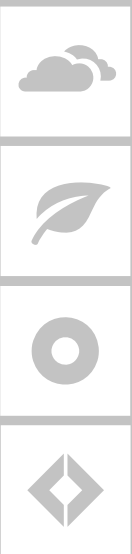
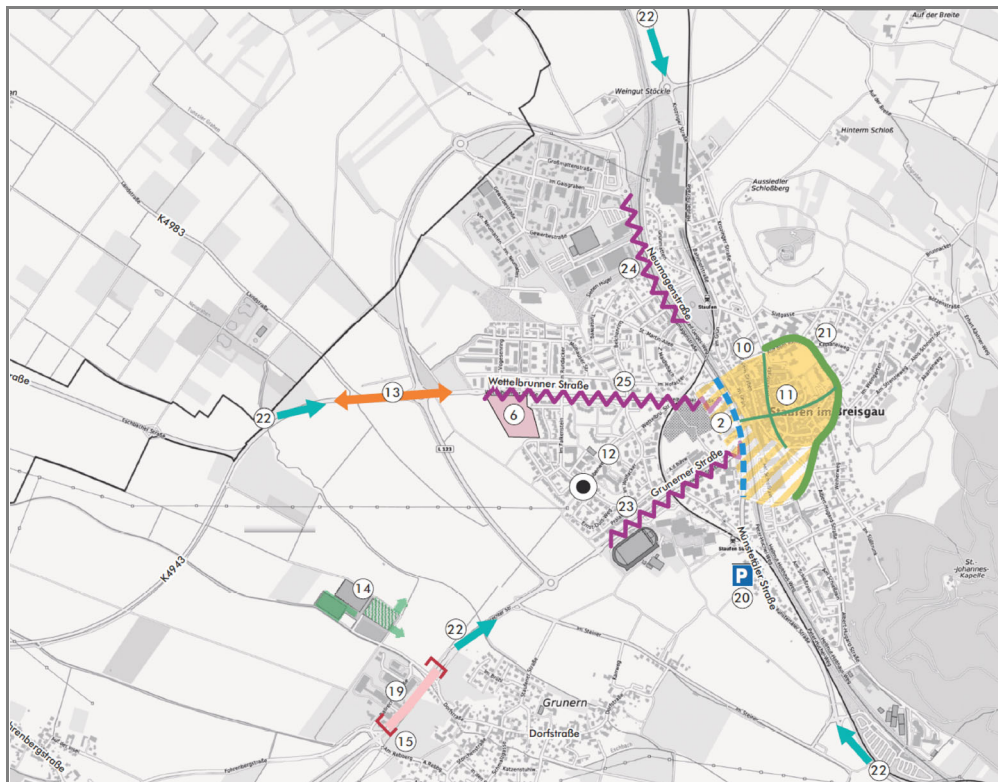


Stadt Staufen im Breisgau

# Mobilitätskonzept

Fortschreibung 2024

Bericht



Karlsruhe  
Juni 2024



Stadt Staufen im Breisgau

# Mobilitätskonzept

Fortschreibung 2024

## Bericht

## Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke

Dipl.-Ing. (FH) Eva Klenert (Projektleitung)

M. Sc. Henri Wieland (Verkehrsplanung)

## Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Stadt Staufen im Breisgau

im Juni 2024



## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>8</b>
1.1 Vorbemerkung .....	8
1.2 Methodische Vorgehensweise .....	12
1.3 Begleitende Arbeitsgruppe .....	12
<b>2. Datengrundlagen</b> .....	<b>13</b>
<b>3. Fortschreibung Bestandsanalyse</b> .....	<b>14</b>
3.1 Öffentlicher Personennahverkehr – Bestand .....	14
3.2 Radverkehr – Bestand .....	15
3.3 Fußverkehr – Bestand .....	15
3.4 Alternative Mobilität – Bestand .....	16
3.5 Straßenverkehr .....	16
<b>4. Aktualisierung Konfliktanalyse</b> .....	<b>18</b>
4.1 Konflikte im Öffentlicher Personennahverkehr .....	18
4.2 Konflikte im Radverkehr .....	18
4.3 Konflikte im Fußverkehr .....	19
4.4 Konflikte in der Alternativen Mobilität .....	19
4.5 Konflikte im Straßenverkehr .....	20
<b>5. Fortschreibung der Planung – Konzeption und Maßnahmen</b> .....	<b>21</b>
5.1 Fortschreibung der Planung im Öffentlicher Personennahverkehr ....	21
5.2 Fortschreibung der Planung im Radverkehr .....	22
5.3 Fortschreibung der Planung im Fußverkehr .....	24
5.4 Fortschreibung der Planung in der Alternativen Mobilität .....	26
5.5 Fortschreibung der Planung im Straßenverkehr .....	27
<b>6. Weitere Einzelbetrachtungen</b> .....	<b>32</b>
6.1 Verkehrsflächen im zentralen Bereich .....	32
6.2 Verkehrliche Bewertung zum FaustForum .....	35
6.3 Schulwegeplanung .....	38
<b>7. Zusammenfassung</b> .....	<b>40</b>

## Abbildungen

Abb. 1: Ziele für die Verkehrswende (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) (10)

## Tabellen

Tab. 1: Verkehrserzeugung FaustForum – Besucherverkehr (35)

Tab. 2: Verkehrserzeugung FaustForum – Beschäftigtenverkehr (36)

Tab. 3: Verkehrserzeugung FaustForum – Besucherverkehr Veranstaltungen (36)

## Pläne

- Plan 1 Themen in Staufen – Erledigt oder nicht mehr relevant
- Plan 2 Themen in Staufen – Fortschreibung
- Plan 3 Straßenhierarchieplan – Bestand
- Plan 4 Geschwindigkeiten – Bestand
- Plan 5 Netzkonzeption – Einbahnstraße im zentralen Bereich
- Plan 6 Netzkonzeption – Modaler Filter Grunerner Straße
- Plan 7 Straßenverkehr – Maßnahmen 2014 Bearbeitungsstand 2024
- Plan 8 Straßenverkehr – Maßnahmenfortschreibung
- Plan 9 ÖPNV-Linien – Bestand
- Plan 10 ÖPNV-Linien – Linienkonzept mit Ortsbus
- Plan 11 Radroutennetz – Bestand
- Plan 12 Radroutennetz – Konflikte
- Plan 13 Radroutennetz – Konzept
- Plan 14 Radroutennetz – Maßnahmen 2014 Bearbeitungsstand 2024
- Plan 15 Radroutennetz – Maßnahmenfortschreibung
- Plan 16 Fußwegenetz – Bestand
- Plan 17 Fußwegenetz – Konflikte
- Plan 18 Fußwegenetz – Konzept
- Plan 19 Fußwegenetz – Maßnahmen 2014 Bearbeitungsstand 2024
- Plan 20 Fußwegenetz – Maßnahmenfortschreibung
- Plan 21 Alternative Mobilität – Bestand
- Plan 22 Alternative Mobilität – Konzept
- Plan 23 Verkehrsmengen und Leistungsfähigkeitsbewertung FaustForum
- Plan 24 Schulwegeplan Staufen Kernstadt
- Plan 25 Schulwegeplan Staufen Stadtteile

## Anlagen

- Anlage 1 Maßnahmenlisten für Fuß-, Rad-, Straßenverkehr, ÖPNV, Alternative Mobilität
- Anlage 2 Lageplan Verkehrsberuhigung Wettelbrunner und Münstertäler Straße im zentralen Bereich
- Anlage 3 Varianten Schnitt A-A – Münstertäler Straße
- Anlage 4 Varianten Schnitt B-B – Wettelbrunner Straße

## 1. Aufgabenstellung

### 1.1 Vorbemerkung

Das Mobilitätskonzept der Staufen aus dem Jahr 2014 soll fortgeschrieben werden. Es soll aufgezeigt werden, welche Maßnahmen bereits realisiert wurden, welche noch umgesetzt werden und welche Maßnahmen ggf. aufgegeben wurden. Gleichzeitig soll mit der Fortschreibung aufgezeigt werden, welche neuen Aspekte der Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu berücksichtigen sind und welche Maßnahmen sich daraus ableiten lassen. Anlass der Bearbeitung liegt in der kurz bevorstehenden Fertigstellung der Ortsumfahrung im Zuge der L 123 und den Planungen zum FaustForum und dem Wunsch nach einer zeitgemäßen Anpassung der Mobilitätsplanung an die aktuellen Herausforderungen, die vor 10 Jahren so noch nicht absehbar waren.

#### 1.1.1 Lokaler Hintergrund

Der zweite Teil der Ortsumfahrung wird Ende 2024 dem Verkehr übergeben werden und die Ortsumfahrung damit komplettieren. Damit ist die wichtigste Maßnahme zur Entlastung der Ortslage von Verkehr fertiggestellt, von der viele Einzelmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes aus dem Jahr 2014 abhängig waren. Nach nunmehr 10 Jahren soll daher überprüft werden, ob die im Konzept von 2014 genannten Maßnahmen und Prioritäten noch weiter Bestand haben, oder ob Korrekturen am Gesamtkonzept vorgenommen werden sollen. Das Gesamtverkehrskonzept soll insgesamt und unter Einbeziehung des Klimaschutzes und der aktuellen politischen und gesellschaftlichen Bewusstseinsänderung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität für die lokale, und damit von der Stadt beeinflussbaren Ebene, weiterentwickelt werden.

Ergänzt werden soll das Konzept um drei Einzelthemen:

- ▶ Die Aufstellung eines Schulwegeplans, da sich das Angebot der Grundschulstandorte verändert hat.
- ▶ Eine verkehrliche Bewertung des FaustForums.
- ▶ Die Ableitung von Veränderungsoptionen in der Aufteilung der Verkehrsflächen nach Fertigstellung der Ortsumgehung für den zentralen Bereich und skizzenhafte Darstellung der Alternativen als Entscheidungsgrundlage.

Das Konzept aus dem Jahr 2014 hat hierbei in den wesentlichen Grundsätzen und Zielen weiterhin Bestand und soll lediglich in Bezug auf Konzepte, Maßnahmen und die Berücksichtigung des "Standes der Technik" fortgeschrieben werden.



- Plan 1 Im Konzept aus dem Jahr 2014 waren zum Einstieg die wesentlichen Verkehrsthemen in einem Plan zusammengefasst. Plan 1 zeigt die Themen aus dem Jahr 2014 auf, die bereits erledigt oder die aus heutiger Sicht nicht mehr relevant sind. Da die Ortsumfahrung (Nr. 1 im Plan) Ende des aktuellen Jahres fertiggestellt sein wird, kann diese Maßnahme beispielsweise nicht mehr als für eine Diskussion relevantes Thema eingestuft werden. Ebenso liegt für den Umbau der Kreuzung Wettelbrunner Straße / Im Falkenstein (Nr. 17 im Plan) eine vom Gemeinderat beschlossene Umbauplanung vor, weshalb dieses Thema auch nicht mehr zu Diskussion steht, wenngleich der Umbau noch aussteht ('in Bearbeitung'). Nicht mehr relevant ist zum Beispiel die Erweiterung des Gewerbegebiets um den Abschnitt Gaisgraben III, da hierfür keine Flächen mehr zur Verfügung stehen. Ebenso steht eine Straßenverbindung zwischen Gewerbegebiet und dem Wohngebiet Rundacker nicht mehr zur Diskussion.
- Plan 2 Die aus der Konzeption aus dem Jahr 2014 weiterhin relevanten und noch zu diskutierenden bzw. auszuarbeitenden Themen sind in Plan 2 dokumentiert und um weitere Themen ergänzt. Weiterhin Bestand hat zum Beispiel der Bedarf nach einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen der Kernstadt und dem Ortsteil Wettelbrunn. Als ergänzendes Thema kommt beispielsweise die Frage nach einem weiteren Sammelparkplatz am südlichen Ortseingang hinzu und die Frage der Verkehrslenkung zu den Parkplätzen und allgemein in der Stadt nach Fertigstellung der Ortsumfahrung. In diesem Zusammenhang steht auch das Thema der Verkehrsberuhigung in der Grunerner Straße, der Neumagenstraße, der Wettelbrunner Straße und der Münstertäler Straße, die nach Fertigstellung der Ortsumfahrung nicht mehr vom Verkehr dominiert sein sollen, womit sich Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen, um die Sicherheit, Verkehrsberuhigung und Attraktivität für Gehende und Radfahrende zu verbessern.

Ergebnis der Fortschreibung ist das vorliegende Statuspapier, welches aufzeigt, wie es mittelfristig in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Staufen weiter geht.

### 1.1.2 Globaler Hintergrund

Neben den lokalen veränderten Gegebenheiten hat sich auch im Land Baden-Württemberg und deutschlandweit (und zum Teil darüber hinaus) in den letzten 10 Jahren ein deutlicher verkehrspolitischer Wandel vollzogen, der im Zusammenhang mit der globalen Klimaveränderung steht.

Die Treibhausgasemissionen in Deutschland sind 2021 (760 Mio. t CO<sub>2</sub>) im Vergleich zu 1990 (1.251 Mio. t CO<sub>2</sub>) zwar stark gesunken. Im Verkehrssektor gab es im

selben Zeitraum allerdings keine Verbesserung. Der Anteil an den Gesamtemissionen in Deutschland stieg von 13,1 % im Jahr 1990 auf 19,4 % im Jahr 2021<sup>1</sup>. Im Jahr 2019 lagen die Emissionen im Verkehrssektor sogar minimal über dem Wert von 1990. Durch die Corona-Pandemie sanken die Werte für die Jahre 2020 und 2021 und lagen in diesen Jahren unter den Emissionen von 1990, allerdings ist dieser pandemiebedingte Rückgang bereits wieder ausgeglichen. Bis 2030 soll der Verkehrssektor deutlich weniger CO<sub>2</sub> produzieren. Konkret sollen 2030 in Baden-Württemberg 55 % weniger Treibhausgase im Vergleich zu 1990 emittiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg konkrete Ziele gesetzt.

Bis 2030 soll

- ▶ eine Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs erreicht sein,
- ▶ jedes zweite Auto klimaneutral fahren,
- ▶ ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein,
- ▶ jede zweite Tonne klimaneutral fahren,
- ▶ jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

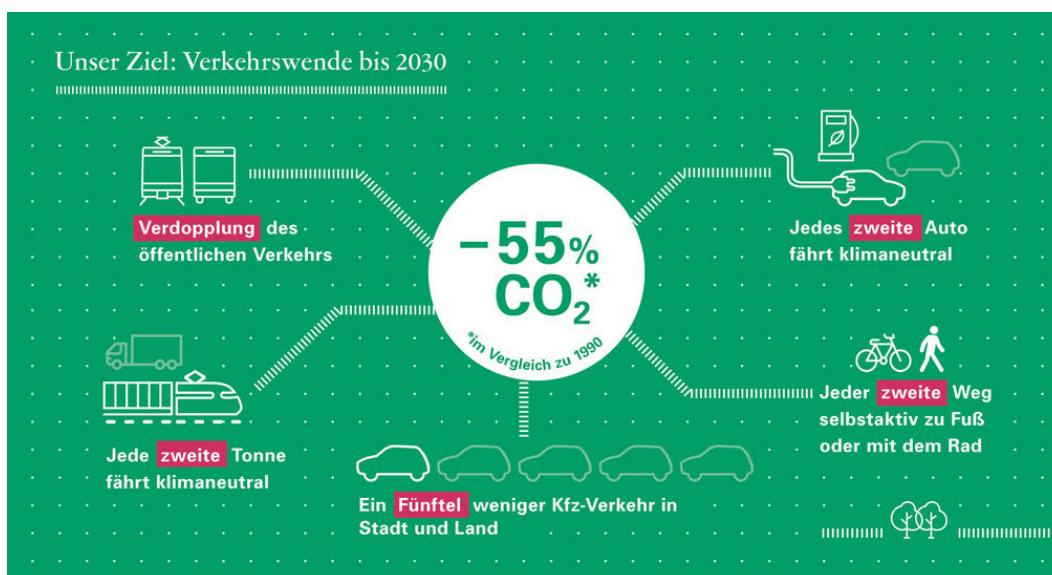


Abb. 1: Ziele für die Verkehrswende (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Das Rückgrat der Verkehrswende und damit ein wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaziele ist ein starker, leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr. Das Land Baden-Württemberg gibt eine Mobilitätsgarantie im ÖPNV mit der alle Orte im

1) UBA, Stand 28.04.23;  
(<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>)

Ballungsraum alle 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein sollen.

Um das übergeordnete Ziel der CO<sub>2</sub>-Senkung zu erreichen, steht insbesondere dem Straßenverkehr eine wichtige Rolle zu. 60 % der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors gehen auf den Autoverkehr und 30 % auf den Straßengüterverkehr zurück. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass viele Pendel- und Dienstwege durch die Nutzung digitaler Dienste entfallen konnten. Außerdem ist es vor allem in Ballungsräumen möglich, auf Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß umzusteigen.

Weiter muss es gelingen, den Anteil elektrischer Pkw bei Neuzulassungen erheblich zu steigern. Sollte der Anteil elektrischer Pkw an den Neuzulassungen im Jahr 2030 100 % betragen, könnte in diesem Jahr ein Drittel aller Pkw elektrisch unterwegs sein. Hierfür ist u.a. der Ausbau der elektrischen Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Um die Emissionen der noch verbliebenen fossilangetriebenen Fahrzeuge zu verringern, sind alternative Kraftstoffe wichtig.

Im Güterverkehr ist es wichtig, die Güter auf klimafreundliche Alternativen wie Schiff und Bahn zu verlagern, Lieferfahrten zu reduzieren und alternative Antriebskonzepte weiter voran zu bringen.

Auch dem Radverkehr kommt eine wichtige Rolle zu. Statt kleinteiliger Planung sollen Qualitätsstandards und Musterlösungen dazu beitragen, dass sich mehr Menschen mit dem Fahrrad und zu Fuß fortbewegen. Der systematische Ausbau des alltagsorientierten RadNETZ BW und dessen Ergänzung um Radschnellwege soll dies unterstützen. Ebenso der Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg<sup>2</sup> in dem von 2023 bis 2030 der Ausbau von 860 km Radwegen im vordringlichen Bedarf und von 2030-2040 der Ausbau von weiteren 1.200 km Radwegen im weiteren Bedarf priorisiert sind.

Die Ziele des Landes können hierbei nur erreicht werden, wenn jede einzelne Kommune ihren Beitrag leistet. Unterstützt werden diese durch zahlreiche Förderprogramme von Bund und Land zum Thema Verkehrswende.

---

2) Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 16.05.24;  
(<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/radverkehr/radwege/bedarfsplan-fuer-radwege>)

## 1.2 Methodische Vorgehensweise

Die Herangehensweise des Mobilitätskonzepts für die Stadt Staufen wird in die folgenden Bearbeitungsschritte gegliedert:

- ▶ Sichtung der Maßnahmen aus dem Jahr 2014 und Dokumentation des Bearbeitungsstandes bzw. Relevanz in Bezug auf den Status Quo im Jahr 2024.
- ▶ Fortschreibung der Bestandsnetze bzw. -angebote für alle Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Straßenverkehr und Alternative Mobilität).
- ▶ Aufzeigen von Konflikten für den Status Quo im Jahr 2024.
- ▶ Entwicklung von Zielnetzen bzw. -angeboten für alle Verkehrsmittel.
- ▶ Ausarbeitung und Dokumentation der Maßnahmenfortschreibung für alle Verkehrsmittel.
- ▶ Ergänzende Betrachtung der Einzelthemen (FaustForum, Schulwegeplanung und Umgestaltungsoptionen im zentralen Bereich).

## 1.3 Begleitende Arbeitsgruppe

Begleitet wird die Konzeptfortschreibung – wie schon die Konzepterarbeitung in den Jahren 2013/2014 – durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Gemeinderats und der Stadtverwaltung. Es fanden insgesamt drei circa zwei-stündige Arbeitsgruppentermine zu den folgenden Themen statt:

- ▶ AG 1 am 23. November 2023 – Thema: Status Quo und Ergänzungen.
- ▶ AG 2 am 20. Februar 2024 – Thema: Einzelthemen in Staufen .
- ▶ AG 3 am 02. Mai 2024 – Thema: Fortschreibung Konzeption und Maßnahmen.

## 2. Datengrundlagen

Die folgenden Datengrundlagen sind von der Stadt Staufen oder anderweitigen Quellen übernommen worden:

- ▶ Mobilitätskonzept der Stadt Staufen; Modus Consult – Stand Januar 2014.
- ▶ Radwegebedarfsplanung des Landes Baden-Württemberg unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/radverkehr/radwege/bedarfsplan-fuer-radwege>; Download am 03.08.23.
- ▶ Planunterlagen zur Voruntersuchung Radverkehrsanlagen in der Wettelbrunner Straße; biechele infra consult Stand - November 2020.
- ▶ Trassenplanung der Ortsumfahrung Staufen 2. BA unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/strassenbaumassnahmen/l123-ortsumfahrung-staufen>; Abgerufen am 29.11.23.
- ▶ Nahverkehrsplan 2021-2026, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg [https://zrf.de/wp-content/uploads/2023/02/AA\\_Nahverkehrsplan-2021\\_Endfassung\\_mitAnlagen.pdf](https://zrf.de/wp-content/uploads/2023/02/AA_Nahverkehrsplan-2021_Endfassung_mitAnlagen.pdf); Abgerufen am 29.11.23.
- ▶ Fahrplanheft des RVF; Download am 17.01.2024.
- ▶ Erläuterungsbericht Ladeinfrastruktur; Stadt Staufen; Stand 19.01.2023.
- ▶ Angaben der Öffentlichen Bibliothek Staufen zu der durchschnittlichen Anzahl an Ausleihenden je Öffnungsstunde und der durchschnittlichen Nutzerstruktur der Jahre 2019-2023; Stand 11.10.2023.
- ▶ Bebauungsplan “Schladerer-Areal Süd”; Stand 07.11.2018.
- ▶ Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan “Schladerer-Areal Süd”; Fichtner Water & Transportation - Stand Juli 2018.
- ▶ FaustForum Abschlussbericht; Stand 19.06.2021.
- ▶ Katasterplan der Stadt Staufen; Stand Dezember 2023.
- ▶ TRS-Schulwegeplan 2023; Download am 12.10.23.
- ▶ Protokoll Schulwegebegehung; November 2022.

### 3. Fortschreibung Bestandsanalyse

Die Bestandsnetze und -angebote werden auf den Stand 2024 fortgeschrieben. Die wesentlichste Änderung mit Einfluss auch auf den Fuß- und Radverkehr ist der bereits fertiggestellte erste Bauabschnitt der Ortsumfahrung. Mit dem Bau des zweiten und letzten Bauabschnitts wurde zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits begonnen und die Fertigstellung ist für das Jahresende 2024 geplant.

#### 3.1 Öffentlicher Personennahverkehr – Bestand

Plan 9 Das Angebot des Öffentlichen Verkehrs besteht in Staufen einerseits aus der von der SWEG betriebenen Münstertalbahn und dem im Regio-Verkehrsverbund Freiburg betriebenen Busverkehr. Die Münstertalbahn (S3) verkehrt zwischen Bad Krozingen und Münstertal mit Halt in Staufen an den Haltestellen Staufen Bahnhof, wo sie mit dem örtlichen Busangebot verknüpft ist, und Staufen Süd, wo in Zukunft die ÖPNV-Drehscheibe liegen soll. Außerdem verkehren in Staufen die Buslinien:

- ▶ 113 (Staufen - Sulzburg - Heitersheim),
- ▶ 7208 (Freiburg ZOB - Bollschweil - Ehrenkirchen - Staufen),
- ▶ 7240 (Staufen - Kirchhofen - Freiburg ZOB) und
- ▶ diverse ergänzende Schulbusverkehre, die im Plan nicht dargestellt sind.

Der Verlauf der einzelnen Linien und die jeweiligen Haltestellen sind in Plan 9 dokumentiert.

Anhand der farblich dargestellten Einzugsbereiche der Haltestellen kann ersehen werden, ob die einzelnen Siedlungsgebiete Staufens durch den ÖPNV erschlossen sind. Personen, die Quelle oder Ziel im Bereich der blauen Flächen haben, erreichen in ungefähr 300 m eine Bushaltestelle oder innerhalb 600 m eine Bahnhaltestelle, in den gelben Bereichen ist die nächste Bushaltestelle maximal 600 m oder die nächste Bahnhaltestelle maximal 1.000 m entfernt und kann somit im Zusammenhang mit Regionalverkehr als noch ausreichend eingestuft werden. Bei den roten Bereichen ist die Entfernung zur nächsten Haltestelle allerdings größer als 600 m bzw. 1.000 m. Diese sind daher als unterversorgt einzustufen. Nur ein kleiner Bereich im Osten Staufens und im Süden von Grunern, sowie der Bereich beim Freibad und Campingplatz sind als deutlich unterversorgt hinsichtlich ihrer ÖPNV-Anbindung anzusehen. Die Entfernung zur

nächsten Haltestelle reicht jedoch als alleiniges Qualitätsmerkmal nicht aus, da für die Qualität außerdem von Bedeutung ist, wie häufig die jeweilige Haltestelle bedient wird. Die Bedienungshäufigkeit der Bus- und Bahnlinien ist daher ergänzend in der Legende dokumentiert.

### 3.2 Radverkehr – Bestand

Plan 11 Grundsätzlich ist der Fahrradverkehr fast überall zugelassen. Eine Auswahl von Strecken, die eine besondere Bedeutung im Wegenetz haben, wird hier dargestellt, wobei es um die Netzverbindung und die Netzfunktionen geht und nicht um die Frage, wo bereits Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen realisiert sind und welche Radverkehrsmenge dort vorliegt. Die Infrastruktur im Fahrradnetz wird danach nur für die Streckenabschnitte geprüft, die eine hohe Netzbedeutung einnehmen.

In Plan 11 sind folgende Elemente im Radroutennetz hervorgehoben:

- ▶ Überregionale Radfernwege (Quelle Radroutenplaner des Landes).
- ▶ Regionale Radwege (Quelle Planungen des Landkreises).
- ▶ Städtisches Hauptnetz (innerstädtische Ergänzungen 1. Ordnung).
- ▶ Städtisches Ergänzungsnetz (innerstädtische Ergänzungen 2. Ordnung).

Ebenfalls dargestellt ist die öffentliche Fahrradabstellanlage (Bike + Ride) am Bahnhof Staufen und am Haltepunkt Staufen-Süd.

### 3.3 Fußverkehr – Bestand

Plan 16 Die im Stadtgebiet liegenden verkehrsanziehenden Nutzungen sind in Plan 16 wiedergegeben. Zu den Quellen und Zielen zählen Orte mit einer Konzentration von Arbeitsplätzen, Freizeit und Ausbildungsstätten (darunter auch Kindergärten), Freizeitziele im Grünen, wie zum Beispiel Parks- und Grünanlagen (darunter auch Friedhöfe), Nahversorgungszentren und Haltestellen des ÖPNV. Des Weiteren stellt der Ortskern mit einer Häufung an Angeboten einen Anziehungspunkt dar. Diese Quellen und Ziele sind für eine Festlegung der bedeutsamen Fußwegeverbindungen von besonderer Relevanz.

Prinzipiell sind Fußwege in der Regel an den meisten Straßen straßenbegleitend vorhanden. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden in Plan 16 solche Fußwegeverbindungen für die Kernstadt und die Ortsteile herausgearbeitet, die zum

Erreichen der oben beschriebenen Quellen und Ziele als wichtige Hauptachse oder Verbindungswege eine besondere Bedeutung haben und für die daher ein gutes Fußwegeangebot vorhanden sein sollte. Die wichtige Hauptachse erstreckt sich hierbei in der Kernstadt über den gesamten Bereich der Altstadt und der Fußgängerzone, aber auch weiter nach Westen über die Deckerbrücke über den Neumagen und den Bereich der Wettelbrunner Straße zwischen Neumagenstraße und Münstertäler Straße. Weiterhin bedeutsam sind solche Wege, die dem Zugang in die Natur und damit der Naherholung dienen. Die vorhandenen gesicherten Querungsmöglichkeiten entlang der identifizierten Routen werden differenziert nach Lage und Ausgestaltung (bauliche Querungshilfe, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) ebenfalls im Plan dargestellt.

Hervorzuheben ist, dass der Neumagen an vielen Stellen gequert wird, so dass die Barrierewirkung des Gewässers aus Sicht der Gehenden sehr gering ist, allerdings sind viele Wegeverbindungen nicht als barrierefrei im Sinne der Mobilitätsanforderungen ausgestaltet.

Eine Einzelbetrachtung im Sinne des Fußwegenetzes hat das Schulwegenetz in Staufen bei der Fortschreibung erhalten. Es ist in Kapitel 6.3 aufgeführt.

### 3.4 Alternative Mobilität – Bestand

Plan 21 Das Angebot an Elementen der Alternativen Mobilität ist in Plan 21 dokumentiert. Es besteht aus vier öffentlichen und einer halböffentlichen Elektrotankstelle sowie zwei Carsharing-Standorten mit Verbrennern und einer Mobilitätsstation mit einem E-Carsharing-Angebot, einer E-Bike-Lademöglichkeit und Schließfächern. Eine Fahrradverleihmöglichkeit gibt es in Staufen aktuell noch nicht, diese befindet sich jedoch aktuell in der Planung und wird in der Konzeption dokumentiert.

### 3.5 Straßenverkehr

Plan 3 Das Straßennetz wird entsprechend der Netzfunktion hierarchisch gegliedert. Die Darstellung des Straßennetzes von Staufen erfolgt aufgrund einer integrierten Bewertung aller Daten, der Netzfunktionen und des städtebaulichen Umfelds und ist in Plan 3 abgebildet. Die Darstellung soll vereinfacht und übersichtlich die jeweilige Funktion der Straße im Bestand zeigen und damit die Grundlage für eine spätere Bewertung von konzeptionellen Veränderungen geben. Unterschieden werden folgende Straßenfunktionen:



- ▶ Regionale Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion.
- ▶ Städtische Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Verbindungsfunktion / Gemeindeverbindungsstraße.
- ▶ Hauptsammelstraße / Gewerbestraße (mit der Funktion den Quartiersverkehr zu bündeln und auf das übergeordnete Netz zu führen; alle Gewerbegebiete erhalten mindestens diese Netzfunktion, um dem Schwerlastverkehr gerecht zu werden).
- ▶ Sammelstraße 1. und 2. Ordnung mit Sammelfunktion für Anliegerstraßen in weniger stark belasteten Quartieren.
- ▶ Anliegerstraße / sonstige Straße.

Zusätzlich werden die wichtigsten Parkmöglichkeiten am oberen und unteren Ende der Fußgängerzone dargestellt.

Plan 4 Das hierarchisch gegliederte und dokumentierte Streckennetz von Staufen weist in den einzelnen Straßen die in Plan 4 dargestellten zulässigen Streckengeschwindigkeiten auf. Dabei sind die Straßen der Wohnquartiere sowie auch der Teilorte Grunern und Wettelbrunn fast vollständig als Tempo 30 Zonen bzw. Tempo 30 Strecken ausgeführt. Auch die Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung und die Grunerner Straße sind fast auf der gesamten Länge auf Tempo 30 reduziert. Die Wettelbrunner Straße weist neben den Gewerbestraßen und kurzen Zufahrtsstücken als einzige Straße durch Wohnlagen eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h auf.

## 4. Aktualisierung Konfliktanalyse

Wie auch die Bestandsnetze werden die in 2014 dokumentierten Konflikte auf ihre weitere Gültigkeit überprüft und beibehalten oder gelöscht. Konflikte die in den letzten 10 Jahren entstanden sind oder an Bedeutung gewonnen haben, werden ergänzt und die Konfliktpläne bzw. -beschreibungen für alle Verkehrsarten aktualisiert.

### 4.1 Konflikte im Öffentlicher Personennahverkehr

Plan 9 Die Konflikte im Öffentlichen Personennahverkehr sind direkt aus der Bestandsdokumentation in Plan 9 ablesbar und daher nicht in einem gesonderten Plan aufbereitet. Die Bedienungshäufigkeit durch die Buslinien kann für den Regionalverkehr als gut bewertet werden. Schülerverkehre ergänzen das Angebot zu Stoßzeiten. Auch die Taktung der Münstertalbahn ist mit einem 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit und einem Stundentakt in den Randzeiten als gut zu bewerten. Konflikte ergeben sich daher primär in der Entfernung zu den Haltestellen, die für einzelne Bereiche (rot eingefärbt) als schlecht und in weiteren Bereichen (gelb eingefärbt) für die innerörtliche Erschließung als nicht ideal einzustufen sind.

### 4.2 Konflikte im Radverkehr

Plan 12 Die Konflikte im Fahrradverkehr werden vor dem Hintergrund der Bedeutung des jeweiligen Streckenabschnittes im Radroutennetz deutlich. Die Bedeutung ergibt sich einerseits aus der Menge an Radfahrenden im Bestand (aktuelle Erhebungen liegen allerdings nicht vor), jedoch vor allem aus der Bedeutung der Ziele für Radfahrende, für deren Erreichbarkeit der Streckenabschnitt von Bedeutung ist. So sind z.B. Schulen für Schulkinder ein unveränderbares Ziel und der Weg dort hin sollte den besten Ansprüchen genügen. Weitere wichtige Ziele aus der Sicht des Radverkehrs sind:

- ▶ Einkaufsbereiche.
- ▶ Einrichtungen für Gesundheit und soziale Infrastruktur.
- ▶ Friedhöfe.
- ▶ ÖPNV-Haltepunkte, insbesondere die Haltepunkte der Münstertalbahn.
- ▶ Öffentliche Einrichtungen und touristische Zielpunkte.
- ▶ Öffentliche Verwaltungen.

- ▶ Schulen und Kindergärten.
- ▶ Einrichtung für Sport und Freizeit, Jugendliche.
- ▶ Naherholungsgebiete.
- ▶ Gewerbeflächen für Berufspendler.

Insbesondere im Bereich der klassifizierten Straßen sind Netzlücken festzustellen, zum Beispiel zwischen der Kernstadt und Wettelbrunn und in der Verbindung nach Schmidhofen. Unbefestigte Radwegeverbindungen im Hauptnetz weisen die Netzelemente entlang der Ortsumfahrung der L 123 sowie die Wegeverbindung zwischen Neumagenstraße und Rundacker II auf. Weiterhin im Plan dargestellt sind Konfliktpunkte für den Radverkehr an denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch keine Sicherung vorhanden ist, wie zum Beispiel die Querung der K 4943 im Zuge der Wegeführung entlang der Ortsumfahrung. In der Wettelbrunner Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50 auf der Fahrbahn geführt, was aus Sicht des Radverkehrs kein gutes Angebot darstellt. Das Fehlen einer öffentlichen Abstellanlage kann für den Schladererplatz als wichtigen Ankunftspunkt für Besuchende der Innenstadt festgestellt werden.

#### 4.3 Konflikte im Fußverkehr

Plan 17 Die Konflikte, die aus Sicht der Gehenden bestehen, sind in Plan 17 dokumentiert. Als Konfliktpunkte ergeben sich beispielsweise Stellen ohne gesicherte Querungsmöglichkeit entlang des Hauptwegenetzes, wie zum Beispiel in der Grunerer Straße westlich der Bahnlinie. Hinzu kommen Strecken mit fehlendem oder schmalen Gehweg, wie zum Beispiel entlang der Wettelbrunner Straße entlang des Friedhofs und des Keramikmuseums. In der Straße Auf dem Rempart bestehen durch zu schnell fahrende Kfz Sicherheitsdefizite für Gehende, vor allem auch Schulkinder. Eine Befestigung der Wegeverbindung zwischen Neumagenstraße und Rundacker II ist auch aus Sicht der Barrierefreiheit für Gehende wünschenswert.

#### 4.4 Konflikte in der Alternativen Mobilität

Ein wichtiger Baustein zur Einsparung von CO<sub>2</sub> im Verkehrssektor – und damit zum Erreichen der Klimaziele des Landes – ist das Gelingen der Antriebswende. Es besteht das ehrgeizige Ziel, dass bis 2030 jedes zweite Auto klimaneutral fahren soll. Die am weitesten vorangeschrittene und eingesetzte Technik in Deutschland ist hierbei die Antriebstechnik mit Elektromotor und -ladung. Um

den Umstieg auf Elektrofahrzeuge weiter und zügig voranzubringen, ist ein Ausbau an öffentlichen Lademöglichkeiten dringend notwendig, um die für Verbrenner gewohnte Verlässlichkeit an "Tankmöglichkeiten" zu gewährleisten und damit die Wechselentscheidung zu erleichtern. Denn neben dem Laden im privaten Bereich ist es wichtig, auch bei Besuchen, auf Reisen, Dienstfahrten oder ähnlichem bzw. als Ergänzung zur privaten Infrastruktur darauf vertrauen zu können, eine freie Lademöglichkeit in der Nähe zum Ziel oder auf dem Weg zu finden.

Die Grunderkenntnis, dass die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen ein rares Gut ist und mit der Fläche für den Ruhenden Verkehr (und vor allem der Ausweisung neuer Flächen) im Sinne der Mobilitätswende sorgsam umzugehen ist, sowie der Erkenntnis, dass die intermodale Mobilität in Zukunft mehr an Bedeutung gewinnt, soll zu einem Konzept führen, das unterschiedliche Fortbewegungsarten vereinfachend miteinander vernetzen soll und das Thema "Teilen statt Besitz" in den Fokus rückt. So kann beispielsweise laut Studien des Bundesverbands CarSharing (bcs) ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug in Großstädten bis zu 20 private Pkw ersetzen und damit wertvolle Flächen für andere Nutzungen freigeben. CarSharing trägt damit zwar nicht direkt zum Erreichen der Klimaziele bei, wird jedoch trotzdem als wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung gesehen.

Der Konflikt ergibt sich in diesem Zusammenhang in Staufen aus der Abwesenheit ausreichender Angebote an Lademöglichkeiten und Carsharingangeboten.

#### 4.5 Konflikte im Straßenverkehr

- Plan 2 Das Verkehrsnetz in Staufen wird nach Fertigstellung der Ortsumfahrung in Bezug auf Erreichbarkeit und Erschließung als gut und für die Bedarfe als ausreichend bewertet werden. Konflikte entstehen daher primär durch die Wechselwirkung des Straßenverkehrs zu Fuß- oder Radverkehr bzw. in der Flächenverteilung bzw. -konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Die Darstellung der vorhandenen Konflikte ist daher als Betrachtung aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs in den entsprechenden Kapiteln dargestellt bzw. im Plan 2 Themen in Staufen aufgeführt. Die Frage, wie der bestehende Raum möglichst ohne die Versiegelung weiterer Flächen fair und klimabewusst verteilt wird, spielt vor dem Hintergrund der Fertigstellung der Ortsumfahrung und dem damit einhergehenden erwarteten Rückgang der Verkehrsbelastung auf den ehemaligen Durchgangsstraßen in der Stadt eine zentrale Bedeutung.

## 5. Fortschreibung der Planung – Konzeption und Maßnahmen

### 5.1 Fortschreibung der Planung im Öffentlicher Personennahverkehr

Zum Zeitpunkt der Konzeptfortschreibung liegt der Nahverkehrsplan des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg – in dessen Bereich die Stadt Staufen im Breisgau liegt – mit Stand 2021 vor. Die geplanten Änderungen sind mit einem Zieldatum 5/26 für den Teilbereich 1 B (Batzenberg) im Verkehrsbereich 1 (Gesamtlinienbündel Schönberg) und einem Zieldatum 9/29 für den Teilbereich 2 A (Vorbergzone) im Verkehrsbereich 2 (Gesamtlinienbündel Markgräflerland) enthalten. Die hier erarbeitete Konzeption bezieht sich daher auf die Angebote im Bestand und zeigt weiterer Anpassungen aus dem Nahverkehrsplan als Planungsoption auf. Wesentliches Merkmal dabei ist die Konzentration der Busführung zum Bahnhof Staufen Süd anstelle der Führung zum Bahnhof Staufen.

Die Konzeption im Öffentlichen Verkehr wird vor dem Hintergrund erstellt, wie in den Klimazielen des Landes formuliert, mehr Menschen zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu motivieren (Ziel: Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs) und damit auch die Situation für die Bürgerinnen und Bürger sowie Besuchende der Stadt Staufen zu verbessern. Dies kann nur gelingen, wenn eine flächendeckende, regelmäßige, zuverlässige und leicht verständliche Erreichbarkeit besteht. In diesem Sinne liegt die ÖPNV-Drehscheibe am Bahnhof Süd zwar etwa gleich weit vom Rathaus entfernt, der Laufweg muss aber – gemessen am heutigen Bestand – attraktiver und verkehrssicherer werden, damit er die gleiche Akzeptanz wie der Weg vom Bahnhof erreicht.

#### 5.1.1 Konzeption im Öffentlichen Personennahverkehr

- Plan 10 Vor allem über die Münstertalbahn (S3) und zwei Haltepunkte besteht für die Stadt Staufen eine gute regionale Anbindung nach außen. Das Optimierungspotenzial in Staufen besteht daher vor allem darin, für innerörtliche Wege Angebote herzustellen, die bis in die Wohngebiete reichen. Hierfür wird konzeptionell in Plan 10 der Verlauf einer innerörtlichen Linie dargestellt, die ein solches Angebot bieten könnte. Der Verlauf über die Straße Im Falkenstein muss dabei nicht bedeuten, dass diese auch für den Kfz-Verkehr freigegeben wird. Für die Ausgestaltung einer solchen Ringlinie sind verschiedene Bedienungsformen denkbar, die als Bedarfs- (On-Demand), zeitbeschränkte Sonderverkehre oder Bürgerlösungen entwickelt werden können und das Ziel verfolgen, zumindest zu ausgewählten Zeitfenstern ein 'Grundangebot' zu bieten.

### 5.1.2 Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr

Anlage 1.4 Der Maßnahmenvorschlag im Öffentlichen Personennahverkehr ist in der Maßnahmenliste in Anlage 1.4 mit Priorität, Umsetzungshorizont und grober Kostenschätzung dokumentiert. Das Pluszeichen an den geschätzten Kosten zeigt auf, dass wahrscheinlich Fördermittel generiert werden können oder Kostenbeteiligungen durch andere Stellen zu erwarten sind.

### 5.2 Fortschreibung der Planung im Radverkehr

Die Konzeption im Radverkehr wird vor dem Hintergrund erstellt, das in den Klimazielen des Landes formulierte Ziel - jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad - zu erreichen.

Zur Verbesserung des Fahrradanteils sollte ein so gutes Angebot geschaffen werden, dass auch Menschen angesprochen werden, welche über einen Pkw verfügen und bisher regelmäßig gefahren sind (z.B. Pendelnde, Freizeitverkehr etc.). Mit einem guten Image des Fahrradverkehrs und einer optisch deutlichen Präsenz des Radwegenetzangebotes im Straßenbild kann es erreicht werden, **dass zukünftig für die täglichen Wege auch häufiger das Fahrrad verwendet wird**. Das Radnetz muss dabei auf den Hauptrouten **lückenlos sowie sicher und zügig befahrbar** sein. Außerdem müssen an den geeigneten Stellen **öffentliche Abstellanlagen** angeboten werden, die bestenfalls überdacht sind.

Ob Radfahrende eine Radverkehrsinfrastruktur nutzen, hängt in hohem Maße davon ab, ob das **Netz zusammenhängend, leicht erkennbar und konfliktfrei** befahrbar ist. Der Vermeidung von Netzlücken in den Hauptverbindungen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der Umweegeempfindlichkeit der Radfahrenden werden grundsätzlich **direkte Wegeverbindungen** angestrebt.

Der Radverkehr entfaltet zudem seine Stärken insbesondere in der verkehrsmittelübergreifenden, der so genannten **intermodalen Verknüpfung** mit anderen Verkehrsangeboten, insbesondere mit dem ÖPNV (Stichwort: "Bike & Ride") und auf kurzen Alltagswegen. Ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen, gegebenenfalls auch mit **Fahrradboxen** und einer **Überdachung**, ist hier erforderlich.

Radverkehr ist eine stadt- und umweltgerechte Form der Mobilität, die wegen der geringen Lärm- und Luftschadstoffemissionen und der geringen Platzansprüche sehr verträglich ist. Aufgrund der Geschwindigkeit können die innerörtlich üblichen **Entfernungen von unter 2 km in attraktiv kurzer Zeit bewältigt** werden. Durch E-Bikes bzw. Pedelecs werden auch längere Pendelstrecken mit dem Rad attraktiver. Steigungsstrecken sind damit ebenfalls deutlich leichter zu bewälti-

gen, sodass auch Routen in Ortslagen mit Höhenunterschieden, wie in Staufen, gut in den Alltag integriert werden können. Zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität soll daher dem Radverkehr ausreichend Raum, bzw. 'Vorfahrt' auf allen relevanten Verkehrsachsen, insbesondere den Hauptverkehrsstraßen eingeräumt werden, so dass Radfahrende störungsfrei wie Autofahrende fahren können. Dies ist insbesondere auch wichtig, wenn immer mehr Fahrräder mit elektrischer Unterstützung und damit auch oft schneller unterwegs sind. Konflikte mit Gehenden und an Grundstückszufahrten bzw. Einmündungen von Straßen (vgl. kombinierter Geh- und Radweg) können vermieden werden, indem Radfahrende – wo nötig und möglich – im Straßenraum auf einem **Radfahrstreifen oder Schutzstreifen** geführt werden.

Insgesamt lässt sich sagen, dass durch gezielte Förderung des Radverkehrs und durch die Stärkung des Stellenwertes in der lokalen Verkehrsentwicklung der Radverkehrsanteil erhöht werden kann. Der Radverkehr ist gerade im innerörtlichen Bereich das Verkehrsmittel, mit dem sich bedeutsame Zielpunkte vergleichsweise effizient erreichen lassen.

### 5.2.1 Netzkonzeption im Radverkehr

- Plan 13 Das für die Prognose empfohlene Radroutennetz ist in Plan 13 dokumentiert. Eine wesentliche Veränderung ergibt sich in der veränderten Wegeföhrung nach Grunern durch die Fertigstellung der Ortsumföhrung. Außerdem soll eine Wegeverbindung entlang der L 129 / K 4943 zwischen der Kernstadt und Wettelbrunn geschaffen werden. Die Verbindung zwischen Gallenweiler und Staufen entlang der L 129 ist außerdem in der Radwegebedarfsplanung des Landes im vordringlichen Bedarf (2023-2030) enthalten. Ein weiteres Netzelement soll entlang der K 4983 Richtung Schmidhofen entstehen. An den Anschlüssen an das bestehende Netz sind hierbei bei Bedarf die nötigen Querungsstellen für ein durchgängiges und sicheres Netz herzustellen.

### 5.2.2 Maßnahmen im Radverkehr

#### ■ Bearbeitungsstand der Radverkehrs-Maßnahmen aus dem Konzept von 2014

- Plan 14 Die im Konzept aus dem Jahr 2014 enthaltenen Radverkehrs-Maßnahmen sind in Plan 14 dokumentiert und der Bearbeitungsstandes im Jahr 2024 vermerkt. Für jede Maßnahme wird dokumentiert, ob diese erledigt ist, sich in Bearbeitung befindet, eine Umplanung erforderlich ist oder ob die Maßnahme nicht mehr weiter verfolgt wird bzw. nicht mehr relevant ist.

Erledigt ist beispielsweise die Einrichtung von Tempo 30 in der Grunerner Straße (M15). In Bearbeitung befindet sich die Planung entlang der Wettelbrunner Straße (M14), die auch den Umbau der Kreuzung mit der Straße Im Rundacker / Im Falkenstein (M4) beinhaltet. Nicht mehr relevant ist beispielsweise das Thema einer weiteren Geh-Radbrücke über den Neumagen (M13). Weiterhin von Bedeutung ist beispielsweise die durchgängige Herstellung eines befestigten Radwegs entlang der Ortsumfahrung (M5) sowie die Geschwindigkeitsreduktion entlang der Ballrechter Straße / L 125 (M8).

### ■ Maßnahmenfortschreibung Radverkehr

Plan 15 Die fortgeschriebene Maßnahmenplanung ist in Plan 15 dargestellt. Für jede Maßnahme ist zudem über eine farbliche Kennzeichnung eine Priorität (hoch, mittel, gering) im Plan angegeben. Für die aus dem Jahr 2014 weiterhin relevanten Maßnahmen erfolgt dabei eine neue Einstufung der Wichtigkeit aus heutiger Sicht. Entsprechend dem Ziel, den Radverkehr deutlich zu fördern, sind die Mehrheit der Maßnahmen als sehr wichtig (hohe Priorität) eingestuft. Die weiterhin relevanten Maßnahmen aus der Konzeption von 2014 sind mit ihrer ursprünglichen Nummerierung dokumentiert und weitere Maßnahmen ab Nummer 36 ergänzt. Neu hinzugekommen ist die Herstellung der Verbindung nach Schmidhofen entlang der K 4983 (M36). Außerdem wird mit Maßnahme 37 empfohlen den Verkehr nach Fertigstellung der Ortsumfahrung an den relevanten Stellen erneut zu zählen um eine valide Datenbasis für die Bewertung von Konflikten und Umplanungen zu schaffen.

Bei den aufgeführten Maßnahmen geht es hierbei nur um eine grobe Benennung der Erfordernisse. Eine Detailplanung und ggf. Abwägung von Varianten, wie genau die einzelnen Maßnahmen umzusetzen sind, ist in jedem Fall erforderlich.

### ■ Maßnahmenliste Radverkehr

Anlage 1.1 Die Maßnahmenvorschläge im Radverkehr sind in der Maßnahmenliste in Anlage 1.1 mit Priorität, Umsetzungshorizont und grober Kostenschätzung dokumentiert. Das Pluszeichen an den geschätzten Kosten zeigt auf, wo wahrscheinlich Fördermittel generiert werden können oder Kostenbeteiligungen durch andere Stellen zu erwarten sind.

## 5.3 Fortschreibung der Planung im Fußverkehr

Die Konzeption im Fußverkehr wird vor dem Hintergrund erstellt, das in den Klimazielen des Landes formulierte Ziel – jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad – zu erreichen.



Angemessene Breiten von rd. 1,6-2,5 m für straßenbegleitende Gehwege sind aufgrund der Barrierefreiheit (z.B. Begegnung Rollator / Rollstuhl) und der Sicherheitsansprüche zwischen den Nutzungen auf den Gehwegen als erforderlich zu verfolgen. So können z.B. auch die Fahrzeuge aus den Hofeinfahrten deutlich besser den fließenden Verkehr auf der Straße oder Gehende erkennen. In beengten Verhältnissen sollte zumindest auf einer Straßenseite ein ausreichender Gehweg vorhanden sein und das Gehwegparken soll vermieden werden, wenn die Mindestmaße des Gehwegs unterschritten werden.

Komfortverbesserungen an Querungshilfen oder Lichtsignalanlagen und vor allem die Umsetzung der Barrierefreiheit sind weitere allgemeine Zukunftsaufgaben, die generell zu beachten und langfristig und Schritt für Schritt zu realisieren sind. Für die Barrierefreiheit werden Gehwege mit ausreichender Breite erforderlich sowie taktile Elemente und Absenkungen an den Querungsstellen.

### 5.3.1 Netzkonzeption im Fußverkehr

- Plan 18 Das Konzept für Fußwege einschließlich aller Querungsmöglichkeiten ist in Plan 18 dokumentiert. Auch im Fußwegenetz ergeben sich veränderte Wegebeziehungen nach Fertigstellung der Ortsumfahrung. Durch die Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten über die Wettelbrunner und Grunerner Straße soll die Verkehrssicherheit für Gehende erhöht werden.

### 5.3.2 Maßnahmen im Fußverkehr

#### ■ Bearbeitungsstand der Fußverkehrs-Maßnahmen aus dem Konzept von 2014

- Plan 19 Die im Konzept aus dem Jahr 2014 enthaltenen Fußverkehrs-Maßnahmen sind in Plan 19 dokumentiert und der Bearbeitungsstandes im Jahr 2024 vermerkt. Für jede Maßnahme wird dokumentiert, ob diese erledigt ist, sich in Bearbeitung befindet, eine Umplanung erforderlich ist, oder ob die Maßnahme nicht mehr weiter verfolgt wird bzw. nicht mehr relevant ist.

Erledigt ist beispielsweise die Einrichtung von Tempo 30 auf der Annabrücke (M13). In Bearbeitung befindet sich der, auch für den Fußverkehr relevante, Umbau der Kreuzung Wettelbrunner Straße / Im Rundacker / Im Falkenstein (M3). Das Thema einer weiteren Geh-Radbrücke über den Neumagen (M7) ist auch für den Fußverkehr nicht mehr relevant. Für die Wegeverbindung zwischen Neumagenstraße und dem Gebiet Rundacker II (M2) ist eine Veränderung der Wegeführung und damit eine Umplanung erforderlich. Weiterhin relevant ist beispielsweise das Thema der Verkehrsberuhigung Auf dem Rempart (M9) oder die Geschwindigkeitsreduktion entlang der Ballrechter Straße / L 125 (M6).

## ■ Maßnahmenfortschreibung Fußverkehr

Plan 20 Die für die Umsetzung des Konzepts erforderlichen Maßnahmen sind in Plan 20 dokumentiert. Für jede Maßnahme ist zudem über eine farbliche Kennzeichnung eine Priorität (hoch, mittel, gering) im Plan angegeben. Für die aus dem Jahr 2014 weiterhin relevanten Maßnahmen erfolgt dabei eine neue Einstufung der Wichtigkeit aus heutiger Sicht. So wird zum Beispiel erwartet, dass sich die Verkehrsbelastung und damit Konfliktsituation auf dem Rempart nach Fertigstellung der Ortsumfahrung weiter verringern wird, weswegen hier aktuell zunächst eine Beobachtung und Verfolgung mit mittlerer Priorität empfohlen wird. Die weiterhin relevanten Maßnahmen aus der Konzeption von 2014 sind mit ihrer ursprünglichen Nummerierung dokumentiert und weitere Maßnahmen ab Nummer 26 ergänzt. Neu hinzugekommen ist zum Beispiel der Ausbau der Querung über die Schladerer Straße neben der Annabrücke (M26), die Erhöhung der Verkehrssicherheit im zentralen Bereich (M27), die Ertüchtigung der Fußwegeverbindung zwischen Haltepunkt Süd und der Altstadt entlang der Grunerner Straße (M28) sowie die Herstellung eines flächendeckenden barrierefreien Wegenetzes (M29-31). Die Herstellung eines barrierefreien Wegenetzes stellt in Staufen wie andersorts eine Daueraufgabe dar, die sukzessive umgesetzt werden muss, indem bei allen anstehenden (Straßenbau-) Maßnahmen die Belange der Barrierefreiheit mitgedacht und mit umgesetzt werden.

Eine Detailplanung bzw. vollständige Planung aller prinzipiell möglichen Maßnahmen wird in diesem Konzept nicht vorgelegt. Für die Maßnahme ist daher in der Regel eine Detailplanung sowie ein Abwägen zwischen verschiedenen Varianten in jedem Fall noch erforderlich.

## ■ Maßnahmenliste Fußverkehr

Anlage 1.2 Die Maßnahmenvorschläge im Fußverkehr sind in der Maßnahmenliste in Anlage 1.2 mit Priorität, Umsetzungshorizont und grober Kostenschätzung dokumentiert. Das Pluszeichen an den geschätzten Kosten zeigt auf, wo wahrscheinlich Fördermittel generiert werden können oder Kostenbeteiligungen durch andere Stellen zu erwarten sind.

## 5.4 Fortschreibung der Planung in der Alternativen Mobilität

### 5.4.1 Konzeption für Alternative Mobilitätsangebote

Plan 22 Die Angebotsplanung, die für eine Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel der alternativen Mobilität nötig ist, ist in Plan 22 dokumentiert.

Bei den Carsharing-Standorten kann eine Bereitstellung von E-Fahrzeugen wie an der vorhandenen Mobilitätsstation den positiven Klimaeffekt noch weiter erhöhen. Insofern soll auch am Haltepunkt Süd eine Mobilitätsstation eingerichtet werden.

Die Stadt Staufen ist zum Zeitpunkt der Konzeptfortschreibung bereits mit dem Bikesharing-Anbieter frelo aus Freiburg in der Abstimmung vier Standorte für Bikesharing (Pedelecs) und zwei Standorte für Lastenradsharing in Staufen zu etablieren. Die Standorte sind noch unter Vorbehalt im Plan grob verortet.

## 5.4.2 Maßnahmen Alternative Mobilitätsangebote

Anlage 1.5 Die Maßnahmenvorschläge für Alternative Mobilitätsangebote sind in der Maßnahmenliste in Anlage 1.5 mit Priorität, Umsetzungshorizont und grober Kostenschätzung dokumentiert. Das Pluszeichen an den geschätzten Kosten zeigt auf, wo wahrscheinlich Fördermittel generiert werden können oder Kostenbeteiligungen durch andere Stellen zu erwarten sind.

## 5.5 Fortschreibung der Planung im Straßenverkehr

### 5.5.1 Netzkonzeption im Straßenverkehr

Aus dem Jahr 2014 liegen Prognoseberechnungen vor, die abschätzen, welche Verkehrsbelastungen auf den ehemaligen Durchgangsstraßen nach Fertigstellung der Ortsumfahrung noch vorhanden sein werden. Dieser Zustand ist jedoch noch nicht erreicht und eine Validierung der Prognose daher erst im Jahr 2025 möglich. Auch ist nicht sicher zu sagen, welche der aktuell vorhandenen objektiven und subjektiven Konflikte bei sinkender Kfz-Belastung auf den ehemaligen Durchgangsstraßen und ggf. dann steigender Rad- und Fußverkehrsbelastungen nach Fertigstellung der Umfahrung noch in welchem Maß vorhanden sein werden. Es ist deshalb weiterhin geplant, dass nach Fertigstellung der Ortsumfahrung innerorts Netzveränderungen im Straßenverkehr nötig sind, um die Attraktivität der Ortsumfahrung zu erhöhen und die Situation für Radfahrende und Gehende auf den Hauptachsen zu verbessern.

Hierfür werden zwei denkbare Konzeptionen aufgezeigt, die weitergehende Gedanken prüfen. Diese stellen beide Veränderungen in der Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr dar, könnten jedoch mehr oder weniger Spielraum für Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr bzw. Sicherheitsgewinne für schwächere Verkehrsteilnehmende in der Ortsmitte schaffen, sodass sie zu bewerten sind.

### ■ Netzkonzeption I im Straßenverkehr – Einbahnstraße im zentralen Bereich

Plan 5 In der Netzkonzeption I wird in Plan 5 die Einrichtung einer Einbahnregelung im zentralen Bereich zwischen Grunerner Straße und Wettelbrunner Straße dargestellt, um mehr Verkehrsfläche für Fußwege oder Radwege gewinnen zu können; im Bereich des Museums und in Richtung der Wettelbrunner Straße ist der Gehweg auf der westlichen Seite mit weniger als 1,50 m eigentlich zu schmal und für den Radverkehr kann auf der Fahrbahn mit rund 6 m auch keine Verbesserung erreicht werden.

Als Einbahnrichtung wird die Fahrtrichtung von Süd nach Nord gewählt, um bei der Hinfahrt zum Schladererparkplatz aus Richtung Norden kommend eine Anfahrmöglichkeit über die Neumagenstraße und Münstertäler Straße gänzlich zu unterbinden und somit ortsunkundige Besuchende im besten Fall auch für den Rückweg entsprechend zu lenken. Ziel ist eine Beschilderung des Ziels Altstadt und FaustForum über die Ortsumfahrung mit Einfahrt über die Münstertäler Straße, da auch die Grunerner Straße eine Beruhigung erfahren soll.

Für den Binnenverkehr von Staufen wird mit dieser Maßnahme auch das Ziel verfolgt, die Attraktivität des Pkw auf den Wegen in der Stadt zu mindern und stattdessen das Fahrrad zu nutzen. Dennoch wird die Gegenrichtung zur Einbahnstraße für die verbleibenden Kfz über die Straße Auf dem Rempart oder über die Straße Im Falkenstein grundsätzlich ermöglicht. Die Öffnung der Straße Im Falkenstein ist nach Fertigstellung der Ortsumfahrung eine gute Möglichkeit, Verkehr besser im Stadtgebiet zu verteilen und die Gefahr von Schleichverkehr ist nach Fertigstellung der Ortsumfahrung gering. Um die Verbindung für Schleichverkehre unattraktiv zu halten, ist eine Beibehaltung der Engstelle an der aktuellen Sperrungsstelle empfehlenswert.

Welche Umgestaltungsoptionen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs dadurch ermöglicht werden wird in Kapitel 6.1 aufgezeigt.

### ■ Netzkonzeption II im Straßenverkehr – Modaler Filter

Als weitere und ggf. ergänzende Maßnahme wird die Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Grunerner Straße zwischen Bahnanlage und Münstertäler Straße untersucht. Dies kann mit baulichen und gestalterischen Maßnahmen erreicht oder unterstützt werden durch einen Modalen Filter. Ein Modaler Filter ist ein bauliches Element, welches bestimmte Fahrzeuge, wie Fahrräder und Busse, durchfahren lässt und andere Fahrzeuge, wie Pkw und Schwerverkehr, nicht durchfahren lässt. Hier könnte der Modale Filter zwischen Im Wolfacker und der Bahnanlage eingerichtet werden.

Der Vorteil dieser Maßnahme liegt darin, dass dadurch die Gefahrenstelle einer Bahnanlage vermieden werden kann, die Belastung im Schulbereich reduziert wird und die Ertüchtigung der Verbindung zwischen Bahnhof Süd und Altstadt deutlich attraktiviert werden kann. Insbesondere die Gefahr, die sich durch die Ortsumfahrung ergibt, indem mehr Verkehr zur Altstadt über die Grunerner Straße orientieren könnte, wird dadurch von vornherein vermieden.

- Plan 6 Die in Plan 6 dargestellte Netzkonzeption II mit modalem Filter in der Grunerner Straße resultiert aus der Tatsache, dass der Querschnitt der Grunerner Straße deutlich schmaler ist, als beispielsweise der der Wettelbrunner Straße. Für Flächenumverteilungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs besteht hier kaum Spielraum, ohne Veränderungen an der Netzfunktion der Grunerner Straße. Für Fußgänger und Radfahrer ist die Grunerner Straße jedoch durch das südlich der Straße liegende Schulzentrum und die zukünftige ÖPNV-Drehscheibe am Haltepunkt Süd eine wichtige Achse mit einem hohen Anteil an schwachen und besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden.

Ein Modaler Filter südwestlich der Bahnquerung, der beispielsweise nur eine Passage für den Fußverkehr, den Radverkehr, den Busverkehr und Einsatzfahrzeuge ermöglicht, kann den Bereich vor der Schule fast gänzlich vom Kfz-Verkehr befreien. Diese Konzeption sieht auch vor, dass der Verkehr von der östlichen Grunerner Straße bis zur Bahnanlage in beiden Richtungen fahren kann und dort eine Wendeanlage erhält, z.B. unter Mitnutzung des Parkplatzes.

Für die innerörtlichen Verkehre ist auch in dieser Konzeption eine Öffnung der Straße Im Falkenstein nach Fertigstellung der Ortsumfahrung eine empfehlenswerte Option. Um die Verbindung für ortsfremde Verkehre unattraktiv zu halten, ist eine Beibehaltung der Engstelle an der aktuellen Sperrungsstelle denkbar.

## 5.5.2 Maßnahmen im Straßenverkehr

### ■ Bearbeitungsstand der Straßenverkehrs-Maßnahmen aus dem Konzept von 2014

- Plan 7 Die im Konzept aus dem Jahr 2014 enthaltenen Straßenverkehrs-Maßnahmen sind in Plan 7 dokumentiert und der Bearbeitungsstand im Jahr 2024 vermerkt. Für jede Maßnahme wird dokumentiert, ob diese erledigt ist, sich in Bearbeitung befindet, eine Umplanung erforderlich ist oder ob die Maßnahme nicht mehr weiter verfolgt wird bzw. nicht mehr relevant ist.

Erledigt ist beispielsweise die Einrichtung von Tempo 30 in der Grunerner und Münstertäler Straße (M7, M8) und mit Ende des Jahres auch die Fertigstellung der

Ortsumfahrung (M0). In Bearbeitung befindet sich die Planung entlang der Wettelbrunner Straße (M6), die auch den Umbau der Kreuzung mit der Straße Im Rundacker / Im Falkenstein (M1) beinhaltet. Weiterhin relevant ist beispielsweise das Thema der Geschwindigkeitsreduktion in der Ballrechter Straße / L 125 (M3) oder die Möglichkeit einer Öffnung der Verbindung zwischen den Straßen Im Falkenstein / Eckart-Ulmann-Straße (M2).

### ■ Maßnahmenfortschreibung Straßenverkehr

Plan 8 Die fortgeschriebene Maßnahmenplanung ist in Plan 8 dargestellt. Für jede Maßnahme ist zudem über eine farbliche Kennzeichnung eine Priorität (hoch, mittel, gering) im Plan angegeben. Für die aus dem Jahr 2014 weiterhin relevanten Maßnahmen erfolgt dabei eine neue Einstufung der Wichtigkeit aus heutiger Sicht. Die weiterhin relevanten Maßnahmen aus der Konzeption von 2014 sind mit ihrer ursprünglichen Nummerierung dokumentiert und weitere Maßnahmen ab Nummer 12 ergänzt.

Neu hinzugekommen ist die Umgestaltung des zentralen Bereichs zwischen Wettelbrunner Straße und Grunerner Straße (M12), die Verkehrsberuhigung der Grunerner Straße (M15) sowie der Rückbau des Knotenpunktes Grunerner Straße / Münstertäler Straße (M16) nach Fertigstellung der Ortsumfahrung und die weitere Verkehrsberuhigung der Straße Auf dem Rempart (M13). Außerdem ist nach Fertigstellung der Umfahrung eine klare Lenkung der Verkehre zu den Großparkplätzen erforderlich (M14). Der Schwerpunkt der Zielvorstellung liegt dabei in der Grunerner Straße, die nach Fertigstellung der Ortsumfahrung aufgrund ihrer Lage im Straßennetz eine hohe Bedeutung erlangen könnte und damit eine deutlich höhere Verkehrsbelastung. Mit der Maßnahme eines Modalen Filters wird eine Lösung empfohlen, die zusätzlich zum bestehenden Tempo 30 die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr weiter erhöht und dem örtlichen Bedarf der Schulkinder gerecht wird.

Bei den aufgeführten Maßnahmen geht es hierbei nur um eine grobe Benennung der Erfordernisse. Eine Detailplanung und ggf. Abwägung von Varianten, wie genau die einzelnen Maßnahmen umzusetzen sind, ist in jedem Einzelfall noch erforderlich.

Als Grundlage für zukünftige Planungen in Staufen wird empfohlen, eine Aktualisierung der Verkehrsgrundlagen mit aktuellen Zählungen nach Fertigstellung der Ortsumfahrung im Jahr 2025 vorzunehmen (M18), da sich der Verkehr bis dahin seine neuen Wege gesucht haben wird und die Wirkungsabschätzung von Maßnahmen dann besser vorgenommen werden kann.

## ■ Maßnahmenliste Straßenverkehr

Anlage 1.3 Die Maßnahmenvorschläge im Straßenverkehr sind in der Maßnahmenliste in Anlage 1.3 mit Priorität, Umsetzungshorizont und grober Kostenschätzung dokumentiert. Das Pluszeichen an den geschätzten Kosten zeigt auf, wo wahrscheinlich Fördermittel generiert werden können oder Kostenbeteiligungen durch andere Stellen zu erwarten sind.

## 6. Weitere Einzelbetrachtungen

### 6.1 Verkehrsflächen im zentralen Bereich

Nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Ende 2024 ist die Möglichkeit zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage von Staufen heraus endlich durchgängig gegeben. Die dann deutlich gesunkenen Verkehrsmengen in der Ortslage, die in der Konzeption aus dem Jahr 2014 in einem Nullfall ohne maßgebliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf rund 5.000 Kfz/d abgeschätzt wurde, schaffen Spielraum für Veränderungen im zentralen Bereich, der für den Fuß- und den Radverkehr bedeutsam ist und weiter an Attraktivität und Bedeutung gewinnen soll. Um dies zu erreichen, sind bessere Wegeverbindungen mit ausreichenden Breiten und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität nötig. Die Restriktionen für den Kfz-Verkehr, die damit zwangsläufig einhergehen müssen, sollen eine "gewohnte" Durchfahrt außerdem zusätzlich unattraktiv machen.

An zwei Stellen im zentralen Bereich wird skizzenhaft aufgezeigt, wie eine Umverteilung der Flächen aussehen kann.

#### 6.1.1 Übersichtsplan mit Engstellen

Anlage 2 Der Lageplan in Anlage 2 zeigt den zentralen Bereich von Staufen im Bereich Wettelbrunner Straße und Münstertäler Straße mit ungefähren Maßangaben (Bestandsvermessung nicht vorhanden) an einzelnen Stellen. Die im Folgenden weiter ausgearbeiteten Schnitte A-A in der Münstertäler Straße und B-B in der Wettelbrunner Straße sind im Plan lokalisiert. Die ausgearbeiteten Engstellen können bei der prognostizierten Verkehrsbelastung auch mit Gegenverkehr zusammen mit dem Modalen Filter in der Grunerner Straße eingesetzt werden, sodass keine Einschränkungen für den Busverkehr hervorgerufen werden. Die Lösung für die Führung des Radverkehrs zeigt die Kombination von einer Führung im Seitenraum im Bereich Münstertäler Straße und den Übergang auf die Fahrbahn im Bereich Sparkasse in Verbindung mit zusätzlichen Querungshilfen über die Münstertäler Straße und eine Einengung des Knotens mit der Grunerner Straße. Deutlich erkennbar sind die Flächen, die zusätzlich für den Fußgänger oder Grüngestaltungen gewonnen werden können, vor allem durch Entfall der Busbuchten.

#### 6.1.2 Bereich Münstertäler Straße

Anlage 3 Der Plan in Anlage 3 zeigt im Schnitt A-A in zwei Varianten auf, wie eine Umverteilung der Flächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs in der Münstertäler Straße südlich der Grunerner Straße gelingen kann. Die Abbiegespur in Richtung Schladererstraße wird bei sinkender Verkehrsbelastung in beiden Varianten als



entbehrlich unterstellt und der breite Gehweg am westlichen Fahrbahnrand unverändert beibehalten. In beiden Varianten werden die bestehenden Parkstände aus dem Seitenraum zum Schutz der Wurzeln der alten Bäume am Neumagen an die Straßekante verlegt, einmal als Längsparker und einmal als Querparker.

In Variante 1 wird das Parken am östlichen Fahrbahnrand in Form von Längsparkständen realisiert, woraus eine, gegenüber dem Bestand, verminderte Stellplatzzahl resultieren würde, aber deutlich mehr Grün geschaffen werden kann. Außerdem können die Parkstände nur noch aus südlicher Richtung angefahren und in nördliche Richtung verlassen werden. Neben einem Grünstreifen wird der Radverkehr in einer vier Meter breiten Fahrradstraße im Zweirichtungsverkehr geführt. Eine weitere breite Fußverkehrsfläche befindet sich zwischen Baumreihe und Neumagen.

In Variante 2 wird das Parken am östlichen Fahrbahnrand in Form von Senkrechtparkständen realisiert. Diese bieten den Vorteil, dass sie aus beiden Richtungen angefahren werden können und sich gegenüber dem Bestand eine ähnliche Anzahl an Stellplätzen realisieren lässt. Ein Nachteil ist jedoch, dass Ein- und Ausparkvorgänge zu Behinderungen beider Fahrtrichtung führen können und rückwärts in den Verkehr erfolgen. Für den Radverkehr wird in Fahrtrichtung Süd ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. In Fahrtrichtung Nord wird ein Einrichtungsradweg an der Stirnseite der Parkstände vorgesehen. Eine weitere breite Fußverkehrsfläche befindet sich zwischen Baumreihe und Neumagen.

In Summe bietet Variante 2 weniger Optionen für Grünflächen und es muss zur Variantenauswahl eine Entscheidung gefunden werden, wie der Radverkehr in dem zentralen Bereich am besten geführt wird. Aus Gründen der Sicherheit und optischen Wahrnehmung des Radverkehrs spricht viel für eine einseitige Führung im Gegenverkehr nach Variante 1, da der Radverkehr auch die Schladererstraße queren muss, um in Richtung Am Schießrain zu gelangen; die Führung auf der Fahrbahn hätte zur Folge, dass der Radverkehr auch im Knoten der Schladererstraße mit der Münstertäler Straße geführt werden muss.

### **6.1.3 Bereich Wettelbrunner Straße / Museum**

Anlage 4 Der Plan in Anlage 4 zeigt im Schnitt B-B in drei Varianten auf, wie eine Umverteilung der Flächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Wettelbrunner Straße vor dem Museum südlich der Neumagenstraße gelingen kann.

Variante 1 zeigt den Umgestaltungsspielraum bei Einrichtung einer Einbahnstraße (hier Fahrtrichtung Nord) in der Wettelbrunner Straße zwischen Neumagenstraße und Münstertäler Straße. Das zugehörige Netzkonzept wird unter 5.5.1

beschrieben und in Plan 5 gezeigt. Der westliche Gehweg bleibt in dieser Variante unverändert schmal. Durch den Einbahnverkehr kann die Verkehrsfläche für Kfz verringert werden, wodurch Raum für einen Gemeinsamen Geh- und Radweg im Gegenverkehr am östlichen Fahrbahnrand geschaffen wird. Dieser kann für Sitzgelegenheiten lokal eingeeengt werden. In Variante 1a wird der Radverkehr als Untervariante nur in Fahrtrichtung Süd gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt. Radfahrende Richtung Nord werden auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Aufgrund der erheblichen Einschränkungen, die eine Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV hervorrufen würde, kann diese Variante nicht empfohlen werden. Mit Blick auf die Variante 2 in diesem Bereich wird auch deutlich, dass eine Einbahnregelung keine herausragende Verbesserungen schafft, die eine Lösung mit Einbahnregelung begründen könnte.

In Variante 2 wird durch lokale Engstellen für den Kfz-Verkehr (Lage und Ausdehnung siehe Anlage 2) punktuell der westliche Gehweg verbreitert und dadurch dem Fußverkehr auf der westlichen Straßenseite dort mehr Raum gegeben, wo der Gehweg im Bestand besonders eng ist. Der Gehweg auf der östlichen Seite könnte im Sinne einer wassergebundenen Deckenlösung unter Beibehaltung der Bordsteinanlage etwas breiter werden, jedoch ist diese Option nicht wesentlicher Teil der Variante 2. Der entscheidende Ansatz für Variante 2 liegt in der Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen bei Tempo 30 oder weniger im Mischverkehr auf der Fahrbahn – ein Schutzstreifen kann bei den Platzverhältnissen nicht angeordnet werden, aber eine optische Führung durch Fahrradpiktogramme. Die Engstellen auf der Fahrbahn sind in dieser Lösung so breit ausgebildet, dass sie ein Begegnen von Pkw bei sehr reduzierter Geschwindigkeit zulassen und der Begegnungsfall Pkw/Lkw zu Rad oder Rad zu Rad dagegen in der Engstelle problemlos ermöglichen. Begegnungsverkehr von Pkw mit Lastkraftwagen oder Bus ist an den Engstellen nicht möglich, weshalb die Begegnung bei guter Sicht jeweils vor oder nach den kurzen Engstellen erfolgt.

Aus planerischer Sicht wird eine Empfehlung aus einer Kombination der aufgezeigten **Varianten 2** ausgesprochen, da

- ▶ der Radverkehr auf der üblichen Fahrbahnseite geführt wird und im Bereich Grunerner Straße zur einseitigen Führung im Seitenraum gebracht wird,
- ▶ die Anzahl an Parkständen dort reduziert werden, wo eine Reduzierung des Verkehrs angestrebt wird, und
- ▶ die Attraktivität zur Durchfahrt für Kfz verringert wird, jedoch alle Wegebeziehungen für den innerörtlichen Verkehr unverändert erhalten bleiben.

## 6.2 Verkehrliche Bewertung zum FaustForum

Die Stadt Staufen im Breisgau plant auf dem Areal der Firma Schladerer den Bau des FaustForums. Das geplante FaustForum ist ein Bürgerhaus inklusive Mediathek, welches auch als Veranstaltungsort genutzt werden soll. Die Mediathek soll zum Beispiel ein Café mit Leselounge, Gruppenräume, Einzelarbeitsplätze, eine Werkstattzone oder Plätze bieten, um die in der Mediathek angebotenen Medien zu nutzen. Das FaustForum wird als Veranstaltungsort im Straßenverkehr Verkehrsmengen anziehen, die es zu prognostizieren und zu beurteilen gilt.

### 6.2.1 Verkehrserzeugung

Für die Erzeugung des Neuverkehrs werden folgende Angaben von der Stadt Staufen übernommen:

- ▶ 280 Besuchende der bestehenden Bibliothek im Bestand bzw.
- ▶ 360 Besuchende der zukünftigen Bibliothek.
- ▶ 250 Plätze bei Veranstaltungen bei Betischung.
- ▶ 500 Plätze bei Veranstaltungen bei Bestuhlung.

Somit ergeben sich für die Mediathek folgende Verkehrsmengen:

<b>FaustForum – Mediathek</b>		
Ermittlung Verkehr durch Besuchende	Faktor/Anteil	Angabe/Ergebnis
Anzahl Besuchende im Bestand/d	-	280
Anzahl Besuchende in der Planung/d (Angenommene Attraktivitätssteigerung um 30%)	-	360
Wege/Besuchende	2	720
MIV-Anteil an allen Wegen	25%	180
Anteil Umweltverbund	75%	540
<b>Summe Pkw-Fahrten</b>		<b>180</b>

Tab. 1: Verkehrserzeugung FaustForum – Besucherverkehr

Durch den Ausbau zu einer Mediathek wird von einer Attraktivitätssteigerung und somit Steigerung der Anzahl an Besuchenden um 30% ausgegangen. Somit ergeben sich 360 Besuchende pro Tag. Bei 2 Wegen und einem, wegen der integrierten Lage und der maßgeblichen Besuchergruppe aus Bewohnern der Stadt, moderaten MIV-Anteil von 25% ergeben sich somit ca. 180 Pkw-Fahrten/d durch Besuchende der Mediathek.

<b>FaustForum – Mediathek</b>		
Ermittlung Beschäftigtenverkehr	Bandbreite	Angabe/Ergebnis
Anzahl Beschäftigte	-	4
Wege/Mitarbeitendem/d	2,5	10
MIV-Anteil	70%	7
Anteil Umweltverbund	30%	3
<b>Summe Pkw-Fahrten</b>		<b>7</b>

Tab. 2: Verkehrserzeugung FaustForum – Beschäftigtenverkehr

Bei einer Anzahl von 4 Beschäftigten mit einer Wegeanzahl von 2,5 Wegen/Beschäftigtem/Tag ergeben sich insgesamt 10 Wege durch Mitarbeitende der Mediathek. Bei einem MIV-Anteil von 70% ergeben sich somit ca. 7 Pkw-Fahrten/d. Als Summe der Verkehre von Besuchenden- und Mitarbeitenden ergeben sich so **ca. 187 Pkw-Fahrten/d** für die Mediathek.

Neben der Mediathek soll das FaustForum auch als Veranstaltungsort dienen. Für die Verkehrserzeugung einer voll ausgelasteten Veranstaltung ist dabei die Platzanzahl bei Bestuhlung (500 Plätze) maßgebend.

<b>FaustForum – Veranstaltungen</b>		
Ermittlung Verkehr durch Besuchende	Bandbreite	Angabe/Ergebnis
Plätze bei Bestuhlung	-	500
Wegehäufigkeit	2,0	1.000
MIV-Anteil an allen Wegen	70%	700
Besetzungsgrad	2,0	350
<b>ankommende /abfahrende Fz. in der Stunde vor/nach einer Veranstaltung</b>		<b>175</b>

Tab. 3: Verkehrserzeugung FaustForum – Besucherverkehr Veranstaltungen

Bei einer maßgebende Platzanzahl von 500 und damit Anzahl an Besuchenden (bei Bestuhlung) ergeben sich pro Veranstaltung 1.000 Wege durch Besuchende. Bei einem angenommenen Pkw-Anteil von 70% und einem Besetzungsgrad von 2,0 ergeben sich pro Veranstaltung 350 Pkw-Wege durch Besuchende. Somit kommen vor jeder Veranstaltung jeweils **ca. 175 Fahrzeuge** zum FaustForum und fahren nach jeder Veranstaltung von dort wieder ab.

Die prognostizierten Verkehre bei Veranstaltungen und durch die Mediathek haben demnach eine ähnliche Größenordnung, wobei sich die Verkehre bei Veranstaltung auf einen wesentlich kleineren Zeitbereich bündeln. Der Veranstaltungsbeginn mit gebündelter Ankunft im Zeitbereich der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit wird daher als maßgebender Fall weiter betrachtet.

## 6.2.2 Verkehrsverteilung

- Plan 23 Die Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls nach Fertigstellung der Ortsumfahrung ist in Plan 23 dargestellt. Neben der Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls ist der Zielverkehr zum FaustForum zu Veranstaltungsbeginn dargestellt. Es wird dabei der worst case angenommen, dass ein Großteil der Fahrzeuge als Linksabbieger von der Münstertäler Straße in die Schladererstraße abbiegt. Die Summe der Verkehrsbelastungen aus den Veränderungen durch die Ortsumfahrung und den Neuverkehr durch das Faustforum aus Mediathek und Veranstaltungssaal ist die maßgebende Spitzenstunde am Nachmittag zur Bewertung der Prognose mit FaustForum.

## 6.2.3 Verkehrsbewertung

Um die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Baus des FaustForums zu prüfen, wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Münstertäler Straße / Schladererstraße berechnet. Die Leistungsfähigkeitsbewertung und die Berechnung der Rückstaulängen erfolgen auf Basis des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen), wobei eine Sicherheit gegen Überstauen von 95% zugrunde gelegt wird. Die Qualität des Verkehrsablaufs des Knotenpunktes wird nach HBS über die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge der einzelnen Fahrstreifen des Knotens ermittelt. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erfolgt gemäß HBS anhand von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F, wobei A als sehr gut gilt, und D als Grenze zu dem bei Stufe E nicht mehr ausreichend leistungsfähigen Bereich. Stufe F bedeutet eine Überlastung des Knotenpunktes. Außerdem wird in Vorausschau auf die verkehrlichen Erfordernisse nach Fertigstellung der Ortsumfahrung für die Leistungsfähigkeitsbewertung ein Entfall des Linksabbiegestreifens in die Schladererstraße unterstellt.

- Plan 23 Für die im worst case prognostizierten Verkehrsmengen kann am Knoten "Münstertäler Straße / Schladererstraße" mit einer Qualitätsstufe B eine gute Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Auch durch die ermittelten Rückstaulängen sind keine Probleme zu erwarten.

Auch wenn bereits der gewählte MIV-Anteil bei Veranstaltungen eher auf der sicheren Seite abgeschätzt ist, wird mit einer weiteren Worst-Case-Abschätzung untersucht, wie sich eine Ankunft aller Fahrzeuge binnen einer Viertelstunde vor Veranstaltungsbeginn auf die Leistungsfähigkeit am angrenzenden Knotenpunkt Münstertäler Straße / Schladererstraße auswirken könnte. Lediglich für den Linkseinbieger aus der Schladererstraße in die Münstertäler Straße in Fahrtrichtung Süd könnte in diesem Fall kurzfristig keine ausreichende Leistungsfähig-

keit nachgewiesen werden, wobei durch den dadurch entstehenden Rückstau keine Beeinträchtigungen der sonstigen Verkehre und Zufahrten zu erwarten sind.

Der Bau des FaustForums wird aus verkehrlicher Sicht insgesamt als gut verträglich eingestuft.

### 6.3 Schulwegeplanung

Durch die veränderte Schullandschaft in Staufen (Wegfall der Grundschule in Grunern) ergibt sich die Notwendigkeit, die bestehende Schulwegeplanung (Fußverkehr) zu überarbeiten und anzupassen.

Es werden die folgenden wesentlichen Bearbeitungsschritte durchgeführt:

- ▶ Berücksichtigung der Wegeführung zur Thaddäus-Rinderle-Schule (TRS) mit den beiden Standorten in Wettelbrunn und in der Kernstadt.
- ▶ Berücksichtigung der Wegeführung zum Faust-Gymnasiums.
- ▶ Berücksichtigung der Wegeführung zur Lilienhofschule.
- ▶ Ergänzung von Elternhaltepunkten für alle Schulstandorte.
- ▶ Ergänzung der Haltepunkte des TRS-Schulbusses.
- ▶ Überprüfung und Anpassung der Wegeführung und der Gefahrenpunkte.

Die bestehenden Schulwegepläne werden dabei gesichtet und die Wegeführung sowie die Gefahrenpunkte auf ihre Aktualität überprüft und übernommen bzw. angepasst.

Damit nicht in Kürze eine erneute Überarbeitung nötig wird, wird in Hinblick auf die Wegeführung zwischen der Kernstadt und Grunern der Zustand nach Fertigstellung der Ortsumfahrung dargestellt, wobei die Führung über die östliche Grunerner Straße erst empfohlen werden kann, wenn der Modale Filter installiert, die Verkehrsmenge deutlich reduziert ist und die Querungshilfen über die Münstertäler Straße fertig sind.

Plan 24 Der Schulwegeplan für die Kernstadt von Staufen ist in Plan 24 dargestellt. Enthalten sind die Schulstandorte der Thaddäus-Rinderle-Schule, des Faust-Gymnasiums und der Lilienhofschule. Die Grünen Linien weisen straßenseitenscharf auf die empfohlene Wegeführung und Querungsstellen hin. An gesicherten Querungsstellen ist die Art der Sicherung dokumentiert. Neben dem Elternhaltepunkt am Schladererparkplatz sind die Haltepunkte des TRS-Schulbusses ange-

geben. Die Fahrt von 'Elterntaxis' in die Nähe des Schulzentrums kann derzeit aufgrund des hohen Aufkommens von Schulbussen und zukünftig aufgrund der ÖPNV-Drehscheibe am Haltepunkt Süd nicht empfohlen werden.

9 Gefahrenpunkte weisen auf Stellen hin, an denen besondere Aufmerksamkeit gefordert ist und die mit den Schulkindern im Rahmen des Schulwegs besonders besprochen und geübt werden sollten.

Plan 25 Der Schulwegeplan für die Stadtteile Grunern und Wettelbrunn ist in Plan 25 dargestellt. Enthalten sind die Schulstandorte der Thaddäus-Rinderle-Schule in der Kernstadt und in Wettelbrunn sowie des Faust-Gymnasiums. Die Grünen Linien weisen straßenseitenscharf auf die empfohlene Wegeführung und Querungsstellen hin. An gesicherten Querungsstellen ist die Art der Sicherung dokumentiert. Neben dem Elternhaltepunkt am Schladererparkplatz und in Wettelbrunn sind die Haltepunkte des TRS-Schulbusses angegeben. 6 Gefahrenpunkte weisen auf Stellen hin, an denen besondere Aufmerksamkeit gefordert ist und die mit den Schulkindern im Rahmen des Schulwegs besonders besprochen und geübt werden sollten.

Eine getrennte Darstellung der Schulwege der einzelnen Schulen ist nicht nötig, da es sich im Wesentlichen für alle Schulen um die selben Wege handelt, die nur ggf. in der einen oder anderen Richtung unterschiedlich begangen werden.

## 7. Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der veränderten Verkehrssituation in Staufen nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Ende 2024 und des Ziels der angestrebten Verkehrswende in den nächsten Jahren, soll das Mobilitätskonzept für die Stadt Staufen aus dem Jahr 2014 überprüft und fortgeschrieben werden.

Die Betrachtungen erfolgen für alle Verkehrsarten:

- ▶ Den Radverkehr.
- ▶ Den Fußverkehr.
- ▶ Den Öffentlichen Personennahverkehr.
- ▶ Die Angebote der Alternativen Mobilität.
- ▶ Den Straßenverkehr.

Die Bearbeitung umfasst auf Basis des Mobilitätskonzeptes von 2014 für alle Verkehrsarten:

- ▶ Die Fortschreibung der Bestandsnetze für alle Verkehrsarten.
- ▶ Die Aktualisierung der Konflikte für alle Verkehrsarten.
- ▶ Die Aktualisierung der Netzkonzepte für alle Verkehrsarten.
- ▶ Die Aktualisierung der Maßnahmenpläne.
- ▶ Die Aktualisierung der Maßnahmenlisten und Prioritäten.
- ▶ Die Ergänzung einer Kostenschätzung (mit Berücksichtigung von Fremdfinanzierungen).

Die Maßnahmenlisten im Anhang dokumentieren

- ▶ für den Fußverkehr insgesamt 16 Maßnahmen, davon 6 mit hoher Priorität,
- ▶ für den Radverkehr insgesamt 14 Maßnahmen, davon 11 mit hoher Priorität,
- ▶ für den Öffentlichen Verkehr 1 Maßnahme, davon keine mit hoher Priorität,
- ▶ für die Alternative Mobilität insgesamt 21 Maßnahmen, davon 20 mit hoher Priorität, und
- ▶ für den Straßenverkehr insgesamt 13 Maßnahmen, davon 8 mit hoher Priorität

und nennen deren möglichen Umsetzungshorizont und den zu erwartenden Kostenrahmen zur Berücksichtigung in der Haushaltsplanung der nächsten Jahre. Da für die Maßnahmen noch keine Planungen vorliegen, kann eine genauere Kostenschätzung noch nicht vorgelegt werden.



Mit der Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes werden die Grundlagen für die aktuellen und zeitnahen Entscheidungen in der Stadt in Bezug auf verkehrsplanerische Maßnahmen vorbereitet. Insbesondere die Wechselwirkungen zwischen der bald fertiggestellten Ortsumfahrung und der Ziele zur Verbesserung der Verkehrsangebote für die Verkehrsmittel im Umweltverbund stehen im Fokus der empfohlenen Maßnahmen.

Von besonderer Bedeutung ist dabei die geplante Umorientierung im Öffentlichen Nahverkehr von der zentralen Umstiegshaltestelle am Bahnhof zum Haltepunkt Süd. Dies erfordert Reaktionen in der Verkehrsentslastung der Grunerner Straße durch einen Modale Filter mit dem Ziel der Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Haltepunkt Süd am Schulzentrum und der Altstadt.

Neben den allgemein fortgeschriebenen Inhalten und Maßnahmen sollten drei aktuelle Themen vertieft beleuchtet und bewertet werden. Die Ergebnisse der vertieften Untersuchungen ergeben:

- a) Für den zentralen Bereich der Wettelbrunner Straße und Münstertäler Straße wird dargelegt, wie eine Umgestaltung des Straßenraums nach Fertigstellung der Ortsumfahrung zu Gunsten einer Verkehrsberuhigung und der Angebote für den Fuß- und Radverkehrs gelingen kann. Im Lageplan und an zwei Querschnitten sind jeweils zwei Varianten skizzenhaft dargestellt, wie eine Umgestaltung möglich ist. Aus planerischer Sicht, wird eine Variante empfohlen, die den Straßenverkehr nicht verhindert und dennoch ein hohes Maß an Verkehrsberuhigung erzielt, um den Radverkehr weitgehend auf die Fahrbahn legen zu können, dem Fußgängerverkehr mehr Gehwegbreite zu geben, die Busbuchten aufzugeben und Querungshilfen zu installieren sowie das Angebot Parkplätzen unter den großen Bäumen am Neumagen zu reduzieren.
- b) Für das FaustForum mit Veranstaltungssaal und Mediathek wird eine leistungsfähige Abwicklung der maßgebenden Verkehre bei Veranstaltungsbeginn nachgewiesen, wodurch auch eine leistungsfähige Abwicklung aller anderen Verkehre vom und zum FaustForum prognostiziert werden kann.
- c) Die Schulwegeplanung wird entsprechend der geänderten Schul- und Verkehrswegesituation in Staufen überprüft und angepasst und in Planform für die Kernstadt und die Stadtteile Grunern und Wettelbrunn dokumentiert.