herangezogen.

Die aus den Verkehrszählungen abgeleiteten werktäglichen Gesamtverkehrsbelastungen können den **Anlagen 13 bis 17** entnommen werden. Entsprechend **Anlage 13** (Kernstadt) ist die B 3 mit maximal ca. 14.900 Kfz/24 h und die Rheinhausenstraße mit ca. 14.600 Kfz/24 h zwischen B 3 und BAB 5 belastet. In Richtung Ortsmitte der Kernstadt reduziert sich die Belastung auf ca. 5.400 Kfz/24 h. Die Hauptstraße weist Belastungen zwischen 6.700 Kfz/24 h am nördlichen Ortseingang bis maximal ca. 11.400 Kfz/24 h nördlich der Schwimmbadstraße auf. Innerhalb der Wohngebiete liegen die Belastungen zwischen ca. 700 Kfz/24 h im Zuge der Straße In den Herrengütern und maximal ca. 4.100 Kfz/24 h in der Moltkestraße. Der Schwerverkehrsanteil liegt überwiegend bei ca. 1-2 %, in der Nähe der Gewerbebetriebe (B 3, westliche Rheinhausenstraße) erwartungsgemäß mit bis zu ca. 9 % deutlich höher. Neben den Kfz-Belastungen sind zudem die Anzahl der auf der Straße fahrenden Radfahrer aufgetragen. Hieraus ergibt sich eine Belastung von ca. 320 Radfahrern/24 h im Zuge der Hauptstraße nördlich der Schwimmbadstraße und maximal ca. 470 Radfahrern/24 h im Zuge der Maria-Sand-Straße. Sämtliche Belastungsangaben beziehen sich hierbei auf den Straßenquerschnitt.

In Bleichheim kann die Querschnittsbelastung im Zuge der L 106 mit ca. 1.400 bis 1.800 Kfz/24 h angegeben werden. Im untergeordneten Netz liegen die Belastungen im Zuge der K 5117 bei ca. 2.200 Kfz/24 h und im Zuge der Schlossbergstraße bei ca. 200 Kfz/24 h. Durch die geringeren Verkehrsbelastungen ergibt sich mit überwiegend ca. 4-5 % ein höherer Schwerverkehrsanteil als in der Kernstadt. Die Anzahl der Radfahrer liegt bei maximal ca. 180 Radfahrer/24 h im Zuge der K 5117. Dies geht aus **Anlage 14** (Bleichheim) hervor.

Ähnliche Verkehrsbelastungen zeigen sich im Zuge der K 5119. Diese können entsprechend **Anlage 15** (Broggingen) mit ca. 2.000 bis 2.300 Kfz/24 h angegeben werden. Im



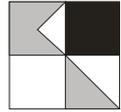
Zuge der K 5117 liegen die Querschnittsbelastungen bei ca. 1.700 bis 3.300 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil kann mit ca. 3-6 % angegeben werden. Die Belastung im Radverkehr liegt bei maximal ca. 190 Radfahrern /24 h in der nördlichen Dragonerstraße.

Das übergeordnete Verkehrsnetz in Tutschfelden (K 5118, K 5119) ist mit ca. 1.600 bis 2.900 Kfz/24 h belastet, wobei die höchsten Belastungen im Zuge der K 5119 nördlich der Einmündung K 5118 vorliegen. Der Schwerverkehrsanteil kann hier ebenfalls mit ca. 3-6 % angegeben werden. Die Radverkehrsbelastungen liegen mit maximal ca. 280 Radfahrern/24 h in einem höheren als in den bisherigen Stadtteilen. In **Anlage 16** (Tutschfelden) sind die entsprechenden Werte dargestellt.

Die Verkehrsbelastungen für den Stadtteil Wagenstadt können **Anlage 17** entnommen werden. Entsprechend können im Zuge der L 106 Verkehrsbelastungen von 3.800 bis 5.300 Kfz/24 h festgestellt werden. Im Untergeordneten Netz liegen die Verkehrsbelastungen bei ca. 400 Kfz/24 h im Zuge der Altenstraße bis ca. 2.300 Kfz/24 h im Zuge der Schwimmbadstraße. Der Schwerverkehrsanteil kann mit überwiegend ca. 3-4 % angegeben werden. Im Radverkehr zeigen sich hier mit maximal ca. 300 Radfahrern/24 h die höchsten Querschnittsbelastung in den Stadtteilen.

2.2 Durchgangsverkehr Friedrichstraße

Da vermutet wurde, dass viele Kfz-Fahrer die Friedrichstraße als Abkürzung nutzen, um von der westlichen Rheinhausenstraße in Richtung südliche Hauptstraße / Schwimmbadstraße zu gelangen, erfolgte am Mittwoch, den 30.06.2021 eine Erhebung des Durchgangsverkehrs im Zuge der Friedrichstraße. Hierfür wurden jeweils am nördlichen und südlichen Ende der Friedrichstraße die Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst und mittels Zeitabgleich die Dauer der Durchfahrt ermittelt. Hieraus ließ sich der Quell- und Zielverkehr, aber auch der Anteil an Durchgangsverkehr ermitteln. Die Erhebung fand dabei über den Gesamttageszeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr statt. In den **Anlagen 18** und **19** sind die Ergebnisse der 14-stündigen Erhebung aufgetragen. An der Zählstelle 1 (Friedrichstraße Nord) wurden in dem Zeitraum 1.140 einfahrende Fahrzeuge erfasst. Der Anteil an Durchgangsverkehr liegt bei 23,5 %. In der Gegenrichtung konnten an der Zählstelle 2 (Friedrichstraße Süd) 1.100 Fahrzeuge erfasst werden, die von der Hauptstraße in die Friedrichstraße einbogen. Der Durchgangsverkehr beträgt hier 14,3 %. Insgesamt kann demzufolge von einem moderaten Anteil an Durchgangsverkehr ausgegangen werden.



2.3 Ruhender Verkehr

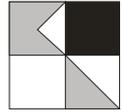
Die Erfassung des ruhenden Verkehrs fand am Mittwoch, den 20.10.2021 statt. Insgesamt wurde die Auslastung des Parkraums in der Kernstadt in 6 Rundgängen um 7:00, 9:00, 12:00, 15:00, 17:00 und 19:00 Uhr erhoben. Hierfür wurde das Zentrum der Kernstadt in insgesamt 148 Bereiche unterteilt. Die Lage der einzelnen Bereiche sind in der **Anlage 20** dargestellt. Wie aus den **Anlage 21.1 bis 21.4** hervorgeht, sind in den 148 Bereichen insgesamt 1.194 Stellplätze vorhanden. 311 Stellplätze sind dabei nicht markiert, 859 Stellplätze markiert. Insgesamt 16 Stellplätze stehen für Kunden und 8 Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte zur Verfügung.

In den **Anlage 22.1 bis 22.5** ist die Auslastung des Parkraums tabellarisch aufgetragen. Hierbei wird neben dem Bereich auch nach dem Rundgang unterschieden. Zudem ist ein Tagesmittel dargestellt. Anzumerken ist, dass in einigen Bereichen, in denen kein Stellplatzangebot vorhanden ist, dennoch Fahrzeuge abgestellt werden. Dies führt zu Auslastungen <100 %. Ebenso ist es möglich, dass die Anzahl abgestellter Fahrzeuge die Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätze überschreitet. Dies kommt dann vor, wenn Fahrzeuge beispielsweise vor Grundstückseinfahrten abgestellt werden.

Über alle Teilbereiche summiert ergibt sich eine Auslastung der Stellplätze zwischen ca. 49 % (Rundgang 7:00 Uhr) und ca. 66 % (Rundgang 9:00 Uhr). Im Tagesmittel sind 57 % aller Stellplätze belegt. Insbesondere in der Ringstraße, der Maria-Sandstraße und der (nördlichen) Hauptstraße ergeben sich während des gesamten Tages teils hohe Auslastungen von 80-100 %, teilweise sogar über 100 %.

Sämtliche Auslastungen der Parkbereiche sind nochmals grafisch in den **Anlagen 23.1 und 23.2** dargestellt. Hieraus wird nochmals die Stellplatzproblematik in den oben genannten Straßen ersichtlich. Ebenso lassen sich in den östlichen Seitenstraßen der Hauptstraße, der Steigstraße und der Krautländerstraße Bereiche erkennen, in denen ohne Angebot geparkt wird.

Neben der Auslastung im ruhenden Verkehr wurden zudem auch bewirtschaftete Parkraumbereiche aufgenommen. Diese sind in **Anlage 24** dargestellt. Hieraus geht hervor, dass in Herbolzheim, sofern eine Bewirtschaftung eingerichtet ist, Parkscheiben genutzt werden müssen. Die Bereiche beziehen sich beispielsweise auf die Hauptstraße im Abschnitt zwischen Rathaus und der Kirche St. Alexius, auf den Parkplatz Felsenkeller im

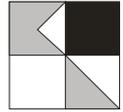


Zuge der Schwimmbadstraße oder auf die südliche Friedrichstraße. Die Parkdauer beschränkt sich dabei überwiegend auf 2 h und gilt Fällen werktags. Die zeitliche Begrenzung ist hingegen nicht homogen, sodass z.B. am Felsenkeller im Zeitraum zwischen 8:00 und 17:00 Uhr eine Parkscheibe auszulegen ist, an der Rheinstraße jedoch von 9:00 bis 21:00 Uhr. In den ausgewiesenen Verkehrsberuhigten Bereichen ist das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Der Großteil von Herbolzheim ist jedoch unbewirtschaftet.

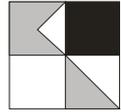
2.4 Fußgängerverkehr

In der Kernstadt wurden im Bereich der Maria-Sand-Straße, der Moltkestraße und der Feldbergstraße Fußgängerströme analysiert. Hierfür erfolgte eine 14-stündige Zählung, wiederum mit Videokameras der Firma Miovision. Die Ergebnisse der Zählung sind in **Anlage 25** aufgetragen. Es zeigt sich insbesondere im Zuge der Maria-Sand-Straße eine Fußgängerbelastung von ca. 1.050 Fußgängern/14 h im Querschnitt östlich der Friedrichstraße. Im Zuge der Moltkestraße laufen im Querschnitt maximal ca. 460 Fußgänger in 14 Stunden. Auf Höhe der Schule überqueren insgesamt ca. 390 Fußgänger die Fahrbahn. Deutlich geringere Belastungen sind im Zuge der Feldbergstraße und der Kaiserstuhlstraße festzustellen.

Am Kindergarten St. Josef in der Feldbergstraße konnte im Zeitraum zwischen 8:30 und 9:30 Uhr ein hoher Anteil an Bringverkehr und zwischen 12:00 und 14:30 Uhr sowie zwischen 16:30 und 17:30 Uhr ein mäßiger Anteil an Holverkehr festgestellt werden. Gleichzeitig queren Fußgänger die Fahrbahn, sodass es durch wendende Fahrzeuge und querenden Fußgängern zu Konflikten kommen kann. Nachstehend ist ein Ausschnitt des Bereichs um den Kindergarten St. Josef aus den Videoaufzeichnungen zur Verkehrserhebung dargestellt.



Im Bereich der Emil-Dörle-Schule queren, wie bereits erwähnt, ca. 390 Fußgänger die Moltkestraße südlich des Kiosks. Durch Verschwenkung der Moltkestraße wird die Geschwindigkeit im motorisierten Verkehr reduziert, sodass hier keine Gefährdungen für Fußgänger festgestellt werden konnte. Elterntaxis halten meist in der Haltezone parallel zur Moltkestraße. Nur vereinzelt konnte Hol- und Bringverkehr im Kreuzungsbereich Moltkestraße / Hohe Straße festgestellt werden. Nachstehender Abbildung kann die Situation auf Höhe des Kiosks entnommen werden.



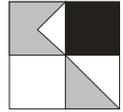
2.5 Radverkehr

Während der Ortsbegehung wurden mögliche Quell- und Zielorte des Radverkehrs sowie lokale und regionale Radwege identifiziert. Hierauf aufbauend wurde ein Netz für den Radverkehr erstellt, das die innerstädtischen und regionalen Beziehungen berücksichtigt. Das sogenannte Wunschliniennetz ist für die Kernstadt in **Anlage 26** und für den regionalen Bereich in **Anlage 27** aufgetragen. Ebenfalls dargestellt sind die identifizierten Quell- und Zielorte. Das Wunschliniennetz bildet die Grundlage der erforderlichen Radverkehrsverbindungen in Herbolzheim

Auf die Belastungen im Radverkehr wurde bereits im Kapitel 9.1 eingegangen. Diese liegen bei maximal ca. 470 Radfahrern/24 h im Zuge der Friedrichstraße bzw. maximal ca. 320 Radfahrern/24 h im Zuge der Hauptstraße

2.6 ÖPNV

Die öffentliche Daseinsvorsorge in Form des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird in Herbolzheim durch Linienbusse erbracht. Zudem ist das Liniennetz am Bahnhof Herbolzheim an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr in Richtung Freiburg im Breisgau und Offenburg angebunden.



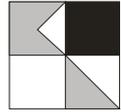
Ausschnittsweise ist nachstehend Liniennetzplan des RVF (Regio-Verkehrsverbund Freiburg) für den Bereich Herbolzheim dargestellt.



Neben den dargestellten Buslinien 116 / 281 und 7200.2 und 7200.3 verkehren ab Herbolzheim die Bahnlinien RE7 und RB26.

Wie den in **Anlage 28** dargestellten Haltestelleneinzugsbereichen entnommen werden kann, ist die Kernstadt von Herbolzheim im ÖPNV nur unzureichend abgedeckt. Die verkehrenden Buslinien durchfahren Herbolzheim über die Rheinhausen- Moltke- und Hauptstraße. Insbesondere die Bewohner zwischen Feldbergstraße und Bahnlinie müssen jedoch längere Wege zurücklegen, um den Linienverkehr zu erreichen. Die Abdeckung der Haltestellen in den Stadtteilen ist hingegen deutlich besser. Hier liegen lediglich kleinere Gebiete, z.B. die Straße Oberärmel in Bleichheim außerhalb des 300 m-Radius, der für Einzugsbereiche im Linienbusverkehr anzusetzen ist.

Zur Ermittlung der Abfahrtszeiten wurden die Fahrpläne der Buslinien herangezogen. Als Referenz dient die Abfahrt an der Haltestelle Herbolzheim Bahnhof an einem Schultag. Die Linien 116 / 281 verkehren dabei überwiegend in einem 2-Stunden-Takt. Lediglich am Mittag zu Schulschluss und in den Nachmittagsstunden zwischen 13:00 und 16:00 Uhr wird ein 1-Stunden-Takt angeboten. Bei den Linien 7200.2 und 7200.3 liegt



der Abstand zwischen zwei Abfahrten überwiegend bei ebenfalls 1-2 Stunden. Die Linie 7200.2 fährt im vormittäglichen Zeitbereich zwischen ca. 7:30 und 12:30 Uhr gar nicht. Im Gegenzug verkehrt die Linie 7200.3 zwischenzeitlich öfters, sodass hier teilweise ein ca. 30-Minuten-Abstand zwischen zwei Fahrten entsteht. Hierzu werden neben Linienbussen auch Anrufsammelbusse und Anrufsammeltaxis eingesetzt. Die Fahrplanmeldung muss dabei mindestens 30 Minuten vor Abfahrt erfolgen.

Neben den Haltestellen sind in **Anlage 28** zudem noch Mitfahrerbanken verortet. Diese ergänzen den ÖPNV zusätzlich. Hier ist in jedem Stadtteil eine Mitfahrerbank vorhanden. In der Kernstadt befinden sich zwei Bänke am Edeka-Markt sowie am Rathaus.

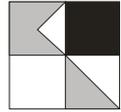
Beispielhaft sind nachstehend die Umsteigezeiten der Buslinie 116 auf den Schienenverkehr für die morgendliche Spitzenstunde dargestellt.

Bahnhof Herbolzheim						
Bus			Bahn			
Nummer	Ankunft	Abfahrt	Ziel	Nummer	Ankunft/Abfahrt*	Ziel
				RE 5338	01:00	Offenburg
				RE17031	01:00	Freiburg
				RB 17100	05:22	Offenburg
				RB 17102	06:20	Offenburg
116		06:54	Kenzingen			
116	07:25		Herbolzheim	RB 17107	07:28	Freiburg
116		07:34	Kenzingen			
116	07:25		Herbolzheim	RB 17108	07:29	Offenburg
116		07:34	Kenzingen			
116	07:44		Herbolzheim	RE 17009	07:48	Offenburg
116	08:14		Herbolzheim	RE 17109	08:28	Freiburg
116	08:14		Herbolzheim	RE 17106	08:29	Offenburg

Aus der Tabelle geht hervor, dass Umsteigezeiten von teilweise lediglich 3-4 Minuten vorliegen. Für viele, insbesondere auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind diese Umsteigezeiten zu kurz, um nach Ankunft mit dem Bus den Zug zu erreichen.

2.7 Geschwindigkeiten

Eine Analyse der Geschwindigkeiten im Stadtgebiet Herbolzheim ergab, dass in der Kernstadt überwiegend Tempo 30 ausgewiesen ist. In der Hauptstraße, Teilen der Rheinhausenstraße sowie innerhalb des Gewerbegebietes ist jedoch eine zulässige Höchstge-



schwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im Zuge der Rheinstraße lag die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer eingehalten wurde (V85) bei 37 km/h. Insgesamt waren ca. 0,4 % der Fahrzeuge zu schnell unterwegs. In der Hauptstraße liegt V85 bei 41 km/h und damit ebenfalls unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Der Anteil an Geschwindigkeitsüberschreitungen liegt hier bei ca. 2,2 %. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h konnte in der Friedrichstraße ein V85 von 36 km/h ermittelt werden. Ca. 46,3 % der Fahrzeuge waren zu schnell unterwegs.

Die Geschwindigkeit von 50 km/h gilt auch in den meisten Teilen von Bleichheim, Broggingen und Tutschfelden. In Wagenstadt ist hingegen wiederum eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h ausgeschildert. Außerorts beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen den Ortsteilen in weiten Teilen 100 km/h. In Bleichheim stimmen die V85-Geschwindigkeit und die zulässige Höchstgeschwindigkeit überein. Dennoch liegt der Anteil an Geschwindigkeitsüberschreitungen bei ca. 13,5 %. Einen höheren Anteil an überhöhten Geschwindigkeiten von ca. 19,1 % konnte in Broggingen festgestellt werden. Hier liegt die V85-Geschwindigkeit 44 km/h. Ebenfalls nahezu der erlaubten Höchstgeschwindigkeit entspricht V85 in Tutschfelden. Diese liegt bei 49 km/h. Der Anteil zu schnellerer Fahrzeuge kann mit ca. 10,5 % angegeben werden. Die geringsten Geschwindigkeitsüberschreitungen können mit ca. 0,2 % in Wagenstadt festgestellt werden. V85 liegt bei 37 km/h, erlaubt sind 50 km/h.

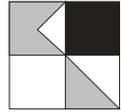
Die auf den Strecken erlaubten Geschwindigkeiten sind in **Anlage 29** aufgetragen.

2.8 Straßenbreiten

Während der Ortsbegehung wurde unter anderem auch die Straßenbreiten in der Kernstadt sowie in den Stadtteilen erfasst. Die jeweiligen Querschnitte sind mit Lage und Abgaben der Breiten in den **Anlagen 30 bis 34** dargestellt.

In der Kernstadt liegen die Fahrbahnbreiten größtenteils in einem Bereich zwischen 6,00 und 7,00 m. Die Gehwege sind überwiegend knapp ausreichend dimensioniert. Gehwegbreiten sollten jedoch eine Breite von 1,50 m nicht unterschreiten, um einen gefahrlosen Begegnungsfall zu ermöglichen. In Ausnahmen unterschreitet die ermittelte Breite den Grenzwert mit 0,80 bis 0,90 m teils deutlich.

Ebenso konnten in den Stadtteilen überwiegend Fahrbahnbreiten zwischen 5,00 und 7,00 m gemessen werden. In Tutschfelden konnten jedoch Streckenabschnitte mit einer



Breite zwischen 4,30 m (Hinter der Kirche) und 4,90 m (Neudorfstraße) festgestellt werden. Auch in Wagenstadt ergeben sich z.B. Am Steckacker oder im Wäldeleweg deutlich geringere Fahrbahnbreiten, die einen Begegnungsfall zweier Kfz ausschließen. Auch hier sind die meisten Gehwege knapp ausreichend breit, wobei es wiederum Ausnahmen mit Breiten von unter 1,00 m gibt.

2.9 Ladeinfrastruktur

In Herbolzheim konnte Ladeinfrastruktur nur in der Kernstadt identifiziert werden. Hier stehen Nutzern von Elektrofahrzeugen insgesamt 5 Standorte zur Verfügung:

- Autohof
- REWE-Parkplatz
- Rathaus
- Parkplatz Hauptstraße
- Edeka

Innerhalb der Stadtteile steht gibt es keine Ladeinfrastruktur. Dies kann auch der **Anlage 35**, in der die Ladeinfrastruktur innerhalb von Herbolzheim verortet ist, entnommen werden.

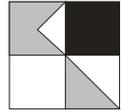
2.10 Einwohnerdichte

Für die Kernstadt wurde anhand der Einwohnerdaten die Einwohnerdichte ermittelt. Hieraus kann später abgeleitet werden, wo eine hohe Anzahl an Menschen wohnen und entsprechende Maßnahmen ermittelt werden. Die Angabe der Einwohnerdichte ist grafisch in **Anlage 36** aufgetragen.

Aus der grafischen Verteilung geht hervor, dass hohe Einwohnerdichten im Bereich Feldbergstraße / Vogesenstraße, im Zuge der Bismarckstraße, im Zuge der Rheinstraße und der Hohe Straße. Die hohe Einwohnerdichte geht dabei meist auf Blockbebauung zurück. In der Bismarckstraße kann die Einwohnerdichte mit dem dortigen Demenzzentrum begründet werden.

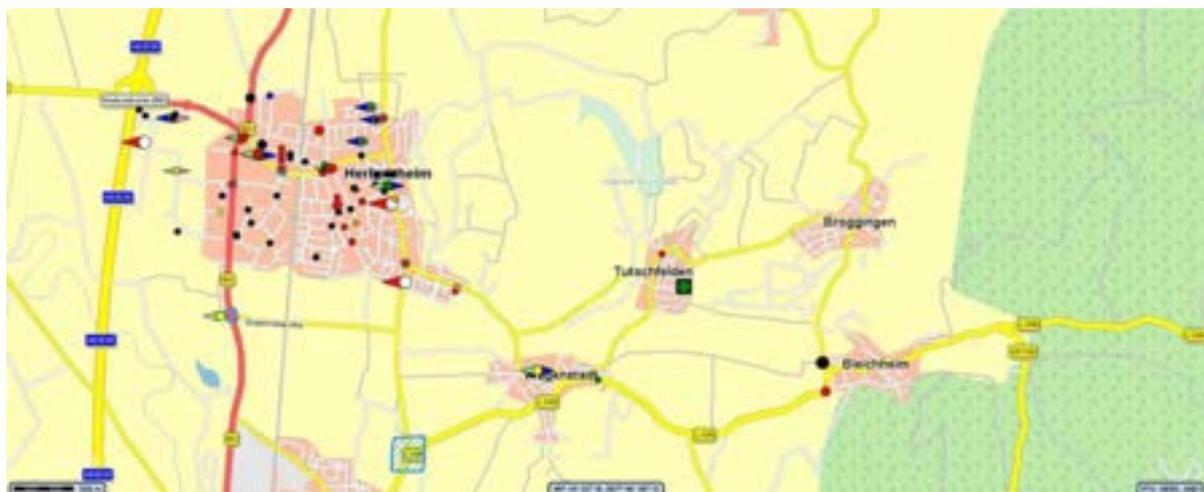
2.11 Einrichtungen

Neben den Straßenbreiten wurden in der Ortsbegehung auch wichtige Einrichtung wie Einzelhandel, Ärzte, Apotheken, Schulen, Kindergärten, Haltestellen etc. erhoben. Diese sind für die Kernstadt in **Anlage 37** und für die Stadtteile in **Anlage 38** verortet. Auf die einzelnen Einrichtungen und deren Lage wird hier nicht näher eingegangen.

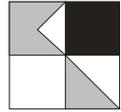


2.12 Unfallstatistik

Zur Ermittlung von Unfallschwerpunkten wurde die Unfallstatistik der Polizei angefragt. Nachstehend sind die Unfallsteckkarten von 2020 für die Kernstadt und die Gesamtstadt dargestellt.



Aus den Unfallsteckkarten geht hervor, dass sich 2020 am Knotenpunkt Rheinhausenstraße / Bugstraße insgesamt 4 Unfälle durch Einbiege- oder Kreuzvorgänge ereignet haben. Ebenso gab es mehrere Unfälle am Kreisverkehr Rheinhausenstraße / B 3, zwei davon mit Beteiligung von Radfahrern. Ebenso auffällig ist der Knotenpunkt Moltkestraße / Maria-Sand-Straße mit drei Unfällen. Innerhalb der Stadtteile konnte kein Unfallschwerpunkt festgestellt werden.



3. Bürgerbeteiligung

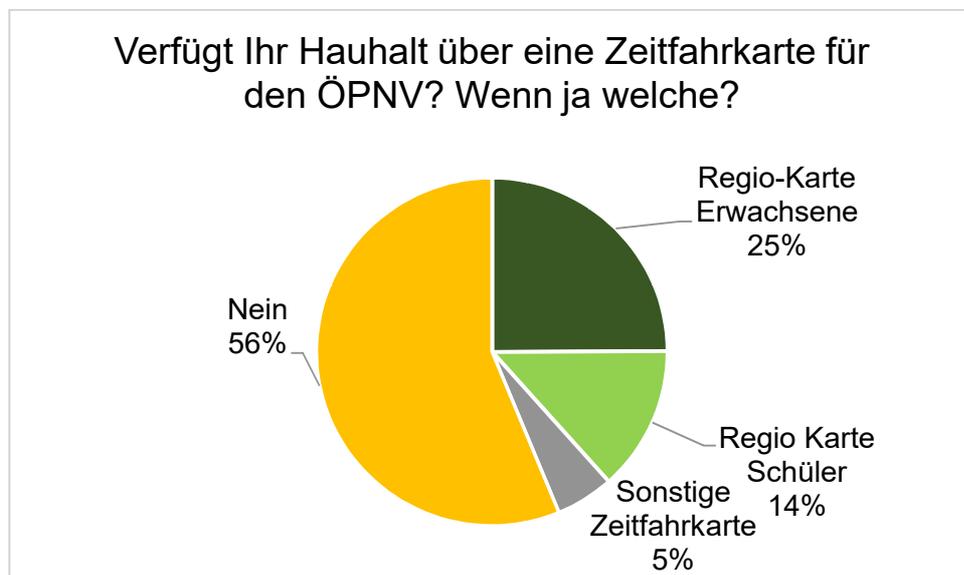
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hatten die Bürger mehrere Möglichkeiten, sich an dem Konzept bzw. der Mängelanalyse und Maßnahmenentwicklung. Neben der Teilnahme an einer Haushaltsbefragung konnten sie in einer Meinungskarte Punkte setzen und kommentieren, sowie Lob, Kritik und Anregungen hervorbringen.

3.1 Haushaltsbefragung

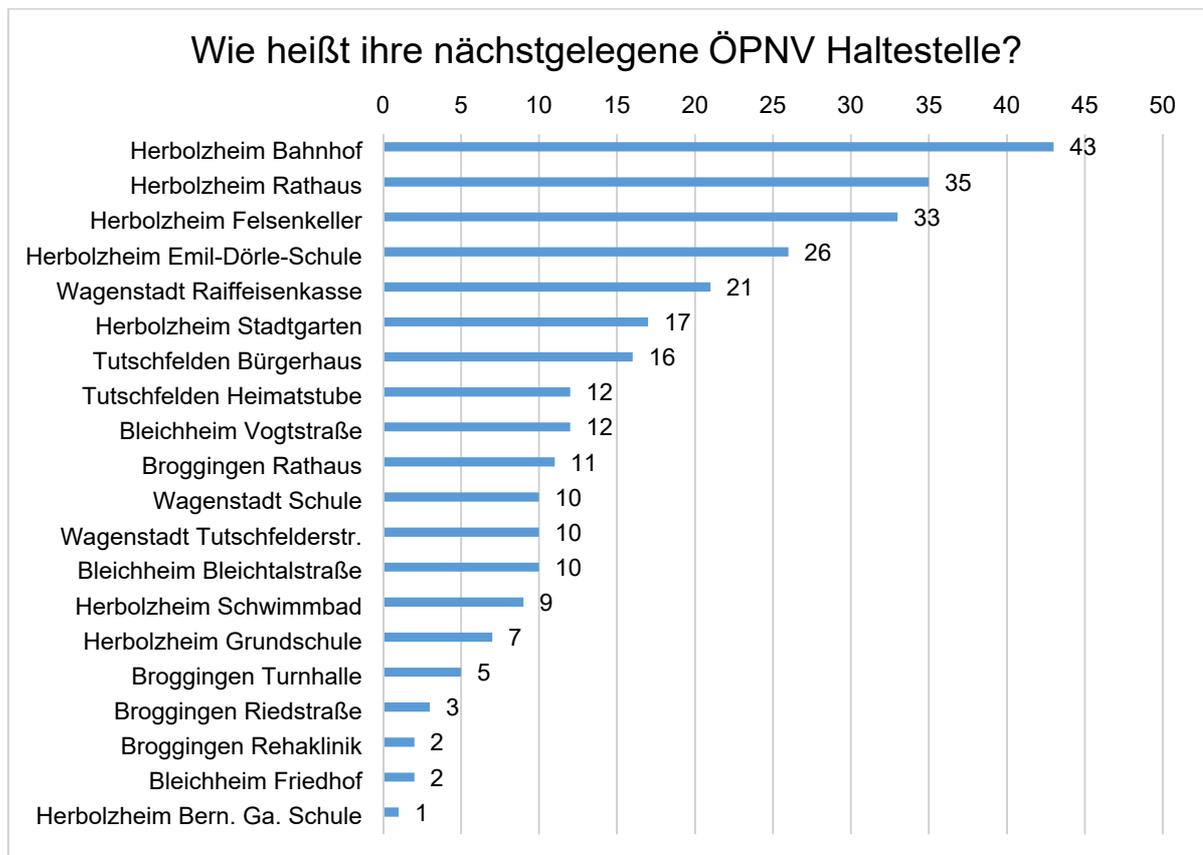
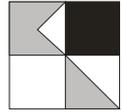
Insgesamt 286 Teilnehmer füllten die Fragebögen der Haushaltsbefragung aus. Dies entspricht ca. 3 % der Bevölkerung von Herbolzheim. Der Großteil der Teilnehmer (ca. 71 %) kam dabei aus der Kernstadt.

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich jeweils auf die Gesamtstadt Herbolzheim, bestehend aus den Teilnehmern aus der Kernstadt und den Stadtteilen.

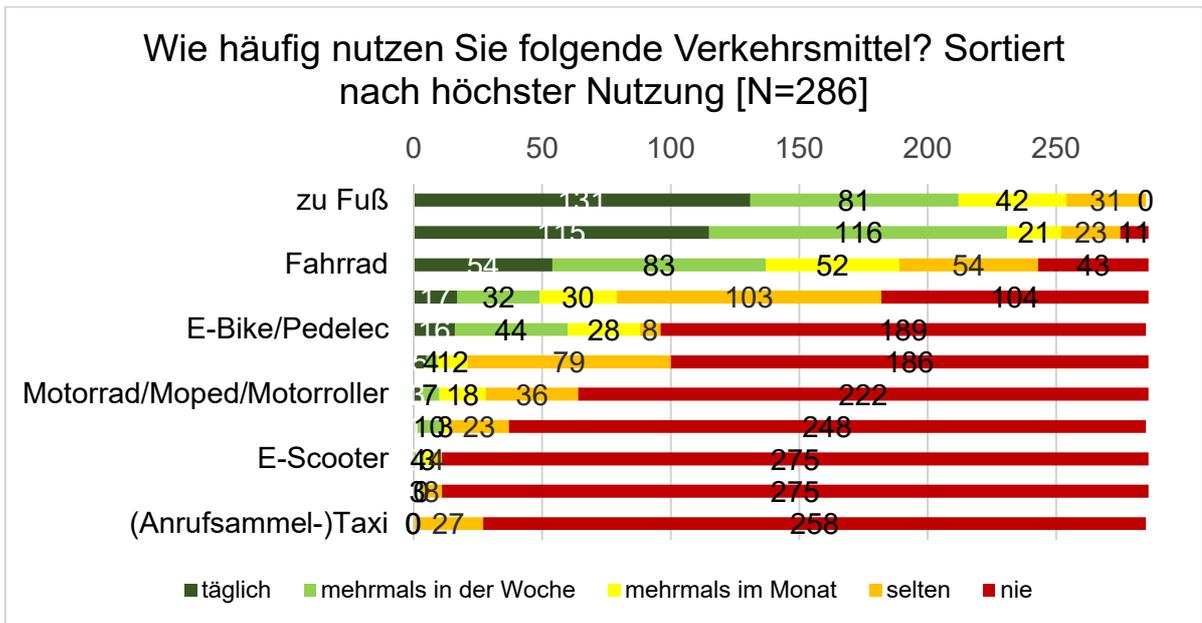
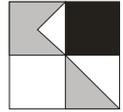
Von den Teilnehmern besitzen 56 % keine Zeitfahrkarte für den ÖPNV, insgesamt 29 % der Erwachsenen und Kinder besitzen eine Regio-Karte und 5 % eine sonstige Zeitfahrkarte.



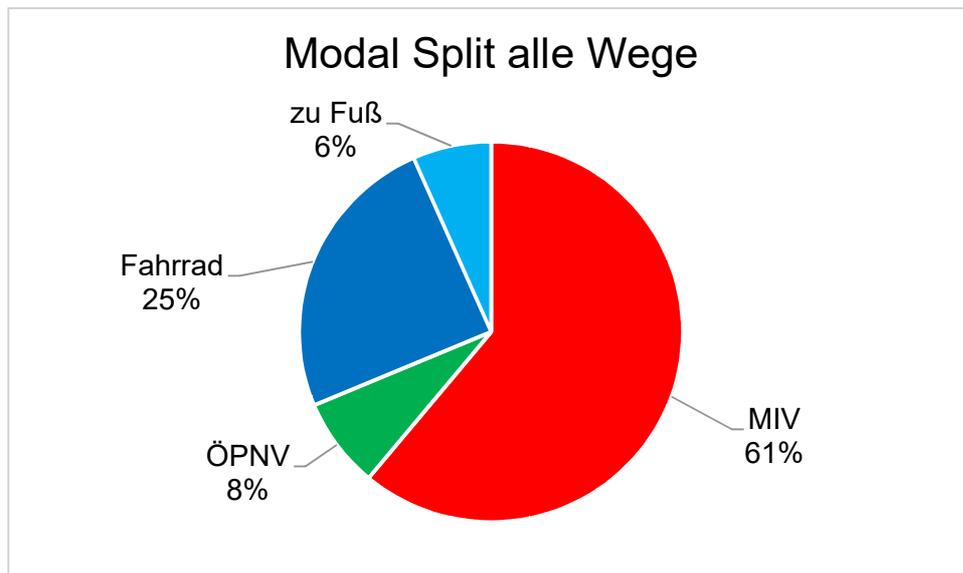
Die nächstgelegenen Haltestellen sind Herbolzheim Bahnhof, Rathaus und Felsenkeller.



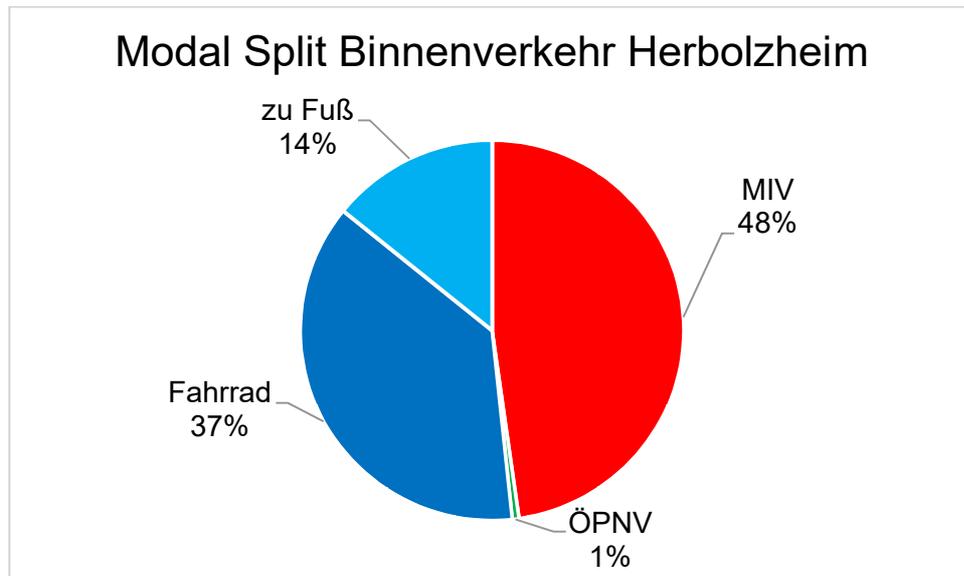
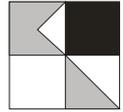
Der Großteil der Teilnehmer legt ihre Wege täglich oder mehrmals in der Woche zu Fuß, mit dem Pkw (Fahrer) oder mit dem Fahrrad zurück. E-Scooter, Sharing-Angebote und (Anrufsammel-)Taxi wird hingegen nahezu nie verwendet.



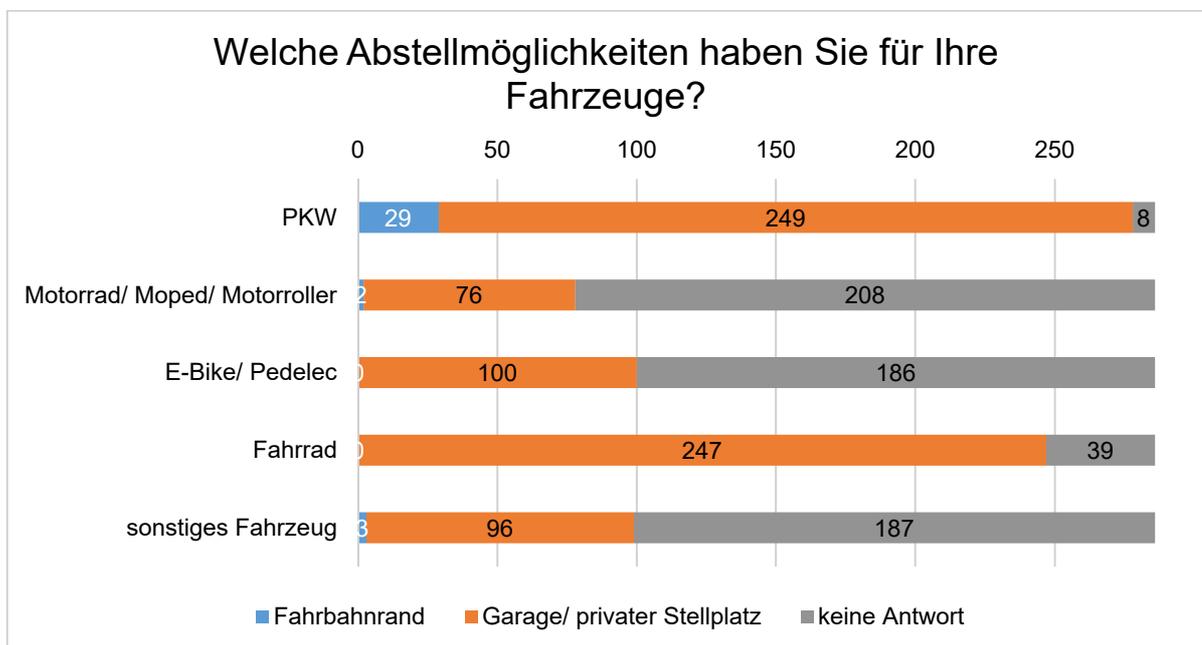
Der Modal über alle Wege ergibt einen MIV-Anteil von 61 %. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden bei 39 % aller Wege genutzt, wovon das Fahrrad mit 25 % den höchsten Anteil einnimmt.



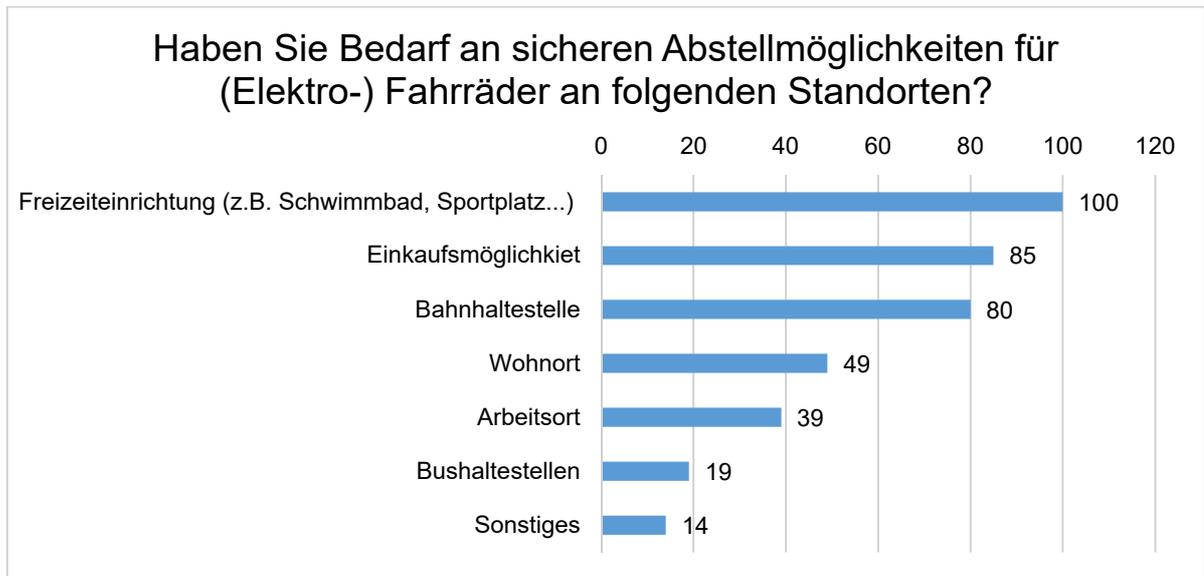
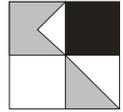
Im Binnenverkehr kommt dem Fahrrad mit 37 % eine noch größere Bedeutung zu. Der MIV-Anteil reduziert sich auf 48 %, der ÖPNV, nicht zuletzt aufgrund der geringen Taktung, auf 1 %.



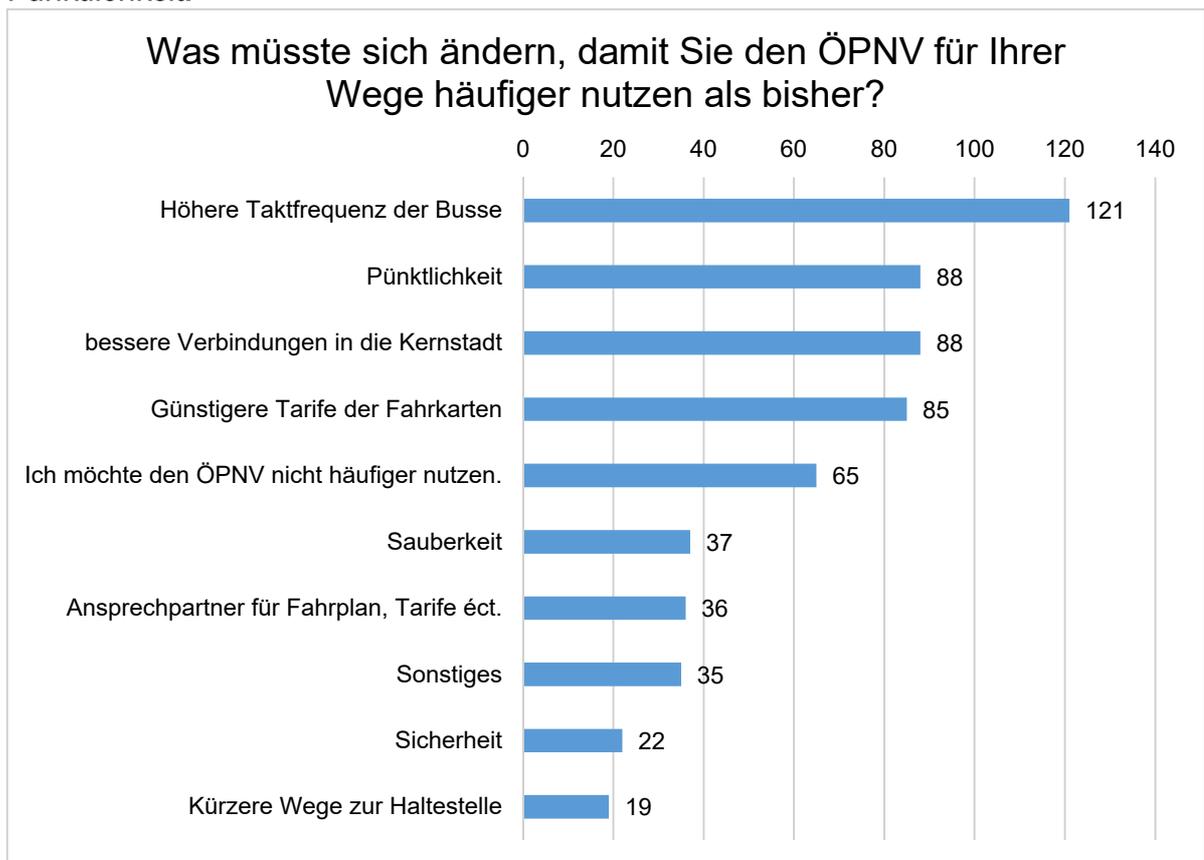
Die meisten Teilnehmer parken ihr Pkw und ihr Fahrrad in Garagen oder auf einem privaten Stellplatz.

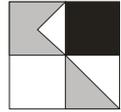


Der Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten für (Elektro-) Fahrräder wird insbesondere an Freizeiteinrichtungen, dem Einzelhandel und am Bahnhof gesehen.

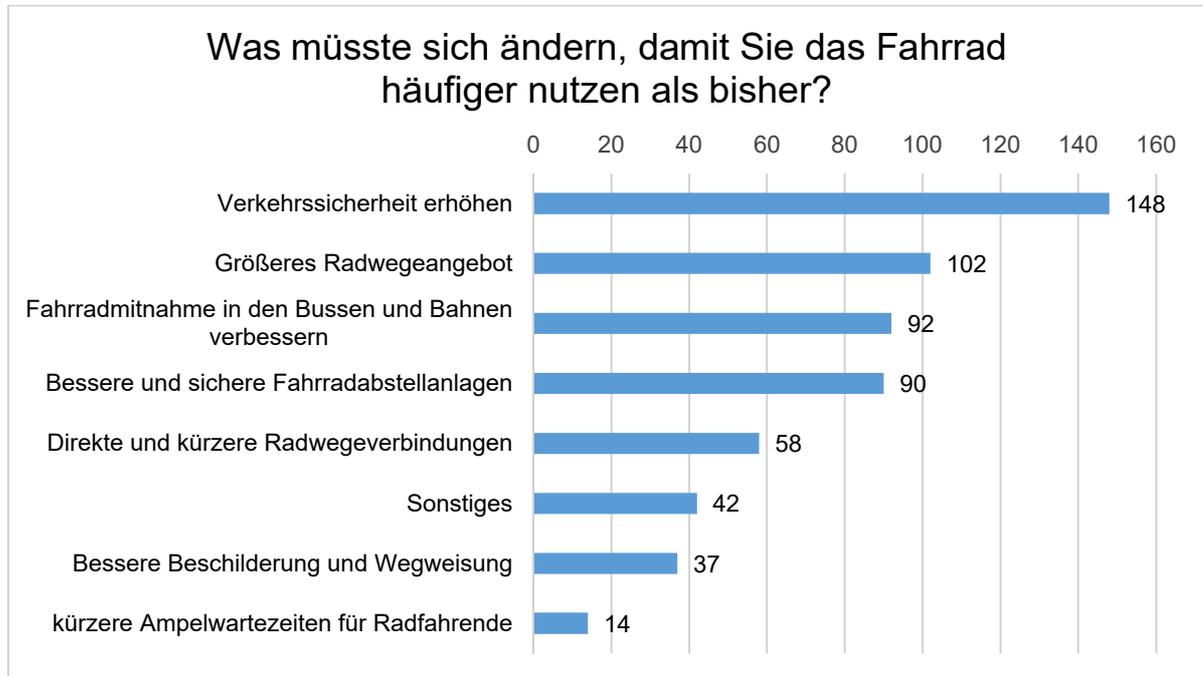


Die Wünsche der Teilnehmer beziehen sich in Bezug auf den ÖPNV insbesondere auf eine höhere Taktfrequenz und Anbindung, günstigere Preise sowie eine verbesserte Pünktlichkeit.

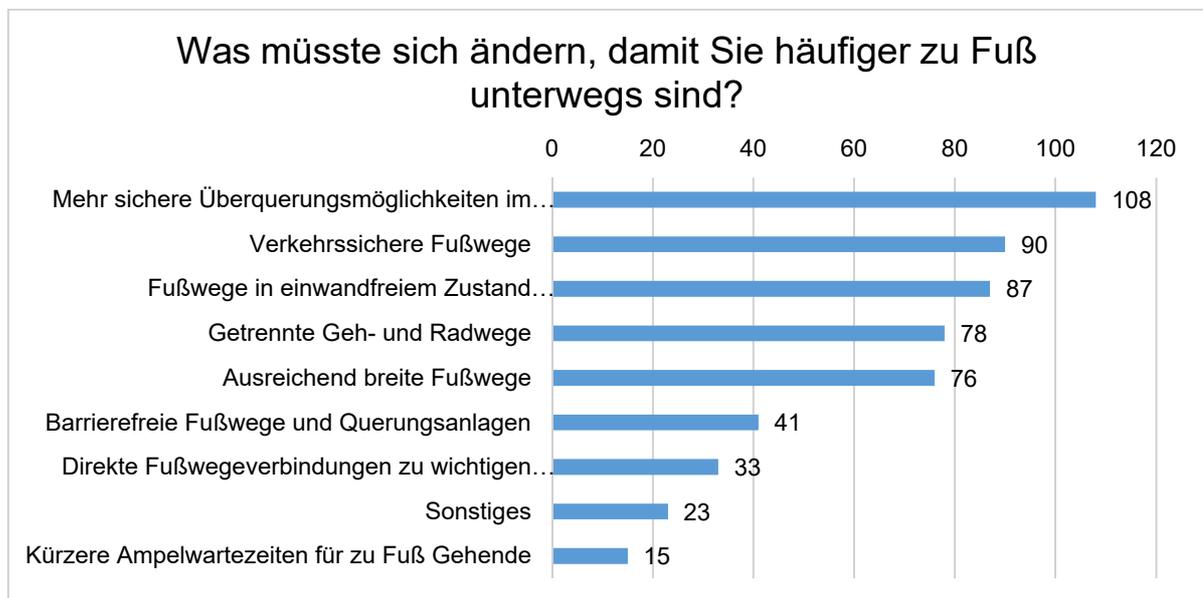


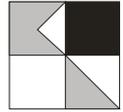


Für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads müsste sich entsprechend den Teilnehmern die Verkehrssicherheit erhöhen und das Radwegeangebot vergrößert werden.

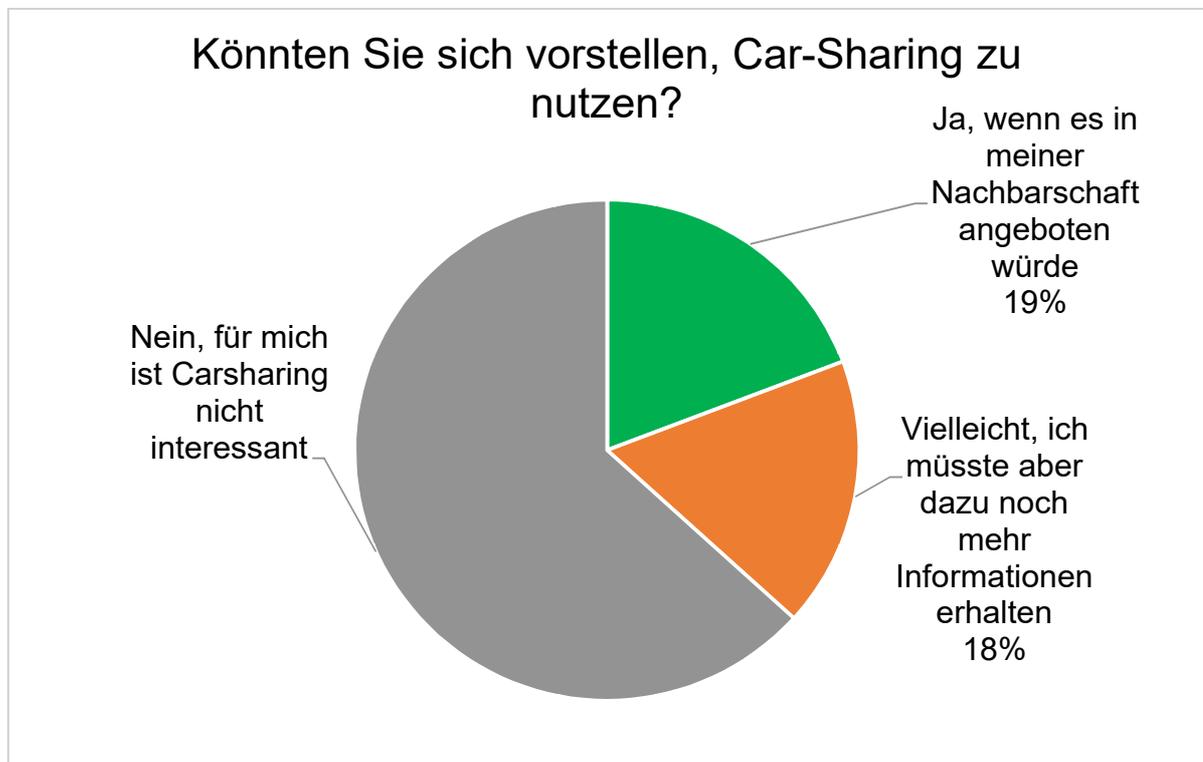


Bezogen auf den Fußverkehr ergibt sich der Wunsch nach mehr sicheren Querungsmöglichkeiten, erhöhter Verkehrssicherheit sowie verbessertem Zustand der Fußwege.

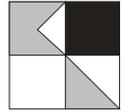




Car-Sharing-Angebote sind für 63 % der Teilnehmer nicht interessant, 18 % bräuchten mehr Informationen und 19 % würden Car-Sharing nutzen, wenn es in ihrer Nachbarschaft angeboten würde.

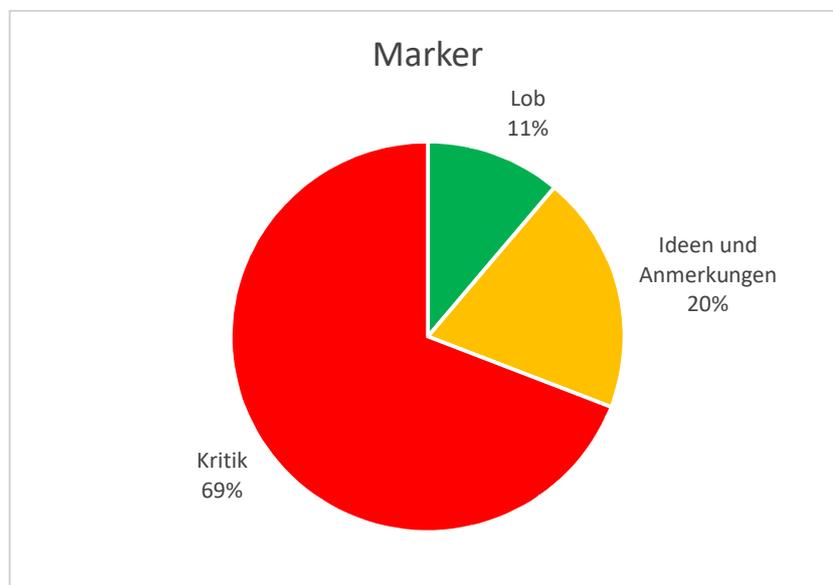


In den Maßnahmen sollten entsprechend den Wünschen der Teilnehmer die Punkte ruhender Verkehr, Tempo 30, Verkehrssicherheit sowie der Radverkehr berücksichtigt werden.

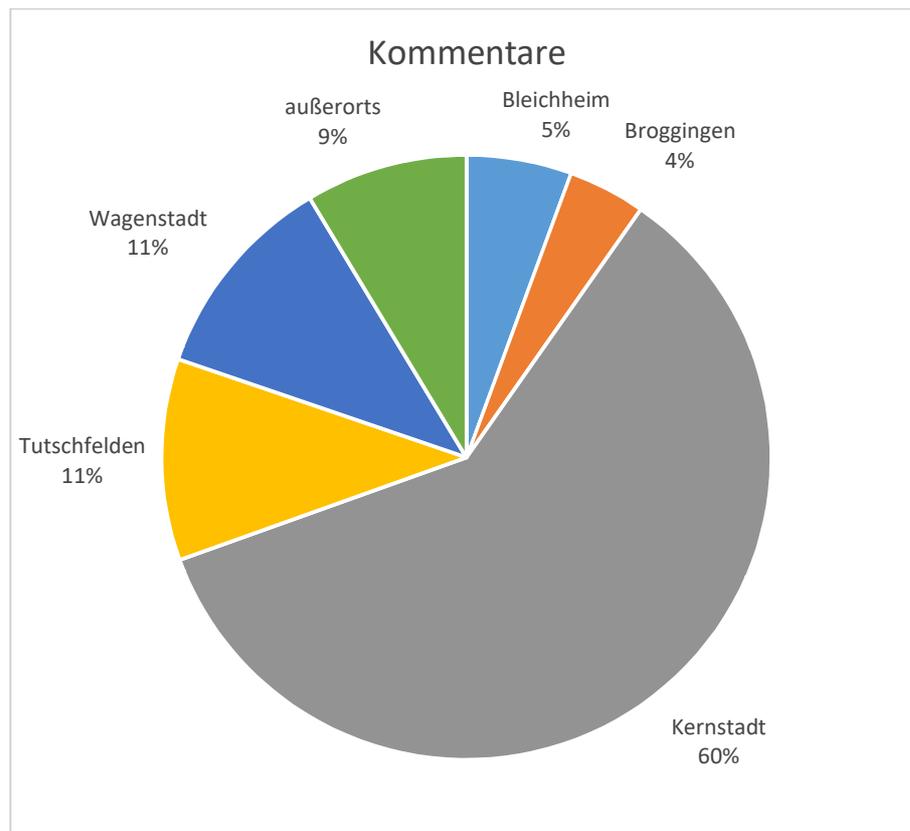
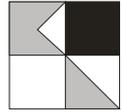


3.2 Meinungskarte

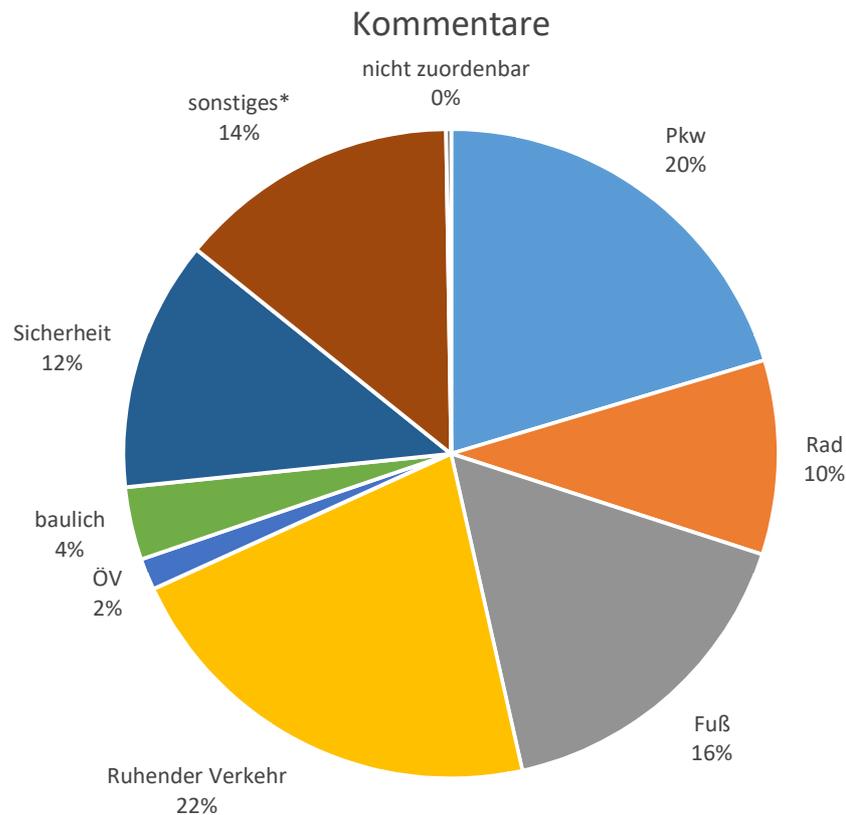
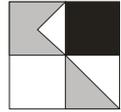
In einer Meinungskarte hatten die Bürger von Herbolzheim die Möglichkeit, Lob, Kritik und Ideen/Anmerkungen zu verorten, kommentieren und den Kommentaren zustimmen oder diese abzulehnen. Insgesamt wurden während der Laufzeit 826 Kommentare verfasst, wovon sich 571 auf Kritik, 163 auf Ideen und 92 auf Lob bezogen.



Die Kommentare bezogen sich dabei zum Großteil (60 %) auf die Kernstadt, zu insgesamt 31 % auf die Stadtteile und zu 9 % auf Außerortsgebiete.



Mit 22 % war bei den Kommentaren der ruhende Verkehr den meisten Bürgern ein Anliegen, gefolgt von 20 %, die den Pkw-Verkehr kommentierten. Fuß- und Radverkehr ergaben insgesamt ca. ein Viertel der Kommentare (26 %).

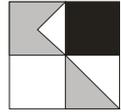


Die verorteten Punkte sind für die Gesamtstadt, differenziert nach Lob, Kritik und Ideen, in **Anlage 39** verortet. In den darauffolgenden **Anlagen 40 bis 47** sind die Ergebnisse der Meinungskarte nochmals für die Kernstadt, die Stadtteile, den Bereich am Golfplatz, das Gewerbegebiet und die L 106 aufgezeigt.

Aufbauend auf den gesetzten Punkten wurde eine Heatmap erstellt, in der Schwerpunkte der jeweiligen Kategorien erkennbar sind. Die Heatmap ist für die Gesamtstadt in **Anlage 48** aufgetragen. Dabei gilt, dass dunklere Farben bzw. geringere Transparenzen gleichzeitig mehr Punkte der entsprechenden Farbe bedeuten. Die vorherrschende rote Farbe stellen dabei Kritikpunkte dar. Anmerkungen sind in Gelb, Lob in Grün dargestellt.

3.3 Mängelanalyse aus Bürgeranmerkungen

Abgeleitet aus der Bürgerbeteiligung wurden getrennt nach Lob, Ideen und Kritik Listen erstellt, in denen die Anmerkungen der Bürger zusammengefasst sind. Diese sind in den **Anlagen 49 bis 62** aufgetragen. Aufgrund der Anzahl an Anmerkungen wird hier nicht



auf die einzelnen Punkte eingegangen. Nachstehende Tabelle gibt jedoch die Top-3 der Kommentare mit den meisten Likes an:

Top 3 Kommentare		Likes
1.	"Ab hier Zone 30" (Herbolzheim südl. Ortseinfahrt Höhe EDEKA)	38
2.	"Gefährliche Straßensituation durch die parkenden Autos. Dass hier noch nicht zu einem Unfall kam, ist ein Wunder." (Tutschfelden Weinstraße Höhe Wäscheweg)	25
3.	"Gefährliche Kreuzung, vor allem für Fahrradfahrer" (Herbolzheim Knotenpunkt Rheinstraße - Bugstraße (westl. der Bahntrasse))	24

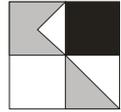
Aus den obenstehenden Kommentaren geht hervor, dass die meiste Zustimmung beim Thema Tempo 30 (-Zone) im Zuge der Hauptstraße erfolgte. In der Weinstraße auf Höhe des Wäschewegs und am Knotenpunkt Rheinstraße / Bugstraße entstehen gefährliche Situationen. In Tutschfelden ist dies auf den ruhenden Verkehr in diesem Bereich zurückzuführen. Am Knotenpunkt in der Kernstadt hingegen wird keine Ursache angegeben. Stattdessen wird hier die gefährliche Situation für Radfahrer hervorgehoben.

3.4 Bürgerinfoveranstaltungen

Während des gesamten Prozesses wurden die Bürger immer wieder in die Gestaltung des Mobilitätskonzeptes eingebunden. Neben den bereits beschriebenen Beteiligungsverfahren in Form von Haushaltsbefragung und Meinungskarte fanden zudem Termin vor Ort in der Kernstadt und in den Stadtteilen statt. Hier hatten interessierte Bürger nochmals die Möglichkeit, sich aktiv in die Mängelanalyse und Maßnahmengestaltung einzubringen. Zudem wurde der Fortschritt des Projektes in öffentlichen Ortschaftsratsitzungen sowie im Rahmen von Öffentlichkeitsbeteiligungen den Bürgern vorgestellt.

4. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ziel der Untersuchung ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in ganz Herbolzheim. Hierzu wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um die aktuelle verkehrliche Situation der Stadt zu analysieren, und zudem erforderliche Verbesserungsvorschläge ableiten zu können. Dies betrifft insbesondere die Anpassung und Optimierung der vorhandenen Verkehrswege, sodass unterschiedliche Mobilitätsanforderungen der Bürger von Herbolzheim optimiert und deren Vernetzung verbessert werden können.

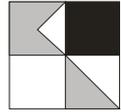


Das Mobilitätskonzept der Stadt Herbolzheim ist ein integriertes Handlungskonzept für die zukünftige Mobilität und die politische Steuerung der verkehrlichen Ziele in Herbolzheim. Hierbei sind die einzelnen Verkehrsarten nicht getrennt, sondern vielmehr in einem Gesamtkontext zu sehen und die hieraus resultierenden Abhängigkeiten untereinander zu betrachten.

Verkehr und Mobilität entwickeln sich aktuell sehr dynamisch. Aus diesem Grund müssen unterschiedliche Herangehensweisen zur Sicherstellung der weiterhin notwendigen individuellen Mobilität in Herbolzheim betrachtet werden. Dies ist insgesamt eine große Herausforderung für die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung, wie aber auch die integrierte Stadtentwicklungsplanung.

Daher soll der Verkehr in Herbolzheim zukünftig integriert und entsprechend den Grundsätzen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der generellen Erreichbarkeit sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr betrachtet werden.

Es wird besonders darauf geachtet, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen abbilden können. Insbesondere sind negative Auswirkungen auf die Bestandsstrukturen und die Umwelt entsprechend zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht zuletzt auch die Intermodalität der unterschiedlichen Verkehrsarten. Zukünftig kann nicht mehr ein Verkehrsmittel allein sämtliche Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner von Herbolzheim abdecken. Hier müssen vielmehr alle Verkehrsmittel einerseits einzeln, als auch in der Gesamtheit und die Abhängigkeiten untereinander berücksichtigt werden. Darüber hinaus wird eine bessere Vernetzung und die Möglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, im Planungsprozess angestrebt. Das Mobilitätskonzept definiert grundsätzliche Ziele für die Entwicklung der Mobilität in Herbolzheim. Teilweise werden auch bereits konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und Förderung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt.



Ziele Mobilität / Verkehr

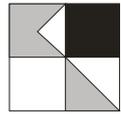
- Verbesserung Nahmobilität / nachhaltige Mobilität
- Stärkung Umweltverbund
- Barrierefreie Verkehrsanlagen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Lärmbelastungen
- Geringere Geschwindigkeiten
- Car-Sharing / E-Mobilität



Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird jedoch auch ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung in Herbolzheim vorgelegt. Auf Basis dieses integrierten Mobilitätskonzeptes, eines strategischen Entwicklungskonzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden. Die Zieldefinition zum Mobilitätssystem zeichnet sich durch einen hohen Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel aus. Hierdurch können verkehrsbedingte Emissionen reduziert werden. Nachhaltige Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV wird bedarfsgerecht angepasst, sodass diese Alternativen zur Nutzung des Pkw darstellen. Verkehrsflächen werden so gestaltet, dass sie entsprechend multifunktional genutzt werden können. Mobilitätsstationen verknüpfen die unterschiedlichen Mobilitätsangebote zur Förderung der Intermodalität und ermöglichen somit bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten.

5. Abbilden der Klimaschutzziele im Bereich Mobilität

Seit dem 24. Oktober 2020 ist die Novelle des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg in Kraft. Zentrales Element des Klimaschutzgesetzes sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050. Diese geben die Richtung für die Klimapolitik des Landes vor. In diesem werden klare Ziele definiert, um den Treibhausgasausstoß des Landes zu reduzieren. Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Gesamtemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um mindestens 65 % gesenkt werden. 2040 soll über eine schrittweise Minderung Netto-Treibhausgasneutralität („Klimaneutralität“) erreicht werden. Das Klimaschutzgesetz möchte die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels begrenzen. In diesem Zusammenhang

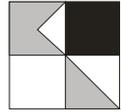


sind auch Maßnahmen zu sehen, die die Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich dauerhaft senken. Die CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 sollen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden. Nachstehend sind die allgemeinen Ziele 2030 hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg dargestellt.

Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg



Demnach soll der öffentliche Verkehr verdoppelt werden. Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr soll in den Städten und auf dem Land unterwegs sein. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn deutliche Anstrengungen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs gemacht werden. Ein „Weiter so“ ist daher nicht mehr möglich. Um jedoch das Ziel, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten erreichen zu können, muss ein erhebliches Umdenken im Zusammenhang mit Mobilität und der Nutzung des Straßenraums erfolgen. Um die Zielsetzung zu erreichen, dass jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden wird, muss die entsprechende Infrastruktur massiv ausgebaut werden. Gleiches trifft auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) zu, der bis 2030 verdoppelt werden soll. Bessere Stadträume führen zu einer Verbesserung des Stadtlebens. Dies bezieht sich auch auf die Bedingungen für nachhaltige Mobilität, insbesondere für die Radfahrer und Fußgänger. Ein Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr führt immer auch zu mehr Radfahrern und damit einhergehend zu einer Reduzierung der motorisierten Verkehrsbelastungen.



Stadtplanung und Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung in Herbolzheim werden zukünftig immer mit der Frage einer Einladung für die einzelnen Verkehrsarten einhergehen. Somit wird auch im Mobilitätskonzept berücksichtigt, dass sich die integrierte Stadtplanung auch auf die Mobilitätsplanung auswirkt. Dies bedeutet, dass schönere Straßen mit breiteren Gehwegen und mehr Plätzen sowie eine höhere Aufenthaltsqualität das Stadtleben nachhaltig verbessern und somit zu einer Steigerung der nachhaltigen Mobilität führen. Daher sollen auch menschenfreundliche Aufenthaltsorte mit Verknüpfung von Mobilitätsangeboten in Herbolzheim geschaffen werden.

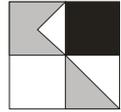
6. Allgemeine themenbezogene Leitsätze und Ziele

Um die zukünftige Ausrichtung der Stadt Herbolzheim hinsichtlich Mobilitätsansprüche der Bürger und zur Erreichung der Klimaziele steuern zu können, wurden Leitsätze zur strategischen Ausrichtung entwickelt. Diese basieren auf den allgemeinen Themenfeldern und der umfassenden Bürgerbeteiligung.

Themenbezogene Leitsätze		
Zielgerichtete Datenerfassung	Zukunftsfähiger Ausbau der Infrastruktur	Attraktiver Lebensraum
<ul style="list-style-type: none"> - Das aktuelle Mobilitätsverhalten wird regelmäßig erhoben, als Grundlage für zukünftige Planungen - Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten wird in regelmäßigen Zeiträumen zielgerichtet erhoben 	<ul style="list-style-type: none"> - an Klimaschutzziel orientierter Ausbau des ÖPNV - besondere Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Vernetzung der Mobilitätsangebote - Flächenansprüche des MIV werden reduziert zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer - Steigerung der nachhaltigen Verkehrsmittel - nutzungsfreundlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> - verkehrsbedingter Flächenverbrauch wird reduziert - öffentlicher Raum und insbesondere die Verkehrsflächen werden nachhaltig gestaltet - verkehrsbedingte Emissionen werden reduziert - Beseitigung von Nutzungskonflikten - Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

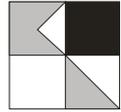
Aus obenstehender Tabelle lassen sich folgende strategische Ziele für die zukünftige Mobilitätsplanung und gleichzeitig teilweise auch für die städtebauliche Entwicklung in Herbolzheim ableiten:

- Die Stadt will eine deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen für die Bevölkerung erreichen. In diesem Zusammenhang strebt Herbolzheim eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine Steigerung der Attraktivität des Lebensraums auch im Mobilitätskonzept an.



- Der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV und somit die nachhaltigen Mobilitätsarten werden als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen. Dies geschieht durch die Förderung der nachhaltigen Mobilität auf Basis des Mobilitätskonzeptes.
- In einem integrierten Gesamtkonzept wird unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten die gute Erreichbarkeit von Herbolzheim aufrechterhalten, bei jedoch gleichzeitiger stadtverträglicher Sanierung von Infrastruktur.
- Grundsätzliche Ziele sämtlicher weiterer Planungen in Herbolzheim sind zudem die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese müssen bei allen zukünftigen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt und ihnen die oberste Priorität eingeräumt werden.
- Das Grundangebot für E-Mobilität soll verbessert, die Ladeinfrastruktur ausgebaut und benutzerfreundlich gestaltet werden. Die Stadt Herbolzheim stellt hierfür notwendige Flächen zur Verfügung.
- Um unnötigen Verkehr zu vermeiden, wird in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung die Siedlungs- und Verkehrsplanung miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt.
- Generell werden auch die Schulwegepläne turnusmäßig aktualisiert, um das Zufußgehen der Schüler zu fördern. Deren Bewusstsein für nachhaltige Mobilität wird gesteigert und zudem die Verkehrssicherheit erhöht.
- Multimodalität und die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten werden gefördert und zusätzliche Angebote, wie beispielsweise neue Mobilitätsstationen im Stadtgebiet entwickelt.

Um diese Ziele regelmäßig zu evaluieren, müssen turnusmäßig Erhebungen zum Mobilitätsverhalten und den Verkehrsbelastungen in Herbolzheim durchgeführt werden. Diese dienen einer Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Hierauf aufbauend können dann im Nachgang auch weitere Feinjustierungen durchgeführt werden. Es wird jedoch angestrebt, Daten nicht maßlos zu sammeln, sondern jeweils bedarfsgerecht zu ermitteln. Diese Erhebungen sind auch auf einzelne Maßnahmen auszurichten und durch partizipative Maßnahmen zu ergänzen.

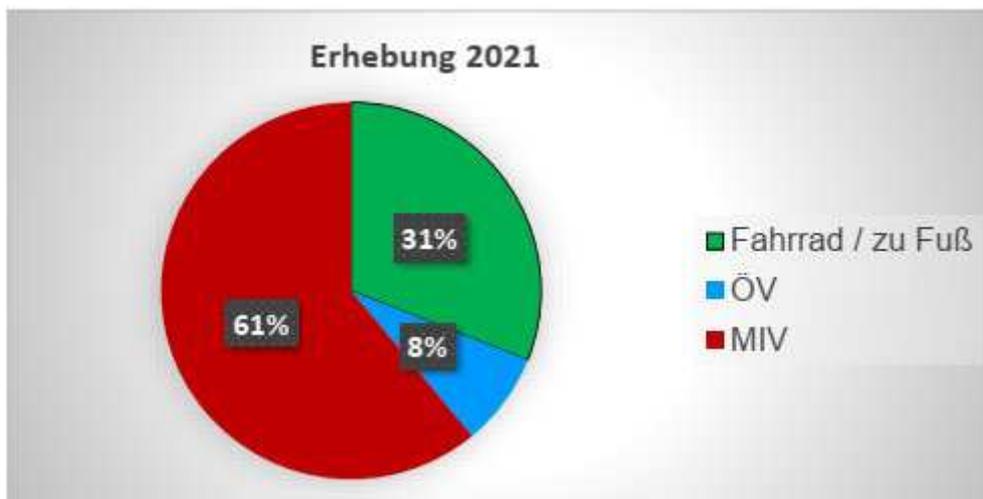


Schlussendlich soll die Attraktivität des Lebensraumes im Vordergrund stehen. Zudem sollen neue Mobilitätsangebote sowie der Rad- und Fußverkehr in Herbolzheim als gute Alternative zum motorisierten Verkehr wahrgenommen werden.

7. Szenarien für den Modal Split zum Erreichen der Klimaschutzziele

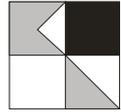
7.1 Ausgangssituation

Die aktuellen Erhebungen 2021 in Herbolzheim haben ergeben, dass weiterhin 61% aller Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden.



Der Anteil der Summe im Radverkehr und Fußverkehr liegt bei ca. 31% und der Anteil am ÖV bei 8%. Im Binnenverkehr erreicht der MIV (motorisierter Individualverkehr) einen Anteil von ca. 48% gegenüber ca. 41% im Rad- und Fußverkehr. Der Anteil des ÖV liegt im Binnenverkehr nur bei ca. 1%. Für die Stadtteile ohne Kernstadt ergab sich ein noch höherer Anteil des MIV, da durch Topografie und fehlenden Angeboten im Radverkehr bzw. im öffentlichen Verkehr der PKW häufiger genutzt wird, als dies in der Kernstadt der Fall ist.

Gerade in den Entfernungsklassen bis 5 km wird immer noch sehr oft der PKW als Verkehrsmittel genutzt. Diese Entfernungen können jedoch gut auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sodass hier ein großes Potential zur Erhöhung des Radverkehrsanteils vorliegt. Bei Wegen bis 1 km dominiert zwar der Fußverkehr, der Anteil des MIV ist jedoch noch immer relativ hoch. Bei Entfernungen bis zu 1 km wird immer noch jeder vierte Weg mit dem Kfz zurückgelegt. Wege zwischen 1 km und 3 km werden bereits zu ca. der Hälfte mit dem Kfz zurückgelegt. Der ÖV-Anteil liegt bei ca. 5%. In der Entfernungsklasse 3 km bis 5 km steigt der MIV-Anteil auf ca. 2/3 an.



Berücksichtigt man nun noch, dass ca. 1/3 aller Wege deutschlandweit maximal 5 km lang sind, so zeigt dies, dass verbesserte Angebote im Umweltverbund (ÖV, Rad, zu Fuß) in Herbolzheim selbst auch zum gewünschten Push-and-Pull Effekt zur Reduzierung des nicht notwendigen MIV beitragen können bzw. elementar sind.

7.2 Zielszenario für den Modal-Split in Herbolzheim

Es wurden drei unterschiedliche Szenarien zur weiteren Abwägung entwickelt:

Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung“

In diesem Szenario wird der MIV stärker gefördert, als dies heute der Fall ist. Es wird ein störungsfreier Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV durch klare Bevorrechtigungen angestrebt.



Szenario 1 – ungebremste Entwicklung

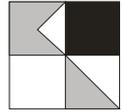
- Pendler mit PKW werden angezogen, Herbolzheim ist autogerechte Stadt
- Außen- statt Innenentwicklung, Trennung von Arbeitsplatz und Wohnen
- Autonome Fahrzeuge im Privatbesitz – Besetzungsgrad < 1,0
- Autoverkehr hat die zentrale Rolle, Anpassungen Radverkehr nur ohne Einschränkungen MIV
- Offensiver Ausbau der Straßen und PKW-Stellplätze
- Hervorragende Erreichbarkeit, Separierung der Verkehrsarten
- Störungsfreier Verkehrsablauf MIV + ÖPNV durch Bevorrechtigung

Herbolzheim zieht Pendler mit dem PKW an und wird zur autogerechten Stadt.

Es erfolgt eine Außen- statt Innenentwicklung mit strikter räumlicher Trennung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Straßen und PKW-Stellplätze werden ausgebaut, der Kfz-Verkehr hat die zentrale Rolle und das Angebot für den Radverkehr wird nur dort angepasst, wenn dies zu keinen Einschränkungen für den MIV führt.

Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende“

Herbolzheim investiert mehr in die nachhaltige Mobilität. Das Rad- und Fußwegenetz wird gezielt ausgebaut, wobei die Erreichbarkeit von Herbolzheim weiterhin gewährleistet wird. Es wird jedoch für den MIV etwas erschwert, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund zu forcieren. Dazu gehört auch die städtebauliche Zielsetzung der Stadt der kurzen Wege, mit entsprechenden Angeboten der Nahversorgung und Ärzte in den einzelnen Stadtteilen. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund wird das ÖPNV-Angebot verdichtet und ausgebaut, die Intermodalität wird gefördert. Um dies zu erreichen, müssen auch öffentliche Kfz-Stellplätze am Straßenrand umgewidmet werden, bei gleichzeitiger



Bewirtschaftung von öffentlichen Stellplätzen in bestimmten Zonen. Dies führt zu einer verbesserten Auslastung vorhandener Parkbauten.

Das zukünftig mögliche autonome Fahren ist sowohl individuell mit dem eigenen PKW als auch im Shuttle möglich, wobei hier das Prinzip „teilen statt besitzen“ präferiert wird.



Szenario 2 – Antwort auf Mobilitätswende

- Erreichbarkeit von Herbolzheim für Autoverkehr ist gewährleistet, jedoch etwas erschwert
- Stadt der kurzen Wege, Ausbau Angebote Nahversorgung, Ärzte in den Stadtteilen
- Unterstützung vorhandener nachhaltiger Mobilität im Umweltverbund
- ÖPNV Angebot wird verdichtet und ausgebaut, die Intermodalität wird gefördert
- Weniger Stellplätze am Straßenrand, höhere Auslastung Parkbauten, Bewirtschaftung
- Autonomes Fahren ist individuell und im Shuttle möglich, mehr teilen als besitzen
- Ausbau Rad- und Fußwegenetz, barrierefreiheit, Investitionen in nachhaltige Mobilität

Szenario 3 – „Einhaltung maximaler Emissions- und Immissionsgrenzwerte“
Herbolzheim fördert maximal emissionsarme Mobilität und erreicht die Klimaneutralität von 100% bis 2030/2035. Hierzu ist eine erhebliche Änderung im Verkehrsverhalten aller Herbolzheimer und eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zum Umweltverbund erforderlich. Hauptgerüst der Mobilität ist der ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr in und von/nach Herbolzheim.

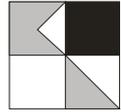
Hierzu werden gezielte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr umgesetzt, wie beispielsweise der Entfall von freiem Parken im öffentlichen Raum. Der ÖPNV wird massiv ausgebaut, autonomes Fahren ist nur im Shuttle möglich. Es erfolgt eine konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit kurzen Wartezeiten an Querungen und Lichtsignalanlagen und absolute Barrierefreiheit.

Ein durchgängiges Wegenetz in und zwischen den Stadtteilen wird sofern noch nicht vorhanden, erstellt und gute Versorgungseinrichtungen in den Stadtteilen geschaffen.



Szenario 3 – maximaler Klimaschutz

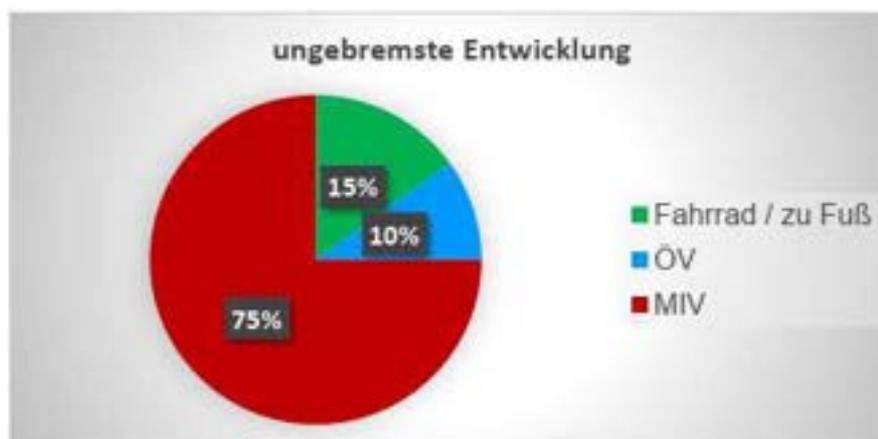
- Maximale Förderung emissionsarmer Mobilität, Ziel 100 % Klimaneutralität
- Deutliche Änderung im Verkehrsverhalten und in der Verkehrsmittelwahl ist erforderlich
- Hauptgerüst der Mobilität: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, in und von/nach Herbolzheim
- Gezielte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr, kein freies Parken im öffentlichen Raum
- Massiver Ausbau ÖPNV mit Bevorrechtigung, nur autonome Shuttle
- Konsequente Förderung Fuß- und Radverkehr, kurze Wartezeiten, Barrierefreiheit
- Durchgängiges Wegenetz und gute Versorgungsangebote in allen Stadtteilen



Nachstehend sind die angenommenen Modal-Split Verteilungen der drei Szenarien tabellarisch den Ergebnissen der Erhebung 2021 gegenübergestellt.

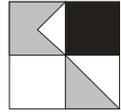
	Erhebung 2021	ungebremste Entwicklung		Antwort auf Mobilitätswende		maximaler Klimaschutz	
	Modal-Split abs	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz
Fahrrad / zu Fuß	31%	15%	-16%	37%	+6%	45%	+14%
ÖV	8%	10%	+2%	13%	+5%	22%	+14%
MIV	61%	75%	+14%	50%	-11%	33%	-28%
Summe	100%	100%	-	100%	-	100%	-

Bei Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung“ wird von einer Zunahme des MIV-Anteils um ca. 14% auf ca. 75% ausgegangen. Insbesondere der Anteil im Fuß- und Radverkehr würde sich deutlich verringern. Dies würde insgesamt den Klimaschutzziele widersprechen. Das Szenario 1 wird daher ausgeschlossen und nicht weiterverfolgt.

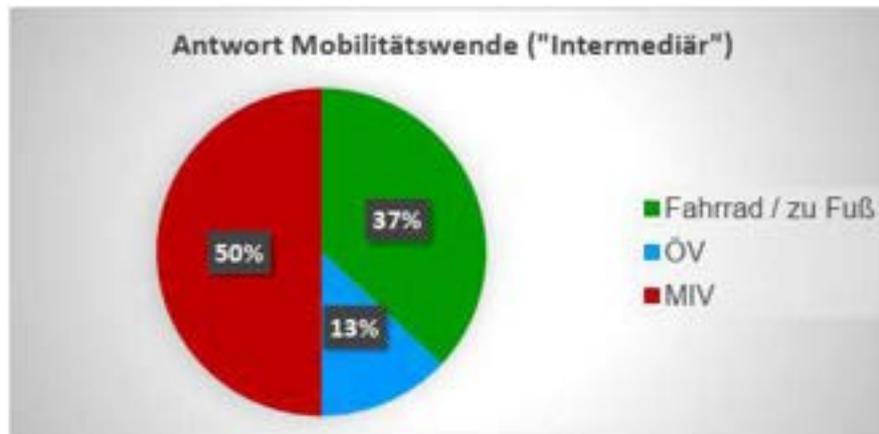


Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende“ geht demgegenüber von einer Reduzierung des MIV-Anteils aller Wege in Herbolzheim um ca. 11% aus. Dies würde eine Zunahme des Rad- und Fußverkehrs um ca. 6% auf ca. 37% nach sich ziehen.

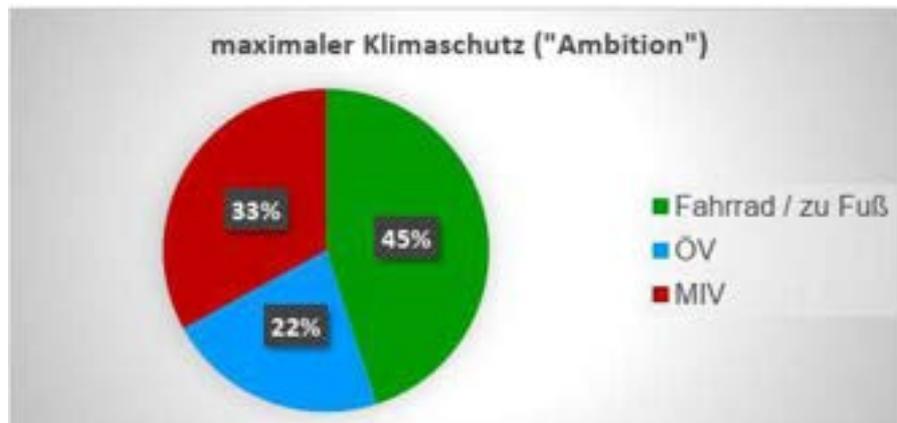
Der ÖV-Anteil wird ebenfalls um 5% gesteigert. Bezogen auf die Fahrten im öffentlichen Verkehr entspricht dies einer Zunahme von ca. 63%. Die Annahme, dass etwas mehr als jeder dritte Weg mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt wird, kann als realistisch betrachtet werden. Dies entspricht zwar noch nicht den Zielen der Landesregierung zum Klimaschutz 2030, dass jeder zweite Weg selbstaktiv zurückgelegt werden soll. Dazu müsste der motorisierte Verkehr erheblich weiter zurück gehen, was jedoch



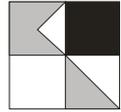
bezogen auf die Ausgangsbasis und die besondere Struktur der Stadt Herbolzheim mittelfristig nur schwer erreichbar sein wird.



Szenario 3 geht von einer deutlichen Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils auf ca. 45% (alle Wege, Gesamtstadt) aus. Dies entspräche einer Zunahme von ca. 14%. Gleichzeitig müsste der MIV-Anteil um ca. 28% auf ca. 33% sinken.



Als realistisches Szenario soll in Herbolzheim das Szenario 2 vorerst weiterverfolgt werden. Dies entspricht in etwa den Klimaschutzzielen des Landes Baden-Württemberg mit der Vorgabe einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs um ein Fünftel. Der Zielwert des MIV-Anteils von 50% in Herbolzheim liegt um ca. 18% unter den heutigen Werten. Die Zielvorgabe der Landesregierung entspricht demgegenüber einer Reduzierung um 20%.



Durch entsprechende Push-and-Pull-Effekte (Angebotsplanung) wird angestrebt, bezogen auf die Gesamtstadt einen Fuß- und Radverkehrsanteil von ca. 37% (alle Wege) bis 2030 zu erreichen.

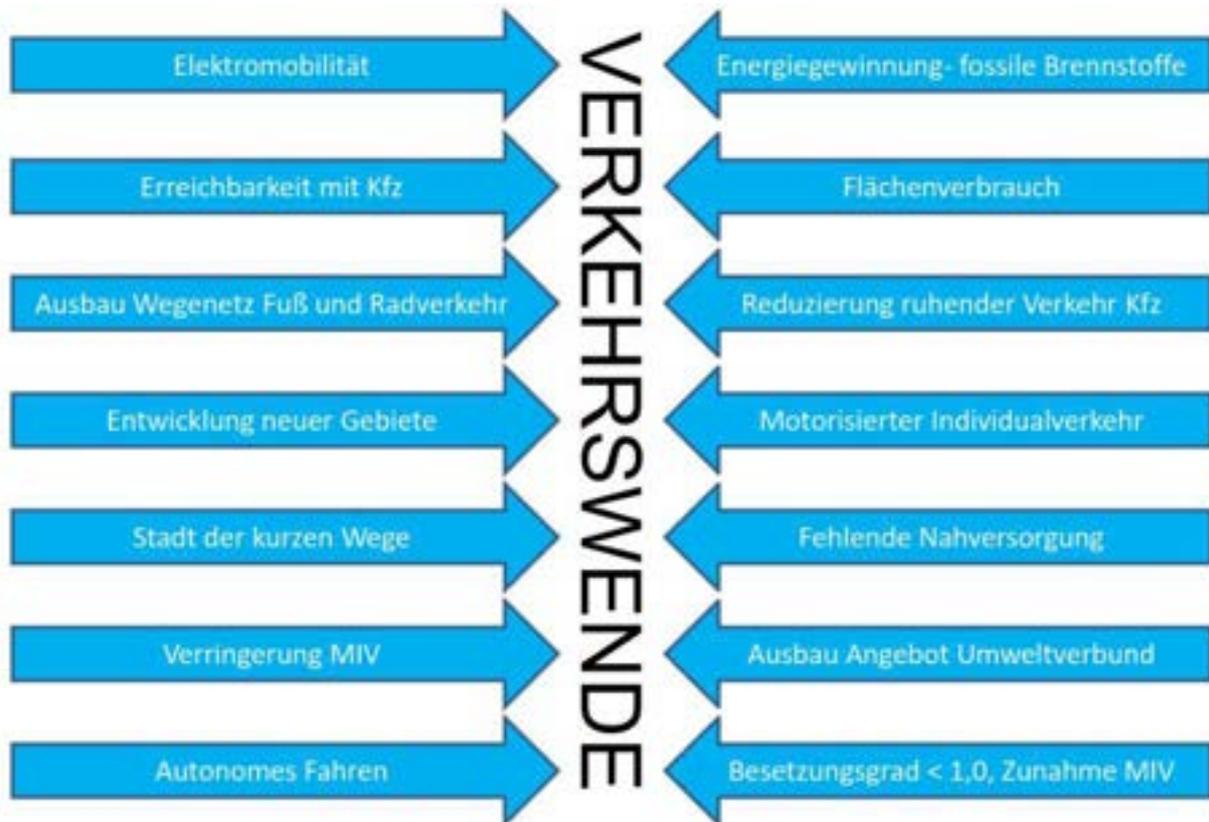
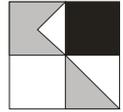
Während Push-Maßnahmen darauf abzielen, bestimmte Verkehrsmittel etwas unattraktiver zu machen (negative Anreize), soll mit Pull-Maßnahmen die relative Anziehungskraft bestimmter Verkehrsmittel erhöht werden (positive Anreize). Gerade der Ausbau bzw. das Angebot im Radverkehr steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Anzahl an Nutzern. Für Radverkehr ist eine Bedarfsplanung nur bedingt zielführend.

Ein besseres und sichereres Angebot für den Radverkehr führt dazu, dass mehr mit dem Rad gefahren wird. Dies haben bereits Untersuchungen aus dem Jahr 1993 in Wien (Knoflacher) gezeigt. Der Radverkehrsanteil liegt demnach in direktem Zusammenhang zu Kilometer Radweg je Einwohner.

Um das gewählte Szenario 2 – „Antwort auf die Mobilitätswende“ zu beleben, wird in den kommenden Jahren das Angebot für den Radverkehr in Herbolzheim ausgebaut. Dazu werden Hauptradachsen (Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung) definiert und genauer untersucht. Zudem wird im Mobilitätskonzept ein Haupt- und Nebennetz definiert, das die unterschiedlichen Ansprüche der Radfahrer abbildet.

7.3 Weitere verkehrliche und finanzielle Auswirkungen aus der Wahl des Szenarios 2

Der Ausbau des Radwegenetzes führt jedoch auch zu Zielkonflikten insbesondere mit dem motorisierten Verkehr. Da die Räume in den Städten begrenzt sind, muss eine Umverteilung erfolgen. Dies betrifft sowohl Flächen für den fließenden als auch den ruhenden motorisierten Verkehr. Wichtig wird es in diesem Zusammenhang sein, den auch weiterhin notwendigen motorisierten Verkehr verträglich abzuwickeln und das Angebot bedarfsgerecht anzupassen. Nachstehend sind mögliche Zielkonflikte dargestellt.



Zudem muss mittelfristig das Angebot an Car-Sharing Fahrzeugen ausgebaut werden. Der Bundesverband Car-Sharing e. V. (bcs) hat im Herbst 2015 zusammen mit dem Bonner Markt- und Sozialforschungsinstitut infas in zwölf deutschen Großstädten zwischen 150.000 und einer Million Einwohnern und in einer Gemeinde mit 22.000 Einwohnern Untersuchungen zur Nutzung von Car-Sharing durchgeführt. Den Schwerpunkt der Untersuchung bildete eine Befragung von Privatkunden in den Stadtteilen der Untersuchungsorte, in denen jeweils die größte Angebots- und Kundendichte zu verzeichnen ist. In den zwölf untersuchten Großstädten ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Pkw. Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Fläche im Straßenraum macht jedes Car-Sharing-Fahrzeug in den betrachteten Untersuchungsgebieten 84 bis 228 qm Parkierungsfläche frei. Somit ergibt sich, dass je Car-Sharing-Stellplatz durch die Abschaffung von überflüssig gewordenen privaten Pkw ein Straßenabschnitt von 36 bis 99 Metern freigeräumt werden kann. Im Mittel ersetzt somit ein Car-Sharing Fahrzeug ca. 14 private PKW. Zum Erreichen der Klimaziele soll in Herbolzheim somit auch das Angebot an Car-Sharing erhöht werden. Es soll hierüber insbesondere die Anzahl der Zweit- oder Drittfahrzeuge in Herbolzheim reduziert werden.

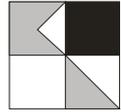


Abb. 5: Jedes CarSharing-Fahrzeug trägt zur Abschaffung von acht bis 20 privaten Pkw in den Untersuchungsgebieten bei. Dieses Potenzial gilt es für die Aufwertung des Quartiers zu nutzen. Die oberen beiden Fotomontagen zeigen das Untersuchungsgebiet in Frankfurt am Main, die unteren beiden in Köln

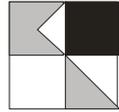


Quelle: Car-Sharing fact sheet Nr. 2 – bcs Bundesverband für Car-Sharing

Der nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung empfiehlt Städten zwischen 6 und 15 Euro pro Einwohner für Bau und Unterhalt der Radverkehrsanlagen bereit zu stellen. Hinzu sollten noch Mittel u.a. für Kommunikation und Fachpersonal kommen. Es zeigt sich, dass auch die Ausgaben für Radverkehr je Einwohner direkten Einfluss auf Nutzung und Verkehrssicherheit der Radfahrenden hat.

In den Städten Kopenhagen, Oslo und Utrecht mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil belaufen sich die jährlichen Ausgaben auf ca. 36,00 bis ca. 130,00 € in Jahr je Einwohner.

Um den Radverkehrsanteil nachhaltig zu fördern, sollten in Herbolzheim die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr je Einwohner auf zumindest 6 Euro festgelegt werden. Dieser Betrag kann auch situativ nach oben angepasst werden. Nur zum Vergleich: Eine Studie des Thinktanks „Agora Verkehrswende“ hat ergeben, dass ein PKW-Stellplatz der Stadt Berlin im öffentlichen Raum ohne Bewirtschaftung jährlich ca. 60,00 € zur Unterhaltung kostet.



Investitionen Radverkehr je Einwohner



Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltspänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen¹⁾

Quelle: Greenpeace – „Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken“

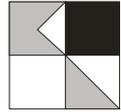
8. Radverkehrskonzept – Überlegungen zur Aufwertung von Hauptradrouten

8.1 Ausgangssituation

Um das gewählte Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende“ zu beleben, muss in den kommenden Jahren das Angebot für den Radverkehr ausgebaut werden. Dazu müssen Achsen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung definiert werden.

Die Ost-West Achsen dienen insbesondere der Vernetzung der Stadtteile mit der Kernstadt und sollen Herbolzheim adäquat erschließen. Die Nord-Süd gerichteten Achsen dienen ebenfalls der inneren Erschließung aber auch der Anbindung an die Nachbarkommunen. Es muss zudem ein Haupt- und Nebennetz definiert werden, das die unterschiedlichen Ansprüche der Radfahrer abbildet.

In Ost-West Richtung gibt es noch kein adäquates verkehrssicheres Angebot für den Radverkehr. Um die Klimaschutzziele mit Erhöhung des Radverkehrs zu erreichen, müssen neue Wege gefunden werden. Hierzu wurden in einem ersten Arbeitsschritt grundsätzliche Korridore untersucht, die prinzipiell die Ost-West-Verbindung aufnehmen könnten. Dies sind in erster Linie zwischen den Stadtteilen die bereits bestehenden Radwege und -verbindungen. Nach Vorauswahl der Korridore wurden detaillierte Untersuchungen

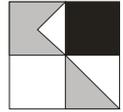


zu den erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen auch in Bezug auf die zeitliche Umsetzung durchgeführt.

In diesem Zusammenhang werden auch Herbolzheimer Standards für Radverkehrsanlagen entwickelt. In diesen soll definiert werden, welche Arten der Radverkehrsführung priorisiert werden und welche Breiten jeweils angesetzt werden sollen. In zahlreichen Untersuchungen hat sich gezeigt, dass die Maße von Radverkehrsanlagen nach den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) zwar oft ausreichend, jedoch nicht für alle Radfahrer entsprechend geeignet sind. Dies betrifft auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer. In den Standards müssen auch Unterschiede gemacht werden, ob ein Um-, Aus- oder Neubau ansteht. Vor allem die Radwege zwischen den Stadtteilen sind nur bedingt für den Begegnungsfall geeignet, vor allem wenn Radfahrer mit Anhänger oder mit dem Lastenrad unterwegs sind.

Bei allen Planungen müssen auch die unterschiedlichen Bedarfe der Radfahrenden bzw. der Interessierten berücksichtigt werden. Grundlage zur Einteilung in Nutzergruppen und unterschiedliche Stresslevel sind die Studien „Four Types of Cyclists“, „Low-Stress-Bicycling and Network Connectivity“ und die ADFC-Leitlinien. In diesen werden Radfahrende in vier Nutzergruppen eingeteilt. „Interessiert aber besorgt“, „Begeistert und überzeugt“, „Stark und furchtlos“ und „Auf keinen Fall“.

Vielen Radfahrern ist es wichtig, stressfrei zu fahren und sich sicher zu fühlen. Daher wurden auch vier unterschiedliche Stresslevel (LTS – Level of traffic stress) definiert, in denen das Sicherheits- und Komfortgefühl im Straßenverkehr ansteigt.

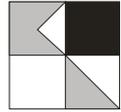


LTS 4: Hoher Stress, für sehr wenige Erwachsene geeignet

- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, keine Radverkehrsanlagen, mittlere bis hohe Kfz-Geschwindigkeiten,
- Ungeschützte Radverkehrsanlagen bei hohen Kfz-Belastungen, direkter Kontakt von Hochgeschwindigkeitsverkehr,
- Kreuzungen können gefährlich sein.

LTS 3: Moderater Stress, für einige Erwachsene geeignet

- Ungeschützte Radverkehrsanlagen bei moderaten Geschwindigkeiten bis Tempo 50 und an mehrspurigen Straßen,
- Kreuzungen können stressig sein.



LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen geeignet

- Außer in Situationen mit geringem Kfz-Verkehr und niedrigen Geschwindigkeiten sind Radverkehrsanlagen vorhanden,
- An mehrspurigen und bei höheren Geschwindigkeiten sind dies vom Kfz-Verkehr getrennt,
- Kreuzungen sind leicht zu überwinden,
- Für die meisten Erwachsenen – komfortabel und angenehm,
- Entspricht den Entwurfskriterien für niederländische Führungsformen.

LTS 1: sehr niedriger Stress, für die meisten Kinder geeignet

- Radverkehrsanlagen sind stark vom Kfz-Verkehr getrennt,
- Außer bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringem Verkehrsaufkommen (z.B. verkehrsberuhigte Bereiche),
- Kreuzungen sind leicht zu passieren.

Diese unterschiedlichen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen müssen in allen weiteren Planungen berücksichtigt werden, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern und den Anteil am Modal-Split entsprechend Szenario 2 zu erhöhen.

8.2 Hauptradrouten / Korridore

Für die Ost-West-Route wird zwischen den Stadtteilen ein Korridor definiert, der als Hauptradroute eine mögliche Verbindung herstellt.

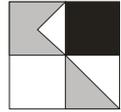
Korridor Ost-West

Broggingen Riedstraße, Radweg parallel zur K 5119, Tutschfelden Weinstraße bis Frohmatten, Frohmatten bis zur K 5118 östlich Schwimmbadstraße, Schwimmbadstraße, Querung Hauptstraße, Wehrlestraße, Kaiserstuhlstraße, Moltkestraße, Hebelstraße, Poststraße, Seeweg.

Zuführung Korridor Ost-West

Wagenstadt: Schwimmbadstraße, Herbolzheimer Straße, Am Stockbrunnen

Bleichheim: Bleichtalstraße, Im Kirchgarten, parallel K 5117, Feldweg entlang Barbaragraben, Wagenstadt Tutschfelder Straße, Wagenstadt Kenzinger Straße



Korridor Nord-Süd

Korridor 1

Feldweg parallel L 106, Querungshilfe L 106 Südendstraße, Radweg parallel Moltkestraße, Moltkestraße, Hebelstraße, Überführung Rheinhausenstraße, Poststraße, Rosenweg, Fichtenweg, Fliederweg, Rheinstraße

Korridor 2

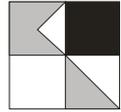
Radweg parallel L 106, Querungshilfe L 106 Südendstraße, Radweg parallel L106, Hauptstraße, Rathausgasse, Galurastraße, Rheinstraße

Alle hier betrachteten Korridore bzw. Routen haben einen entsprechenden Ausbaubedarf. Nachstehend wird nur auf die wichtigsten Details eingegangen.

Beim Korridor Ost-West müssen verschiedene Querungshilfen über die klassifizierten Straßen außerorts realisiert werden. Gleiches gilt für den Ausbau verschiedener Strecken, die zu schmal sind, um Begegnungsverkehr Rad / Rad zu ermöglichen. Diese Abschnitte müssen auf eine entsprechende Regelbreite ausgebaut werden.

Die Hauptachsen in Nord-Süd Richtung verlaufen insbesondere durch die Kernstadt. Auch hier sollten unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation durchgeführt werden. Parallel zur L 106 soll die Querung der Südendstraße verkehrssicher ausgebaut werden. Im Zuge der Hauptstraße soll T30 angeordnet werden, um den Radverkehr sicherer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr führen zu können. Teile der Moltkestraße, die sich aktuell in einer T30-Zone befindet, wird als Fahrradstraße ausgewiesen und mittelfristig entsprechend umgebaut. Der Knotenpunkt Rheinhausenstraße / Moltkestraße kann langfristig zu einem Kreisverkehr umgebaut werden, sodass die Nord-Süd Achse in direkter Verlängerung der Moltkestraße über die Grünstraße geführt werden kann. Um einen direkten Übergang zur Ost-West Achse zu bekommen, kann auf der Rheinhausenstraße zwischen Moltkestraße und Bugstraße ein Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden, der eine schnelle Verbindung über die Kfz-Unterführung ermöglicht. Auch kann die Rathausgasse für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, sodass neben den städtebaulichen Zugewinnen auch der Radverkehr über die Galurastraße und Hauptstraße besser geführt werden kann.

Für die unterschiedlichen Typen der Radfahrenden in der Kernstadt sollen grundsätzlich zwei Radachsen zur Verfügung stehen. Radfahrer, die schnell vorankommen wollen und den Stresslevel 3 und 4 zugeordnet werden können, können auch weiterhin den direkten



Weg über die Hauptstraße und Rheinhausenstraße im Mischverkehr nutzen. Radfahrende, die ein höheres Stressempfinden und Sicherheitsansprüche entsprechend Stresslevel 2 und 1 haben, können den Weg über Moltkestraße und Grünestraße und weiter über den Seeweg nehmen. Somit könnten den unterschiedlichen Nutzern in der Kernstadt auch unterschiedliche verkehrssichere Routen angeboten werden.

9. Handlungsfelder - Maßnahmenentwicklung

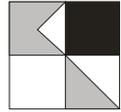
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden neben der Definition von Handlungsfeldern Vorrangnetze bestimmt, die sicherstellen sollen, dass es für jedes Verkehrsmittel und auf jeder wichtigen Verbindungsachse eine Route gibt, die in Hinblick auf Verkehrssicherheit, Direktheit und Komfort für die Mehrheit der Nutzer zufriedenstellend ist. Insgesamt lassen sich für die Stadt Herbolzheim vier Handlungsfelder definieren:

- Vernetzen
- Gestalten
- Lenken
- Umdenken.

Beim Handlungsfeld „Vernetzen“ wird das Ziel verfolgt, eine bessere Netzkonzeption für das Verkehrssystem in Herbolzheim zu erreichen. Durchgängige Haupt- und Nebenrouten für den Kfz-, Rad-, und Fußgängerverkehr werden definiert. Hieraus resultieren die sogenannten Vorrangnetze, auf die in Band 2 noch näher eingegangen wird. Beispiele für dieses Handlungsfeld sind:

- Ausweisung von Fahrradstraßen und Einrichtung von Radschutzstreifen
- Ergänzung des Linienangebotes im ÖPNV
- Ergänzende Angebote wie Car- und Bike-Sharing

Im Handlungsfeld „Gestalten“ werden Maßnahmen, wie z.B. die Anpassung der Infrastruktur und des Umfeldes an die beabsichtigten Nutzungen beschrieben. Insgesamt werden hier erforderliche bauliche Umgestaltungen definiert. Gründe für diese Maßnahmen können beispielsweise fehlende Verkehrssicherheit, Kapazitätsengpässe oder die Qualität des Umfeldes sein.



Hierzu können folgende Beispiele genannt werden:

- Umbau bzw. Rückbau des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Umgestaltung von Knotenpunkten, z.B. zu Kreisverkehren
- Errichten von Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwegen
- Verkehrsberuhigung im untergeordneten Verkehrsnetz
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Neubau von Mobilitätsstationen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur

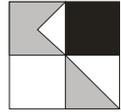
Das Handlungsfeld „Lenken“ enthält keine baulichen Maßnahmen, sondern Änderungen des verkehrsrechtlichen Rahmens, wie z.B. die Anpassung einer Signalsteuerung, Ummarkierungen oder die Anpassung von Verkehrszeichen und Wegweisern.

Beispielsweise können hier folgende Punkte vorgebracht werden:

- Gut verständliche Beschilderung der ausgewiesenen Radwege
- Markierung von Gefahrenstellen auf Fahrbahnoberflächen
- Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs

Eine Änderung der Wahrnehmung des Verkehrssystems durch die Nutzer ist im Handlungsfeld „Umdenken“ enthalten. Hier geht es insbesondere um Informationen, die unter anderem die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen und im Idealfall begünstigen sollen. Eine enge Verbindung besteht zum Handlungsfeld Vernetzen, da hier auch die durchgeführten Maßnahmen erklärt werden und damit zu einer höheren Akzeptanz führen können. Das Ziel ist jedoch die Kommunikation in beide Richtungen, sodass auch die Nutzer ihre Anforderung der Verwaltung mitteilen können. In den Bereich des Umdenkens fallen folgende Beispiele:

- Informationsveranstaltungen zu geplanten und durchgeführten Maßnahmen
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Behörden
- Aktionswochen für kostenlosen ÖPNV
- Aktionstage zum sicheren Umgang mit dem ÖPNV für Ältere Menschen und Kinder
- Bereitstellung kostenloser (Lasten-)Fahrräder an Einzelhandelsstandorten
- Einrichten eines Mobilitätsportals, sodass Nutzer Anregungen einfacher vorbringen können



10. Maßnahmen und Bewertung

Nachstehend wird exemplarisch auf die im Zuge des Mobilitätskonzeptes erarbeiteten übergeordneten Maßnahmen und deren Bewertung näher eingegangen. Hierbei wird nach verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert. In der Kombination der unterschiedlichen Einzelmaßnahmen entsteht ein integriertes Mobilitätskonzept, da einzelne Maßnahmen auch mehrere Verkehrsarten betreffen. Insgesamt wird sehr starker Wert auf die Förderung der nachhaltigen Mobilität gelegt.

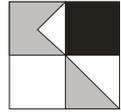
Die übergeordneten Maßnahmen werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes in der weiteren Ausarbeitung bewertet sowie priorisiert. Hierbei werden verkehrliche wie klima- und umwelttechnische Aspekte, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs sowie die Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fußverkehr berücksichtigt. Im Mobilitätskonzept werden zudem auch detaillierte Einzelmaßnahmen betrachtet, die jedoch für die strategische Zielsetzung und auch den Auswirkungen auf den Klimaschutz nur bedingt relevant sind. Nachstehend sind die entsprechenden Bewertungskriterien aufgelistet:

- Nachhaltige Mobilität, Klima- und Umweltschutz
- Verringerung Fahrgeschwindigkeiten und Lärmbelastung
- Verbesserung der Aufenthalts-/ Wohnqualität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Positiver Beitrag zur Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes
- Förderung Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Verbesserungen im ÖPNV
- Reduzierung motorisierter Verkehr in Herbolzheim

Die Einzelmaßnahmen wurden in Kategorien eingeteilt, um den Zusammenhang besser zu verdeutlichen. Dabei wurde in folgende Kategorien unterschieden:

- I motorisierter Individualverkehr
- II Fuß- und Radverkehr
- III öffentlicher Verkehr

Neben der Bewertung wurden die Einzelmaßnahmen hinsichtlich eines möglichen Realisierungszeitraumes eingeteilt. Es wurde in folgende Zeithorizonte unterschieden:



- Kurzfristig 1 bis 2 Jahre
- Mittelfristig 3 bis 6 Jahre
- Langfristig 7 Jahre

Hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für die Stadt Herbolzheim wurde in einem ersten Arbeitsschritt zudem eine grobe Kategorisierung vorgenommen. Es wurde unterschieden nach:

- Hohe Kosten
- Mittlere Kosten
- Moderate Kosten

Diese werden in der weiteren Bearbeitung noch deutlich detaillierter angegeben, um die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und die Jahresplanungen nachhaltig beurteilen zu können.

Zudem wurde für die einzelnen Maßnahmenpakete auch angegeben, inwieweit diese zur Erreichung des Zielszenarios im Modal-Split erforderlich sind. Das Zielszenario muss über entsprechenden Maßnahmen umgesetzt werden. Diese müssen teils unabhängig von den zu erwartenden Kosten weiterverfolgt werden.

11. Evaluation / Verkehrsmonitoring

Über eine Evaluation bzw. ein Monitoring sollten die umgesetzten Maßnahmen im Mobilitätskonzept bewertet werden. Dies soll sach- und fachgerecht geschehen. Daher sind entsprechende gleichbleibende Kriterien anzusetzen. Diese hängen von den jeweiligen Maßnahmen und dem Ziel ab. Daher sind im Regelfall mehrere Kriterien zu beurteilen. Das notwendige Monitoring ist Teil der Evaluation. Die Evaluation soll kontinuierlich die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes begleiten. Nachstehend ist eine Abbildung mit Überblick über mögliche Phasen und die wichtigsten Tätigkeiten dargestellt. Die nachstehenden Abbildungen wurden aus der Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Evaluation zählt – Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung“ entnommen.

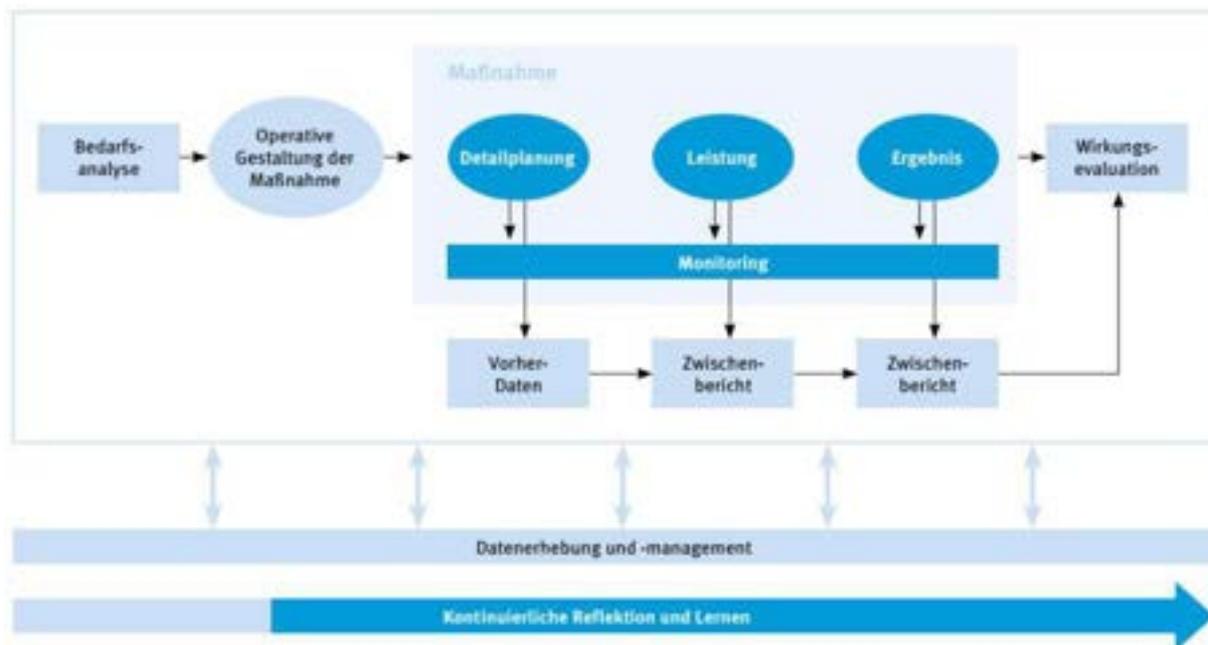
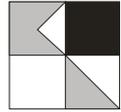


Abbildung 1-1: Phasen der Evaluation

Zu Beginn steht die Bedarfsanalyse, die im Mobilitätskonzept erarbeitet wurde. Gleiches gilt für den Bedarf und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation. Mit Hilfe der Wirkungsevaluation werden messbare Auswirkungen, also die Effekte der Maßnahmen bewertet. Die Fragestellungen in Herbolzheim könnten lauten:

- Wie hat sich der Modal-Split durch Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen verändert?
- Wie hat sich die Auslastung der Stellplätze und damit die Nutzung des Kfz zum Erreichen der Innenstadt verändert?
- Kfz-Belastungen in der Innenstadt Vorher – Nachher
- Radfahrer auf den Haupttrouten
- Fußgängerfrequenz in der Innenstadt
- Veränderungen in der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Auswirkungen auf den Einzelhandel und das Einkaufsverhalten

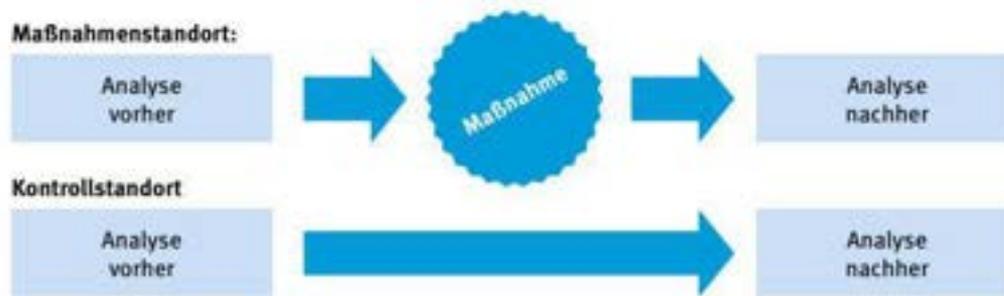
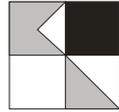


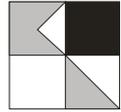
Abbildung 2-7: Datenerfassung Vorher-Nachher beim Maßnahmenstandort und einem Kontrollstandort

Als Referenzszenario im Modal-Split wird das beabsichtigte Zielszenario angesetzt. Zur Ermittlung der Aufenthaltsqualität und der Händlerzufriedenheit müssen neben den bereits durchgeführten und noch beabsichtigten Erhebungen im Mobilitätskonzept zur Beurteilung des Status-Quo zusätzliche Erhebungen durchgeführt werden.

Es ist für alle Erhebungen zu berücksichtigen, dass die Kontrollgruppen identisch bleiben. Dies betrifft insbesondere die erforderlichen Befragungen und Interviews sowie die Standorte der Erhebung. Unter dieser Voraussetzung sind die Auswirkungen wahrscheinlicher auf die umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen.

Für Herbolzheim könnten nachstehende Erhebungen zum Monitoring als Grundlage für die Evaluierung vorgesehen werden:

- Verkehrszählungen des fließenden und ruhenden Verkehrs getrennt nach Kfz / Rad / Fuß / ÖV,
- Verkehrsbeobachtungen in der Innenstadt zur Ermittlung der Aufenthaltsqualität und Fußgängerfrequenz,
- Auswerten der Unfallsteckkarten zur Ermittlung möglicher Veränderungen in der Verkehrssicherheit,
- Befragungen / Interviews in der Innenstadt von Fußgängern zur Zustimmung bzw. Ablehnung der umgesetzten Maßnahmen und zum Einkaufsverhalten,
- Interviews / Befragungen der Einzelhändler in der Innenstadt zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Handel,
- Entwicklung der Auslastung im ruhenden Verkehr Kfz / Rad,
- Vergleiche zur Nutzung von Sharing-Angeboten,
- Online-Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten und weiterer relevanter Kriterien.



Aufbauend auf den Ergebnissen des Monitorings werden die Einzelmaßnahmen bewertet und beurteilt. In einem Bericht werden abschließend alle Schritte der Maßnahmenplanung und der Evaluation sowie die Ergebnisse und Effekte der Maßnahmen nachvollziehbar dokumentiert. Dabei kann nachstehendes Schema angesetzt werden:

- Problemstellung / Ist-Zustand,
- Zielzustand auf allen Ebenen mit dazugehörigen Indikatoren,
- Zeit- und Maßnahmenplan,
- Beschreibung der Maßnahmenumsetzung und ggf. der Abweichungen,
- Prozessevaluation,
- Beurteilung im Hinblick auf die gesetzten Ziele.

Nachstehende mögliche Störungen einer Evaluation wären zu berücksichtigen und können ein Monitoring bzw. eine Evaluation stören bzw. sogar gefährden:

- Geänderte Rahmenbedingungen,
- Verzögerung der Projekte,
- Pandemische Verordnungen,
- Erhebung zu vieler Daten,
- Erhebung zu weniger Daten.

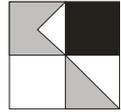
Die entsprechenden Rahmenbedingungen und Erhebungen müssten im Einzelfall entsprechend abgestimmt werden. Die Online- Befragung wäre eine vereinfachte Befragung nach allgemeinen Richtlinien und angelehnt an die Erhebung SRV.

12. Maßnahmen aus Bürgerbeteiligung

Aus den Bürgerbeteiligungsformaten kamen zahlreiche Rückmeldungen, die bereits Wünsche zu verschiedenen Maßnahmen enthielten. Auf diese wird im Folgenden näher eingegangen.

12.1 Kernstadt

In **Anlage 63** ist der Maßnahmenplan für die Kernstadt aus der durchgeführten Bürgerbeteiligung dargestellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser Maßnahmenwünsche der Teilnehmer darstellt, die im Weiteren auf mögliche Maßnahmen, die auch rechtskonform durchgeführt werden können, reduziert werden mussten. **Anlage 64**



zeigt die im Rahmen der Befragung gewonnenen Erkenntnisse bzgl. Konfliktstellen in der Kernstadt.

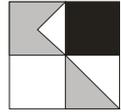
Insbesondere ist der ruhende Verkehr großes Thema. Zudem wurden unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der sicheren Führung des Radverkehrs genannt. Im Zuge der Hauptstraße werden verstärkt Fußgängerüberwege gefordert. Zudem wird auf die Problematik der Barrierefreiheit und der immer noch zu hohen Geschwindigkeiten im Zuge der Hauptstraße und der Rheinhausenstraße eingegangen. Thema war auch der Bring- und Holverkehr an den Schulen sowie gefährliche Kreuzungen einschließlich Umbauwünschen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Verortung der Konfliktstellen in **Anlage 64** zeigt, dass sich viele Rückmeldungen auf die Hauptverkehrsstraßen beziehen, jedoch das nachgeordnete Netz, insbesondere südlich der Rheinhausenstraße und westlich der Hauptstraße, ebenfalls von den Teilnehmern der Bürgerbefragung verstärkt genannt wurde.

12.2 Stadtteile

In den **Anlagen 65 bis 68** sind die Maßnahmenpläne aus der durchgeführten Bürgerbeteiligung dargestellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen Wünsche der Teilnehmer darstellen, die im Weiteren auf mögliche Maßnahmen, die auch Straßenverkehrsrechtskonform durchgeführt werden können, reduziert werden mussten.

In Bleichheim (**Anlage 65**) war ebenfalls die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Bleichtalstraße (L 106) auf 40 km/h Thema, sowie die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Bereich des Baugebietes Im Kirchgarten. Im Bereich Kirche / Katholischer Kindergarten wurde vorgeschlagen, eine Tempo 30-Zone einzurichten. Ab der Einmündung Foreneckstraße in die Bleichtalstraße fehlt ein Gehweg bis zur bestehenden Haltestelle Friedhof mit gleichzeitiger Querungshilfe über die Bleichtalstraße. Es wurden zudem unterschiedliche Fahrbahnteiler und Querungshilfen im Außerortsbereich, insbesondere dem Schlossplatz genannt, sowie mögliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Bleichtalstraße einschließlich Organisation des ruhenden Verkehrs gewünscht.

In Broggingen (**Anlage 66**) wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der K 5117 (Dragonerstraße) und der Riedstraße genannt. Darüber hinaus wurden auch Vorschläge zur Anlage unterschiedlicher Fußgängerüberwege über die Dragonerstraße gemacht, die jedoch besonderen Anforderungen nach Straßenverkehrsordnung unterliegen. Der Kurvenbereich Dragonerstraße / Ettenheimer



Straße wurde auch genannt, wobei hier bauliche Veränderungen aufgrund der Randbebauung nur sehr schwer umsetzbar sind. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in den Wohnstraßen südlich der Riedstraße kam ebenfalls als Hinweis aus der Bürgerbeteiligung. Gleiches gilt für den Umbau der Kreuzung Am Rathaus / Riedstraße / Dragonerstraße sowie eine Umgestaltung der Hugsgasse.

In Tutschfelden (**Anlage 67**) wurde insbesondere die Reduzierung der Geschwindigkeiten im Zuge der Weinstraße auf 30 km/h und des Wäscheweges auf 50 km/h genannt. Darüber hinaus wurde auch häufig die Situation mit ruhendem Verkehr im Zuge der Ortsdurchfahrten K 5119 (Weinstraße) bemängelt. Im Wohngebiet im Zuge der Burgunderstraße und der Neudorfstraße wurde ebenfalls das Gehwegparken und der ruhende Verkehr als Problem genannt. Zudem kam auch der Vorschlag, westlich des Bürgerhauses einen neuen Geh- / Radweg mit entsprechender Querungshilfe über die Gemeindeverbindungsstraße aus Herbolzheim kommend zu schaffen. Die Neuanlage eines Fußgängerüberwegs über die Weinstraße im Bereich der Haltestelle Heimatstube wurde ebenfalls gewünscht.

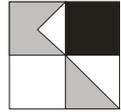
In Wagenstadt (**Anlage 68**) ist dabei insbesondere der ruhende Verkehr sowie das Gehwegparken ein großes Thema. Ebenso wurden unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der sicheren Führung des Radverkehrs genannt. Im zentralen Bereich wird vorgeschlagen, den Dorfplatz entsprechend zu gestalten und diesen auch über die L 106 (Kenzinger Straße) fortzuführen. Unterschiedliche Verkehrsspiegel zur Verbesserung der Einmündungssituation in die klassifizierten Straßen wurden genannt wie auch die Freigabe der Einbahnstraße im Zuge des August-Ziegler-Weges in Gegenrichtung für den Radverkehr. Sowohl die klassifizierten Straßen als auch die nicht klassifizierten jedoch wichtigen Verkehrsachsen, sollten attraktiver gestaltet werden und die Aufenthaltsqualität entsprechend erhöht werden.

13. Ausbau Radverkehrsachsen

Aufbauend auf den Einrichtungen und den hieraus resultierenden Wunschliniennetzen wurden Haupt- und Nebenrouten für die Kernstadt sowie die Stadtteile bestimmt.

13.1 Kernstadt

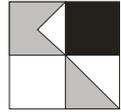
In der **Anlage 69** sind die Haupt- und Nebenrouten für die Kernstadt dargestellt. Grundsätzlich sollen die Radwege zwischen den Stadtteilen, insbesondere die Straßen mit begleitenden Radwegen mittel- bis langfristig auf eine Regelbreite von zumindest



2,50 m bis 3,0 m verbreitert werden, um auch Begegnungsfälle von Fahrrädern mit Anhängern bzw. Lastenrädern gewährleisten zu können.

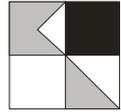
Aus Richtung Tuschfelden kommend soll der Radverkehr an der bestehenden Querungshilfe auf Höhe des Schwimmbades auf die nördliche Seite der Schwimmbadstraße geführt werden, da diese in einer Tempo 30-Zone liegt. In Tempo 30-Zonen sind grundsätzlich keine benutzungspflichtigen Radwege nach StVO möglich. Daher wird vorgeschlagen, die vorhandene Beschilderung auf der Südseite der Schwimmbadstraße „Gehweg; Radfahrer frei“ zu entfernen und gleichzeitig einen nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg auszuweisen. Dies kann beispielsweise über Piktogramme auf den Gehwegen erfolgen. Ein Vorteil dieser Lösung wäre einerseits, dass der Radverkehr weiterhin den Seitenraum nutzen kann und andererseits keine Ummarkierung der südlichen Einmündungen erfolgen muss.

Nach Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Hauptstraße auf 30 km/h kann von einer Verkehrsverlagerung bzw. Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Durchgangsverkehr über die Hauptstraße ausgegangen werden. Dies kann auch unterstützt werden durch den mittel- bzw. langfristigen Umbau des Knotenpunktes Hauptstraße / Schwimmbadstraße. Zur Verbesserung der Situation, auch für Fußgänger und Radfahrer, könnte beispielsweise hier eine abknickende Vorfahrt von der Hauptstraße Nord in die Schwimmbadstraße eingerichtet werden, sodass auf den Linksabbieger von der Hauptstraße in die Schwimmbadstraße verzichtet werden könnte. Die Verkehrszählung hat dabei gezeigt, dass die entsprechenden Abbiegeverkehrsströme in einer relativ identischen Größenordnung im Zuge der Hauptstraße Nord / Süd bzw. Hauptstraße Nord / Schwimmbadstraße liegen. Durch diese Maßnahme könnte auf dem nördlichen Ast der Hauptstraße eine Querungshilfe für Radfahrer unter Einbeziehung des Parkplatzes nördlich der Schwimmbadstraße mit direkter Führung in den Fuß- und Radweg zur Wehrlestraße realisiert werden. Somit müssten Fahrradfahrer, die auf der Schwimmbadstraße fahren, nicht mehr die vorhandene Fußgängersignalanlage auf der Südseite benutzen, sondern könnten direkt auf der Nordseite queren und den direkten Weg in die Wehrlestraße einschlagen. Als weiteres Mittel bzw. langfristige Option wird hier der Umbau des Knotenpunktes zum Minikreisverkehr gesehen. Dieser würde Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer bringen, da der Minikreisverkehr auch die Geschwindigkeiten in der Ortseinfahrt auf ein stadtverträgliches Maß reduzieren würde und über Fußgängerüberwege am Knotenpunkt Fußgänger und Radfahrer entsprechend gesichert queren könnten.



Eine der Hauptradrouten in Nord-Süd-Richtung verläuft aus Kenzingen kommend über die ehemalige B 3 (Hauptstraße). Zur Verbesserung der Situation muss der Knotenpunkt der Südendstraße mit der Hauptstraße entsprechend umgebaut werden und hier Querungshilfen für den Radverkehr geschaffen werden. Die aktuelle Führung entspricht nicht den Anforderungen an eine Radverkehrsachse. Zudem kann auch hier die Möglichkeit gesehen werden, die Hauptverkehrsrichtung über eine abknickende Vorfahrt von Kenzingen kommend in die Südendstraße und weiter zur B 3 neu zu führen, um die Hauptverkehrsrichtung entsprechend auch für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen. Unter dieser Voraussetzung könnte auch auf den Linksabbieger von Kenzingen kommend verzichtet werden und eine deutlich flächensparende Lösung des Knotenpunktes gefunden werden. Im weiteren Verlauf in Herbolzheim Kernstadt wird der Radverkehr über die Hauptstraße geführt, die zukünftig mit 30 km/h ausgewiesen wird. Am Rathaus wird die Zufahrt der Rathausgasse in die Hauptstraße für Kraftfahrzeuge gesperrt und der Radfahrer hier über die Fürstbischof-Galura-Straße ausgeleitet bzw. weiter in Nord-Süd-Richtung über die Hauptstraße im Mischverkehr in Richtung Ringsheim geführt. Die Fürstbischof-Galura-Straße sowie nördlich der Rheinhausenstraße die Rheinstraße könnten zur Fahrradstraße umgewidmet werden, um hier dem Radverkehr Vorrang zu gewähren. Dies insbesondere in dem Zusammenhang, dass in Verlängerung der Rheinstraße auch die Hauptradwegeverbindung nach Ringsheim abseits des motorisierten Verkehrs geführt werden kann. Insbesondere für Radfahrer mit einem erhöhten Sicherheitsbedarf stellt diese Verbindung eine optimale Situation dar. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße in Richtung Ringsheim wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei die Einbindung in die Straße in den Herrengütern entsprechend umgebaut werden muss, um den Radverkehr hier auszuleiten und auf den westlichen gemeinsamen Geh- / Radweg im Zweirichtungsverkehr führen zu können.

Eine weitere Hauptradachse verläuft von Kenzingen kommend über landwirtschaftliche Wege bzw. ab der Südendstraße in Verlängerung der Moltkestraße. Dieser Radweg hat eine Querungshilfe über die Südendstraße und wird weiter parallel in der Moltkestraße bis zur Kaiserstuhlstraße geführt. Ab der Kaiserstuhlstraße soll die Moltkestraße bis zur Hebelstraße zur Fahrradstraße umgewidmet und umgebaut werden. Dies insbesondere auch daher, dass hierüber das Schulzentrum erschlossen wird und auch über die Kaiserstuhlstraße und Wehrlestraße eine Verbindung zur Schwimmbadstraße und den Stadtteilen von Herbolzheim erfolgt. Im Zusammenhang mit der Ausweisung der Moltkestraße zu einer Fahrradstraße sollte auch der Knotenpunkt Kai-

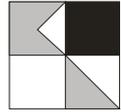


serstuhlstraße / Moltkestraße entsprechend umgestaltet werden, um hier den Radverkehr sicher in Nord-Süd-Richtung zu führen. Im Norden der Moltkestraße wird der Radverkehr über Hebelstraße ausgeleitet und nutzt im Weiteren die Unterführung unter der Rheinhausenstraße zum Bahnhof und weiter über Poststraße und Rosenweg. Weiter über Fichtenweg und Fliederweg wird die Rheinstraße als Hauptradroute in Richtung Ringsheim erreicht.

Die Rheinhausenstraße stellt heute insbesondere mit den überdimensionierten Verkehrsflächen am Knotenpunkt Grüne Straße / Rheinhausenstraße / Moltkestraße eine deutliche Zäsur für den Radverkehr dar. Dieser Knotenpunkt sollte langfristig zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Unter dieser Voraussetzung kann in Verlängerung der Moltkestraße dann auch der Radverkehr über die Rheinhausenstraße sicher in die Grüne Straße und weiterführend zum Fliederweg geführt werden. Die Rheinhausenstraße soll in ihrem Abschnitt westlich der Hauptstraße ebenfalls mit einer zukünftigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ausgewiesen werden. Somit kann in Ost-West-Richtung von der Hauptstraße bzw. über die Fürstbischof-Galura-Straße auch die Rheinhausenstraße für den Radverkehr im Mischverkehr genutzt werden. Aufgrund der vorhandenen Straßenbreite der Rheinhausenstraße westlich der Einmündung Moltkestraße würden hier Verbesserungen für den Radverkehr mit Ausweisung eines Radschutzstreifens bis Einmündung Wiesenweg gesehen werden. Dies würde unter Umständen auch die Wegnahme bzw. den Entfall der vorhandenen Linksabbiegestreifen, vor allem am Knotenpunkt Rheinhausenstraße / Bugstraße, bedingen. Gleiches gilt für den sehr langen Linksabbiegefahrstreifen im Zuge der Rheinhausenstraße zur Firma EBM Papst Georgen GmbH & Co. KG.

Eine weitere Ost-West-Verbindung parallel zur Rheinhausenstraße wird im Kreisverkehr B 3 / Rheinhausenstraße über den Seeweg und die Unterführung am Bahnhof Herbolzheim sowie über die Eisenbahnstraße östlich der Bahngleise bis zur Grünestraße gesehen, die bereits im Bestand vorhanden ist.

In Ost-West-Richtung als innerstädtische Verbindung ist zudem von der Hauptstraße kommend eine Führung über die Maria-Sand-Straße angedacht, die über eine Unterführung unter den Bahngleisen zur Kanastraße geführt wird. Von hier aus kann über das Gewerbegebiete im Zuge der Bugstraße wieder die Rheinhausenstraße erreicht werden, über die im Weiteren den vorhandenen Radweg westlich der B 3 Richtung Rheinhausen genutzt werden kann.



Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Haupttrouten, der Umwandlung von Straßenabschnitten zu Fahrradstraßen, dem Umbau von Knotenpunkten, einschließlich der verbesserten Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraßen kann der Radverkehr in Herbolzheim maßgeblich verbessert und zudem zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen werden.

13.2 Stadtteile

In den **Anlagen 70** und **71** sind die Haupt- und Nebenrouten in den Stadtteilen Bleichheim, Broggingen, Tutschfelden und Wagenstadt dargestellt. Grundsätzlich sollen, wie bereits in Kapitel 11.1.1 beschrieben, die Radwege zwischen den Stadtteilen, insbesondere die straßenbegleitenden Radwegen mittel- bis langfristig auf eine Regelbreite von zumindest 2,50 m bis 3,0 m verbreitert werden, um auch Begegnungsfälle von Fahrrädern mit Anhängern gewährleisten zu können.

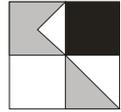
Bleichheim:

In Bleichheim wird ebenfalls zur Verbesserung der Situation für querende Radfahrer und auch Fußgänger über die klassifizierten Straßen vorgeschlagen, eine Querungshilfe im Bereich Einmündung Steinbrunnengasse in die K 5117 eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer anzulegen. Zudem kann über die Steinbrunnengasse auch der Radweg nach Broggingen erreicht werden und muss entsprechend angebunden werden.

Der bestehende Radweg parallel zur Dragonerstraße bis zur Einmündung des Geh- / Radweges nördlich des Baugebietes Im Kirchgarten soll ebenfalls auf Regelbreite ausgebaut werden und zudem im Bereich der Ortseinfahrt eine weitere Querungshilfe eingerichtet werden, um die Hauptradroute Bleichheim – Wagenstadt und weiterführend nach Herbolzheim entsprechend verkehrssicher über die K 5117 führen zu können.

Broggingen:

Wie bereits erwähnt, soll der Radweg außerorts südlich der Riedstraße entsprechend durchgängig auf Regelbreite ausgebaut werden und an der Einmündung Butzentalstraße ein Hinweis auf hier querende bzw. eingeschleuste Radfahrer auf die Riedstraße (K 5119) angebracht werden.



Aus Richtung Bleichheim kommend wird vorgeschlagen, eine Querungshilfe mit Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung Waldgasse anzulegen, die einerseits dem Radverkehr ein gefahrloses Queren in die Waldgasse ermöglicht und andererseits auch den motorisierten Verkehr in der Einfahrt nach Broggingen verlangsamen soll.

Tutschfelden:

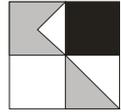
In Tutschfelden wird vorgeschlagen, im Bereich Einmündung Schörlinsmatten in die K 5119 (Weinstraße) eine Querungshilfe mit Fahrbahnteiler anzulegen, um in diesem Bereich den Radverkehr aus Bleichheim kommend mit Ziel SV Tutschfelden bzw. Ortsverwaltung oder Bürgerhaus verkehrssicher über die Weinstraße leiten zu können.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt wird vorgeschlagen, den Knotenpunkt Weinstraße / Gemeindeverbindungsstraße aus Herbolzheim kommend umzugestalten, da insbesondere für Fahrradfahrer in Nord-Süd-Richtung über die Weinstraße der Knotenpunkt verkehrsunsicher ist. Dies ist begründet in der Größe und der dadurch möglichen schnellen Befahrbarkeit durch motorisierte Fahrzeuge in der abknickenden Vorfahrt von Herbolzheim kommend in die nördliche Weinstraße.

Am östlichen Ortseingang aus Richtung Broggingen kommend wird vorgeschlagen, eine Querungshilfe mit Fahrbahnteiler anzulegen, die es den Radfahrern auf dem südlichen Geh- / Radweg ermöglicht, die Weinstraße verkehrssicher zu queren und entsprechend im Mischverkehr in Tutschfelden weiterfahren zu können. Darüber hinaus soll auch die Einmündung des landwirtschaftlichen Wegs gegenüber der Ruländerstraße entsprechend mit Piktogrammen auf der Fahrbahn versehen werden, die verdeutlichen, dass der Radverkehr hier auf die Weinstraße im Mischverkehr eingeschleust wird.

Wagenstadt:

In Wagenstadt soll im Zuge der Kenzinger Straße an der Einmündung Am Stegacker eine Querungshilfe mit gleichzeitigem Fahrbahnteiler für den motorisierten Verkehr errichtet werden, um den Radverkehr sicher über die Verbindung Am Stegacker und Herbolzheimer Straße führen zu können. In der Schwimmbadstraße soll ebenfalls der Radverkehr im Bereich Am Sand über eine bauliche Maßnahme ausgeleitet werden, um den westlichen Geh- / Radweg im Zuge der Schwimmbadstraße Richtung Herbolzheim verkehrssicher erreichen zu können. Östlich von Wagenstadt, ebenfalls im Zuge der K 5119 (Tutschfelder Straße) im Bereich Am Riedacker wird eine Querungshilfe



für Fußgänger und Radfahrer vorgeschlagen, um hier vom Radweg aus Bleichheim kommend die Tutschfelder Straße verkehrssicher queren zu können.

14. Maßnahmenplan

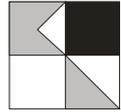
Aus eigenen Erkenntnissen in der Kernstadt, auf Basis der durchgeführten Bürgerbeteiligung sowie einer Abwägung der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde für die Kernstadt und die Stadtteile ein entsprechender Maßnahmenplan erarbeitet.

14.1 Kernstadt

Der Maßnahmenplan für die Kernstadt ist in **Anlage 72** dargestellt. Grundsätzlich sollte, wie bereits erwähnt, als mittel- bzw. langfristige Maßnahme Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten angestrebt werden. Dies ist jedoch aktuell noch nicht mit der Straßenverkehrsordnung ohne besondere Gründe umsetzbar. In der Kernstadt kann jedoch auf Basis der parallel beauftragten und durchgeführten Lärmaktionsplanung in großen Teilen der Hauptstraße sowie in Abschnitten der Rheinhausenstraße voraussichtlich eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden.

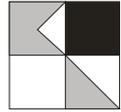
Neben den bereits im Rahmen des Ausbaus der Haupt- und Nebenradrouten in der Kernstadt erwähnten Maßnahmen, werden hier auch Knotenpunkte angegeben, die aufgrund ihrer sehr großen Verkehrsfläche ein Queren der Fahrbahn, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder, deutlich erschweren. Derartige Maßnahmen zum Umbau von Knotenpunkten, wie beispielsweise der Feldbergstraße mit der Hohen Straße / Emil-Dörle-Straße sind dabei als langfristige Maßnahmen zu sehen, die vor allem im Rahmen von eventuell notwendigen Baumaßnahmen am Kanalnetz oder sonstiger Versorgungsträger dann mit angegangen werden können.

Im Zuge der Friedrichstraße ist zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs von der Rheinhausenstraße zur südlichen Hauptstraße im nördlichen Abschnitt eine Umgestaltung mit Verkehrsberuhigung und Rückbau der Verkehrsfläche vorgesehen, die in Kombination mit den weiteren Knotenpunkten mit der Maria-Sand-Straße und der Kaiserstuhlstraße zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre führen können. Zudem kann durch den Umbau der Knotenpunkte beispielsweise mit vorgezogenen Seiten-



räumen auch das Queren für Fußgänger, insbesondere auf den Schulwegen erleichtert werden. Der langfristige Umbau des Knotenpunktes Hauptstraße / Schwimmbadstraße zum Minikreisverkehr kann auch für den motorisierten Verkehr positive Effekte mit sich bringen, da hier nun ein besserer Verkehrsfluss mit geringeren Schadstoffausstößen erreicht werden kann. Zudem kann die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs im Zuge der Hauptstraße reduziert und hier bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h unterstützt werden. Im Zuge der Maria-Sandstraße wird über die Hauptstraße ein Fußgängerüberweg vorgeschlagen, der im Rahmen der Schulwegeplanung entsprechend aufgenommen werden kann. In der nördlichen Hauptstraße wird vorgeschlagen, den Knotenpunkt In den Herrengütern / Hauptstraße entsprechend umzugestalten und aus Ringsheim kommend ein Fahrbahnteiler zur Reduzierung der Geschwindigkeiten einzubauen. Der Umbau des Knotenpunktes Moltkestraße / Rheinhausenstraße / Grüne Straße führt neben den bereits erwähnten Vorteilen für den Radverkehr auch zu einer deutlich besseren Querung der Rheinhausenstraße für Fußgänger. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kreisverkehr wird auch der Verkehrsfluss und das Einfahren aus dem untergeordneten Verkehrsnetz für motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer verbessert. Die Verbindung der Rathausgasse an die Hauptstraße sollte für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, um hier einen verkehrsfreien Raum mit deutlich verbesserter städtebaulicher Qualität erreichen zu können. Es wird zudem vorgeschlagen, Straßen in den Wohngebieten, die nur mit einseitigem Gehweg ausgestattet sind, bei einer erforderlichen Umgestaltung bzw. Baumaßnahmen am Kanalnetz entsprechend niveaugleich anzulegen. Durch die Maßnahmen im Zuge der Hauptstraße in Nord-Süd-Richtung sowie dem Umbau des Knotenpunktes Südendstraße / Hauptstraße aus Kenzingen kommend mit abknickender Vorfahrt bzw. zum Kreisverkehr soll der noch vorhandene Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung über die Hauptstraße reduziert und auf die B 3 verlagert werden.

Durch ein zusätzliches Angebot im Radverkehr können der motorisierte Verkehr im Abschnitt der Rheinhausenstraße westlich der Einmündung Moltkestraße beruhigt und die Geschwindigkeiten reduziert werden. Im Zuge der Anlage von Fahrradstraßen in der Fürstbischof-Galura-Straße und der Rheinstraße in der Verlängerung der Fürstbischof-Galura-Straße sollten zudem Anpassungen bzw. Restriktionen des ruhenden Verkehrs vorgenommen werden. Durch die Umgestaltung der Moltkestraße zur Fahrradstraße werden auch hier Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den motorisierten Verkehr durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs erreicht und zudem eine Reduzierung der Geschwindigkeiten angestrebt. Der verkehrstechnische Vorentwurf der



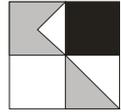
Fahrradstraße in der Moltkestraße zwischen Bebelstraße bis zur Kaiserstuhlstraße ist für die Abschnitte Nord, Mitte und Süd in den **Anlagen 73 bis 75** aufgetragen. Demnach ist die Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr freigegeben und den Seitenstraßen übergeordnet. Eine entsprechende Beschilderung müsste aufgestellt werden. Farbflächen und Piktogramme auf der Fahrbahn sollen einbiegende Fahrzeuge auf Radfahrer hinweisen. Für den ruhenden Verkehr sind, sofern noch nicht geschehen, markierte Stellplätze in der gesamten Moltkestraße vorgesehen. Die baulichen Maßnahmen sowie die Markierungen und Beschilderungen an den betroffenen Knotenpunkten können den **Anlagen 76 bis 81** entnommen werden. Kurzfristig wäre auch die Umwidmung der Moltkestraße zur Fahrradstraße durch Markierungsarbeiten und entsprechende Beschilderungen möglich. Bauliche Maßnahmen könnten demnach zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der verkehrstechnische Vorentwurf für die kurzfristige Umsetzung der Maßnahme ist in den **Anlagen 82 bis 84**, wiederum für die Abschnitte Nord, Mitte und Süd dargestellt.

Die inhomogene Parkraumbewirtschaftung, die bereits in Kapitel 2.3 beschrieben wurde, sollte homogenisiert werden. Hierfür wird vorgeschlagen, die bestehende Parkzone in der Hauptstraße auszuweiten, sodass die gesamte Hauptstraße ab der Schwimmbadstraße bis nördlich der Rheinhausenstraße abgedeckt ist. In Richtung Westen sollte die Parkzone auch die Galurastraße, den Parkplatz im Zuge der Maria-Sand-Straße sowie die südliche Friedrichstraße zwischen Kaiserstuhlstraße und Hauptstraße umfassen. Die genaue Lage der Parkzone ist in **Anlage 85** dargestellt. Durch diese Maßnahme wird eine Parkzone mit einheitlicher Parkregelung geschaffen. Dies verhindert Irritationen, insbesondere bei Ortsfremden. Zudem besteht ein weiterer Vorteil daran, die Anzahl der aufzustellenden Schilder zu reduzieren. Für die Ausweitung der Parkzone wird es jedoch erforderlich, die hierin enthaltenen Stellplätze einzuzeichnen.

14.2 Stadtteile

Im Gegensatz zur Kernstadt liegt für die Stadtteile kein Lärmaktionsplan vor, der Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten vorsieht. Da die Straßenverkehrsordnung, wie bereits erwähnt, aktuell kein Tempo 30 in Ortsdurchfahrten vorsieht, ist die Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt ohne besondere Gründe nicht umsetzbar. Sollte dies in naher Zukunft möglich sein, das heißt, dass die Regelgeschwindigkeit in Deutschland auf 30 km/h angepasst wird, müssen auch sämtliche Wohngebiete in Tempo 30-Zonen umgewandelt werden.

14.2.1 Maßnahmenplan Stadtteile



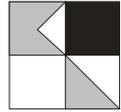
Bleichheim (Anlage 86)

Im Zuge der K 5117 aus Broggingen kommend wird eine Querungshilfe mit Bremsfunktion für den motorisierten Verkehr vorgeschlagen, der gleichzeitig das sichere Queren der Radfahrer im Zuge der Hauptradachse nach Wagenstadt bzw. Herbolzheim ermöglichen soll. Der Vorschlag des Neubaus eines Geh- und Radwegs von der Fohreneckstraße bis zur Haltestelle Friedhof wurde übernommen und als Alternative zum Fußgängerüberweg, der aus Gründen der Straßenverkehrsordnung hier voraussichtlich nicht realisierbar ist, ein Fahrbahnteiler mit Querungshilfe vorgeschlagen, um von der Fohreneckstraße in Verlängerung des neuen Gehweges auf den Friedhof kommen zu können. Die südlich der Bleichtalstraße liegenden Wohngebiete sollten zu einer zusammenhängenden Tempo 30-Zone gemacht werden. Das Wohngebiet im Bereich Oberbreitweg / Bühnweg / Im Kirchgarten wurde im Rahmen der Maßnahmen aus der Bürgerbeteiligung als verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen. Dies wird im Weiteren übernommen. Im Zuge der Bleichtalstraße sollen punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit im Zuge der Ortsdurchfahrt führen. Gleichzeitig kann der Bereich vor dem Rathaus zwischen Schlossbergstraße und Bäckerstraße langfristig umgestaltet werden, um auch hier eine städtebauliche Aufwertung erreichen zu können. Aus Osten kommend wird wiederum ein Fahrbahnteiler zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Zuge der Bleichtalstraße vorgeschlagen.

Broggingen (Anlage 87)

Da auch in Broggingen nahezu keine Straßen mit 30 km/h vorhanden sind, wird vorgeschlagen, zumindest das Wohngebiet Fallerstraße / Dorfmattestraße / Butzentalstraße in eine Tempo 30-Zone umzuwandeln. Im Zuge der K 5119 (Riedstraße) wird im Bereich der Ortseinfahrt, Hausnummern 8 bis 12, ein Fahrbahnteiler mit Querungshilfe vorgeschlagen, der wiederum zu einer Entschleunigung des einfahrenden Verkehrs führen soll.

Der Bereich um das Rathaus (Riedstraße / Dragonerstraße / K 5117 / K 5119) sollte eine städtebauliche Aufwertung mit gleichzeitiger Reduzierung der Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr erfahren, wobei hier auch ein Fußgängerüberweg als Maßnahme der Schulwegsicherung eingerichtet werden sollte. Im weiteren Verlauf der Dragonerstraße kann wiederum über Stellplatzmarkierungen kurz- bzw. mittelfristig eine punktuelle Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, die zu einer Verlangsamung des Verkehrs der Ortsdurchfahrt



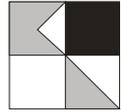
führen wird. Ebenfalls wird vorgeschlagen auf der Ettenheimer Straße (K 5117) den ruhenden Verkehr und insbesondere das Gehwegparken einzuschränken, um hier die vorhandenen, schmalen Gehwege vollständig den Fußgängern zur Verfügung stellen zu können.

Zudem kann auch darüber nachgedacht werden, im Zuge der Ortseinfahrt Ettenheimer Straße einen Fahrbahnteiler zur Reduzierung der Geschwindigkeit anzulegen. Im Zuge der südlichen Dragonerstraße (K 5117) aus Bleichheim kommend, wird, wie bereits im Rahmen der Radverkehrsachsen erwähnt, ein Fahrbahnteiler im Bereich Einmündung Waldgasse vorgeschlagen, der sowohl den motorisierten Verkehr bremst, als auch den Radfahrern und Fußgängern Möglichkeiten zur sicheren Querung der Dragonerstraße ermöglicht.

Tutschfelden (Anlage 88)

In Tutschfelden wird der gesamte Bereich mit Wohnbebauung in eine Tempo 30-Zone umgewandelt. Unabhängig von den tatsächlich fahrbaren Geschwindigkeiten in den Wohnstraßen ist diese Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch für querende Fußgänger im Wohngebiet zielführend.

Im Zuge der K 5119 (Weinstraße) wird, wie bereits auch im Radverkehrsnetz erwähnt, am südlichen Ortseingang ein Fahrbahnteiler vorgeschlagen, der zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortseinfahrt führt. Zudem soll der sehr großflächige Knotenpunkt der Weinstraße mit der Gemeindeverbindungsstraße um- bzw. zurückgebaut werden. Hier kann beispielsweise die Umgestaltung mittelfristig zum Minikreisverkehr gesehen werden. Im Zuge der Weinstraße wird die Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h mittel- bzw. langfristig angepasst, wobei die Weinstraße in diesem Abschnitt auch verkehrsberuhigt umgestaltet werden sollte. Dies kann in einem ersten Schritt durch entsprechende wechselseitige Markierungen der Stellplätze erfolgen, für die auch bereits eine Vorplanung erstellt wurde. Im Bereich der Schule bzw. Haltestelle Heimatstube sollte ein Fußgängerüberweg angelegt werden, der einen sicheren Schulweg unterstützt und gleichzeitig das Queren der Weinstraße für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs sicher ermöglicht. Auch aus Broggingen kommend wird vorgeschlagen, einen Fahrbahnteiler mit Querungshilfe für Radfahrer anzulegen, der die Sichtverhältnisse entsprechend berücksichtigen muss. Dazu ist unter Umständen auch eine Anpassung des parallel verlaufenden Radweges erforderlich.

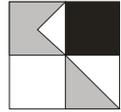


Wagenstadt (Anlage 89)

Wie bereits im Rahmen der Radwegführung erwähnt, soll aus Norden kommend im Zuge der Schwimmbadstraße ein Fahrbahnteiler mit Querungshilfe angelegt werden, der gleichzeitig den motorisierten Verkehr in der Ortseinfahrt über die Herbolzheimer Straße verlangsamt. Die Herbolzheimer Straße kann durch punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z. B. das Markieren von Stellplätzen (versetzt) im Zuge des Abschnitts zwischen Mühlstraße und Am Stegacker, entsprechend angepasst werden. Aus Kenzingen kommend wird der Einmündungsbereich Am Stegacker mit Querungshilfe für Radverkehr umgestaltet. Der zentrale Bereich um die Kirche (Kirchstraße / Kenzinger Straße / Altenstraße) sollte städtebaulich aufgewertet werden mit gleichzeitiger Umgestaltung der Kenzinger Straße in diesem Bereich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer. Der Bereich Im Weiherle / August-Ziegler-Weg kann, um hier eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet werden, was jedoch gleichzeitig eine gewisse Umgestaltung nach sich ziehen würde. Gleichzeitiger müsste auch die Aufenthaltsfunktion abgebildet werden und Maßnahmen im Verkehrsraum entwickelt werden. Mit der Umgestaltung und städtebaulichen Aufwertung im Bereich der Kirche kann auch ein Fußgängerüberweg im Bereich der Kenzinger Straße angelegt werden, der im Zusammenhang mit der Schulwegplanung gesehen werden kann und somit umsetzungsfähig erscheint. Inwiefern der Gehweg von der Tutschfelder Straße bis zum Friedhof südlich der Kenzinger Straße ausgebaut werden kann, ist nicht klar erkennbar, wird jedoch im Maßnahmenplan entsprechend berücksichtigt und bis zum Österleweg fortgeführt. Dies betrifft einerseits den Gehweg als auch die entsprechende barrierefreie Gestaltung zumindest bis zum Friedhof. In der K 5119 (Tutschfelder Straße) wird, wie auch bereits im Rahmen des Radwegkonzepts erwähnt, eine Querungshilfe mit Fahrbahnteiler zur Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs vorgesehen.

14.2.2 Kurzfristig umsetzbare punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

In den **Anlagen 90 bis 93** sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf unterschiedlichen Straßenzügen in den Stadtteilen dargestellt.



Anlage 90 zeigt für den Stadtteil Bleichheim die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen. Dabei werden insbesondere Pflanzkübel genutzt, die in Kombination mit Markierungen für den ruhenden motorisierten Verkehr wechselseitig zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten und zur Verkehrsberuhigung beitragen sollen. Die entsprechenden Stellplätze und Standorte der Pflanzkübel wurden mit den vorhandenen Zufahrten auf die privaten Grundstücke abgeglichen und zudem über Schleppkurven die Befahrbarkeit für Busse und Müllabfuhr geprüft. Gleiches gilt für die Möglichkeiten zum Begegnungsverkehr auf bestimmten Straßenabschnitten.

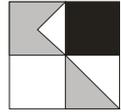
Diese Feststellung gilt sowohl für Bleichheim als auch für die entsprechenden Maßnahmen in Broggingen, Tutschfelden und Wagenstadt. Sämtliche dabei vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen kurzfristig umsetzbar sein und betreffen daher vor allem mobile Pflanzkübel sowie Markierungsarbeiten im Straßenraum.

In **Anlage 91** sind die entsprechenden Maßnahmen in Broggingen im Zuge der Dragonerstraße dargestellt.

Anlage 92 zeigt die entsprechenden Maßnahmen für den motorisierten ruhenden Verkehr in Tutschfelden im Zuge der Weinstraße einschließlich vorhandener Bushaltestellen und vorgeschlagener Zickzacklinien mit entsprechenden Parkverboten in den Einmündungsbereichen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse. Dabei wurden insbesondere die Vorschläge des Ortschaftsrates Tutschfelden übernommen und auf Realisierbarkeit überprüft. Dies geschah wiederum über entsprechende Schleppkurvennachweise und Möglichkeiten zur Begegnung von Lkw und Bus auf entsprechenden Straßenabschnitten.

Anlage 93 enthält Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in Wagenstadt im Zuge der Herbolzheimer Straße einschließlich Aufstellen von Pflanzkübeln wiederum zur Verringerung der Geschwindigkeiten und als Verkehrsberuhigungsmaßnahme.

Bei den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Ortsteilen ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass diese vor Umsetzung mit der Polizeibehörde und der Verkehrsbehörde entsprechend abgestimmt werden müssen, da sich diese größtenteils auf klassifizierten Straßen befinden. Daher können nach einer Beantragung der verkehrsrechtlichen Anordnung noch Anpassungen der Maßnahmen erfolgen, die dann zu einem späteren Zeitpunkt eingearbeitet werden



müssen. Im Rahmen der Beantragung werden zudem auch die entsprechenden Schleppkurvennachweise für die einzelnen Bereiche vergrößert dargestellt bzw. beigelegt, um der Verkehrsbehörde gegenüber, den Nachweis der Befahrbarkeit und Umsetzung nach Straßenverkehrsordnung aufzeigen zu können.

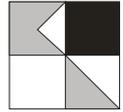
14.3 Maßnahmen im ÖPNV

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) sind einheitliche Qualitätsstandards für den regionalen Nahverkehr festgelegt. Dieser sieht zudem neben der Erfüllung der gesetzlichen Pflicht zur vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV auch eine Neukonzipierung des Regionalbusangebotes nach Vorgaben des Nahverkehrsentwicklungsplanes („Zug und Bus aus einem Guss“) vor. Durch die Aufgabenträger soll eine abgesicherte Finanzierung geschaffen werden.

Im Zuge der nächsten Bündelausschreibung sollte das ÖPNV-Angebot in Herbolzheim überprüft und optimiert werden. Hierbei wird nochmals auf die in Kapitel 2.6 beschriebenen Umsteigezeiten hingewiesen. Es sollte daher bei der Taktung und beim Fahrplan darauf geachtet werden, dass der Linienbusverkehr auf den Schienenverkehr am Bahnhof Herbolzheim, und im Idealfall auch Kenzingen, angepasst wird.

Entsprechend Anhörungsentwurf des NRF-Nahverkehrsplan 2021 dürfen Städte und Gemeinden den Verkehr durch eigene Angebote ergänzen, sofern diese nicht mit den Angeboten der Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr konkurrieren oder diese in sonstiger Weise beeinträchtigen. Hierauf aufbauend wurde für Herbolzheim ein optionales Stadtbussystem entworfen, dessen Verlauf in **Anlage 94** dargestellt ist. Ebenfalls sind die Einzugsbereiche (Radius 300 m) enthalten. Somit lässt sich feststellen, dass insbesondere in der Kernstadt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr durch zusätzliche Haltestellen in der Moltkestraße, dem Fliederweg und der Grünestraße deutlich verbessert werden kann. Ebenso wäre nun das Gewerbegebiet zwischen Bahnlinie und Autobahn mit zwei Haltestellen in der Bugstraße und im Konrad-Adenauer-Ring an den ÖPNV angeschlossen. In den Stadtteilen würden die bestehenden Haltestellen des Linienbusverkehrs mitgenutzt werden.

Durch Einführung flexibler Angebotsformen kann der ÖPNV in den Abendstunden und Schwachlastzeiten (z.B. an Wochenenden) ergänzt bzw. optimiert werden. Hierfür stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung:



-
- Bedarfslinienverkehr
 - Richtungsbandbetrieb
 - Sektorbetrieb
 - Flächenbetrieb

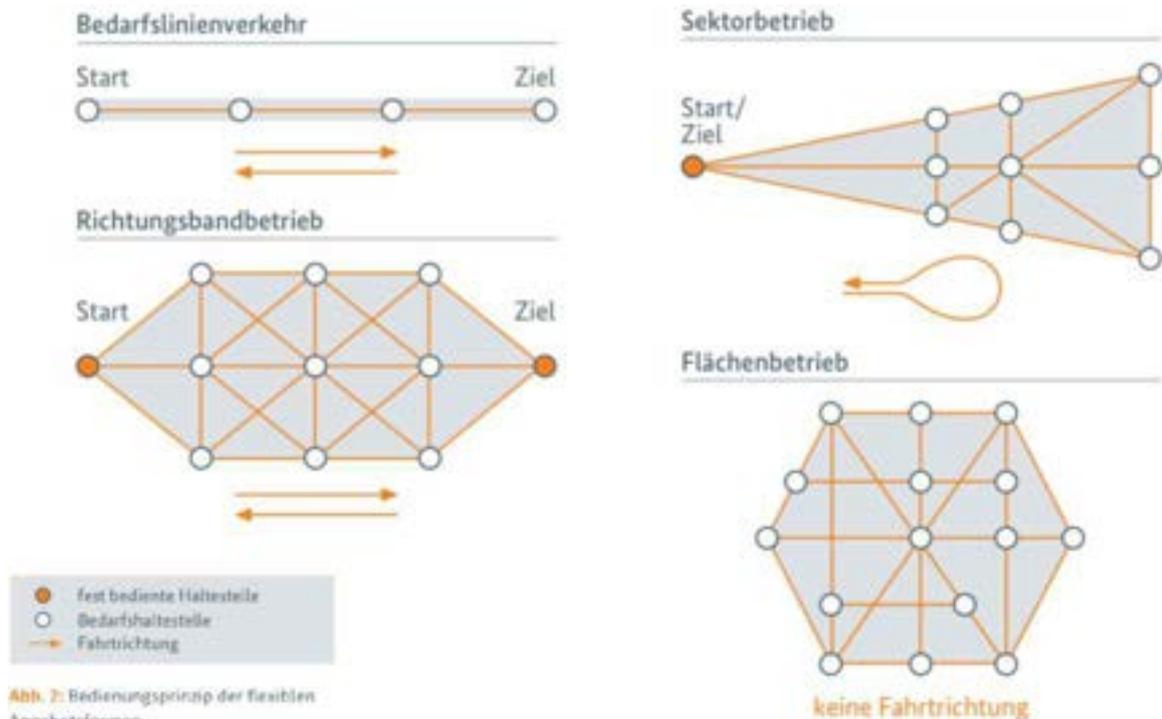
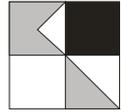


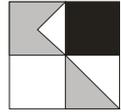
Abb. 2: Bedienungsprinzip der flexiblen Angebotsformen
Quelle: Universität Kassel (2015)

On-Demand-Verkehre nutzen dabei den Flächenbetrieb. Sie bilden dabei eine bedarfsgerechte Bedienungsform, bei der Fahrtwünsche gesammelt und den Fahrern mitgeteilt werden. Die Fahrtrouten- und Fahrzeitfestlegung erfolgt erst während des Betriebes für den jeweils nächsten Fahrtabschnitt. Hierdurch entsteht eine absolute räumliche und zeitliche Erschließung, die eine umsteigefreie Verbindung im Nahbereich ermöglicht. Somit übernehmen On-Demand-Verkehre mögliche Zubringerfunktionen zu Regionalbus- oder Bahnlinien.

14.4 Ladeinfrastruktur

Wie in **Anlage 35** dargestellt, sind in Herbolzheim zum Zeitpunkt der Analyse lediglich fünf Ladestandorte für Elektrofahrzeuge vorhanden. Um die Ziele des Klimaschutzes zu erreichen, ist jedoch ein dichteres Ladeinfrastrukturnetz erforderlich. Dies fördert die Anschaffung / Nutzung von Elektrofahrzeugen und verringert dadurch den Ausstoß schädlicher Treibhausgase, sodass eine klimaneutralere Mobilität entsteht.

In **Anlage 95** sind neben der Bestandsladeinfrastruktur (blau) mögliche Standorte für Ladesäulen (orange) in der Kernstadt aufgetragen. Diese sollen im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum, z.B. auf Parkplätzen des Einzelhandels oder an Tankstellen errichtet werden. Miteinbezogen werden dabei die Parkplätze der Aldi- und Netto-



Märkte sowie der Globus-Baumarkt. Zudem könnte an der Aral-Tankstelle im Zuge der Hauptstraße Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Am Bahnhof bieten sich Ladesäulen sowohl östlich als auch westlich der Bahngleise an, um z.B. Pendlern das Aufladen ihres Fahrzeugs während der Weiterfahrt mit der Bahn zu ermöglichen. Zusätzlich sind Ladesäulen an der Emil-Dörle-Schule und der Breisgauhalle, die als Mehrzweckhalle nicht nur für den Schulsport genutzt wird, sinnvoll.

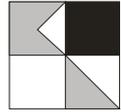
Auch in den einzelnen Stadtteilen sollte Ladeinfrastruktur an geeigneten Stellen geschaffen werden. Hier liegen jedoch überwiegend Einzelhausbebauungen vor, sodass die Möglichkeit besteht, Ladepunkte auch auf dem eigenen Grundstück zu errichten. Zusätzliche Ladesäulen, z.B. an der Turn- und Festhalle Bleichheim, der Lerchenberghalle Broggingen, dem Bürgerhaus Tutschfelden oder der Mehrzweckhalle Wagenstadt sollte jedoch errichtet werden. Diese Hallen dienen auch dem Zweck von Veranstaltungen, sodass gegebenenfalls auch Besucher von außerhalb Herbolzheim anreisen. Mindestens für stadteneigene Fahrzeuge sollten zudem Ladesäulen an den Ortsverwaltungen realisiert werden.

15. Maßnahmenliste

Die erarbeiteten Maßnahmen wurden in einer Liste mit insgesamt 84 Maßnahmen zusammengefasst und entsprechend den in Kapitel 10 vorgestellten Kriterien eingestuft. Die jeweiligen Maßnahmen können den **Anlagen 96 bis 98** entnommen werden.

Im Kfz-Verkehr beschreiben die Maßnahmen insbesondere die Lenkung des motorisierten (Durchgangs-) Verkehrs sowie die Reduzierung von Verkehr, unbewirtschaftetem Parkraum und der Geschwindigkeit. Zudem sollen der Knotenpunkt Moltkestraße / Rheinhausenstraße umgebaut, das Car-Sharing ausgebaut und Ladestationen errichtet werden. Nahezu alle Maßnahmen erhöhen dabei die Aufenthalts- und Wohnqualität. Zudem wird die Attraktivität des Fuß- und Radwegenetzes gesteigert. Abgesehen von dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und dem Umbau des Knotenpunktes Moltkestraße / Rheinhausenstraße liegen die Kosten für die Stadt auf einem mittleren bis niedrigem Niveau. Priorisiert angegangen werden sollte dabei der Ausbau des Car-Sharing, die Reduzierung von unbewirtschaftetem Parkraum, der Geschwindigkeit und des Lieferverkehrs sowie die Lenkung des motorisierten (Durchgangs-) Verkehrs. Dies geht aus **Anlage 96** hervor.

Im Fuß- und Radverkehr sollten entsprechend **Anlage 97** mit hoher Priorität die Ost-West- sowie die Nord-Süd-Radrouten ausgebaut, sichere Querungen für Fußgänger und die Barrierefreiheit umgesetzt werden. Ebenso sollte an den Schulen Kiss-and-Go-Zonen eingerichtet



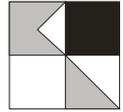
und die Schulwege sicher gestaltet werden. Eine mittlere Priorisierung haben der Neubau und die Erweiterung von Radabstellanlagen sowie des Radschnellwegenetzes über Herbolzheim. Dies beinhaltet jeweils auch die Einrichtung von Radabstellmöglichkeiten für Lastenräder sowie zusätzlicher Fahrradstraßen und -zonen. Ebenso eine mittlere Priorität hat die Sperrung der Rathausstraße für den motorisierten Verkehr. Ein Großteil der hier angegebenen Maßnahmen hat zu Ziel, die Attraktivität des Radwegenetzes zu erhöhen und den MIV zu reduzieren. Die Umsetzung sollte je nach Maßnahme kurz- bis mittelfristig erfolgen. Hohe Kosten für die Stadt Herbolzheim entstehen beim Ausbau der Radrouten und -wege. Die übrigen Kosten bewegen sich in einem moderaten bis mittlerem Bereich.

Höchste Priorität im ÖPNV haben der Ausbau des ÖPNV mit Einführung eines Stadtbusverkehrs, der Ausbau der Bike-and-Ride-Station am Bahnhof Herbolzheim, sowie die Schaffung flexibler Angebote außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Ebenso sollte eine kostenlose Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Stadtgebiet sowie der Ausbau der Digitalisierung mit Digitalen Fahrgastinformationstafeln (DFI) an den Bushaltestellen schnellstmöglich erfolgen, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und den Umweltverbund zu stärken. Eine geringere Priorität haben die Verbesserung des Taktes und Angebots im Linienbusverkehr, die erst mit Neuausschreibung der Linienbündel erfolgen kann, die Einführung eines 365 €-Jahrestickets sowie die flächendeckende Schaffung von Mobilitätsstationen. Wo möglich, sollte der Busverkehr durch geeignete Maßnahmen beschleunigt werden. Während die Einführung eines Stadtbusses, die Verbesserung der Taktfolge und des Angebotes im Linienbusverkehr, das Angebot eines kostenlosen ÖV im Stadtgebiet und die Schaffung von Mobilitätsstation mit hohen Kosten für die Stadt verbunden ist, können die übrigen Maßnahmen im ÖPNV vergleichsweise günstig umgesetzt werden. Dies geht aus **Anlage 98** hervor.

16. Leitprojekte

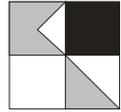
Nachstehend werden zwei mögliche Leitprojekte in Form von Projektsteckbriefen beschrieben. Jeder dieser Steckbriefe enthält folgende Informationen:

- Titel der Maßnahme
- Zuordnung zum Handlungsfeld / Themengebiet
- Herausforderungen an die Umsetzung
- Zielorientierung
- Zielgruppe
- Akteure



Die aufgeführten Leitprojekte sind insbesondere ein Ergebnis der durchgeführten Priorisierung. Die Radachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sind als zielführend anzusehen. Ein Ausbau der Nord-Süd-Achse für den Radverkehr und neue Fahrradstraßen können zumindest in Teilabschnitten relativ kurzfristig umgesetzt werden. Somit kann sichergestellt werden, dass auch zeitnah die ersten Projekte aus dem Mobilitätskonzept begonnen werden können.

Diese Leitprojekte sind jedoch vorerst exemplarisch zu sehen und können im Bedarfsfall erweitert werden.



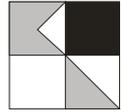
Leitprojekt 1

Radachse Nord-Süd-Richtung Kernstadt	
Themenfeld Förderung Umweltverbund / nachhaltige Mobilität	
Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> - In Nord-Süd-Richtung stehen Radfahrern zwar Achsen zur Verfügung, diese sind aber teilweise durch Kfz hoch belastet - Parkende Kfz führen zu Konflikten mit Radfahrern - Führung über Hauptstraße aufgrund von T50 problematisch 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> - Alternativen zum Kfz schaffen - Innerstädtischen Kfz-Verkehr reduzieren - Schaffung einer sicheren Alternative zur Hauptstraße für ungeübtere Radfahrer - Bessere Verknüpfung der Wohngebiete mit den zentralen Bereichen
Zielgruppe Alle	
Treibende Akteure Stadtverwaltung, Verkehrsbehörde LRA, Polizei, Bewohner	

Der Ausbau des innerstädtischen Radverkehrsnetz ist elementar zur Reduzierung der Kfz-Belastungen in Herbolzheim. Ein Großteil der Verkehre ist hausgemacht, da Radfahrern in Nord-Süd-Richtung nur ein begrenztes Angebot zur Verfügung steht und zudem die Strecken durch den MIV oft stark belastet sind. Dies führt zu Konflikten zwischen Radfahrern und Kfz und einem geringem Sicherheitsempfinden der Radfahrer. Daher soll eine neue bzw. angepasste Nord-Süd-Achse den Radfahrern mit neu zu planenden Bausteinen über die Moltkestraße angeboten werden. Auf dieser Route sollen teilweise Fahrradstraßen geschaffen und der ruhende Kfz-Verkehr zumindest teilweise eingeschränkt werden, um den Radfahrern ausreichend Raum zur Verfügung stellen zu können.

Mögliche Bausteine könnten sein:

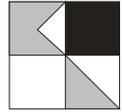
- Umwidmung der Moltkestraße zur Fahrradstraße und nur für Kfz-Anlieger freigegeben
- Umbau des Knotenpunktes Moltkestraße / Rheinhausenstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Anordnung von T 30 auf der Hauptstraße und Teilen der Rheinhausenstraße als Ergebnis einer Fortschreibung der Lärmaktionsplanung



Leitprojekt 2

Ausweisung von Fahrradstraßen	
Themenfeld Förderung Umweltverbund / nachhaltige Mobilität	
Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Strukturen müssen aufgelöst werden - Neuordnung ruhender motorisierter Verkehr, Entfall von Stellplätzen - Verkehrssicherheit an Querungen oft durch hohen Kfz-Verkehr nicht gegeben 	Zielorientierung <ul style="list-style-type: none"> - Alternativen zum Kfz schaffen - Innerstädtischen Kfz-Verkehr reduzieren - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer - Schaffen von Angeboten für Radfahrer mit geringerem Sicherheitsempfinden - Sichere Radschulwege
Zielgruppe Alle	
Treibende Akteure Stadtverwaltung, Verkehrsbehörde LRA, Polizei, Bewohner, Gewerbetreibende	

Die Realisierung neuer Fahrradstraßen kann zu einer deutlichen Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr führen. Dies betrifft insbesondere die Hauptachsen, die im Radverkehrskonzept betrachtet werden. Durch die Bevorrechtigung von Radfahrern können Konflikte mit dem fließenden und auch ruhenden Kfz-Verkehr minimiert werden. Dazu müssen aber voraussichtlich auch Eingriffe in das Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr erfolgen. Die Fahrradstraßen sind jeweils im Einzelfall auf Tauglichkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen. Dazu muss absehbar sein, dass der Radverkehr sich zumindest zeitweise zur dominierenden Verkehrsart auf den Straßenzügen entwickeln wird.



Mögliche Fahrradstraßen könnten sein:

- Moltkestraße zwischen Kaiserstuhlstraße und Hebelstraße,
- Galurastraße zwischen Hauptstraße und Rheinhausenstraße mit Sperrung der Verbindung Rathausgasse zur Hauptstraße im Bereich des Rathauses,
- Rheinstraße nördlich der Rheinhausenstraße in Verlängerung der Galurastraße und innerstädtische Verknüpfung mit dem regionalen Radverkehrsnetz.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_Herbolzheim_Mobilitätskonzept_2023-03-14
Datum: 14.03.2023

VERKEHRSANALYSE

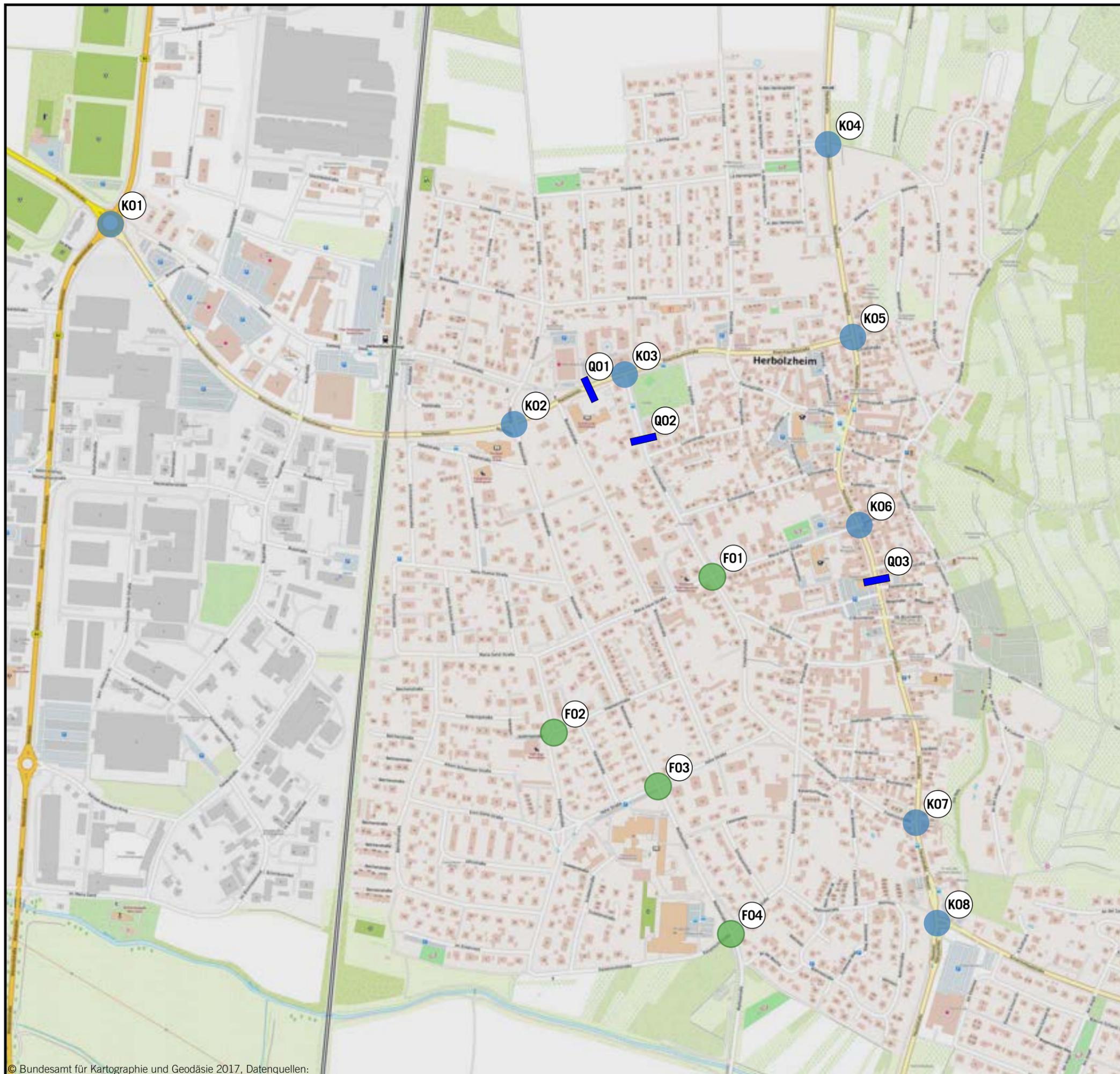
Lage der Zählstellen

Am 05.10.2021 bzw. 12.10.2021

LEGENDE

Zählstelle

-  Knotenpunktzählstelle von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr am 05.10.2021
-  Knotenpunktzählstelle Fuß / Radverkehr von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr am 12.10.2021
-  SDR



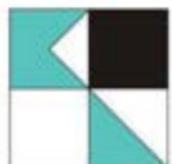
Auf DIN A3 in Maßstab 1:6.000

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 21.09.2021

LEGENDE

 Knotenpunktzählstelle
von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und
von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr

 SDR 1 Woche



Auf DIN A3 in Maßstab 1:12.000

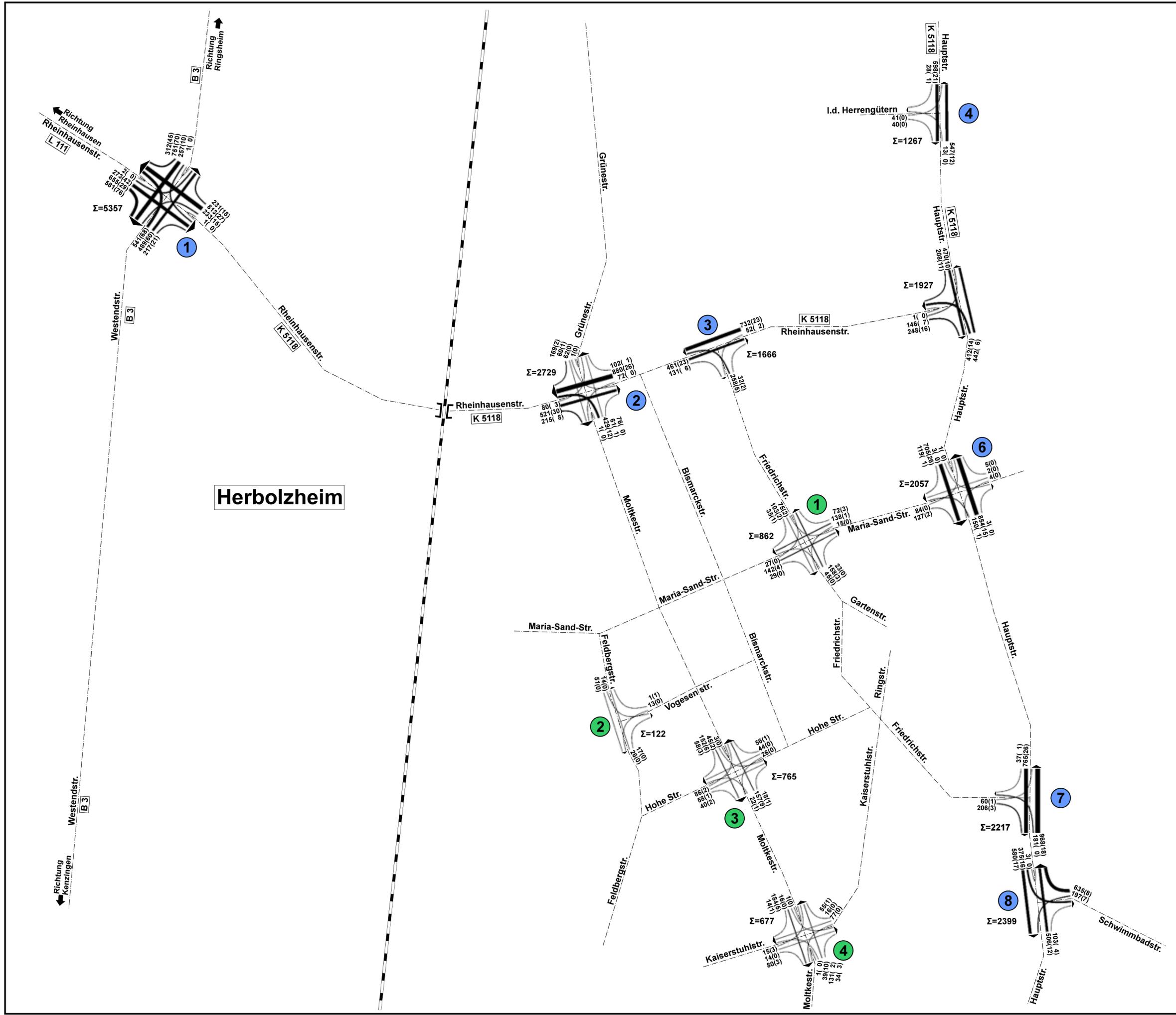
03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





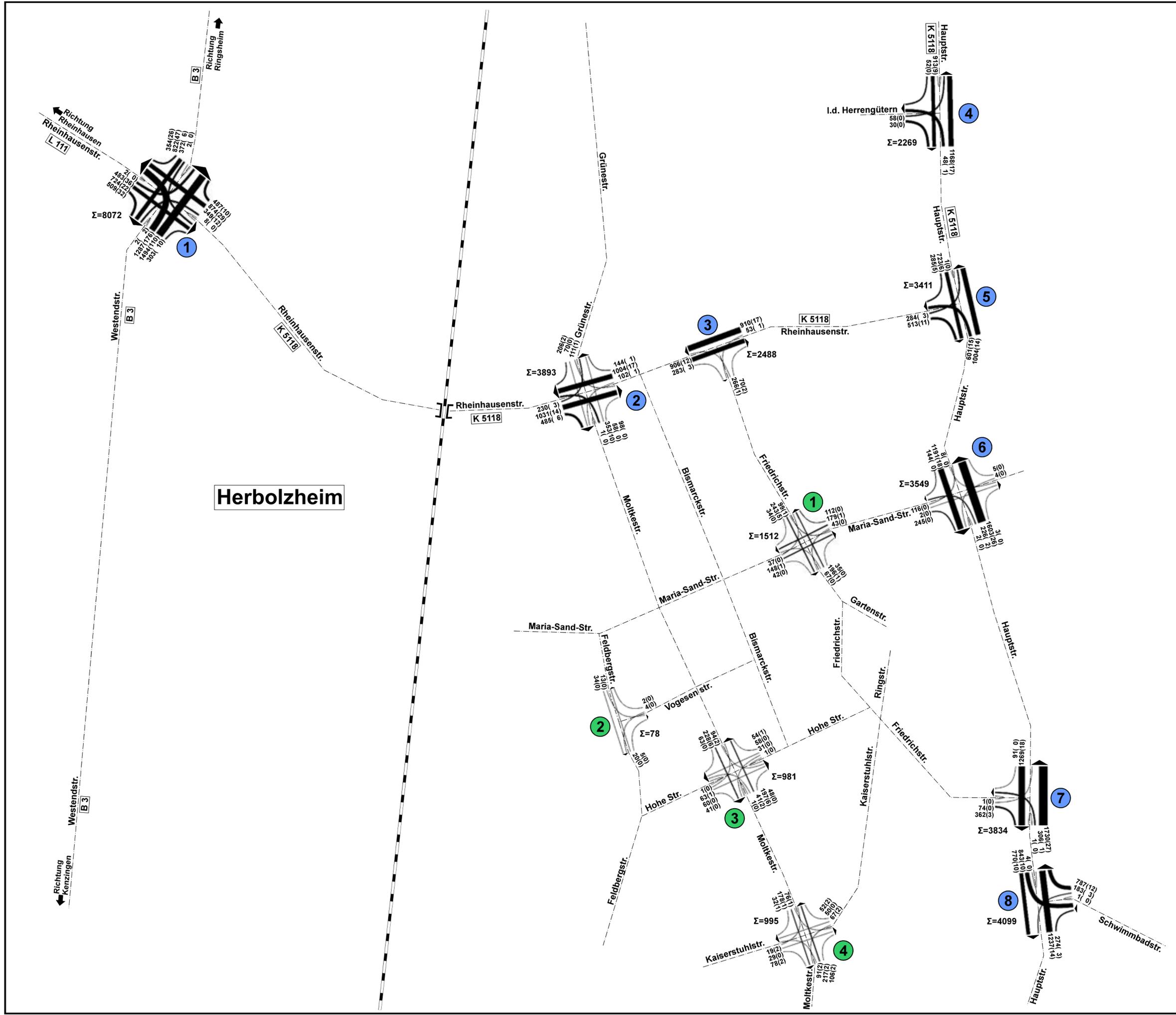
VERKEHRSANALYSE
 Belastung der Knotenpunkte
 Am 05.10. bzw. 12.10.2021
 Von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	↑
	GEZÄHLTE WERTE

STADT HERBOLZHEIM
 MOBILITÄTSKONZEPT 3



Herbolzheim

VERKEHRSANALYSE
 Belastung der Knotenpunkte
 Am 05.10. bzw. 12.10.2021
 Von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	↑
█	GEZÄHLTE WERTE

STADT HERBOLZHEIM
 MOBILITÄTSKONZEPT 4

VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 21.09.2021

von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]

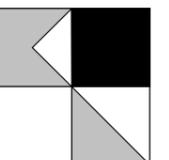
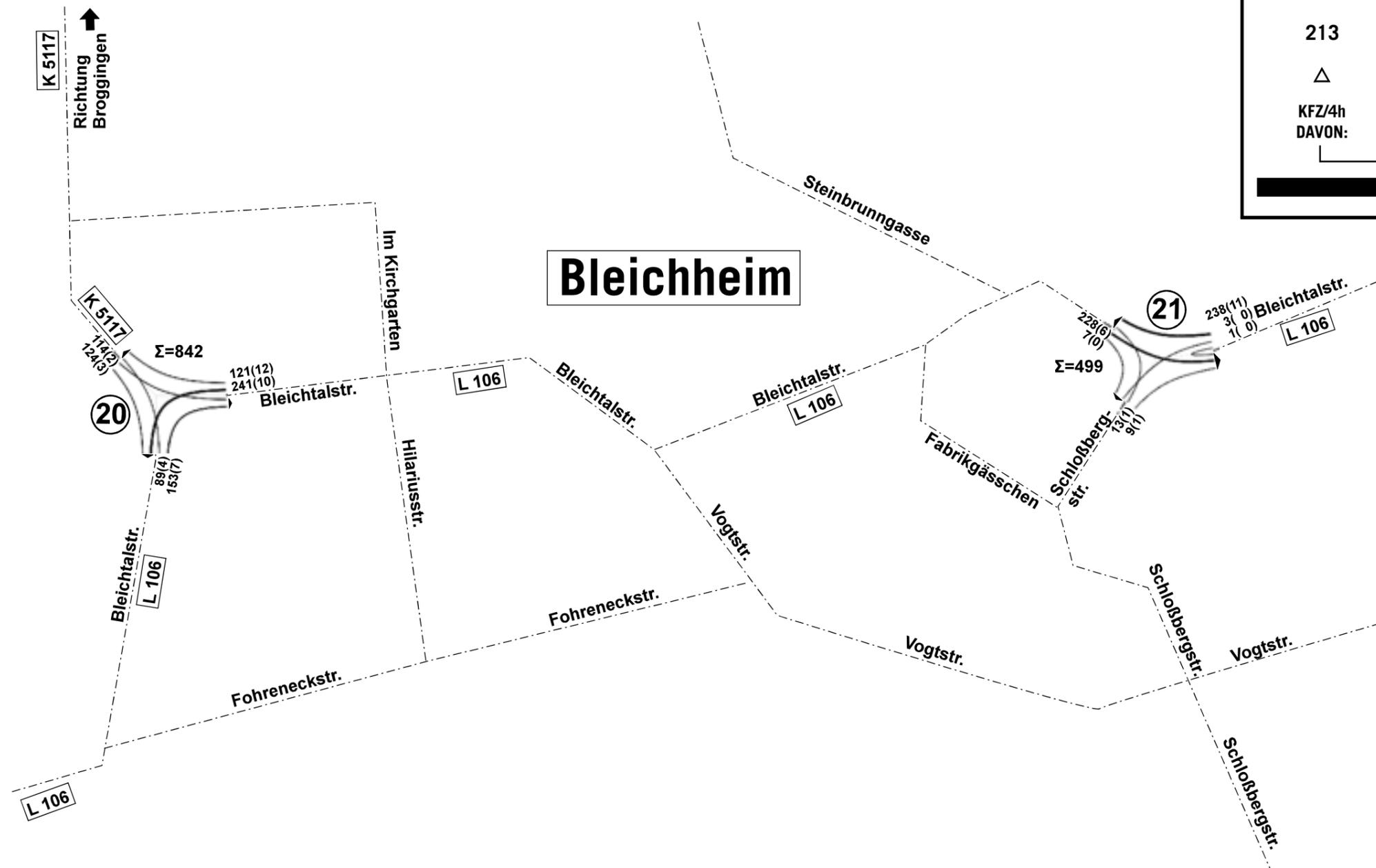
LEGENDE

213 (20)

△ △

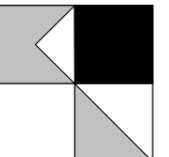
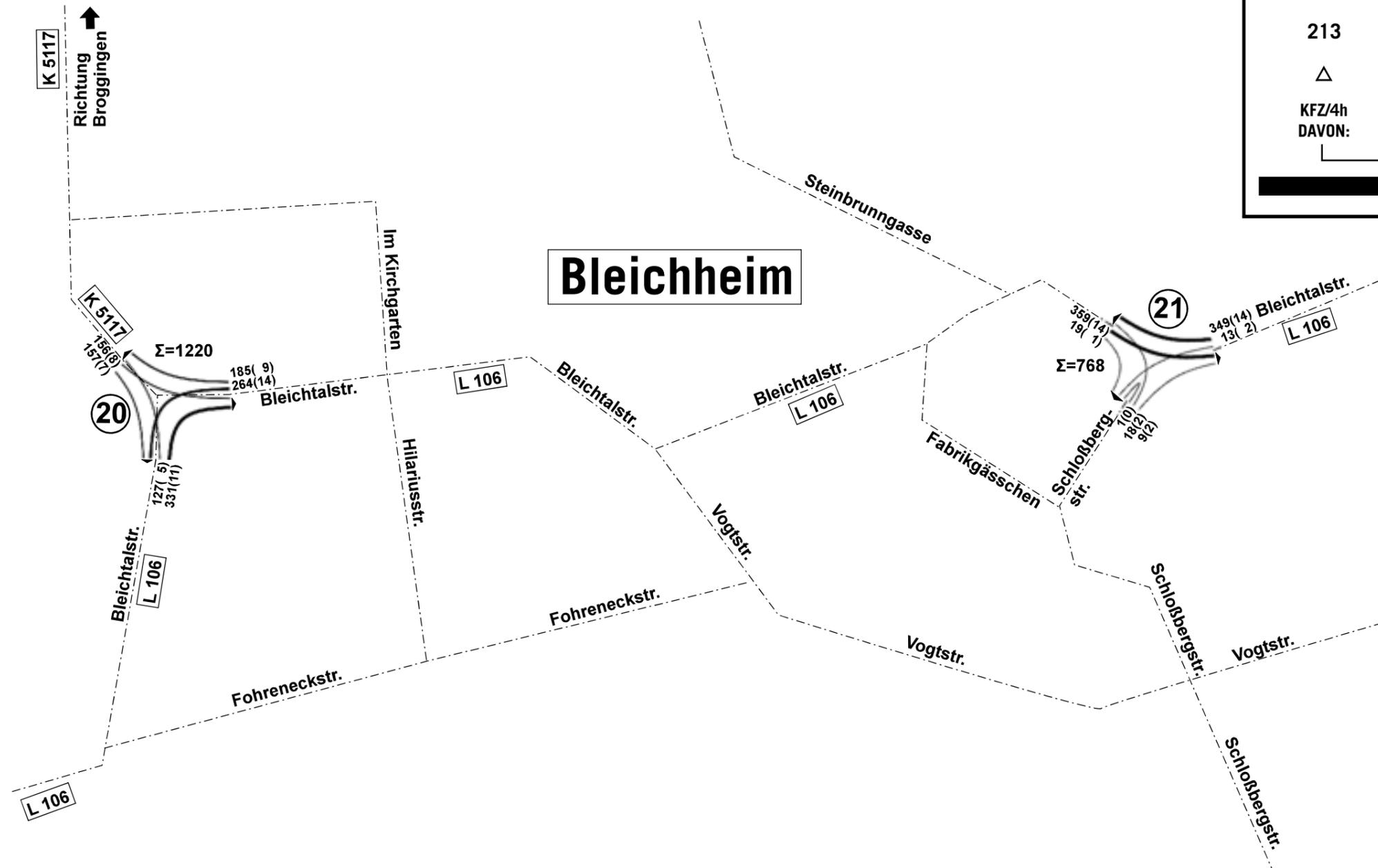
KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

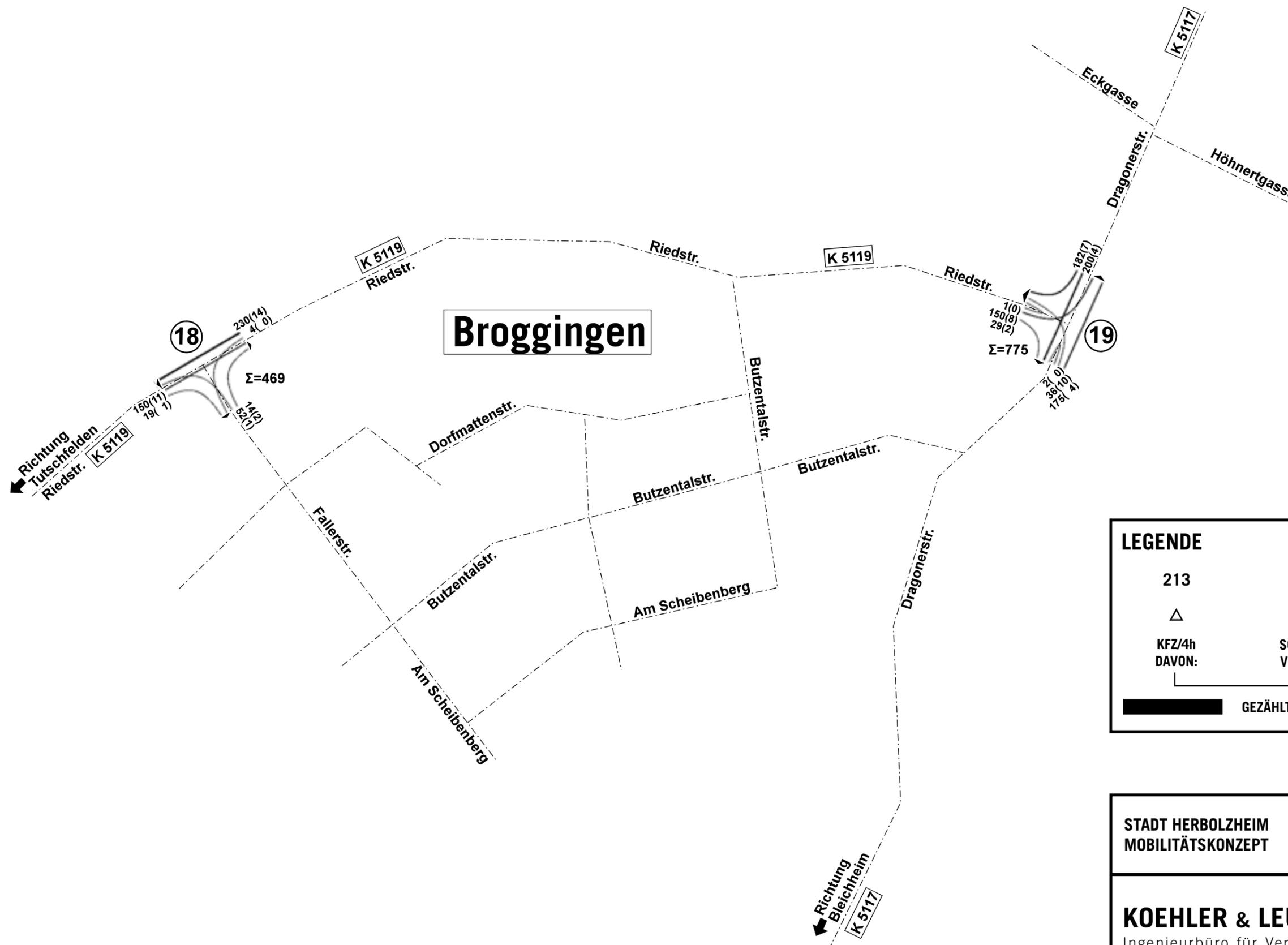
GEZÄHLTE WERTE



LEGENDE

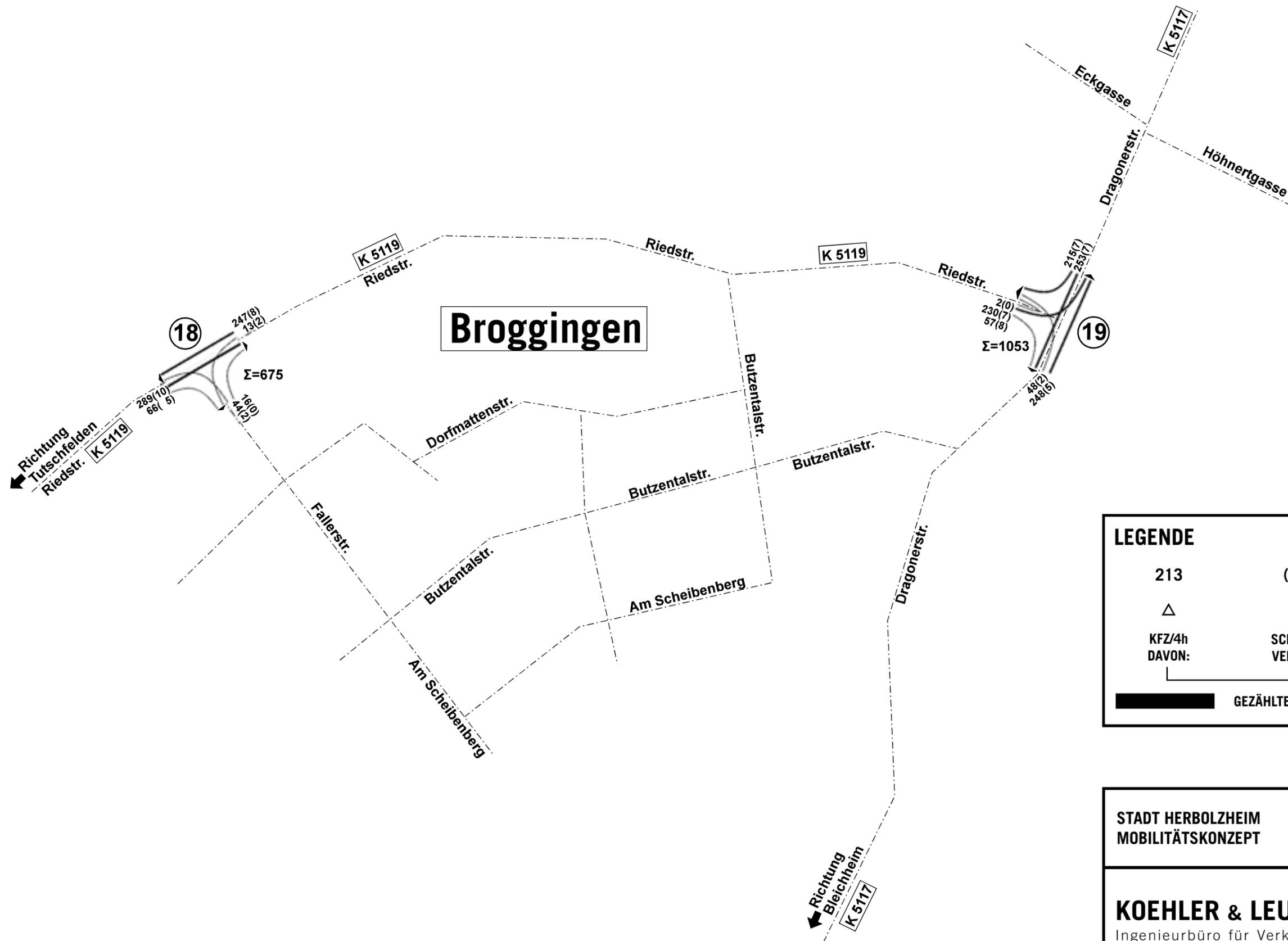
213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
GEZÄHLTE WERTE	





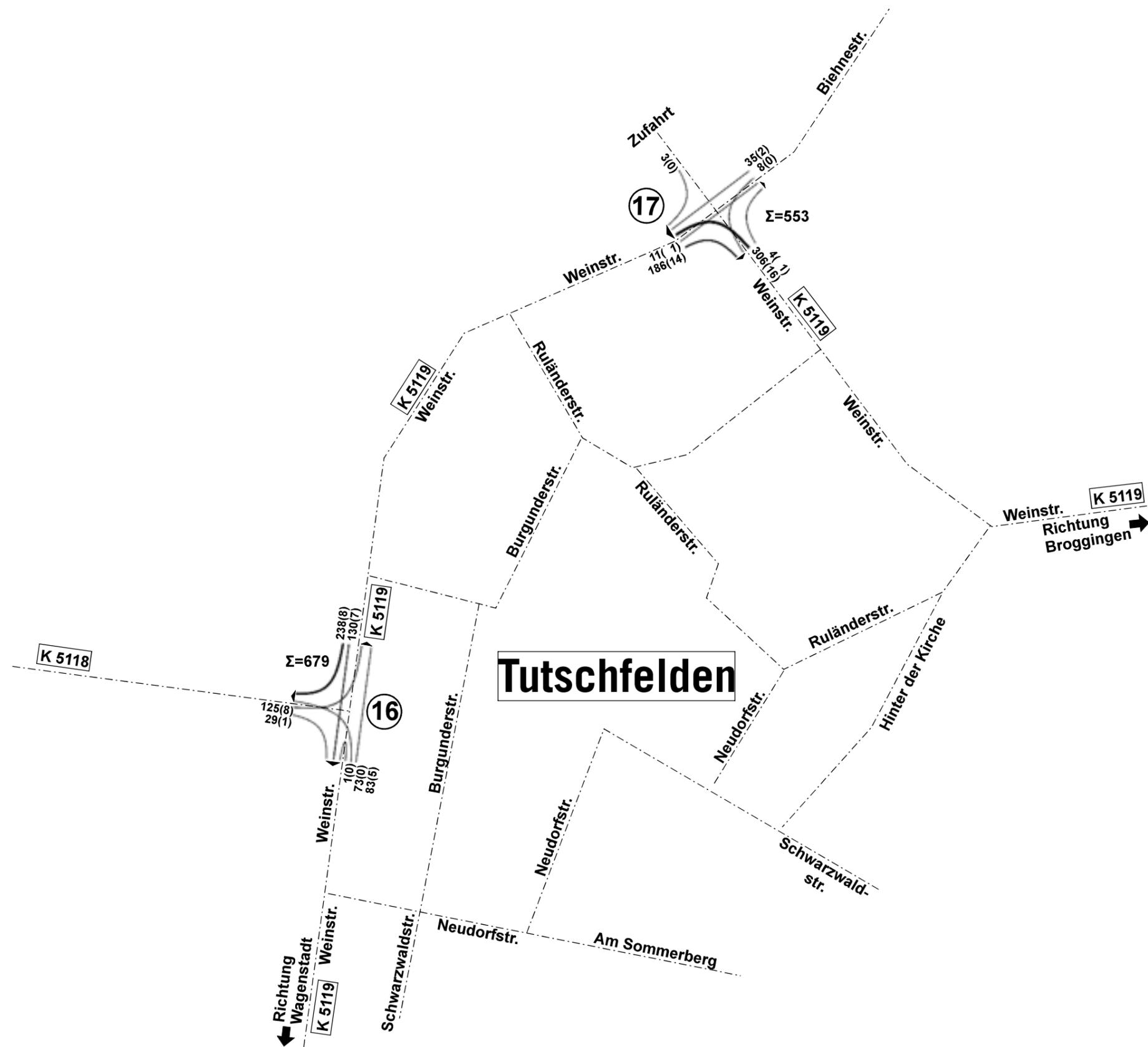
LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
GEZÄHLTE WERTE	



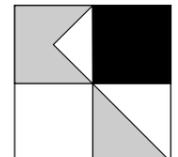
LEGENDE

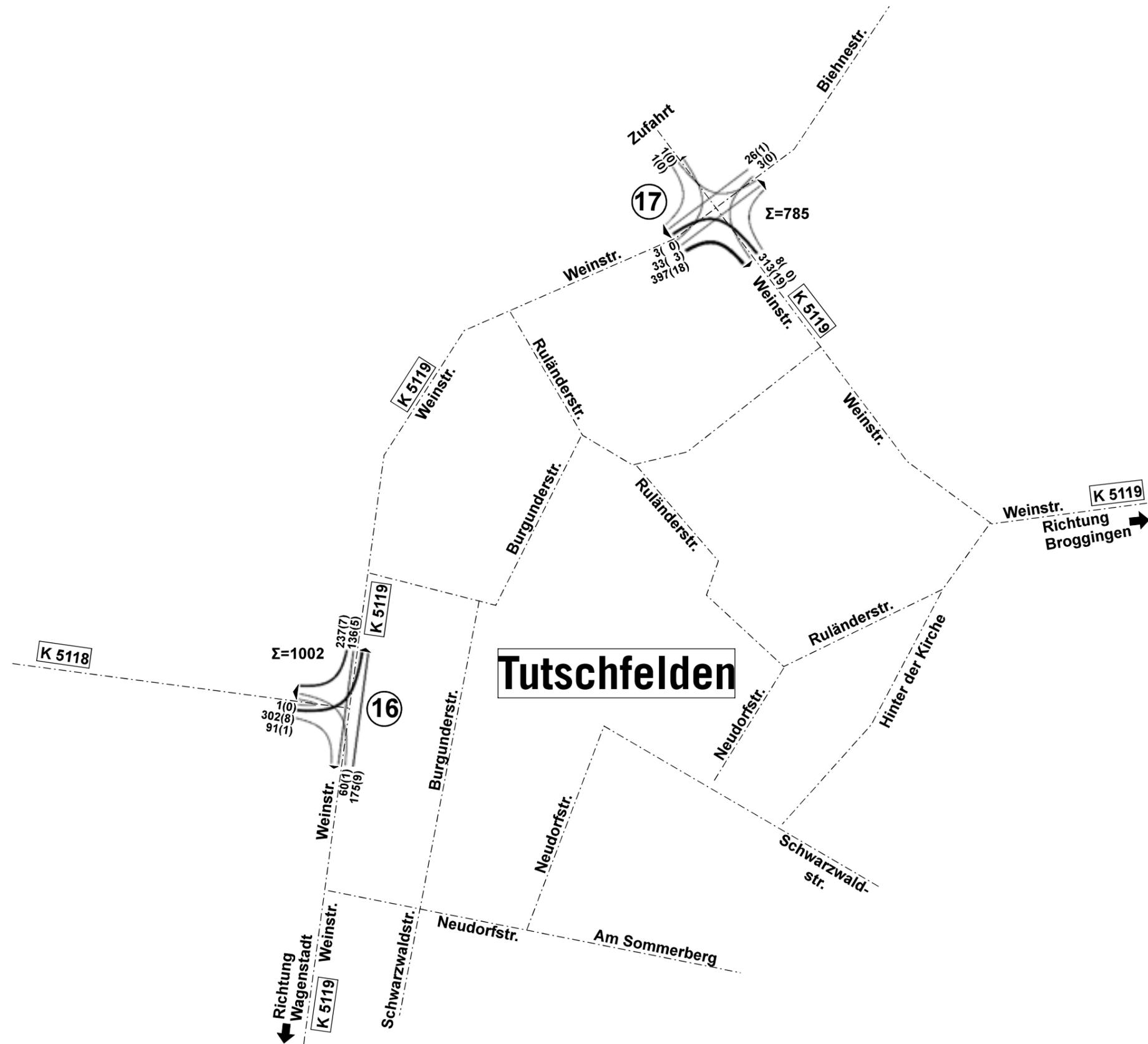
213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
GEZÄHLTE WERTE	



LEGENDE

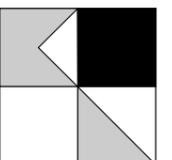
213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR





LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
GEZÄHLTE WERTE	

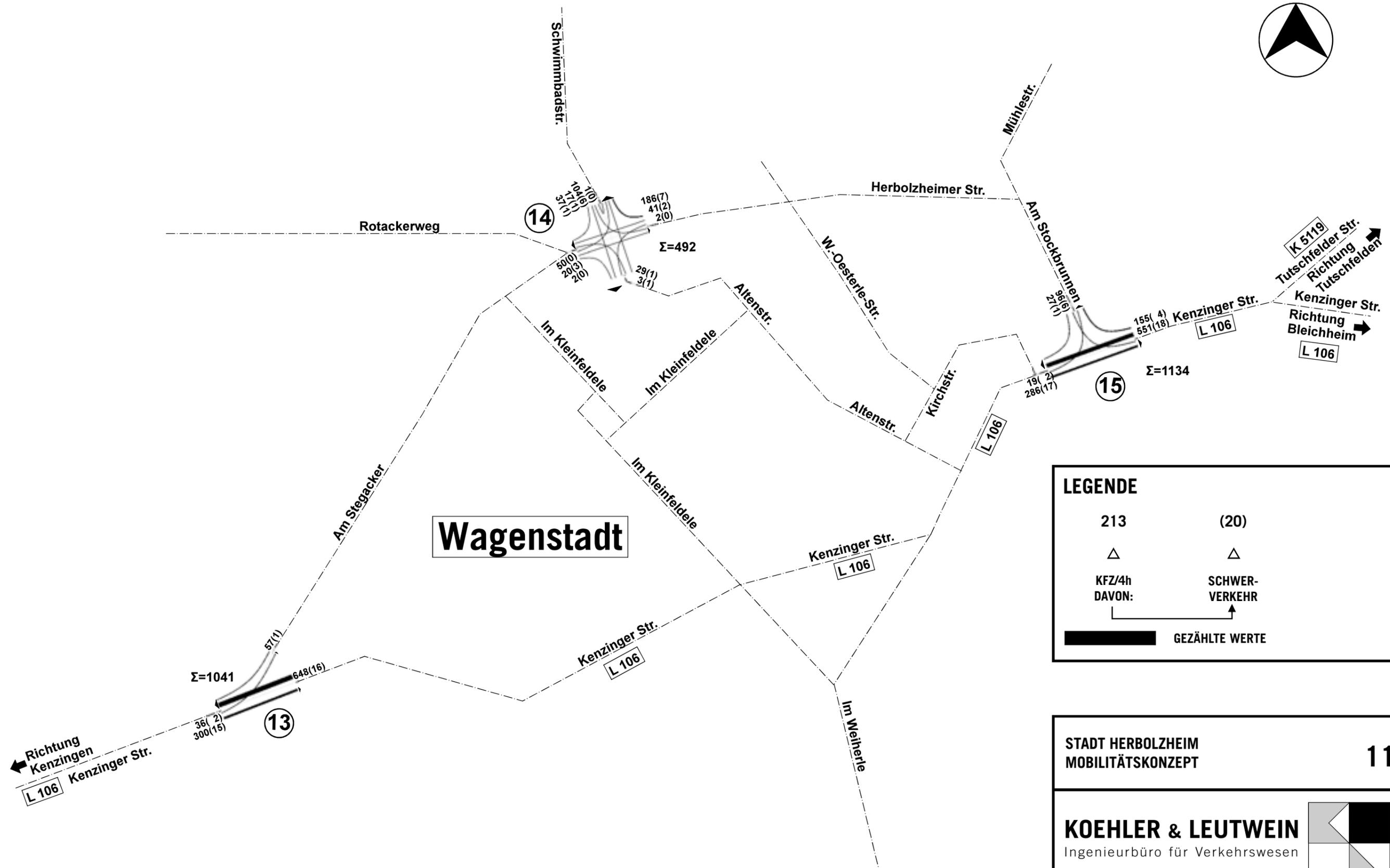


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 21.09.2021

von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]

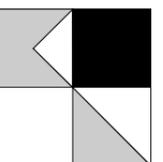


LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
	↑
GEZÄHLTE WERTE	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

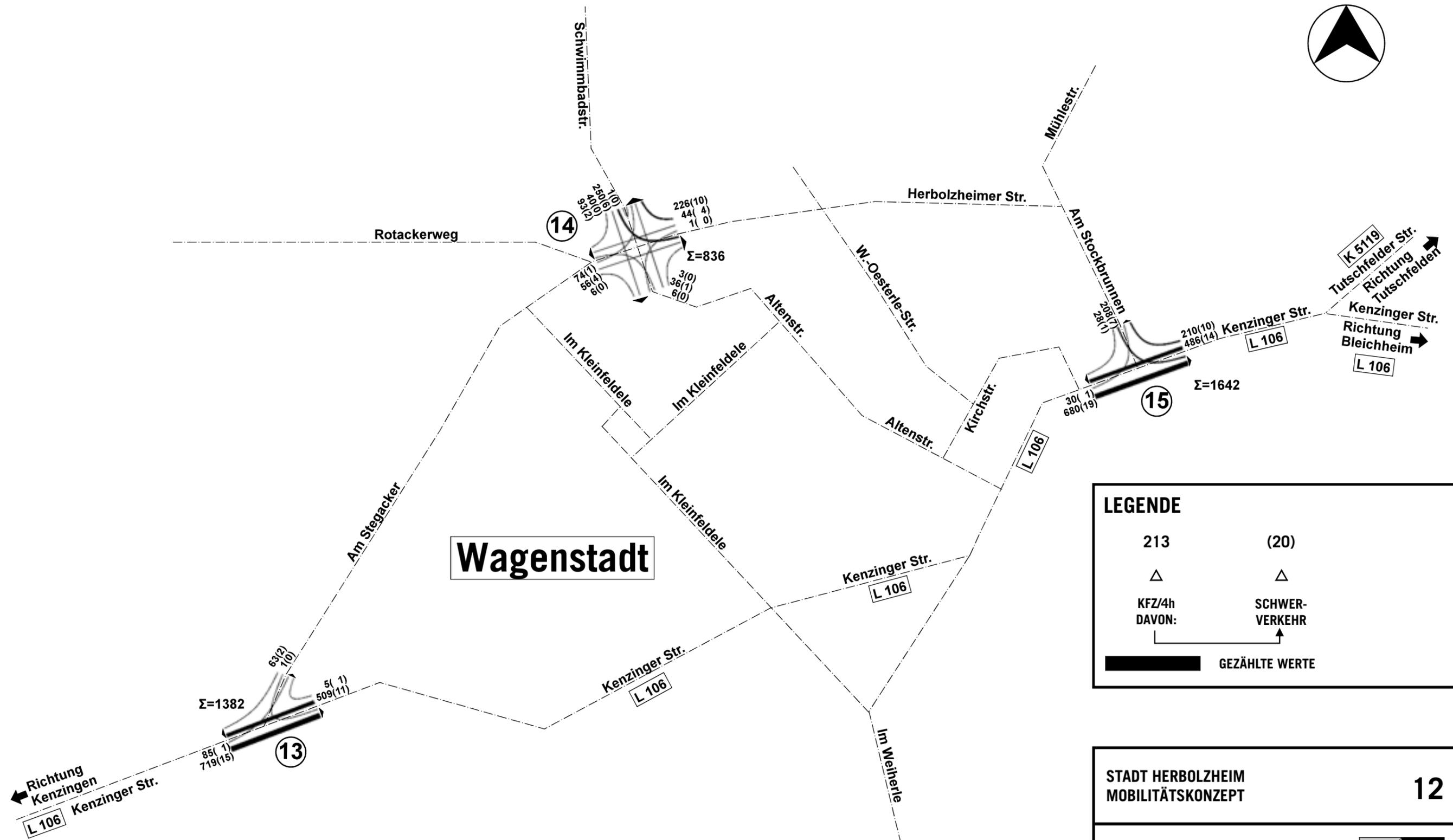


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 21.09.2021

von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



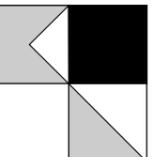
LEGENDE

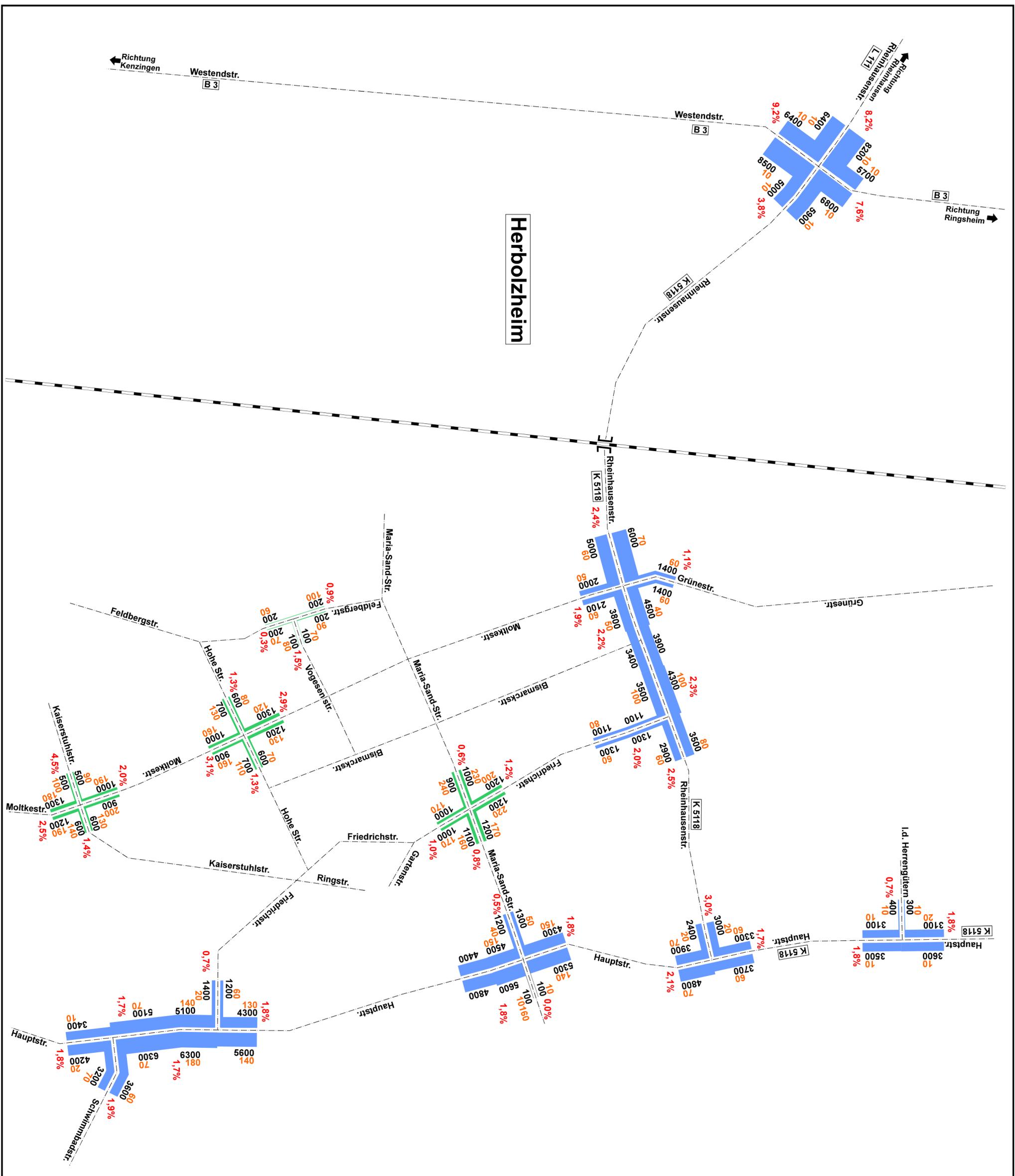
213	(20)
△	△
KFZ/4h DAVON:	SCHWER- VERKEHR
GEZÄHLTE WERTE	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

12

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





VERKEHRSANALYSE
 Werkäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
 aus Knotenpunktzählung
 Am 05.10. bzw. 12.10.2021

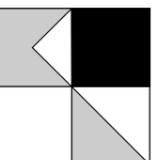
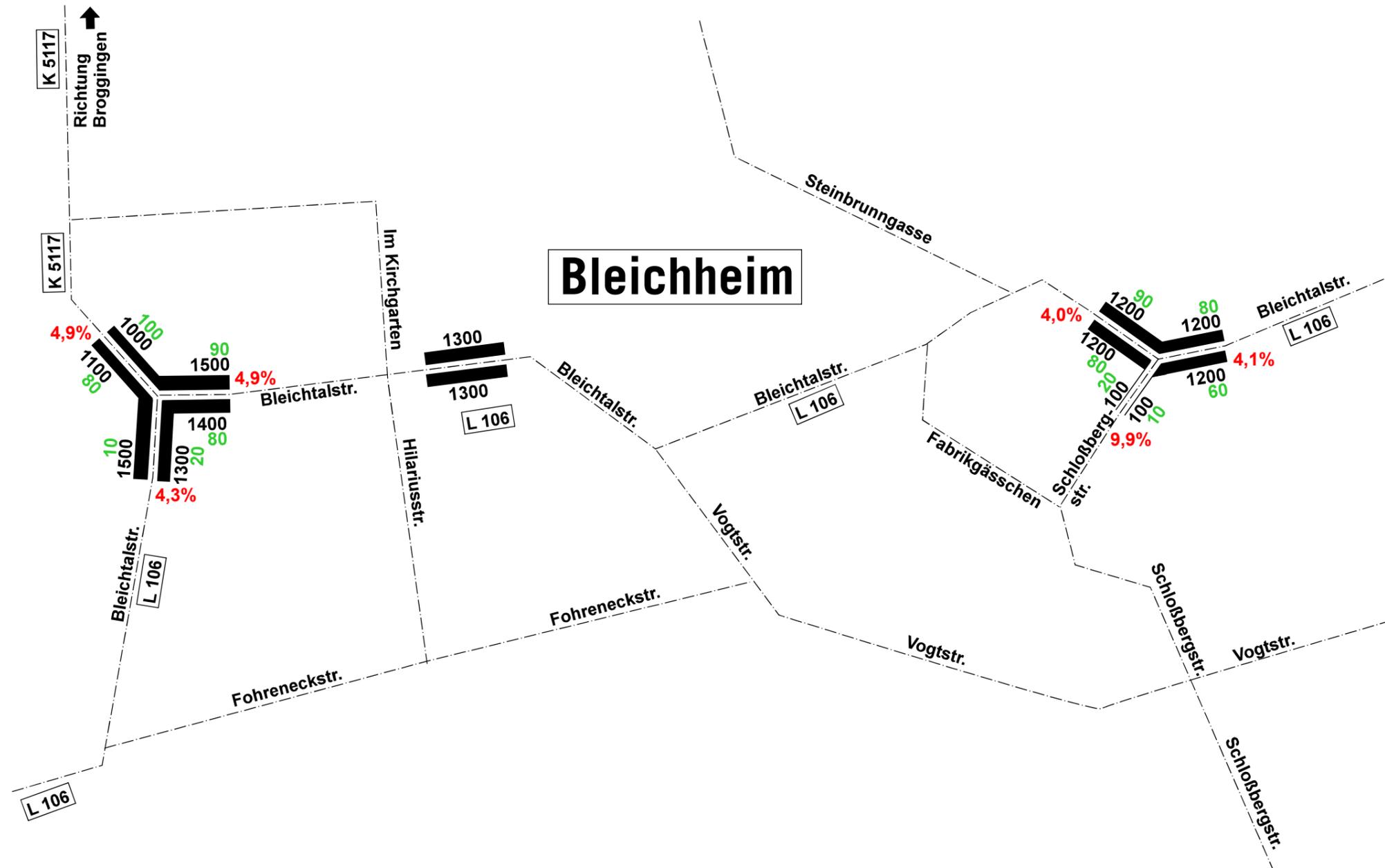
Prozentualer Schwerverkehranteil
 Radfahrer [Rad/24h]



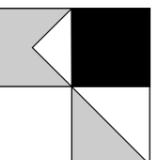
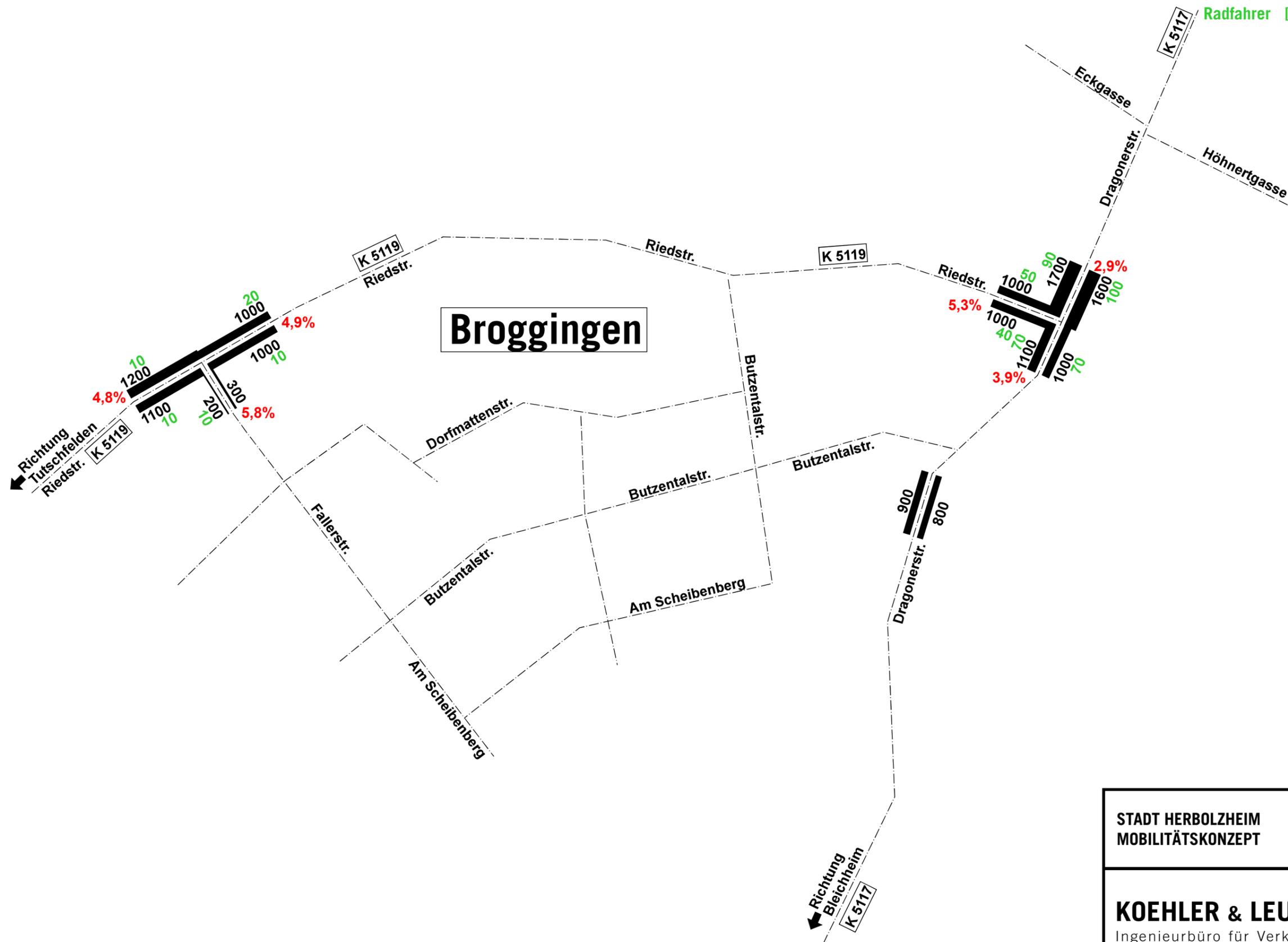
STADT HERBOLZHEIM
 MOBILITÄTSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

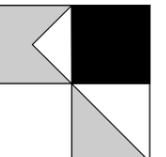
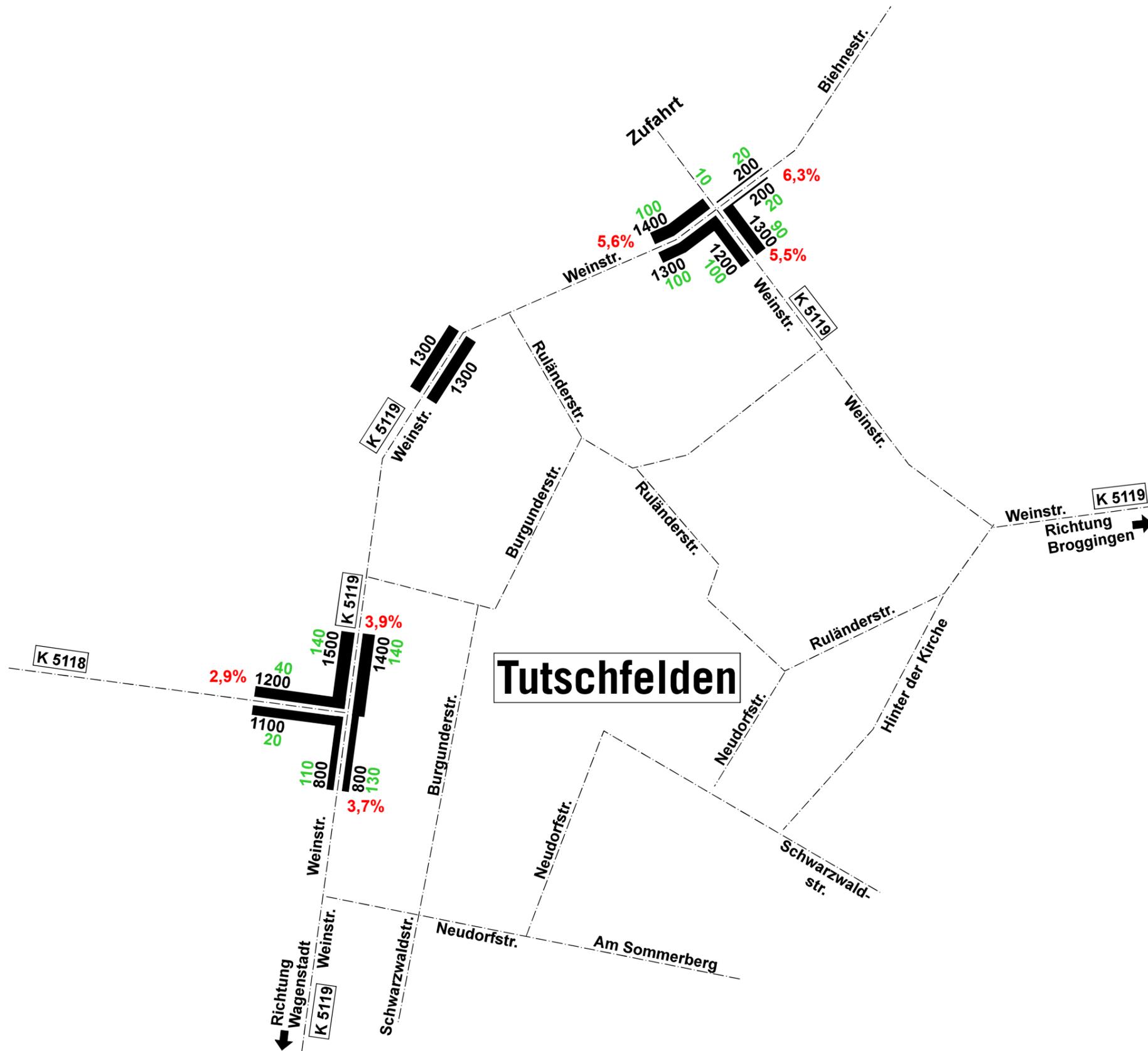
Prozentualer Schwerverkehrsanteil
 Radfahrer [Rad/24h]



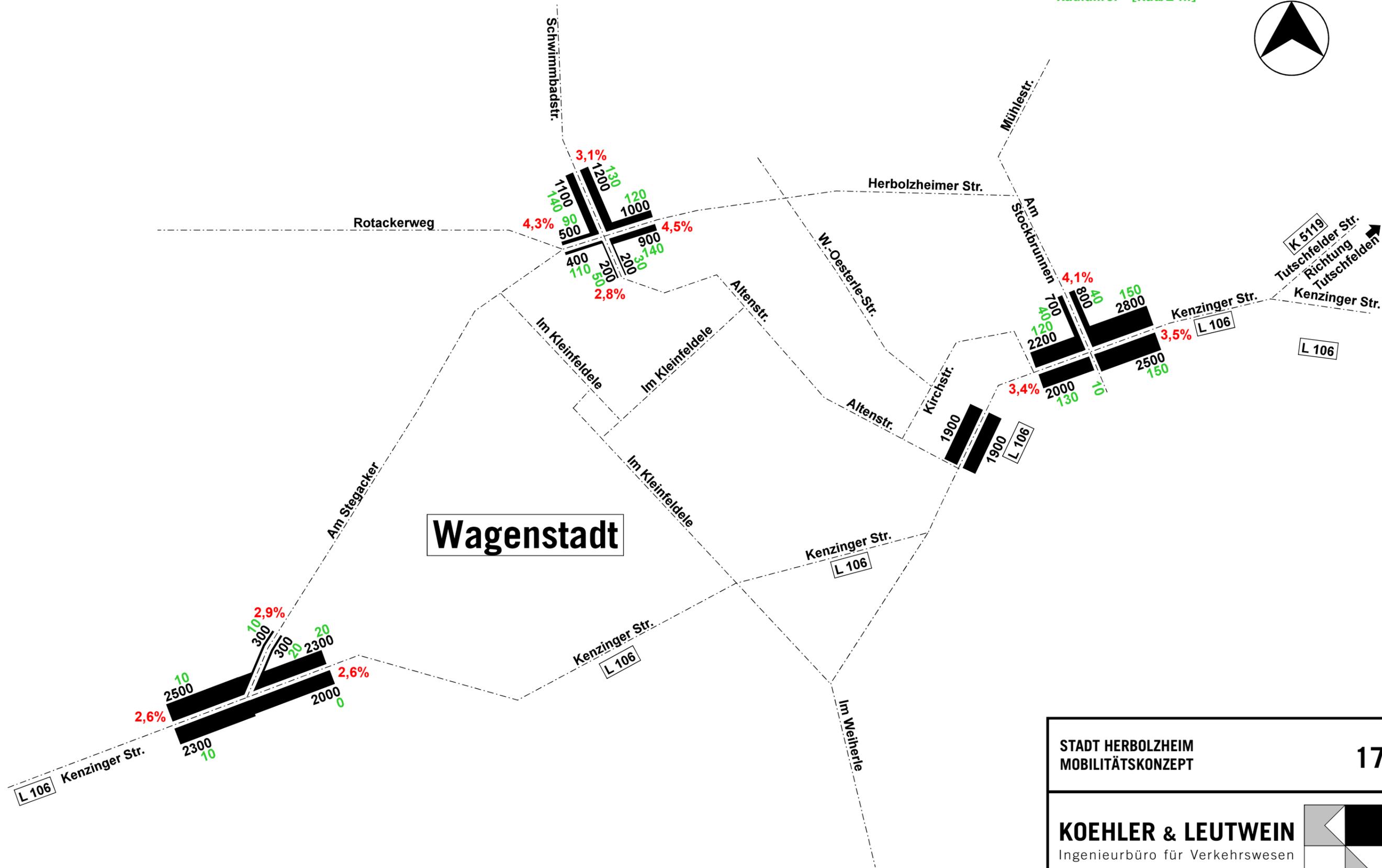
Prozentualer Schwerverkehrsanteil
 Radfahrer [Rad/24h]



Prozentualer Schwerververkehrsanteil



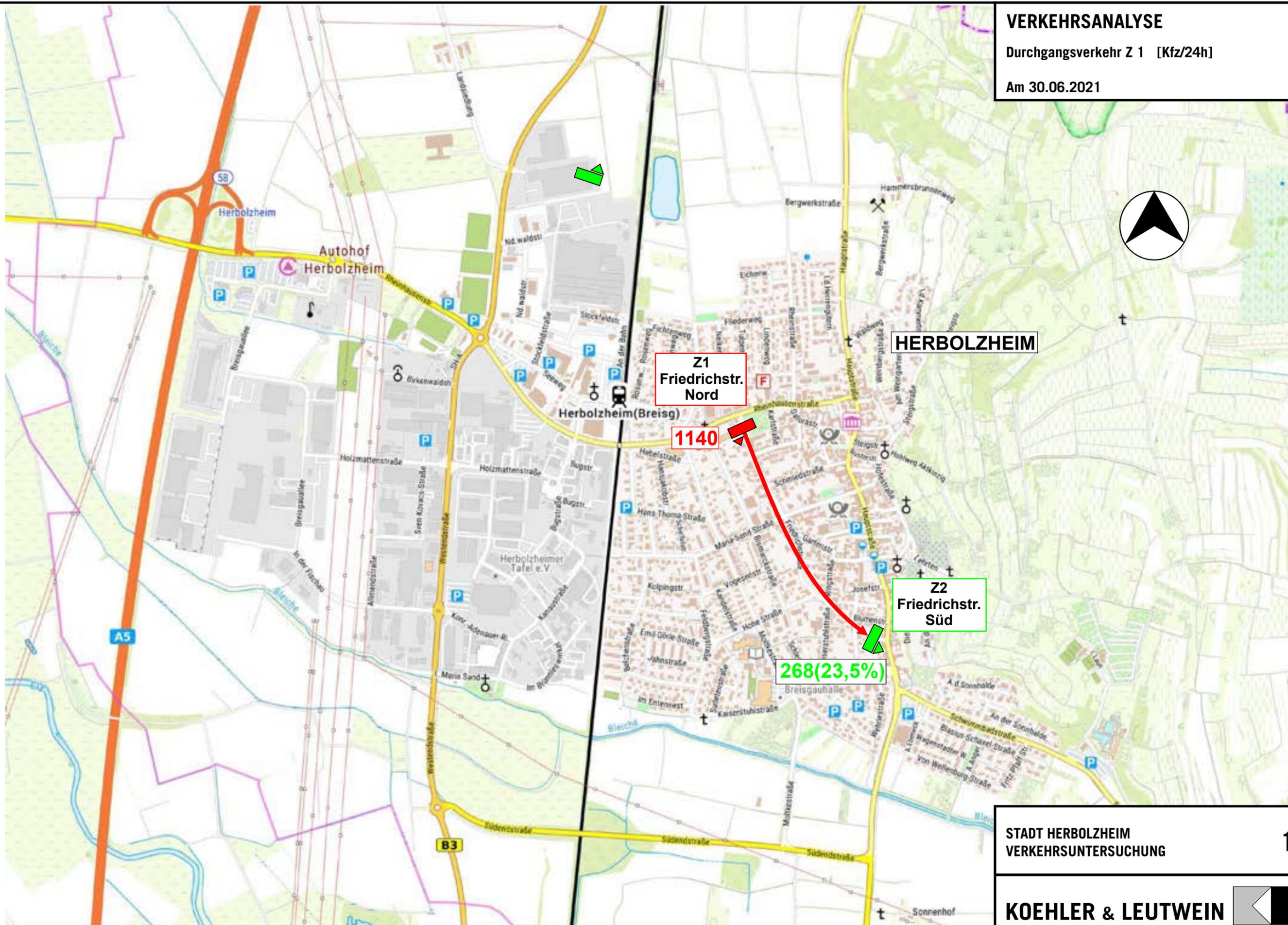
Prozentualer Schwerverkehrsanteil
 Radfahrer [Rad/24h]



VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 1 [Kfz/24h]

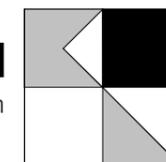
Am 30.06.2021



STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

18

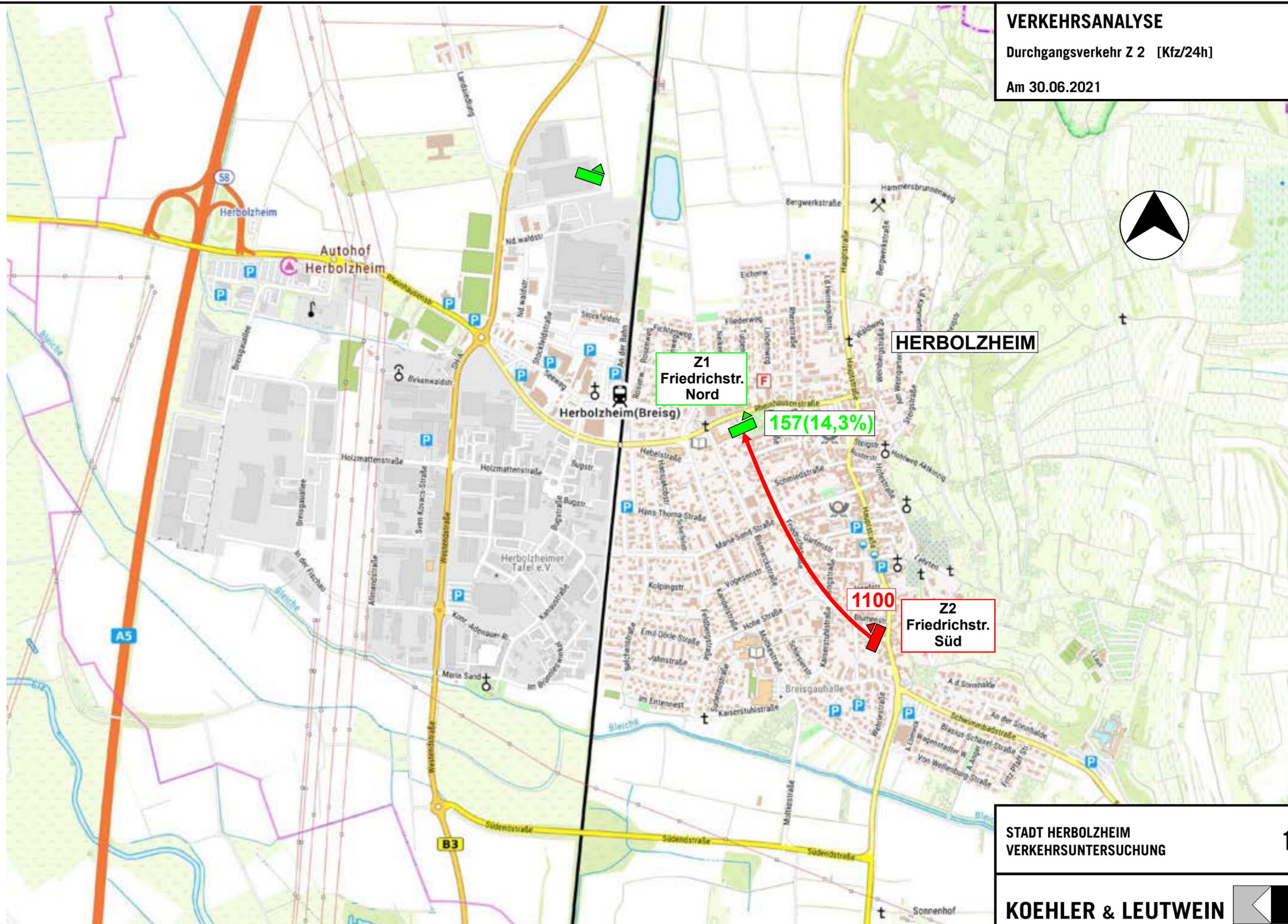
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 2 [Kfz/24h]

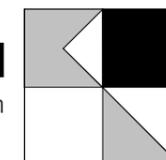
Am 30.06.2021



STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

19

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

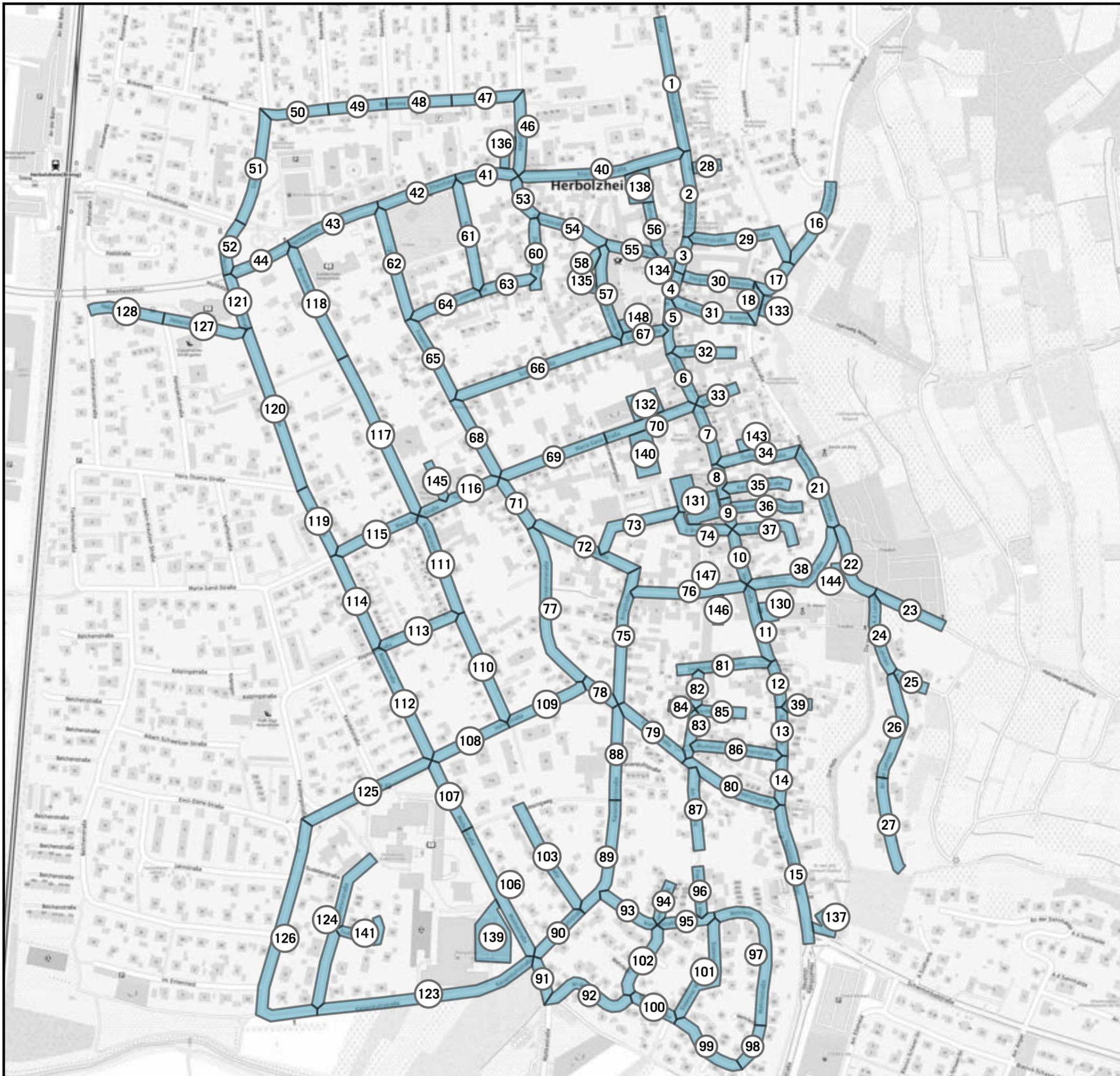


VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Einteilung der Bereiche
Am 20.10.2021

LEGENDE

 Bereiche



Auf DIN A3 in Maßstab 1:6.700 03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

20

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

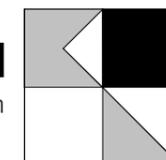
Bestand

Am 20.10.2021

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
1	Hauptstraße	von Waldweg bis Rheinhausenstr.	0	11	0	0	11
2	Hauptstraße	von Rheinhausenstr. bis Sonnenstr.	0	8	0	0	8
3	Hauptstraße	von Sonnenstr. bis Steigstr.	0	5	0	1	6
4	Hauptstraße	von Steigstr. bis Rusterstr.	0	1	0	0	1
5	Hauptstraße	von Rusterstr. bis Rubenstr.	0	6	0	0	6
6	Hauptstraße	von Rubenstr. bis Steckenstr.	0	5	0	0	5
7	Hauptstraße	von Steckenstr. bis Duttonsteinstr.	0	8	0	0	8
8	Hauptstraße	von Duttonsteinstr. bis Kaisermannstr.	0	0	0	0	0
9	Hauptstraße	von Kaisermannstr. bis Ob. Brunnenstr.	0	0	0	0	0
10	Hauptstraße	von Ob. Brunnenstr. bis Schulstr.	0	8	0	0	8
11	Hauptstraße	von Schulstr. bis Josefstr.	0	11	0	0	11
12	Hauptstraße	von Josefstr. bis Kreidestr.	0	0	0	0	0
13	Hauptstraße	von Kreidestr. bis Blumenstr.	1	0	0	0	1
14	Hauptstraße	von Blumenstr. bis Friedrichstr.	0	0	0	0	0
15	Hauptstraße	von Friedrichstr. bis Schwimmbadstr.	0	8	0	0	8
16	Steigstraße	von Am Weingarten bis Sonnenstr.	0	0	0	0	0
17	Steigstraße	von Sonnenstr. bis Hofestr.	0	0	0	0	0
18	Hofestraße	von Steigstr. bis Rusterstr.	1	0	0	0	1
21	Duttonsteinstraße	von Kirche bis Schulstr.	0	0	0	0	0
22	An d. Lehrten	von Hofestr. bis An d. Lehrten	2	0	0	0	2
23	An d. Lehrten	von An d. Lehrten bis Friedhof	4	0	0	0	4
24	An d. Lehrten	von An d. Lehrten bis Nr. 2	0	0	0	0	0
25	An d. Lehrten	von Nr. 2 bis Nr. 5	0	0	0	0	0
26	An d. Lehrten	von Nr.2 bis Nr. 8	0	0	0	0	0
27	An d. Lehrten	von Nr. 8 bis Nr. 12	1	0	0	0	1
28	Schießstraße	von Hauptstr. bis Nr. 2	0	0	0	0	0
29	Sonnenstraße	von Hauptstr. bis Steigstr.	0	0	0	0	0
30	Steigstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	0	7	0	0	7
31	Rusterstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	0	0	0	0	0
32	Rubenstraße	von Hauptstr. bis Nr. 3	0	0	0	0	0
33	Steckenstraße	von Hauptstraße bis Nr. 5	0	0	0	0	0
34	Duttonsteinstraße	von Hauptstr. bis Kirche	0	0	0	0	0
35	Kaisermannstraße	von Hauptstr. bis Nr. 9	0	0	0	0	0
36	Bergstraße	von Hauptstr. bis Nr. 8	0	0	0	0	0
37	Ob. Brunnenstraße	von Hauptstr. bis Nr. 10	0	0	0	0	0
38	Schulstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	0	0	0	0	0

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

21.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

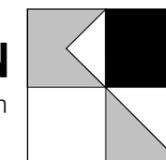
Bestand

Am 20.10.2022

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
39	Kreidestraße	von Hauptstr. bis Nr. 2	0	0	0	0	0
40	Rheinhausenstraße	von Hauptstr. bis Galurastr.	0	0	0	0	0
41	Rheinhausenstraße	von Galurastr. bis Karlstraße	0	0	0	0	0
42	Rheinhausenstraße	von Karlstr. bis Friedrichstr.	0	0	0	0	0
43	Rheinhausenstr.	von Friedrichstr. bis Bismarckstr.	0	0	0	0	0
44	Rheinhausenstraße	von Bismarckstr. bis Moltkestr.	0	0	0	0	0
46	Rheinstraße	von Rheinhausenstr. bis Birkenweg	7	9	0	0	16
47	Birkenweg	von Rheinstr. bis Lindenweg	5	24	0	0	29
48	Birkenweg	von Lindenweg bis Tulpenweg	0	8	0	0	8
49	Birkenweg	von Tulpenweg bis Nelkenweg	0	0	0	0	0
50	Birkenweg	von Nelkenweg bis Grünestraße	0	0	0	0	0
51	Grünestraße	von Birkenweg bis Eisenbahnstr.	6	0	0	0	6
52	Grünestraße	von Eisenbahnstr. bis Rheinhausenstr.	0	0	0	0	0
53	Galurastraße	von Rheinhausenstr. bis Zwillingstr.	3	0	0	0	3
54	Galurastraße	von Zwillingstr. bis Arnold-Schindler-Str.	0	17	0	0	17
55	Galurastraße	von Arnold-Schindler-Str. bis Rathausgasse	0	15	0	0	15
56	Rathausgasse	von Galurastr. bis Parkplatz	4	3	0	1	8
57	Arnold-Schindler-Straße	von Galurastr. bis Schmiedstr.	0	8	0	0	8
58	Leitstraße	von Galurastr. bis Nr. 3	0	0	0	0	0
60	Zwillingstraße	von Galurastr. bis Luisenstr.	4	0	0	0	4
61	Karlstraße	von Rheinhausenstr. bis Luisenstr.	6	0	0	0	6
62	Friedrichstraße	von Rheinhausenstr. bis Luisenstr.	0	9	0	1	10
63	Luisenstraße	von Zwillingstr. bis Karlstr.	1	0	0	0	1
64	Luisenstraße	von Karlstr. bis Luisenstr.	10	0	0	0	10
65	Friedrichstraße	von Luisenstr. bis Schmiedstr.	0	10	0	0	10
66	Schmiedstraße	von Arnold-Schindler-Str. bis Friedrichstr.	14	0	0	0	14
67	Schmiedstraße	von Hauptstr. bis Arnold-Schindler-Str.	3	0	0	0	3
68	Friedrichstraße	von Schmiedstr. bis Maria-Sand-Str.	0	12	0	0	12
69	Maria-Sand-Straße	von Friedrichstr. bis Leinenwebergäss.	4	11	0	0	15
70	Maria-Sand-Straße	von Leinenwebergäss. bis Hauptstr.	0	21	0	0	21
71	Friedrichstraße	von Maria-Sand-Str. bis Gartenstr.	0	9	0	0	9
72	Gartenstraße	von Friedrichstr. bis Ringstr.	0	9	0	0	9
73	Carl-Kuenzer-Straße	von Gartenstr. bis Parkplatz	10	0	0	0	10
74	U. Brunnenstraße	von Carl-Kuenzer-Str. bis Hauptstr.	0	5	0	0	5
75	Ringstraße	von Gartenstr. bis Friedrichstr.	3	10	0	0	13
76	Ringstraße	von Nr. 7 bis Hauptstr.	8	12	0	0	20
77	Friedrichstraße	von Gartenstr. bis Hohe Str.	0	17	0	0	17
78	Friedrichstraße	von Hohe Str. bis Kaiserstuhlstr.	0	0	0	0	0
79	Friedrichstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Krautländerstr.	0	5	0	0	5

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

21.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

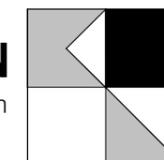
Bestand

Am 20.10.2022

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
80	Friedrichstraße	von Krautländerstr. bis Hauptstr.	2	0	0	0	2
81	Josefstraße	von Hauptstr. bis Nr. 8	9	0	0	0	9
82	Krautländerstraße	von Josefstraße bis Nr. 9	0	0	0	0	0
83	Krautländerstraße	von Nr. 4 bis Friedrichstr.	1	0	0	0	1
84	Krautländerstraße	von Nr. 5 bis Nr. 3	2	0	0	0	2
85	Krautländerstraße	von Nr. 10 bis Nr. 14	0	0	0	0	0
86	Blumenstraße	von Hauptstr. bis Krautländerstr.	4	0	0	0	4
87	Am Wehrlweg	von Friedrichstr. bis Nr. 8	1	0	0	0	1
88	Kaiserstuhlstraße	von Friedrichstr. bis Lessingweg	11	0	0	0	11
89	Kaiserstuhlstraße	von Lessingweg bis Schlesierstr.	7	0	5	0	12
90	Kaiserstuhlstraße	von Schlesierstr. bis Moltkestr.	5	0	0	0	5
91	Moltkestraße	von Kaiserstuhlstr. bis An der Bleiche	0	0	0	0	0
93	Wehrlestraße	von Kaiserstuhlstr. bis Hermann-Jäger-Weg	0	6	0	0	6
94	Hermann-Jäger-Weg	von Wehrlestr. bis Nr. 11	0	3	0	0	3
95	Wehrlestraße	von Hermann-Jäger-Weg bis Franz-Schmidt-Weg	3	6	0	0	9
96	Franz-Schmidt-Weg	von Wehrlestr. bis Nr. 4	0	2	0	0	2
97	Wehrlestraße	von Nr. 35 bis Nr. 48	7	4	0	0	11
98	Wehrlestraße	von Nr. 48 bis Nr. 42	6	0	0	0	6
99	Wehrlestraße	von Nr. 42 bis Nr. 24	0	4	0	0	4
100	Wehrlestraße	von Nr. 24 bis Nr. 12	0	5	0	0	5
101	Sisteroner Weg	von Nr. 1 bis nr. 9	0	6	0	0	6
102	Wehrlestraße	von A. d. Bleiche bis Hermann-Jäger-Weg	1	2	0	0	3
103	Schlesierstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Lessingweg	0	17	0	0	17
106	Moltkestraße	von Kaiserstuhlstr. bis Lessingweg	6	15	0	0	21
107	Moltkestraße	von Lessingweg bis Hohe Str.	0	7	0	0	7
108	Hohe Straße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	9	0	0	0	9
109	Hohe Straße	von Bismarckstr. bis Friedrichstr.	7	0	0	0	7
110	Bismarckstraße	von Hohe Str. bis Vogesenstr.	13	0	0	0	13
111	Bismarckstraße	von Maria-Sand-Str. bis Vogesenstr.	15	0	0	0	15
112	Moltkestraße	von Hohe Str. bis Vogesenstr.	0	12	0	0	12
113	Vogesenstraße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	0	0	0	0	0
114	Moltkestraße	von Vogesenstr. bis Maria-Sand-Str.	0	10	0	0	10
115	Maria-Sand-Straße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	0	10	0	0	10
116	Maria-Sand-Straße	von Bismarckstr. bis Friedrichstr.	0	10	0	0	10
117	Bismarckstraße	von Maria-Sand-Str. bis Nr. 9	0	52	0	1	53
118	Bismarckstraße	von Nr. 9 bis Rheinhausenstr.	0	16	0	0	16
119	Moltkestraße	von Maria-Sand-Str. bis Hans-Thoma-Str.	0	5	0	0	5
120	Moltkestraße	von Hans-Thoma-Str. bis Hebelstr.	7	0	0	0	7
121	Moltkestraße	von Hebelstr. bis Rheinhausenstr.	0	0	0	0	0

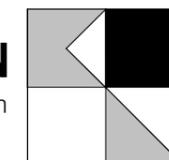
STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG**21.3****KOEHLER & LEUTWEIN**

Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSEParkraumerhebung
Bestand
Am 20.10.2022

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
123	Kaiserstuhlstraße	von Moltkestr. bis Sudetenstr.	21	0	0	0	21
124	Sudetenstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Nr. 20a	0	17	0	0	17
125	Hohe Straße	von Moltkestr. bis Feldbergstr.	5	38	0	0	43
126	Feldbergstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Hohe Str.	24	0	0	0	24
127	Hebelstraße	von Moltkestr. bis Hansjakobstr.	0	18	0	0	18
128	Hebelstraße	von Hansjakobstr. bis Grimmelshausenstr.	17	0	0	0	17
130	Parkplatz	von Hauptstr. Nr. 107 bis Kirche	0	4	0	0	4
131	Parkplatz	von U. Brunnenstr. bis Stadtbücherei	0	44	0	1	45
132	Parkplatz	von Maria-Sand-Str. bis Volksbank	0	13	0	1	14
133	Parkplatz	von Hofestr. bis Kirche	7	0	0	0	7
134	Parkplatz	von Hauptstr. bis Rathaus	0	1	0	0	1
135	Parkplatz	von Arnold-Schindler-Str. bis Leitstr.	0	36	0	0	36
136	Parkplatz	von Rheinstr. bis Rheinhausenstr.	0	19	0	0	19
137	Parkplatz	von Hauptstr. bis Schwimmbadstr.	0	26	0	0	26
138	Parkplatz	von Rheinhausenstr. bis Rathausgasse	0	28	0	0	28
139	Parkplatz Breisgauhalle	von Moltkestr. bis Halle	0	58	0	1	59
140	Parkplatz Post	von Maria-Sand-Str. bis Post	0	0	11	0	11
141	Sudetenstraße	von Nr. 18 bis Nr. 16a	0	0	0	0	0
143	Parkplatz Duttonsteinstraße	von Duttonsteinstraße bis Nr. 13	7	6	0	0	13
144	Parkplatz Friedhof	von A. d. Lehrten bis Friedhof	17	0	0	0	17
145	Parkplatz Kita	von Maria-Sand-Str. bis Kita	0	17	0	1	18
146	Parkplatz Ringstraße	von Ringstraße nach Süd	0	22	0	0	22
147	Ringstraße Parkplatz	von Ringstr. bis Nord	0	17	0	0	17
148	Parkplatz Schmiedstr.	von Schmiedstr. bis Arnold-Schindler-Str.	0	11	0	0	11
Summen			311	859	16	8	1194

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG**21.4****KOEHLER & LEUTWEIN**
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

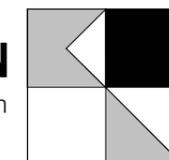
Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2021

Bereich Erfassung	Straße	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%										
1	Hauptstraße	von Waldweg bis Rheinhausenstr.	11	7	64%	9	82%	8	73%	7	64%	4	36%	12	109%	8	71%
2	Hauptstraße	von Rheinhausenstr. bis Sonnenstr.	8	8	100%	8	100%	8	100%	7	88%	5	63%	9	113%	8	94%
3	Hauptstraße	von Sonnenstr. bis Steigstr.	6	5	83%	5	83%	4	67%	2	33%	2	33%	4	67%	4	61%
4	Hauptstraße	von Steigstr. bis Rusterstr.	1	1	100%	1	100%	1	100%	0	0%	1	100%	1	100%	1	83%
5	Hauptstraße	von Rusterstr. bis Rübenstr.	6	4	67%	5	83%	7	117%	5	83%	4	67%	6	100%	5	86%
6	Hauptstraße	von Rübenstr. bis Steckenstr.	5	1	20%	4	80%	3	60%	5	100%	3	60%	3	60%	3	63%
7	Hauptstraße	von Steckenstr. bis Duffensteinstr.	8	4	50%	6	75%	5	63%	6	75%	4	50%	6	75%	5	65%
8	Hauptstraße	von Duffensteinstr. bis Kaiseremannstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
9	Hauptstraße	von Kaiseremannstr. bis Ob. Brunnenstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
10	Hauptstraße	von Ob. Brunnenstr. bis Schulstr.	8	5	63%	7	88%	5	63%	6	75%	7	88%	4	50%	6	71%
11	Hauptstraße	von Schulstr. bis Josefstr.	11	5	45%	7	64%	6	55%	7	64%	6	55%	0	0%	5	47%
12	Hauptstraße	von Josefstr. bis Kreidestr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
13	Hauptstraße	von Kreidestr. bis Blumenstr.	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
14	Hauptstraße	von Blumenstr. bis Friedrichstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
15	Hauptstraße	von Friedrichstr. bis Schwimmbadstr.	8	5	63%	5	63%	6	75%	8	100%	7	88%	9	113%	7	83%
16	Steigstraße	von Am Weingarten bis Sonnenstr.	0	2	>100%	1	>100%	2	>100%	2	>100%	2	>100%	1	>100%	2	>100%
17	Steigstraße	von Sonnenstr. bis Hofestr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
18	Hofstraße	von Steigstr. bis Rusterstr.	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	1	100%	0	33%
21	Duffensteinstraße	von Kirche bis Schulstr.	0	0	0%	1	>100%	1	>100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
22	An d. Lehrten	von Hofestr. bis An d. Lehrten	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	8%
23	An d. Lehrten	von An d. Lehrten bis Friedhof	4	0	0%	3	75%	4	100%	0	0%	1	25%	0	0%	1	33%
24	An d. Lehrten	von An d. Lehrten bis Nr. 2	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
25	An d. Lehrten	von Nr. 2 bis Nr. 5	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
26	An d. Lehrten	von Nr. 2 bis Nr. 8	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	>100%	0	0%
27	An d. Lehrten	von Nr. 8 bis Nr. 12	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	17%
28	Schießstraße	von Hauptstr. bis Nr. 2	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
29	Sonnenstraße	von Hauptstr. bis Steigstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
30	Steigstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	7	9	129%	5	71%	2	29%	5	71%	8	114%	9	129%	6	90%
31	Rusterstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
32	Rübenstraße	von Hauptstr. bis Nr. 3	0	0	0%	1	>100%	1	>100%	1	>100%	0	0%	0	0%	1	>100%

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

22.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

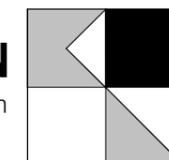
Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2022

Bereich Erfassung	Straße	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
33	Steckenstraße	von Hauptstraße bis Nr. 5	0	0	0%	0	0%	2	>100%	1	>100%	1	>100%	1	>100%	1	>100%
34	Duttensteinstraße	von Hauptstr. bis Kirche	0	0	0%	0	0%	1	>100%	1	>100%	1	>100%	0	0%	1	>100%
35	Kaisermannstraße	von Hauptstr. bis Nr. 9	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
36	Bergstraße	von Hauptstr. bis Nr. 8	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
37	Ob. Brunnenstraße	von Hauptstr. bis Nr. 10	0	0	0%	3	>100%	0	0%	0	0%	1	>100%	1	>100%	1	>100%
38	Schulstraße	von Hauptstr. bis Hofestr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
39	Kreidestraße	von Hauptstr. bis Nr. 2	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	>100%	0	0%
40	Rheinhausenstraße	von Hauptstr. bis Galurastr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
41	Rheinhausenstraße	von Galurastr. bis Karlstraße	0	0	0%	1	>100%	0	0%	1	>100%	0	0%	1	>100%	1	>100%
42	Rheinhausenstraße	von Karlstr. bis Friedrichstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
43	Rheinhausenstr.	von Friedrichstr. bis Bismarckstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
44	Rheinhausenstraße	von Bismarckstr. bis Mollkestr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
46	Rheinstraße	von Rheinhausenstr. bis Birkenweg	16	8	50%	7	44%	9	56%	5	31%	10	63%	10	63%	8	51%
47	Birkenweg	von Rheinstr. bis Lindenweg	29	2	7%	2	7%	1	3%	2	7%	4	14%	5	17%	3	9%
48	Birkenweg	von Lindenweg bis Tulpenweg	8	0	0%	0	0%	0	0%	3	38%	2	25%	3	38%	1	17%
49	Birkenweg	von Tulpenweg bis Nelkenweg	0	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
50	Birkenweg	von Nelkenweg bis Grünstraße	0	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
51	Grünstraße	von Birkenweg bis Eisenbahnstr.	6	6	100%	3	50%	4	67%	3	50%	5	83%	5	83%	4	72%
52	Grünstraße	von Eisenbahnstr. bis Rheinhausenstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
53	Galurastraße	von Rheinhausenstr. bis Zwillingstr.	3	3	100%	3	100%	3	100%	4	133%	4	133%	3	100%	3	111%
54	Galurastraße	von Zwillingstr. bis Arnold-Schindler-Str.	17	9	53%	15	88%	14	82%	12	71%	12	71%	13	76%	13	74%
55	Galurastraße	von Arnold-Schindler-Str. bis Rathausgasse	15	11	73%	11	73%	14	93%	8	53%	8	53%	13	87%	11	72%
56	Rathausgasse	von Galurastr. bis Parkplatz	8	3	38%	6	75%	6	75%	3	38%	4	50%	3	38%	4	52%
57	Arnold-Schindler-Straße	von Galurastr. bis Schmiedstr.	8	2	25%	5	63%	7	88%	5	63%	4	50%	4	50%	5	56%
58	Leitstraße	von Galurastr. bis Nr. 3	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
60	Zwillingstraße	von Galurastr. bis Luisenstr.	4	3	75%	6	150%	3	75%	5	125%	8	200%	9	225%	6	142%
61	Karlstraße	von Rheinhausenstr. bis Luisenstr.	6	3	50%	2	33%	1	17%	1	17%	4	67%	3	50%	2	39%
62	Friedrichstraße	von Rheinhausenstr. bis Luisenstr.	10	8	80%	5	50%	9	90%	7	70%	7	70%	8	80%	7	73%
63	Luisenstraße	von Zwillingstr. bis Karlstr.	1	1	100%	1	100%	1	100%	1	100%	2	200%	2	200%	1	133%
64	Luisenstraße	von Karlstr. bis Luisenstr.	10	10	100%	10	100%	10	100%	8	80%	10	100%	11	110%	10	98%
65	Friedrichstraße	von Luisenstr. bis Schmiedstr.	10	8	80%	6	60%	6	60%	4	40%	6	60%	10	100%	7	67%
66	Schmiedstraße	von Arnold-Schindler-Str. bis Friedrichstr.	14	10	71%	10	71%	9	64%	8	57%	9	64%	9	64%	9	65%

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

22.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

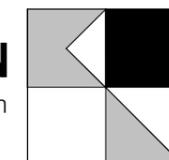
Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2022

Bereich Erfassung	Straße	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%										
67	Schmiedstraße	von Hauptstr. bis Arnold-Schindler-Str.	3	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	11%
68	Friedrichstraße	von Schmiedstr. bis Maria-Sand-Str.	12	7	58%	10	83%	10	83%	6	50%	6	50%	7	58%	8	64%
69	Maria-Sand-Straße	von Friedrichstr. bis Leinenwebergäss.	15	10	67%	12	80%	11	73%	11	73%	10	67%	9	60%	11	70%
70	Maria-Sand-Straße	von Leinenwebergäss. bis Hauptstr.	21	5	24%	13	62%	14	67%	17	81%	17	81%	13	62%	13	63%
71	Friedrichstraße	von Maria-Sand-Str. bis Gartenstr.	9	8	89%	7	78%	8	89%	8	89%	5	56%	5	56%	7	78%
72	Gartenstraße	von Friedrichstr. bis Ringstr.	9	9	100%	8	89%	7	78%	10	111%	7	78%	7	78%	8	89%
73	Carl-Kuenzer-Straße	von Gartenstr. bis Parkplatz	10	0	0%	14	140%	14	140%	5	50%	6	60%	9	90%	8	80%
74	U. Brunnenstraße	von Carl-Kuenzer-Str. bis Hauptstr.	5	0	0%	5	100%	1	20%	1	20%	0	0%	0	0%	1	23%
75	Ringstraße	von Gartenstr. bis Friedrichstr.	13	13	100%	12	92%	12	92%	13	100%	10	77%	11	85%	12	91%
76	Ringstraße	von Nr. 7 bis Hauptstr.	20	20	100%	21	105%	19	95%	21	105%	21	105%	17	85%	20	99%
77	Friedrichstraße	von Gartenstr. bis Hohe Str.	17	7	41%	8	47%	10	59%	11	65%	10	59%	10	59%	9	55%
78	Friedrichstraße	von Hohe Str. bis Kaiserstuhlstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
79	Friedrichstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Krautländerstr.	5	4	80%	5	100%	4	80%	5	100%	5	100%	5	100%	5	93%
80	Friedrichstraße	von Krautländerstr. bis Hauptstr.	2	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	17%
81	Josefstraße	von Hauptstr. bis Nr. 8	9	5	56%	8	89%	4	44%	6	67%	4	44%	5	56%	5	59%
82	Krautländerstraße	von Josefstraße bis Nr. 9	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
83	Krautländerstraße	von Nr. 4 bis Friedrichstr.	1	0	0%	1	100%	1	100%	1	100%	2	200%	2	200%	1	117%
84	Krautländerstraße	von Nr. 5 bis Nr. 3	2	1	50%	1	50%	2	100%	2	100%	2	100%	2	100%	2	83%
85	Krautländerstraße	von Nr. 10 bis Nr. 14	0	2	>100%	2	>100%	3	>100%	1	>100%	1	>100%	1	>100%	2	>100%
86	Blumenstraße	von Hauptstr. bis Krautländerstr.	4	5	125%	4	100%	4	100%	5	125%	6	150%	6	150%	5	125%
87	Am Wehrieweg	von Friedrichstr. bis Nr. 8	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	17%
88	Kaiserstuhlstraße	von Friedrichstr. bis Lessingweg	11	7	64%	10	91%	8	73%	9	82%	12	109%	7	64%	9	80%
89	Kaiserstuhlstraße	von Lessingweg bis Schlesierstr.	12	2	17%	1	8%	3	25%	3	25%	2	17%	1	8%	2	17%
90	Kaiserstuhlstraße	von Schlesierstr. bis Moltkestr.	5	0	0%	0	0%	1	20%	0	0%	1	20%	0	0%	0	7%
91	Moltkestraße	von Kaiserstuhlstr. bis An der Bleiche	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
93	Wehriestraße	von Kaiserstuhlstr. bis Hermann-Jäger-Weg	6	9	150%	8	133%	6	100%	11	183%	9	150%	8	133%	9	142%
94	Hermann-Jäger-Weg	von Wehriestr. bis Nr. 11	3	2	67%	2	67%	2	67%	2	67%	2	67%	2	67%	2	67%
95	Wehriestraße	von Hermann-Jäger-Weg bis Franz-Schmidt-Weg	9	3	33%	3	33%	3	33%	6	67%	7	78%	12	133%	6	63%
96	Franz-Schmidt-Weg	von Wehriestr. bis Nr. 4	2	3	150%	3	150%	3	150%	4	200%	3	150%	2	100%	3	150%
97	Wehriestraße	von Nr. 35 bis Nr. 48	11	5	45%	3	27%	6	55%	7	64%	5	45%	10	91%	6	55%
98	Wehriestraße	von Nr. 48 bis Nr. 42	6	2	33%	1	17%	2	33%	2	33%	2	33%	2	33%	2	31%
99	Wehriestraße	von Nr. 42 bis Nr. 24	4	3	75%	3	75%	0	0%	0	0%	5	125%	4	100%	3	63%

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

22.3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

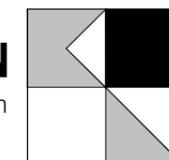
Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2022

Bereich Erfassung	Straße	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%										
100	Wehrlestraße	von Nr. 24 bis Nr. 12	5	3	60%	4	80%	3	60%	3	60%	4	80%	3	60%	3	67%
101	Sisteroner Weg	von Nr. 1 bis nr. 9	6	2	33%	8	133%	1	17%	4	67%	5	83%	5	83%	4	66%
102	Wehrlestraße	von A. d. Bleiche bis Hermann-Jäger-Weg	3	2	67%	2	67%	1	33%	1	33%	2	67%	3	100%	2	61%
103	Schlesierstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Lessingweg	17	6	35%	6	35%	4	24%	3	18%	5	29%	5	29%	5	28%
106	Moltkestraße	von Kaiserstuhlstr. bis Lessingweg	21	15	71%	18	86%	18	86%	9	43%	6	29%	10	48%	13	60%
107	Moltkestraße	von Lessingweg bis Hohe Str.	7	1	14%	2	29%	3	43%	4	57%	5	71%	7	100%	4	52%
108	Hohe Straße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	9	2	22%	1	11%	0	0%	6	67%	3	33%	4	44%	3	30%
109	Hohe Straße	von Bismarckstr. bis Friedrichstr.	7	2	29%	4	57%	2	29%	5	71%	4	57%	6	86%	4	55%
110	Bismarckstraße	von Hohe Str. bis Vogesenstr.	13	6	46%	6	46%	6	46%	5	38%	6	46%	8	62%	6	47%
111	Bismarckstraße	von Maria-Sand-Str. bis Vogesenstr.	15	7	47%	10	67%	8	53%	8	53%	8	53%	8	53%	8	54%
112	Moltkestraße	von Hohe Str. bis Vogesenstr.	12	6	50%	6	50%	6	50%	6	50%	8	67%	8	67%	7	58%
113	Vogesenstraße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
114	Moltkestraße	von Vogesenstr. bis Maria-Sand-Str.	10	6	60%	9	90%	8	80%	7	70%	8	80%	6	60%	7	73%
115	Maria-Sand-Straße	von Moltkestr. bis Bismarckstr.	10	10	100%	11	110%	8	80%	10	100%	9	90%	8	80%	9	93%
116	Maria-Sand-Straße	von Bismarckstr. bis Friedrichstr.	10	11	110%	9	90%	8	80%	8	80%	7	70%	5	50%	8	80%
117	Bismarckstraße	von Maria-Sand-Str. bis Nr. 9	53	31	58%	53	100%	36	72%	27	51%	31	58%	21	40%	34	63%
118	Bismarckstraße	von Nr. 9 bis Rheinhausenstr.	16	14	88%	21	131%	26	163%	4	25%	6	38%	26	163%	16	101%
119	Moltkestraße	von Maria-Sand-Str. bis Hans-Thoma-Str.	5	3	60%	4	80%	3	60%	2	40%	1	20%	4	80%	3	57%
120	Moltkestraße	von Hans-Thoma-Str. bis Hebelstr.	7	0	0%	0	0%	0	0%	1	14%	2	29%	1	14%	1	10%
121	Moltkestraße	von Hebelstr. bis Rheinhausenstr.	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
123	Kaiserstuhlstraße	von Moltkestr. bis Sudetenstr.	21	0	0%	1	5%	0	0%	2	10%	0	0%	5	24%	1	6%
124	Sudetenstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Nr. 20a	17	11	65%	12	71%	11	65%	12	71%	15	88%	15	88%	13	75%
125	Hohe Straße	von Moltkestr. bis Feldbergstr.	43	27	63%	28	65%	28	65%	19	44%	14	33%	16	37%	22	51%
126	Feldbergstraße	von Kaiserstuhlstr. bis Hohe Str.	24	8	33%	9	38%	6	25%	10	42%	9	38%	10	42%	9	36%
127	Hebelstraße	von Moltkestr. bis Hansjakobstr.	18	4	22%	6	33%	7	39%	3	17%	3	17%	0	0%	4	21%
128	Hebelstraße	von Hansjakobstr. bis Grimmelshausenstr.	17	8	47%	15	88%	15	88%	12	71%	6	35%	7	41%	11	62%
130	Parkplatz	von Hauptstr. Nr. 107 bis Kirche	4	2	50%	4	100%	2	50%	1	25%	3	75%	2	50%	2	50%
131	Parkplatz	von U. Brunnenstr. bis Stadtbücherei	45	11	24%	43	96%	19	42%	35	78%	28	62%	21	47%	26	58%
132	Parkplatz	von Maria-Sand-Str. bis Volksbank	14	5	36%	10	71%	11	79%	6	43%	11	79%	6	43%	8	58%
133	Parkplatz	von Hofestr. bis Kirche	7	5	71%	3	43%	3	43%	6	86%	4	57%	3	43%	4	57%
134	Parkplatz	von Hauptstr. bis Rathaus	1	1	100%	0	0%	0	0%	1	100%	1	100%	1	100%	1	67%
135	Parkplatz	von Arnold-Schindler-Str. bis Leitstr.	36	7	19%	28	78%	22	61%	19	53%	23	64%	12	33%	19	51%

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

22.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

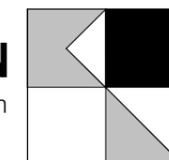
Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2022

Bereich Erfassung	Straße	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
136	Parkplatz	von Rheinstr. bis Rheinhausenstr.	19	19	100%	18	95%	15	79%	14	74%	18	95%	19	100%	17	90%
137	Parkplatz	von Hauptstr. bis Schwimmbadstr.	26	5	19%	6	23%	11	42%	9	35%	16	62%	20	77%	11	43%
138	Parkplatz	von Rheinhausenstr. bis Rathausgasse	28	28	100%	30	107%	30	107%	25	89%	25	89%	19	68%	26	93%
139	Parkplatz Breisgauhalle	von Moltkestr. bis Halle	59	2	3%	2	3%	5	8%	1	2%	1	2%	14	24%	4	7%
140	Parkplatz Post	von Maria-Sand-Str. bis Post	11	2	18%	5	45%	7	64%	4	36%	8	73%	3	27%	5	44%
141	Sudetenstraße	von Nr. 18 bis Nr. 16a	0	1	>100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%
143	Parkplatz Duttonsteinstraße	von Duttonsteinstraße bis Nr. 13	13	7	54%	5	38%	8	62%	11	85%	9	69%	7	54%	8	60%
144	Parkplatz Friedhof	von A. d. Lehrten bis Friedhof	17	3	18%	5	29%	3	18%	2	12%	3	18%	4	24%	3	20%
145	Parkplatz Kita	von Maria-Sand-Str. bis Kita	18	15	83%	16	89%	19	106%	15	83%	11	61%	7	39%	14	77%
146	Parkplatz Ringstraße	von Ringstraße nach Süd	22	10	45%	17	77%	17	77%	20	91%	17	77%	10	45%	15	68%
147	Ringstraße Parkplatz	von Ringstr. bis Nord	17	5	29%	13	76%	6	35%	5	29%	4	24%	3	18%	6	35%
148	Parkplatz Schmiedstr.	von Schmiedstr. bis Arnold-Schindler-Str.	11	1	9%	6	55%	5	45%	1	9%	1	9%	1	9%	3	23%
Summen			1194	589	49%	787	66%	717	60%	658	55%	689	58%	682	57%	684	57%

STADT HERBOLZHEIM
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

22.5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

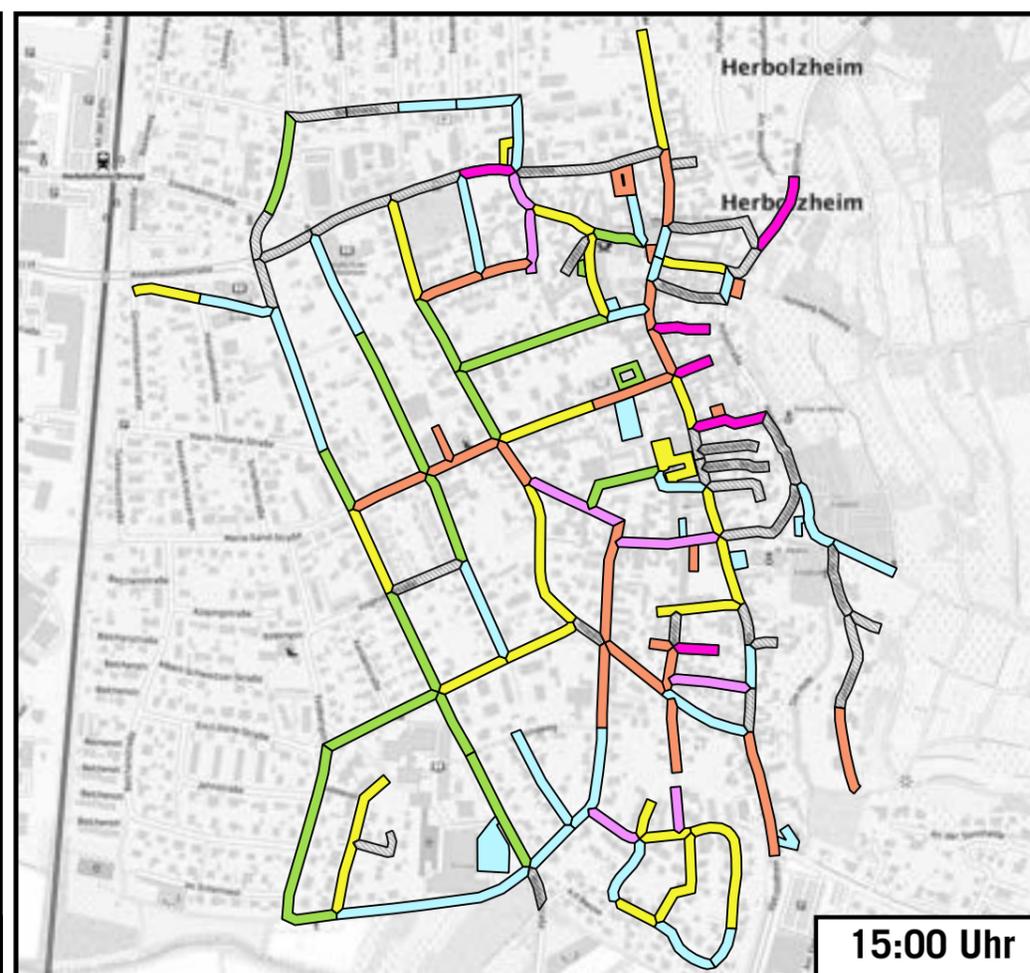
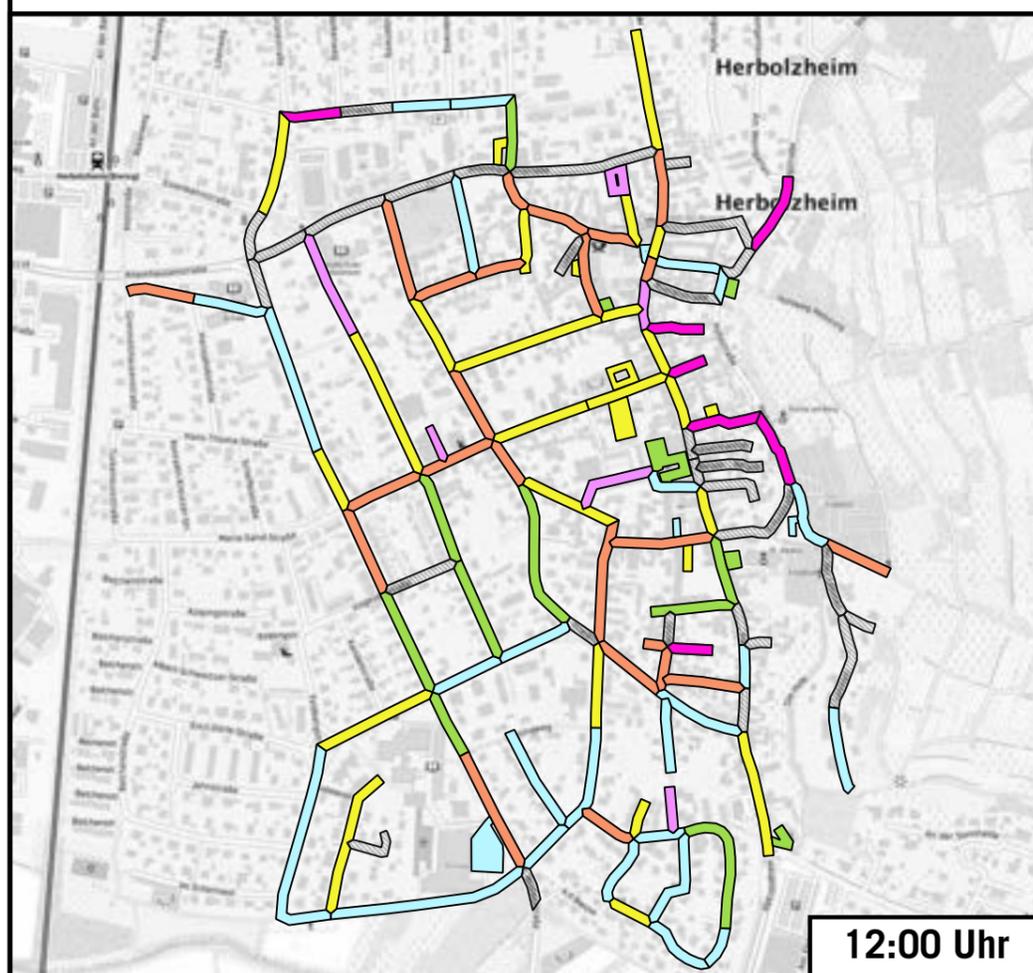
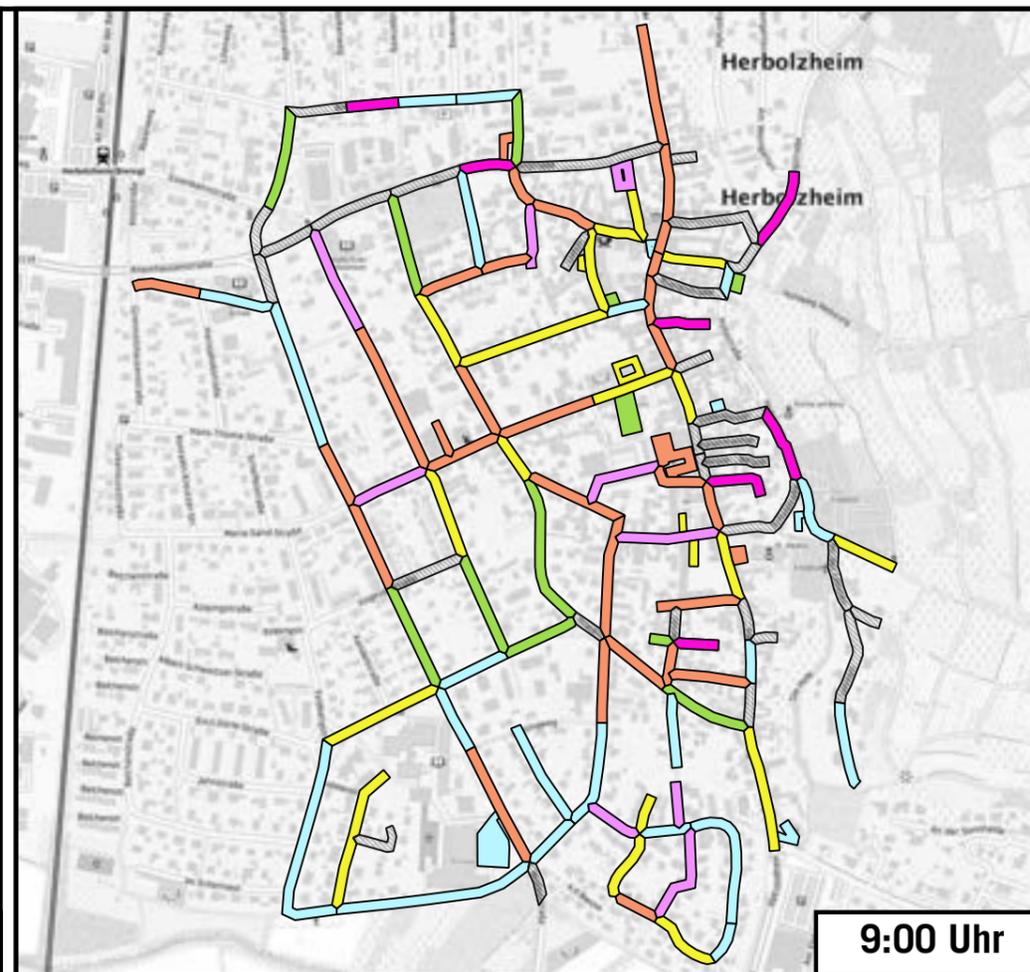
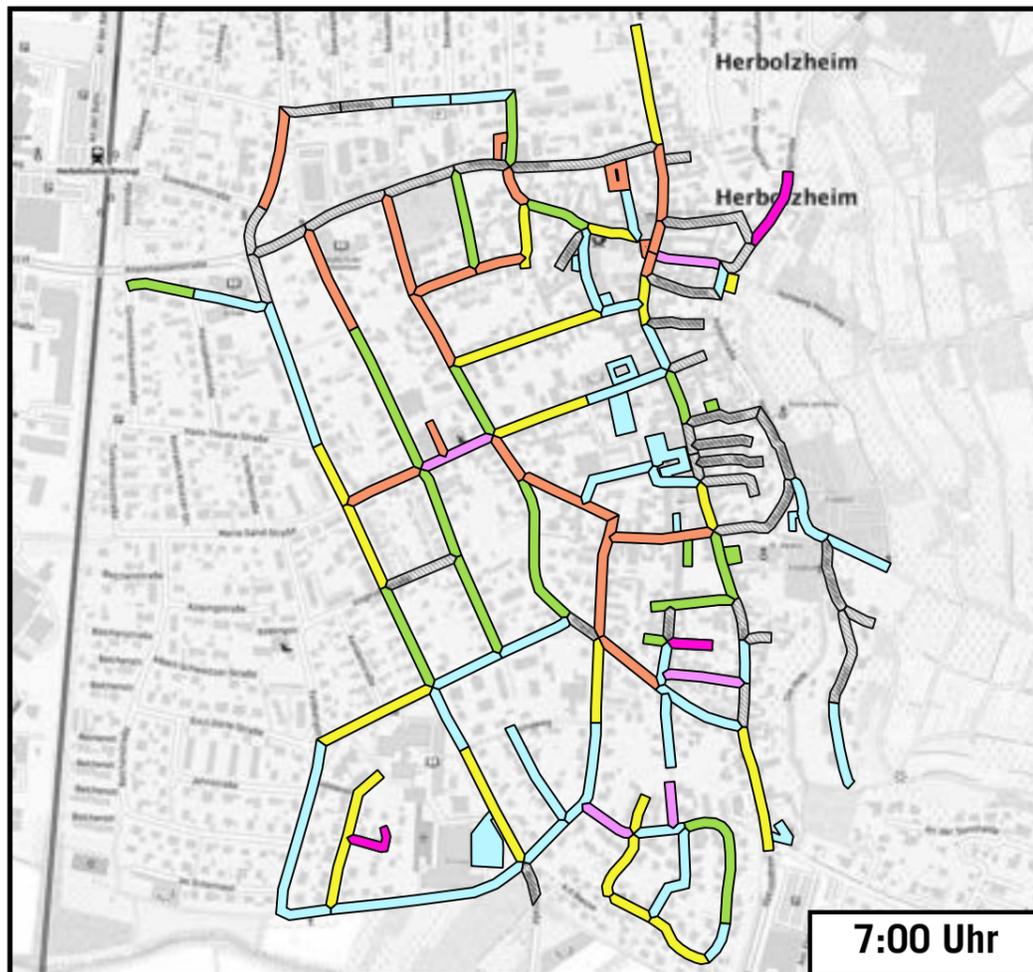


VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2021

LEGENDE

-  <40%
-  40-60%
-  60-80%
-  80-100%
-  >100%
-  Keine Stellplätze vorhanden
-  Belegung ohne Angebot



03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

23.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

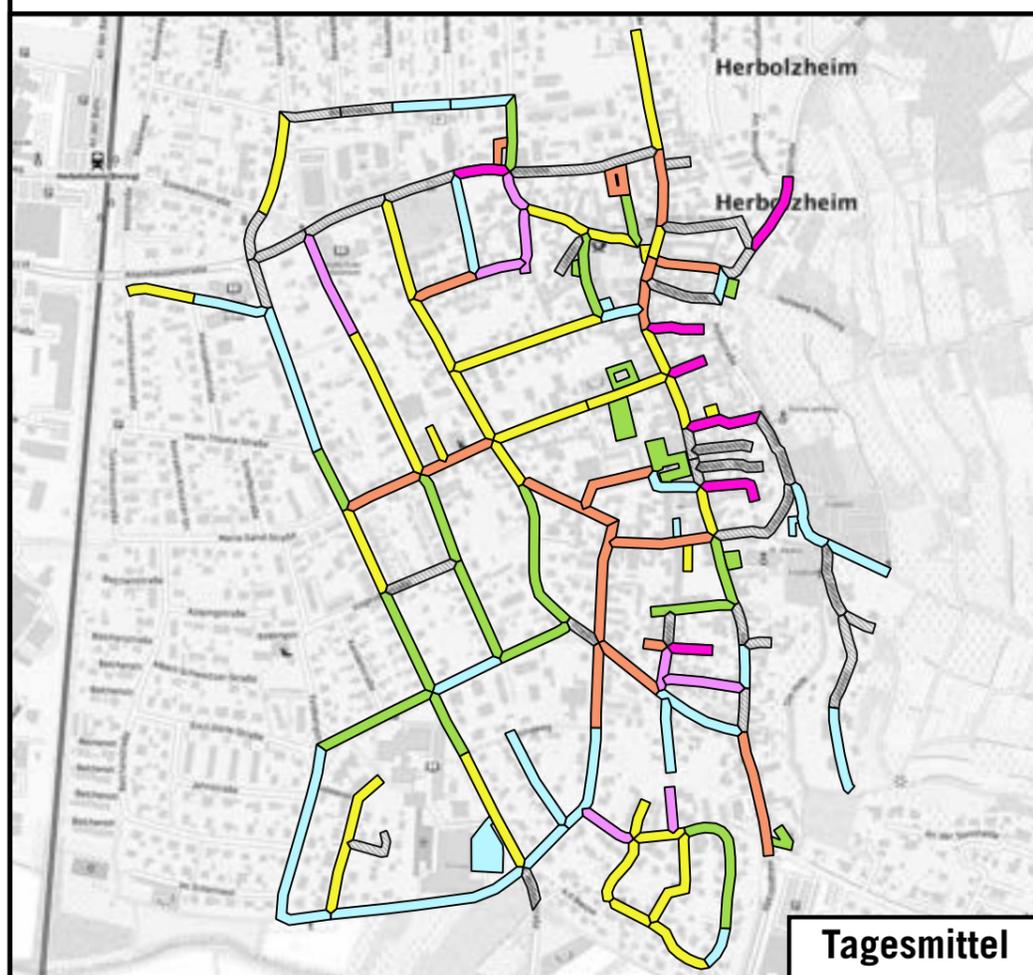
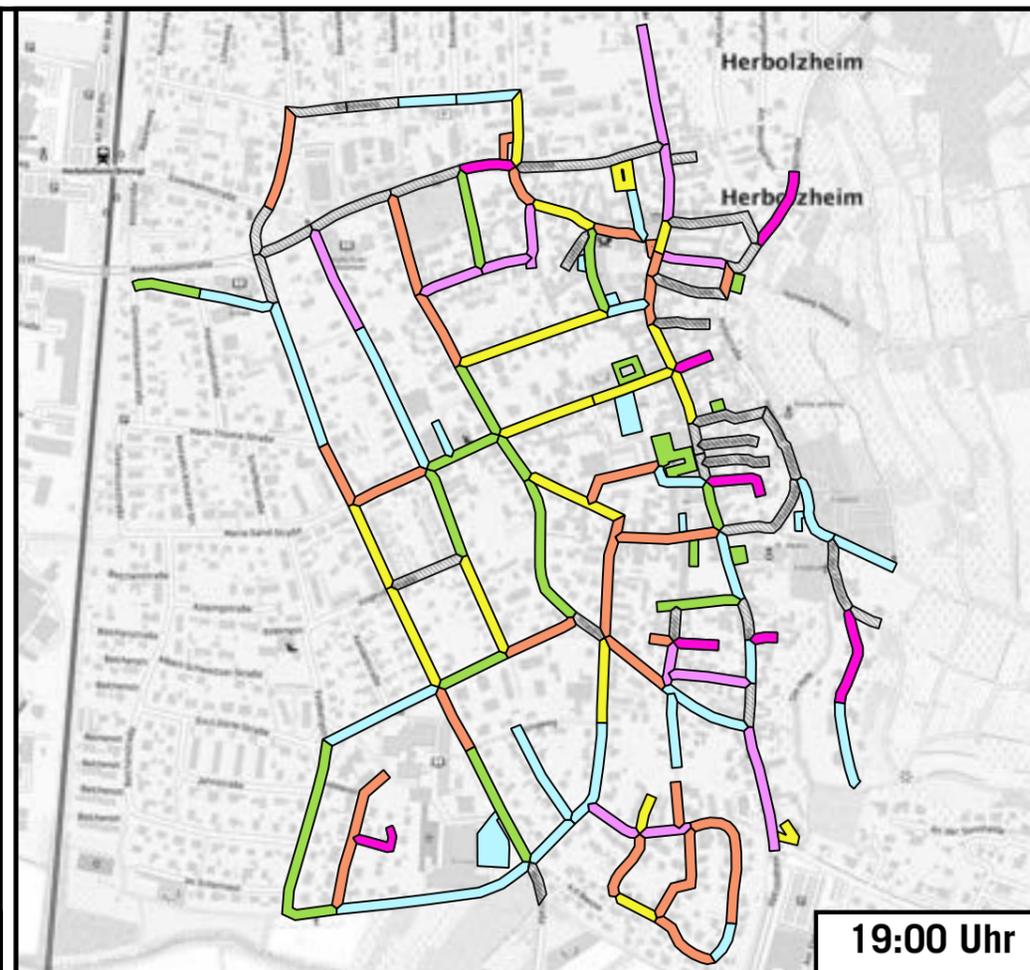
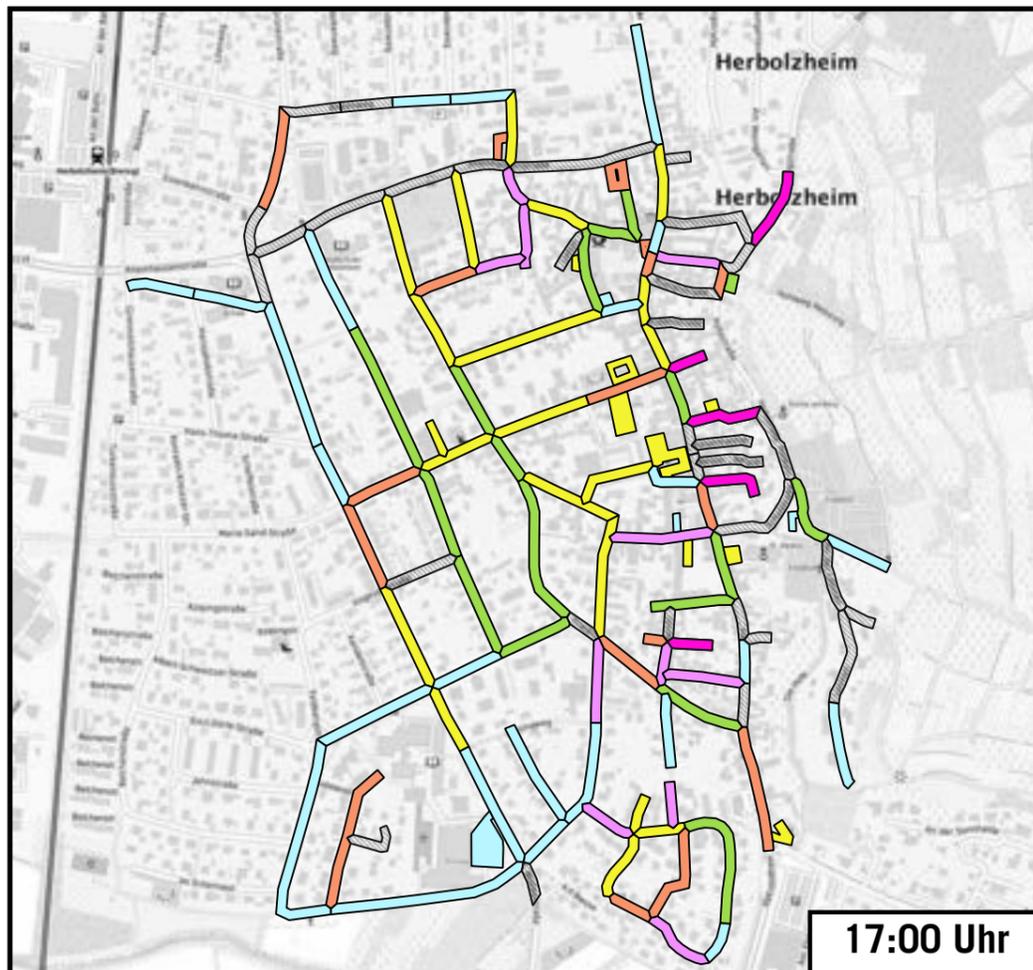


VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Auslastung der Bereiche
Am 20.10.2021

LEGENDE

-  <40%
-  40-60%
-  60-80%
-  80-100%
-  >100%
-  Keine Stellplätze vorhanden
-  Belegung ohne Angebot



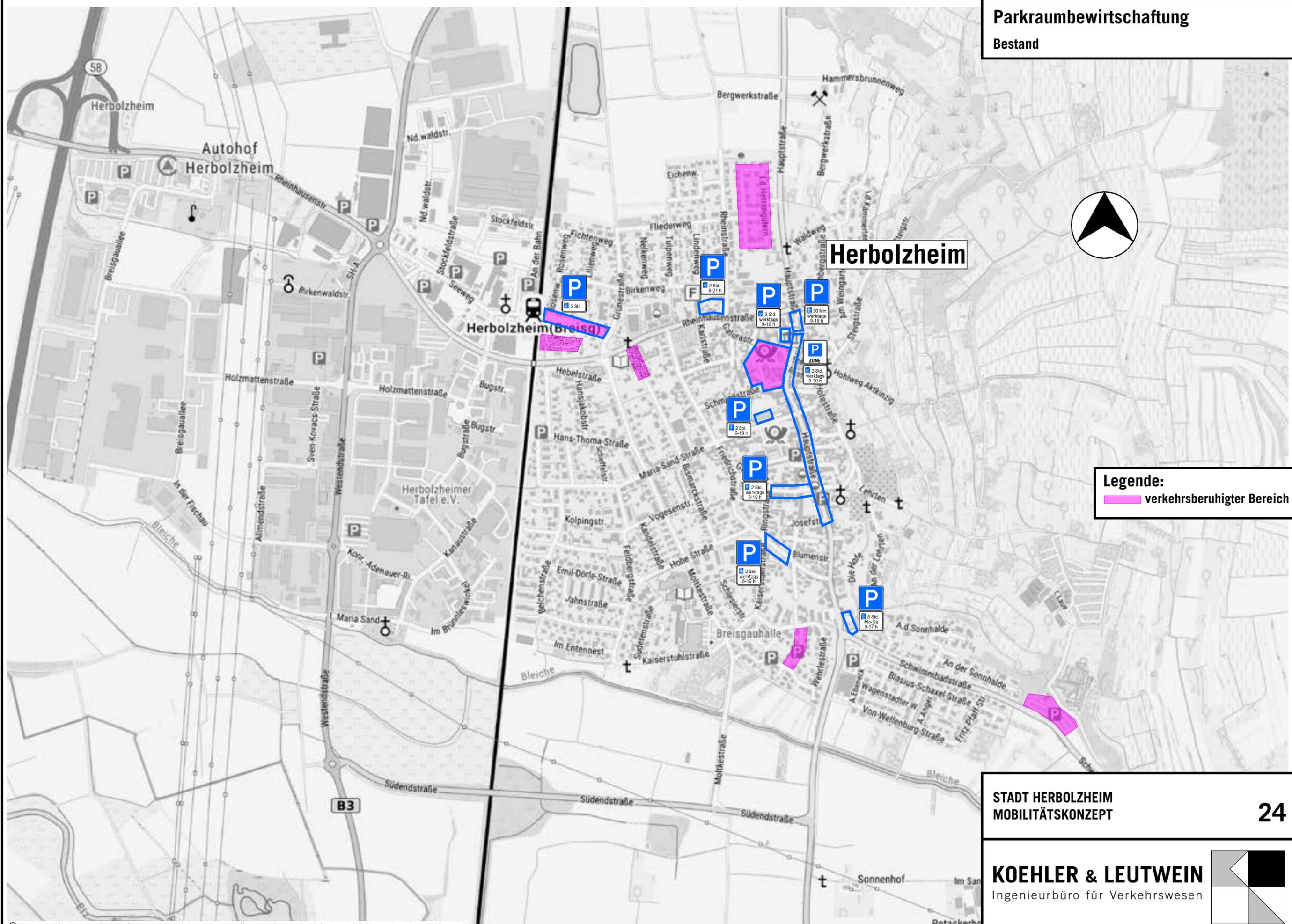
03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

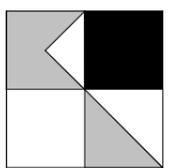
23.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



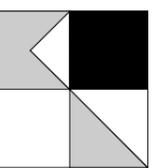
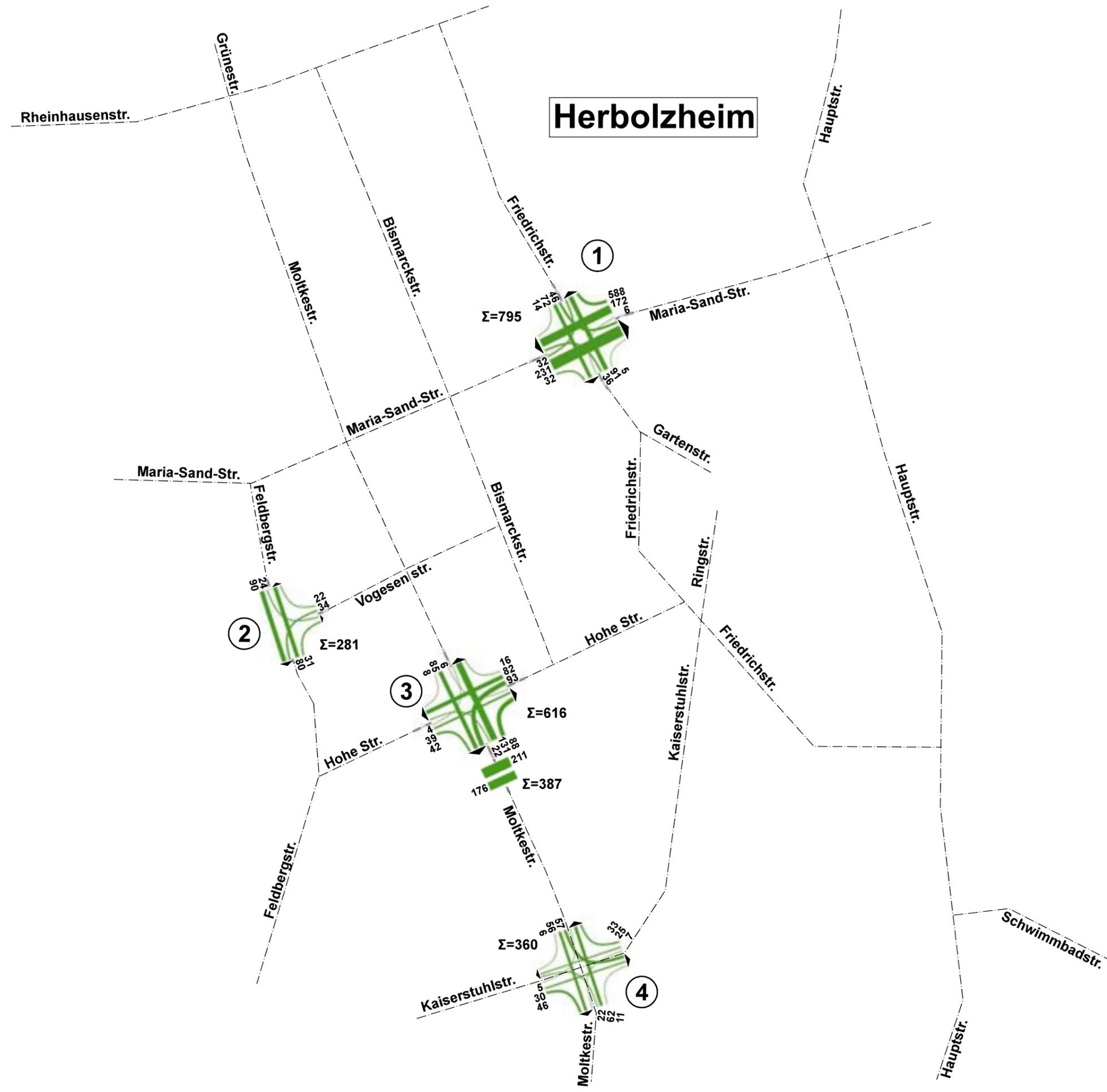


Legende:
verkehrsberuhigter Bereich



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Herbolzheim

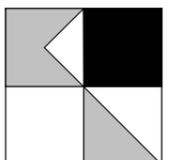
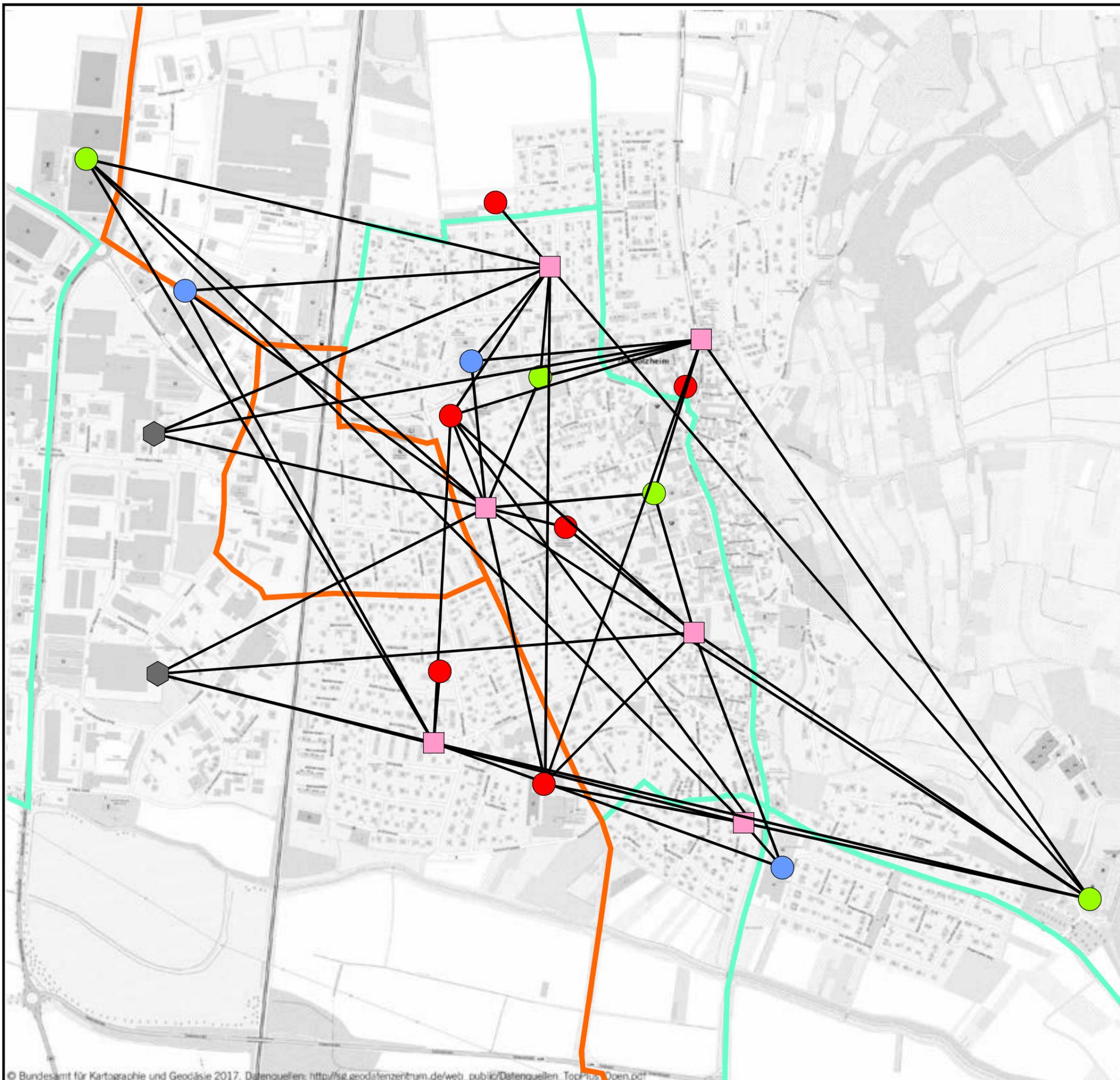


Wunschliniennetz - Radverkehr Kernstadt



LEGENDE

- öffentliche Einrichtungen
- Einzelhandel
- Freizeitanlage
- Wohnquartiere (zusammengefasst)
- Gewerbegebiete
- regionaler Radweg
- lokaler Radweg
- Verbindung Nahmobilität

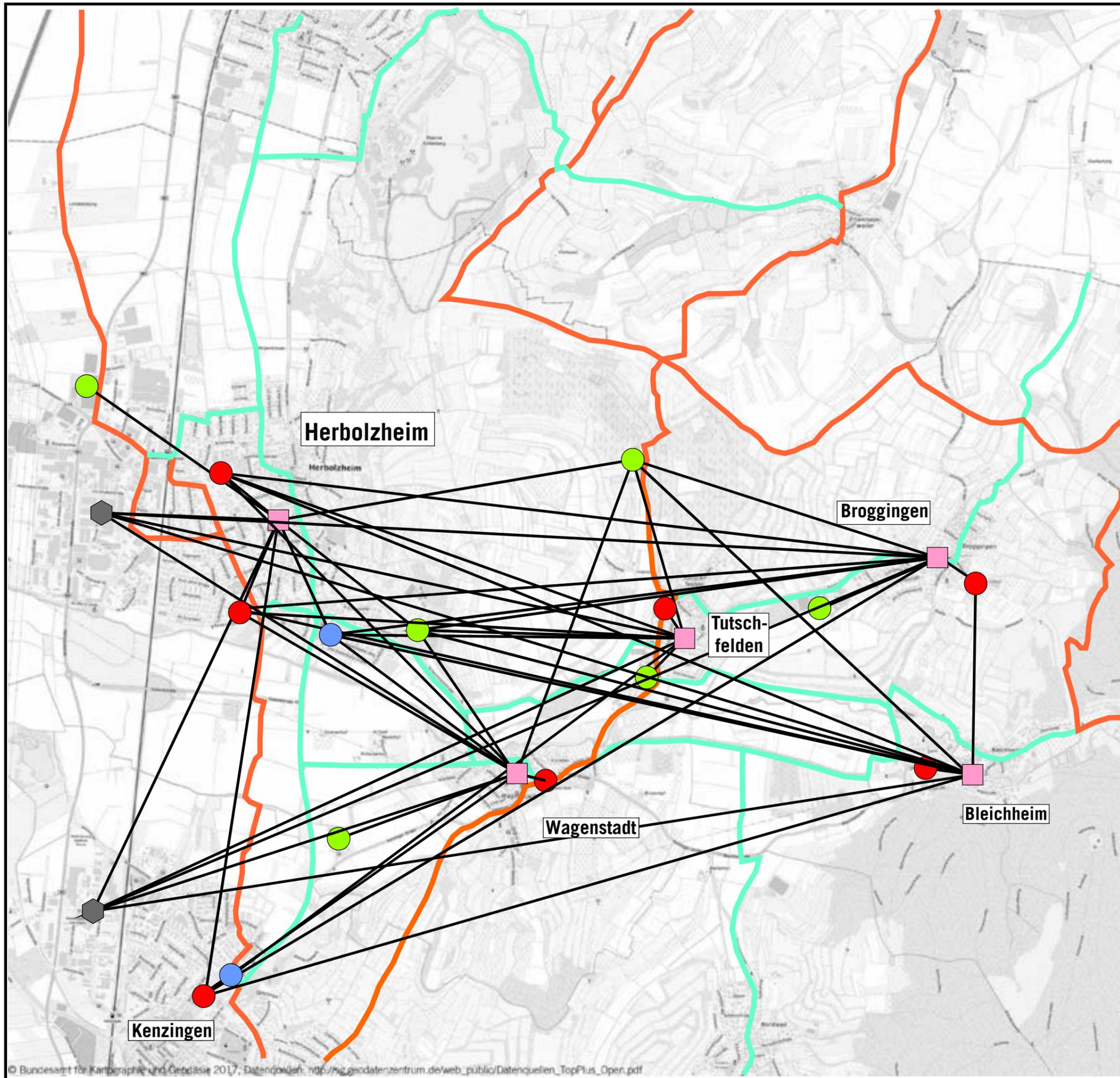


Wunschliniennetz - Radverkehr regional



LEGENDE

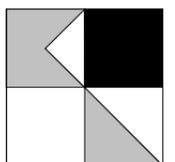
- öffentliche Einrichtungen
- Einzelhandel
- Freizeitanlage
- Wohnquartiere (zusammengefasst)
- Gewerbegebiete
- regionaler Radweg
- lokaler Radweg
- Verbindung Nahmobilität



STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

27

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Herbolzheim

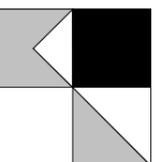
Tutschfelden

Broggingen

Wagenstadt

Bleichheim

Kenzingen



VERKEHRSANALYSE

Geschwindigkeiten

LEGENDE

Geschwindigkeiten

-  100 km/h
-  70 km/h
-  50 km/h
-  30 km/h
-  <30
-  sonstige



Auf DIN A3 in Maßstab 1:40.000

03/23

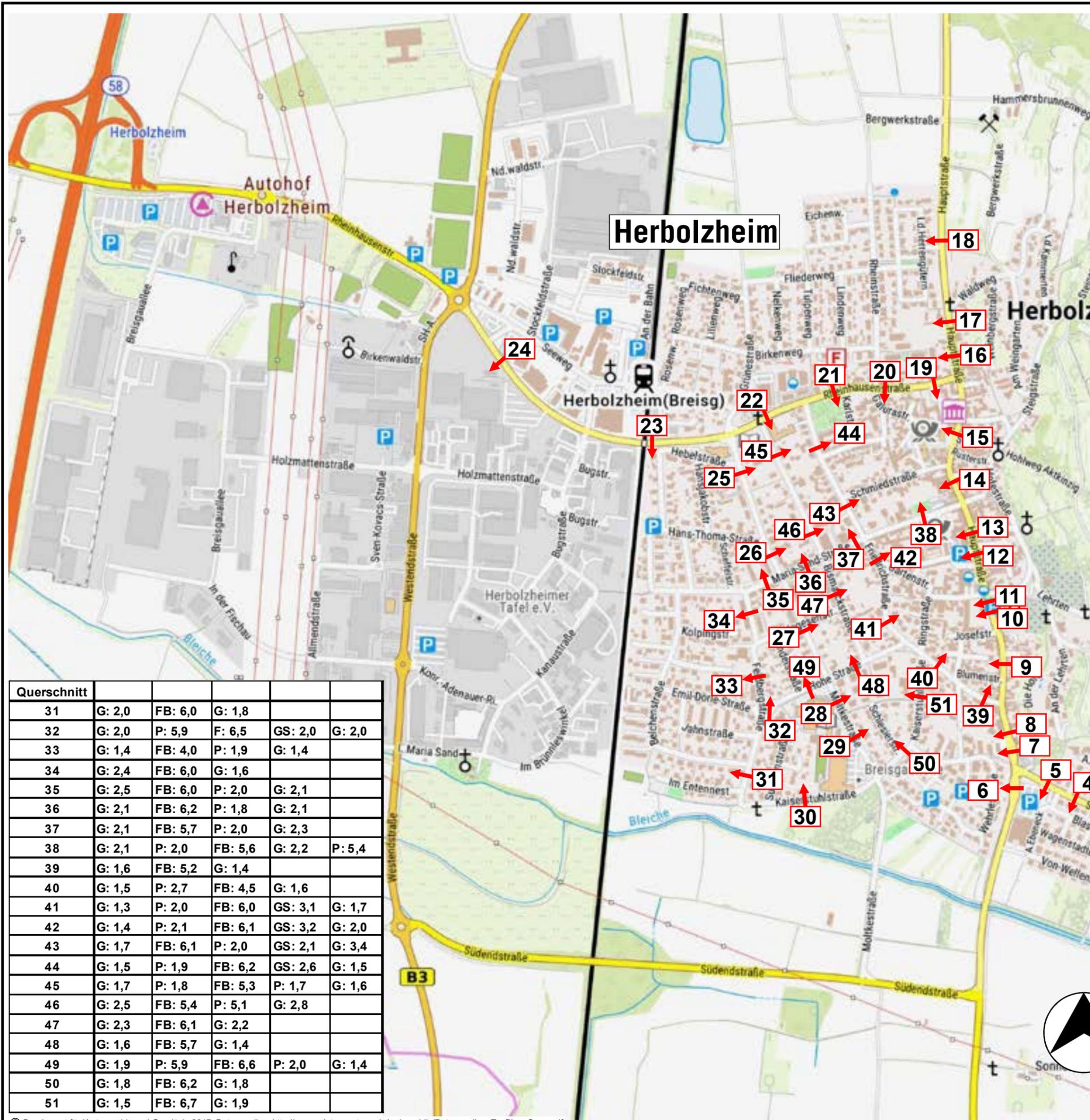
STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

29

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Straßenbreiten



Querschnitt							
1	G: 1,2	GS: 0,7	FB: 6,0	GS: 0,6	G: 2,4		
2	G: 2,1	GS: 0,6	FB: 3,4	Q: 2,3	FB: 3,0	GS: 0,7	G: 2,4
3	G: 1,5	FB: 6,0	GS: 0,6	G: 2,5	GS: 1,2		
4	G: 1,5	FB: 6,0	GS: 0,6	G: 2,5	GS: 1,2		
5	G: 1,5	FB: 6,0	GS: 0,8	G: 2,5			
6	FB: 4,0	Q: 3,0	FB: 3,7	G: 3,0			
7	G: 2,1	FB: 3,3	Q: 2,6	FB: 3,6	G: 1,7		
8	G: 2,5	P: 2,1	FB: 6,5	P: 2,0	G: 1,4		
9	G: 1,0	FB: 6,0	G: 1,4				
10	P: 4,0	G: 3,3	FB: 6,6	G: 1,9	G: 1,6		
11	G: 2,3	FB: 6,6	G: 1,4				
12	G: 3,1	FB: 3,3	Q: 2,6	FB: 3,3	G: 2,9		
13	G: 3,4	FB: 6,2	P: 2,1	G: 3,7			
14	G: 1,9	FB: 6,0	P: 2,0	G: 1,3			
15	G: 2,8	FB: 6,0	G: 1,6				
16	G: 2,0	P: 2,1	FB: 6,0	P: 2,0	G: 1,9		
17	G: 2,0	FB: 6,2	P: 2,1	G: 1,9			
18	FB: 10,3	GS: 1,0	G/R: 2,5	GS: 0,6			
19	G: 0,7	FB: 6,2	G: 1,5				
20	G: 0,8	FB: 6,0	G: 1,5				
21	G: 2,3	FB: 7,0	GS: 3,0	G: 1,6			
22	G: 2,1	GS: 1,0	FB: 10,8	G: 1,8			
23	G: 1,4	FB: 7,9	G: 1,5				
24	G: 1,5	BUS: 2,5	FB: 11,0	G: 1,5			
25	G: 1,9	FB: 7,0	G: 1,6				
26	G: 2,6	FB: 5,0	P: 1,9	G: 2,6			
27	G: 2,4	P: 1,9	FB: 5,4	G: 2,3			
28	G: 2,0	FB: 6,0	Q: 2,3	P: 2,1	FB: 6,0	G: 1,8	
29	G: 2,0	P: 2,1	FB: 6,0	G: 1,9	GS: 5,4	G: 1,8	
30	FB: 6,2	G: 1,9					

Querschnitt					
31	G: 2,0	FB: 6,0	G: 1,8		
32	G: 2,0	P: 5,9	F: 6,5	GS: 2,0	G: 2,0
33	G: 1,4	FB: 4,0	P: 1,9	G: 1,4	
34	G: 2,4	FB: 6,0	G: 1,6		
35	G: 2,5	FB: 6,0	P: 2,0	G: 2,1	
36	G: 2,1	FB: 6,2	P: 1,8	G: 2,1	
37	G: 2,1	FB: 5,7	P: 2,0	G: 2,3	
38	G: 2,1	P: 2,0	FB: 5,6	G: 2,2	P: 5,4
39	G: 1,6	FB: 5,2	G: 1,4		
40	G: 1,5	P: 2,7	FB: 4,5	G: 1,6	
41	G: 1,3	P: 2,0	FB: 6,0	GS: 3,1	G: 1,7
42	G: 1,4	P: 2,1	FB: 6,1	GS: 3,2	G: 2,0
43	G: 1,7	FB: 6,1	P: 2,0	GS: 2,1	G: 3,4
44	G: 1,5	P: 1,9	FB: 6,2	GS: 2,6	G: 1,5
45	G: 1,7	P: 1,8	FB: 5,3	P: 1,7	G: 1,6
46	G: 2,5	FB: 5,4	P: 5,1	G: 2,8	
47	G: 2,3	FB: 6,1	G: 2,2		
48	G: 1,6	FB: 5,7	G: 1,4		
49	G: 1,9	P: 5,9	FB: 6,6	P: 2,0	G: 1,4
50	G: 1,8	FB: 6,2	G: 1,8		
51	G: 1,5	FB: 6,7	G: 1,9		

LEGENDE

- G = Gehweg
- G/R = Geh-/ Radweg
- GS = Grünstreifen
- P = Parken
- H = Haltestelle
- FB = Fahrbahn
- Q = Querungshilfe

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

30

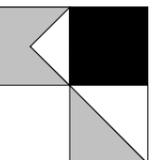
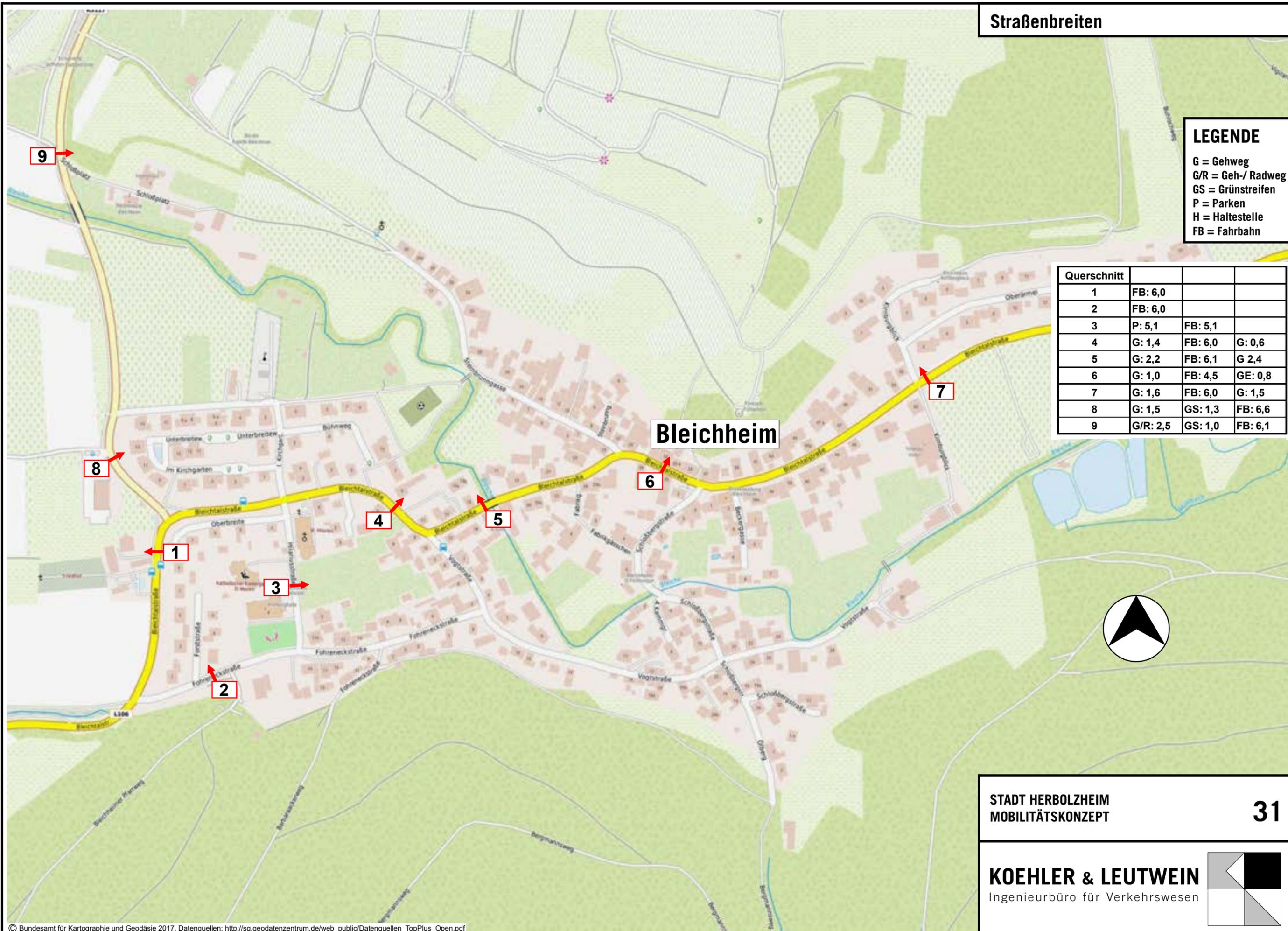
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

LEGENDE

- G = Gehweg
- G/R = Geh-/Radweg
- GS = Grünstreifen
- P = Parken
- H = Haltestelle
- FB = Fahrbahn

Querschnitt			
1	FB: 6,0		
2	FB: 6,0		
3	P: 5,1	FB: 5,1	
4	G: 1,4	FB: 6,0	G: 0,6
5	G: 2,2	FB: 6,1	G: 2,4
6	G: 1,0	FB: 4,5	GE: 0,8
7	G: 1,6	FB: 6,0	G: 1,5
8	G: 1,5	GS: 1,3	FB: 6,6
9	G/R: 2,5	GS: 1,0	FB: 6,1

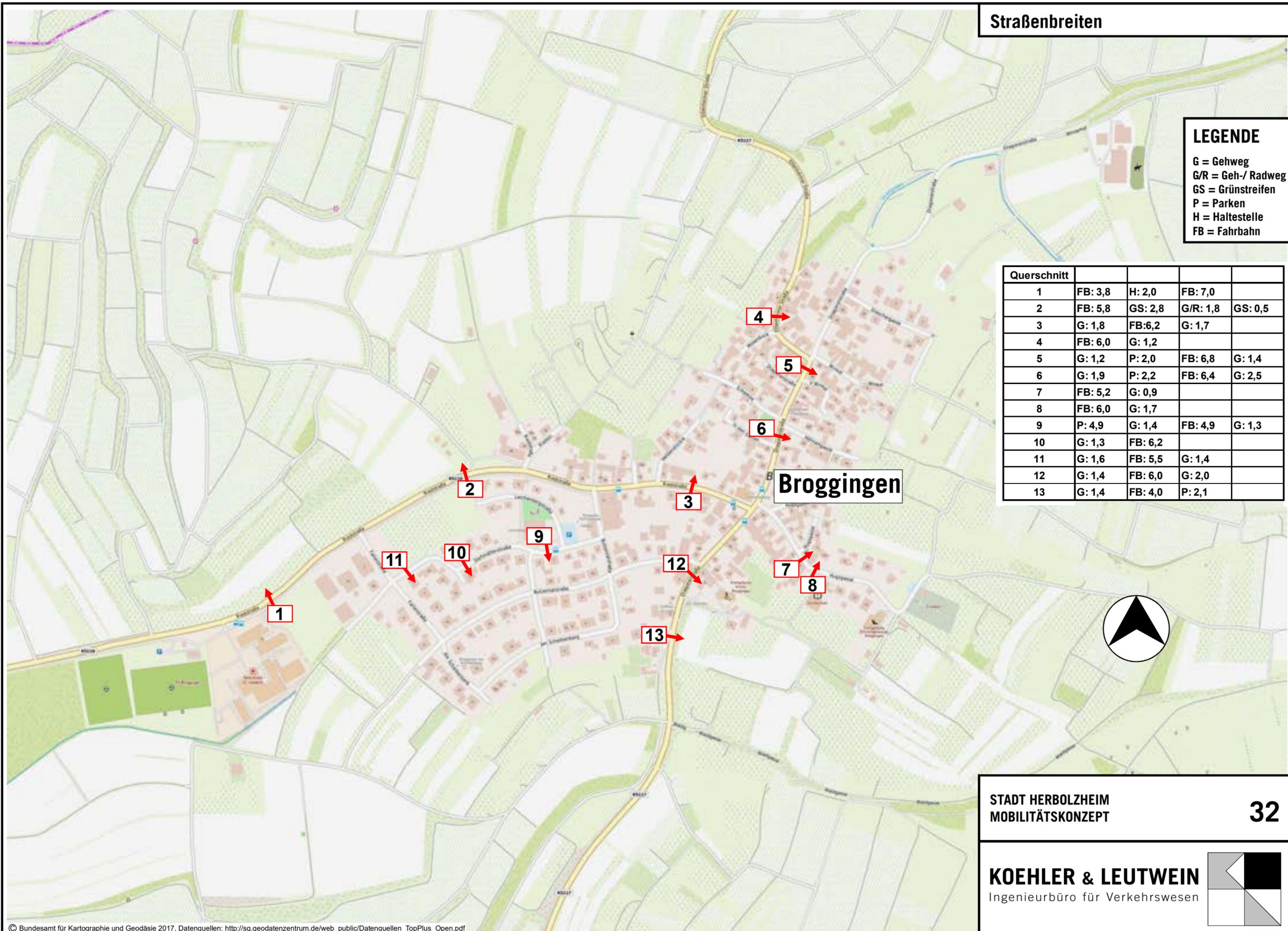
Bleichheim



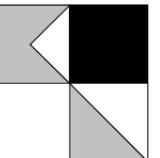
LEGENDE

- G = Gehweg
- G/R = Geh-/ Radweg
- GS = Grünstreifen
- P = Parken
- H = Haltestelle
- FB = Fahrbahn

Querschnitt				
1	FB: 3,8	H: 2,0	FB: 7,0	
2	FB: 5,8	GS: 2,8	G/R: 1,8	GS: 0,5
3	G: 1,8	FB: 6,2	G: 1,7	
4	FB: 6,0	G: 1,2		
5	G: 1,2	P: 2,0	FB: 6,8	G: 1,4
6	G: 1,9	P: 2,2	FB: 6,4	G: 2,5
7	FB: 5,2	G: 0,9		
8	FB: 6,0	G: 1,7		
9	P: 4,9	G: 1,4	FB: 4,9	G: 1,3
10	G: 1,3	FB: 6,2		
11	G: 1,6	FB: 5,5	G: 1,4	
12	G: 1,4	FB: 6,0	G: 2,0	
13	G: 1,4	FB: 4,0	P: 2,1	



Broggingen

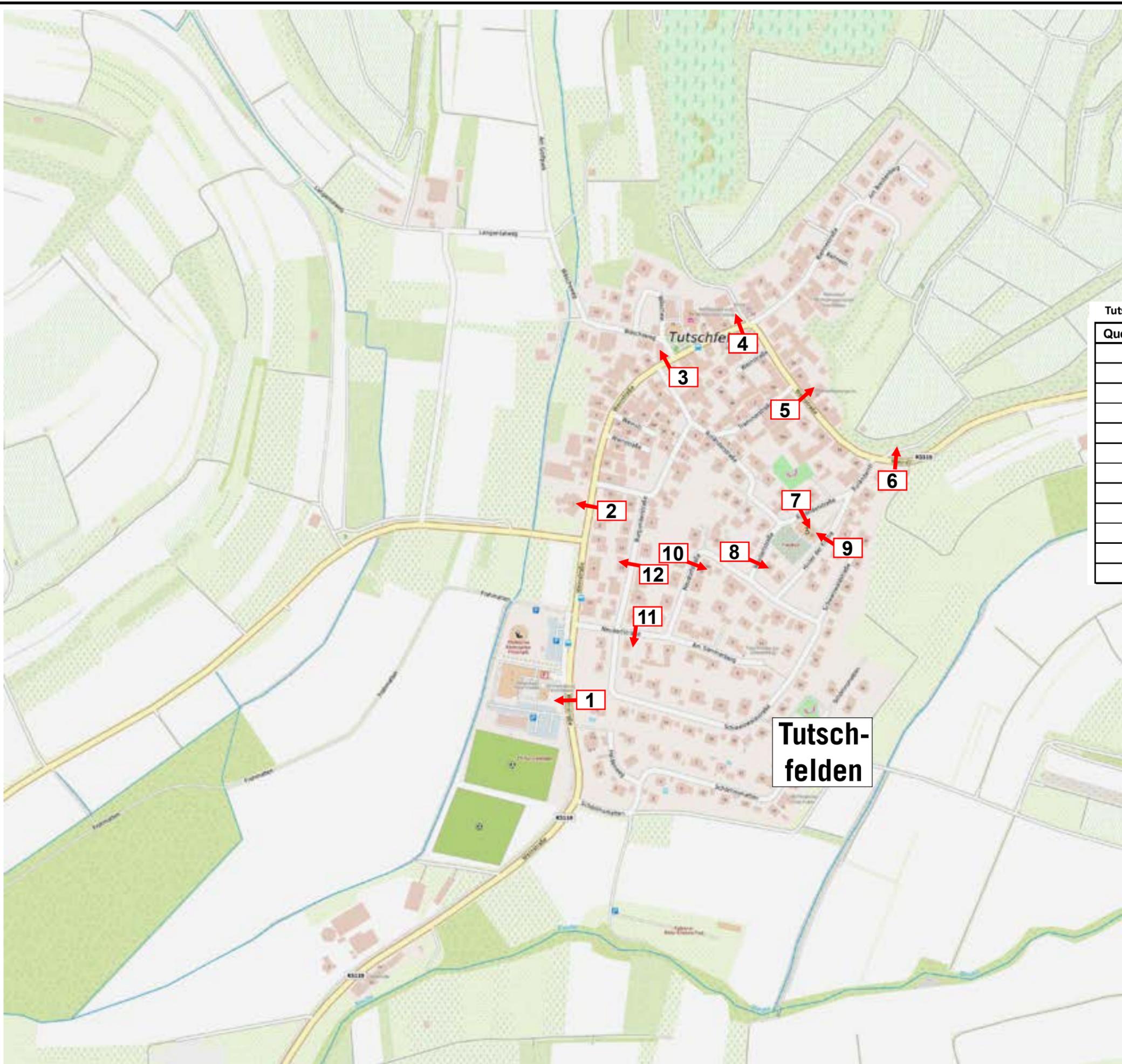


LEGENDE

- G = Gehweg
- G/R = Geh-/Radweg
- GS = Grünstreifen
- P = Parken
- H = Haltestelle
- FB = Fahrbahn

Tutschfelden

Querschnitt					
1	G: 1,4	GS: 0,7	FB: 6,1	GS: 1,7	G/R: 2,1
2	G: 1,6	FB: 6,4	G: 1,6		
3	G: 1,5	FB: 6,1	G: 1,2		
4	G: 1,4	FB: 6,1	G: 2,0		
5	G: 1,5	FB: 5,9	G: 2,5		
6	GS: 0,6	FB: 6,0	GS: 1,1	G/R: 2,0	
7	FB: 4,8				
8	FB: 4,9	G: 1,0			
9	FB: 4,3				
10	FB: 4,9				
11	FB: 5,7				
12	FB: 5,0				



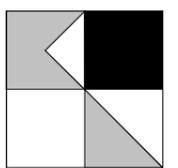
LEGENDE

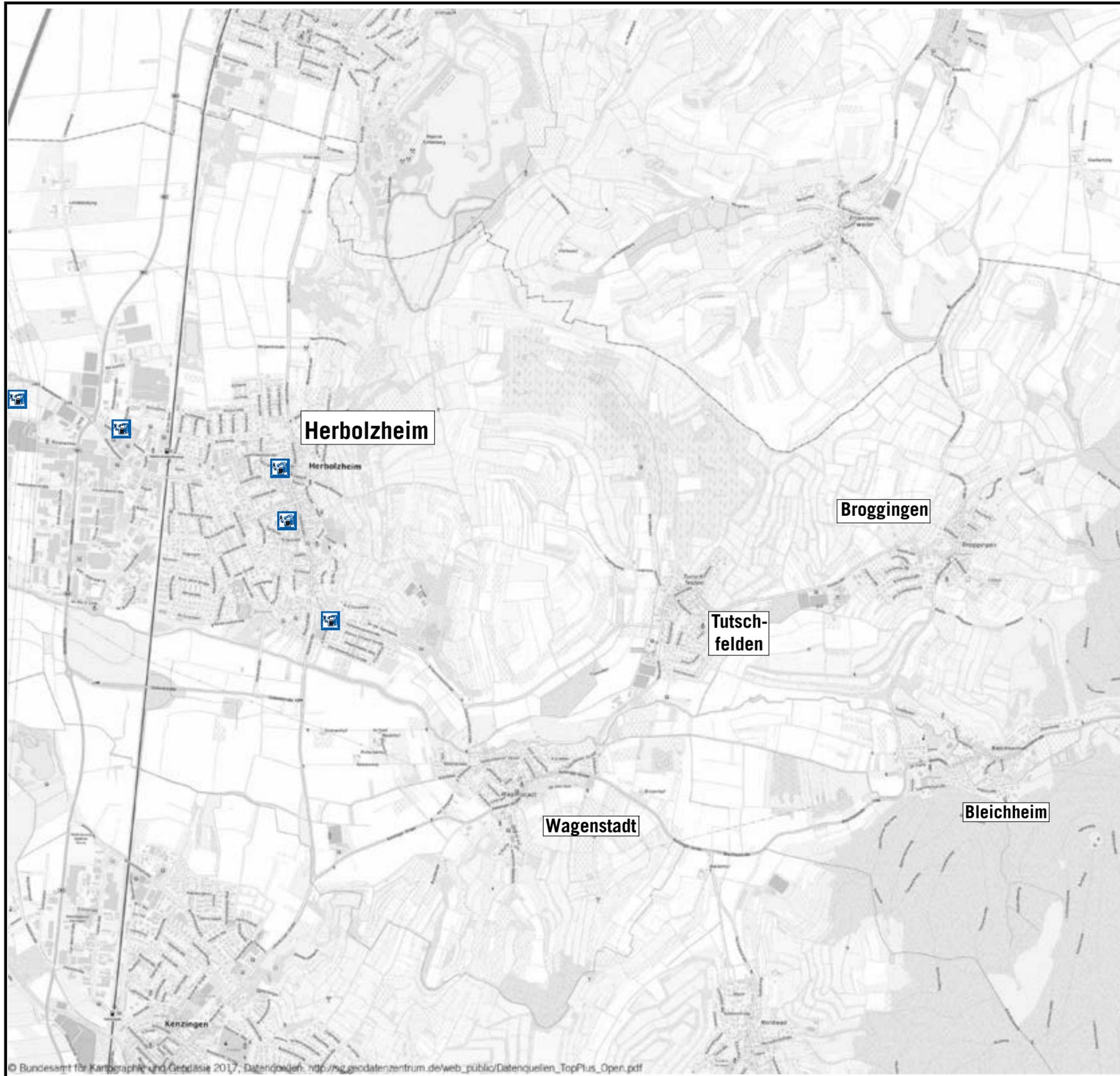
- G = Gehweg
- G/R = Geh-/Radweg
- GS = Grünstreifen
- P = Parken
- H = Haltestelle
- FB = Fahrbahn



Wagenstadt

Querschnitt			
1	G: 1,0	FB: 6,0	G: 1,3
2	G: 0,5	FB: 3,1	
3	FB: 5,1		
4	FB: 3,6		
5	G/R: 2,9	GS: 2,1	FB: 6,4
6	G: 1,4	FB: 6,0	G: 1,6
7	G: 2,3	FB: 5,4	G: 0,8
8	G: 1,6	FB: 6,0	
9	G/R: 2,9	GS: 0,6	FB: 6,5
10	FB: 5,4	G: 0,9	
11	G: 1,0	FB: 4,5	
12	G: 2,0	FB: 6,5	G: 1,6
13	G: 1,5	FB: 6,6	G: 2,0
14	G: 1,0	FB: 5,4	G: 1,8
15	G: 2,0	FB: 5,1	G: 1,3





Ladeinfrastruktur



LEGENDE

 E-Ladesäulen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datendownload: http://ng.sv.datenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Einwohnerdichte Kernstadt

LEGENDE

Straßen

Gebäude

Einwohnerdichte pro ha

- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- 60 - 70
- 70 - 80
- 80 - 90
- 90 - 100

Gemeindegrenze



Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000

09/22

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

36

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

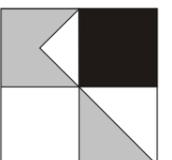


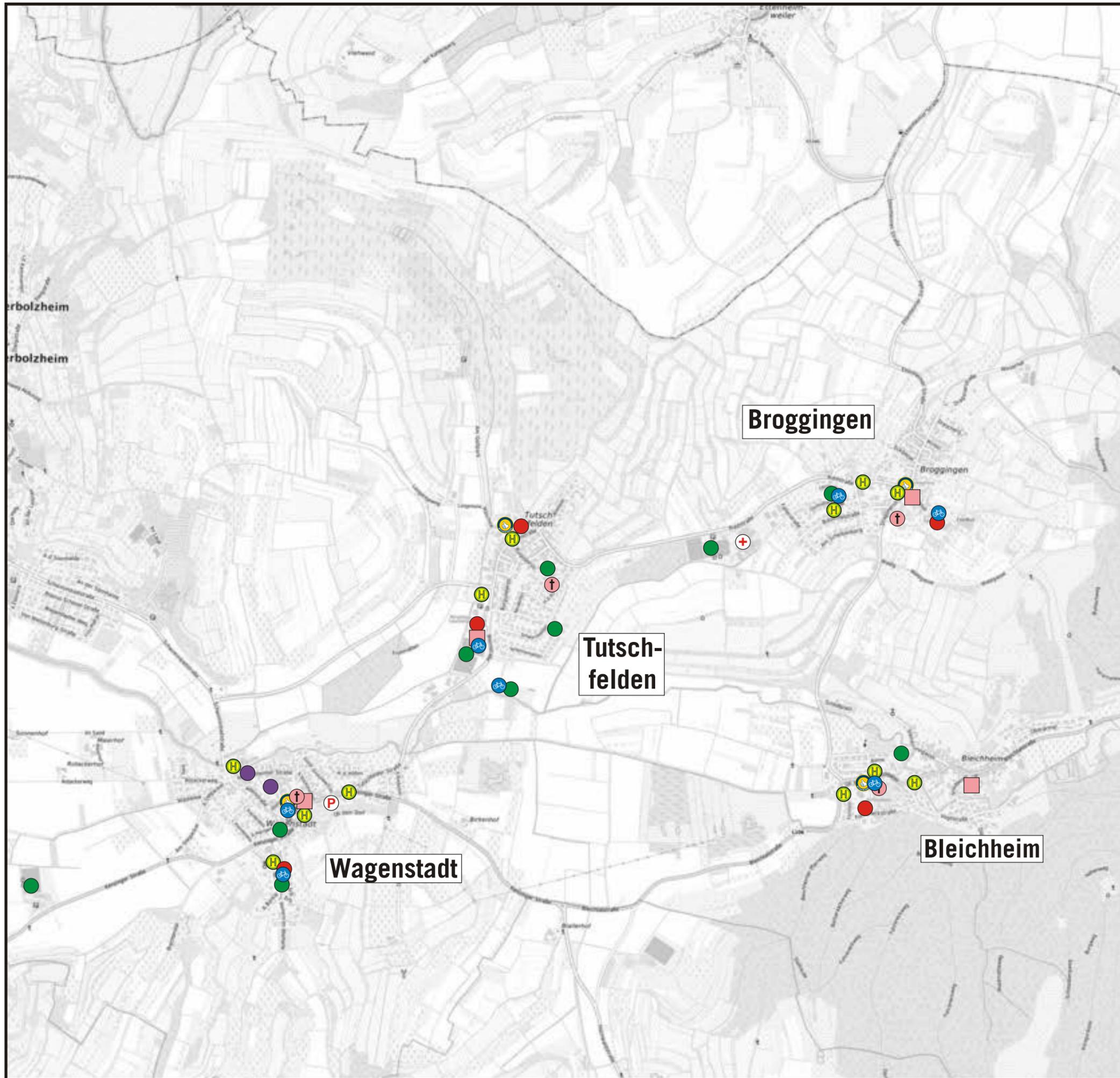
Einrichtungen Kernstadt



LEGENDE

-  Haltestelle
-  Mitfahrerbank
-  Schule/Kindergarten
-  Rathaus
-  Kirche
-  Einzelhandel
-  Apotheke
-  Arzt
-  Physiotherapie
-  Sport und Freizeit
-  Fahrradstellplätze
-  Fahrrad-Parkplatz



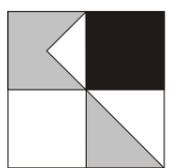


Einrichtungen



LEGENDE

-  Haltestelle
-  Mitfahrerbank
-  Schule/Kindergarten
-  Rathaus
-  Kirche
-  Einzelhandel
-  Reha-Klinik
-  Physiotherapie
-  Sport und Freizeit
-  Fahrradstellplätze

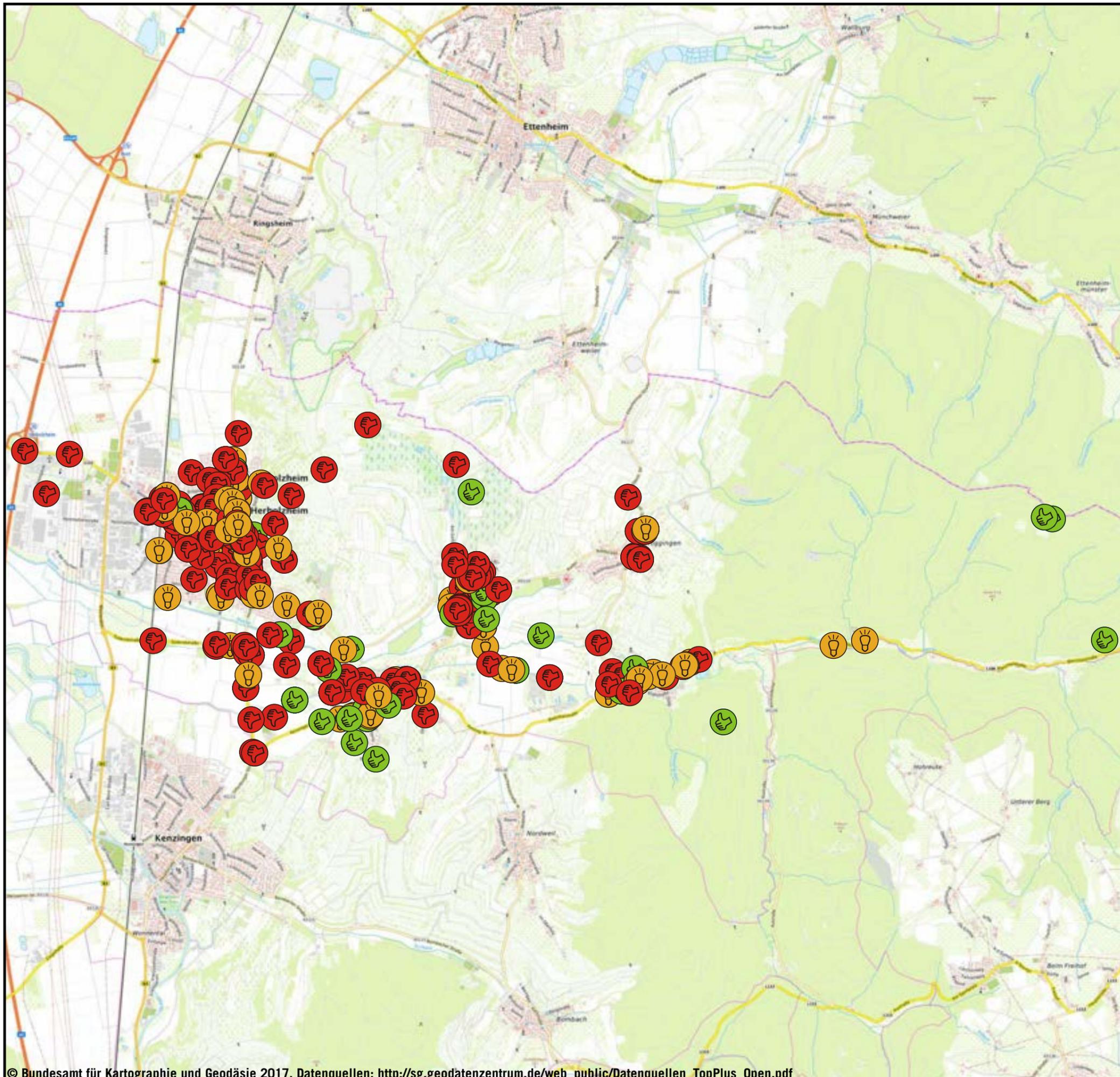


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Gesamtstadt

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:55.000

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

39

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

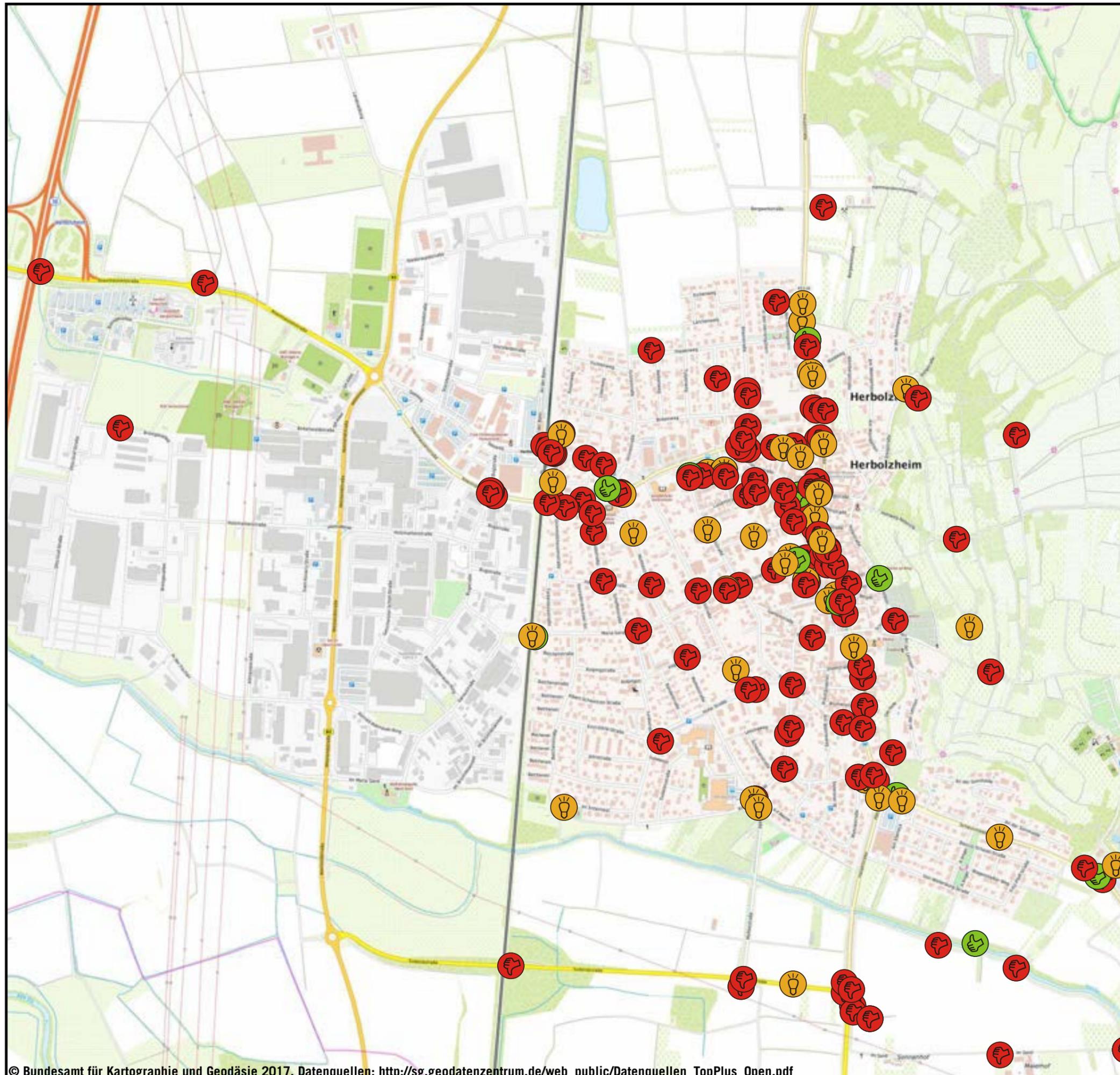


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Kernstadt

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:15.000

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

40

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

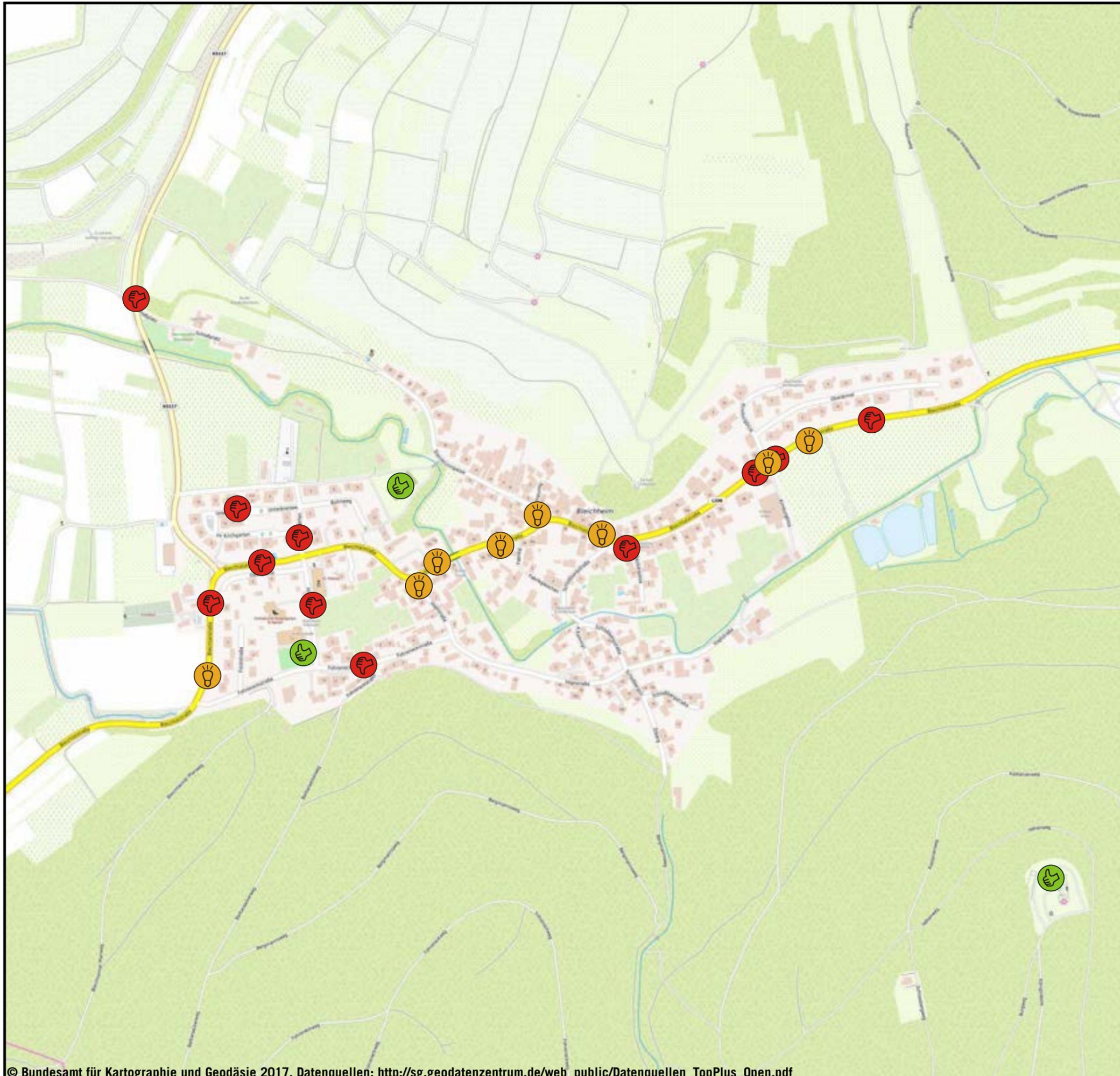


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Bleichheim

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

41

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

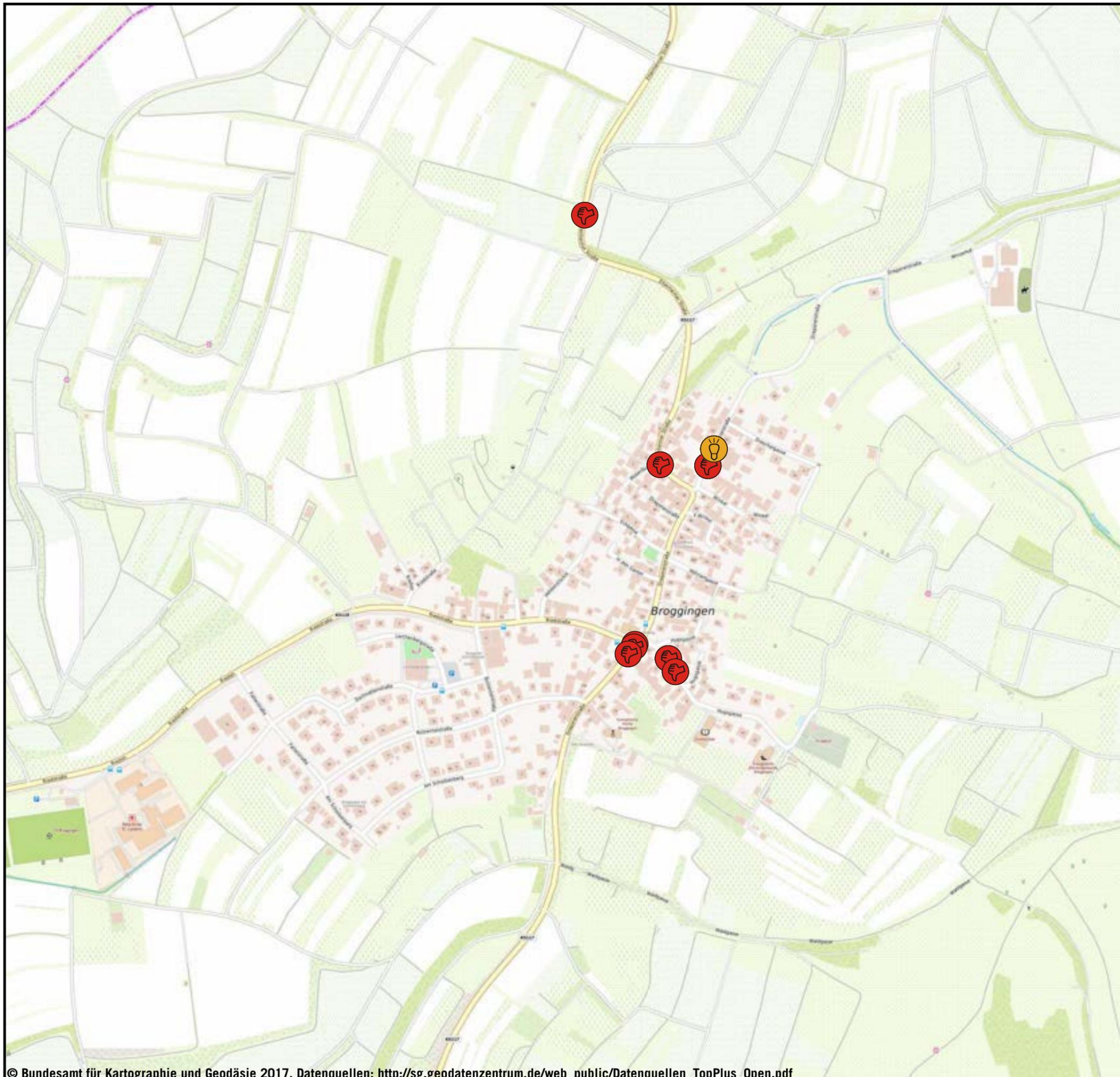


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Broggingen

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



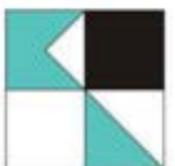
Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

42

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

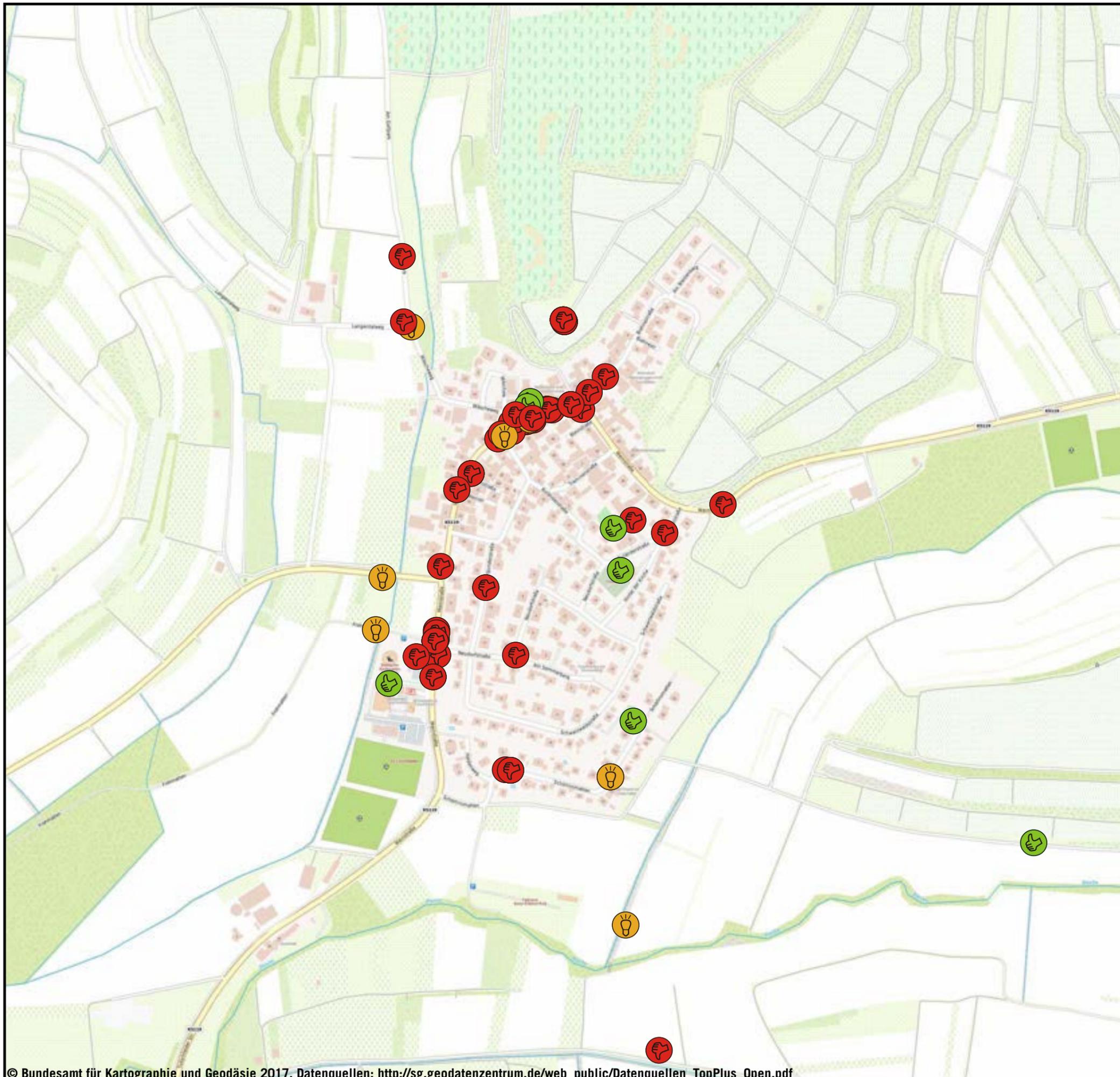


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Tutschfelden

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

43

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

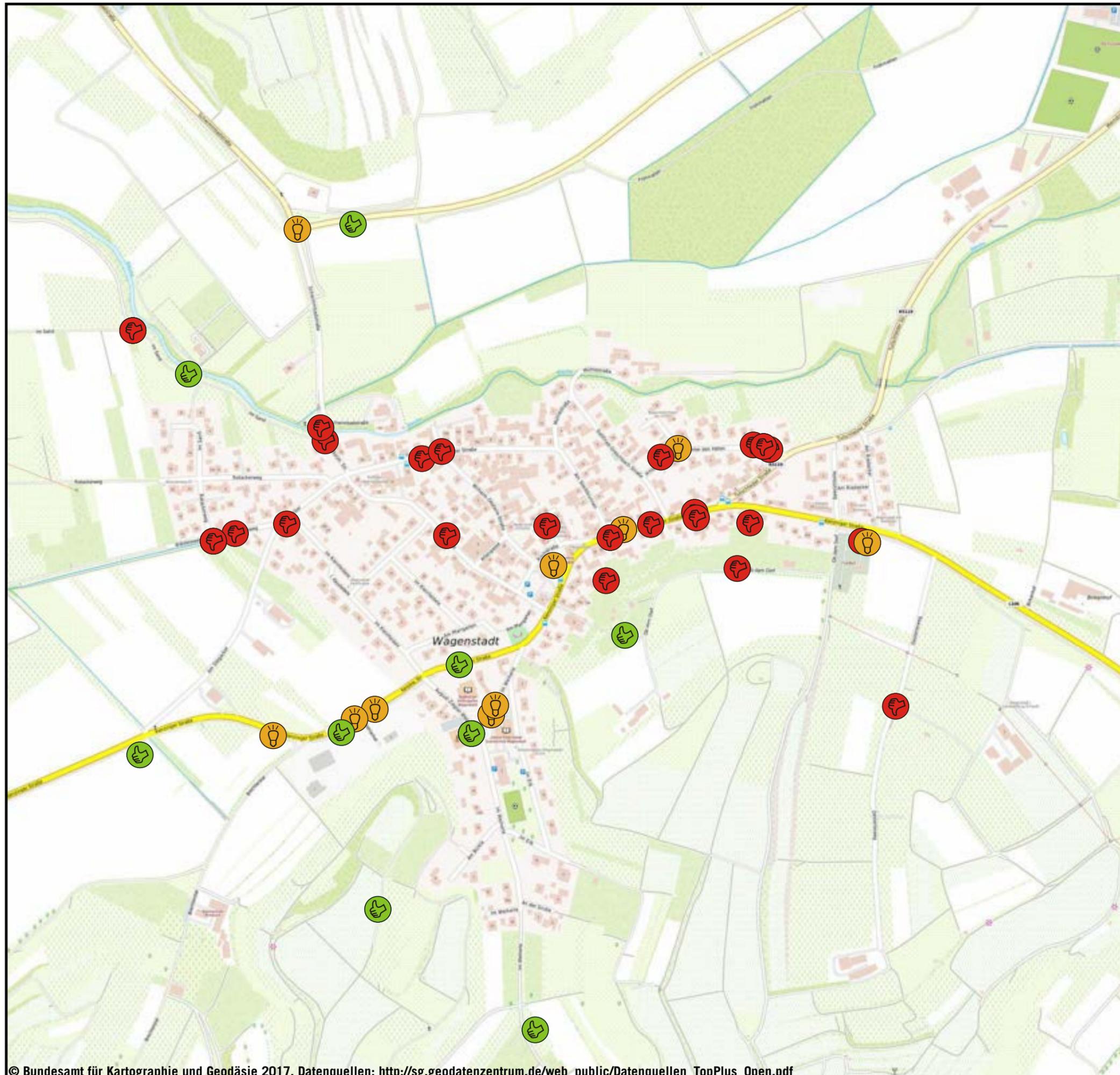


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Wagenstadt

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

44

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Am Golfpark

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

45

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Gewerbegebiet

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

46

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

L 106

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:8.500

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

47

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

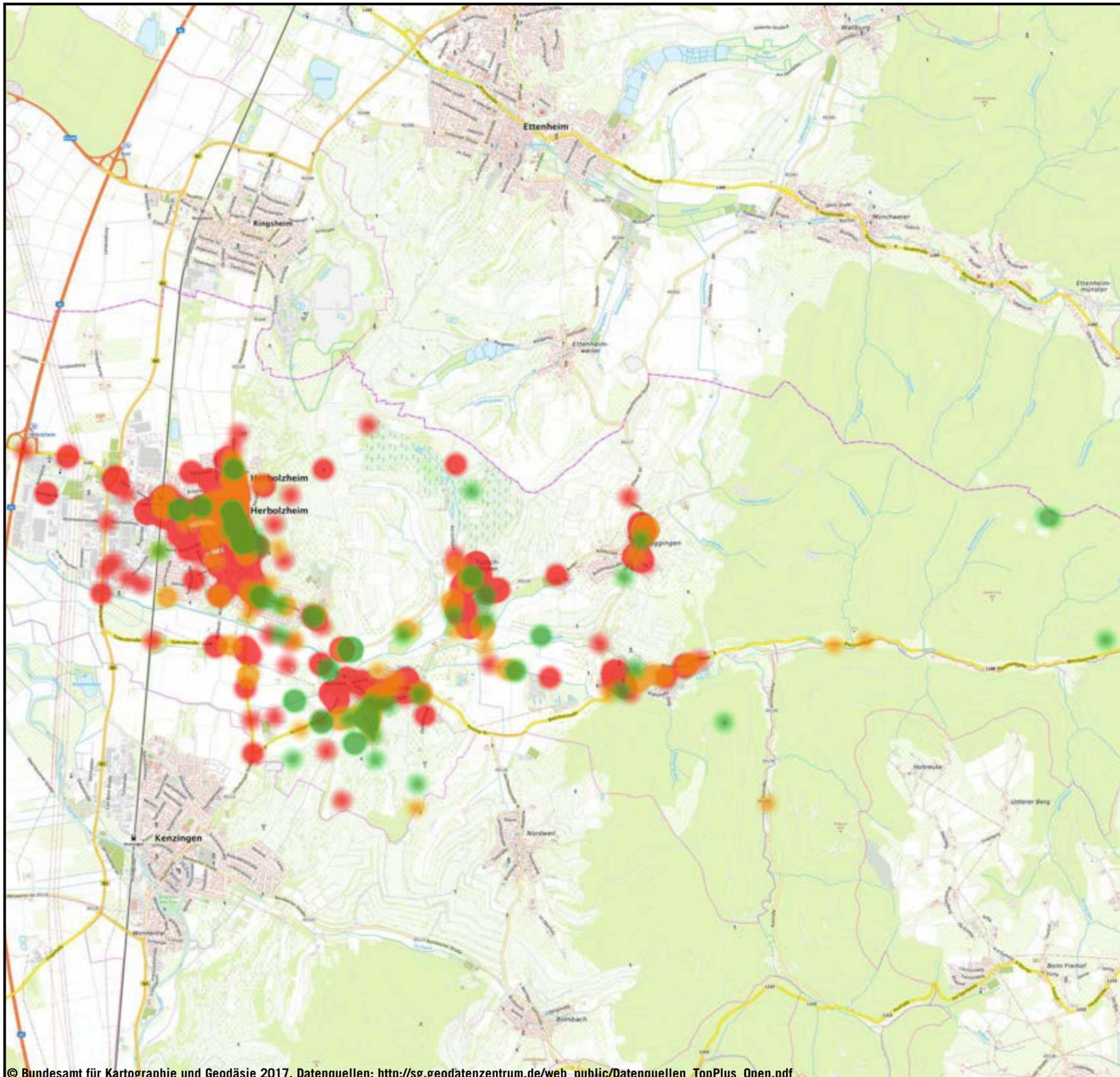


ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG MEINUNGSKARTE

Heat-Map

LEGENDE

-  Lob
-  Ideen und Anmerkungen
-  Kritik



Auf DIN A3 in Maßstab 1:55.000

03/23

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

48

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

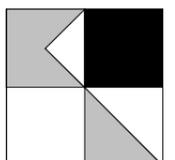
Kernstadt
Lob

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Kernstadt	Galurastraße	Tiefgarage		noch besser, wenn grüner gestaltet. Idee wie in Freiburg Bäume auf Tiefgarage, zum Teil auch Parkanlagen.	
Kernstadt	Hauptstraße	Rubenstraße	alle	Fahrbahnverengung macht achtsamer, aber führt zu höherem Unfallrisiko bei Radlern durch breite Lkw und unachtsame Busfahrer. Viele Radler fahren seit Verengung auf Gehweg. Parkende Kfz auf Gehwegen, da auf Fahrbahn eng. Radler auf Gehweg behindert Fußgänger.	
Kernstadt	Hauptstraße	Carl-Kuenzer-Straße	Rad	Die Querungshilfe macht hier Sinn, aber auch nur, wenn es Tempo 30 auf dieser Straße gäbe, für Radler die gefährlichste Stelle der Hauptstraße.	Tempo 30
Kernstadt	Hauptstraße / Untere Brunnenstr.		Fuß	Gehweg ist zugestellt mit Gastronomie-Möbiliar und Kurzzeitparkern, die Essen abholen, obwohl 20 m weiter der Torhausparkplatz ist.	Halteverbot
Kernstadt	Hofestraße	Kirche am Berg	Fuß	schöner Spazierweg, davon kann es mehr geben	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	Spielplatz	Kfz	Oft parken Kfz direkt vor dem Fahrradständer. Wildes Parken.	Parkverbot
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	Unterführung	Fuß, Rad	hier kann man Bahnlinie gefahrlos queren. Bitte auch so bei Rheinhausenstr. und beim Bf.	
Kernstadt	Schwimmbadstraße	EDEKA	Kfz	Tempo 30 gut, aber wäre im ganzen Bereich östl. der Bahnlinie angebracht	Tempo 30 in Herbolzheim-Ost
Kernstadt	Schwimmbadstraße		Rad	Gut: Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei, dadurch ist man als Radfahrer nicht gezwungen, dort zu fahren (da viele Fußgänger mit Hunden, Kindern usw.). Dieses Schild sollte an fast allen Radwegen aufgestellt werden; Außerdem gut, dass Fuß-/Radweg rot markiert, aber Radsymbol nicht mehr sichtbar.	Radsymbol nachziehen

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

49

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



**MÄNGELANALYSE
KOMMENTARE**

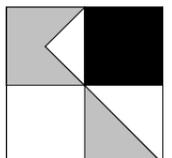
Bleichheim
Lob

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Bleichheim	Weg leicht nördlich entlang der Bleiche		Fuß, Kfz	toller Weg zum Radfahren, Inlinern, Walken. Wird aber durch viele unerlaubte durchfahrende Kfz benutzt, obwohl nur landwirtschaftl. Verkehr erlaubt	Verkehrskontrollen

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

50

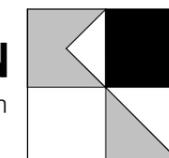
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



**MÄNGELANALYSE
KOMMENTARE**

Tutschfelden
Lob

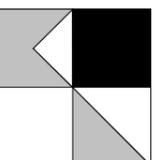
Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Tutschfelden	Weg leicht nördlich entlang der Bleiche		Fuß, Kfz	toller Weg zum Radfahren, Inlinern, Walken. Wird aber durch viele unerlaubte durchfahrende Kfz benutzt, obwohl nur landwirtschaftl. Verkehr erlaubt	Verkehrskontrollen
Tutschfelden	Schwimmbadstraße abknickend nach Osten		Rad	Neuer Radweg auf der südlichen Straßenseite: Viele Radler nutzen noch bisherigen Weg und queren an unübersichtlicher Stelle. Idee: Radwegeinfahrt entfernen in der Schwimmbadstr. gegenüber der Traubenannahmestelle. Radler nutzen neuen Weg nicht, da: durch die gebaute Rampe müssen Radler fast anhalten und rechtwinklig über die Straße. Während Kfz eine "Linksabbiegespur" haben, müssen Radler auf beide Fahrtrichtungen warten. Rampe zu klein für Räder mit Anhänger. Schilder sind nicht angepasst, Kfz rasen mit 100 km/h vorbei. Idee: Vorfahrtsstraße auf die Richtung nach Tutschfelden verlegen, sodass Radler Vorfahrt haben. Außerdem Querung von Tutschfelden aus dem Wäldene kommend zur Traubenannahmestelle hin, hier ist Radwegschild an falscher Stelle und gut wäre eine farbige Radmarkierung dort. Außerdem Rampenenden an den unteren Übergängen besser ausbauen.	



**MÄNGELANALYSE
KOMMENTARE**

Wagenstadt
Lob

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Wagenstadt	Schwimmbadstraße		Rad	Gut: Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei, dadurch ist man als Radfahrer nicht gezwungen, dort zu fahren (da viele Fußgänger mit Hunden, Kindern usw.). Dieses Schild sollte an fast allen Radwegen aufgestellt werden; Außerdem gut, dass Fuß-/Radweg rot markiert, aber Radsymbol nicht mehr sichtbar.	Radsymbol nachziehen
Wagenstadt	Schwimmbadstraße abknickend nach Osten		Rad	Neuer Radweg auf der südlichen Straßenseite: Viele Radler nutzen noch bisherigen Weg und queren an unübersichtlicher Stelle. Idee: Radwegefahrt entfernen in der Schwimmbadstr. gegenüber der Traubenannahmestelle. Radler nutzen neuen Weg nicht, da durch die gebaute Rampe müssen Radler fast anhalten und rechtwinklig über die Straße. Während Kfz eine "Linksabbiegespur" haben, müssen Radler auf beide Fahrtrichtungen warten. Rampe zu klein für Räder mit Anhänger. Schilder sind nicht angepasst, Kfz rasen mit 100 km/h vorbei. Idee: Vorfahrtsstraße auf die Richtung nach Tutschfelden verlegen, sodass Radler Vorfahrt haben. Außerdem Querung von Tutschfelden aus dem Wäldene kommend zur Traubenannahmestelle hin, hier ist Radwegschild an falscher Stelle und gut wäre eine farbige Radmarkierung dort. Außerdem Rampenenden an den unteren Übergängen besser ausbauen.	
Wagenstadt	Westlich von Schwimmbadstraße	an der Bleiche	Fuß, Kfz	schöne Strecke, aber Schleichweg für Kfz (fahren unberechtigt). Außerdem mehr Bänke gewünscht	Verkehrskontrollen und mehr Bänke
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Friedhof	Fuß	neue Bereiche sind schön geworden, aber die alten sollten auch neu gemacht werden. Bitte kein Asphalt oder Beton mehr auf Seitenwegen	
Wagenstadt	Im Weiherle	Evangelische Kirche	Fuß	Hier ist der Ausgangspunkt für den Rebhilsiweg. Vorschlag: Auch den Start ab Bushaltestelle(n) einbeziehen.	
Wagenstadt	Feldwege	auf Höhe Am Bürkle	Fuß	tolle Rebhilsli-Wege, aber mehr Bänke gewünscht	mehr Bänke
Wagenstadt	Kenzinger Straße	westlich von Wagenstadt	Rad	Radweg Richtung Kenzingen gut, aber Tieferlegung gegenüber der Straße führt dazu, dass Dreck und Schlamm bei Regen auf Weg fließen. Außerdem zwingt rechtwinkliges Abbiegen aus der Richtung "Am Stegacker" zum Bremsen, besser wäre, wenn man "im Fluss bleiben kann"	



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

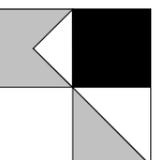
Kernstadt
Ideen

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
B3	B3	Sonnenhof		Verbindungsweg gewünscht	
Kernstadt	An der Lehrten	Felder	Fuß	vermüllte Feldwege	Mülleimer anbringen
Kernstadt	Fortsetzung von An der Lehrten	Feldweg östl. Friedhof	Fuß	Bank für Fußgänger gewünscht	Bank
Kernstadt	Belchenstraße		Kfz	trotz Tempo 30 wird zu schnell gefahren. Kontrollen sinnvoll	OGÜ
Kernstadt	Belchenstraße		Kfz	Parkstreifen mit Bäumen versehen als Aufwertung	
Kernstadt	Bismarckstraße		Kfz	Straße nur einseitig beparken lassen	Straße nur einseitig beparken lassen
Kernstadt	Birkenweg	Lilienweg und Rosenweg	Fuß	hier fehlen abgesenkte Bordsteine bei Lilienweg und Rosenweg (dort kein Gehweg)	abgesenkte Bordsteine
Kernstadt	Bugstraße		Kfz	viele parkende Lkw (auch über Nacht), hinterlassen Müll. Hier fehlt ein Mülleimer	Mülleimer anbringen
Kernstadt	Carl-Kuenzer-Straße		alle	Parkplatz eignet sich für Carsharing, E-Ladesäulen vorhanden. Evtl. als Tiefgarage mit Begrünung drauf und Veranstaltungen	Mobilitätshub mit Carsharing
Kernstadt	Carl-Kuenzer-Straße	Parkplatz	Kfz	Parkplatz ausbauen bzw. Tiefgarage mit Begrünung	
Kernstadt	Carl-Kuenzer-Straße / Leinenwebergässle		Rad	Poller ist für Radler gefährlich. Besser Büsche wachsen lassen und Straße um 30 cm verengen und mit Geländer an den Seiten abgrenzen, damit nicht geparkt wird.	
Kernstadt	Eisenbahnstraße	Bahnhof	Fuß	kein schöner Bf, man fühlt sich unsicher, wenig überdachte Bereiche. Unterführung dreckig und vollgesprayt	mehr überdachte Bereiche
Kernstadt	Eisenbahnstraße	Bahnhof Unterführung	Rad	Unterführung nicht attraktiv, da man absteigen, runterrollen und bremsen muss	
Kernstadt	100 m südl. von Fritz-Pfaff-Straße		Fuß	Bitte Uferweg gut begehbar fortführen bis zum Kreuz am Ortseingang von Wagenstadt --> Rundweg.	
Kernstadt	Friedrichstraße		Fuß	Beleuchtung des Gehwegs schlecht	Gehweg beleuchten
Kernstadt	Hauptstraße	Maria-Sand-Straße	Kfz, Rad	Tempo 30 gewünscht, da Pkw Radfahrende rasant überholen. Radfahrstreifen gewünscht. FGÜ bei Maria-Sand-Straße gewünscht.	Tempo 30, Radfahrstreifen, FGÜ
Kernstadt	Hauptstraße	Aral		Verbindungsweg bei der Aral ins Entennest (?) fehlt bei Google Maps zwecks Routenplanung	
Kernstadt	Hauptstraße	ARAL bis Rheinhausenstraße	Kfz	30er Zone zwischen ARAL und Rheinhausenstr. nicht nötig, da kaum mehr als 40 km/h möglich und OGÜ würden genug disziplinieren. Schlimmer als hohe Geschw. finde ich Lärm durch laute Motoren	OGÜ
Kernstadt	Hauptstraße	Ortseingang Nord	Rad	Tempo 30 ab hier, da dort erst Radweg Ri. Norden beginnt und ortsauswärts fahrende Radler Straße queren müssen. Radweg biegt gefährlich auf Hauptstraße ein	Tempo 30 in Hauptstraße
Kernstadt	Hauptstraße	Ortseingang Nord		Zweiter Spiegel nötig für Radfahrende Richtung Süd fahrend	Zweiten Spiegel anordnen
Kernstadt	Hauptstraße	Ortsausfahrt Nord	Kfz	Geschw. der Kfz mehr kontrollieren, Kfz beschleunigen schon vor Ortsausfahrt	OGÜ
Kernstadt	Hauptstraße	Ortseinfahrt Nord	Kfz, Fuß	FGÜ nötig (Höhe Waldweg)	FGÜ
Kernstadt	Hauptstraße	ab Rheinhausenstraße nach Süden	Kfz	Hauptstraße sonntags für Kfz sperren und für Inliner usw. freigeben.	
Kernstadt	Hauptstraße	Steigstraße	Fuß	FGÜ gewünscht, keine LSA	FGÜ
Kernstadt	Hauptstraße	Waldweg	Kfz	Verkehrsspiegel an Einfahrt Waldweg / Hauptstr.	Spiegel anbringen
Kernstadt	Hauptstraße	Gasthaus zur Tanne	Fuß	weitere reine Fußgängerampel (Bedarfshalte)	
Kernstadt	Hauptstraße	Kaisermannstraße	ÖPNV	Bedarfshaltestelle Bus	Bushaltestelle errichten
Kernstadt	Hauptstraße	Rubenstraße	Fuß	zu wenige Mülleimer. Kleine Grünflächen statt große Blumenkübel	
Kernstadt	Hauptstraße		Fuß	bessere Beleuchtung der Straße gewünscht	Straßenbeleuchtung
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Tempo 30 gewünscht	Tempo 30
Kernstadt	Hauptstraße / Maria-Sand-Straße		alle	FGÜ / Spielstraße / Shared Space. Gehweg ist blockiert.	
Kernstadt	Hauptstraße / Schmiedstraße		Fuß	LSA fällt aus. Tempo 30 sinnvoll, nicht barrierefrei	LSA prüfen, Tempo 30, barrierefrei umgestalten

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

53

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

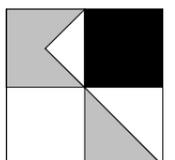
Bleichheim
Ideen

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Bleichheim	Bleichtalstraße	Friedhof	Fuß, Rad	Fuß- und Radweg gewünscht von Fohreneckstraße zu Friedhof	Fuß- und Radweg
Bleichheim	Bleichtalstraße	Ostbleichheim	Kfz	mehr Parkmöglichkeiten als Verkehrsberuhigung	mehr Parkmöglichkeiten als Verkehrsberuhigung
Bleichheim	Bleichtalstraße		Kfz	Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzen und Geschw. kontrollieren (morgens und abends und sonntags)	Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzen; Geschw. kontrollieren
Bleichheim	Bleichtalstraße	Kirnburgblick	Kfz	Die auf Toleranz hoffenden Hinweisschilder im Bezug auf die Motorradfahrer verfehlen Ihren Zweck und werden nicht beachtet.	OGÜ
Bleichheim	Bleichtalstraße	Kirnburgblick	ale	Wendeplatte und Bushaltestelle wäre hier super. Die 3 Bushaltestellen im Ort sind nur im 1. Drittel des Orts. Außerdem für Touristen Infotafel über Wanderwege. Radweg gewünscht	weitere Bushaltestelle in Bleichheim
Bleichheim	Bleichtalstraße	Hausnr. 28-35	Kfz	Engstelle, Spiegel werden abgefahren; mit Beschilderung darauf hinweisen	
Bleichheim	Bleichtalstraße / K5117		Rad	Fehlendes Radweg-Hinweisschild zum Radweg durch das Ried nach Wagenstadt / Broggingen. Ortsunkundige Radfahrer fahren auf Landstraße	Radweg ausschildern
Bleichheim	K5117	Höhe Schloßplatz	Fuß	Mülleimer und Hundekotbeutel gewünscht	Mülleimer anbringen
Bleichheim	Im Kirchgarten		Kfz	ingezeichnete Parkplätze statt der Bäume, die zur Verkehrsberuhigung dienen sollen	
Bleichheim	Unterbreiteweg + Im Kirchgarten		alle	Unterbreiteweg und Im Kirchgarten müssen Spielstraßen werden	Spielstraßen
Bleichheim	Vogtstraße	Bus-HS bei Hauptstr.	ÖPNV	Überdachungen Bushaltestellen fehlen	Haltestelle überdachen
westlich von Bleichheim	Bleichtalstraße	Aspenloch	Fuß, Rad	Fuß- und Radweg gewünscht, mind. bis Hammerschmiede	Fuß- und Radweg
westlich von Bleichheim	Feldweg bei Parkplatz Aspenloch	Feldweg an Ortsgrenze	Fuß	Brücke laut Karte bzw. Wegweiser nicht vorhanden	
südlich von Bleichheim	Austraße	Kirnhalden	ÖPNV	direkte Busverbindung nach Freiamt gewünscht	Busverbindung nach Freiamt verbessern

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

54

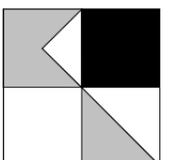
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Broggingen
Ideen

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Broggingen	Dragonerstraße	nördl. Ettenheimer Str.	Kfz	Tempo 30 gewünscht	Tempo 30
Broggingen	Dragonerstraße	Haltestelle Rathaus, KP Riedstraße	Fuß	FGÜ gewünscht	FGÜ
Broggingen	Dragonerstraße	nördl. der Einmündung Vorderer Winkel	Fuß	FGÜ gewünscht	FGÜ
Broggingen	Lerchenbergstr. + Dorfmatenstr.		Kfz, Fuß	viele Kinder und Spaziergänger. Idee: Tempo 30	Tempo 30



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

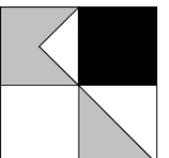
Tutschfelden
Ideen

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Tutschfelden	Frohmaten	Feldweg bei Kindergarten	Kfz	Hinweisschild Landwirtschaftlicher Weg fehlt, Kfz und Krad stören dort Fuß- und Radverkehr. Belag erneuern. Unebenheiten beseitigen	Landwirtschaftlicher Verkehr frei Beschilderung
Tutschfelden	Langentalweg / Wäscheweg		Kfz	KP ausbauen, da Begegnungsverkehr auf Privatgrundstücke ausweicht	KP ausbauen
Tutschfelden	Rebberge		Fuß	in den ganzen Rebbergen Straßenrinnen zugewachsen. Einläufe verstopft	
Tutschfelden	Rüländerstraße / Weinstraße		Kfz	Spiegel für sichereres Einbiegen bzw. Parksituation für bessere Sicht verbessern	Spiegel anbringen
Tutschfelden	Schwarzwaldstraße		Kfz, Fuß	Loch in Straßenmitte. Straßeneinlauf Absenkung	
Tutschfelden	Schörlinsmatten		Kfz	keine Dauerparker gewollt. Stellplätze auf Grundstücken nachweisen	
Tutschfelden	Schwimmbadstraße	Einmündung Ri Wagenstadt	Rad, Kfz	fehlender Hinweis auf Radquerung. Querung in Kurve.	auf Radquerung hinweisen
Tutschfelden	Ortseingang West		Rad	möglicher Radweg entlang des Wasserlaufgrabens Richtung Kindergarten, um Querung in der Weinstraßenkurve zu umgehen	Radweg
Tutschfelden	Weinstraße	Ortsausfahrt Süd	Fuß, Rad	verschmutzter Rad- und Fußweg	
Tutschfelden	Weinstraße	Haltestelle Heimatstube	Fuß	FGÜ erwünscht	FGÜ erwünscht
südlich von Tutschfelden	Streitgraben	Falknerei	Fuß	breitere Wege und Verbindung von Ried zu Schliffi (Brücke) verbessern	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

56

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

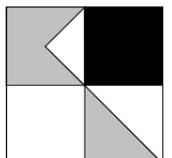
Wagenstadt
Ideen

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Wagenstadt	Hinter den Höfen		alle	fehlendes Straßenschild und Sackgassenschild	Straße und Sackgasse ausschildern
Wagenstadt	Im Weiherle	südlich August-Ziegler-Weg	Fuß	Gehweg kaum nutzbar wegen Hecke	Hecken schneiden
Wagenstadt	Im Weiherle	südlich August-Ziegler-Weg	Fuß	Da kein Gehweg vorhanden: Spielstraße. Reduziert auch Kfz-Geschwindigkeit	Gehweg errichten / Spielstraße
Wagenstadt	Im Weiherle	Kindergarten	Kfz	Bushaltestelle einzeichnen inkl. Sperrfläche, damit Parken klar geregelt (Bsp. Tutschf. Bürgerhaus)	Parkverbot verdeutlichen
Wagenstadt	Im Weiherle		Kfz	Einbahnstraße (Fahrtrichtung kath. Kirche) könnte Sicherheit erhöhen	Einbahnstraße
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Ortseinfahrt West		Ortseinfahrt attraktiver gestalten. Ortsschild und Tempo-30-Schild weiter raus und "Ganzer Ort Tempo 30" als Schild ankündigen	Tempo 30 für ganzen Ort
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Ortsmitte	Fuß, Kfz	FGÜ und Tempo 30 hilfreich. Hunde-Leinenpflicht.	FGÜ und Tempo 30
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Friedhof	Kfz	Friedhofparkplatz von nicht-Besuchern vollgeparkt	
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Ortseinfahrt West	Fuß, Rad	Gehweg könnte Richtung ortseinwärts als Fahrrad-/Fußgängerweg deklariert werden?	
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Ortseinfahrt Ost	alle	Ortseinfahrt attraktiver gestalten	
Wagenstadt	Kenzinger Straße			(Obst-)Bäume entlang Straße/Radweg pflanzen	
Wagenstadt	Kenzinger Straße und Kirchstraße	Kirche	Kfz	Chaotisches Parken, behindert Rettungsdienst	Parken regulieren
Wagenstadt	Kirchstraße	Platz bei Kirche	Fuß	Aufwertung des Platzes im Stil des Bibelgartens	
südlich von Wagenstadt	Rebhisliweg	Felder	Fuß	Bank erneuern und mehr Bänke aufstellen	
östlich von Wagenstadt	Feldweg mittig von Wagenstadt und Bleichheim		Rad	Radweg an Straße fehlt. Keine Beleuchtung für Radfahrer	Radweg mit Beleuchtung
östlich von Wagenstadt	Feldweg Wagenstadt nach Bleichheim	Mitte des Feldwegs	Fuß	Mülleimer gewünscht	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

57

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Kernstadt	Arnold-Schindler-Straße		Kfz	Stellplätze zu eng	
Kernstadt	Bahnhof	Fahrradboxen / Parkplatz Ost		Videoüberwachung der Boxen, Verbot für Zweitaktroller, Parkraumbewirtschaftung	
Kernstadt	Bahnhof	Unterführung Bahnlinie	Fuß	bei Regen überschwemmt, glatte Fliesen, Unsicherheit, Müll, Graffiti, Bahnhof heruntergekommen	
Kernstadt	Bahnhof	Unterführung Bahnlinie		Unterführung auch für Radfahrer befahrbar, barrierefrei	
Kernstadt	Bahnhof		Fuß	Regenwasser in Unterführung	
Kernstadt	Bahnhof		ÖV	Abstimmung Taktfahrplan der Busse an die Bahn	
Kernstadt	Bahnhof			Bahnhofsgebäude sicherer und schöner gestalten	
Kernstadt	Bahnhof Parkplatz Ost		Kfz	Parkraumbewirtschaftung	
Kernstadt	Bahnhof Parkplatz Ost			Dreckloch auf Weg, bei Niederschlag große Pfütze	
Kernstadt	Bahnhof Parkplatz West		Rad	Fahrradabstellmöglichkeiten statt Pkw-Stellplätze, Parkraumbewirtschaftung	
Kernstadt	Bismarckstraße	Ärztelhaus	Kfz	Parken trotz Halteverbotsbeschilderung	
Kernstadt	Bismarckstraße	Grundschule	Kfz	Elterntaxi, Parken auch außerhalb eingezeichneter Flächen	
Kernstadt	Breisgauallee		Kfz	Parkende LKW mit laufenden Motoren/Aggregaten	Parkraumbewirtschaftung?
Kernstadt	Eisenbahnstraße		Fuß	Gehweg durch privates Gebüsch eingeschränkt	
Kernstadt	Eisenbahnstraße		Fuß	Blätter auf Gehweg erhöht Rutschgefahr	
Kernstadt	Feldbergstraße / Hohe Straße	Kreuzungsbereich		Überdimensioniert	Rückbau, Aufenthaltsflächen, Spielplatz etc.
Kernstadt	Feldweg südlich Bleichbach		Rad	Auf- und Abfahrten nicht mehr aktuell, für Radfahrer schlecht zu benutzen	
Kernstadt	Fliederweg		Kfz	Umfahrung/Abkürzung Knotenpunkt Hauptstraße / Rheinhausenstraße, Parkchaos nach Eröffnung der Kita durch Ho- und Bringverkehr	
Kernstadt	Friedrichstraße	Grundschule	Kfz	Ho- und Bringverkehr für zu Verkehrschaos und gefährlichen Situationen	
Kernstadt	Friedrichstraße	zw. Wehrlweg u. Hauptstraße	Kfz	Gehwegparken	beidseitiges Halteverbot
Kernstadt	Friedrichstraße / Kaiserstuhlstraße	Kreuzungsbereich	Kfz	Gefährliche Kreuzung, Rechts-vor-Links häufig missachtet	
Kernstadt	Fußwege am Berg		Fuß	Weg wird vernachlässigt (verschüttete Wege, herabbrechende Bäume und Büsche etc.)	Ehrenamtlicher Wegwart (z.B. Rentner)
Kernstadt	Galurastraße		Fuß	hochstehende Pflastersteine führen zu Stolperfallen	
Kernstadt	Geh-/Radweg südlich Aral-Tankstelle	zw. Wehrlstraße u. Hauptstraße	Rad, Fuß	uneinsehbare Kurve führt zu Gefahrensituationen	
Kernstadt	gesamtes Stadtgebiet		Kfz	Tempo 30	
Kernstadt	Globus Baumarkt		Rad	zu wenig Fahrradabstellmöglichkeiten	
Kernstadt	Hansjakobstraße			schlechter Straßenzustand	
Kernstadt	Hauptstraße	Aral-Tankstelle	Rad	Radweg endet in Gehweg. Keine sichere Querung über Hauptstraße	
Kernstadt	Hauptstraße	Maria-Sand-Straße	Kfz	Gefährliche Querung der Hauptstraße durch wild parkende Fahrzeuge	
Kernstadt	Hauptstraße	Maria-Sand-Straße	Rad	Keine Fahrradabstellmöglichkeiten mehr	
Kernstadt	Hauptstraße	nördlich Waldweg	Rad	Mini-Radweg stellt Benachteiligung für Radfahrer dar, gefährliche Überleitung auf Radweg westlich der Hauptstraße, keine sichere Querung für Fußgänger	
Kernstadt	Hauptstraße	nördlich Waldweg	Rad	rechtwinklige Führung des Radverkehrs unmöglich	
Kernstadt	Hauptstraße	Obere/Untere Brunnenstraße	Kfz	schlechte Sicht bei Einbiegen in Hauptstraße durch parkende Fahrzeuge	
Kernstadt	Hauptstraße	Ortsausgang Nord, In den Herrengütern	Rad	Radwegführung in nördliche Richtung gefährlich, da Hauptstraße ungesichert überquert werden muss	

Kernstadt	Hauptstraße	Rubenstraße	Rad	Keine Fahrradabstellmöglichkeiten mehr, Radverkehr auf Gehweg, ruhender Verkehr	
Kernstadt	Hauptstraße	Steigstraße	alle	Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge beidseitig der Einmündung	Verkehrsspiegel
Kernstadt	Hauptstraße	Steigstraße	Fuß	Keine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger	LSA, Querungshilfe
Kernstadt	Hauptstraße	Thomas-Apotheke	Kfz, Fuß	Gehweg zwischen Parkplatz und Häuser sehr eng	Parkplätze in Hauptstraße entfernen, Fahrradabstellplätze einrichten, Parkhäuser an konzentrierten Stellen

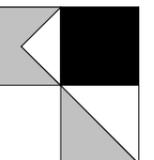
MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Kernstadt
Kritik

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

58.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Kernstadt	Hauptstraße	zw. Kreide- u. Josefstraße	Fuß	Gefährliche Engstelle am Gehweg, Hochbord	
Kernstadt	Hauptstraße		alle	Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Eisdiele und Rheinhausenstraße, Fußgängerzone zwischen Kirche und Rheinhausenstraße	
Kernstadt	Hauptstraße		Fuß	Gehwege durch Mobiliar der Außengastronomie zugestellt	
Kernstadt	Hauptstraße		Fuß	Gehweg durch Mobiliar der Gastronomie eingeengt	
Kernstadt	Hauptstraße		Fuß, Rad	Wenig Platz für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, keine Abstellmöglichkeiten für Fahrrad	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Tempo 30, Tempo 40 noch akzeptabel. Unterbindung Schleichverkehr bei Stau auf <u>Autobahn</u>	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	nachts "Autoposer"	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Blitzer an Ortsein- und Ausgängen, Verkehrsberuhigte Zone zwischen Eisdiele und <u>Rheinhausenstraße</u>	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Gehwegparken	Polter / Pflanzkübel
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Unrechtmäßige Überholvorgänge (kein Sicherheitsabstand zu Radfahrern)	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	Tempo 30	
Kernstadt	Hauptstraße		Kfz	hoher Durchgangsverkehr, Lärmbelastung, Tempo 50, zu wenig Fahrradabstellmöglichkeiten, Radfahrer auf Gehweg, Aufenthaltsqualität schaffen,	Tempo 30, Tempo 20 im zentralen Bereich, konzentrierte Abstellmöglichkeiten für Pkw,
Kernstadt	Hauptstraße		Rad	sichere Radführung im Zuge der Hauptstraße (<u>abgetrennter Radweg</u>)	
Kernstadt	Hauptstraße		Rad	enge Straße führt bei Radfahrern zu erhöhtem Unfallrisiko durch <u>breite Lkw und Busse</u>	Tempo 30
Kernstadt	Hauptstraße			Tempo 30 Zone, Blitzer an Ortsein- und Ausgängen, <u>Zebrastrifen in Hauptstraße</u>	
Kernstadt	Hauptstraße			Sonnenschirme des Bistro Breisgau ragen in Verkehrsweg, Verkehr muss in Gegenverkehr ausweichen, schmale Gehwege durch Mobiliar der <u>Außengastronomie</u>	
Kernstadt	Hauptstraße / Friedrichstraße	Kreuzungsbereich	alle	gefährliche Abzweigung, unübersichtlich, häufige Unfälle, kein sicherer Übergang für Fußgänger und Radfahrer	
Kernstadt	Hauptstraße / Rheinhausenstraße		alle	Tempo 30 Zone	
Kernstadt	Hauptstraße / Rheinhausenstraße		alle	gefährliche Kreuzung, schneidende Fahrzeuge, keine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger	
Kernstadt	Hauptstraße / Steckenstraße	Einmündung Maria-Sand-Straße	Rad	Rechtsabbiegen von Norden wegen hohem <u>Bordstein gefährlich, gefährlich für Fußgänger</u>	
Kernstadt	Hauptstraße / Steckenstraße			Regenwasser läuft nicht oder nur langsam ab	
Kernstadt	Hauptstraße, Galurastraße			zu viele und uneinheitliche Blumenkübel, Kübel vor <u>Rathaus zu groß</u>	
Kernstadt	Hebelstraße	Bernhard-Galura-Schule	Kfz	parkden Fahrzeuge, Elterntaxi (Schule und Kindergarten)	
Kernstadt	Hebelstraße		Kfz	Dauerparker im unübersichtlichen Kurvenbereich	Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparkausweis, Parkverbot im Kurvenbereich
Kernstadt	Hebelstraße		Kfz	Durchfahrtsprobleme durch parkende Fahrzeuge	Einbahnstraßenlösung Grimmelshausenstraße
Kernstadt	Hohe Straße		Kfz	Dauerparker	Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparkausweis
Kernstadt	Hohe Straße			Straße in schlechtem Zustand, von Kfz zugeparkt, <u>gefährlich für Radfahrer</u>	
Kernstadt	Im Brünneswinkel		Fuß	Gehwegparken, Gebüsch wächst in Gehweg hinein	
Kernstadt	Im Sand (parallel zu L 106	südlich Südentstraße	alle	stark beschädigte Fahrbahn, gefährlich für Rad- und <u>Inlinerfahrer</u>	
Kernstadt	Kaisermannstraße		Kfz	Öffentlicher Parkplatz wird von Anwohnern belegt	
Kernstadt	Kaiserstuhlstraße		Kfz	überhöhte Geschwindigkeit, Schlaglöcher, gefährlich <u>für Radfahrer</u>	
Kernstadt	Kaiserstuhlstraße / Lessingweg	Einmündungsbereich	Rad, Fuß	Einmündung ohne abgesenkten Bordstein	

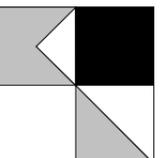
MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Kernstadt
Kritik

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

58.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Kernstadt	Kaiserstuhlstraße / Wehrlestraße	Kreuzungsbereich		Kreuzungsbereich sehr großzügig führt zu zügigem Einbiegen aus Wehrlestraße (Rechts-vor-Links), schlechte Sichtverhältnisse durch hohe Hecke	
Kernstadt	Kanaustraße / Konrad-Adenauer-Ring	Geh-Radweg	Rad, Fuß	Werbeschilder reduzieren Wegbreite erheblich, Gehweg mit Radfahrer frei (keine Benutzungspflicht)	
Kernstadt	Karlstraße		Kfz	parkende Fahrzeuge verhindern Durchfahrt von Müllabfuhr und Rettungskräften	
Kernstadt	L 106	Im Sand Richtung Osten (südlich Südendstraße)	Rad	Straßenoberfläche miserabel, Sturzgefahr	
Kernstadt	L 106	Rotackerweg	Rad, Fuß	Kein Übergang über L 106, keine Geschwindigkeitsbegrenzung	
Kernstadt	L 106	südlich Südendstraße	Rad, Fuß	Straßenschäden östlicher Weg, Sturzgefahr	
Kernstadt	L 106 / Kenzinger Straße	Kreuzungsbereich	Rad, Fuß	Kein Übergang von Wagenstadt nach Herbolzheim	
Kernstadt	L106	zw. Kenzingen u. Herbolzheim	Rad	Radweg nur auf Westseite auf angemessene Breite für Zweirichtungsverkehr oder Radweg auf Ostseite	
Kernstadt	L106	zw. Südendstr u. Herbolzheim	Rad	Radwegnutzung freiwillig	
Kernstadt	Lehrten	Höhe Hausnummer 4	Kfz	Parkverbot, da ausgewiesener Parkplatz an Friedhof vorhanden	
Kernstadt	Lindenweg		Kfz	Verkehrsberuhigung, Gehwegparken unterbinden	
Kernstadt	Lindenweg		Kfz	überhöhte Geschwindigkeit, Umfahrung Rheinstraße, ruhender Verkehr	Verkehrsberuhigter Bereich
Kernstadt	Luisenstraße / Zwillingstraße		Kfz	Straße zu schmal für ruhenden Verkehr	
Kernstadt	Luisenstraße / Zwillingstraße		Kfz	Straße zu schmal für ruhenden Verkehr, Parkende Fahrzeuge auf Unterflurhydrant	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	Kindertagesstätte Glühwürmchen	Kfz	wildes Parken, Gehwegparken, gefährlich für Fußgänger, die auf Straße ausweichen müssen, überhöhte Geschwindigkeit	Kurzzeitparkplätze vor KiTa, Verkehrsberuhigung
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	Marktpassage / DHL	Kfz	Lkw von DHL blockiert eine der Zufahrten. Ein- und Ausfahrt nur über eine Zufahrt möglich	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	Marktpassage / DHL	Kfz	Kfz parken direkt vor dem Fahrradständer, Radfahrer werden nicht ernst genommen	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	zw. Haupt- u. Friedrichstr., Höhe Spielplatz	alle	Viel Verkehr und keine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	zw. Haupt- u. Friedrichstr., Höhe Spielplatz	alle	Verkehrschaos	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	zw. Haupt- u. Friedrichstr., Höhe Spielplatz	Kfz	eingezeichnete Stellplätze nicht genutzt, Parken außerhalb der Markierungen	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße	zw. Haupt- u. Friedrichstr., Höhe Spielplatz	Kfz	Kfz parken direkt vor dem Fahrradständer	
Kernstadt	Maria-Sand-Straße / Friedrichstraße	Kreuzungsbereich	alle	Schwierige Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer	
Kernstadt	Marktplatz		Fahrrad	Fahrradabstellmöglichkeit eingezeichnet, fehlt jedoch	
Kernstadt	Moltkestraße		Kfz, Rad	Rechts-vor-Links oft missachtet	
Kernstadt	Moltkestraße / Hans-Thoma-Straße	Kreuzungsbereich	alle	Gefährliche Kreuzung, Rechts-vor-Links häufig missachtet	
Kernstadt	Moltkestraße / Kaiserstuhlstraße	Kreuzungsbereich	Kfz	Hohe Geschwindigkeit, Missachtung Rechts-vor-Links	Fahrbahneinengung
Kernstadt	Rathaus		alle	Rathausplatz als Fußgängerzone	
Kernstadt	Rebberg		Kfz	Verkehr und Parken nehmen zu, Nutzung landwirtschaftlicher Wege	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	KVP Autohof	Rad	Radweg endet bzw. führt auf Gegenseite Richtung Rheinhausen	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	Moltkestraße bis KVP	Rad	gefährlicher Bereich	Bauliche Verbesserung, Tempo 30
Kernstadt	Rheinhausenstraße	Moltkestraße bis KVP	Rad	gefährlicher Bereich durch unebenen Straßenbelag	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	Rampe BAB 5	Kfz	Nachtprogramm für LSA mit gelben Blinklicht	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	Sportplatz	Kfz	Richtung Innenstadt Tempo 30	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	Unterführung Bahnlinie	Rad, Fuß	Für Radfahrer und Fußgänger gefährlich da Kfz mit wenig Abstand überholen	

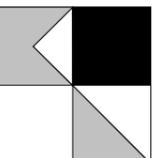
MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Kernstadt
Kritik

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

58.3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Kernstadt	Rheinhausenstraße	westlich Hauptstraße	alle	Tempo 30	
Kernstadt	Rheinhausenstraße	westlich Hauptstraße	Fuß	Gehweg zu schmal, keine sichere Querung	
Kernstadt	Rheinhausenstraße		Kfz	Tempo 30 durchgehend	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Breisgauallee	Kreisverkehr	Rad	Keine Bevorrechtigung für Radfahrer ist Benachteiligung	Radfahrer auf Straße oder Vorfahrt für Radfahrer
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße	Einmündungsbereich	Kfz, Rad	Queren der Straße als Radfahrer lebensgefährlich	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße	Kreuzungsbereich	alle	Gefährliche Kreuzung, LSA möglich?	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße	Kreuzungsbereich	alle	schlecht einsehbar	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße	Kreuzungsbereich	alle	gefährliche Kreuzung	Kreisverkehr
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße	Kreuzungsbereich	alle	unübersichtliche Stelle für Linkseinbieger Richtung Innenstadt	Bugstraße Nord Einbahnstraße Richtung Norden
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Bugstraße		alle	unübersichtliche Kreuzung	Tempo 30
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Moltkestraße	Kreuzungsbereich	alle	Gefährliche Kreuzung	Sichere Querung an LSA Bismarckstraße
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Moltkestraße	Kreuzungsbereich	alle	Gefährliche Kreuzung, Radfahrer auf Gehweg	Gehweg verbreitern, getrennter Geh-Radweg
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Moltkestraße	Kreuzungsbereich	alle	Kreisverkehr oder Rückbau	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Rheinstraße	Kreuzungsbereich	Fuß	gefährlich zu queren, hohe Geschwindigkeit	Tempo 30
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Rheinstraße	öffentlicher Parkplatz	Kfz	Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe abschaffen	
Kernstadt	Rheinhausenstraße / Rheinstraße		Kfz	Spiegel an unübersichtlicher Kreuzung im Winter zugefroren	
Kernstadt	Rheinstraße		Kfz	Parksituation erfordert Slalomfahrten	Parkordnung erforderlich oder als Verkehrsberuhigung
Kernstadt	Rheinstraße		Kfz	Falschparker	
Kernstadt	Rheinstraße		Kfz	Dauerparker	Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparkausweis
Kernstadt	Ringstraße		Kfz	überhöhte Geschwindigkeit, Schlaglöcher, gefährlich für Radfahrer	
Kernstadt	Ringstraße		Kfz	Straße komplett zugeparkt, Behinderung für Rettungskräfte, Dauerparker, Probleme beim Überqueren der Straße	Anwohnerparken
Kernstadt	Schmiedstraße		Kfz	Parksituation ist Katastrophe, Spielstraße wird ignoriert, Anwohner kommen nicht aus eigener Garage, Gehwegparken.	
Kernstadt	Schwimmbadstraße	Kombinierter Geh-/Radweg	Rad, Fuß	einseitiger Geh-/Radweg zu schmal, gefährliche Situationen bei Gegenverkehr	
Kernstadt	Schwimmbadstraße	Parkplatz Schwimmbad	Kfz	Tempo 30 während Schließzeiten des Schwimmbads (9 Monate) nicht vermittelbar	
Kernstadt	Schwimmbadstraße	Parkplatz Schwimmbad	Rad	schwierige Querung für Radfahrer in Richtung Schwimmbad	Bedarfs-LSA
Kernstadt	Schwimmbadstraße / Abzweigung Richtung Tutschfelden	Einmündungsbereich	Kfz, Rad	unübersichtlicher Kurvenbereich, zum Queren rechtwinklig abbiegen und Steigung bewältigen	Bauliche Erhöhung des Radwegs zwischen Herbolzheim und Wagenstadt, Geschwindigkeitsbegrenzung
Kernstadt	Schwimmbadstraße / Abzweigung Richtung Tutschfelden	Einmündungsbereich	Rad	Überqueren der Straße unübersichtlich, Radfahrer warten nahe an Fahrbahnrand	
Kernstadt	Seeweg / Bugstraße	Kreuzungsbereich	alle	Trotz Verkehrsspiegel schlechte Sicht auf Verkehr von links	
Kernstadt	Steckenstraße		Kfz	Dauerparker	
Kernstadt	Steigstraße		Kfz	Fahrzeugführer nutzen Steigstraße als Abkürzung zwischen Herbolzheim und Golfplatz	
Kernstadt	Südenstraße		Kfz	fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung, Überholen von Radfahrern in unübersichtlichen Situationen und mit zu wenig Abstand	
Kernstadt	Südenstraße / L 106	Kreuzungsbereich	alle	Kreisverkehr zur Entschleunigung, gefährlich für Radfahrer	
Kernstadt	Südenstraße / L 106	Kreuzungsbereich	Kfz	von Westen kommend Stop-Schild missachtet	
Kernstadt	Südenstraße / Moltkestraße	Kreuzungsbereich	alle	Kreisverkehr oder Unterführung für Fußgänger und Radfahrer	
Kernstadt	Westendstraße / Holzmattenstraße	Kreuzungsbereich	Rad	Bevorrechtigung des Radverkehrs parallel fahrenden vor abbiegenden/einbiegenden Fahrzeugen, Tempo 60	
Kernstadt	Westendstraße / Maria-Sand-Straße	Kreuzungsbereich	Kfz, Rad	schlechte Einsehbarkeit der Westendstraße u.a. durch Hecken, Verkehrsinsel zu klein	Verkehrinsel vergrößern, Schwellen beidseitig der Kreuzung zur Geschwindigkeitsreduzierung
Kernstadt		Bahnhof	ÖV	Kostengünstigeres und gemeinsames Angebot für Bahnfahrende	Vernetzung Bus / Bahn prüfen
Kernstadt	L 106 (Südenstraße) / Moltkestraße	Kreuzungsbereich	alle	Kein Linksabbiegestreifen nach Herbolzheim	

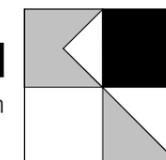
MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Kernstadt
Kritik

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

58.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

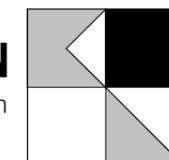
Bleichheim
Kritik

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Bleichheim	Bleichtalstraße	Bushaltestelle Friedhof		Bushaltestelle nach Kurve, in der Kfz schon beschleunigen	Geschwindigkeitsbeschränkung, Zebrastreifen
Bleichheim	Bleichtalstraße	Rathaus bis Hausnummer 45	Kfz	Ruhender Verkehr, eingeschränkte Verkehrssicherheit durch Rechtskurve (Gegenverkehr spät zu sehen)	
Bleichheim	Bleichtalstraße	westlich Hilariusstraße (Kirche)	Fuß	gesicherte Querungshilfe	Zebrastreifen
Bleichheim	Bleichtalstraße		Kfz	Geschwindigkeitsüberschreitungen	
Bleichheim	Bleichtalstraße		Kfz	hohe Lärmbelastung durch Motorradfahrer	Fahrverbote an Wochenenden und Feiertage
Bleichheim	Bleichtalstraße / Kirnburgblick	Einmündungsbereich	alle	sehr unübersichtlich durch Kurve in Bleichheimer Straße, Querung gefährlich, überhöhte Geschwindigkeit	
Bleichheim	Feldweg nördlich Unterbreiteweg		Fuß	Rutschgefahr durch nasses Laub und zugefrorene Pfützen	
Bleichheim	Fohreneckstraße		Fuß	Kein Bürgersteig	Tempo 30
Bleichheim	Hilariusstraße		Kfz	Verkehrsberuhigung (T30, T20, Shared Space)	
Bleichheim	Im Kirchgarten		alle	Ausweisung Verkehrsberuhigter Bereich	
Bleichheim	K 5117	Schlossplatz	alle	Querung bei 100 km/h erforderlich.	Reduzierung auf Tempo 70
Bleichheim	Unterbreiteweg		Kfz	Straße zu schmal	Entfernung Poller, Parkordnung
Bleichheim	Feldweg zwischen Ortsteilen		Kfz	Fahrverbot für Pkw häufig missachtet	
Bleichheim	Feldweg zwischen Ortsteilen		Rad, Fuß	Straßenbelag in schlechtem Zustand	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

59

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

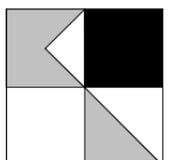
Broggingen
Kritik

Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Broggingen	Dragonerstraße	Vorderer Winkel	Kfz	Rechts-vor-Links häufig missachtet	
Broggingen	Dragonerstraße		Kfz	überhöhte Geschwindigkeit	
Broggingen	Ettenheimer Straße	Höhe Im Winkel	Kfz, Fuß	Kurve sehr eng und unübersichtlich, gefährliche Querung	
Broggingen	Ettenheimer Straße	Höhe Mosenbuck	Fuß	Querung aufgrund schmaler Gehwege erforderlich, Zebrastreifen	
Broggingen	Ettenheimer Straße	nördlicher Ortsausgang	Kfz	Gehwegparken, gefährliches Ausweichen auf Fahrbahn erforderlich, hohe Geschwindigkeit	
Broggingen	Ettenheimer Straße		alle	kein Gehweg vorhanden, Kurven werden geschnitten	
Broggingen	Ettenheimer Straße		Fuß	Gehweg sehr schmal und durch Mülltonnen zugestellt	
Broggingen	Hugsgasse	Grundschule	Kfz	zu wenig Parkmöglichkeiten	
Broggingen	Hugsgasse		Fuß, Rad	schlechter Gehweg (loser Kies) auf Weg zu Schule	
Broggingen	Riedstraße	Reha-Klinik	Kfz, Rad	Unebener Boden, durcheinander parkende Fahrzeuge	Parkbeschilderung / -markierung
Broggingen	Riedstraße / Dragoner Straße	Kreuzungsbereich	alle	Rechts-vor-Links nicht ersichtlich bzw. für Auswärtige nicht klar, überhöhte Geschwindigkeit	
Broggingen	Riedstraße / Dragoner Straße	Kreuzungsbereich	Fuß	Keine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger	Zebrastreifen
Broggingen	Riedstraße / Dragoner Straße	Kreuzungsbereich	Kfz, Rad	Gefährliche Kreuzung, insbesondere für Radfahrer	
Broggingen	Hugsgasse		Fuß	Gehweg uneben und schmal, hohe Bordsteinkante	

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

60

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Tutschfelden	Am Golfpark, Langentalweg		Kfz	Tempo 50	
Tutschfelden	Am Golfpark, Langentalweg		Kfz	Verkehrsführung für abflutenden Verkehr über Langentalweg, Hinweisschild "Ausfahrt alle Richtungen"	
Tutschfelden	Biehnestraße		Kfz	Gehwegparken, Mindestbreite (Gehweg und Fahrbahn) nicht ausreichend	Überprüfung Parkregelung
Tutschfelden	Biehnestraße		Kfz	unbefriedigende Parksituation	
Tutschfelden	Burgunderstraße		Kfz	zugeparkte Straße	
Tutschfelden	Neudorfstraße / Neudorfstraße	Einmündungsbereich und Straße bis Kirche	Kfz	Parkverbot im Kreuzungsbereich, Überprüfung zulässiges Parken in Neudorfstraße gesamt	
Tutschfelden	Parkplatz Bürgerhaus		Kfz	Parkplatz nicht öffentlich, trotzdem Dauerparker (Wohnmobil, Pkw, Lkw)	
Tutschfelden	Ruländer Straße	zw. Weinstraße Nord u. Kirche	Kfz	Parksituation unzumutbar	
Tutschfelden	Schörlinsmatten	nördlich Haldenweg	Kfz	schlechte Sichtverhältnisse in Kurve durch abgestellte Fahrzeuge	
Tutschfelden	Weinstraße	abknickende Vorfahrtsstraße Richtung Herbolzheim	Kfz, Rad	Kurve nicht gut einsehbar und wird häufig geschnitten, für Radfahrer gefährlich	
Tutschfelden	Weinstraße	Bürgerhaus	Kfz	Geschwindigkeitsüberschreitungen	Geschwindigkeitskontrollen, Blitzer
Tutschfelden	Weinstraße	Bürgerhaus	Kfz	überhöhte Geschwindigkeit, Raserei, Lärmbelastung	
Tutschfelden	Weinstraße	Bushaltestelle Heimatstube	Kfz	Parkregelung (Einbiegen auf Straße unübersichtlich, Parkverbotsbereiche an Haltestelle nicht eingehalten)	
Tutschfelden	Weinstraße	Bushaltestelle Heimatstube	Kfz	gefährliche Straßensituation durch parkende Fahrzeuge	
Tutschfelden	Weinstraße	Bushaltestelle Heimatstube	Kfz	Durchfahrt Weinstraße fast immer zugeparkt, gefährliche Situation für Verkehrsteilnehmer	
Tutschfelden	Weinstraße	Bushaltestelle Heimatstube	Kfz, ÖV	Parkverbot entlang Weinstraße, Verlegung Bushaltestelle an breiteren Gehweg	
Tutschfelden	Weinstraße	Einmündung Neudorfstraße	Fuß	Querungshilfe Weinstraße	
Tutschfelden	Weinstraße	Einmündung Ruländer Straße (Hinter der Kirche)	Kfz	überhöhte Geschwindigkeit in Kurve, gefährlich für querende Fußgänger und Radfahrer	Zweiter Verkehrsspiegel, Tempo 30
Tutschfelden	Weinstraße	Elisaschule	Kfz	zu viele parkende Fahrzeuge, unübersichtliche Lage	
Tutschfelden	Weinstraße	Elisaschule	Kfz	Parken ist Katastrophe	
Tutschfelden	Weinstraße	Heimatstube	Kfz	Durchfahrt fast immer zugeparkt, Ausfahrt Golfclub nicht über Wäscheweg	
Tutschfelden	Weinstraße	Nördlich Bürgerhaus	Kfz	Blumenkübel "intelligenter" (enger) aufstellen, um Verkehrsberuhigung zu erreichen	
Tutschfelden	Weinstraße	Nördlich Ruländerstraße	Kfz	eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge, gefährliche Einfahrt in Weinstraße	
Tutschfelden	Weinstraße	Ortsausgang Richtung Broggingen	Kfz, Rad	unübersichtliche Querung für Radfahrer und Fußgänger, Benutzungspflicht des kurzen Radwegestücks gefährlich bei Einfahren in Weinstraße	
Tutschfelden	Weinstraße	Südlich Wäschestraße	Kfz	eingeschränkte Sicht durch parkende Fahrzeuge, gefährliche Verkehrssituation, Abstand zu Einmündungen nicht eingehalten	
Tutschfelden	Weinstraße	Wäscheweg	Kfz	Ausbiegen aus dem Wäscheweg aufgrund parkender Fahrzeuge sehr gefährlich, da auch schlechte Sichtverhältnisse, Elterntaxi an Schule	
Tutschfelden	Weinstraße	Wäscheweg	Kfz	Ausfahrt aus Wäscheweg gefährlich	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz	durch parkende Autos Ausweichen auf Gegenfahrbahn notwendig, Gegenverkehr fährt dann auf Gehweg, überhöhte Geschwindigkeit	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz	Kinder können nicht auf Gehweg radeln, verschwinden hinter parkenden Fahrzeugen, an Querungen fehlende Markierungen/Hinweise auf Gehwege	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz	Nach 90° Kurve parkende Fahrzeuge, Ausweichmanöver in den Gegenverkehr führen zu gefährlichen Situationen	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz	parkende Fahrzeuge stellen Gefahr für Verkehrsteilnehmer dar	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz	Gefahrenschwerpunkt durch parkende Fahrzeuge	
Tutschfelden	Weinstraße		Kfz, Rad	durch parkende Autos sehr eng für Radfahrer	Separater Radweg

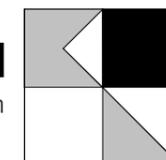
MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

Tutschfelden
Kritik

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

61

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MÄNGELANALYSE KOMMENTARE

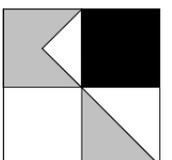
Wagenstadt
Kritik

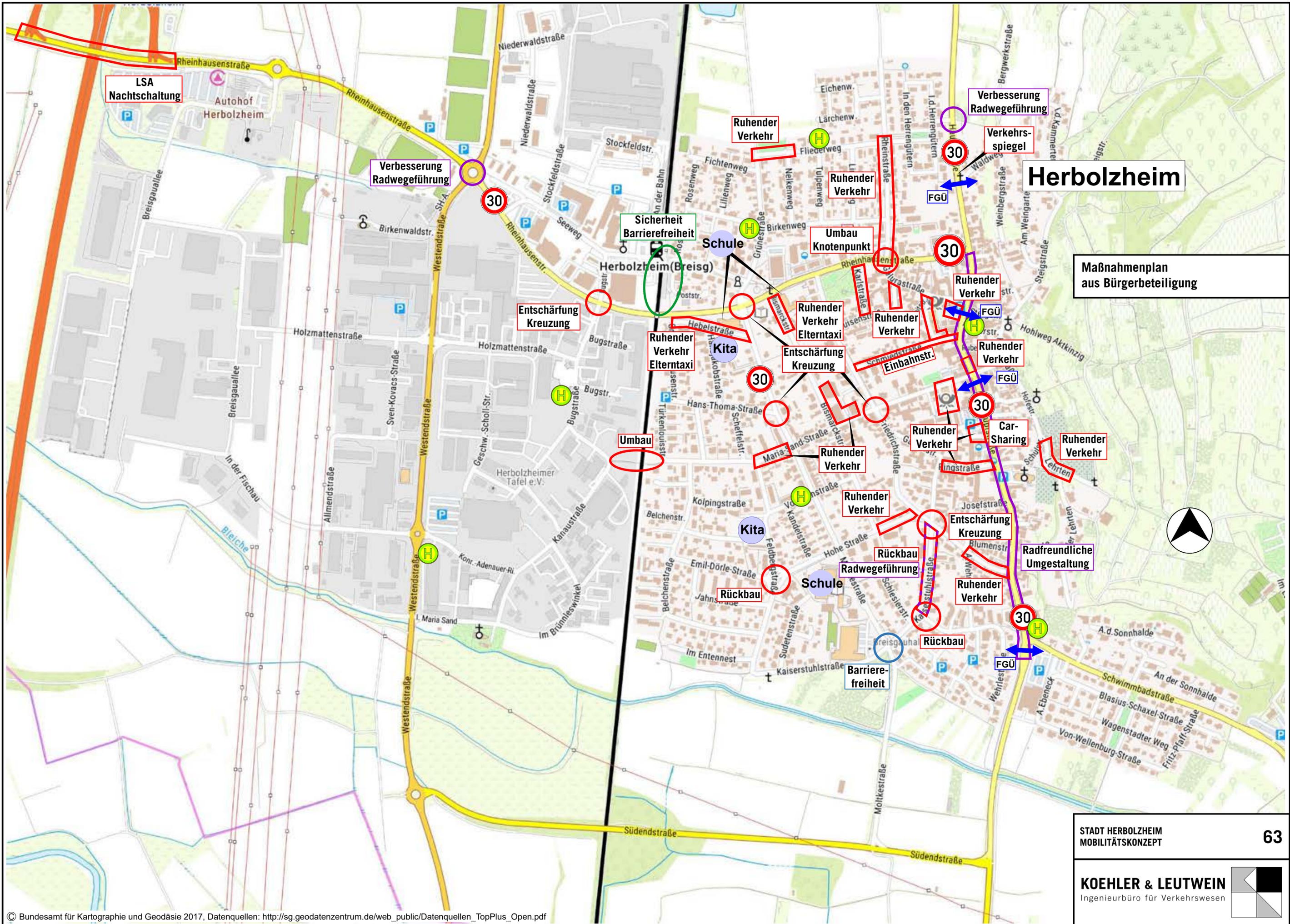
Stadtteil	Straße	Bereich	Verkehrsmittel	Anmerkung	Lösung
Wagenstadt	Altenstraße	Einmündung Kenzinger Straße	Kfz	Keine Sicht nach links in Kenzinger Straße	
Wagenstadt	Altenstraße		Kfz	Dauerparker auf Gehweg	
Wagenstadt	Am Stegacker	Wäldeleweg / Im Kleinfeldele	alle	ruhender Verkehr versperrt Sicht	
Wagenstadt	Am Stegacker		Kfz	Bremsschwelle, Teilaufplasterung, Geschwindigkeitsreduzierung	
Wagenstadt	Brechterstal		Kfz	viel unerlaubter Kfz-Verkehr	
Wagenstadt	Dorfplatz			Dorfplatz als Parkplatz genutzt	Reaktivierung Spielplatz
Wagenstadt	Dorfplatz			Spielplatz verwildert und als Ablagefläche genutzt	
Wagenstadt	Dorfplatz			Parkplätze von Dauerparkern belegt	
Wagenstadt	Feldweg zwischen Ortsteilen		Kfz	Fahrverbot für Pkw häufig missachtet	
Wagenstadt	Feldweg zwischen Ortsteilen		Rad, Fuß	Straßenbelag in schlechtem Zustand	
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße	Im Sand	alle	unübersichtliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer, gefährlich für Radfahrer	
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße	Ortsausgang Nord	Kfz	Fahrzeuge fahren über Geh-/Radweg	Verlegung Ortsausgangsschild, Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrbahnverengung
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße	Ortsausgang Nord, Im Sand	Rad	gefährliche Stelle, Benachteiligung für Radfahrer, Einmündung durch Bewuchs schlecht einsehbar	Vorfahrt für Radfahrer von Brücke, Verkehr aus Westen (Im Sand) Stop-Schild
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße		Kfz	Trotz Parkmarkierungen Parken auf Straßenflächen	
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße	Im Sand	Rad	Benachteiligung Radverkehr durch zweifaches Vorfahrtgewähren, Rutschgefahr je nach Witterung, Richtung Wagenstadt keine geeignete Verkehrsregelung (wer und wo)	
Wagenstadt	Herbolzheimer Straße / Wilhelm-Oesterle-Straße		Kfz	Verkehrsspiegel in beide Richtungen anbringen	
Wagenstadt	Hinter den Höfen		Kfz	Parkende Fahrzeuge, Durchfahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge fraglich	
Wagenstadt	Hinter den Höfen		Kfz	Dauerparker, zu geringe Restfahrbahnbreite	
Wagenstadt	Hinter den Höfen		Kfz	Gehwegparken	
Wagenstadt	Hinter den Höfen		Kfz	Dauerparker, kein Durchkommen bei Notfall	
Wagenstadt	Im Sand	Abzweigung parallel zur Bleiche	alle	unübersichtlich	
Wagenstadt	Im Sand	Maierhof	alle	überhöhte Geschwindigkeit, schlechte Straßenbeleuchtung, schlechter Fahrbahnbelag	
Wagenstadt	Im Sand (Parallel zum Bleichbach)		alle	stark beschädigte Fahrbahn, gefährlich für Rad- und Inlinerfahrer	
Wagenstadt	Kenzinger Straße	Ortsausgang Ost	Fuß	Gehweg mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen nicht befahrbar, da zu hohe Neigung	
Wagenstadt	Kenzinger Straße		Fuß	Gehweg zu Friedhof ist Katastrophe (extreme Neigungen)	
Wagenstadt	Kenzinger Straße (L 106)		Kfz	Hohe Lärmbelastung, Tempo 30?	
Wagenstadt	Kenzinger Straße (L 106)		Kfz	parkende Fahrzeuge, schwierig einzusehende und gefährliche Verkehrssituation	durch ruhenden Verkehr niedrigere Geschwindigkeit, weniger Lärm, mehr Sicherheit
Wagenstadt	Kenzinger Straße (L 106)		Kfz	überhöhte Geschwindigkeit, Lärmbelastung	
Wagenstadt	Kenzinger Straße / Am Stegacker	Einmündungsbereich	Rad	Einfahrt auf den Radweg aus Am Stegacker breiter, rechtwinkliges Abbiegen, Tieferlegung des Radwegs führt bei Regen zu Dreck und Schlamm auf Weg, entgegenkommende Fahrzeuge blenden nachts	
Wagenstadt	Kenzinger Straße / Am Stockbrunnen		Kfz	Verkehrsspiegel anbringen	
Wagenstadt	Ob dem Dorf		alle	schlechter Straßenzustand, Schlaglochreparaturen halten nicht lange	
Wagenstadt	Oesterleiweg		Rad	Querliegendes Regenwassergitter, gefährlich für Rad- und Inlinerfahrer	
Wagenstadt	Parkplatz Friedhof		Kfz	Durch Dauerparker belegt	Kurzzeitparkplätze 60 Min
Wagenstadt	Wäldeleweg		alle	schmalere Weg, bei Gegenverkehr wird es auch für Fußgänger und Radfahrer eng	Ausweichstellen, Weg verbreitern
Wagenstadt		SV Wagenstadt	alle	Hintere Zuwegung durch Baumwurzeln beschädigt	
Wagenstadt			ÖV	Schlechte Busverbindung nach Herbolzheim	Takt- und Streckenanpassung nicht über Kenzingen

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT

62

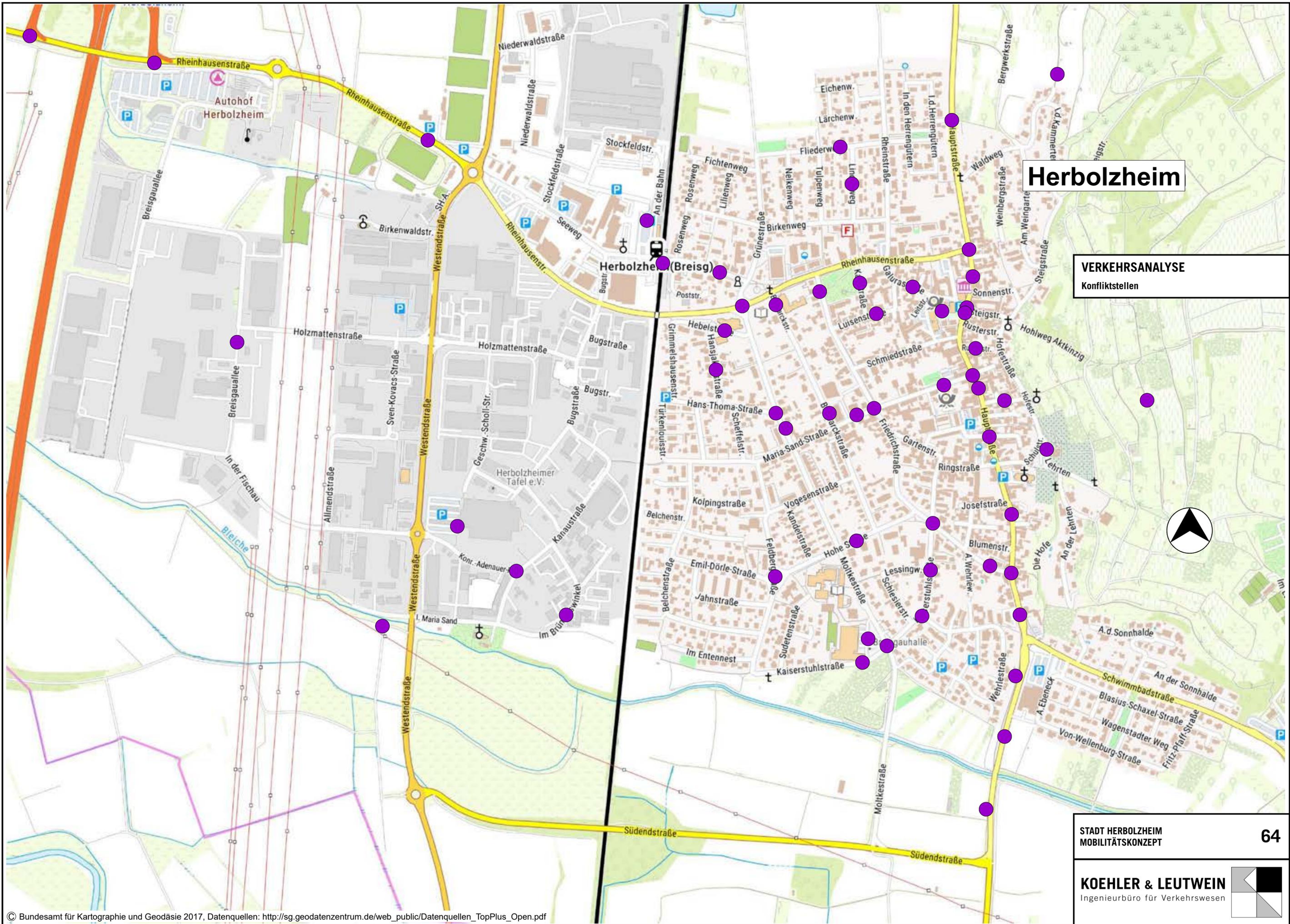
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Herbolzheim

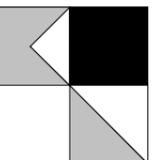
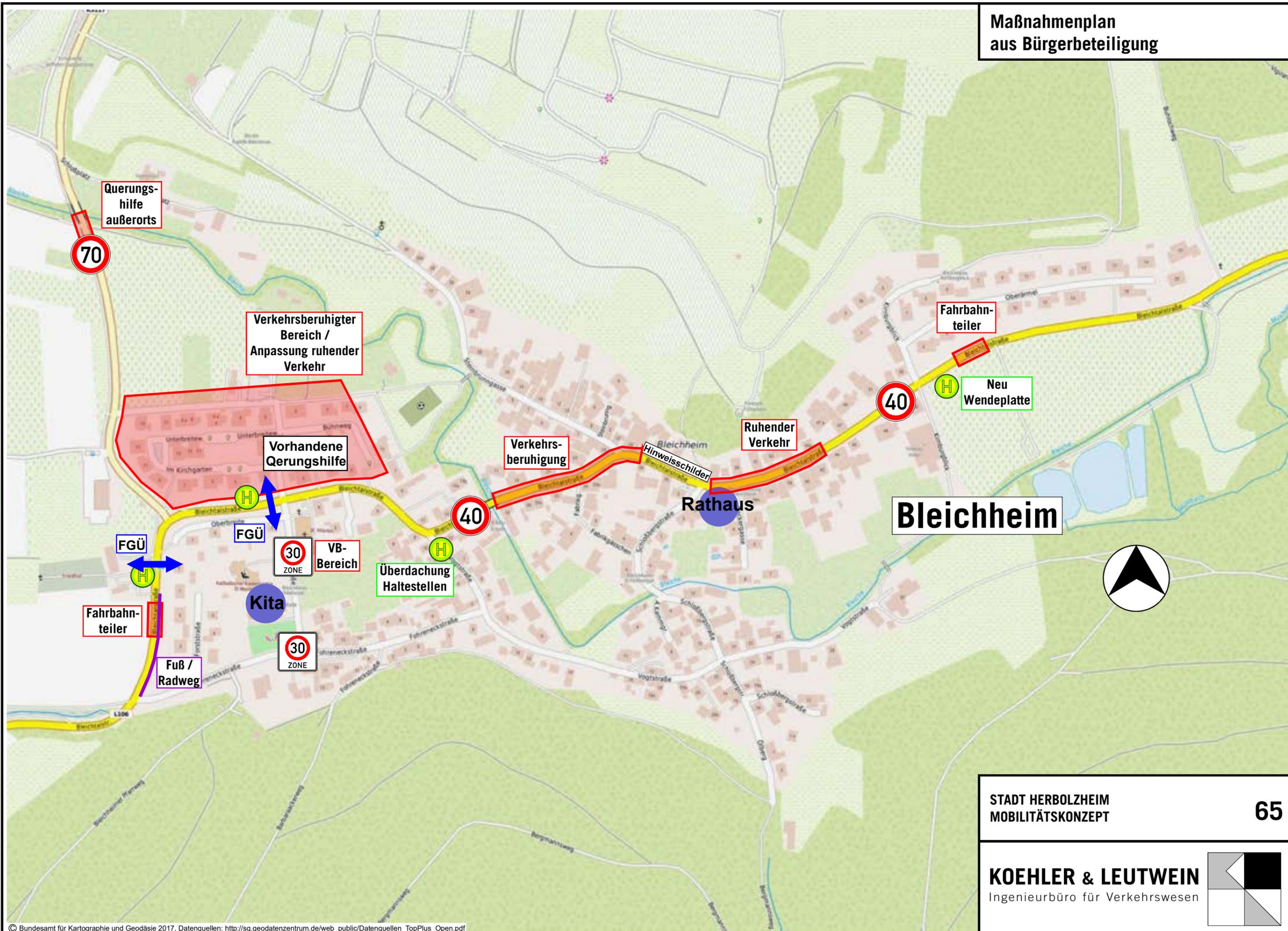
Maßnahmenplan aus Bürgerbeteiligung



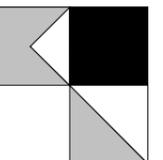
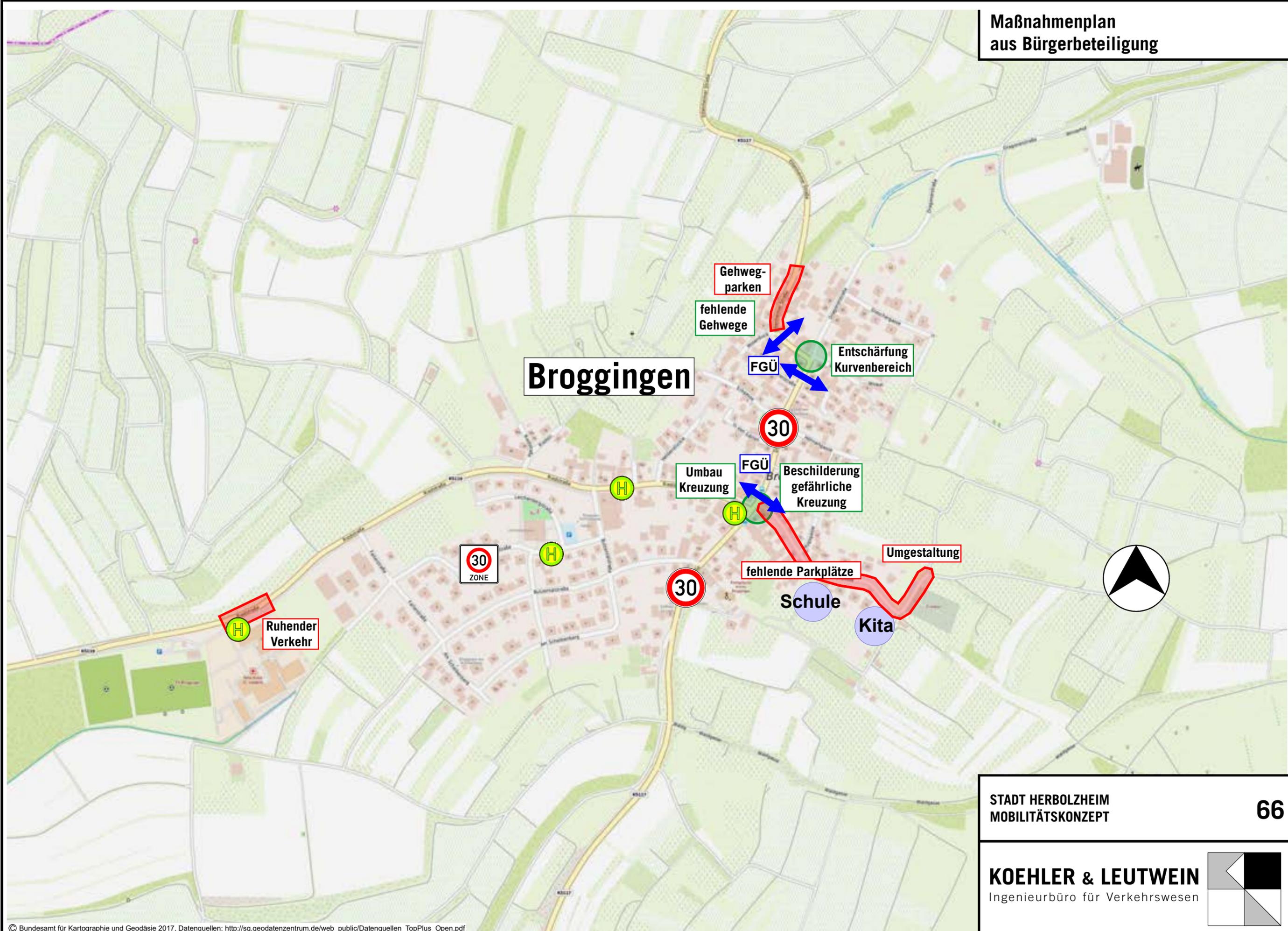
Herbolzheim

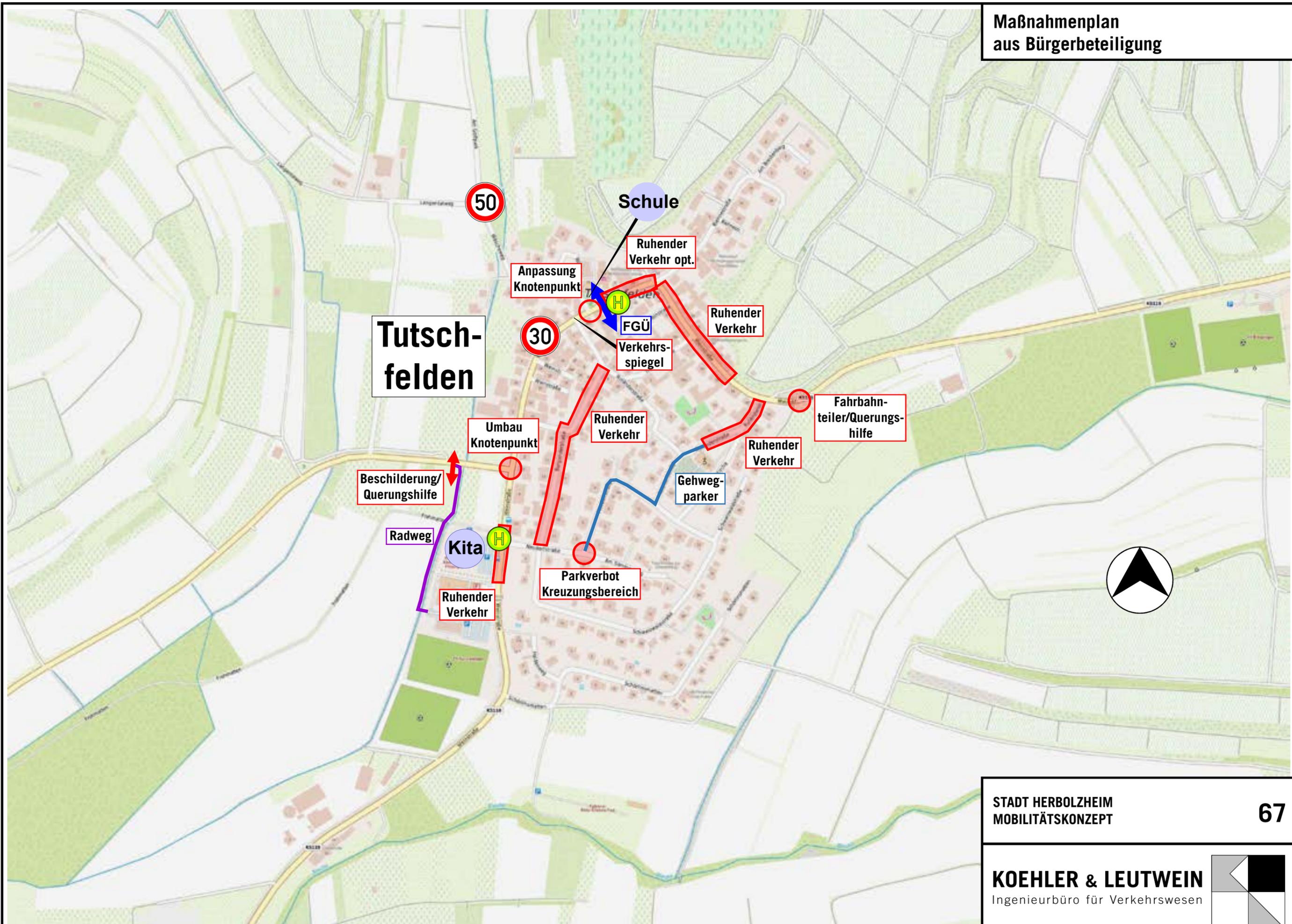
VERKEHRSANALYSE Konfliktstellen



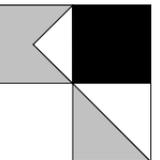


Broggingen

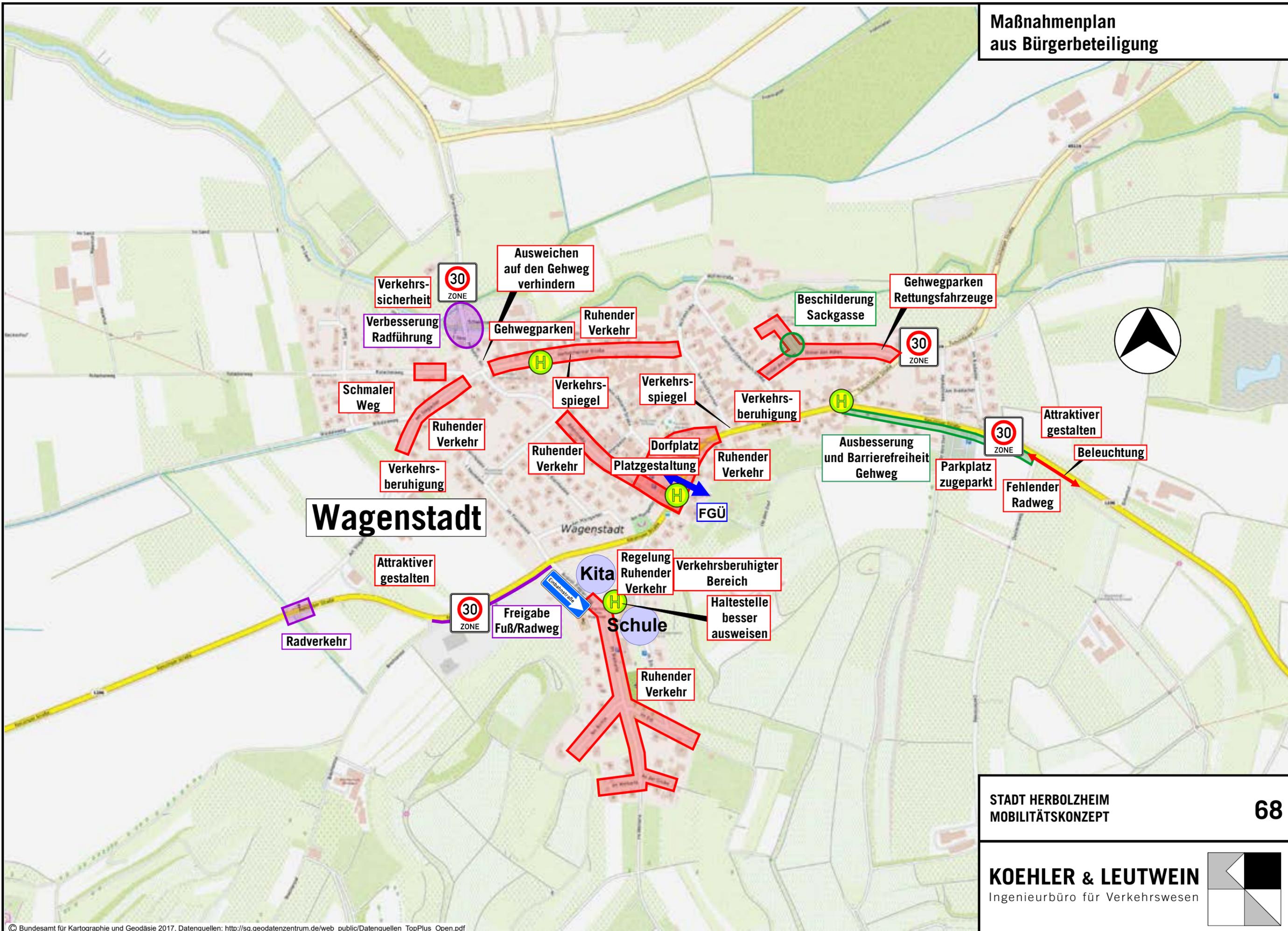




Tutschfelden

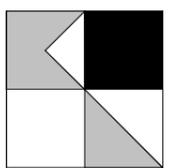


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

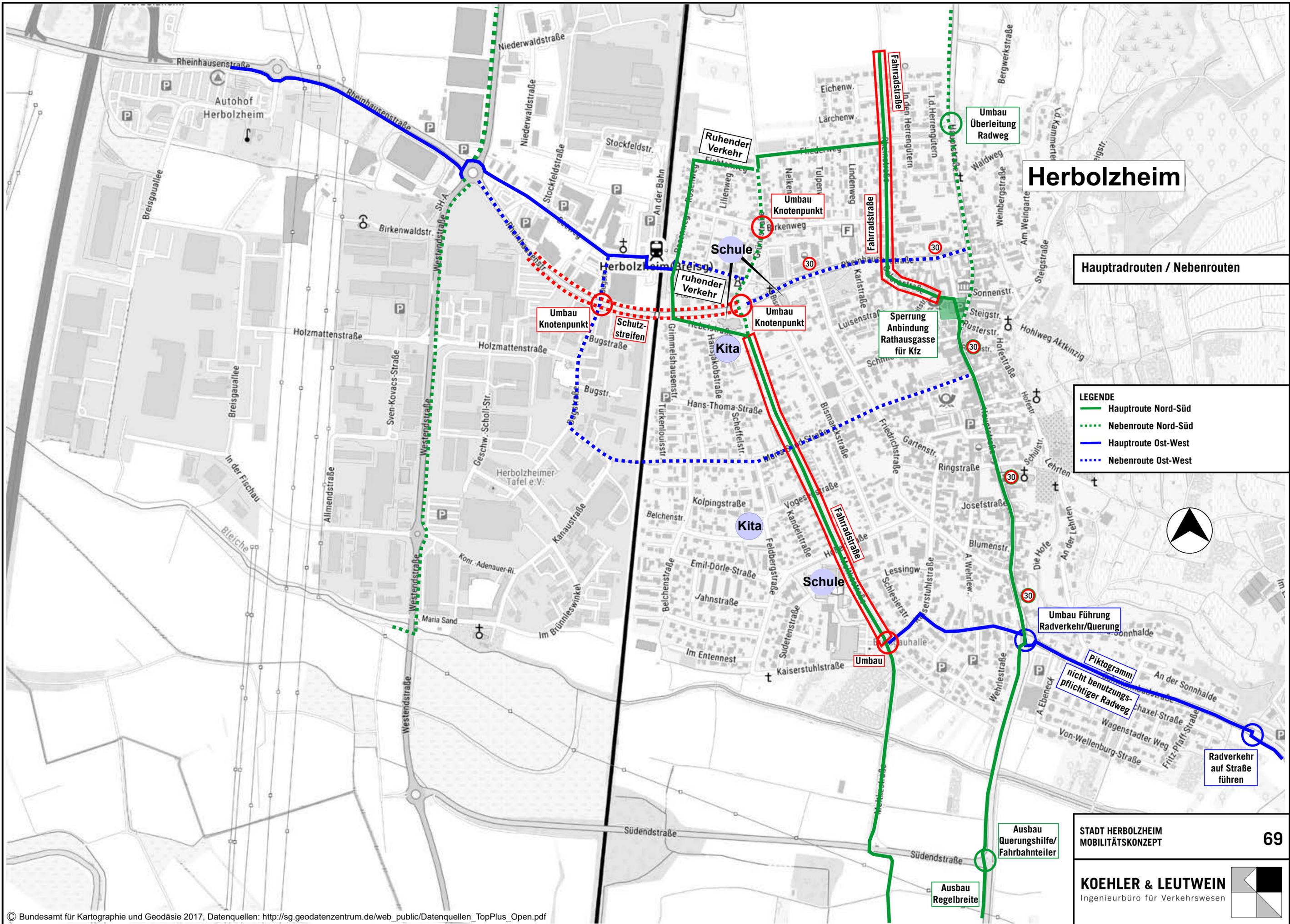


Wagenstadt

Kita
Schule



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



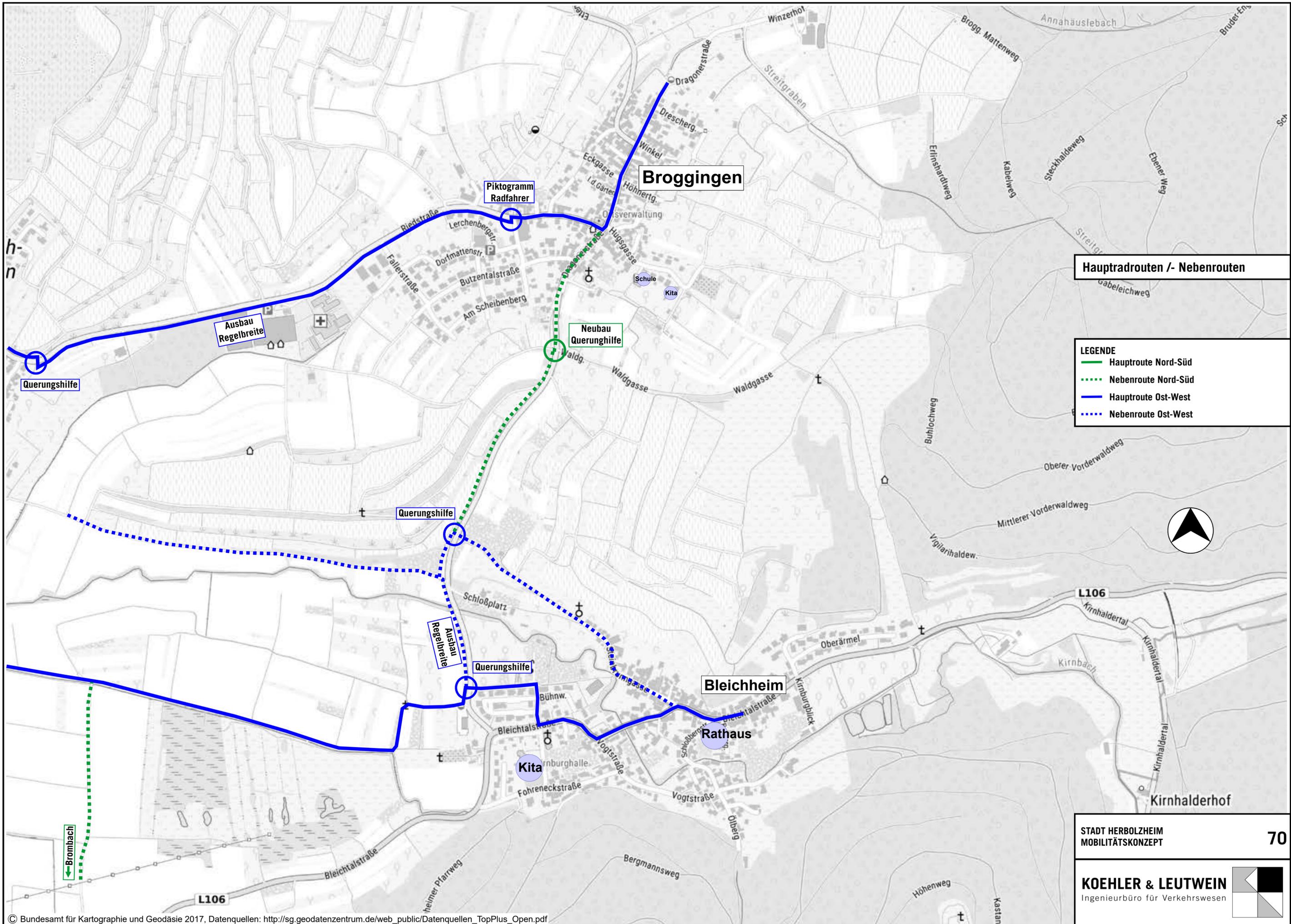
Herbolzheim

Haupttradrouten / Nebenrouten

LEGENDE

- Haupttroute Nord-Süd
- - - Nebenroute Nord-Süd
- Haupttroute Ost-West
- - - Nebenroute Ost-West

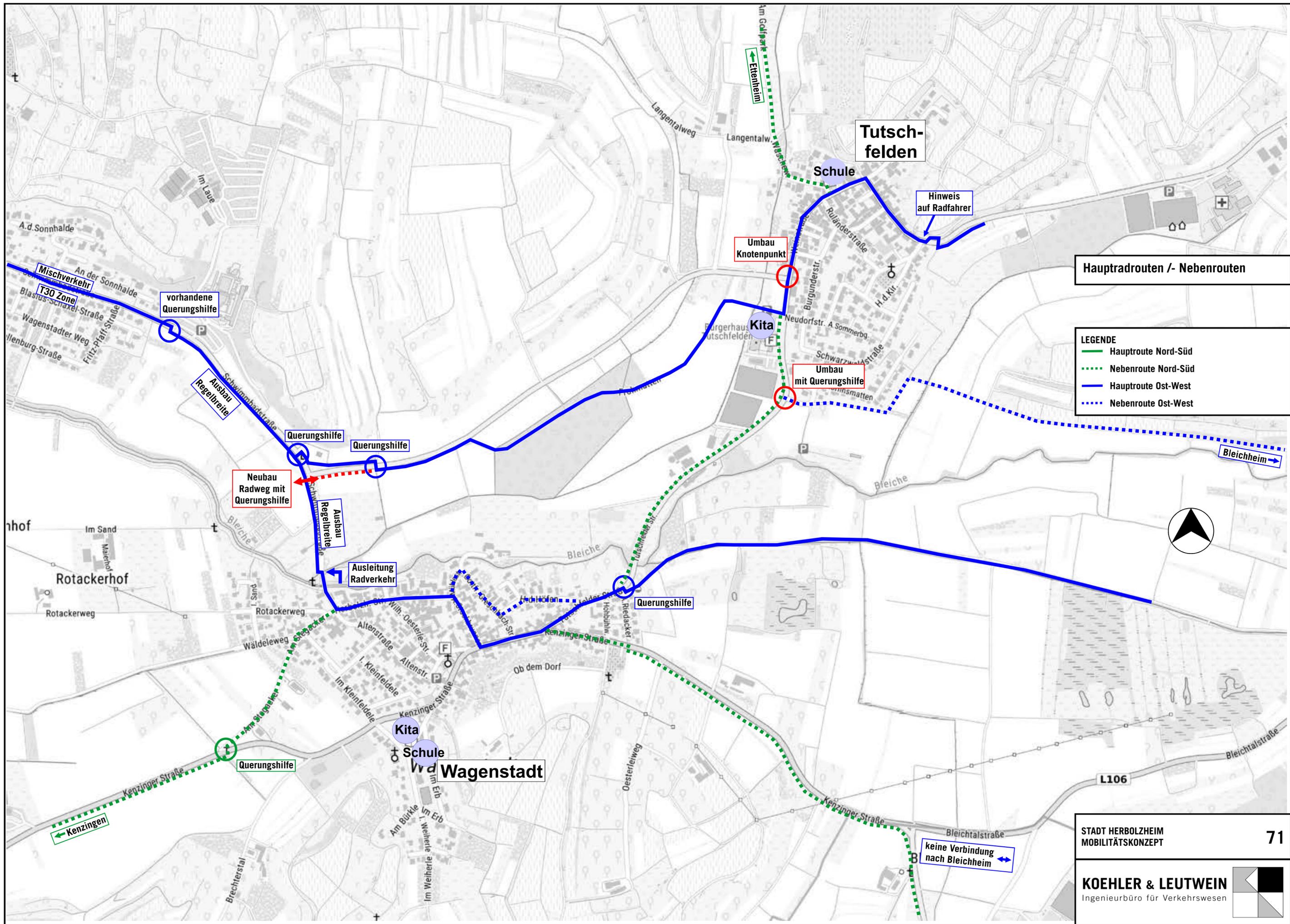
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Hauptradrouten /- Nebenrouten

LEGENDE

- Hauptroute Nord-Süd
- - - Nebenroute Nord-Süd
- Hauptroute Ost-West
- - - Nebenroute Ost-West



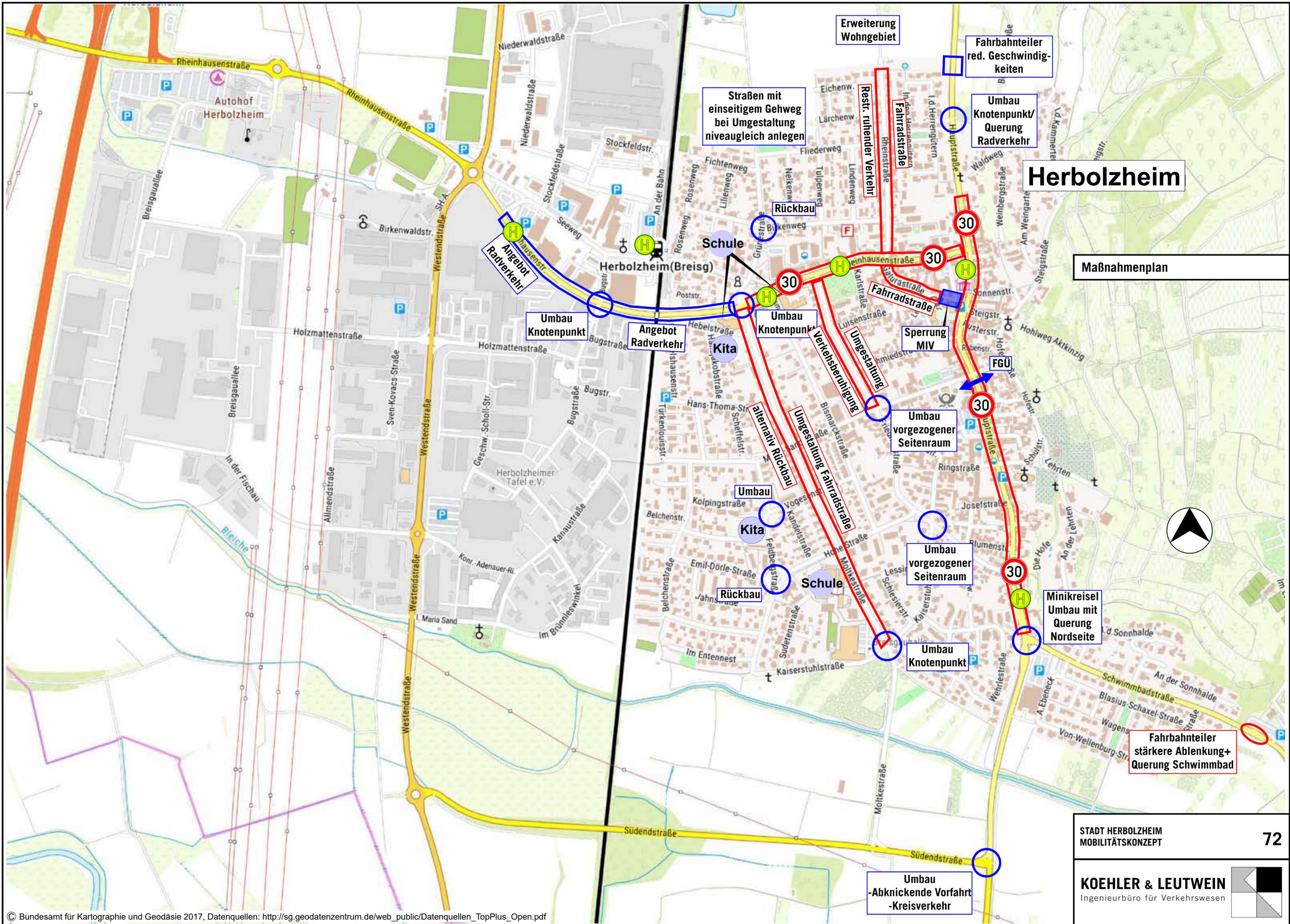
Haupttradrouten /- Nebenrouten

LEGENDE

- Hauptroute Nord-Süd
- Nebenroute Nord-Süd
- Hauptroute Ost-West
- Nebenroute Ost-West

STADT HERBOLZHEIM
MOBILITÄTSKONZEPT 71

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Herbolzheim

Maßnahmenplan

Erweiterung Wohngebiet

Fahrbahnteiler red. Geschwindigkeiten

Umbau Knotenpunkt/ Querung Radverkehr

Straßen mit einseitigem Gehweg bei Umgestaltung niveaugleich anlegen

Rückbau

Schule

Umbau Knotenpunkt

Angebot Radverkehr

Umbau Knotenpunkt

Kita

Sperrung MIV

Umbau vorgezogener Seitenraum

Umbau

Kita

Umbau vorgezogener Seitenraum

Rückbau

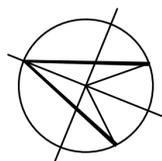
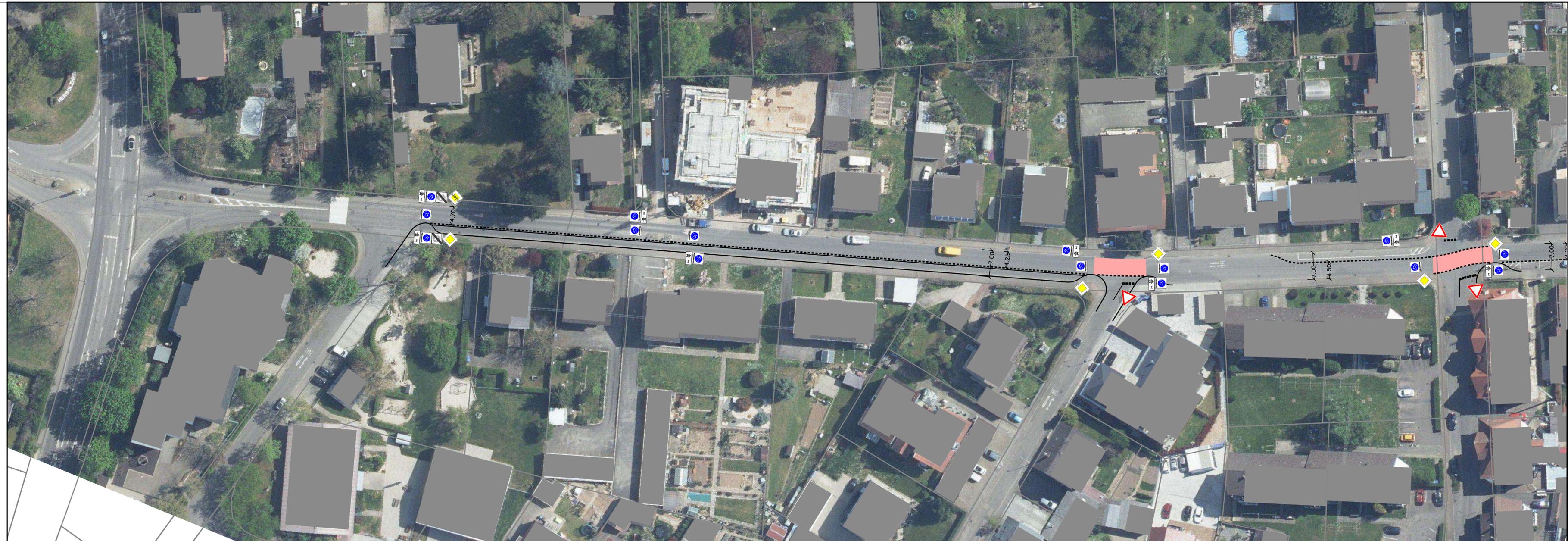
Schule

Umbau Knotenpunkt

Minikreisell Umbau mit Querung Nordseite

Fahrbahnteiler stärkere Ablenkung+ Querung Schwimmbad

Umbau -Abknickende Vorfahrt -Kreisverkehr

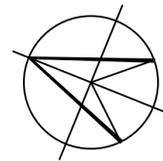
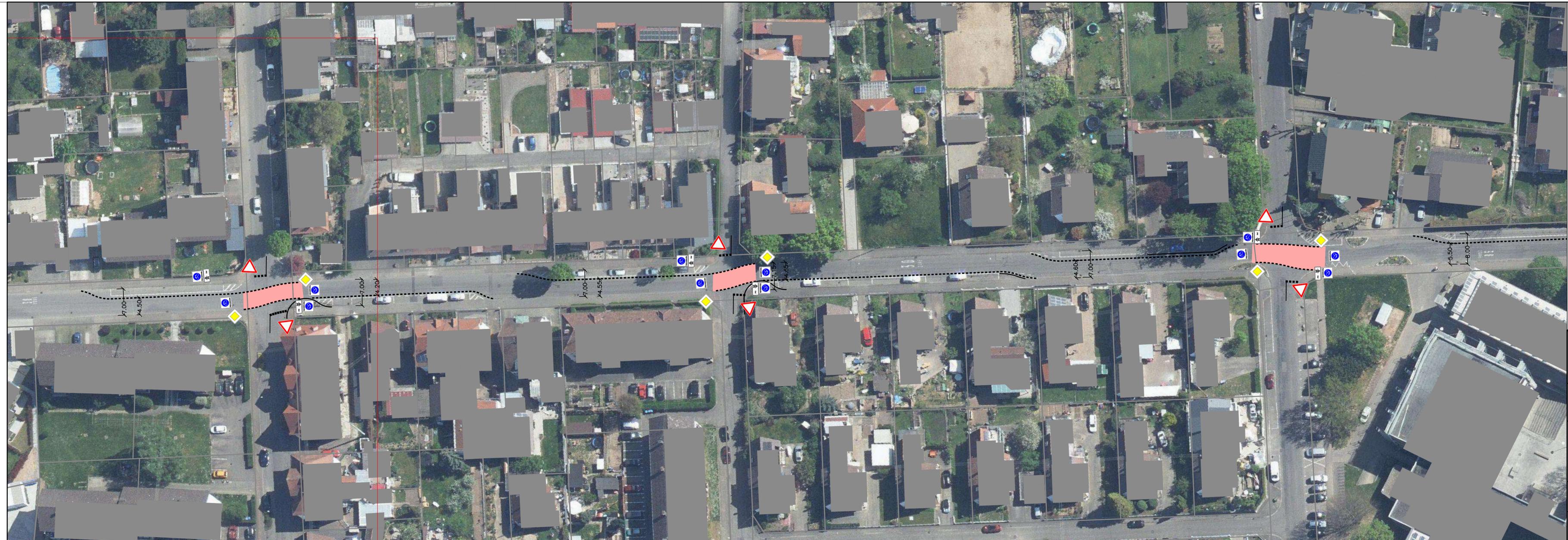


KOHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel. 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de

	Datum	Name
	bearbeitet 10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Nord	Maßstab:
	1:500
Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt 73



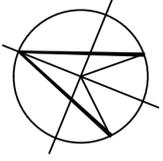
KOHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de

	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Mitte	Maßstab: 1:500
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------

Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt 74



KOHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de

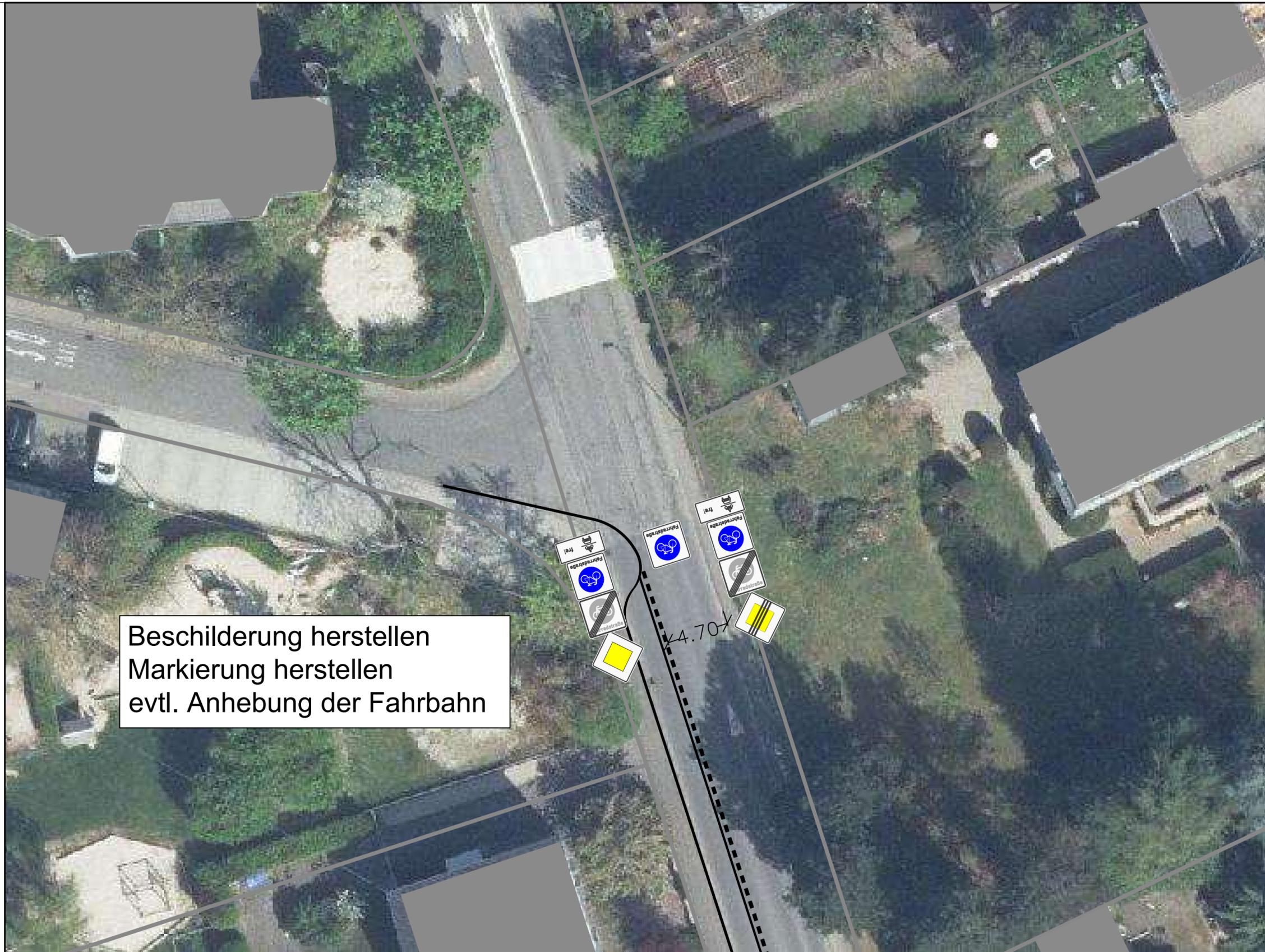
	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

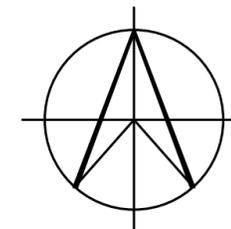
Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Süd	Maßstab:
	1:500

Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
---------------------------------------	-----------

Lageplan	Blatt 75
-----------------	-----------------



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



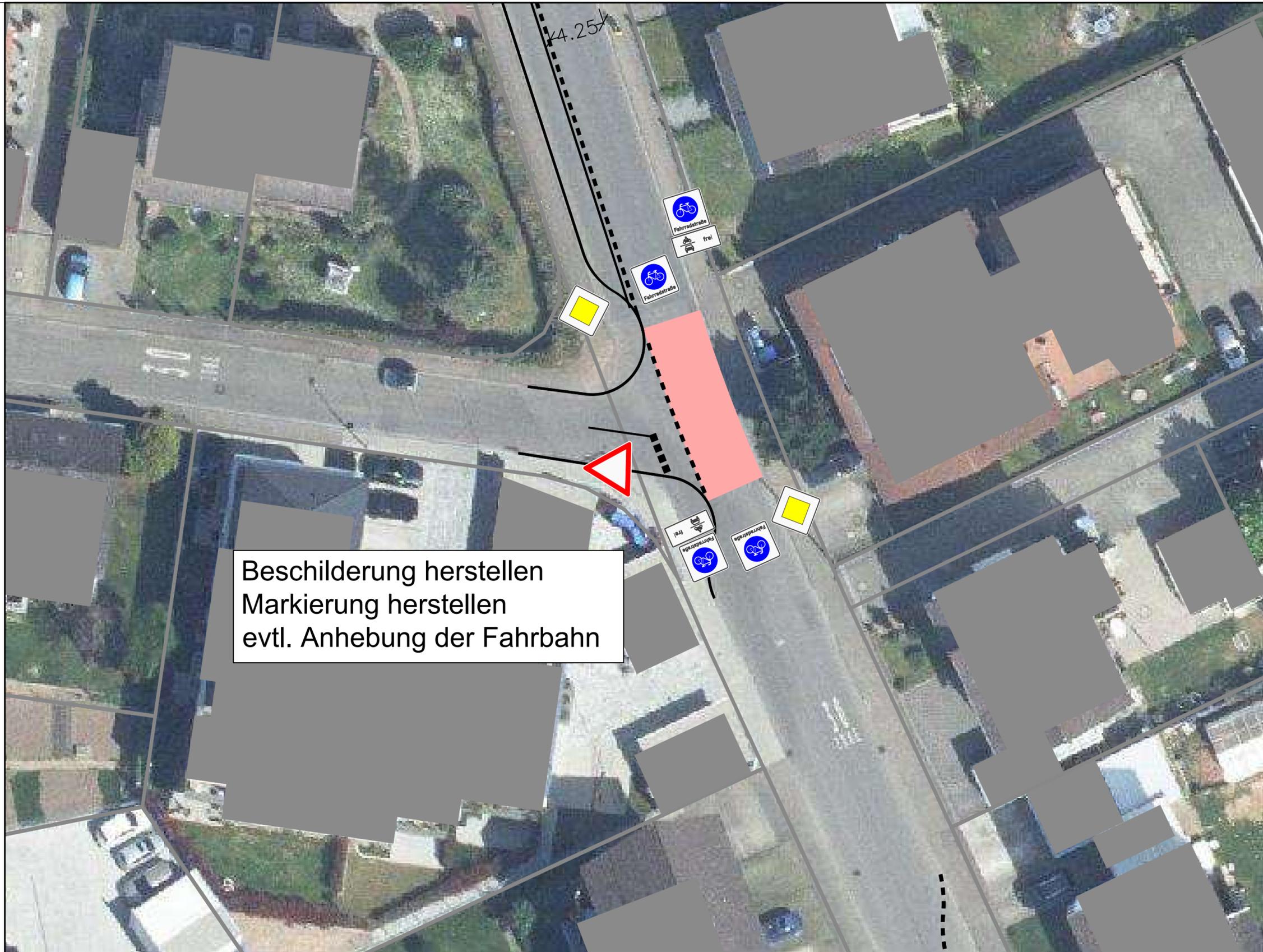
KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



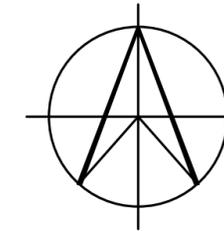
	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Knotenpunkt Hebelstraße	Maßstab:	1:250
	Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt	76



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Fahrradstraße
 Moltkestraße
 Knotenpunkt Hans-Thoma-Straße**

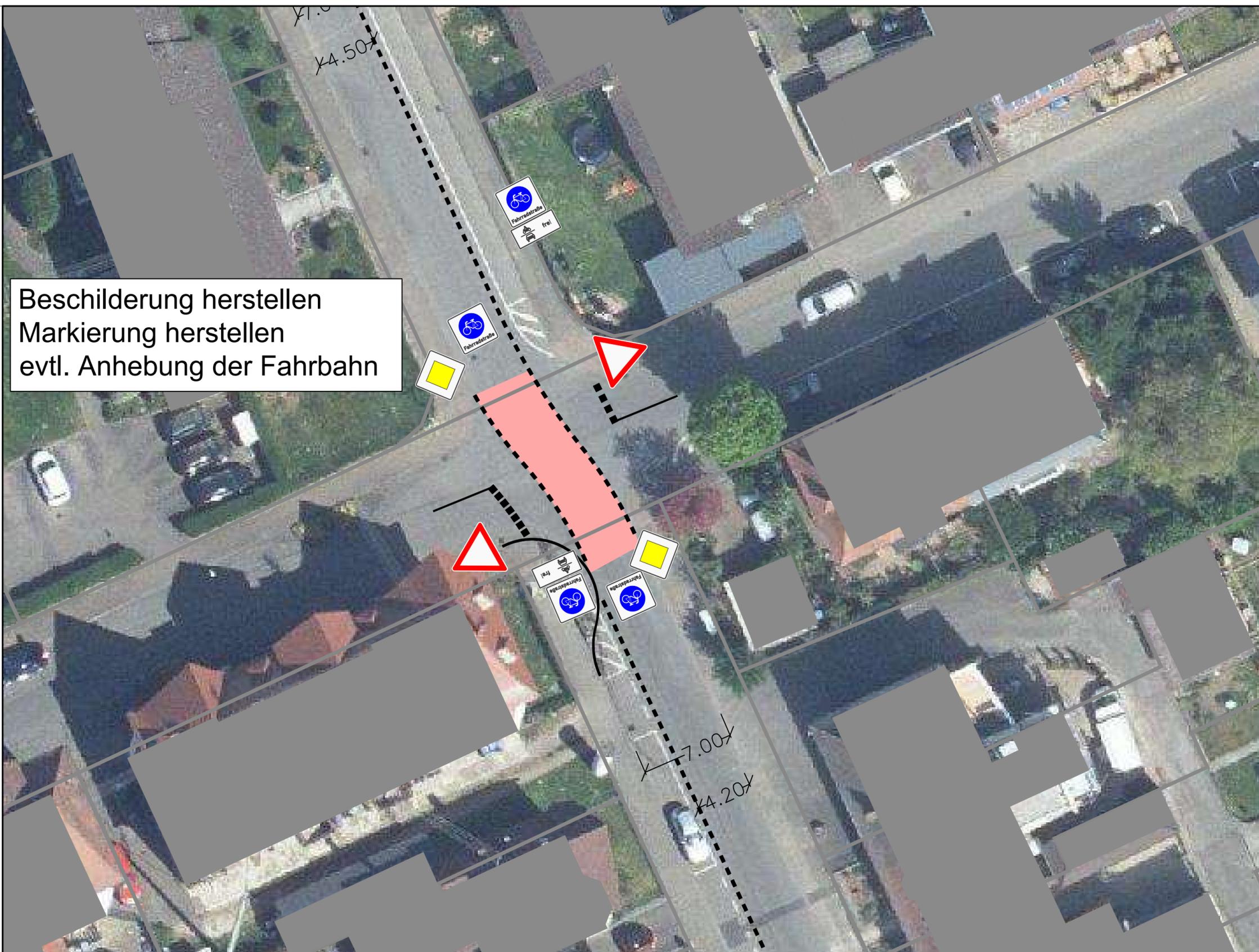
Maßstab:
1:250

Verkehrstechnischer Vorentwurf

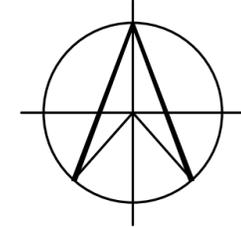
Unterlage

Lageplan

Blatt **77**



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Fahrradstraße
 Moltkestraße
 Knotenpunkt Maria-Sand-Straße**

Maßstab:
1:250

Verkehrstechnischer Vorentwurf

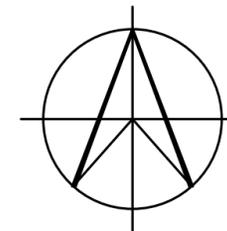
Unterlage

Lageplan

Blatt **78**



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



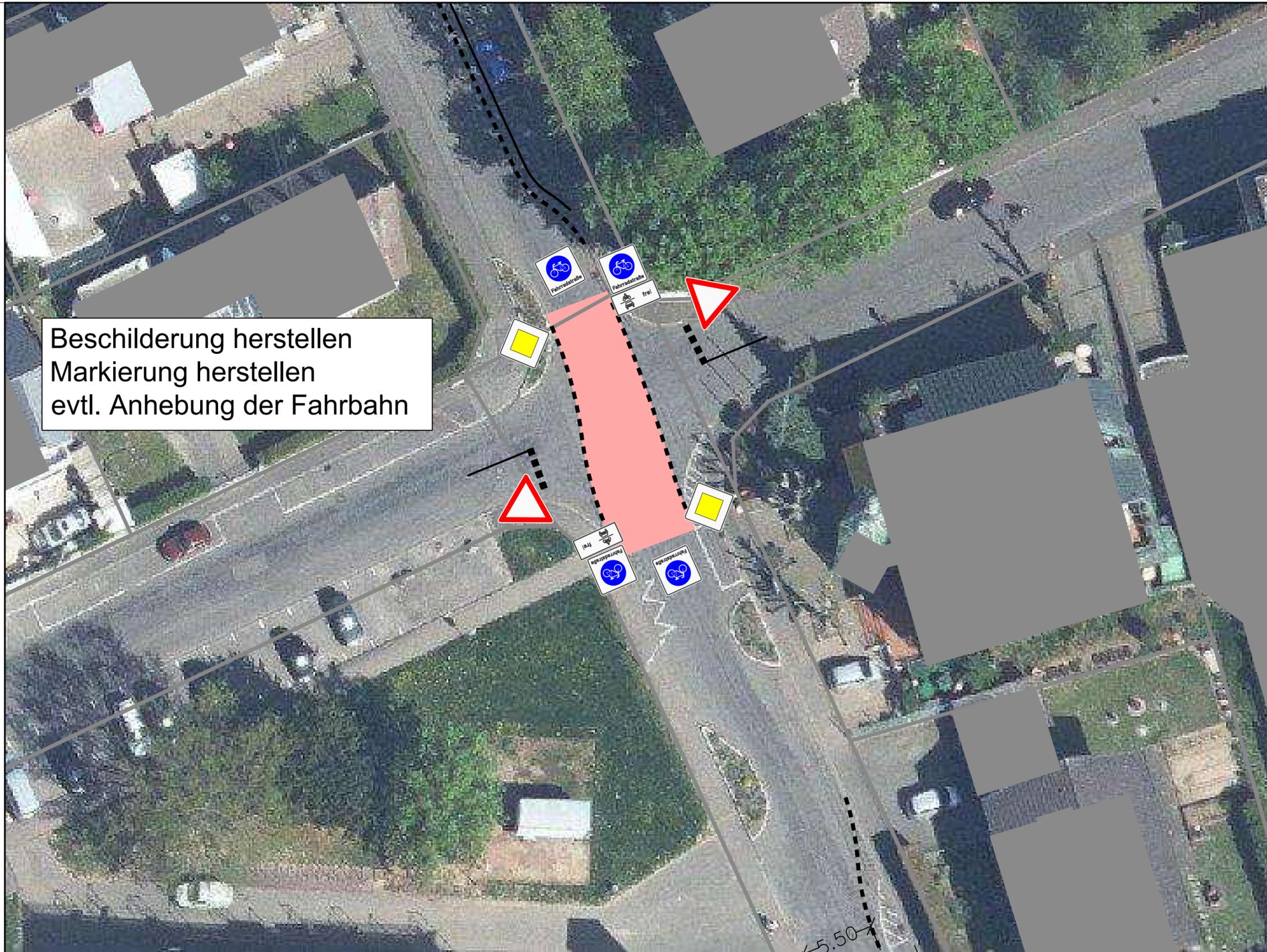
KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel. 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



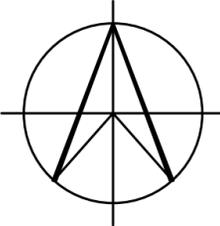
	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Knotenpunkt Vogesenstraße	Maßstab:	1:250
	Unterlage	
Verkehrstechnischer Vorentwurf	Blatt	79
Lageplan		



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



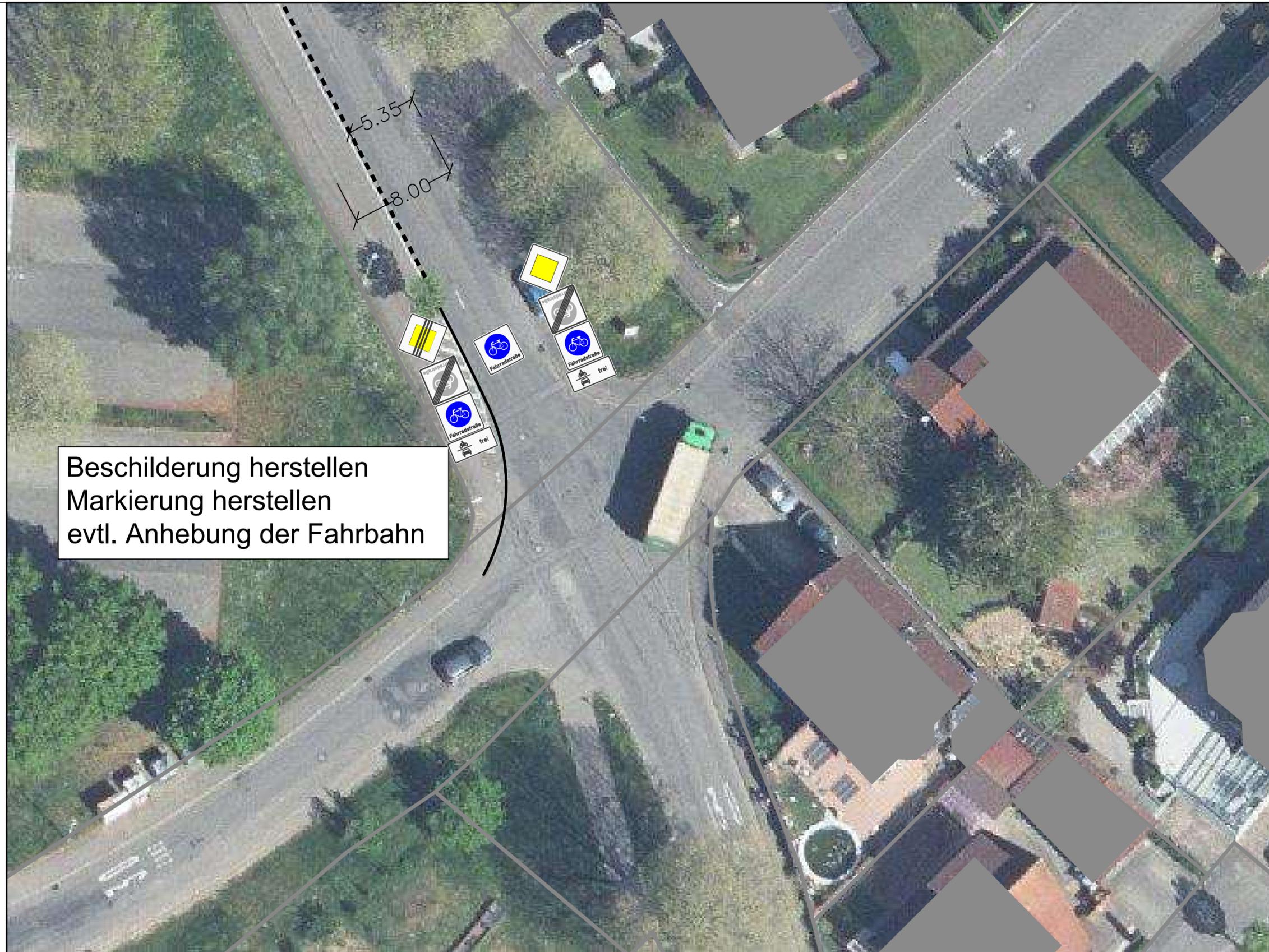
KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



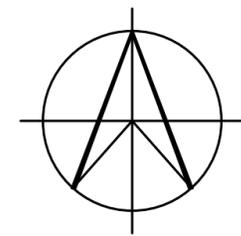
	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Knotenpunkt Hohe Straße	Maßstab:	1:250
	Unterlage	
Verkehrstechnischer Vorentwurf	Blatt	80
Lageplan		



Beschilderung herstellen
 Markierung herstellen
 evtl. Anhebung der Fahrbahn



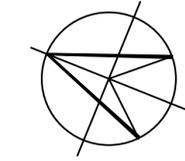
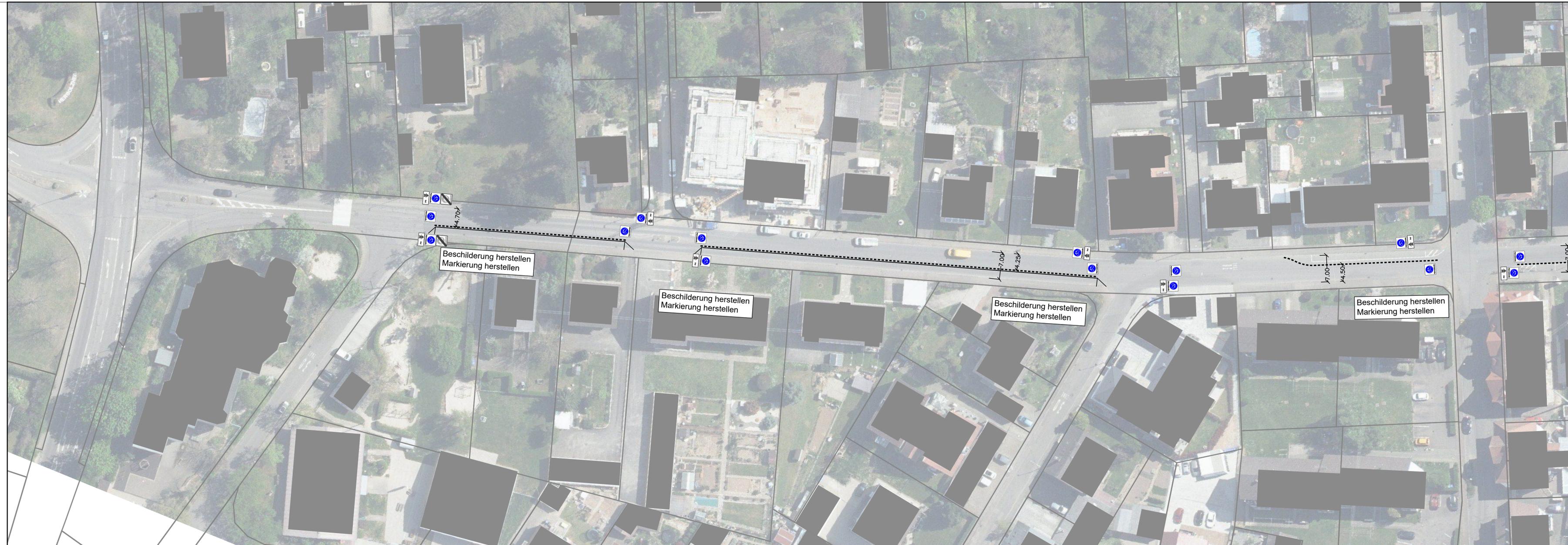
KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

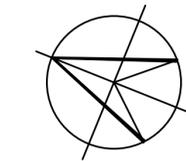
Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße	Maßstab:	1:250
	Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt	81



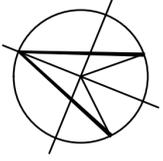
KOHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de		Datum	Name
		bearbeitet	10/22

Stadt Herbolzheim	
Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Nord Variante 2	Maßstab: 1:500
Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt 82



KOHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de		Datum	Name
		bearbeitet	10/22

Stadt Herbolzheim	
Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Mitte Variante 2	Maßstab: 1:500
Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt 83

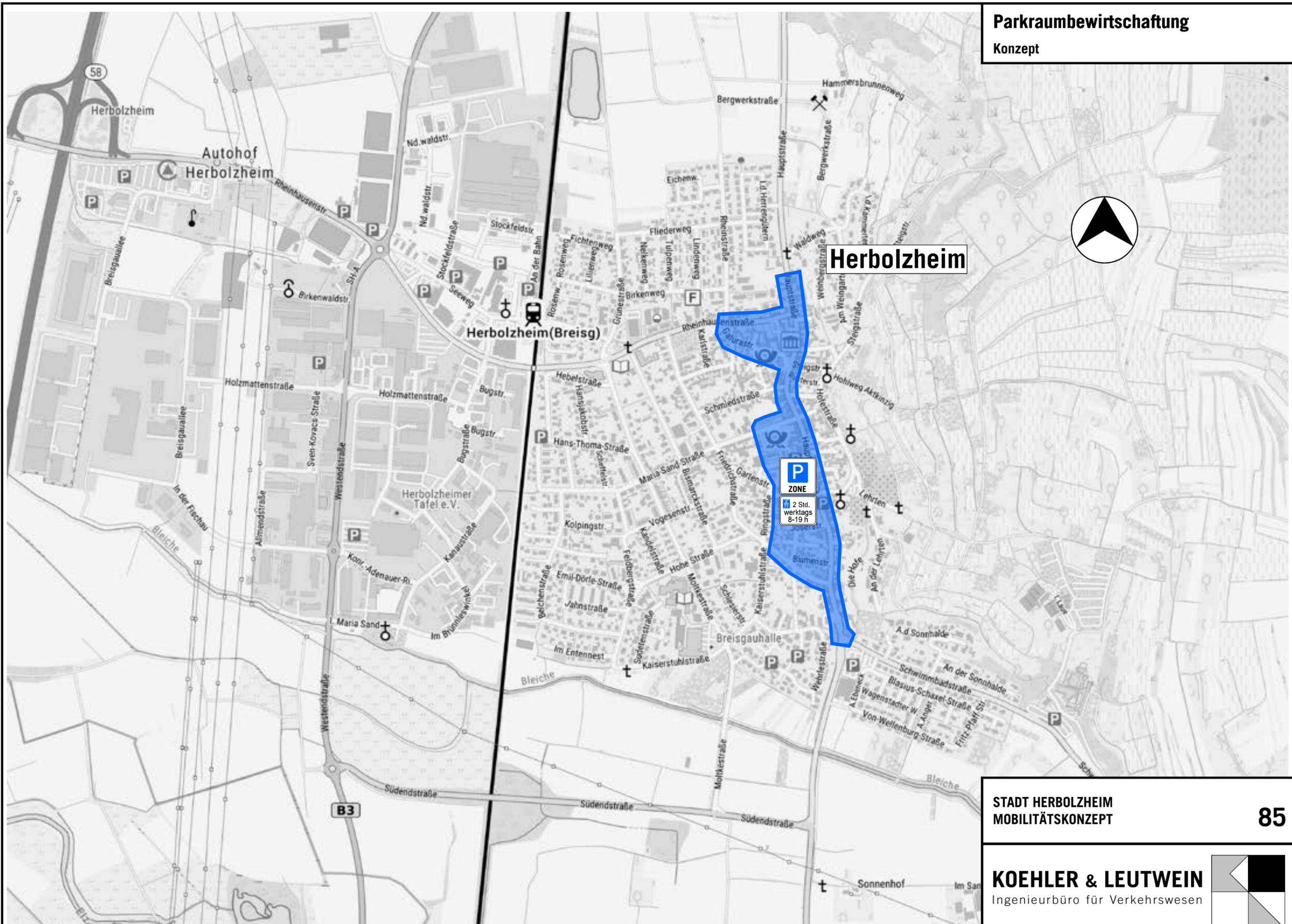


KOHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de

	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

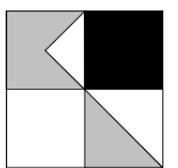
Stadt Herbolzheim

Mobilitätskonzept Fahrradstraße Moltkestraße Abschnitt Süd Variante 2	Maßstab:	1:500
	Verkehrstechnischer Vorentwurf	Unterlage
Lageplan	Blatt	84

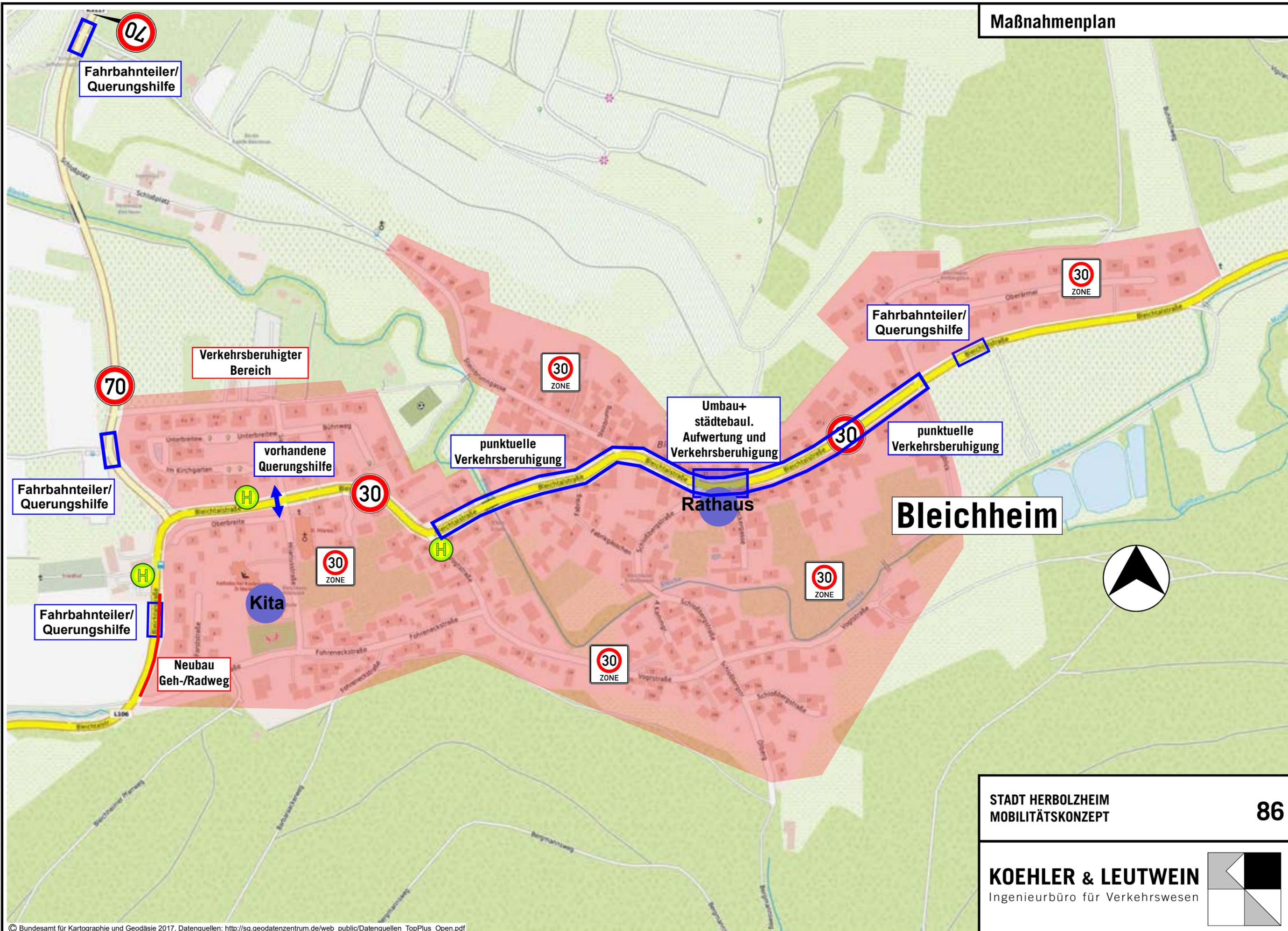


Herbolzheim

P
ZONE
2 Std.
werktags
8-19 h

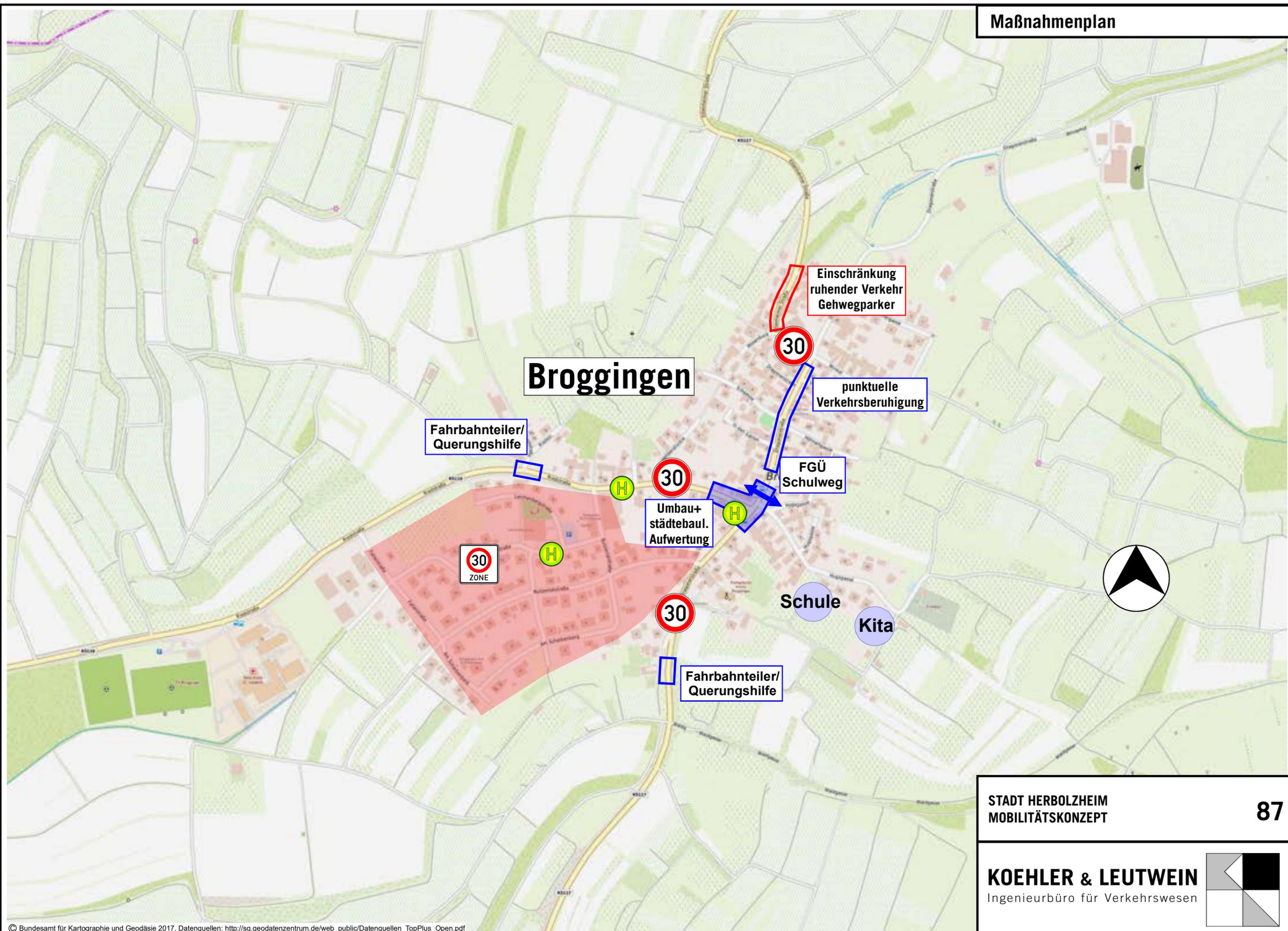


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Broggingen



Fahrbahnteiler/
Querungshilfe

Einschränkung
ruhender Verkehr
Gehwegparker

punktuelle
Verkehrsberuhigung

FGÜ
Schulweg

Umbau+
städtebaul.
Aufwertung

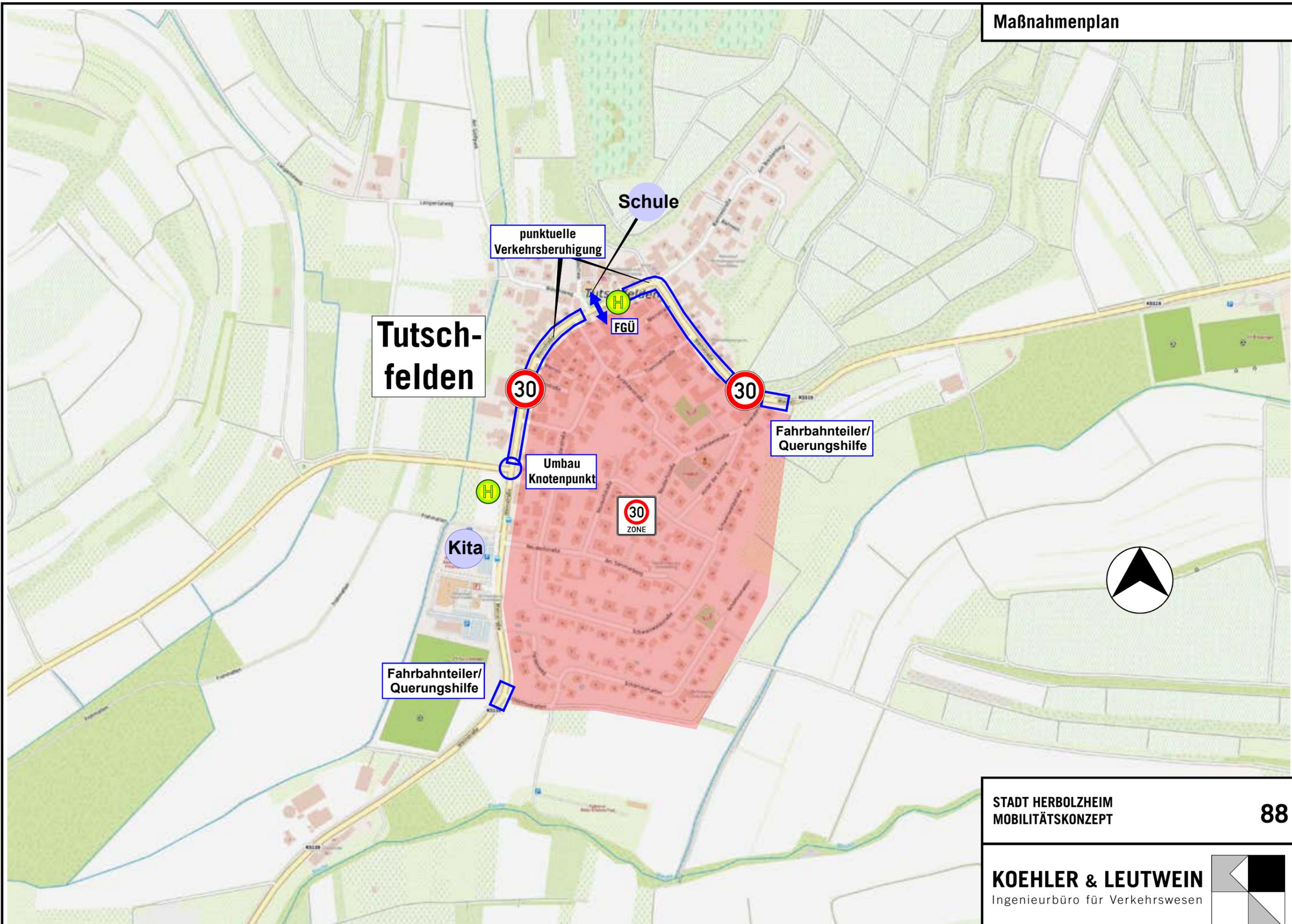
Schule

Kita

Fahrbahnteiler/
Querungshilfe



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Tutschfelden

Schule

punktueller Verkehrsberuhigung

FGÜ

30

30

Fahrbahnteiler/ Querungshilfe

Umbau Knotenpunkt

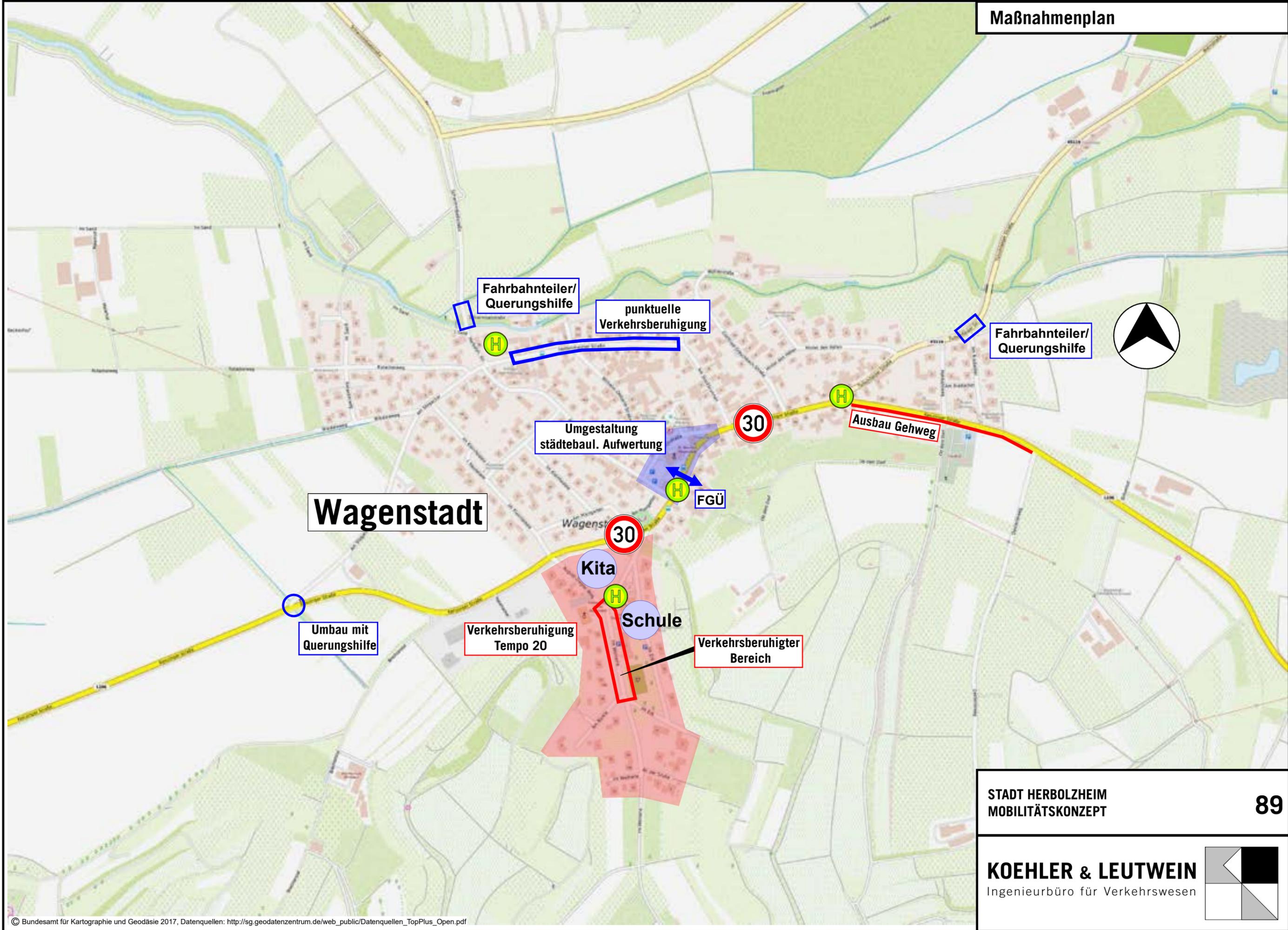
30 ZONE

Kita

Fahrbahnteiler/ Querungshilfe



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Wagenstadt

Fahrbahnnteiler/
Querungshilfe

punktuelle
Verkehrsberuhigung

Fahrbahnnteiler/
Querungshilfe

Umgestaltung
städtebaul. Aufwertung

Ausbau Gehweg

Umbau mit
Querungshilfe

Verkehrsberuhigung
Tempo 20

Verkehrsberuhigter
Bereich

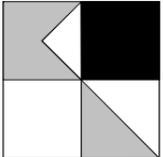
Kita

Schule

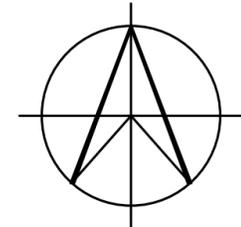
30

30

FGÜ



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Legende:

-  **Parkverbot**
-  **Pflanzenkübel**

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Bleichheim
 Verkehrsberuhigung
 Bleichtalstraße**

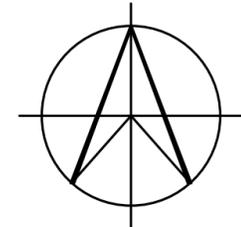
Maßstab:
1:1000

Verkehrstechnischer Vorentwurf

Unterlage

Lageplan

Blatt **90**



Legende:

-  **Parkverbot**
-  **Pflanzenkübel**

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Broggingen
 Verkehrsberuhigung
 Dragonerstraße**

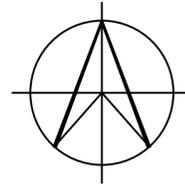
Maßstab:
1:1000

Verkehrstechnischer Vorentwurf

Unterlage

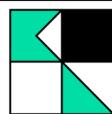
Lageplan

Blatt **91**



Legende:
 ∩∩∩ Parkverbot

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Tutschfelden
 Verkehrsberuhigung
 Weinstraße**

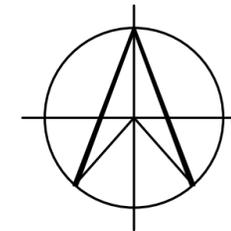
Maßstab:
1:1000

Verkehrstechnischer Vorentwurf

Unterlage

Lageplan

Blatt **92**



Legende:

-  **Parkverbot**
-  **Pflanzenkübel**

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de



	Datum	Name
bearbeitet	10/22	Kiefer

Stadt Herbolzheim

**Mobilitätskonzept
 Wagenstadt
 Verkehrsberuhigung
 Herbolzheimer Straße**

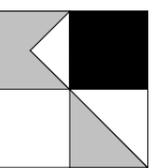
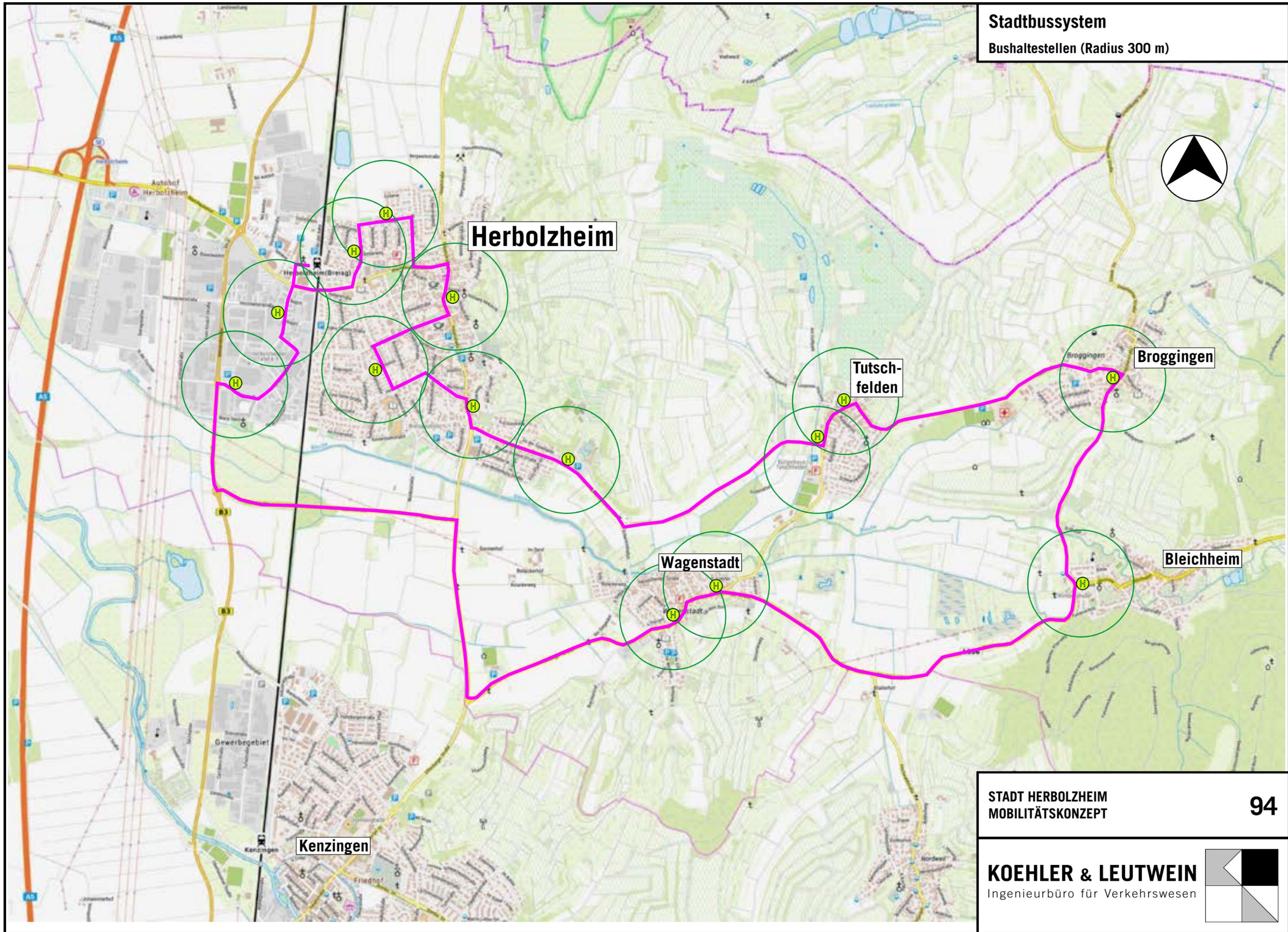
Maßstab:
1:1000

Verkehrstechnischer Vorentwurf

Unterlage

Lageplan

Blatt **93**





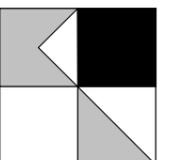
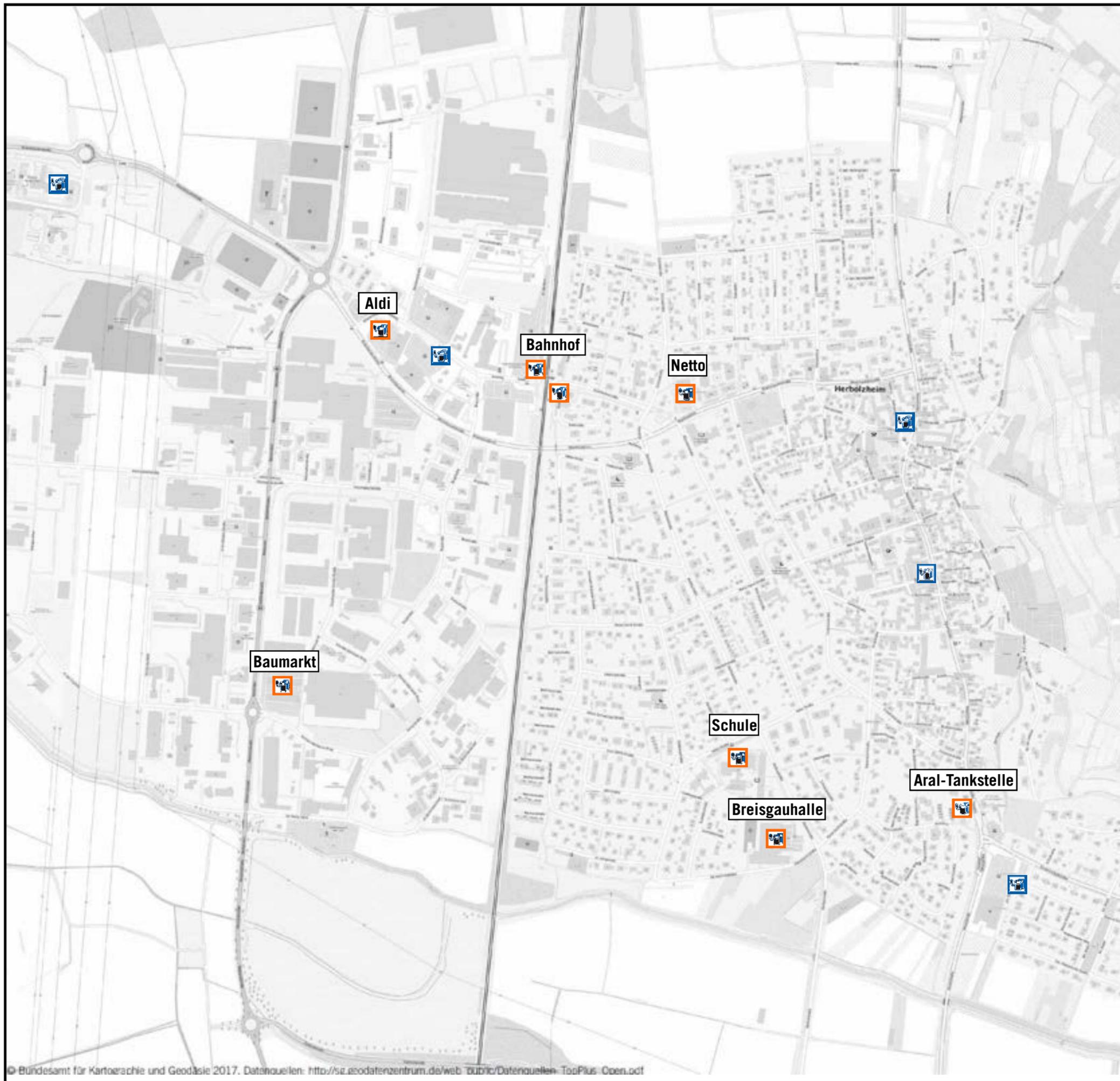
LEGENDE



E-Ladesäulen

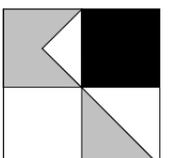


vorgeschlagen Ladesäulenstandorte



**MASSNAHMENLISTE MIT
PRIORISIERUNG**
Kfz-Verkehr

Kategorie	Iff. Nr.	Maßnahme	Priorisierung			Bewertungskriterien										Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen zur Umsetzung	Fazit zur Umsetzung	Kosten für die Stadt Herbolzheim			
			+	+	+	Nachh. Mobilität, Klima-Umwelt	Verring. Geschwindigkeit und Lärm	Aufenthalts-/Wohnqualität steigern	Umweltverbesserung stärken	Attrakt. Radwegenetz	Fußverkehr Barrierefrei	ÖPNV	Reduzierung MV	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)	hoch	mittel			niedrig			
I	Kfz-Verkehr	1	Ausbau Ladestationen		+		+++			X							X			Querschnittsaufgabe für die nächsten Jahre	Umsetzung erforderlich	X		
I	Kfz-Verkehr	2	Projekt letzte Meile - Verringerung Lieferverkehr		+		++			X						X		Y	separate Untersuchungen erforderlich	KEP-Dienste ansprechen		X		
I	Kfz-Verkehr	3	Ausbau Car-Sharing	+			+++			X	X					X		Y	Querschnittsaufgabe für die nächsten Jahre	Stadtmobil erforderlich, bei Neubauvorhaben privates Car-Sharing prüfen			X	
I	Kfz-Verkehr	4	Reduzierung öffentlicher, unbewirtschafteter Parkplätze / Parkraummanagement	+			++			X						X	X		mit städtebaulicher Aufwertung der Bereiche	Erreichbarkeit muss erhalten bleiben		X		
I	Kfz-Verkehr	5	Umbau Knotenpunkt Moltkestraße / Rheinhausenstraße		+		+		X	X								Y	mit Planung Nord-Süd Route Radverkehr	Minikreislauf mit Aufwertung Radverkehr	X			
I	Kfz-Verkehr	6	Reduzierung der Geschwindigkeiten auf ein stadtrträgliches Maß - T 30 Hauptstraße	+			+++	X	X							X	X		in Abhängigkeit von der aktuellen StVO weiter verfolgen	muss kontinuierlich als Zielsetzung überprüft werden			X	
I	Kfz-Verkehr	7	Reduzierung des Lieferverkehrs allgemein über entsprechende Logistikkonzepte	+			++			X						X		Y	separate Untersuchungen erforderlich	KEP-Dienste ansprechen		X		
I	Kfz-Verkehr	8	Verflüssigung des Verkehrs wo erforderlich und gewünscht (muss abgewogen werden i.S. Verlagerung Modal-Split)		+		++											Y	Einzelfallprüfung	Abwägung vs Modal-Split und Verringerung der Kfz-Belastungen			X	
I	Kfz-Verkehr	9	Lenken des Durchgangsverkehrs	+			+	X	X							X	X		bauliche Maßnahmen erforderlich	verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ausreichend		X		
I	Kfz-Verkehr	10	Lenken des motorisierten Verkehrs auf die B 3	+			+	X	X							X	X		Maßnahmen Hauptstraße/Friedrichstraße erforderlich	verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ausreichend			X	



MASSNAHMENLISTE MIT PRIORISIERUNG

Fuß-/ Radverkehr

Kategorie	Ikd. Nr.	Maßnahme	Priorisierung			Bewertungskriterien								Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen zur Umsetzung	Fazit zur Umsetzung	Kosten für die Stadt Herbolzheim					
			•	•	•	Nachh. Mobilität, Klima/Umwelt	Verring. Geschwindigkeit und Lärm	Aufenthalts-/Wohnqualität steigern	Umweltverbund stärken	Attrakt. Radwegenetz	Fußverkehr Barrierefrei	ÖPNV	Reduzierung MV	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)			hoch	mittel	gering			
II	Fuß- und Radverkehr	11	Neubau und Erweiterung von Fahrradstellanlagen		•		++				X	X					X			Querschnittaufgabe für die nächsten Jahre	sollten ausgeweitet werden		X	
II	Fuß- und Radverkehr	12	Neubau eines Radschnellweges über Herbolzheim		•		+++					X			X		X		Voruntersuchungen liegen vor	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios	X			
II	Fuß- und Radverkehr	13	Ausbau Ost-West-Route Radverkehr	•			+++					X			X		X		abschnittsweise Umsetzung	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios	X			
II	Fuß- und Radverkehr	14	Ausbau Nord-Süd-Route Radverkehr	•			+++					X			X		X		abschnittsweise Umsetzung	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios	X			
II	Fuß- und Radverkehr	15	Schaffen sicherer Querungen für Fußgänger	•			++	X	X								X		Detailuntersuchungen erforderlich. Schulwegeplanung	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios		X		
II	Fuß- und Radverkehr	16	Umsetzung der Barrierefreiheit	•			++		X	X							X		Querschnittaufgabe für die nächsten Jahre	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios		X		
II	Fuß- und Radverkehr	17	Radabstellmöglichkeiten für Lastenräder		•		++		X	X	X			X			X		mit neuer Wohnbebauung zu prüfen bzw. im Zentrum	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios			X	
II	Fuß- und Radverkehr	18	Einrichtung zusätzlicher Fahrradstraße / -zonen		•		+++	X	X			X		X	X		X		in Abhängigkeit vom Fahrradverkehrsaufkommen	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios			X	
II	Fuß- und Radverkehr	19	sichere Schulwege mit Einrichtung Kiss-and-Go Zone	•			+++	X						X	X		X		nachhaltige Mobilitätserziehung	erforderlich zum Erreichen des Zielszenarios			X	
II	Fuß- und Radverkehr	20	Spernung Rathausstraße für motorisierten Verkehr		•		+	X	X			X	X				X		Teil der Nord-Süd-Radrouten	städttebauliche und verkehrliche Aspekte zu beachten		X		

