



# Verkehrsberuhigungskonzept Freiburg Haslach

## Präsentationsbericht

19.11.2024, Freiburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Katharina Wu M. Sc.

Dipl.-Ing. Lasse Petersen

# Verkehrsberuhigungskonzept Freiburg Haslach

## Impressum

### **Auftraggeber:**

Stadt Freiburg im Breisgau  
Garten- und Tiefbauamt  
Abteilung Verkehrsplanung  
Fehrenbachallee 12  
79106 Freiburg im Breisgau

### **Auftragnehmer:**

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB  
Pinnasberg 45  
20359 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0  
kontakt@argus-hh.de  
www.argus-hh.de

### **Ansprechpartner:**







Dr.-Ing. P. Schick

### **Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Markus Franke  
Katharina Wu M.Sc.  
Dipl.-Ing. Lasse Petersen

**Gefördert durch das Land Baden-Württemberg**, Ministerium für Verkehr, im Rahmen der Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg

**Projektlaufzeit** 04 / 23 – 11 / 24

	<b>Grundlagen</b>	<b>3</b>
	Analyse	10
	Varianten und Vorschläge	51
	Öffentlichkeitsbeteiligung	107
	Flächenbilanz und Evaluationskonzept	123
	Zusammenfassung und Fazit	128

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

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

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

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

Vorangestellt wird ein kurzer Abriss der Vorgeschichte zu diesem Projekt.

Das Thema „Verkehr“ war wiederholt seit ca. 10 Jahren Thema bei Dreikönigstreffen des Lokalvereins Haslach. Das Thema wurde zudem bearbeitet in verschiedenen Initiativen, Arbeitsgemeinschaften und von der Initiative Fuß- und Radentscheid.

- Oktober 2021 **Stadtteilkonferenz „Verkehr“**
- 2021/2022 **Erarbeitung Quartiersleitlinien**
- Sept. 2021 **„Pop-up-Boulevard“**
- 20.10.2022 **Gemeinderat beauftragt Verwaltung: „Konzept zu erstellen für Verkehrsberuhigung unter Berücksichtigung der Situation für den Einzelhandel“**

### Anlage zu TOP 4 der öffentlichen Sitzung des Mobilitätsausschusses am 20.10.2022



Die Stadtteilkonferenz zum Thema Verkehr in Haslach im Oktober 2021 (<https://freiburg-haslach.de/stadtteilkonferenz-haslach-zum-thema-verkehrsplanung-viele-haslacherinnen-und-haslacher-wuenschen-sich-veraenderungen/>) endete mit dem eindeutigen Fazit, dass sich viele Menschen im Stadtteil Veränderungen wünschen.

Auf dem „Haslacher Dreikönigstreffen“ im Januar diesen Jahres wurden OB Horn die Ergebnisse der Konferenz und insbesondere die Idee eines „Superblocks“ für Haslach sowie die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Carl Kistner Straße präsentiert.

Die Vorschläge fallen in die am 8.12.2021 verabschiedete Zielrichtung, die Forderungen des Fuß- und Radentscheids umzusetzen ([https://ris.freiburg.de/meeting.php?id=ni\\_2020-GR-212](https://ris.freiburg.de/meeting.php?id=ni_2020-GR-212)).

Aus diesem Grund beantragen die unterzeichnenden Fraktionen, in einer Sitzung des Mobilitätsausschusses **mündlich** zu den oben genannten Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung in Haslach unter Berücksichtigung der Situation für den Einzelhandel Stellung zu nehmen und zu skizzieren, wie das GuT die Vorschläge aus der Stadtteilkonferenz weiterverfolgen wird. Der Bürgerverein ist zum Tagesordnungspunkt einzuladen.

### Input aus den Veranstaltungen

#### Bezogen auf das gesamte Plangebiet:

- Die Leitlinien sollen auch Aussagen zum Verkehr im Quartier treffen!
- Gesamtidee für Verkehr und Mobilität notwendig! (PKW, Parkplätze, E-Bike, Scooter, ÖPNV, Fuß, Rad)
- Ladestationen (Auto, Fahrrad, Roller) mitdenken.
- Radverkehr attraktiver machen als Auto > Parkplätze braucht man trotzdem, es kann nicht jeder auf sein Auto verzichten.
- Wegfall Stellplätze bei gleichzeitig deutlichem Anstieg der Bewohner\_innen > Lösungsvorschläge für den immer größer werdenden PKW- Bestand.
- Parkraum wird auch bei weniger Autos gebraucht (für Lastenräder, Lademöglichkeiten, überdachte Fahrradparkplätze).
- Parkplatzlösung für das ganze Quartier finden > Parkraummanagement (Anwohner\_innen UND Besucher\_innen).
- Neugestaltung Verkehrsraum, dass dieser die Lebensqualität fördert.
- Sicherheit für Kinder (barrierefreie Radwege, Spielstraßen).
- Wege für Allgemeinheit erhalten und erweitern (Rollstuhlfahrer, Radfahrer, Fußgänger).
- Nutzung der Bauarbeiten zur Integration Ladeinfrastruktur etc.

#### Bezogen auf Teilbereiche:

- Umgang mit Wegfall Stellplätze Garagenhof konkretisieren.
- Belchenstraße mit großen Problemen hinsichtlich Straßenrandparken.
- Verkehrsberuhigung Belchenstraße wünschenswert (bspw. Poller West und Ost).
- Idee: Parkmöglichkeiten für Friedhofsbesucher\_innen.
- In der Parkanlage soll mehr auf Fußgänger geachtet werden > insbesondere Radfahrer sind gefordert.

### Herausbildung der Leitlinie „Mobilität“

Das Thema Mobilität, insbesondere der Umgang mit den PKW im Quartier, wurde kontrovers diskutiert. Die Spanne reichte von der Forderung nach einem autofreien Quartier bis zu dem Hinweis, dass das Auto auch weiterhin eine zentrale Bedeutung haben werde und die Zahl der Parkplätze im Quartier vielmehr deutlich wachsen muss. Unstrittig ist hierbei, dass die bereits heute bestehende angespannte Situation insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sich weiter verschärfen wird, wenn nicht gegengesteuert wird.

Deshalb wird die Doppelstrategie „Vermeiden und Bündeln“ vorgeschlagen. Im Rahmen dieser Strategie sollen durch die Bündelung des ruhenden Verkehrs in zentralen Parkieranlagen Spielräume zur Attraktivierung und zum Ausbau alternativer Mobilitätsformen gewonnen werden, welche in Folge zu einer sinkenden Bedeutung des PKW im Quartier beitragen. Als favorisierte Option für besagte Parkieranlagen werden hierbei kleinere Sammelgaragen an zentralen Zufahrten ins Quartier gesehen. Die Parkieranlagen dienen gleichzeitig als Mobilitätspunkte (Sharing-Angebote/ Leihsysteme, Ladestationen etc.), die das weitere Bewegen im Quartier ermöglichen. Planung und Bau besagter Anlagen obliegen hierbei dem jeweiligen Bauträger.

Gemeinsam mit Maßnahmen zur generellen Verkehrsberuhigung lassen sich die freigewordenen Flächen im Straßenraum ideal zu einer Umgestaltung hin zu attraktiven und barrierefreien Bewegungsräumen für Alle nutzen. Neben der Aufwertung der Straßenräume kann somit die stärkere Etablierung alternativer Mobilitätsformen hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsmix gelingen.

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ist - im Kontext der Stellplatzsättigung der Stadt Freiburg - eine Grundvoraussetzung zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels. Ein solches vertiefendes Mobilitätskonzept könnten BImA und/oder FSB erarbeiten um die allgemeinen Ziele der Leitlinien zu konkretisieren.



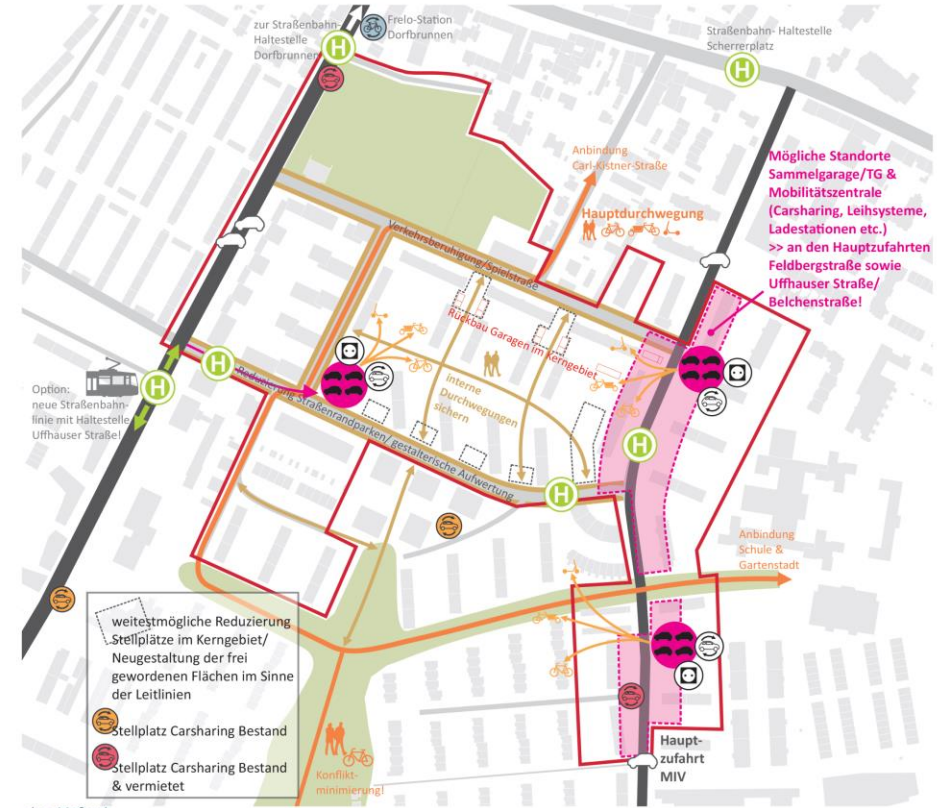
### Mobilität

Autos bündeln & Spielräume nutzen - Bewegungsraum statt Autoraum!



Spielräume schaffen...

...und Entscheidung erleichtern.



ohne Maßstab

# Fußgängerzone auf Zeit

## Die Aktion in der Carl-Kistner-Straße stößt auch auf Skepsis

Von Manuel Fritsch

**FREIBURG-HASLACH.** Für einen Samstag lang war die Carl-Kistner-Straße in Haslach zwischen Feldberg- und Uffhauser Straße für Autos komplett gesperrt. Organisiert wurde dieser „Pop-up-Boulevard“ vom Fuß- und Radentscheid, der damit das Potential der Straße für Fußgänger erlebbar machen wollte.

Haslach sei einer der am schnellsten wachsenden Stadtteile Freiburgs, erklärt Ingrid Marienthal, Vertrauensperson des FR-Entscheids. Allerdings komme die Infrastruktur dabei nicht mit. Da Haslach mit zwei Bahn- und zwei großen Straßenachsen von Verkehrsbarrieren umgeben sei, brauche es eine ausreichende Infrastruktur im Ortsinneren. Da beim Baugebiet Gutleutmatte bewusst auf Nahversorgungseinrichtungen verzichtet worden sei, sei es umso dringlicher, dass die Haslacher Mitte an Attraktivität gewinne.

Am Samstag wollten die Aktivistinnen und Aktivisten eine Fußgängerzone auf Zeit etablieren, so wie sie sich die Haslacher Mitte in Zukunft vorstellen. Wobei, merkt Fabian Kern, ebenfalls Vertrauensperson des FR-Entscheids, an, die Straße

eh schon eine reine Anliegerstraße und daher für Durchgangsverkehr verboten sei – nur wisse das kaum jemand, und kontrolliert werde das auch nicht.

Den ganzen Samstag über war die Straße gefüllt mit Familien, die spielten, picknickten oder den Bands zuhörten, die den ganzen Tag über musizierten. Die Händler jedoch waren geteilter Meinung über die Aktion. Erhan und Aynoa Saruhanoglu vom „Oyasar Market“ verzeichneten etwas weniger Kunden als gewöhnlich. „Eigentlich hätte ich gehofft, dass mehr kommen“, sagt Aynoa. Sie habe nicht wirklich gewusst, was sie erwartet – schade, wie sie meint, denn sonst hätten sie ein Zelt aufgebaut und Essen und Trinken zum Mitnehmen verkauft. „Vielleicht das nächste Mal“, sagt sie. Wenig begeistert ist Seyhat Beck vom Supermarkt „As-Beck“. „Ich bin zwar auch gegen Autos“, sagt er, „aber das ist keine Lösung.“ Seine Kunden könnten meist nur am Wochenende einkaufen, besorgten dafür aber gleich große Mengen und seien dabei auf ihr Auto angewiesen. Für ihn sei dieser Samstag ein verlorener Tag.

Ingrid Marienthal hält dagegen. Die Erfahrung zeige, dass die Kunden nach der Einrichtung von Fußgängerzonen zwar



FOTO: THOMAS KUNZ

**Die Parkplätze dienen am Samstag als Sitz- oder Malflächen.**

weniger kauften, dafür aber mehr Menschen kämen. „Im Schnitt wird dann mehr gekauft“, sagt sie. Der Lokalverein und der FR-Entscheid wollen am zweiten Oktober auf einer Stadtteilkonferenz zum Thema „Verkehr in Haslach“ ausführlich über das Für und Wider diskutieren. Die Fußgänger, die man am Samstag auf der

Straße trifft, scheinen den Trubel jedenfalls zu genießen. „So viel wie heute haben wir noch nie an einem Samstag konsumiert“, lacht eine junge Frau, die mit Mann und drei Kindern spazieren ist. Und eine ältere Dame, die ihre Einkäufe nach Hause trägt, meint lächelnd: „Das ist doch ganz nett hier.“

# Grundlagen

## Ziele für den Stadtteil

### Wachstum verträglich gestalten

- Haslach ist in den letzten Jahren gewachsen und wird weiter wachsen
- Einwohnerzahl und Verkehr (alle Verkehrsmittel) nimmt zu







### Lebensqualität erhalten / verbessern

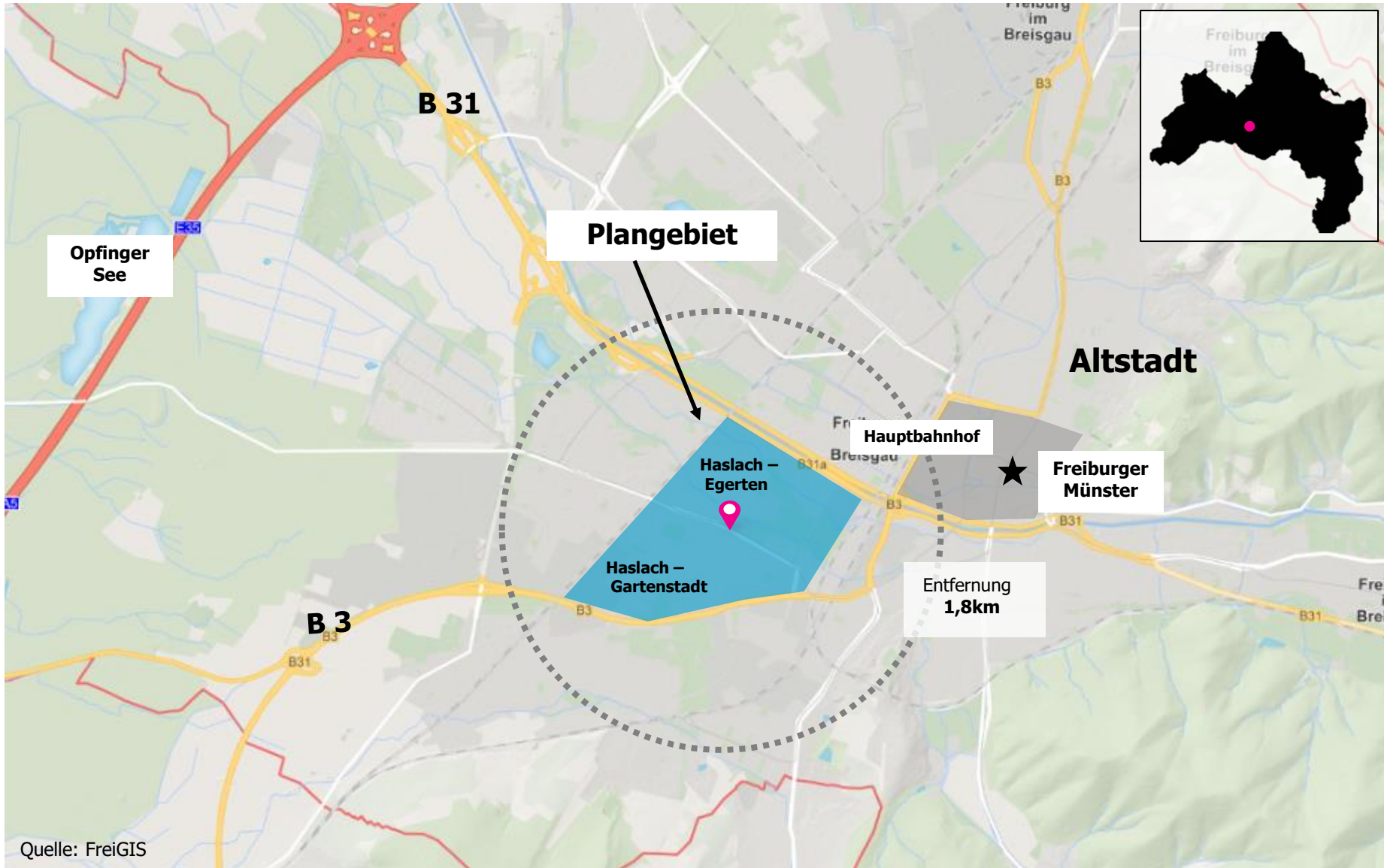
- Gehwege verbreitern, Querungen sicherer, Parken regeln, u.V.m
- Barrierefreiheit verbessern, Verkehrssicherheit erhöhen
- Einzelhandel erhalten

### Beitrag zum Klimaschutz und Klimaadaptation

- CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren
- Anpassung an verändertes Klima

Diese Ziele sind aus vorangehenden Diskussionen in der Öffentlichkeit hervorgegangen - bevor das eigentliche Projekt gestartet ist.

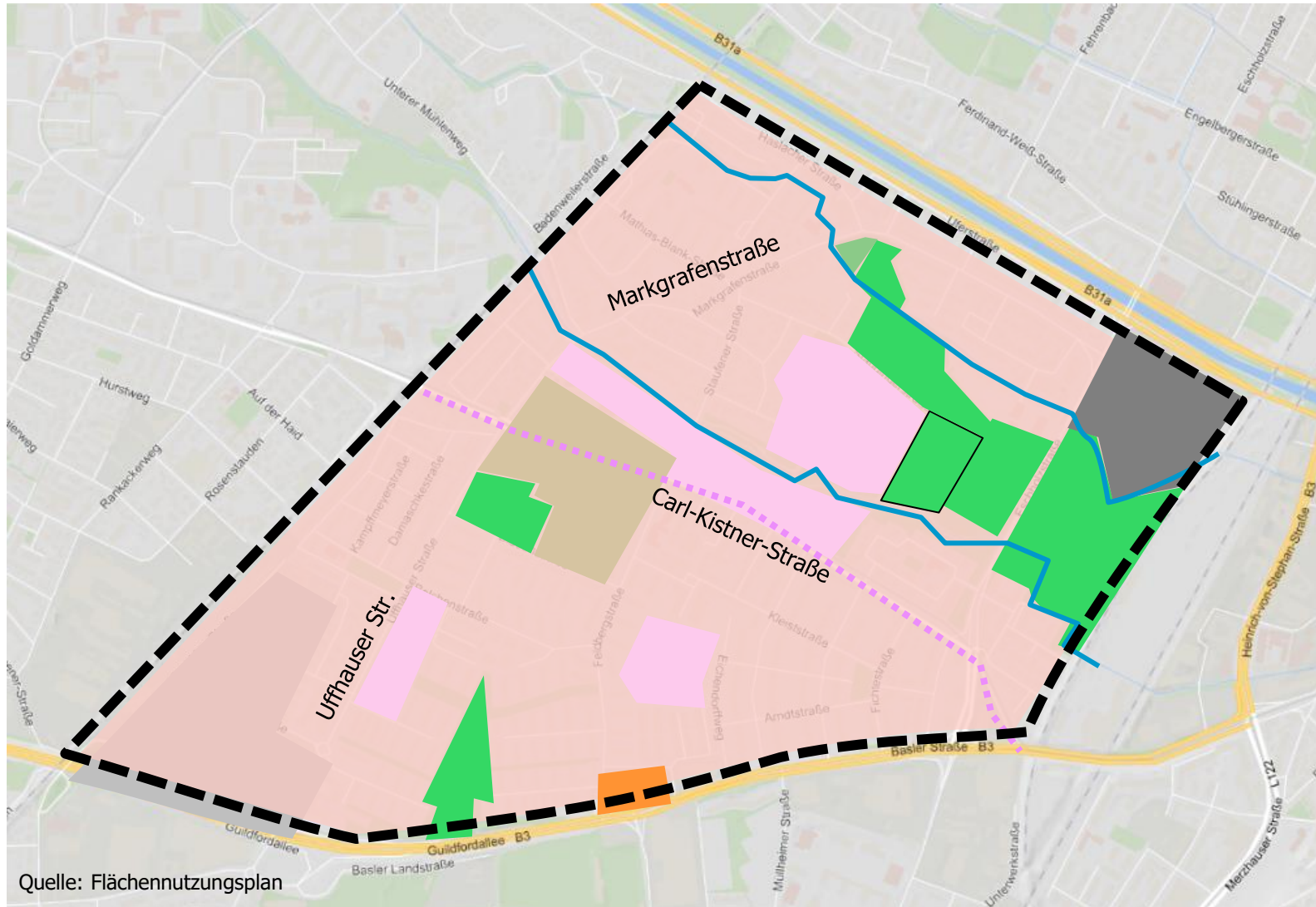
	Grundlagen	4
	<b>Analyse</b>	<b>10</b>
	Varianten und Vorschläge	51
	Öffentlichkeitsbeteiligung	107
	Flächenbilanz und Evaluationskonzept	123
	Zusammenfassung und Fazit	128



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

# Analyse

## Stadtstruktur | Flächennutzung



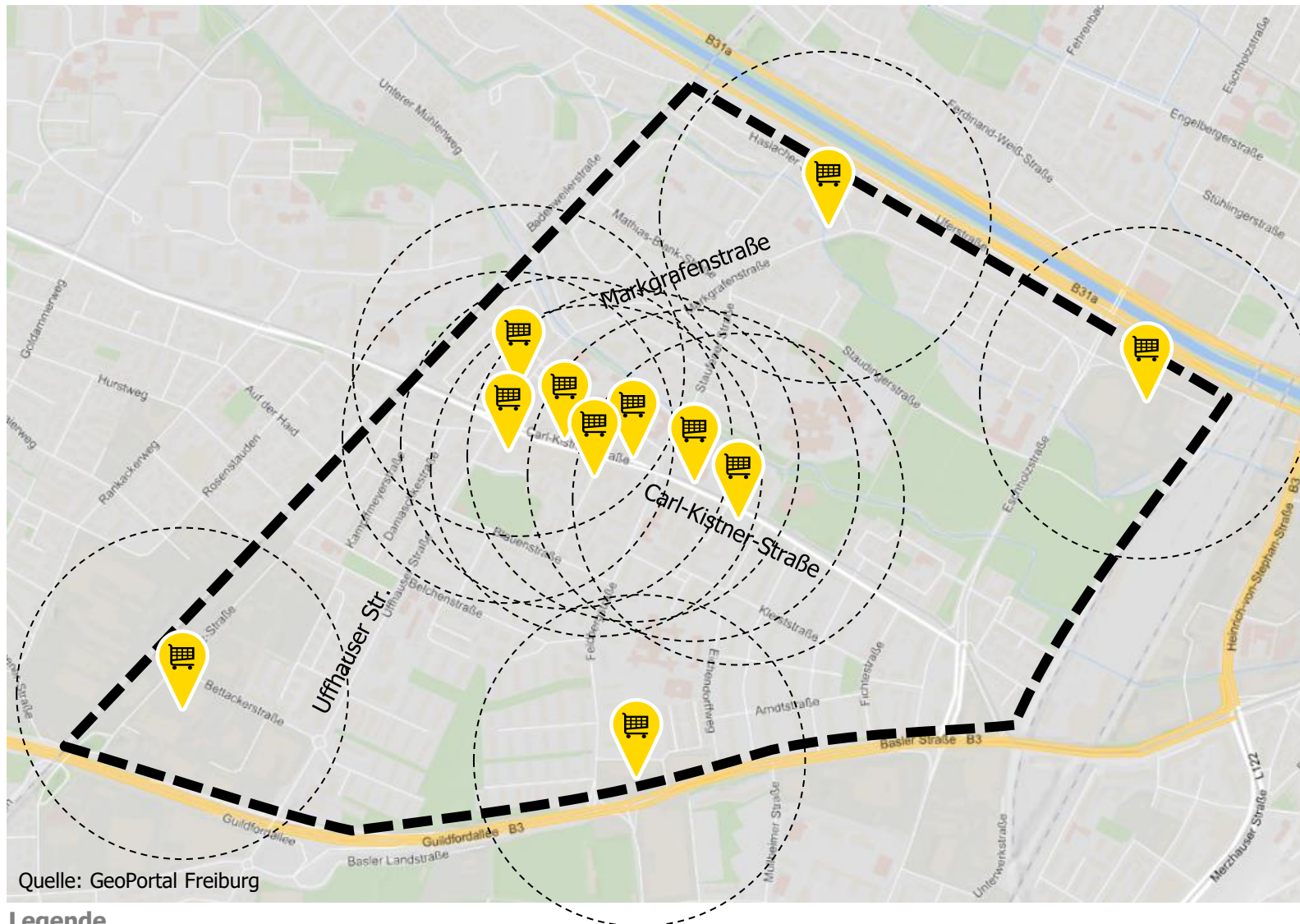
- Das Untersuchungsgebiet ist durch **Wohnen** geprägt
- Im **Stadtteilzentrum** befindet sich eine Mischfläche (Einzelhandel)
- Es gibt große Teilbereiche für Gemeinbedarf (insb. **Schulen**)
- Parks, landschaftlich geprägte Räume und **durchgrünte Quartiere** sind ebenfalls charakteristisch

### Legende

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

# Analyse

## Stadtstruktur | Angebote Nahversorgung



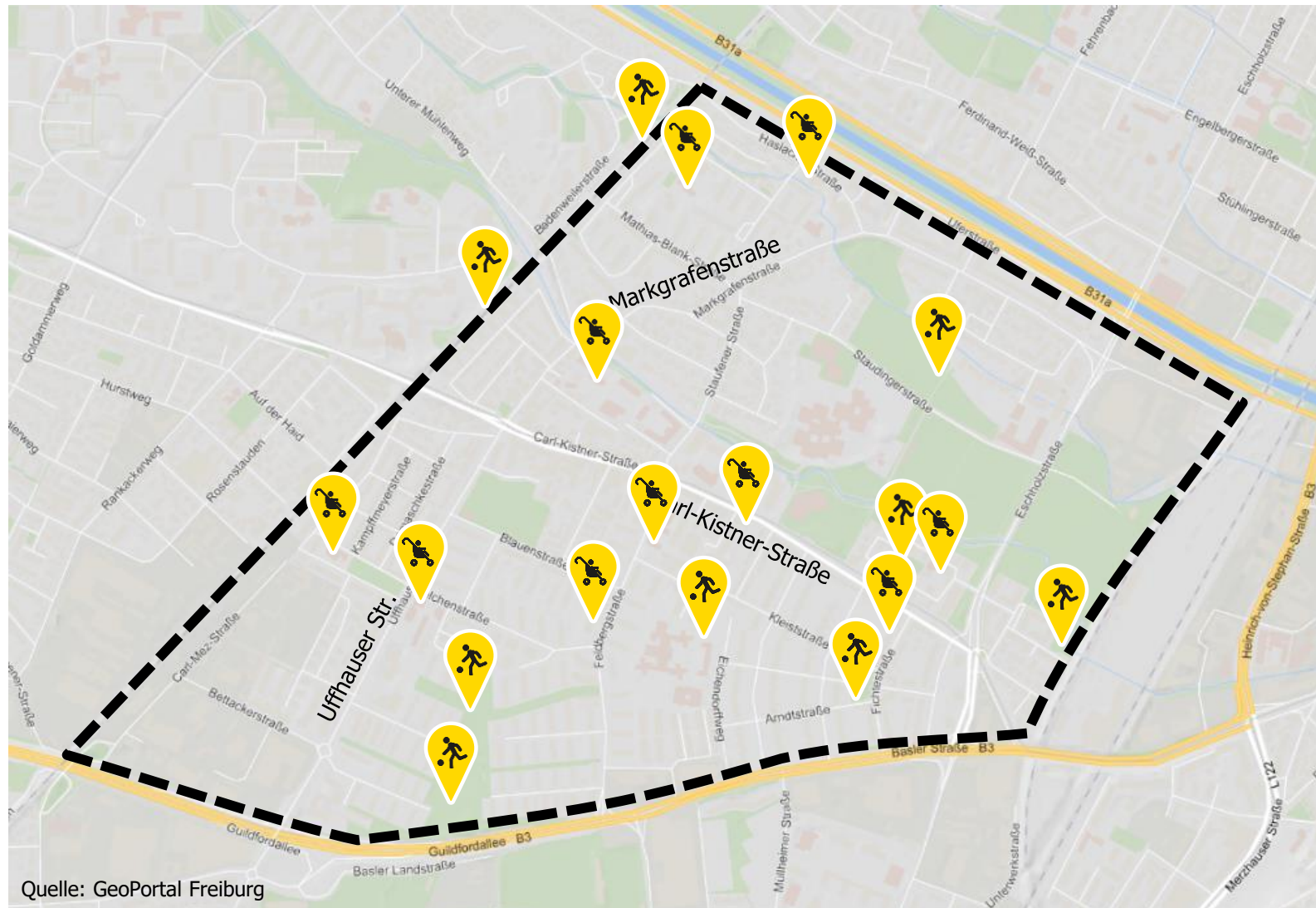
### Legende

-  Nahversorgung
-  Einzugsradius (300 m)

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

# Analyse

## Stadtstruktur | Einrichtungen für Kinder



Quelle: GeoPortal Freiburg

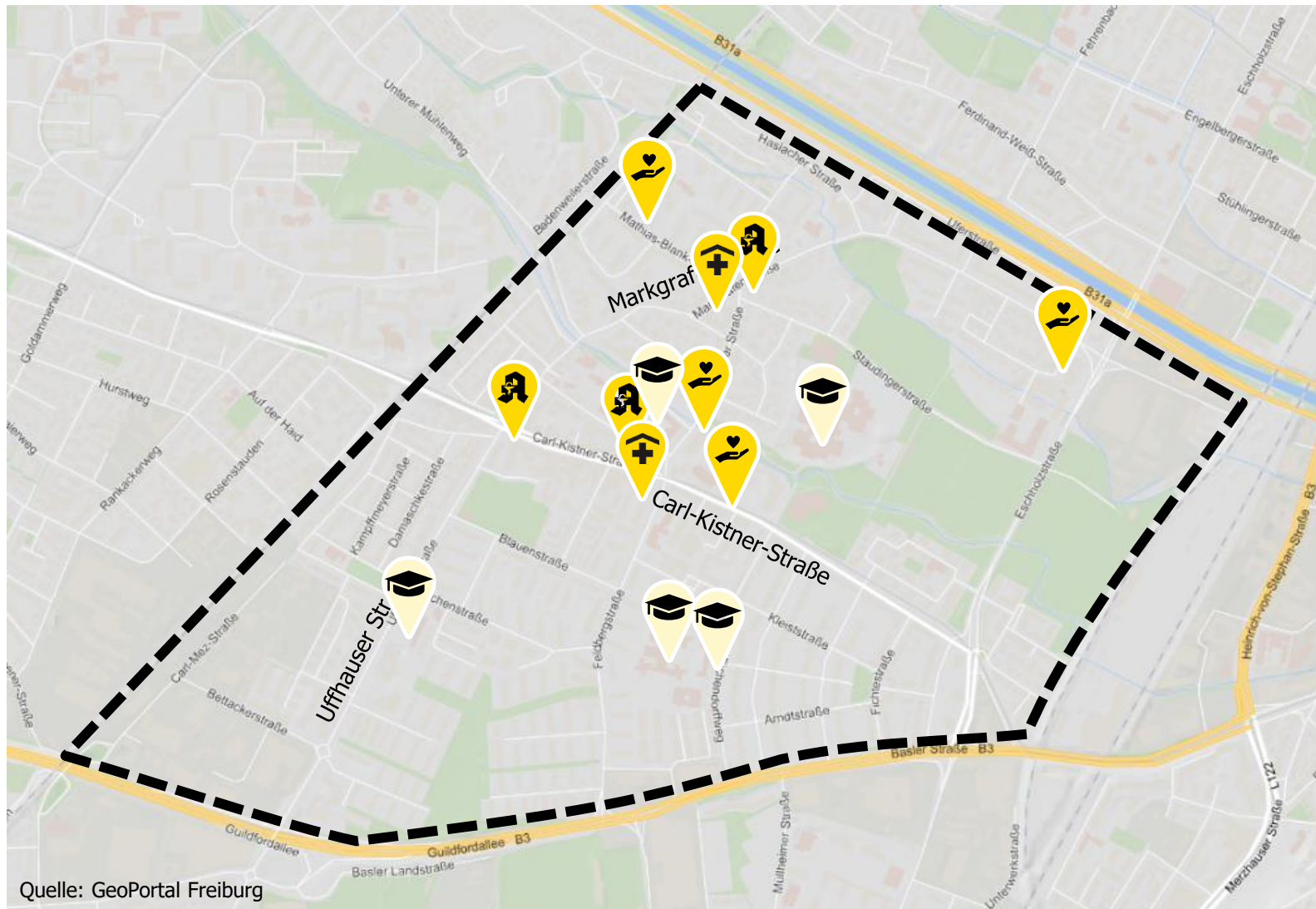
### Legende

 Kindergarten/KiTa  Spielplatz

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





# Analyse

## Stadtstruktur | Einrichtungen schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmergruppen



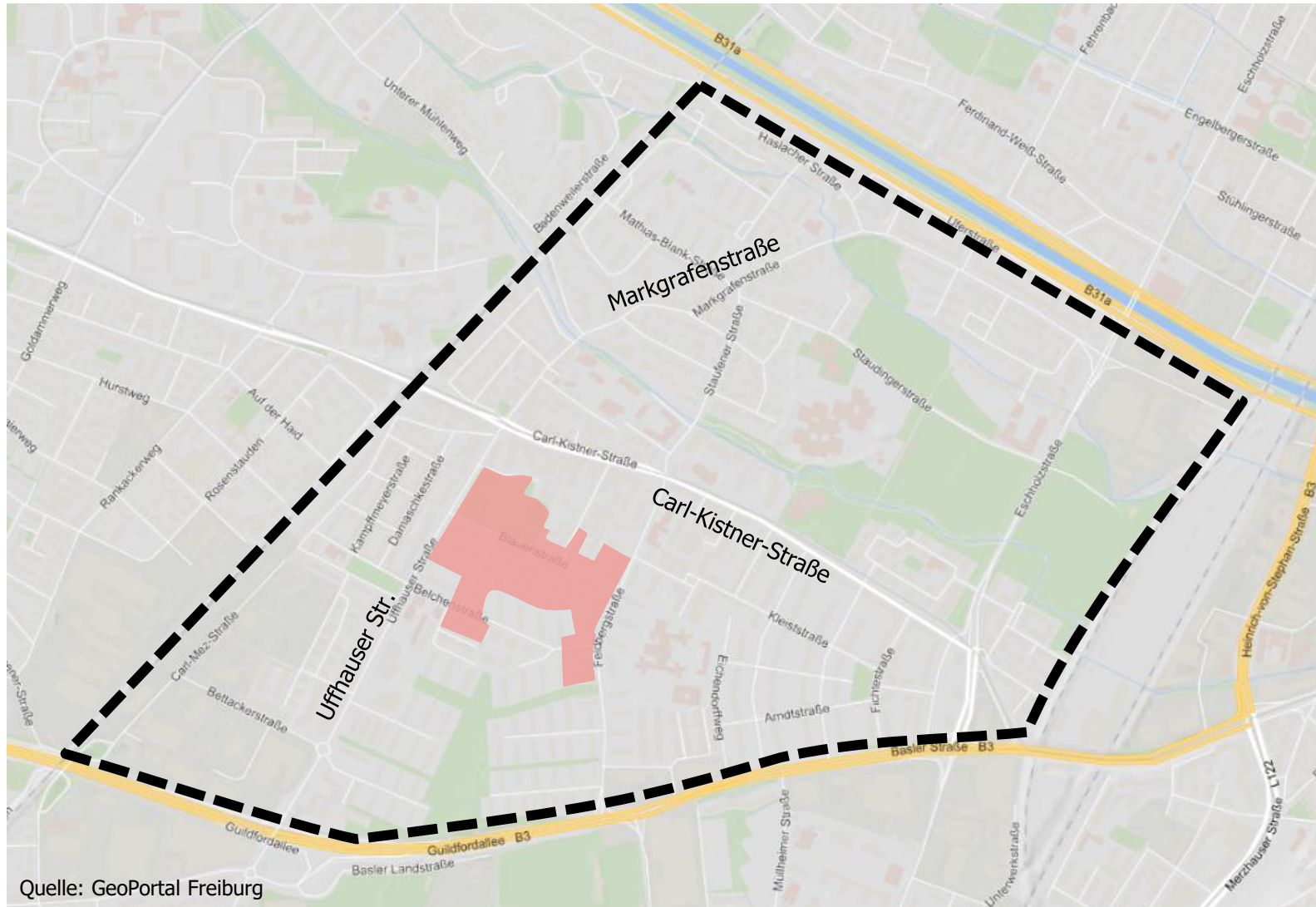
Quelle: GeoPortal Freiburg

### Legende

-  Schule
-  Senioreneinrichtungen
-  Apotheke
-  Arztpraxis


# Analyse

## Stadtstruktur | Stadtentwicklungsvorhaben



Quelle: GeoPortal Freiburg

### Legende

 Wohnbaufläche (Uffhauser Karrée)

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



Quelle: Quartiersleitlinien Belchenstraße / Blauenstraße, 2022.

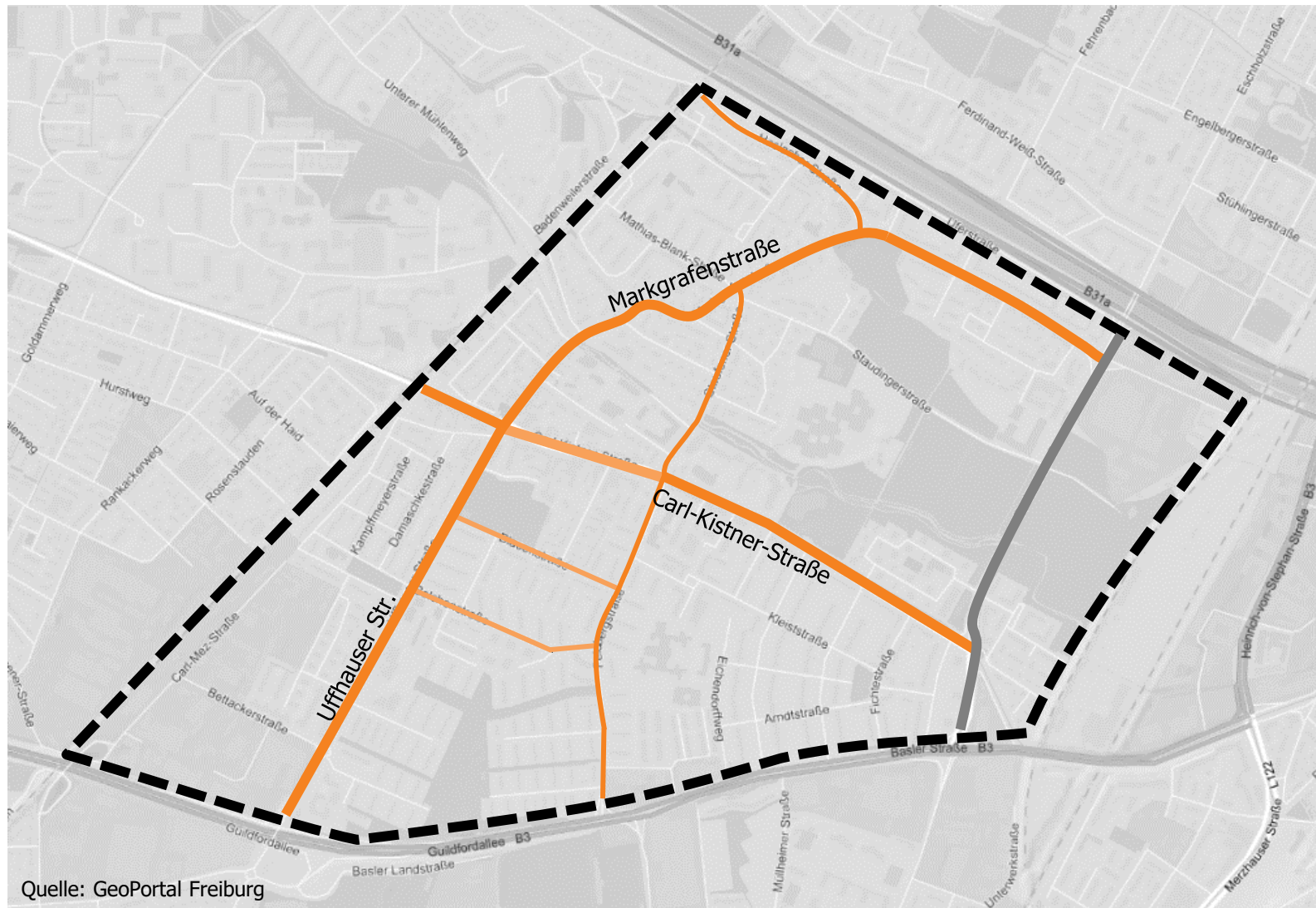
- Die Freiburger Stadtbau führt den Bau von 259 Wohnungen durch (Uffhauser Karrée).
- Die ersten Wohnungen sollen Ende 2024 bezugsfertig sein.
- Für das neue Wohnquartier gibt es auch ein Mobilitätskonzept, in dem 550 Fahrradstellplätze, E-Ladesäulen und Carsharing-Angebote sowie eine Fläche für umweltfreundliche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

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

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

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

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



Quelle: GeoPortal Freiburg

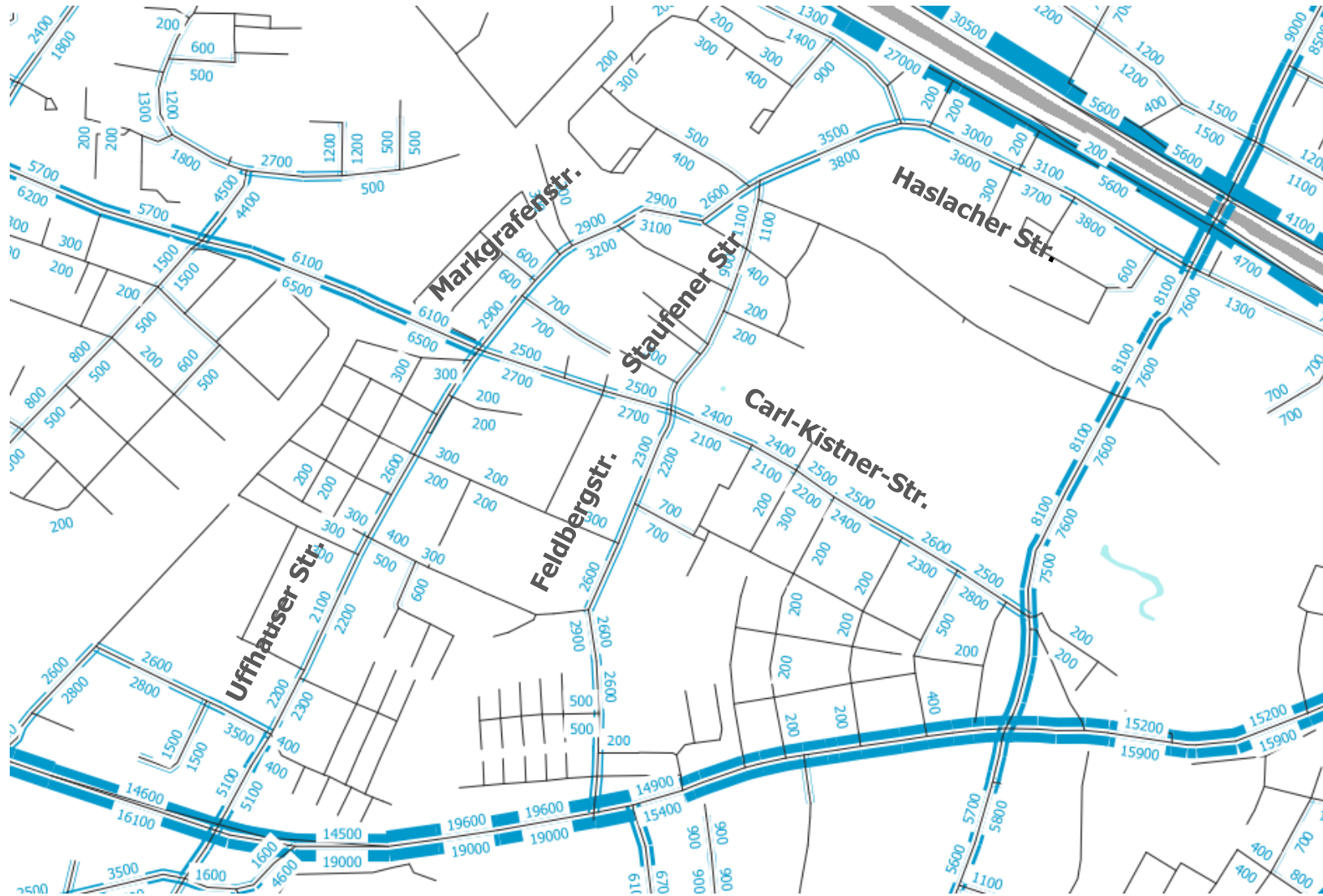
### Legende

 Straßen mit Verbindungsfunktion

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

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Verwendung eines Verkehrsmodells



### Legende

 Streckenbalken     Tägliche Verkehrsmenge (Kfz)

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

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

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

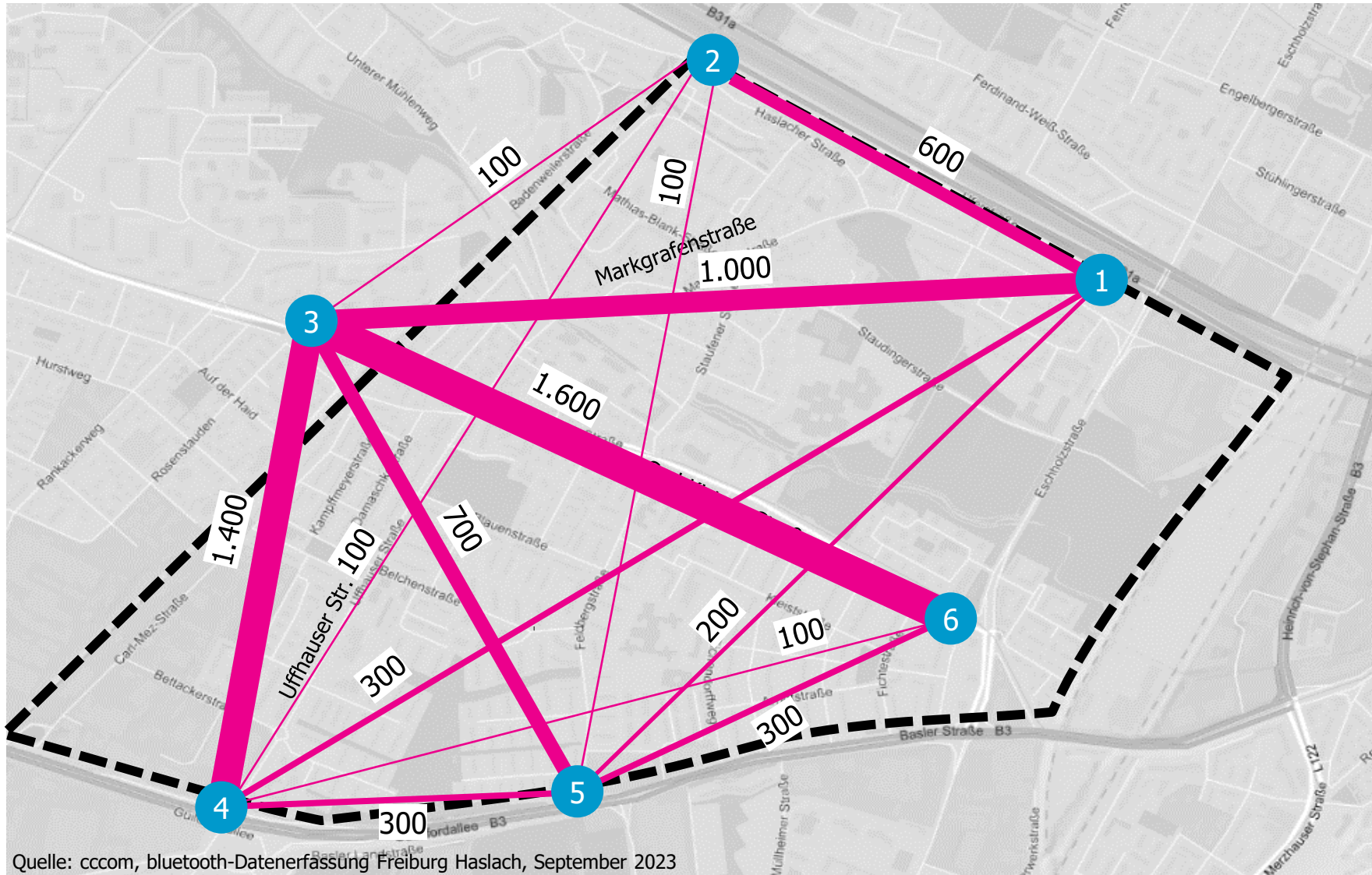
Neben den Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten in den Stadtbezirk bzw. aus diesem heraus wurden die Ströme auch unterwegs im zentraleren Bereich erfasst, um auch die Routenwahl nachvollziehen zu können. Die Erhebung erfüllte sämtliche Anforderungen des Datenschutzes.

Die bluetooth-Zählung erfolgte an den Werktagen einer Woche vom 18. - 22. September 2023 durch die Firma ccom.at.

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

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Übersicht Durchgangsverkehre Bluetooth-Erhebung 10 Minuten-Intervall



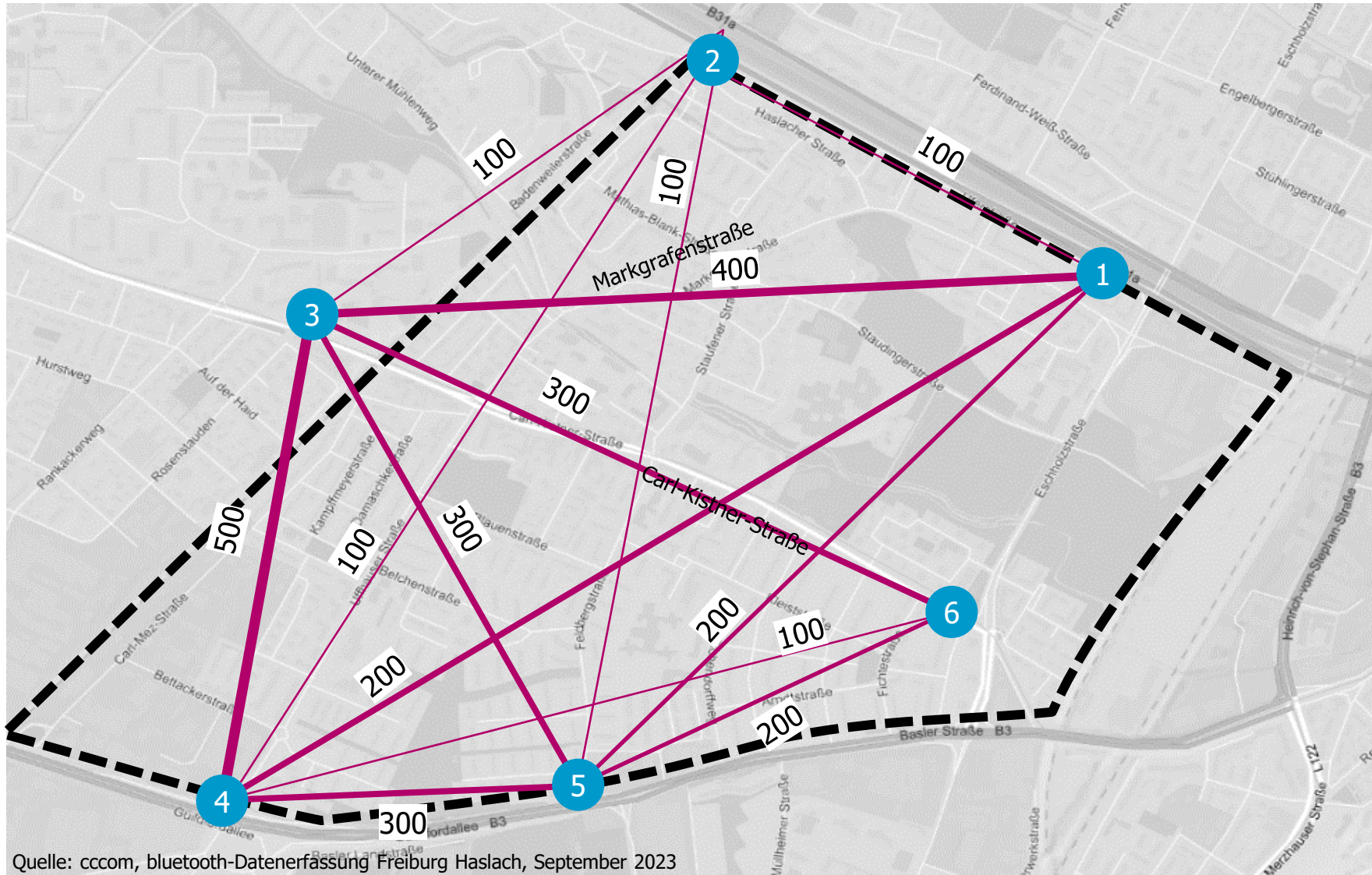
Durchgangsverkehr (DV) gesamt:  
7.000 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100 Kfz/h

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

# Analyse

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



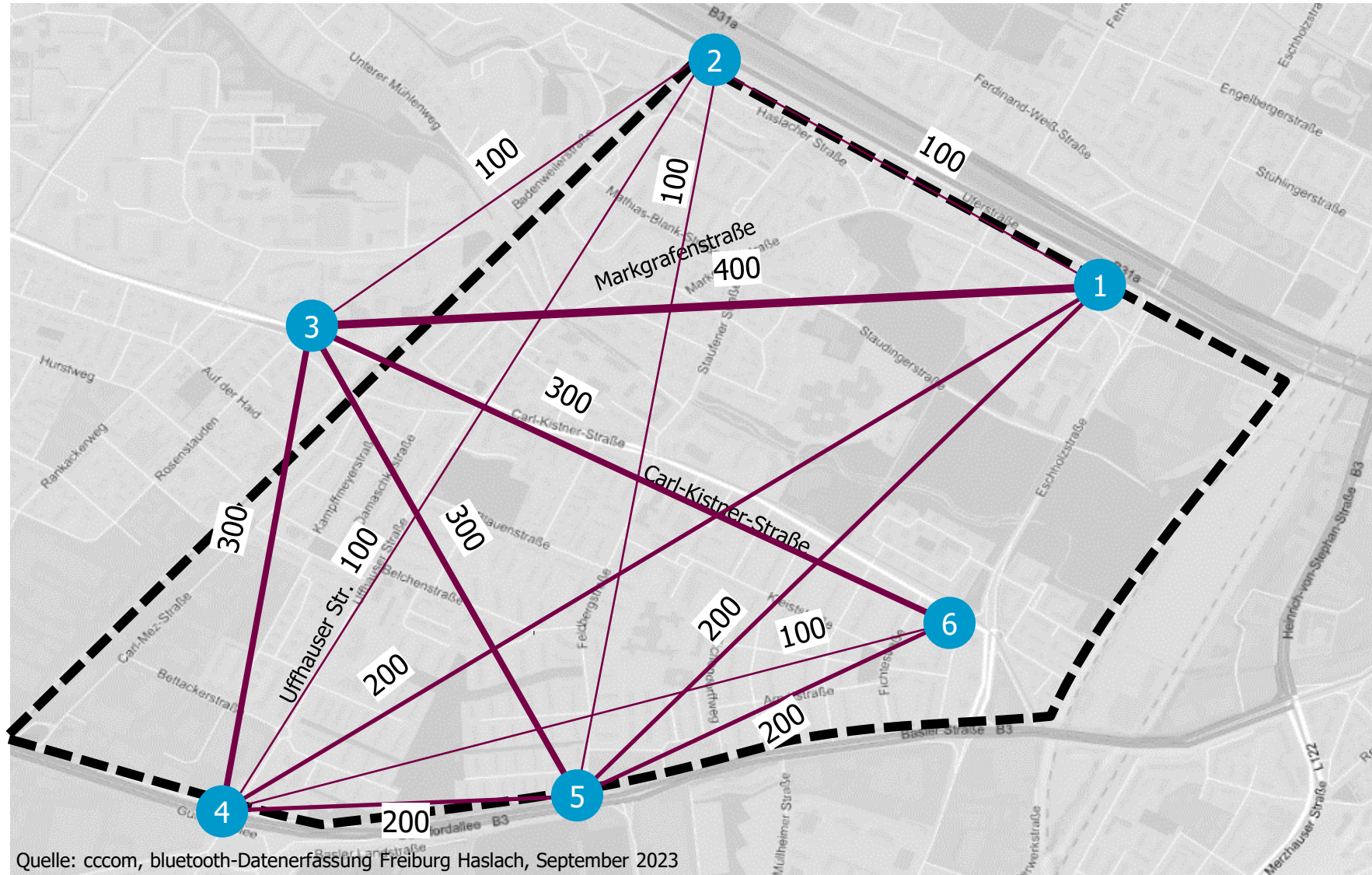
Durchgangsverkehr gesamt:  
3.200 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100 Kfz/h

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

# Analyse

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



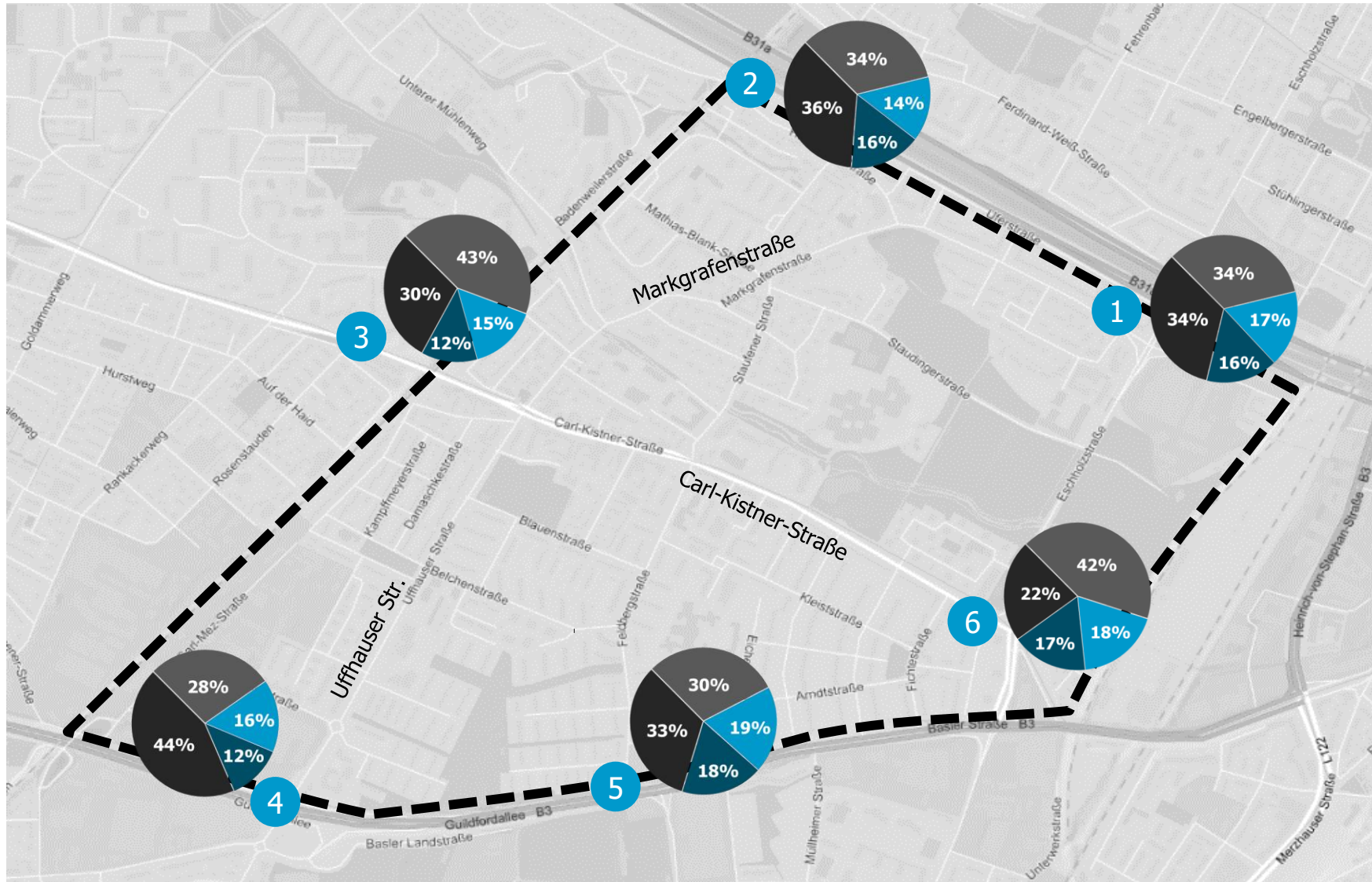
Durchgangsverkehr gesamt:  
2:800 Kfz/24h

Darstellung DV-Ströme ab 100  
Kfz/h

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

# Analyse

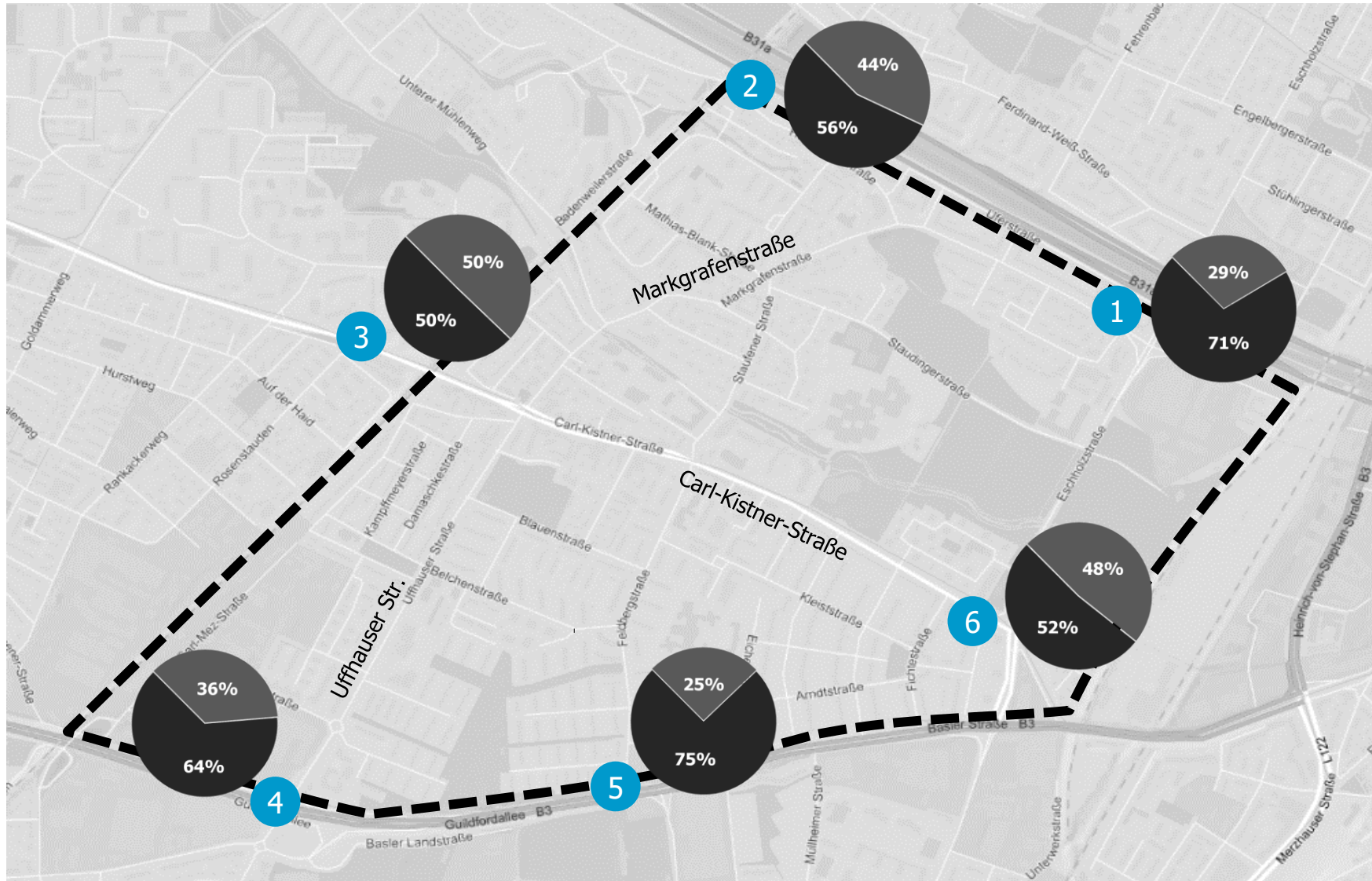
## Verkehr | Kfz | Übersicht Bluetooth-Erhebung



**Legende**  
 Durchgangsverkehr DV  
 Gebrochener DV kurz  
 Gebrochener DV lang  
 Quell- / Zielverkehr

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Übersicht Auswertung Verkehrsmodell (zum Vergleich)



### Legende

 Durchgangsverkehr DV  Quell- / Zielverkehr

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

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

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



### Kernpunkte der Untersuchung

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

### Was bedeutet das?

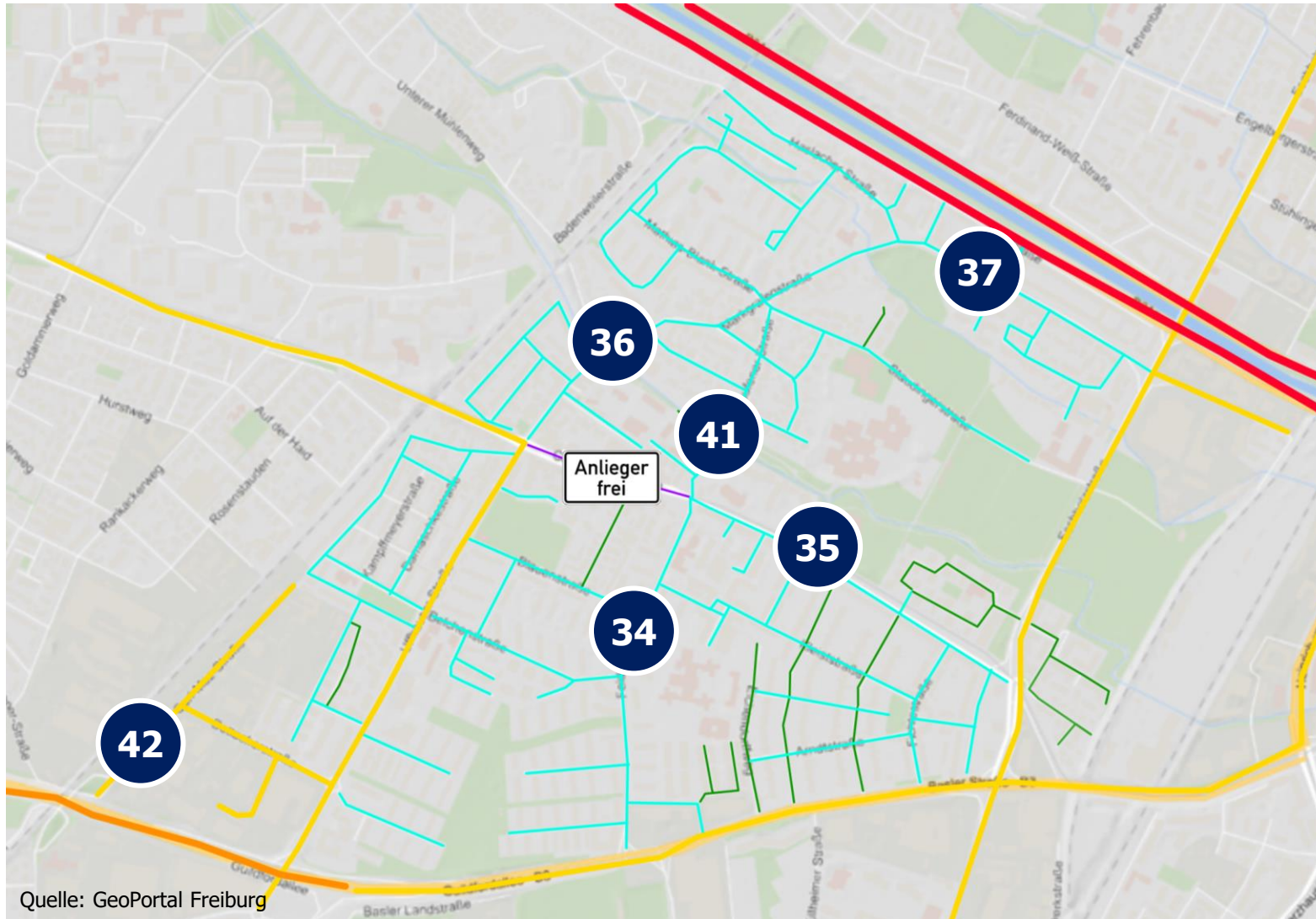
- Maßnahmen, die dort ansetzen, können potenziell Durchgangsverkehr vermindern (dort den „Hebel“ ansetzen)
- Maßnahmen dort können mit weiteren Maßnahmen kombiniert werden, um unerwünschte Nebenwirkungen zu vermeiden

### Allerdings: Schwierigkeiten berücksichtigen

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

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Geschwindigkeit des Autoverkehrs



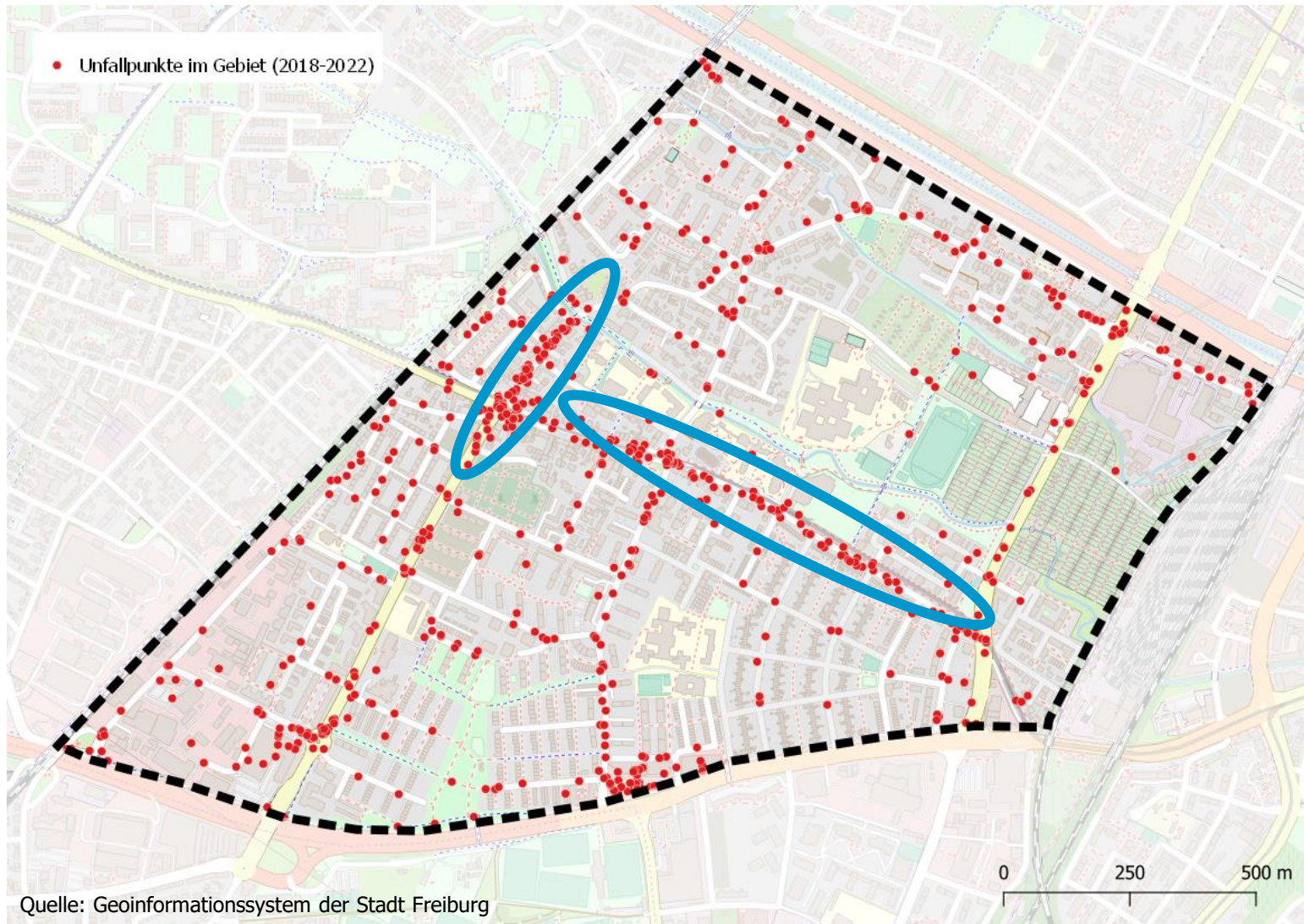
- Messungen an 5 Werktagen durch die Stadt Freiburg, 7/23

### Legende

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  Verkehrsberuhigter Bereich |  20 km/h      |  30 km/h   |  Maximale Geschwindigkeit von 85 % der Verkehre in km/h |
|  50 km/h                    |  50 - 80 km/h |  ≥ 80 km/h |  |

# Analyse

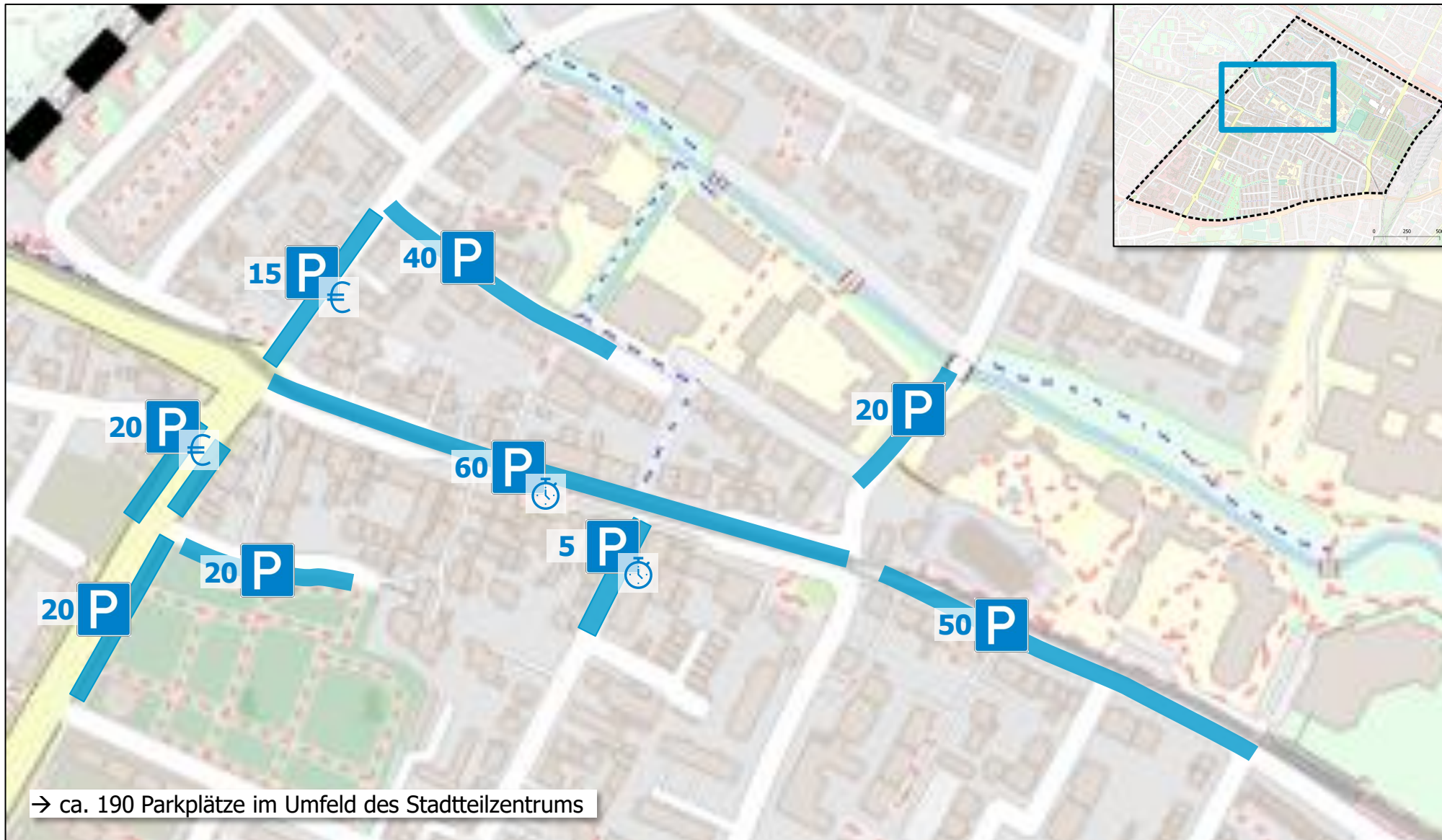
## Verkehr | Kfz | Verkehrsunfälle 2018 – 2022



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

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Parkraumangebot im Stadtteilzentrum



Öffentlich zugängliche Parkplätze ohne Bewirtschaftung



Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Höchstparkdauer



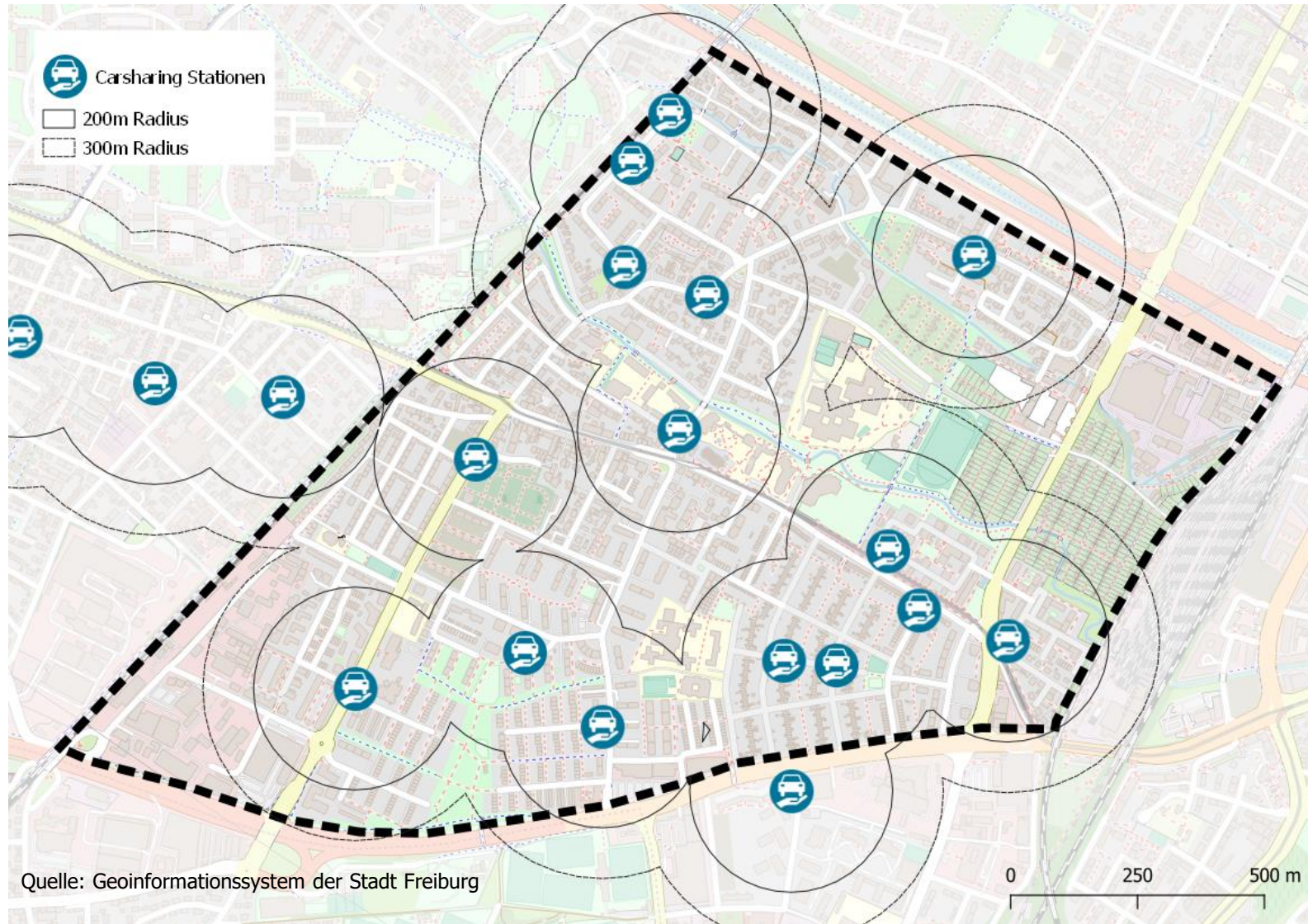
Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Gebührenpflicht

20

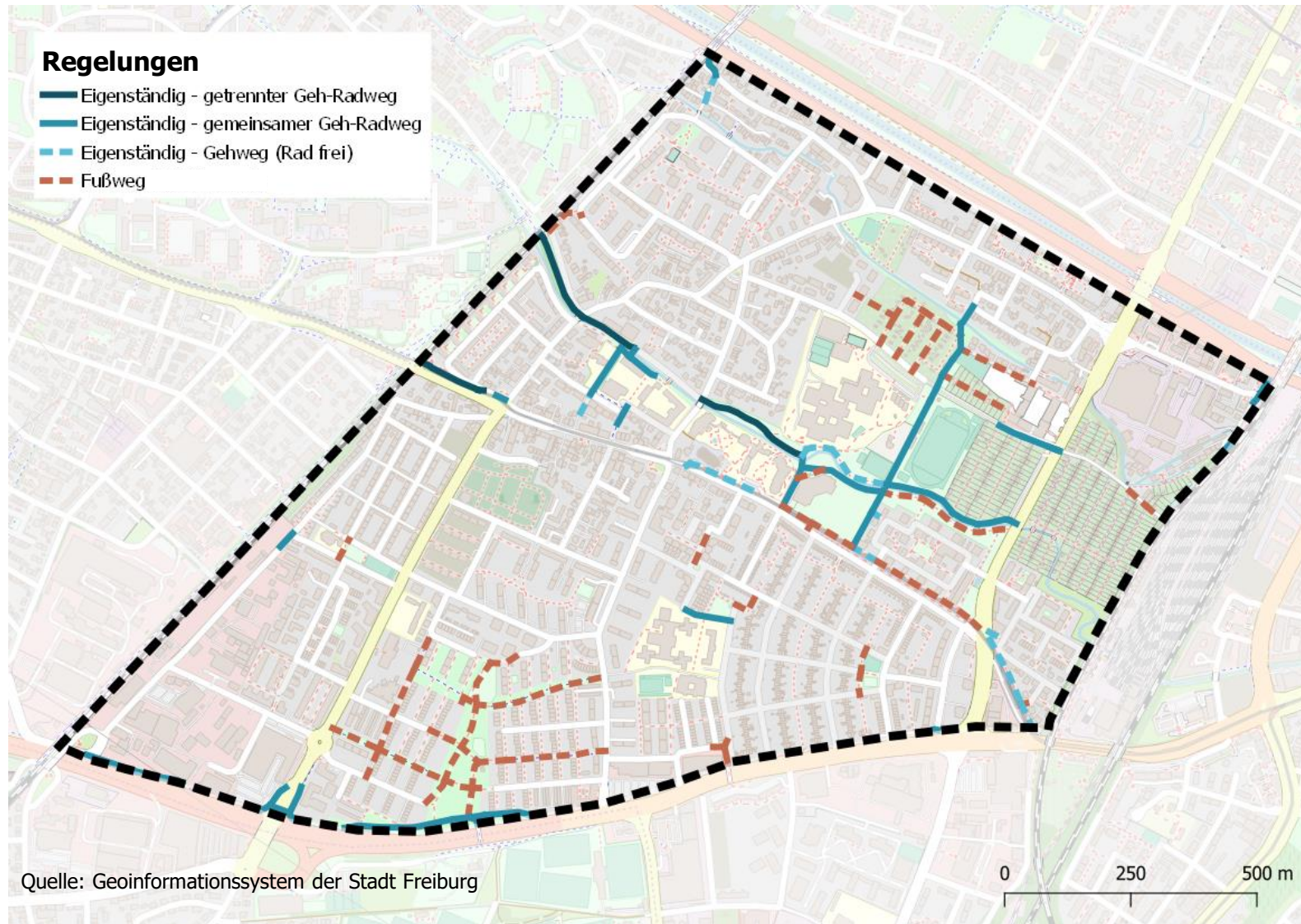
Anzahl Parkstände (gerundet)

# Analyse

## Verkehr | Kfz | Carsharing Standorte



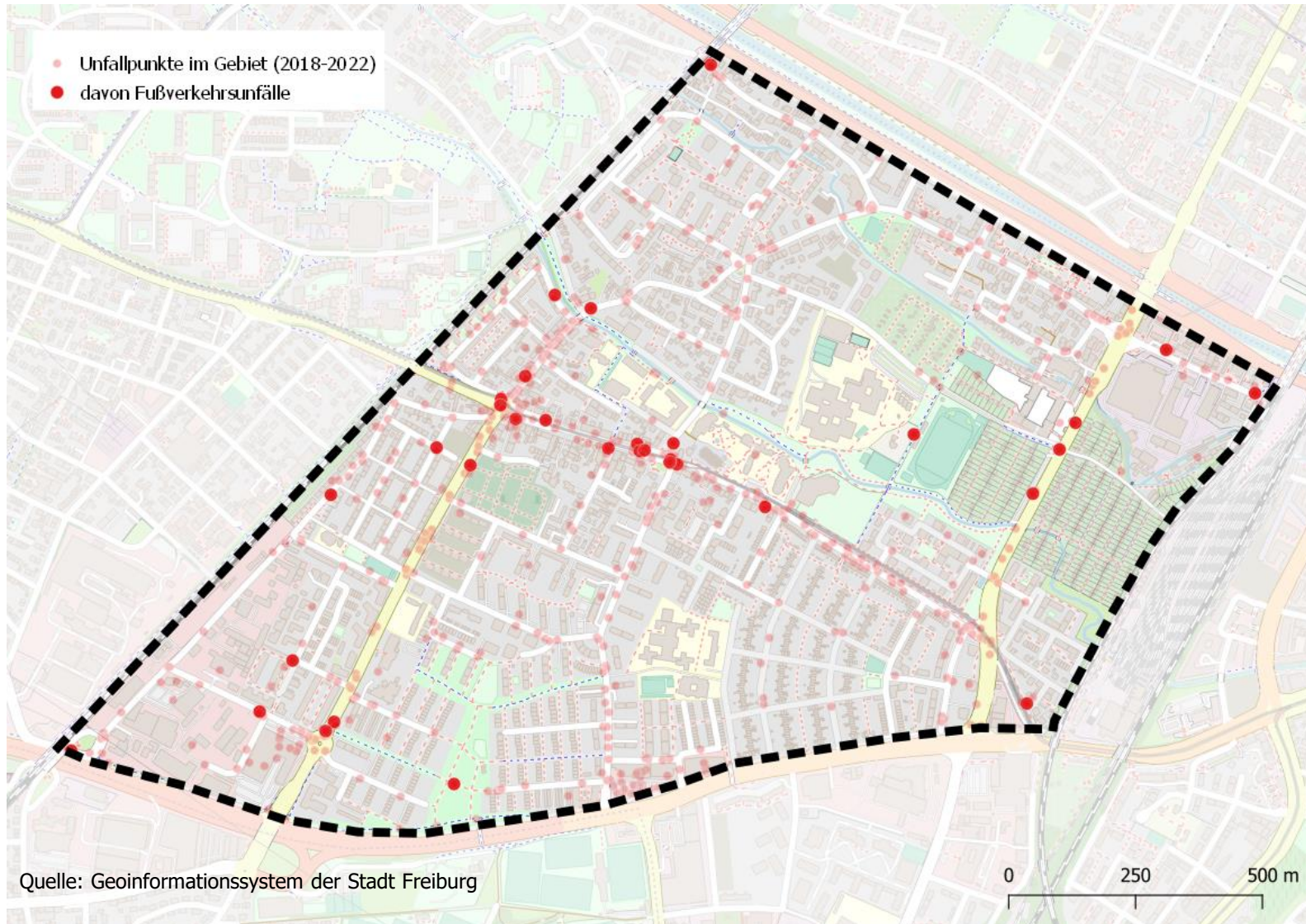
- Hohe Naherreichbarkeit von CarSharing-Stationen
- Nur wenige Bereiche mit mehr als 300 m Fußwegentfernung
- Gute Sichtbarkeit der Stationen u.a.
- **Wichtiger Beitrag zu einem Leben ohne eigenes Auto**



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

# Analyse

## Verkehr | Zufußgehende | Verkehrsunfälle 2018 – 2022 mit Fußgängerbeteiligung



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

# Analyse

## Verkehr | Zufußgehende | Selbständige Wege mit Potenzial und Problemen

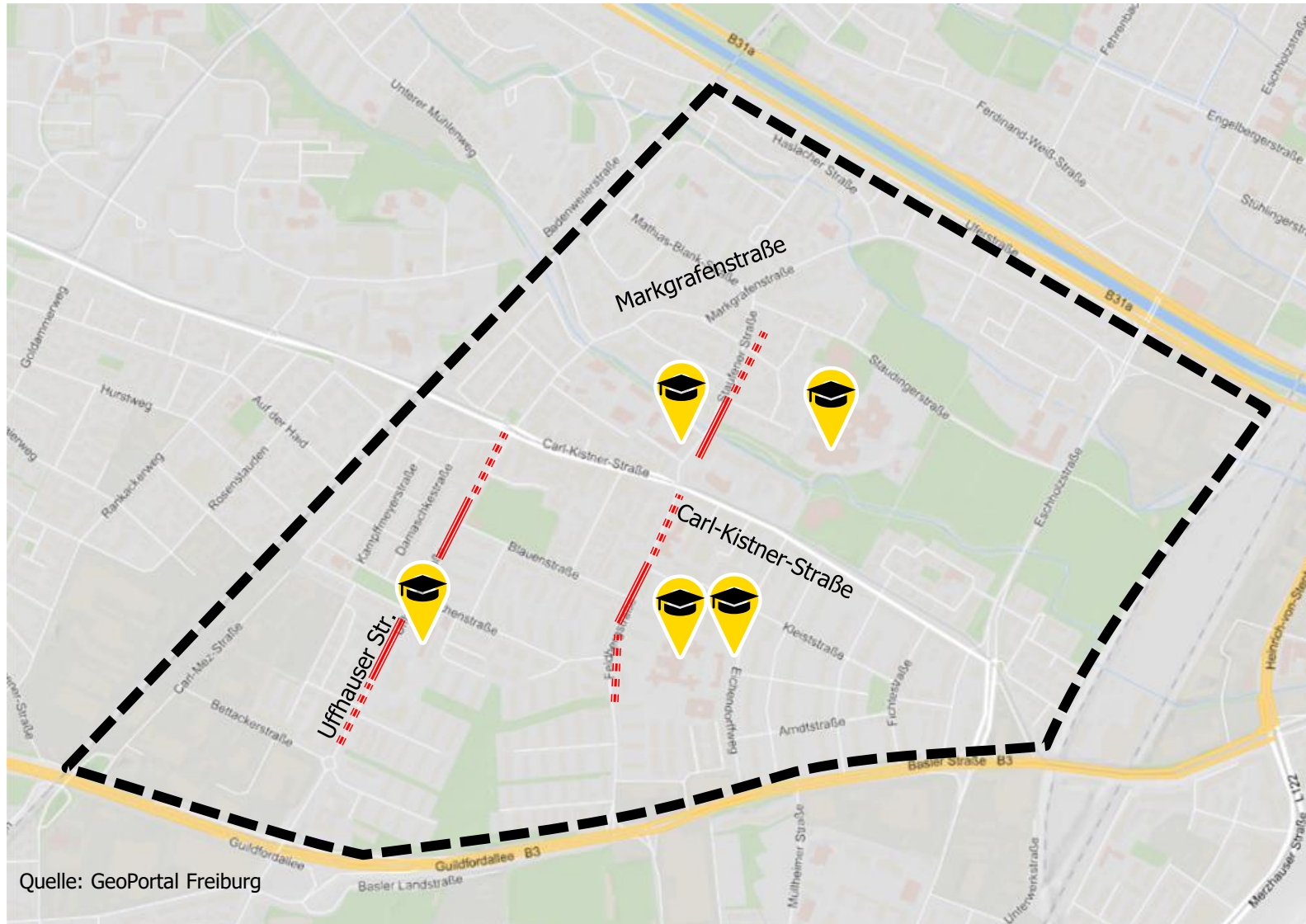


- Es gibt viele selbständige Geh-(und teilweise Rad-)Wege, meist in angenehmer Umgebung – ein **großartiges Potenzial** für das Gehen im Stadtteil
- Aber die Wege **münden oft an stärker befahrenen Straßen**, lösen dort Wartezeiten, Risiken und mitunter Stress aus



# Analyse

## Verkehr | Zufußgehende | Schulstandorte und übergeordnete Straßen



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

# Analyse

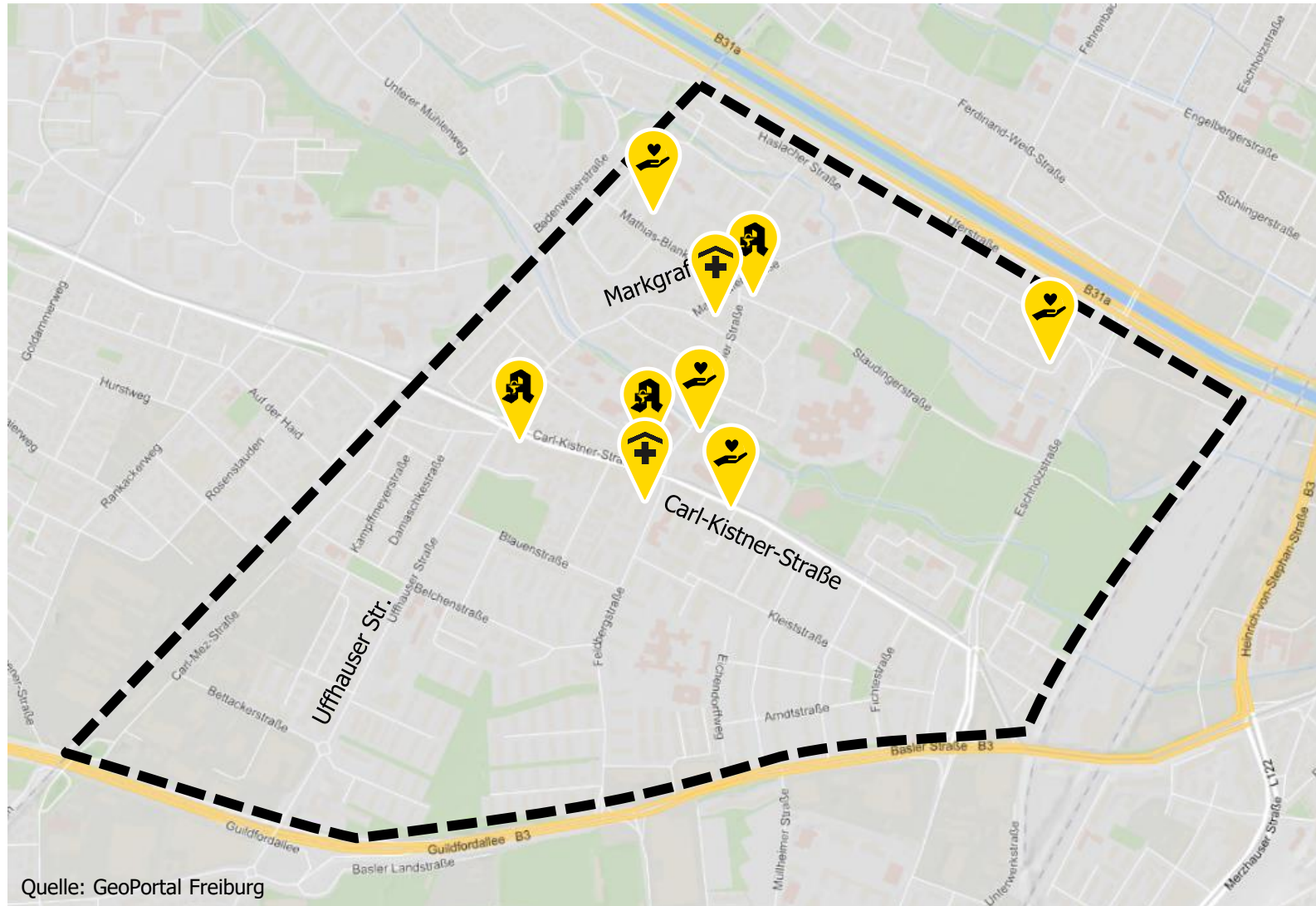
## Verkehr | Zufußgehende | Generelle Aspekte zu Kindern als Verkehrsteilnehmer:innen



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

# Analyse

Verkehr | Zufußgehende | Senioreneinrichtungen, Apotheken und Arztpraxen



Quelle: GeoPortal Freiburg

## Legende



Senioreneinrichtungen



Apotheke



Arztpraxis



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

# Analyse

## Verkehr | Zufußgehende | Bewegungen innerhalb des Stadtteilzentrums



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

# Analyse

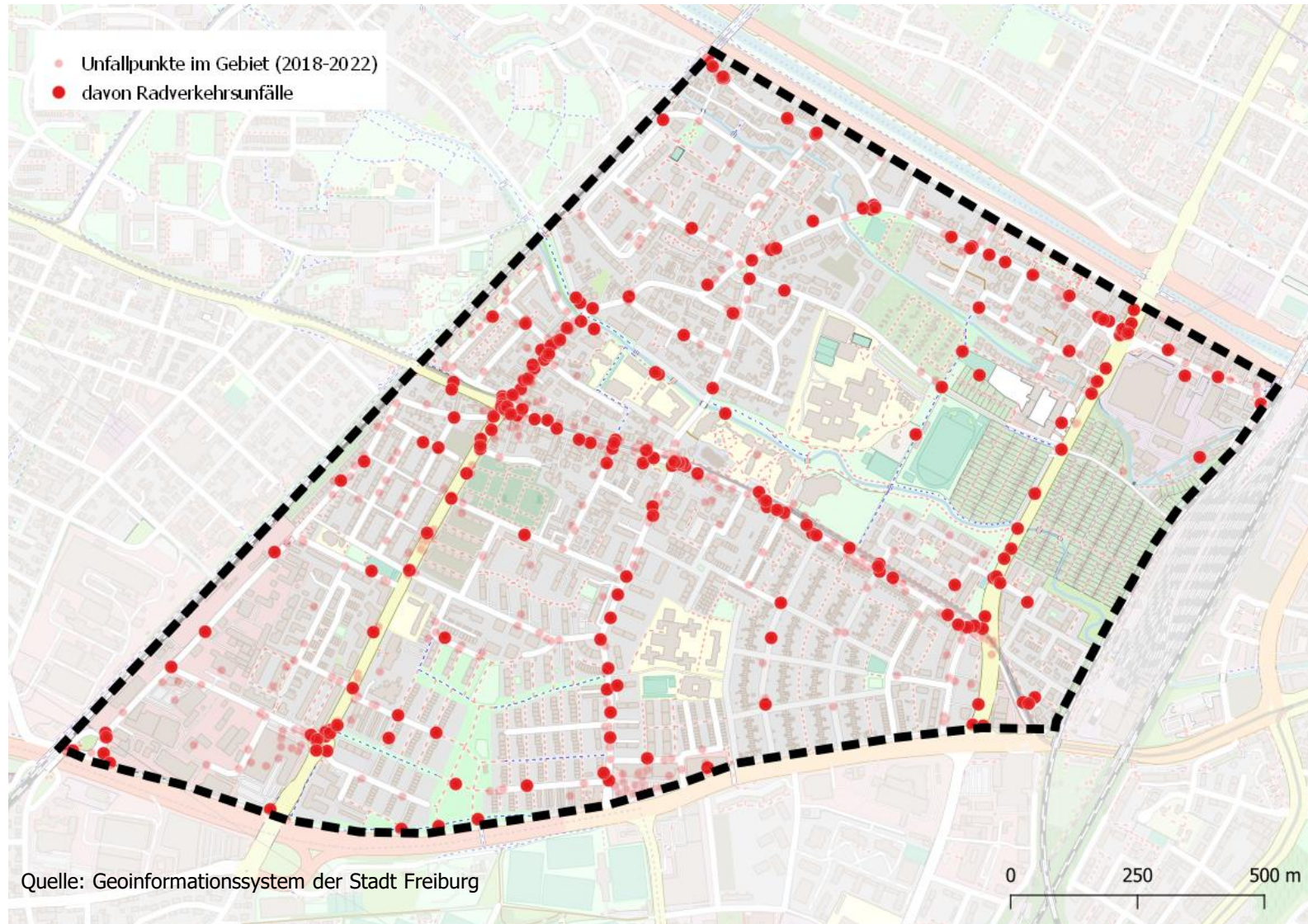
Verkehr | Fahrrad | Radnetz Plus Routenplan



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

# Analyse

## Verkehr | Fahrrad | Verkehrsunfälle 2018 – 2022 mit Radverkehrsbeteiligung

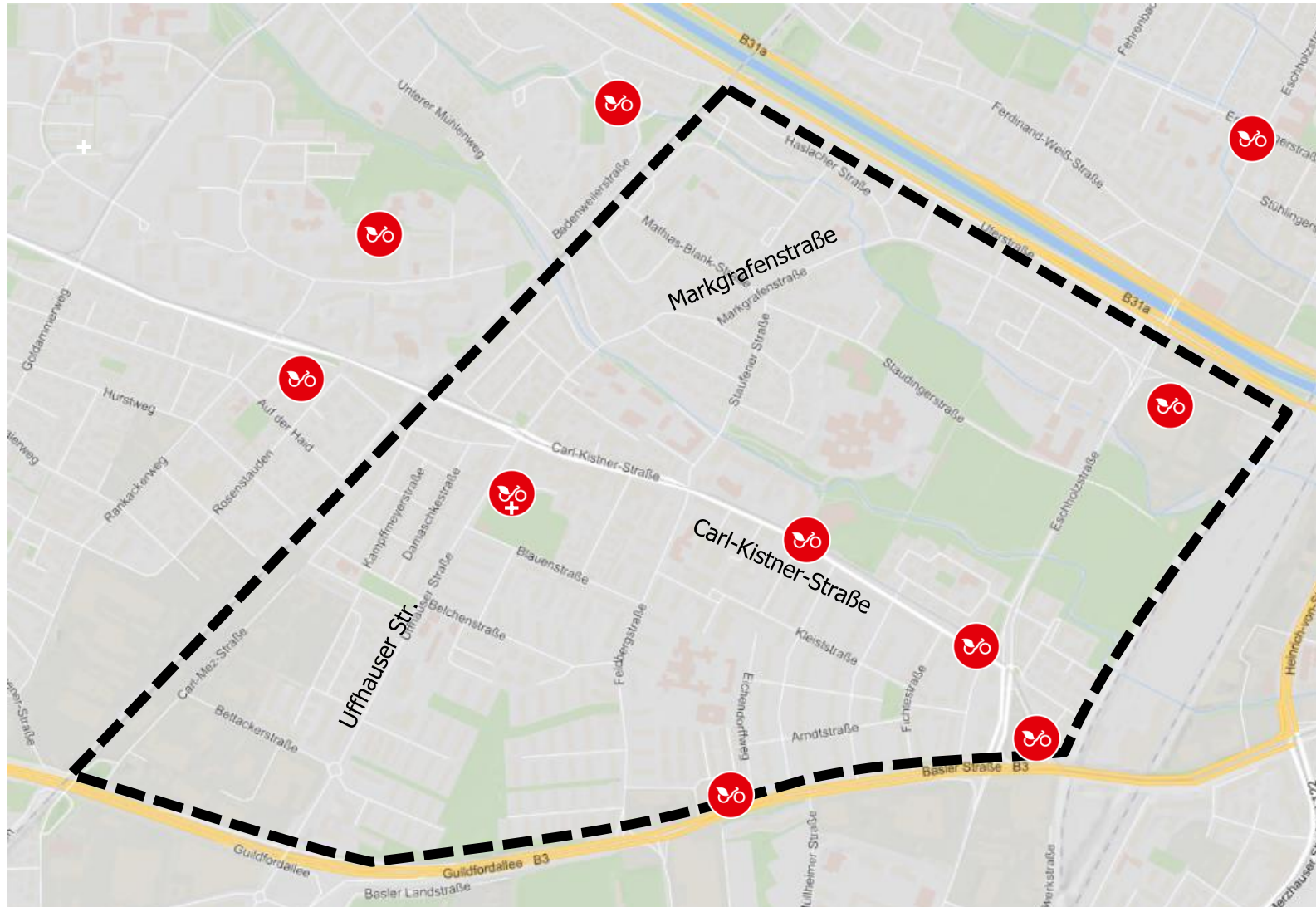


- Häufungslinien auf **Markgrafenstraße und Carl-Kistner-Straße** (im gesamten Verlauf)
- Auch **Feldbergstraße, Uffhauser und Haslacher Straße** auffällig
- Offensichtlich prägend für die Verteilung der Unfälle insgesamt (s.o. „Kfz-Verkehr“)




# Analyse

## Verkehr | Fahrrad | Standorte von Bikesharing



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

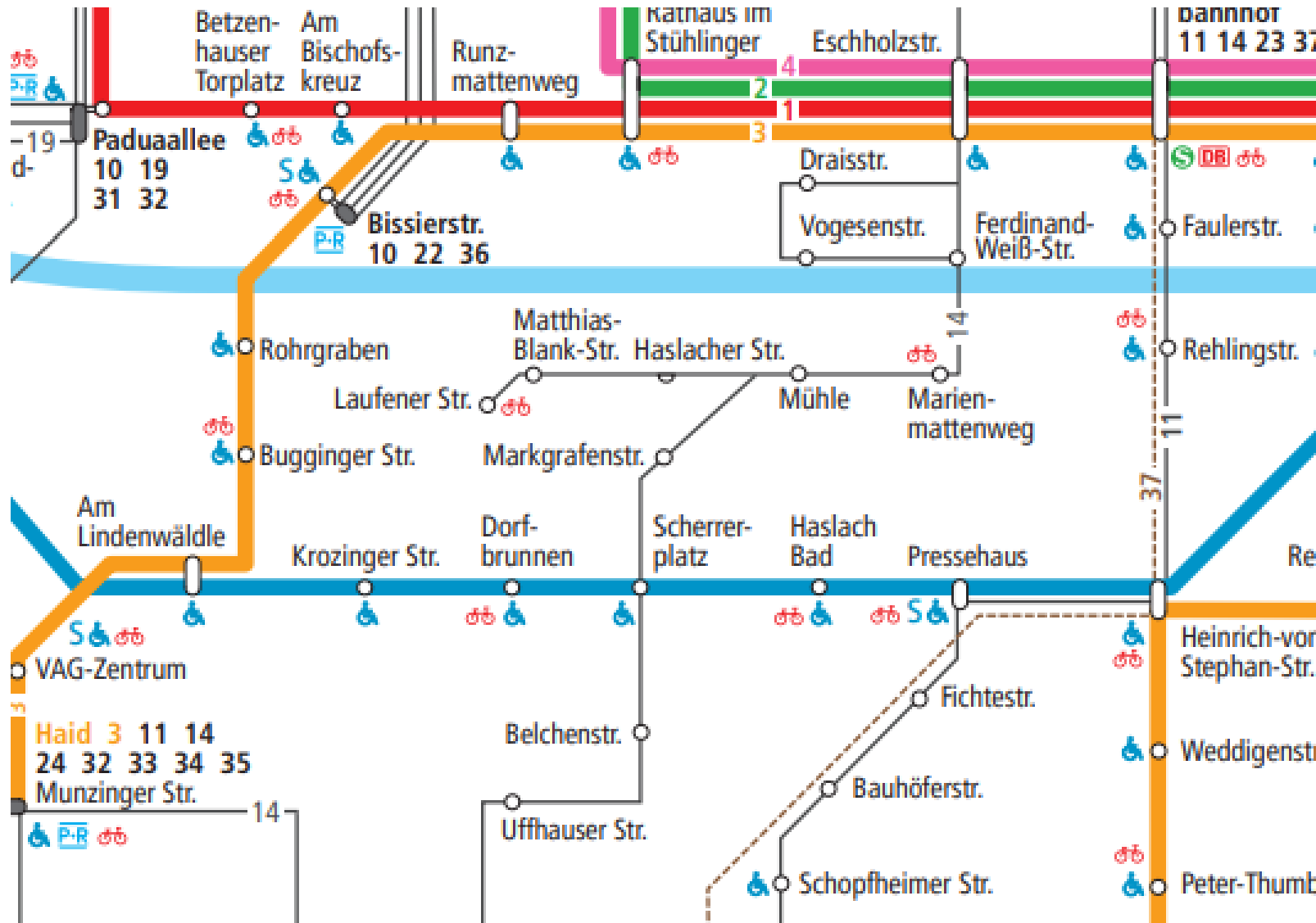
### Legende

 Frelu Station

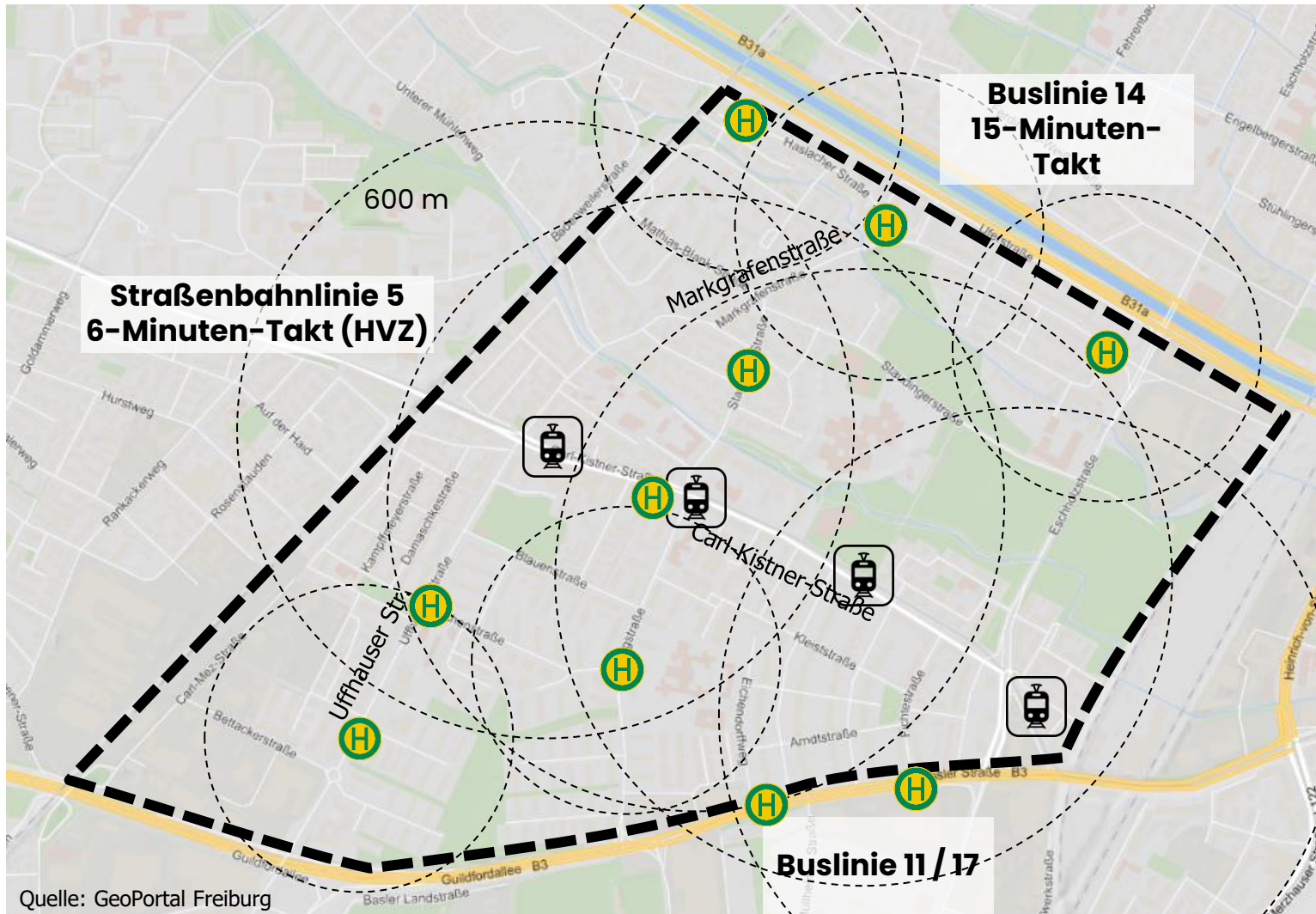
 Frelu-Plus Station (Lastenrad)

# Analyse

## Verkehr | Öffentlicher Personennahverkehr | Netzplanausschnitt



- **Straßenbahnlinie 5** ist das Rückgrat, verläuft zentral durch den Stadtteil und verbindet Haslach mit der Innenstadt
- Die Buslinie 14 ergänzt, hat eine Sticherschließung von Weingarten im Linienweg

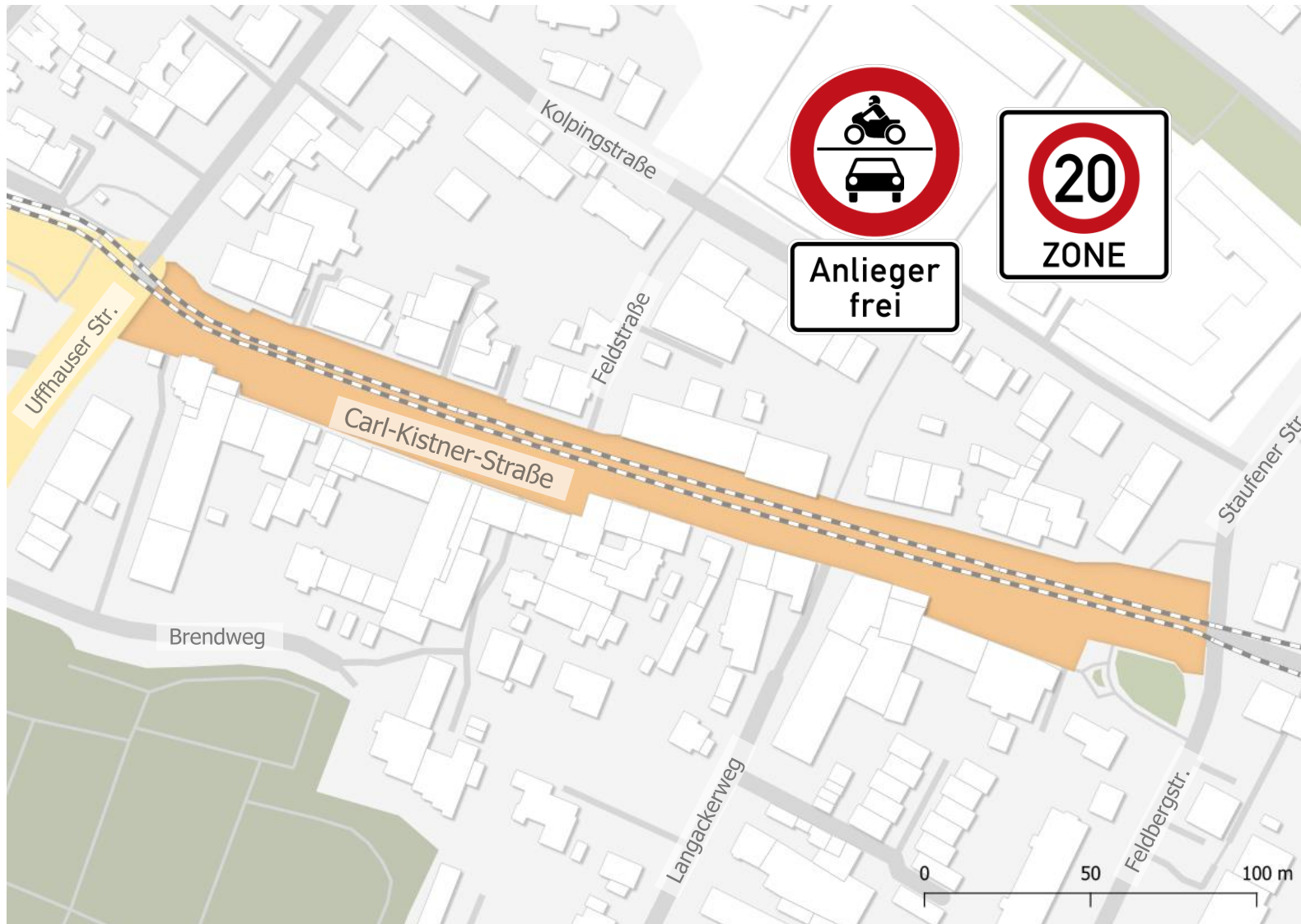


Quelle: GeoPortal Freiburg

**Legende**

-  Straßenbahnhaltestelle
-  Bushaltestelle
-  Einzugsradien  
300 m bei Bushaltestellen  
600 m bei Straßenbahnhaltestellen

- **Gute Abdeckung** insgesamt
- Jedoch nur teilweise mit Straßenbahn
- Bei Ansetzung eines 400-m-Radius für Straßenbahn-Haltestellen weiterhin nahezu vollständige Abdeckung



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

# Analyse

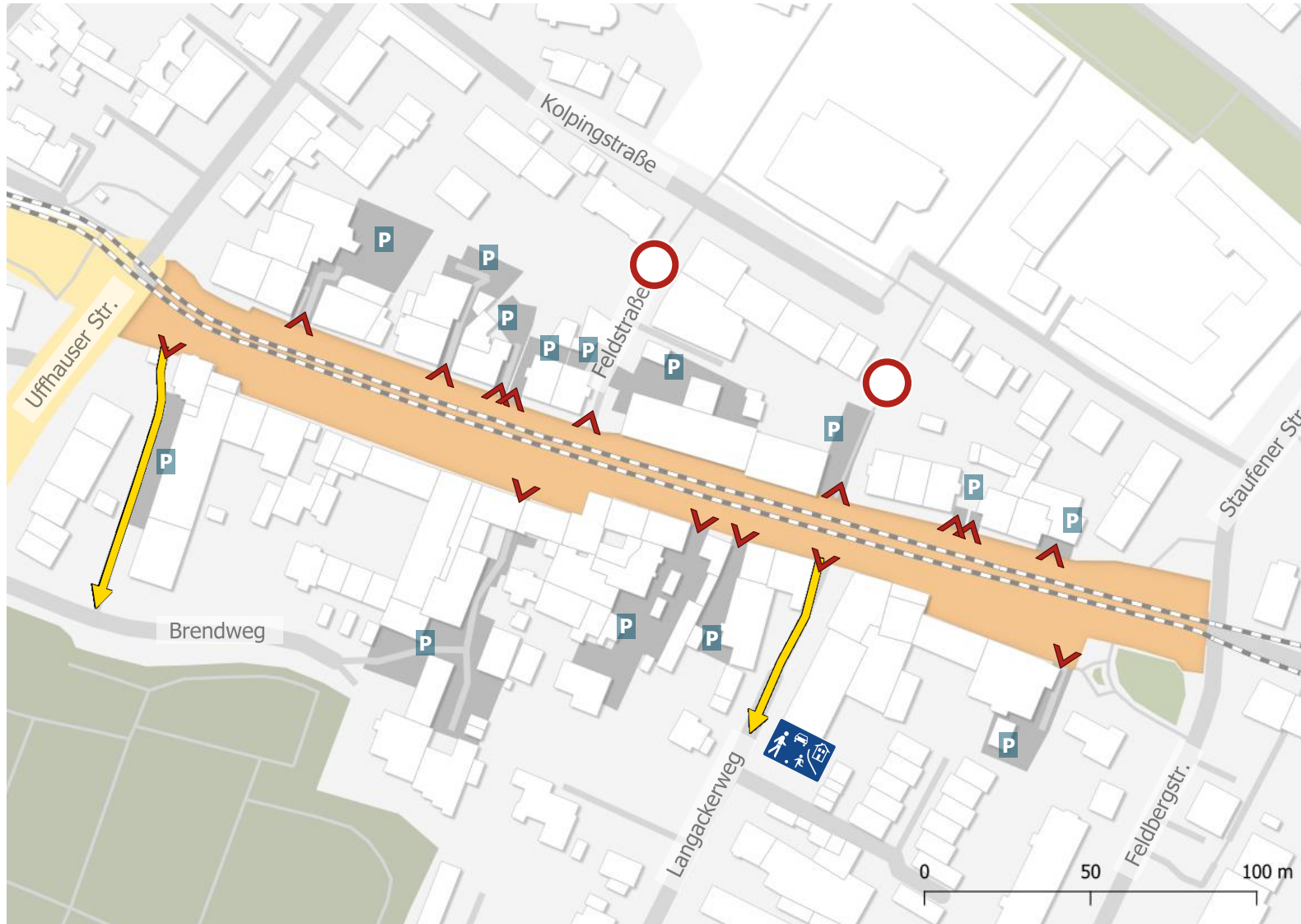
## Verkehr | Straßenbahnhaltestellen Carl-Kistner-Straße



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

# Analyse

## Verkehr | Einfahrten und Einmündungen Carl-Kistner-Straße



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

# Analyse

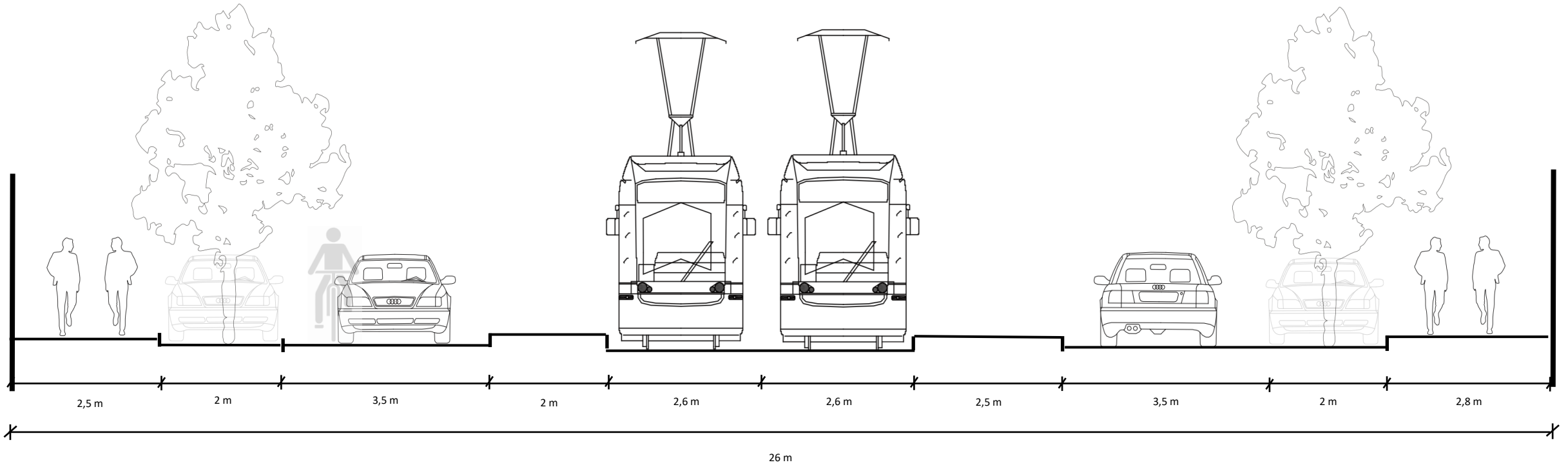
## Verkehr | Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums zu Fuß



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

# Analyse







## Verkehr | Querschnitt der Carl-Kistner-Straße



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

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

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

	Grundlagen	4
	Analyse	11
	<b>Varianten und Vorschläge</b>	<b>51</b>
	Öffentlichkeitsbeteiligung	107
	Flächenbilanz und Evaluationskonzept	123
	Zusammenfassung und Fazit	128

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

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

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

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

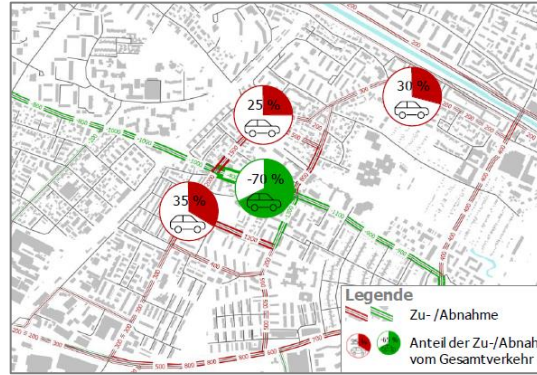
# Varianten und Vorschläge

## Iterative Vorgehensweise

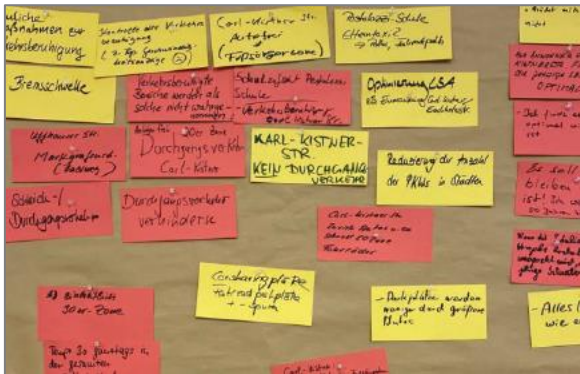
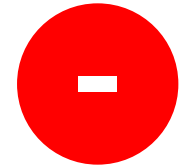
### analysieren



### Lösungen erarbeiten

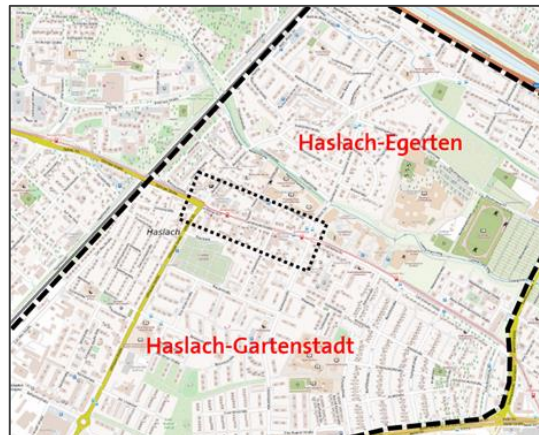


### Vor- und Nachteile herausstellen



### Thema 1: Verkehrslenkung

- Verkehrsanalyse – Durchgangsverkehre Super-Block-Prinzip?
- 5 Varianten (Konzepte)



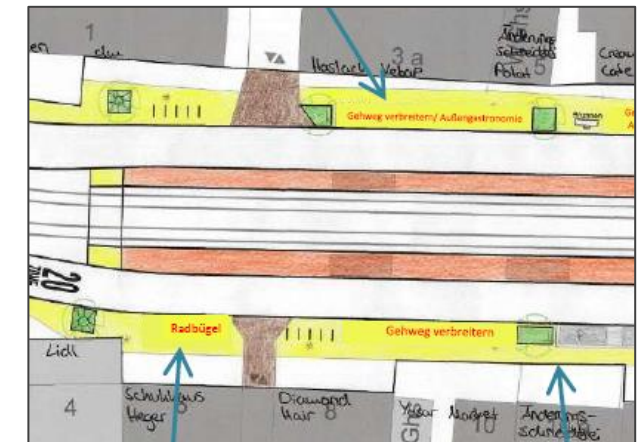
### Thema 2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

- straßenräumlich
- Gehwege verbreitern, Querungen sicherer, Parken regeln, Barrierefreiheit verbessern, etc.
- Mehr als 10 Vorschläge



### Thema 3: Aufwertung der Carl-Kistner-Straße

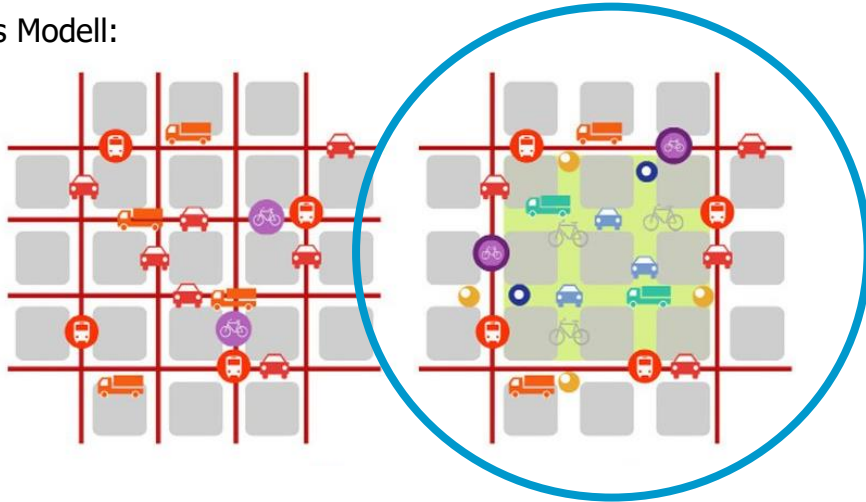
- Verbesserung Gehwegsituation
- Aufenthalt / Außengastronomie
- Konkreter Vorschlag



# Varianten und Vorschläge

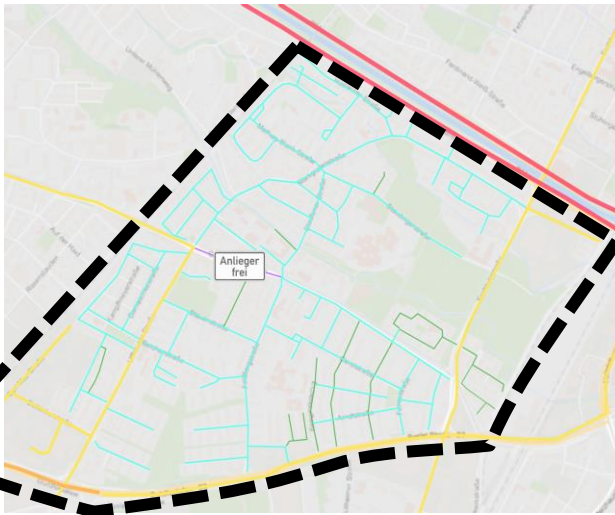
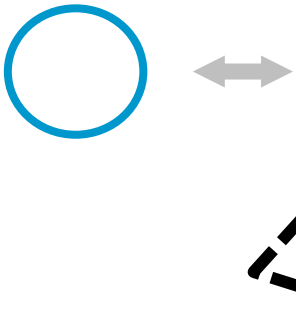
## Begriffsklärung „Superblock“

Gängiges Modell:



Quelle: DIfU (2020)

Größenvergleich zwischen  
gängigem Superblock –  
Modell und Haslach:



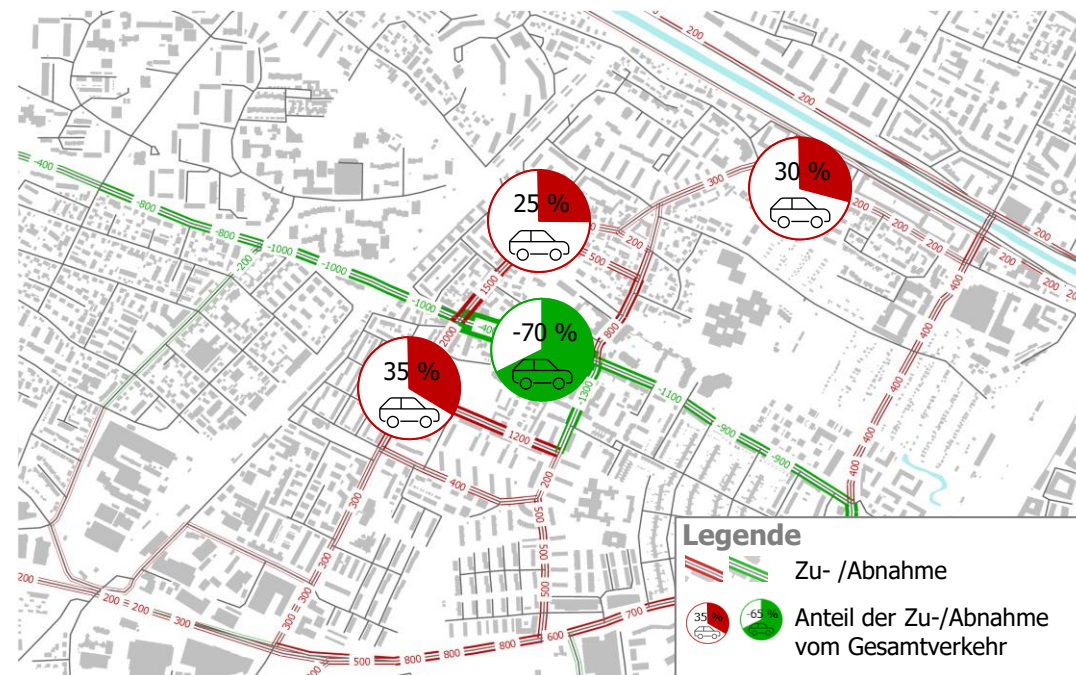
- Superblock-Idee zielt ursprünglich auf die Schaffung von Freiräumen ab und fasst z.B. 4, 6 oder 9 Blocks zusammen
  - Im Innenbereich kann weiterhin – reduziert – fließender Kfz-Verkehr stattfinden
  - Gartenstadt käme dem heute schon nahe
- Übertragen auf Haslach heißt dies, **„Durchgangsverkehr“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



\*ggf. weitere Einbahnstraßenregelungen zusätzlich

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Abbiegeverbote“ | Variante 1a) Herausnahme Ost-West

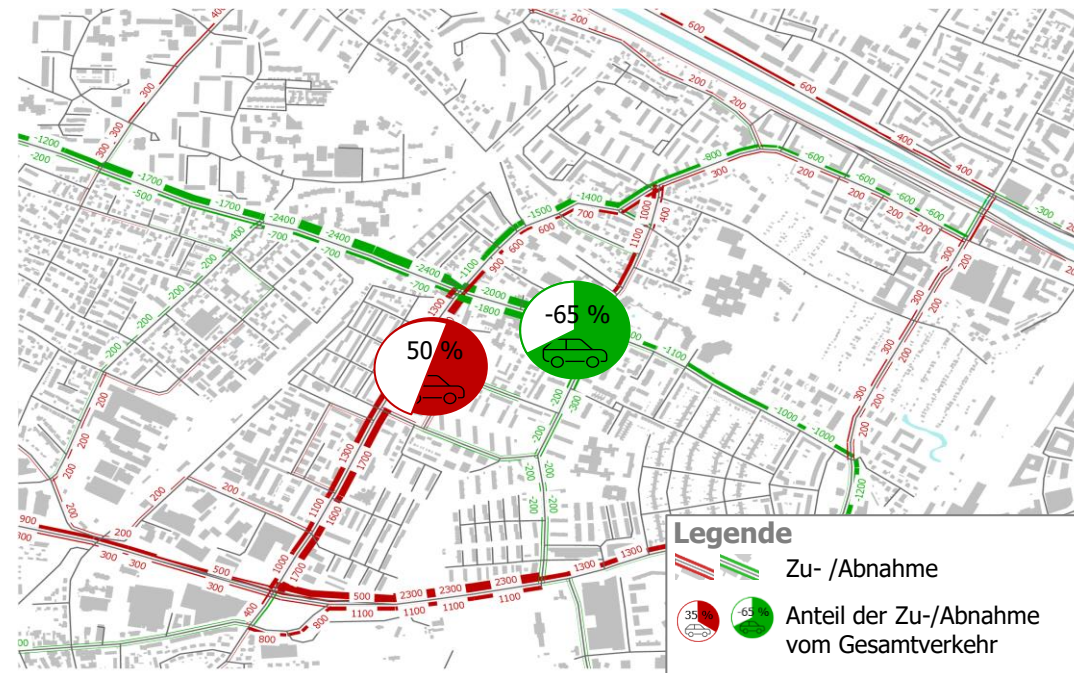
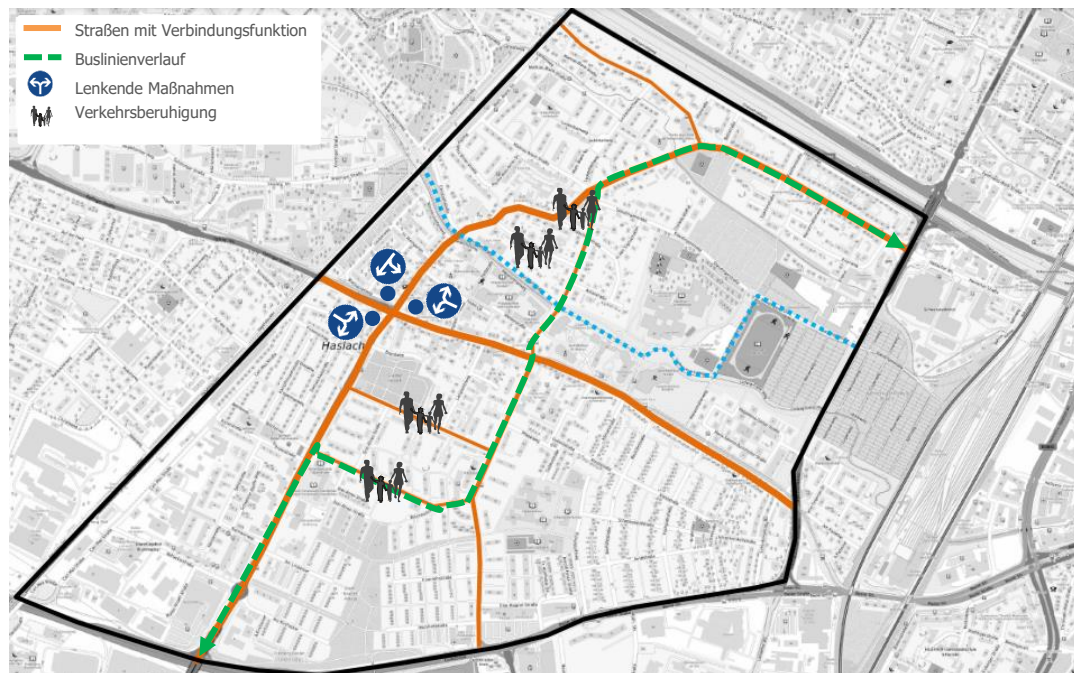


- ➕ **Starke Verkehrsentlastung:**
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum
  - Opfinger Straße

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Abbiegeverbote“ | Variante 1b) Herausnahme Ost-West und Nord-West

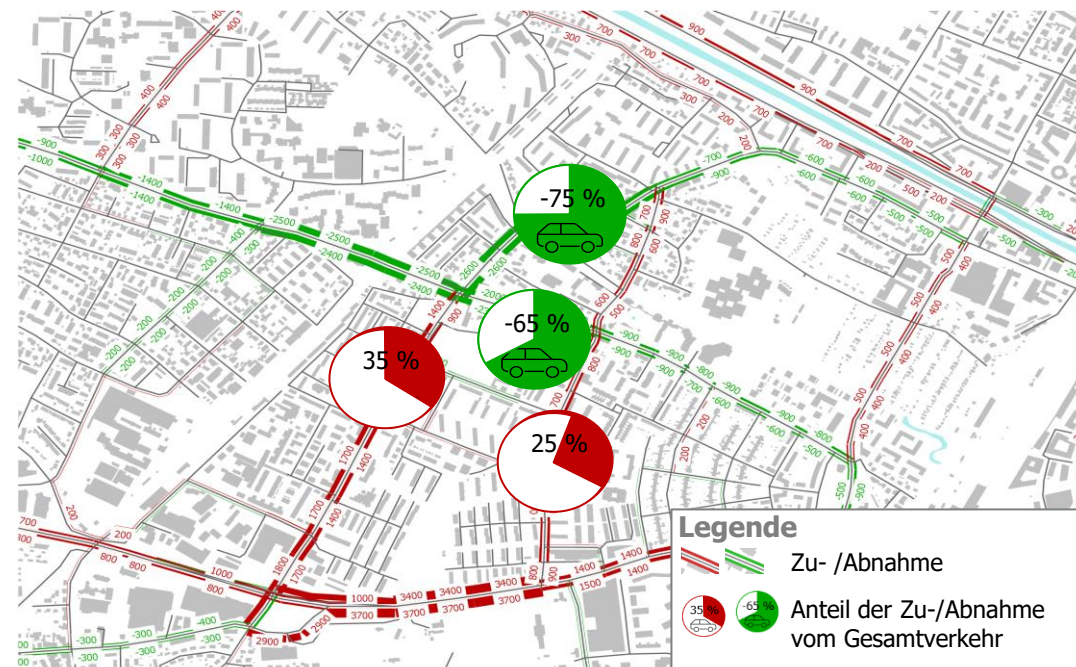
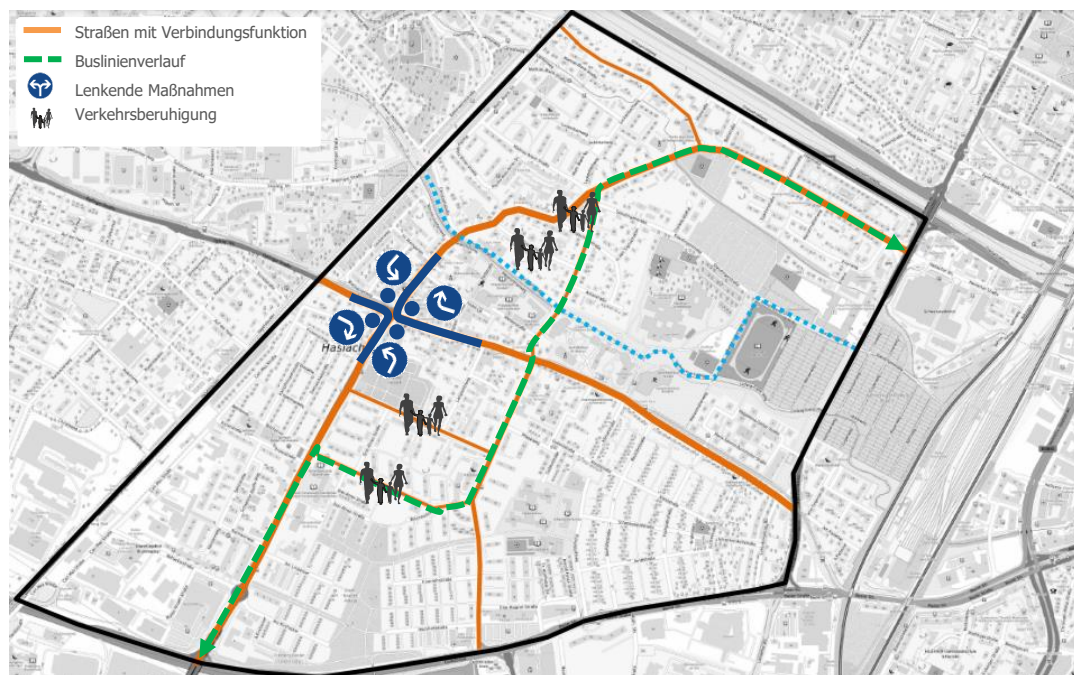


- +** Starke Verkehrsentlastung:
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 3.500 Kfz / Tag
  - Markgrafenstr. ca. 800 bis 1.500 Kfz / Tag
  - Opfinger Straße stadtauswärts ca. 2.400 Kfz/Tag

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Abbiegeverbote“ | Variante 1c<sub>1</sub>) Teilung der Hauptfahrbeziehungen in Süd-West und Nord-Ost

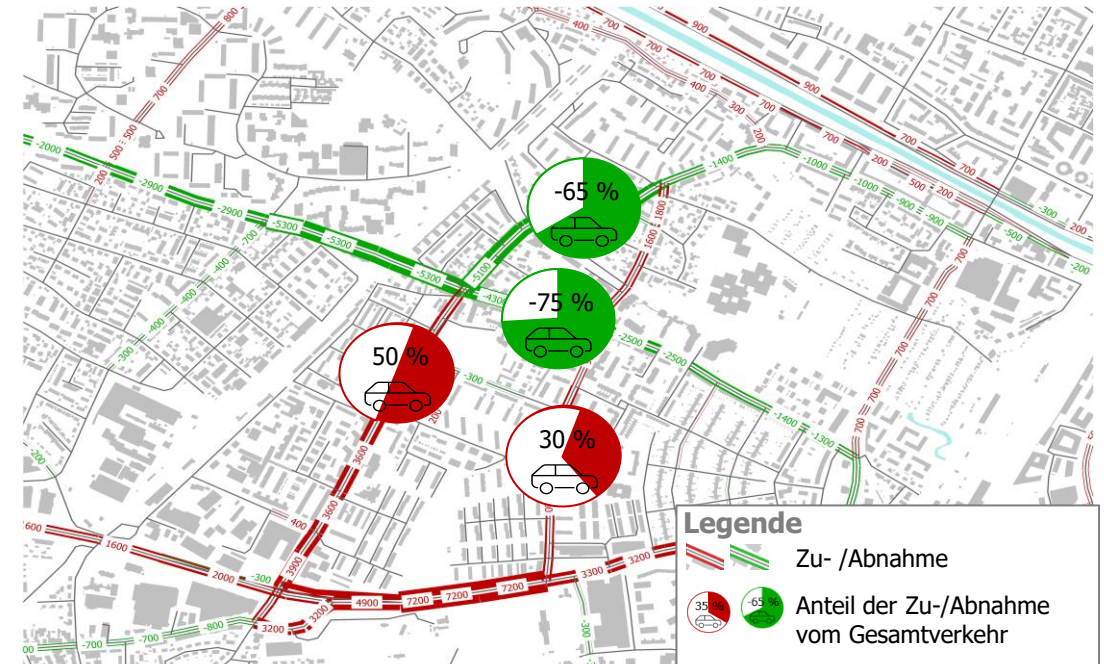
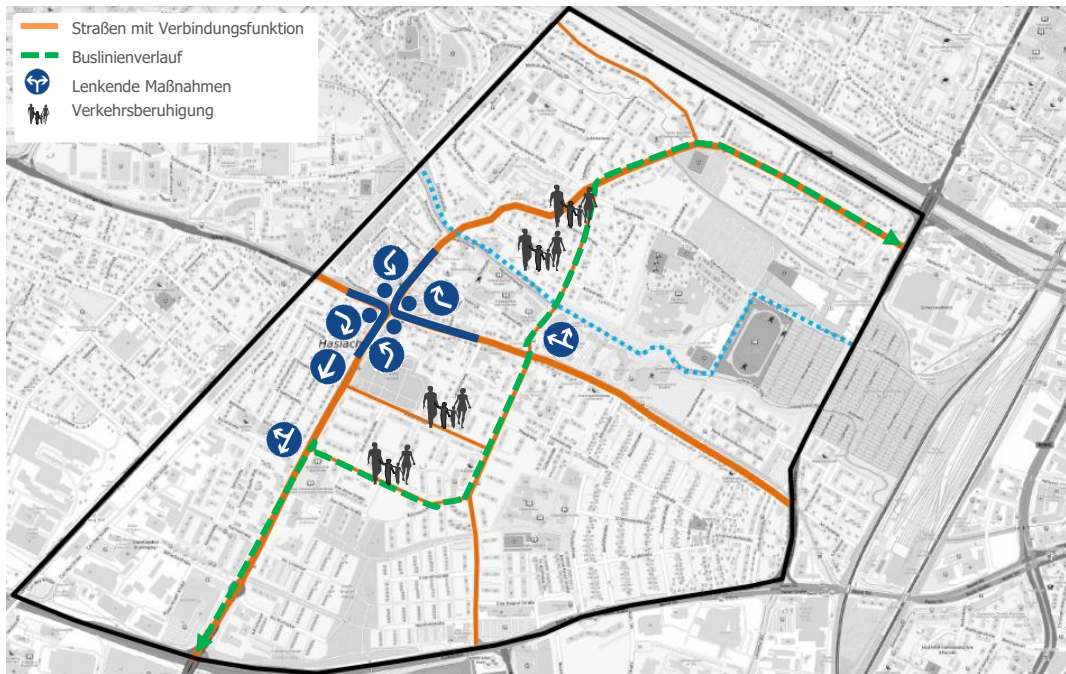


- +** Starke Verkehrsentlastung:
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 3.000 bis 4.000 Kfz / Tag
  - Markgrafenstr. ca. 1.500 bis 5.000 Kfz / Tag
  - Opfinger Str. ca. 5.000 Kfz / Tag

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Abbiegeverbote“ | Variante 1c<sub>2</sub>) Differenzen



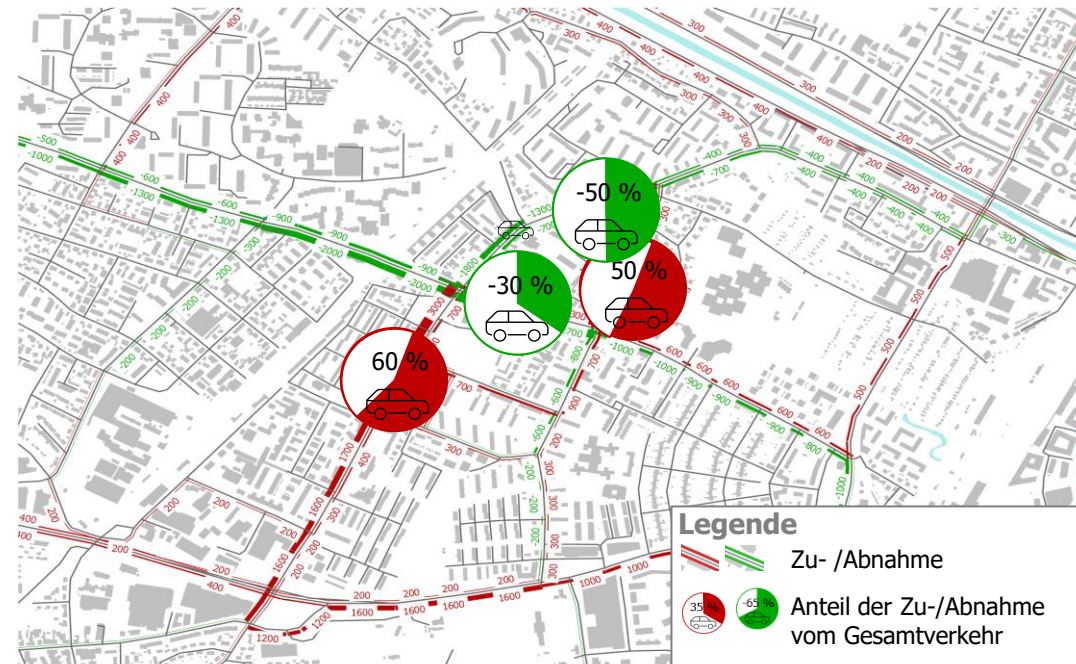
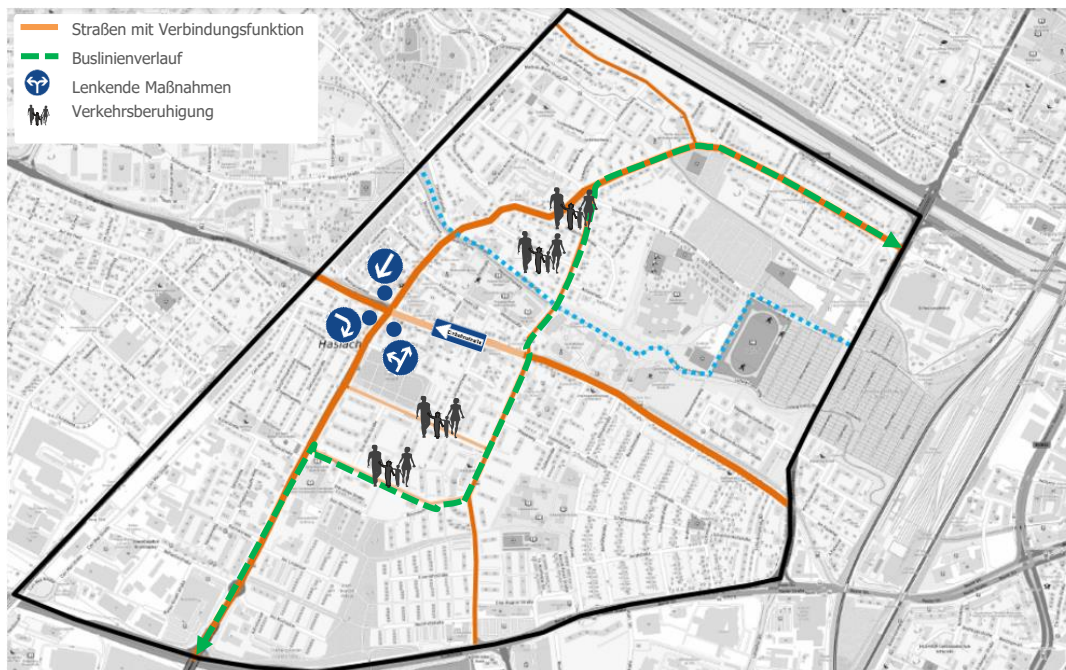
- +** Starke Verkehrsentslastung:
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum
  - Markgrafenstr.
  - Opfinger Str.

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

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Einbahnstraße“ | Variante 2a) Herausnahme von Fahrbeziehungen + Einbahnregelung

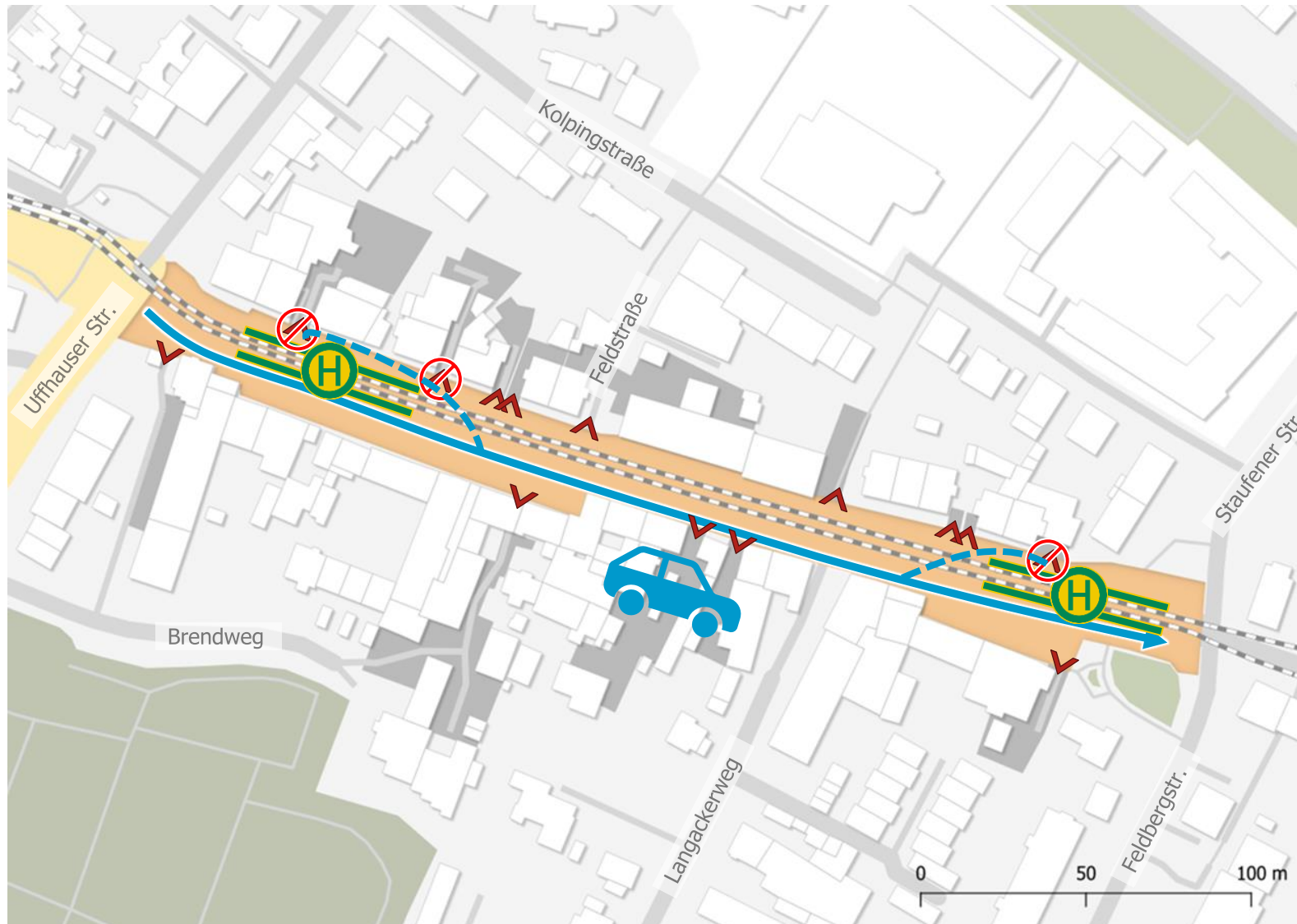


- +** Verkehrsentlastung:
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum stadteinwärts
  - Markgrafenstr.

- Verlagerung:
  - auf Uffhauer Straße sowie Blauen- und Belchenstraße und Staufener Str.
  - Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

## Varianten und Vorschläge

### Cluster „Einbahnstraße“ | Variante 2a) Konsequenzen Carl-Kistner-Straße



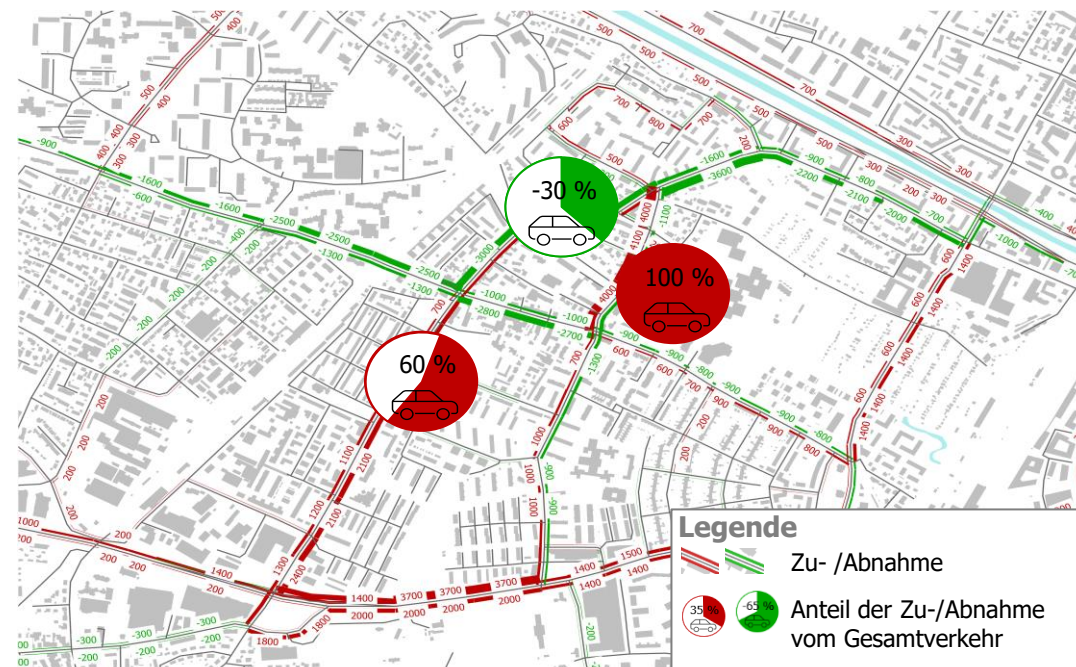
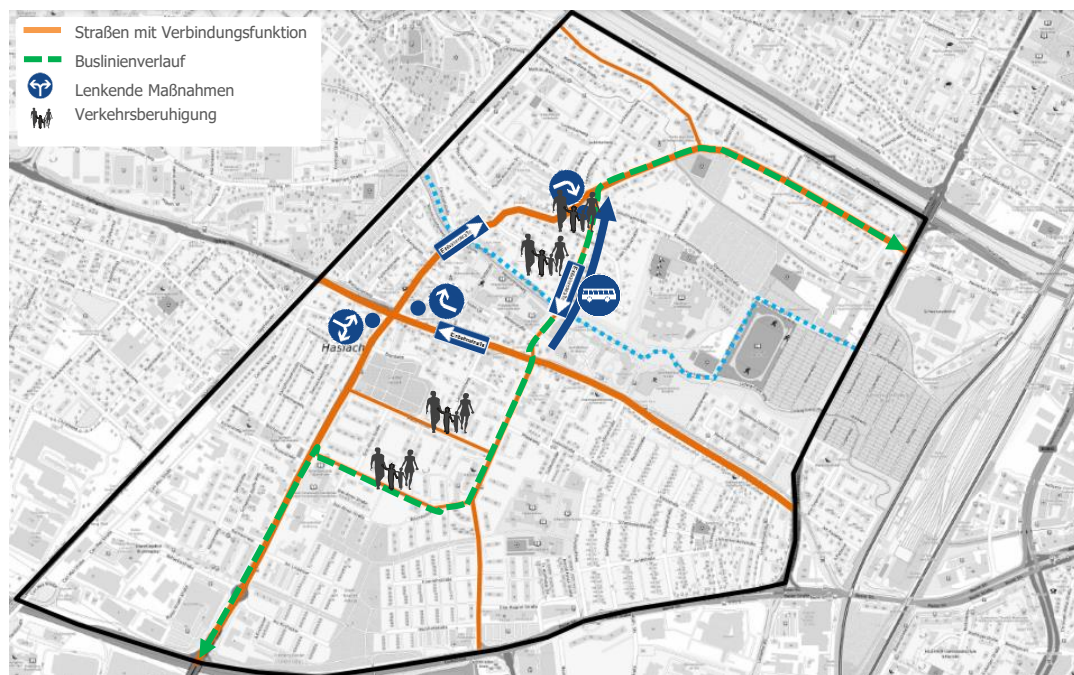
#### Konsequenzen

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

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Einbahnstraße“ | Variante 2b) Einbahnring



### + Starke Verkehrsentlastung:

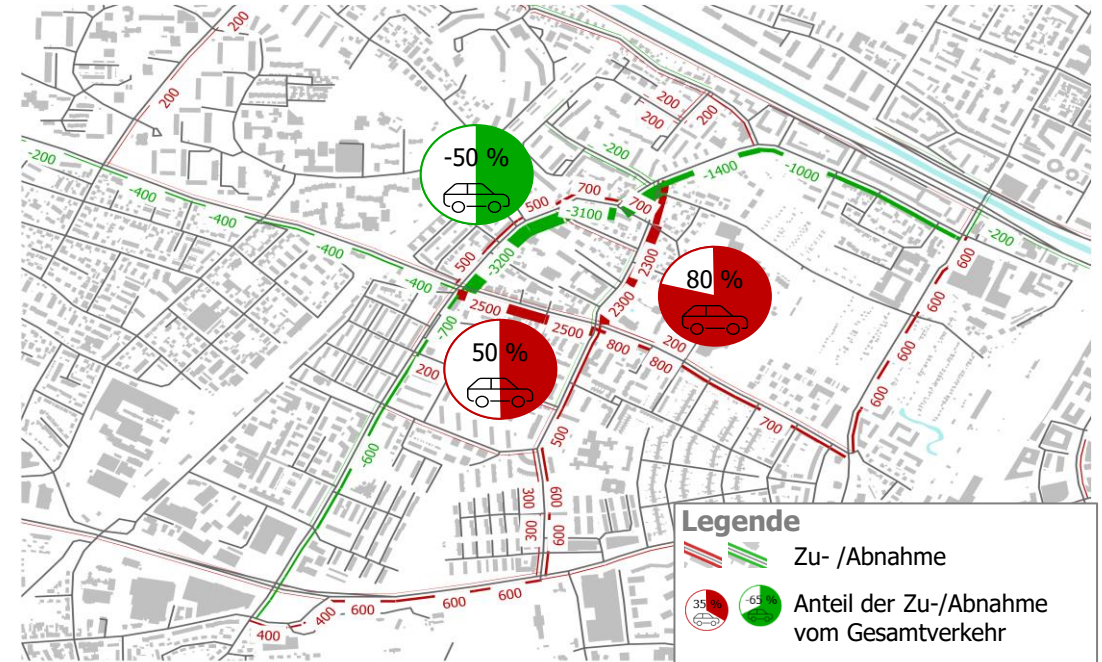
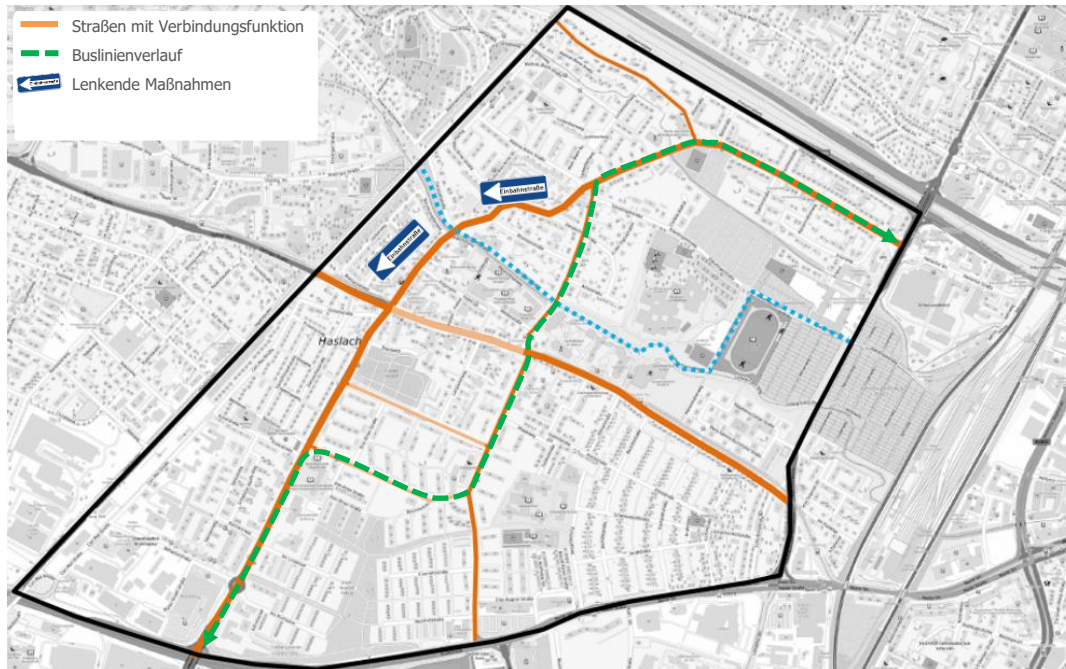
- Carl-Kistner-Straße Zentrum stadteinwärts ca. 2.800 Kfz / Tag, stadtauswärts ca. 1.000 Kfz / Tag
- Markgrafenstr. stadtauswärts ca. 1.600 bis 3.000 Kfz / Tag
- Haslacher Str. stadteinwärts ca. 2.000 Kfz / Tag

### - Verlagerung:

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Einbahnstraße“ | Variante 2c) Einbahnstraße Markgrafenstraße



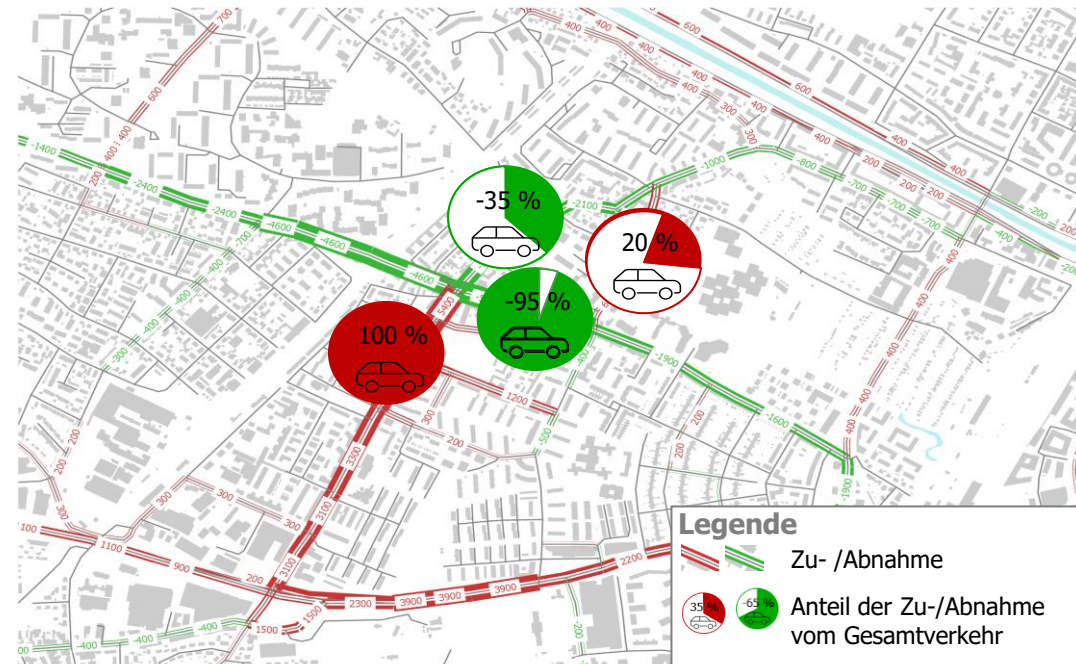
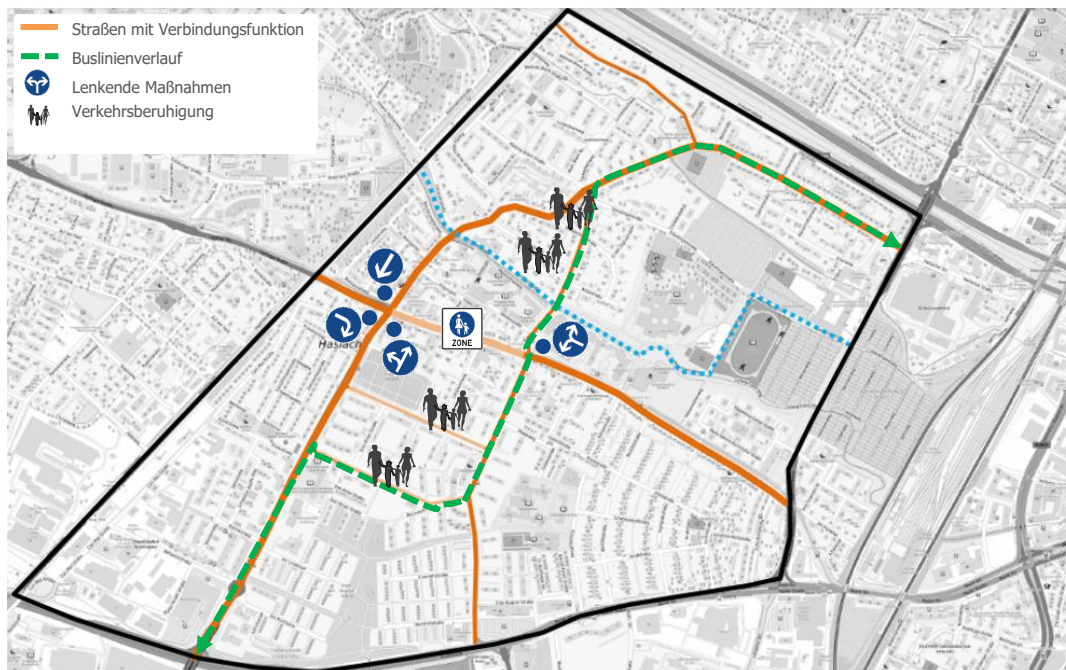
- + Verkehrsentlastung:
  - Markgrafenstraße Richtung Norden

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

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Fußgängerzone“ | Variante 3a) Herausnahme von Fahrbeziehungen + Fußgängerzone



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

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

## Varianten und Vorschläge

### Cluster „Fußgängerzone“ | Variante 3a) Konsequenzen Carl-Kistner-Straße

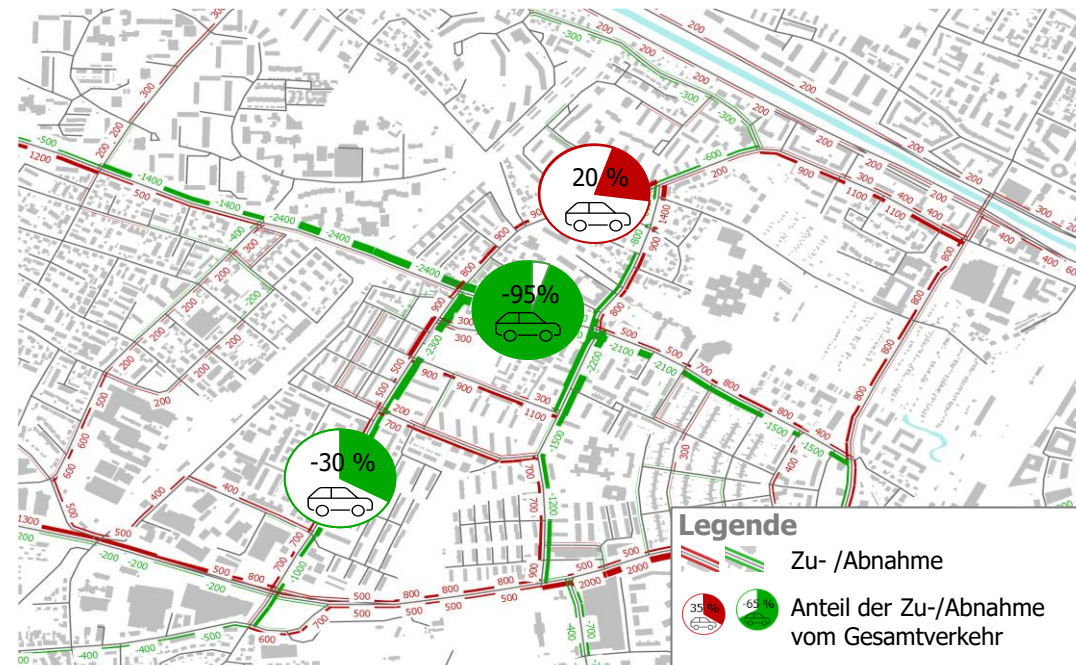
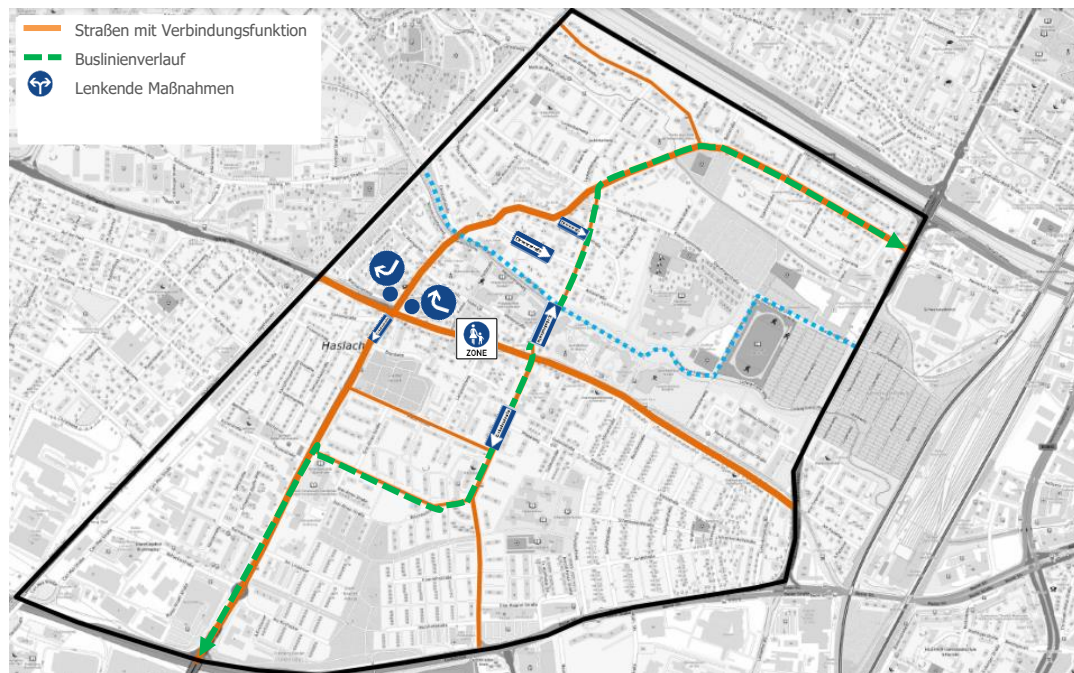


#### Konsequenzen

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

# Varianten und Vorschläge

## Cluster „Fußgängerzone“ | Variante 3b) Fußgängerzone, Rechtsabbiegegebote, Einbahnstraßen



### + Starke Verkehrsentlastung:

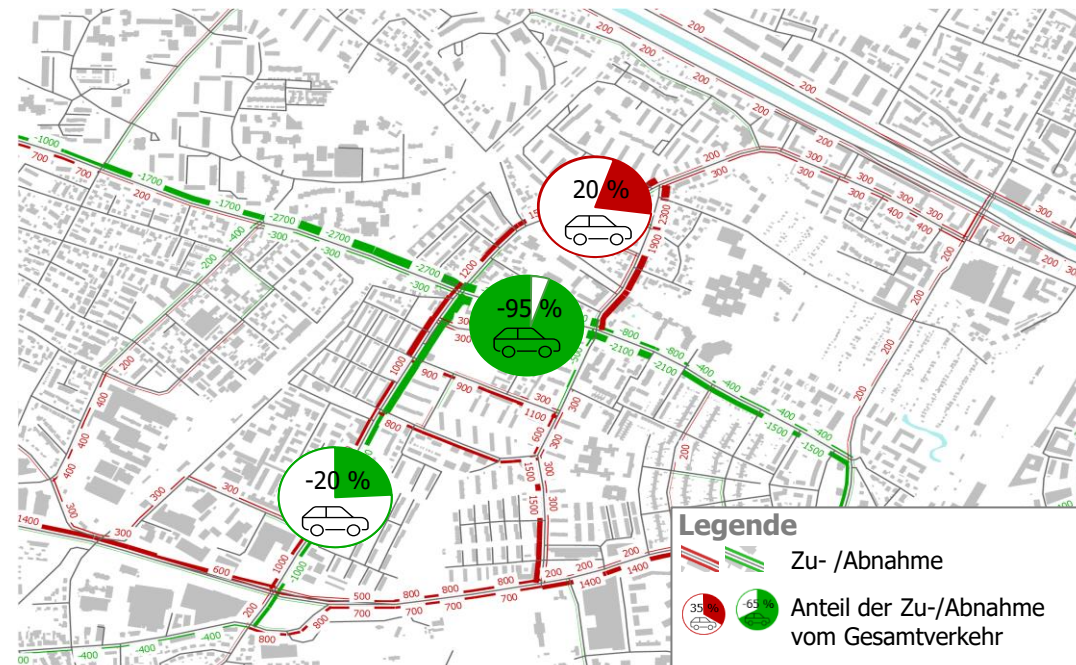
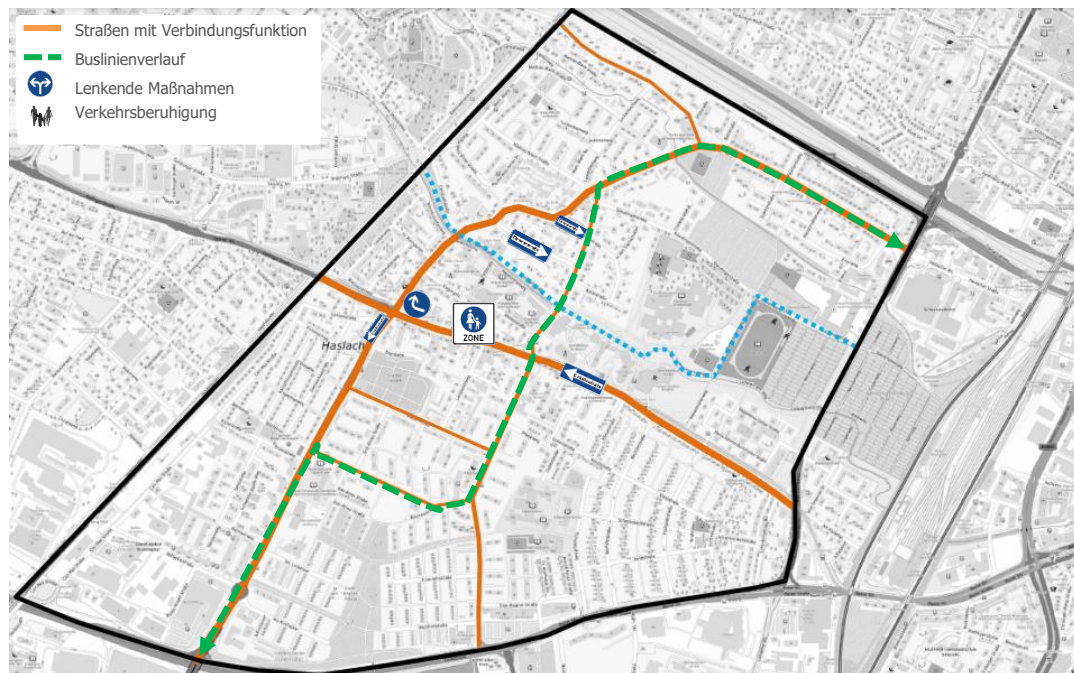
- Carl-Kistner-Straße Zentrum ca. 5.300 Kfz / Tag
- Opfinger Straße stadtauswärts ca. 2.400 Kfz / Tag
- Uffhauser Str. ca. 1.000 bis 2.300 Kfz / Tag
- Feldbergstr. ca. 1.200 bis 2.200 Kfz / Tag

### - Verlagerung:

- West-Ost-gerichtete Verkehre südlich über Uffhauser Str., Belchenstr. und Blauenstr. auf B 3
- Ost-West-gerichteten Verkehre über Stauffer Str. und Markgrafenstr. ca. 800 Kfz / Tag
- Probleme in der Grundstückserreichbarkeit

# Varianten und Vorschläge

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



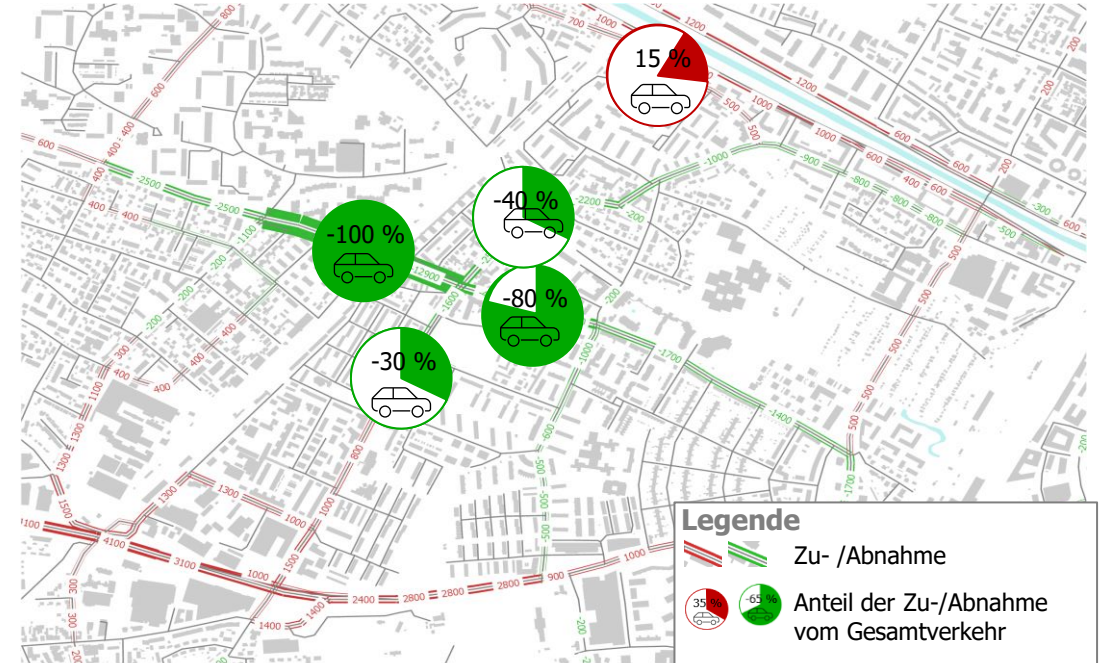
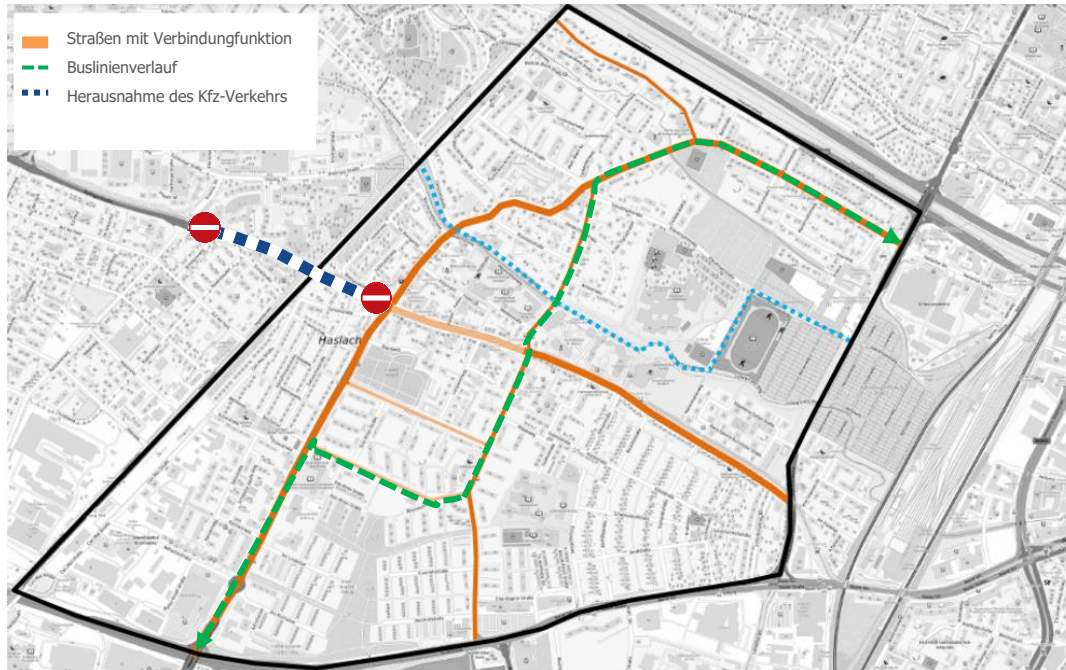
- +** Starke Verkehrsentlastung:
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum

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

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

# Varianten und Vorschläge

## Sperrung der Bahnübergangsbrücke | Variante 4



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

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

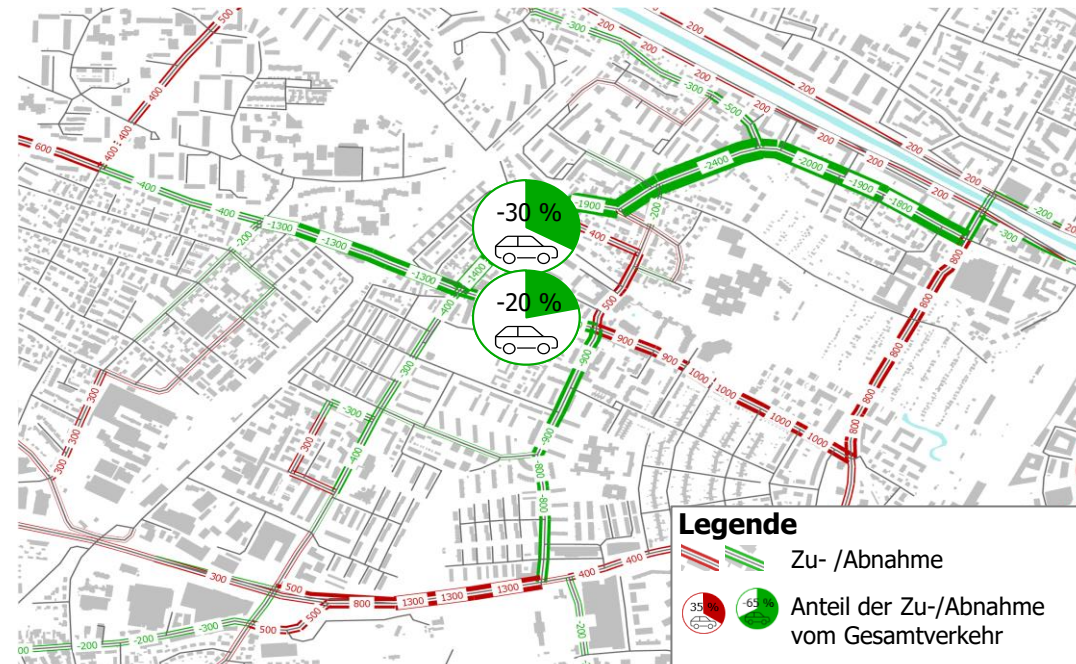
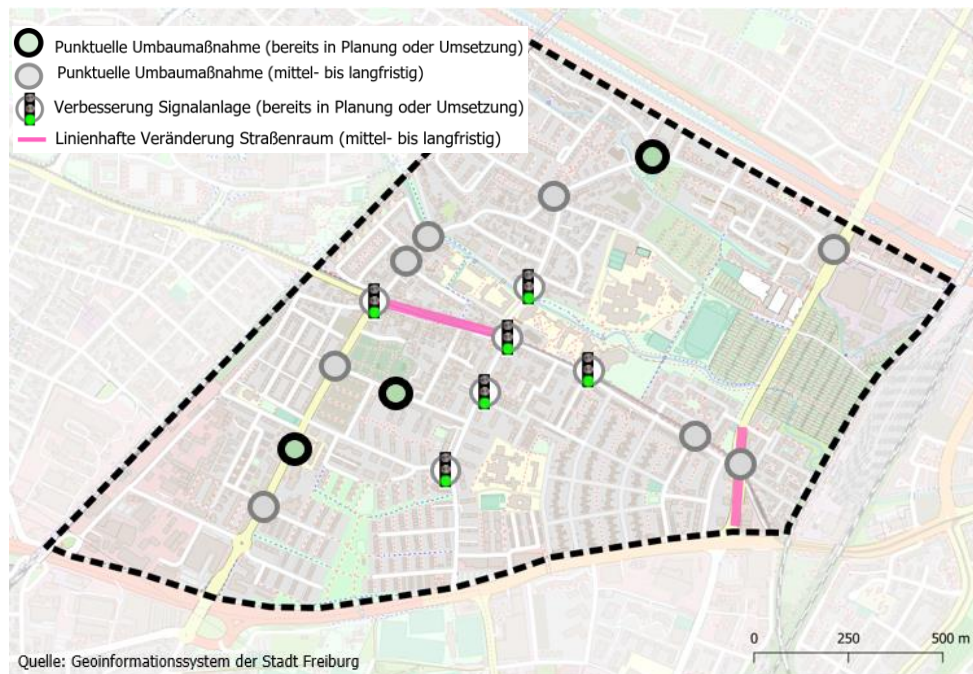
## Varianten und Vorschläge

### Sperrung der Bahnübergangsbrücke | Fazit

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

# Varianten und Vorschläge

## Keine Verkehrslenkung | Variante 5





- + Tw. starke Verkehrsentlastung:
  - Haslacher Straße
  - Markgrafenstr.
  - Carl-Kistner-Straße Zentrum
  - Opfinger Str.

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

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

# Varianten und Vorschläge

## Vergleich der Varianten für die Verkehrslenkung

	<b>Abbiegeverbote</b> Variante 1	<b>Einbahnstraße Carl-Kistner-Straße</b> Variante 2	<b>Fußgängerzone Carl-Kistner-Straße</b> Variante 3	<b>Herausnahme Kfz von Brücke</b> Variante 4	<b>Umgestaltung von Straßenräumen</b> Variante 5
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carl-Kistner-Straße kann deutlich entlastet werden</li> <li>Teilweise ebenso andere entlastungswürdige Straßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Carl-Kistner-Straße lassen sich in begrenztem Umfang Durchgangsverkehre reduzieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Carl-Kistner-Straße lassen sich Durchgangsverkehre fast vollständig reduzieren</li> <li>Flächengewinn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgangsverkehr in größtmöglichem Umfang reduzierbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>leichte Reduktion der Verkehrsbelastungen</li> <li>Zugewinne an Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung auf andere Straßen - insbesondere Uffhauser Straße</li> <li>Komplexe, schwer verständliche Verkehrsführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung auf andere Straßen – insbesondere Blauen- und Belchenstraße</li> <li>Grundstückserreichbarkeit problematisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung auf andere Straßen – insbesondere Blauen- und Belchenstraße</li> <li>finanzielle und rechtliche Hürden</li> <li>langwieriges Planverfahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In größerem Maße Umwegfahrten</li> <li>Erreichbarkeit Carl-Kistner-Straße (Geschäfte) erschwert</li> <li>Trennwirkung für Stadtteile Weingarten und Haslach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierbarkeit nimmt längeren Zeitraum in Anspruch</li> <li>Verkehrslenkungseffekt nur begrenzt</li> </ul>

Die Varianten sind auf Zielerreichung, unerwünschte Nebeneffekte, Realisierbarkeit sowie Akzeptanz bei der Bevölkerung zu bewerten.

**Varianten 1** (Abbiegeverbote) und **Varianten 2** (Einbahnstraße Carl-Kistner-Straße) weisen Probleme bzgl. Verlagerung von Verkehr sowie bzgl. Akzeptanz auf, werden daher nicht empfohlen. **Variante 3** (Fußgängerzone) wird wegen hoher Kosten und da unklar ist, ob dies für die Geschäfte von Vorteil ist oder nicht, ebenso nicht empfohlen.

**Variante 4** (Brückensperrung) verringert den Durchgangsverkehr wirksam ohne andere Straßen übermäßig mit Verkehr zu belasten – sie wird grundsätzlich empfohlen. Nachteilig ist die Trennwirkung Stadtteile Weingarten und Haslach.

**Variante 5** beinhaltet keine harten Einschränkungen und ist bzgl. Akzeptanz vorteilhaft, hat allerdings deutlich weniger verkehrsberuhigende Wirkung. Im Rahmen des finanziell machbaren sollte das Potenzial so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Auch diese Variante wird empfohlen.

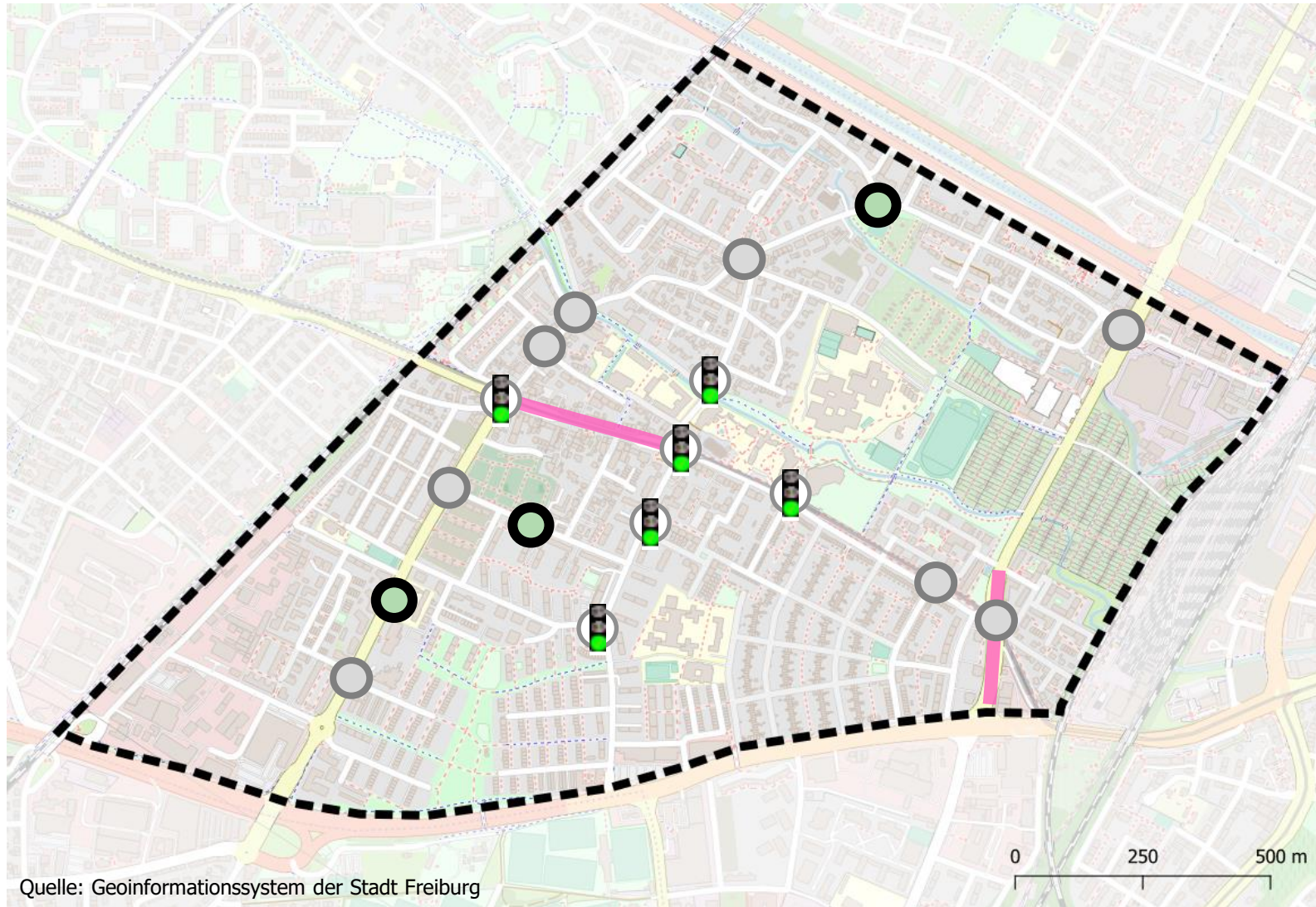
Nachfolgend werden mögliche Maßnahmen zusammengestellt, die zu einer Verkehrsberuhigung auf den betreffenden Straßen oder Straßenabschnitten beitragen, auf denen sie eingerichtet werden. Sie zielen auf langsamere Fahrweisen im Autoverkehr, auf mehr Verkehrssicherheit sowie eine angenehmere Mobilität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

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





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

# Varianten und Vorschläge

## Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Übersicht

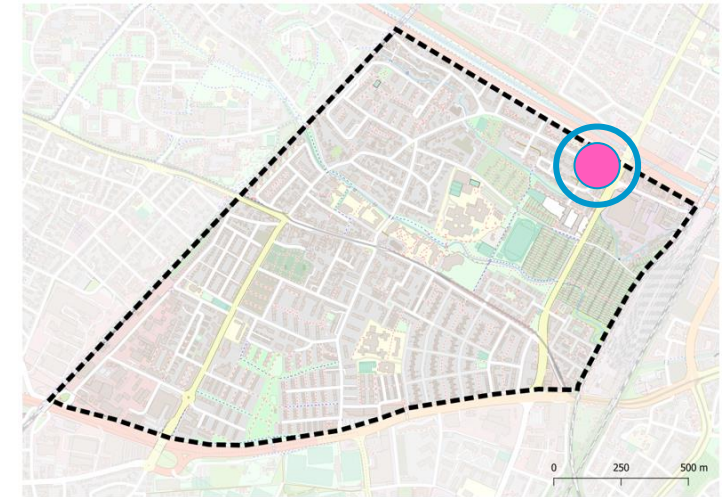


Quelle: Geoinformationssystem der Stadt Freiburg

-  Punktuelle Umbaumaßnahme (bereits in Planung oder Umsetzung)
-  Punktuelle Umbaumaßnahme (mittel- bis langfristig)
-  Verbesserung Signalanlage (bereits in Planung oder Umsetzung)
-  Linienhafte Veränderung Straßenraum (mittel- bis langfristig)

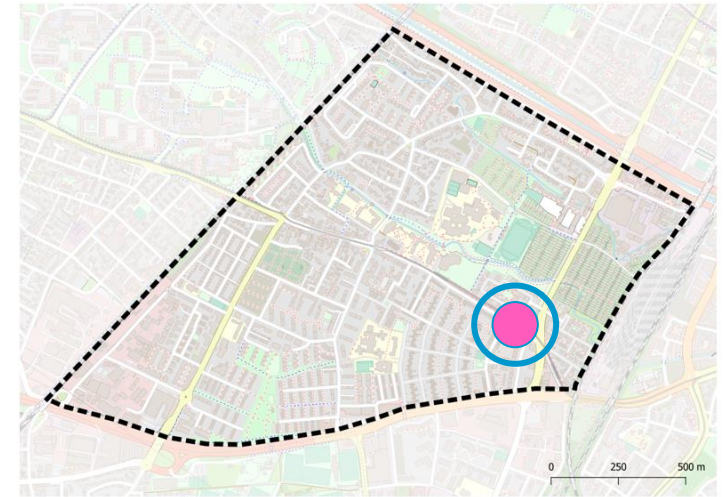
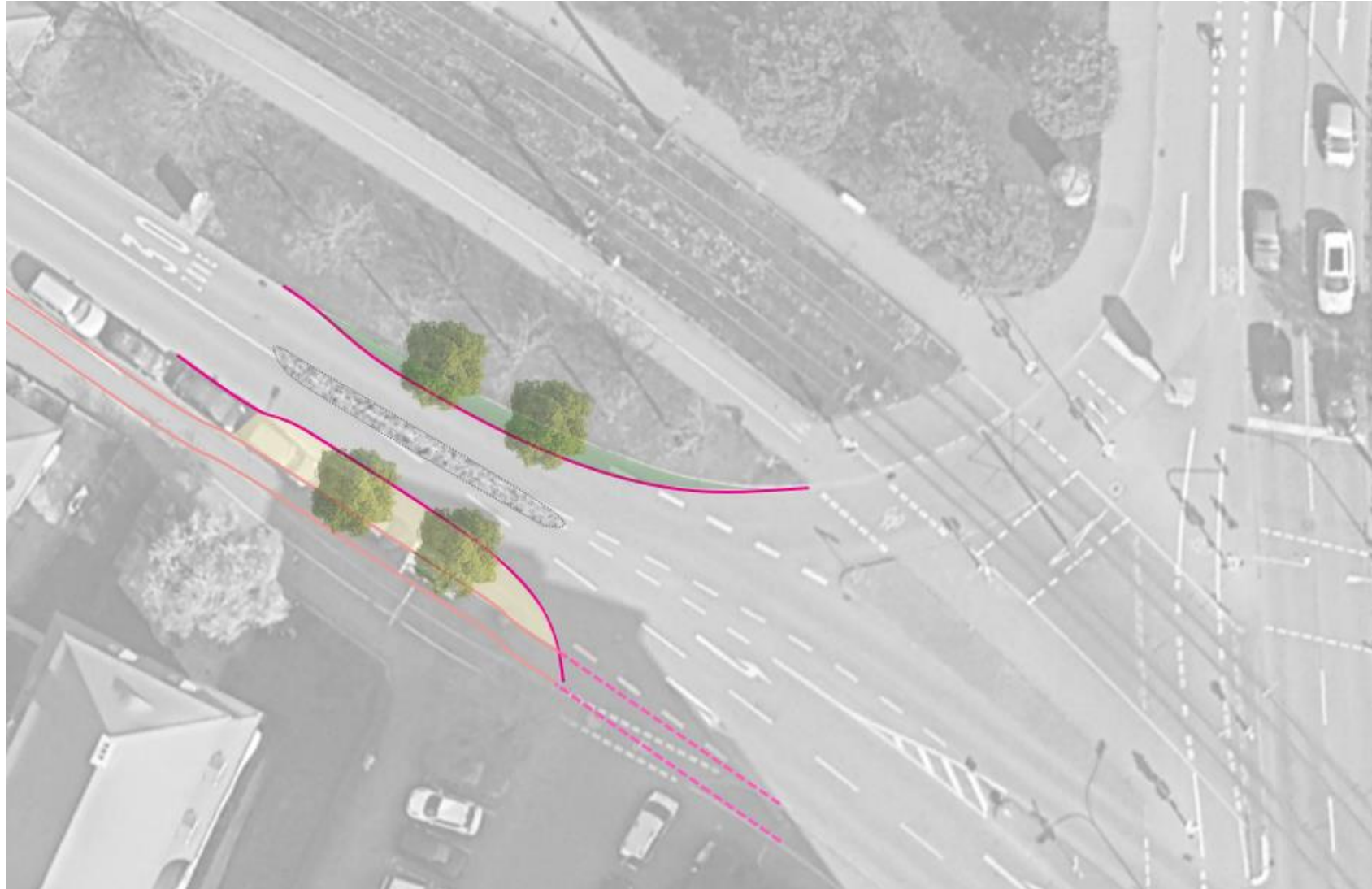
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Haslacher Straße / Eschholzstraße



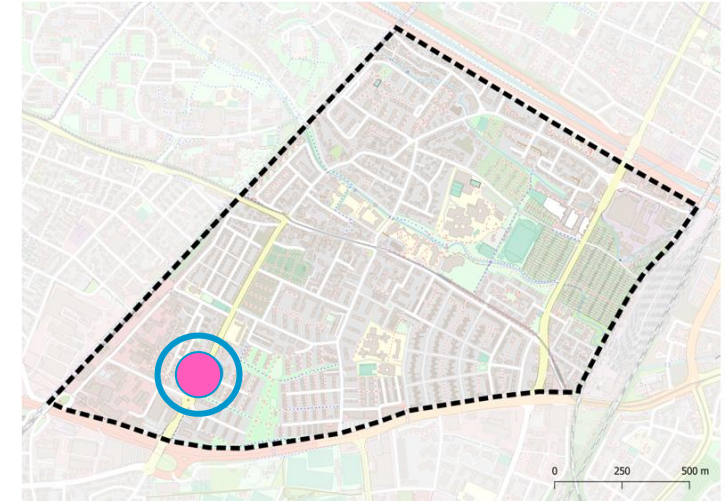
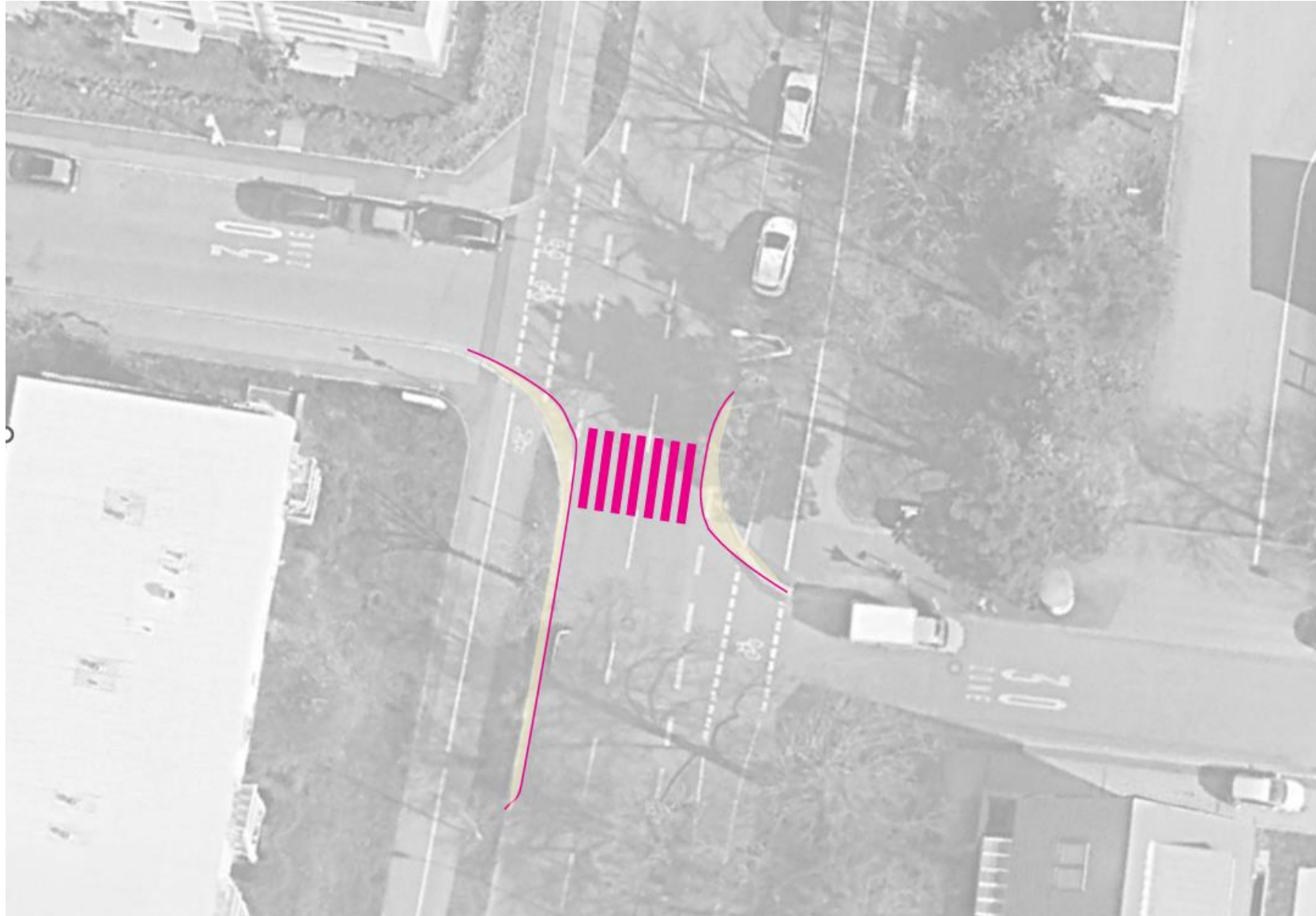
# Varianten und Vorschläge

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



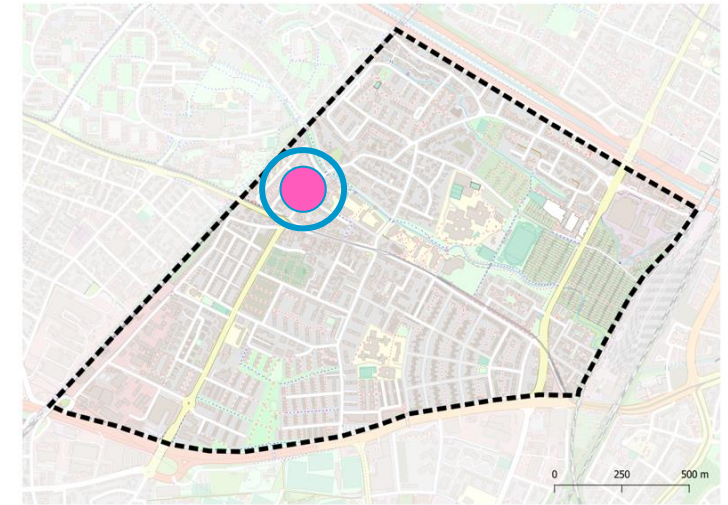
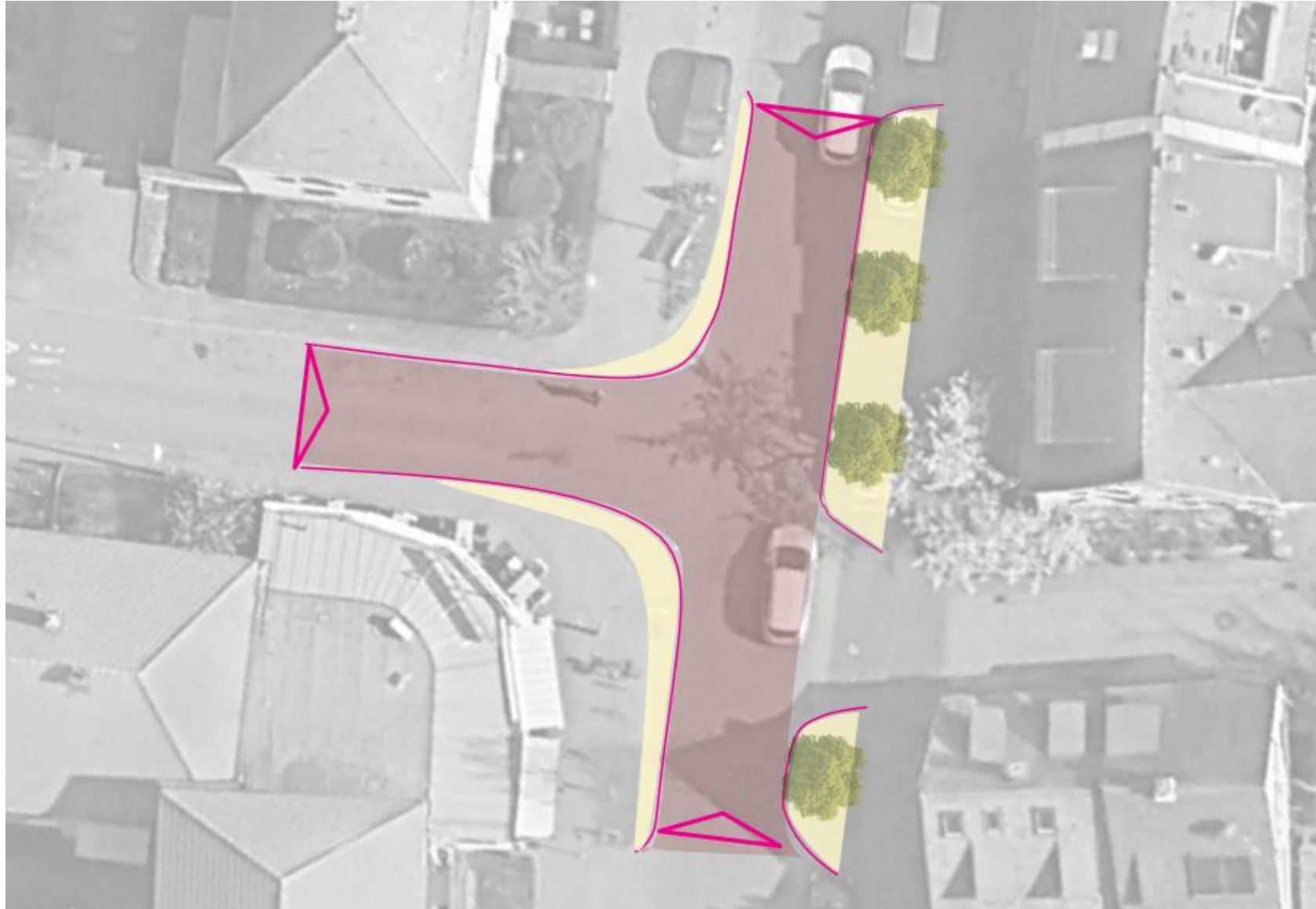
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Uffhauser Straße / Am Lindacker



# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Markgrafenstraße / Kolpingstraße



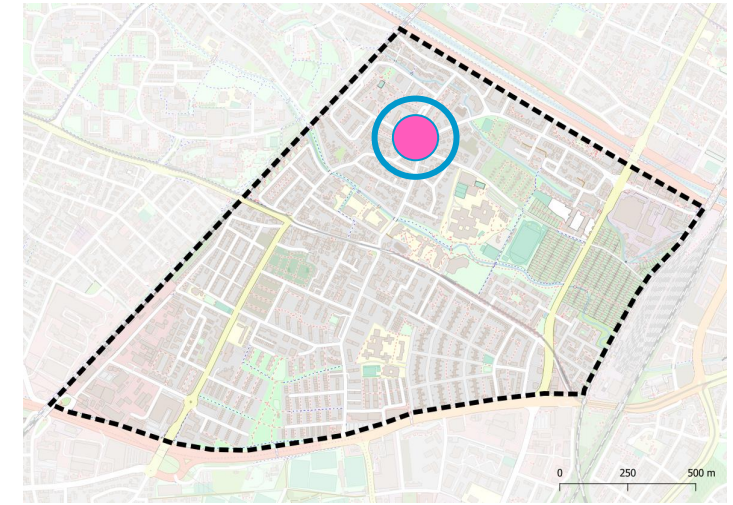
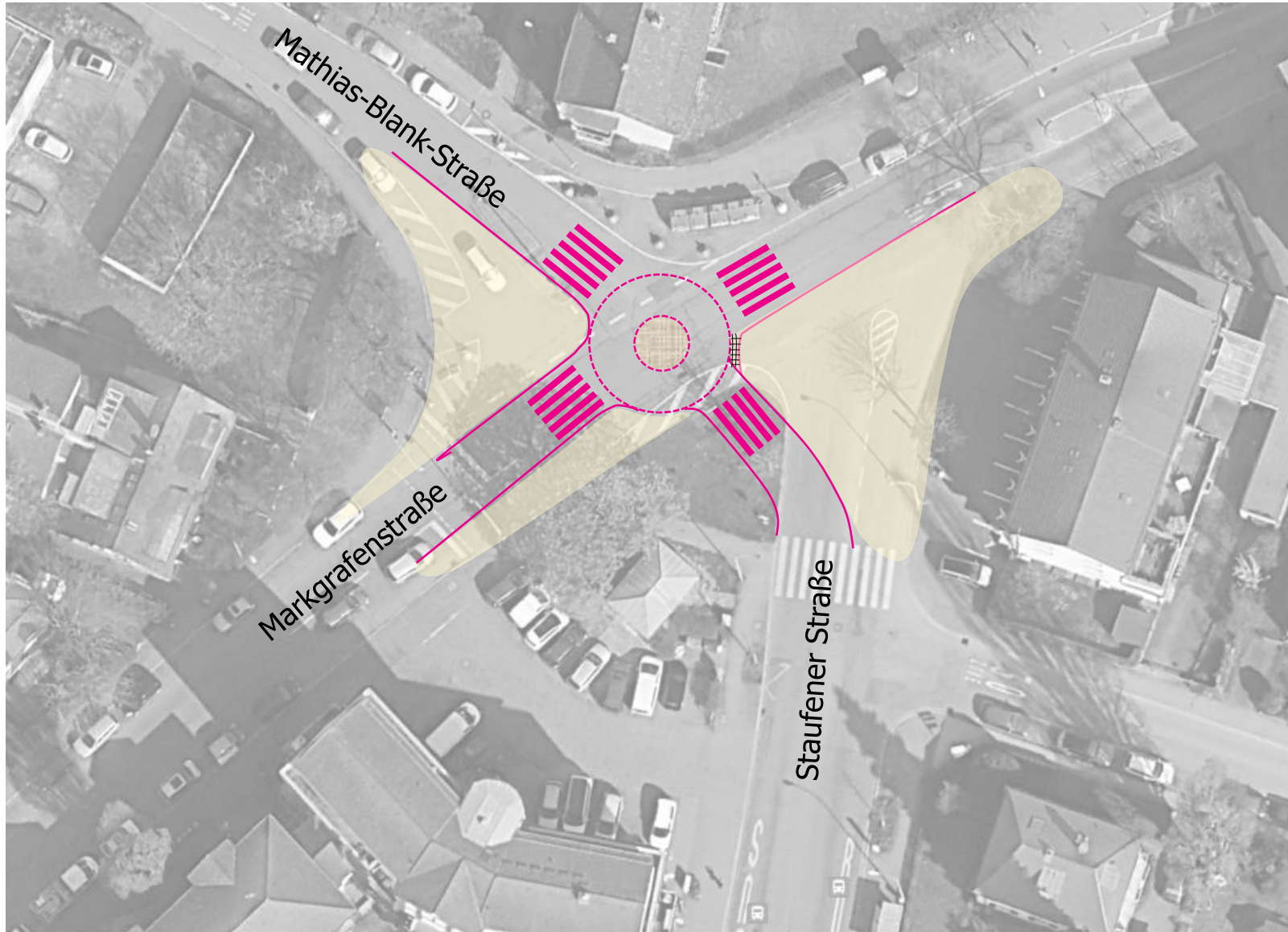
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Blauenstraße / Langackerweg



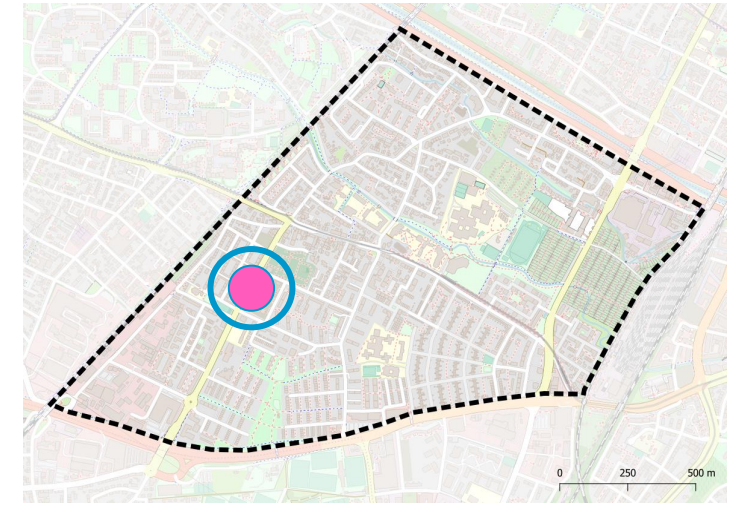
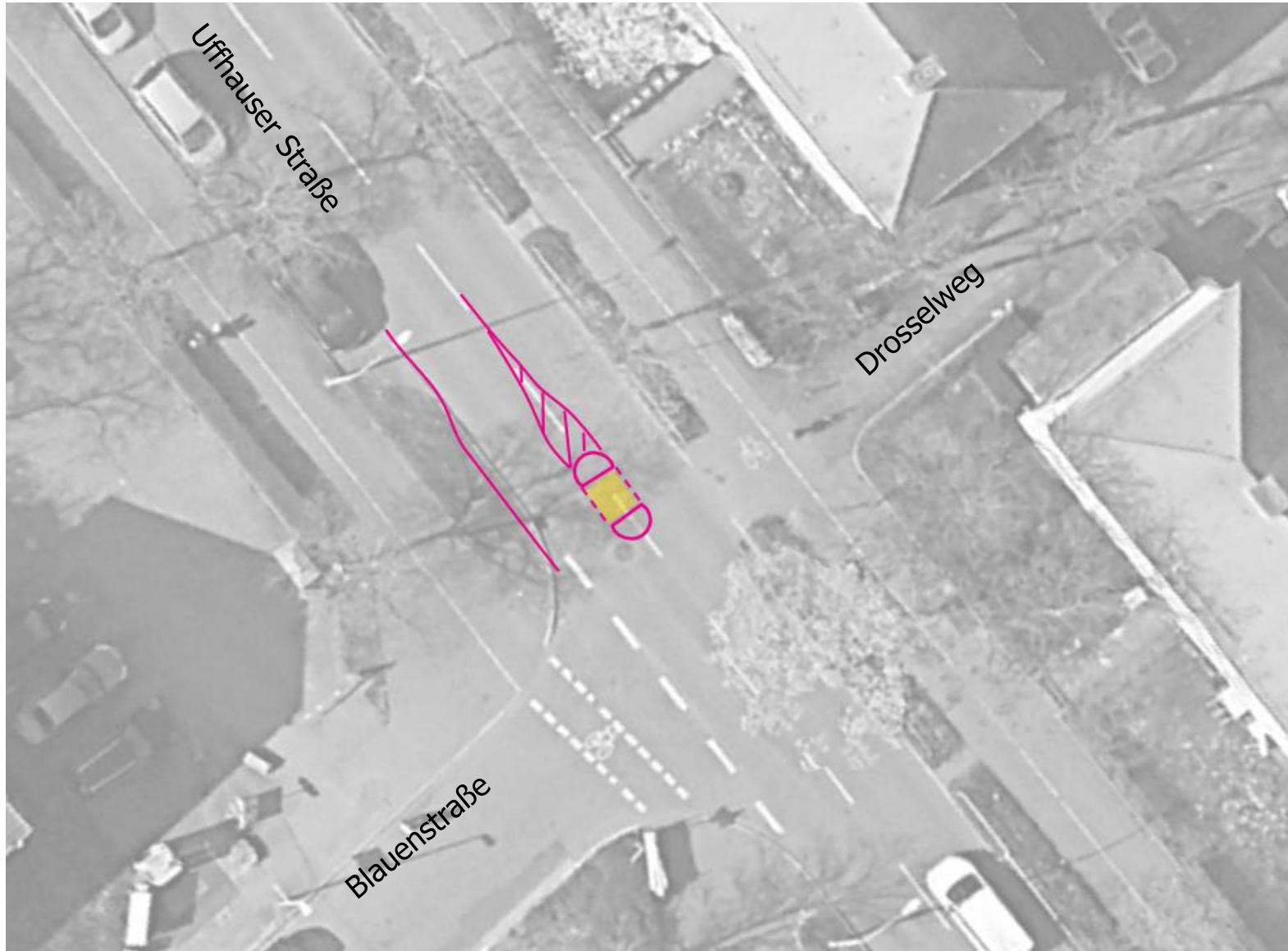
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Minikreislauf im Knotenpunkt Markgrafen-/Staufener-/M.-Blank-Straße



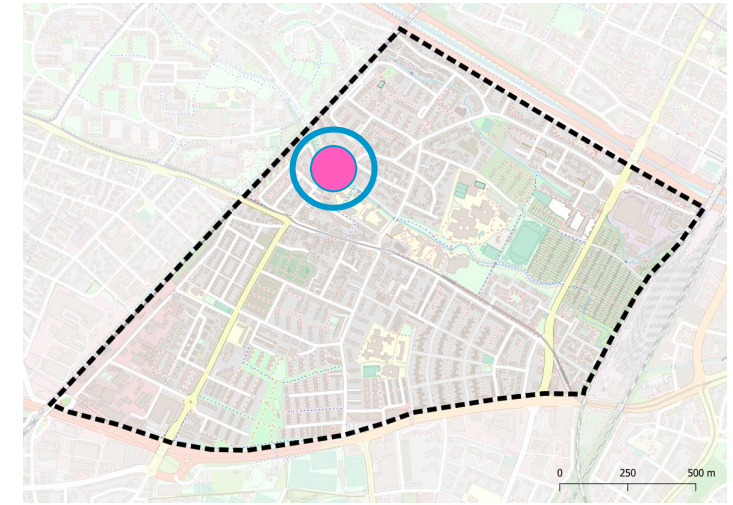
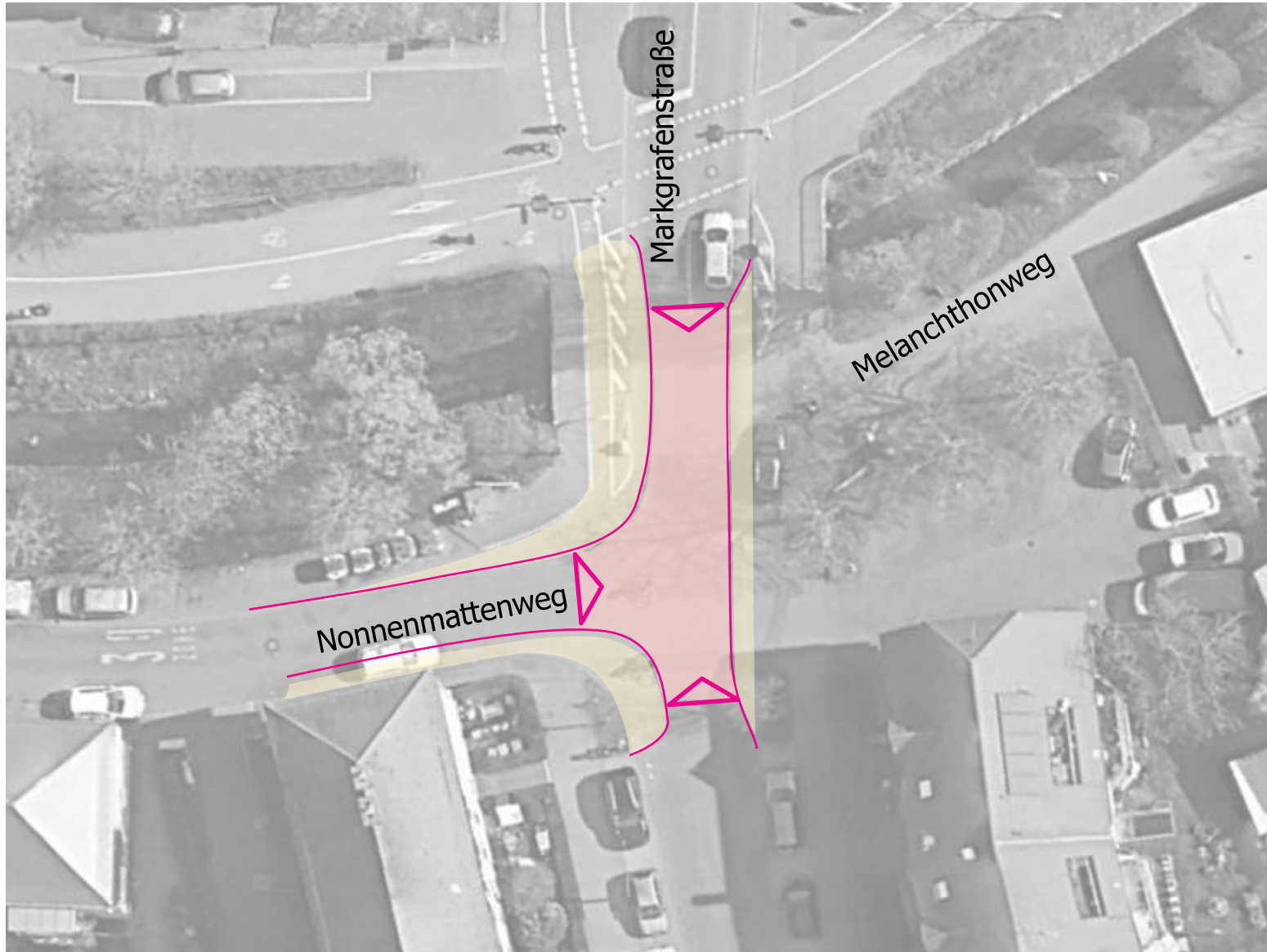
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Fahrbahnteiler in der Uffhauser Straße



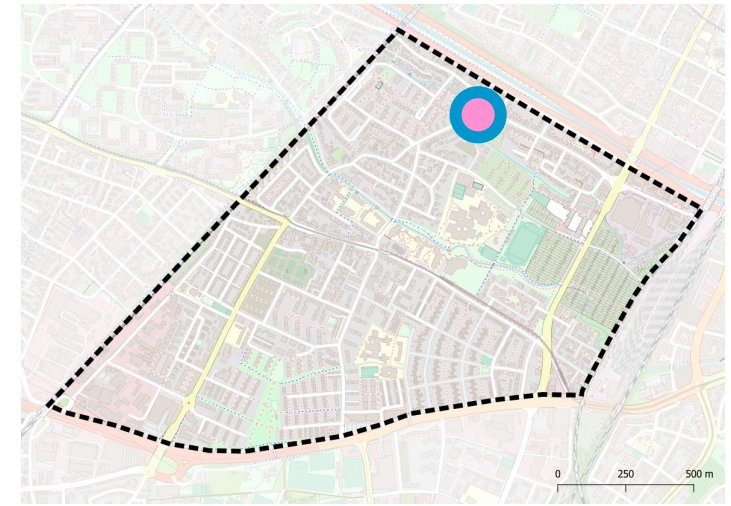
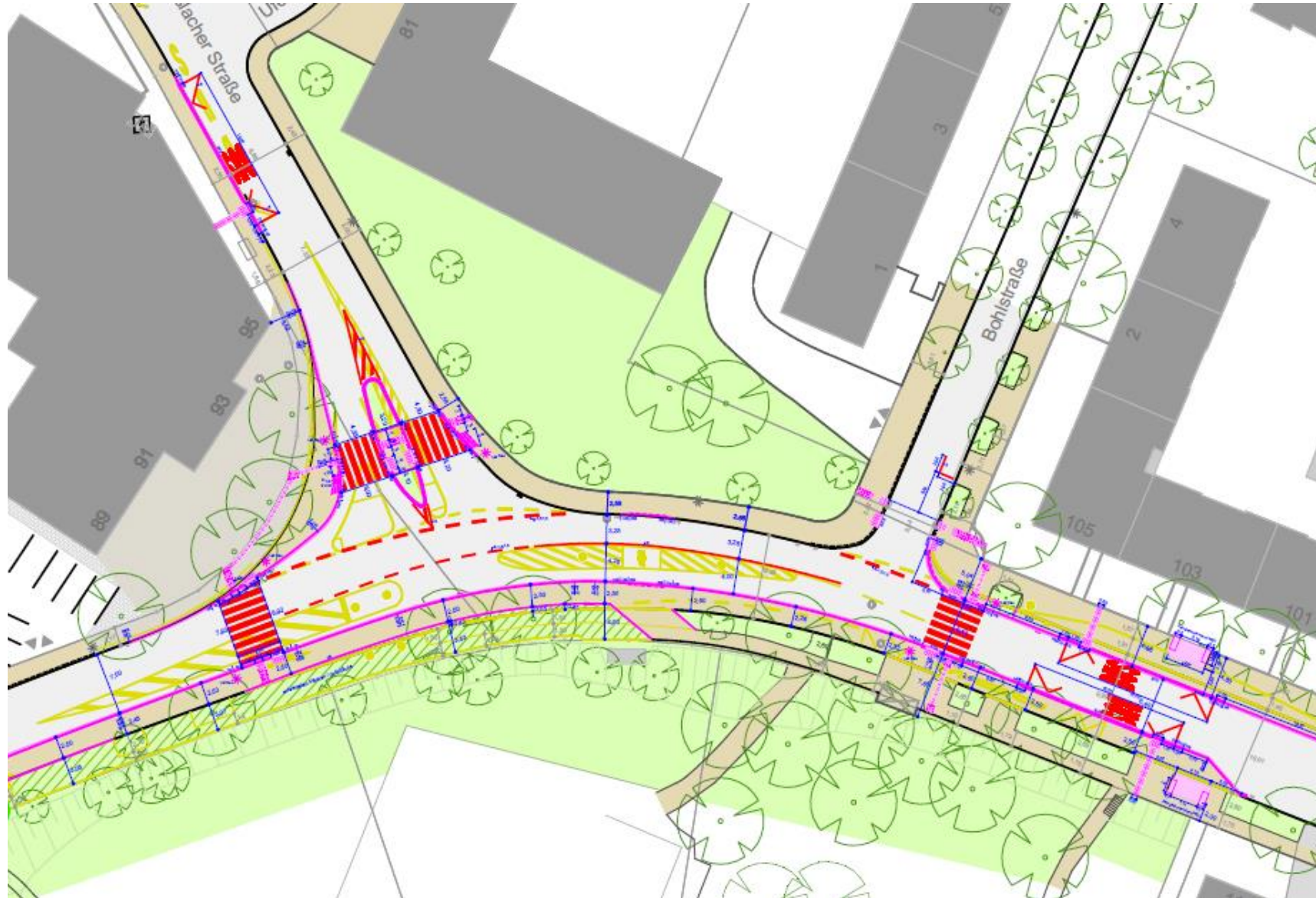
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Einengung und Aufpflasterung Markgrafenstraße / Melanchthonweg



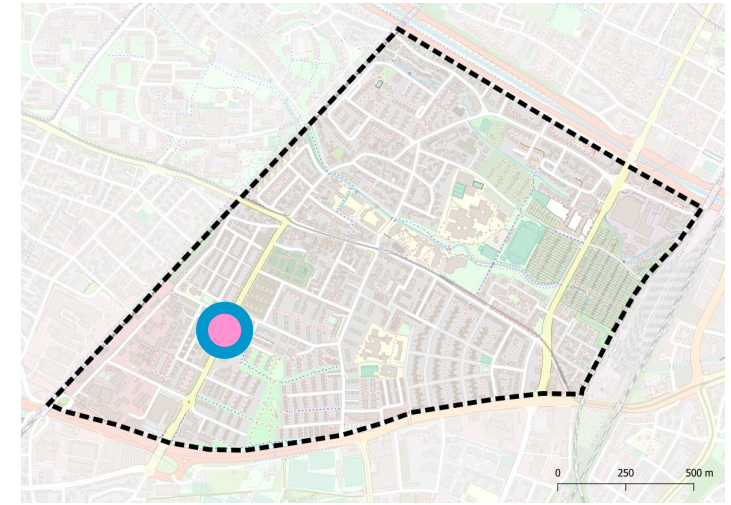
# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Fußgängerüberwege Haslacher Straße (Ifd.)



# Varianten und Vorschläge

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Fußgängerüberwege Uffhauser Straße (lfd.)



## Varianten und Vorschläge

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Regelmäßige Sitzgelegenheiten



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

# Varianten und Vorschläge

## Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Parkraumstrategie



Öffentlich zugängliche Parkplätze ohne Bewirtschaftung



Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Höchstparkdauer



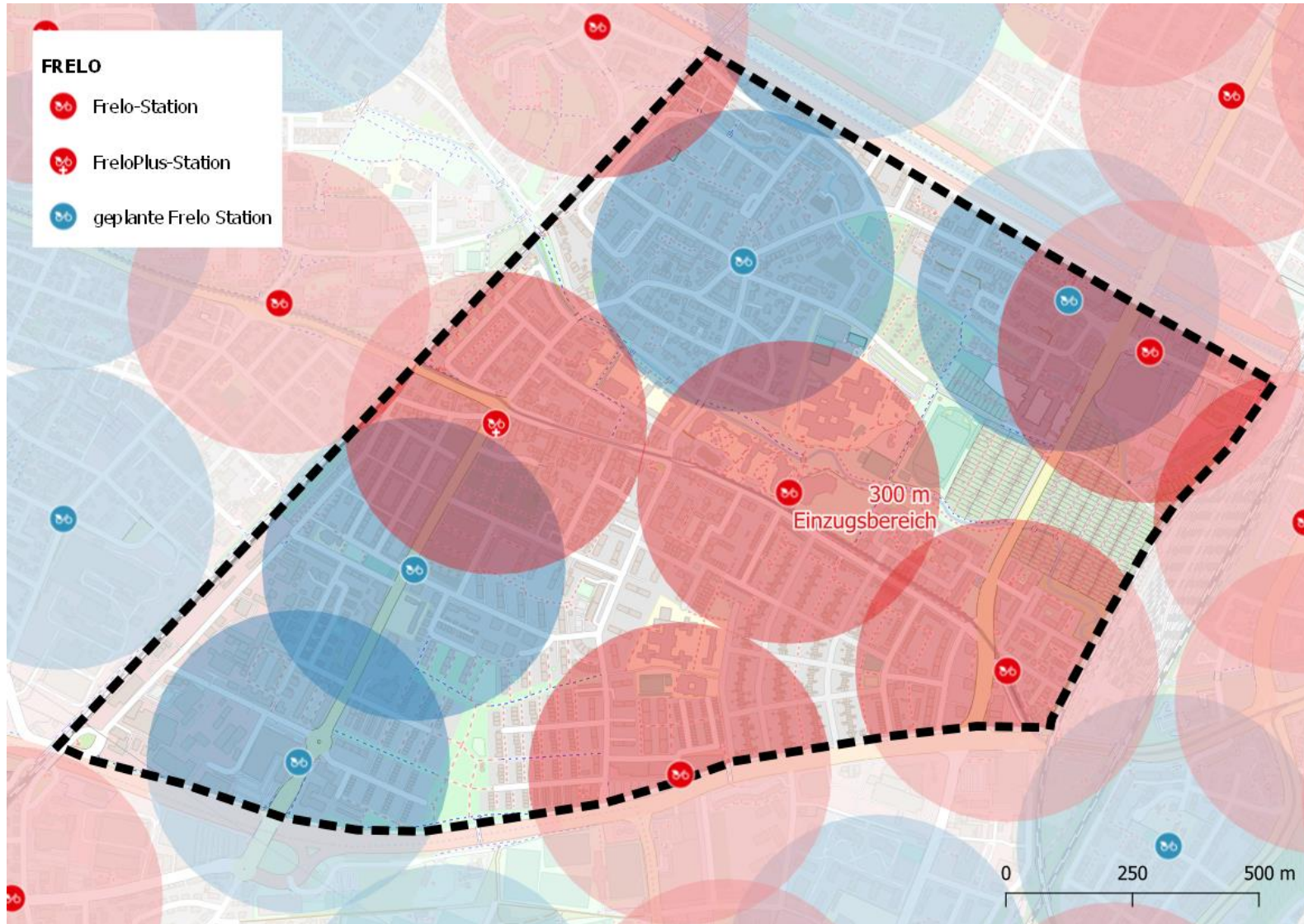
Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Gebührenpflicht

20

Anzahl Parkstände (gerundet)

# Varianten und Vorschläge

## Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im gesamten Stadtteil | Weiterentwicklung Frelu-Stationsnetz (Potenziale)



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

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

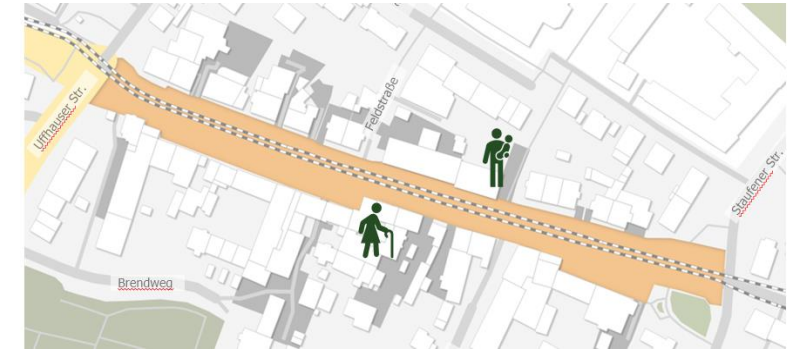
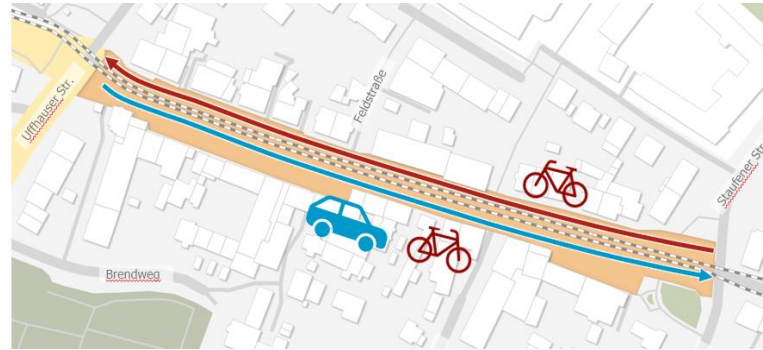
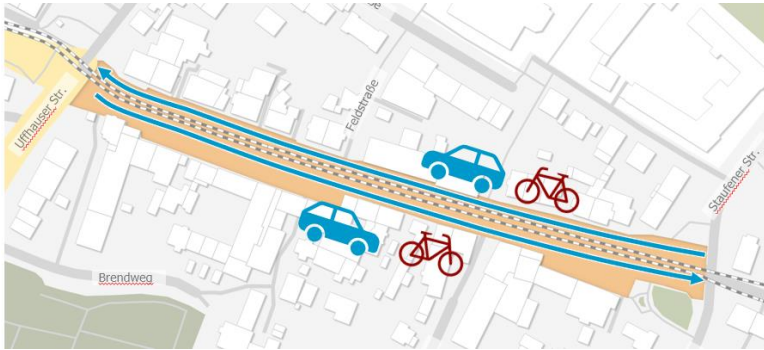
## Varianten und Vorschläge

### Carl-Kistner-Straße | Herangehensweise und Empfehlung

Die Carl-Kistner-Straße ist zwischen Markgrafenstraße und Staufener Straße der zentrale Ort Haslachs für Versorgung und Begegnung. Die Straßenraumgestaltung ist heute weder für den Fußverkehr noch für den Aufenthalt befriedigend, es werden Regemaße unterschritten. Eine Umverteilung von Flächen zu Gunsten von Fußverkehr und Aufenthalt ist anzustreben. Dies wurde in den Beteiligungen von einer deutlichen Mehrheit gewünscht, wobei Gewerbetreibende betonen, dass weiterhin die Geschäfte mit dem Pkw erreichbar bleiben müssen. Im Kapitel „Verkehrslenkung“ wurde deutlich, dass weder eine Einbahnstraßenregelung noch eine Fußgängerzone vorteilhaft sind. Daraus resultiert die Empfehlung, die Befahrbarkeit prinzipiell so zu belassen wie heute, den Straßenraum jedoch deutlich zu verändern. Eine nachfolgende Animation (Variante A) sowie die Handskizze zeigen, wie eine Umgestaltung aussehen könnte.

# Varianten und Vorschläge

## Carl-Kistner-Straße | Variantenvergleich



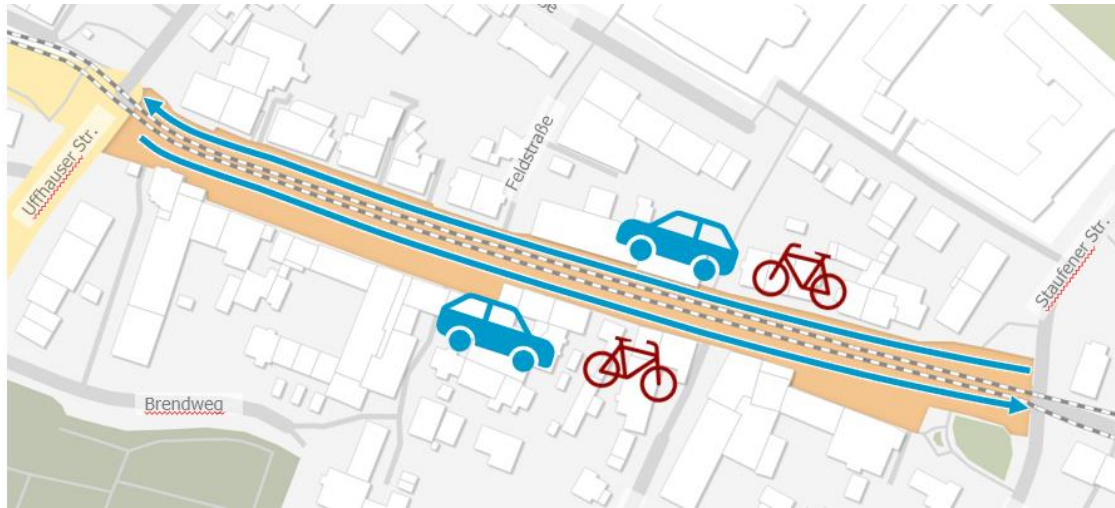
Variante A Bauliche Veränderung mit gleichbleibender Verkehrsführung

Variante B Einbahnstraßenregelung und Radweg in Gegenrichtung

Variante C Fußgängerzone

# Varianten und Vorschläge

## Carl-Kistner-Straße | Variantenvergleich

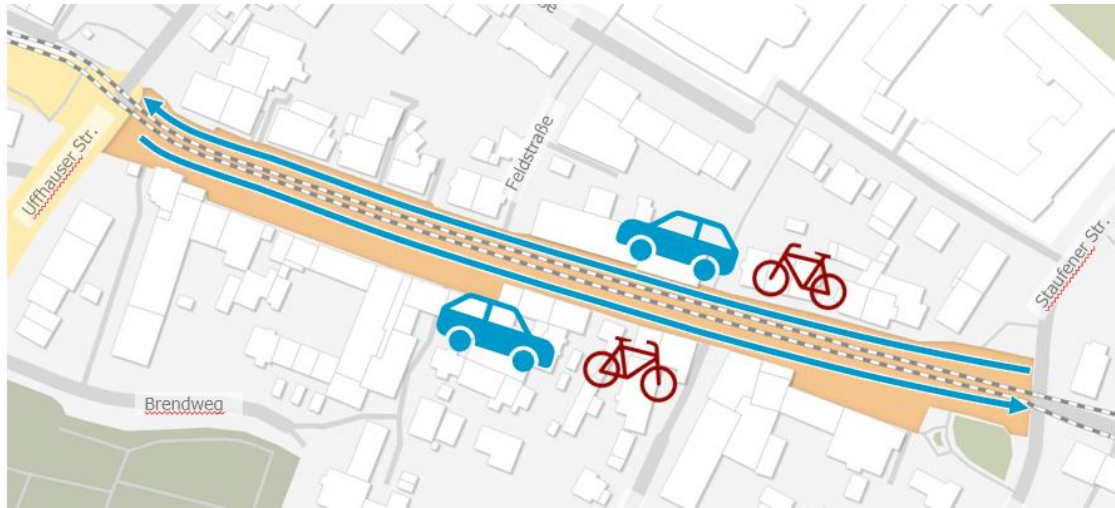


### Variante A erscheint am ehesten machbar

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

# Varianten und Vorschläge

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



### Mögliche Elemente – konzeptionelle Vorgaben an den Entwurf

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

# Varianten und Vorschläge

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



## Varianten und Vorschläge

### Carl-Kistner-Straße in der Öffentlichkeitsbeteiligung | Zusammenfassung der Wünsche



Öffentliche Diskussion vor Ort Sept 2023



Planungs-Workshop mit Bürger:innen, Akteuren und Gewerbetreibenden Nov 2023

#### **Situation für Zu-Fuß-Gehende verbessern**

- Gehwegbreiten prüfen,
- Mindestbreiten sicherstellen
- Parkplätze im Straßenraum ggf. entfernen

#### **Aufenthaltsqualität verbessern**

- mehr Freiflächen für Fußgänger
- mehr Außenbestuhlung möglich machen

#### **Erreichbarkeit der Geschäfte für Autokunden**

- Parkplätze so weit wie möglich erhalten
- ggf. Parkierungsregelung anpassen (1h Maximaldauer statt 2h, mehr Kurzzeitparken im Umfeld einführen)

## Varianten und Vorschläge

### Carl-Kistner-Straße | Skizze für Umgestaltung

- Die folgenden Folien zeigen, wie die Carl-Kistner-Straße umgestaltet werden kann.
- Die ausgearbeitete Skizze nimmt die von Bürger:innen und Gewerbetreibenden geäußerten Wünsche auf und setzt sie in einen machbaren Kompromiss um.
- Die Skizze ist ein Vorschlag für die Diskussion in der Öffentlichkeit. Sie ist keine cm-genaue abschließende Planung.

# Varianten und Vorschläge

## Carl-Kistner-Straße | Skizze für Umgestaltung | Teil A

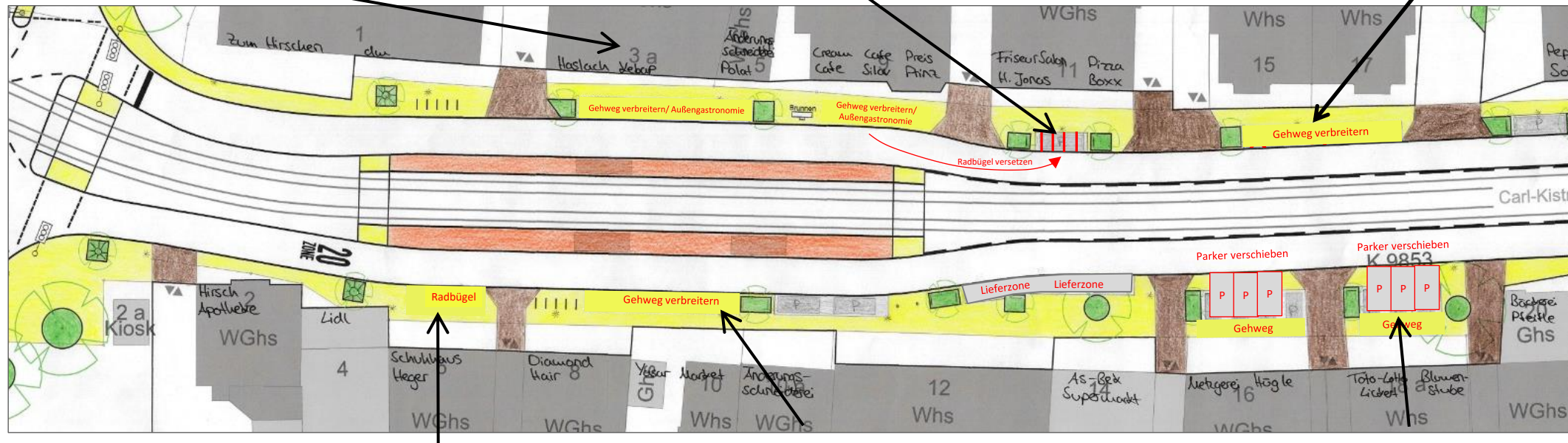
Haus-Nr. 3a, 5 und 9:  
Stärkung der  
Gastronomie durch mehr  
Außenfläche



Haus-Nr. 11:  
Besserer  
Standort für  
Radbügel



Haus-Nr. 15-17:  
Gehweg verbreitern  
(heute nur 1,50m)



Haus-Nr. 4/6:  
zusätzliche Radbügel,  
um Radparker von der  
Engstelle Baum zu  
verlagern



Haus-Nr. 10:  
Gehweg verbreitern  
(heute nur 1,10 m  
schmal)



Haus-Nr. 16 – 18:  
Parkplätze zur Straße hin  
verschieben (Zahl bleibt  
gleich) und durch-gehenden  
Gehweg vor den Häusern  
herstellen.

# Varianten und Vorschläge

## Carl-Kistner-Straße | Skizze für Umgestaltung | Teil B

Haus-Nr. 19-19a:  
Punktuelle Engstelle  
Gehweg beseitigen



Haus-Nr. 31-33:  
Parker nicht auf Gehweg –  
Markierungen ändern



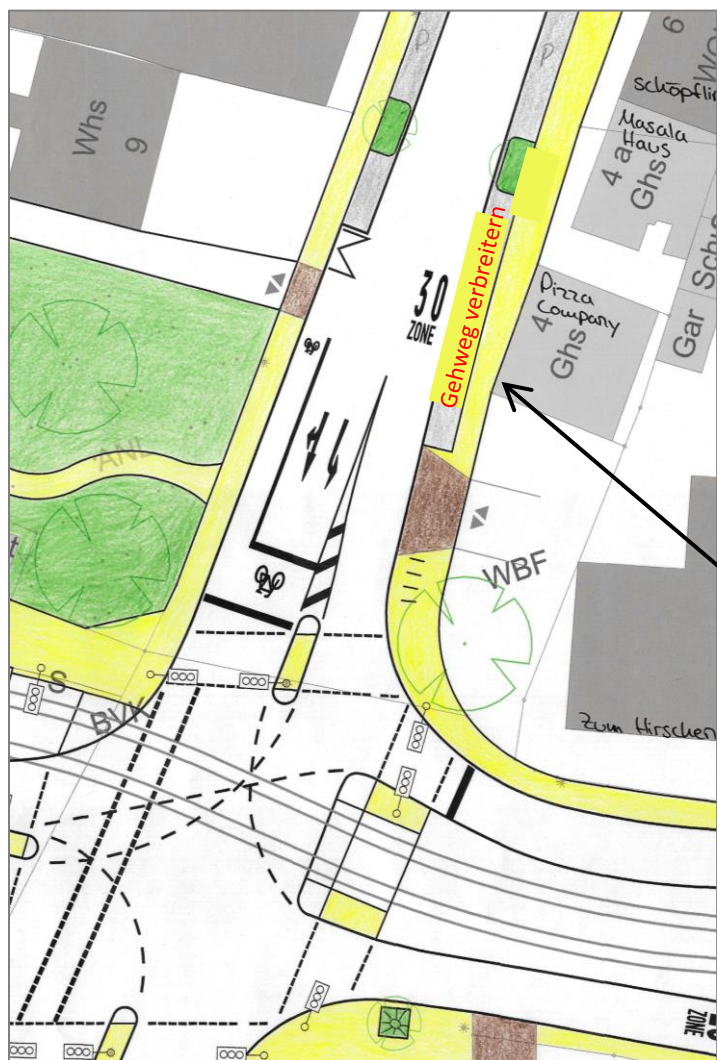
Haus-Nr. 30:  
Punktuelle Engstelle  
Gehweg beseitigen

Haus-Nr. 32-34:  
Punktuelle Engstelle  
Gehweg beseitigen



# Varianten und Vorschläge

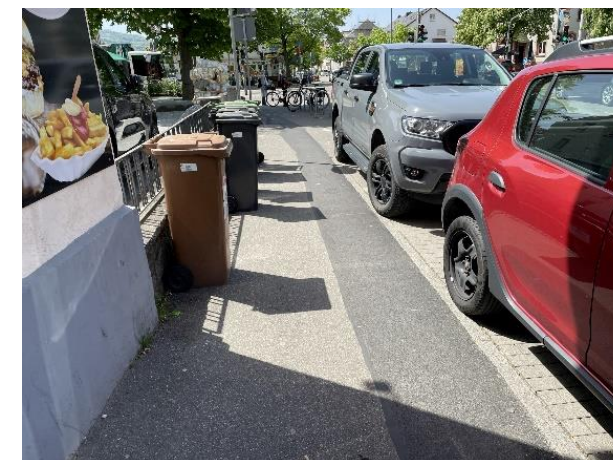
## Markgrafenstraße | Skizze für Umgestaltung

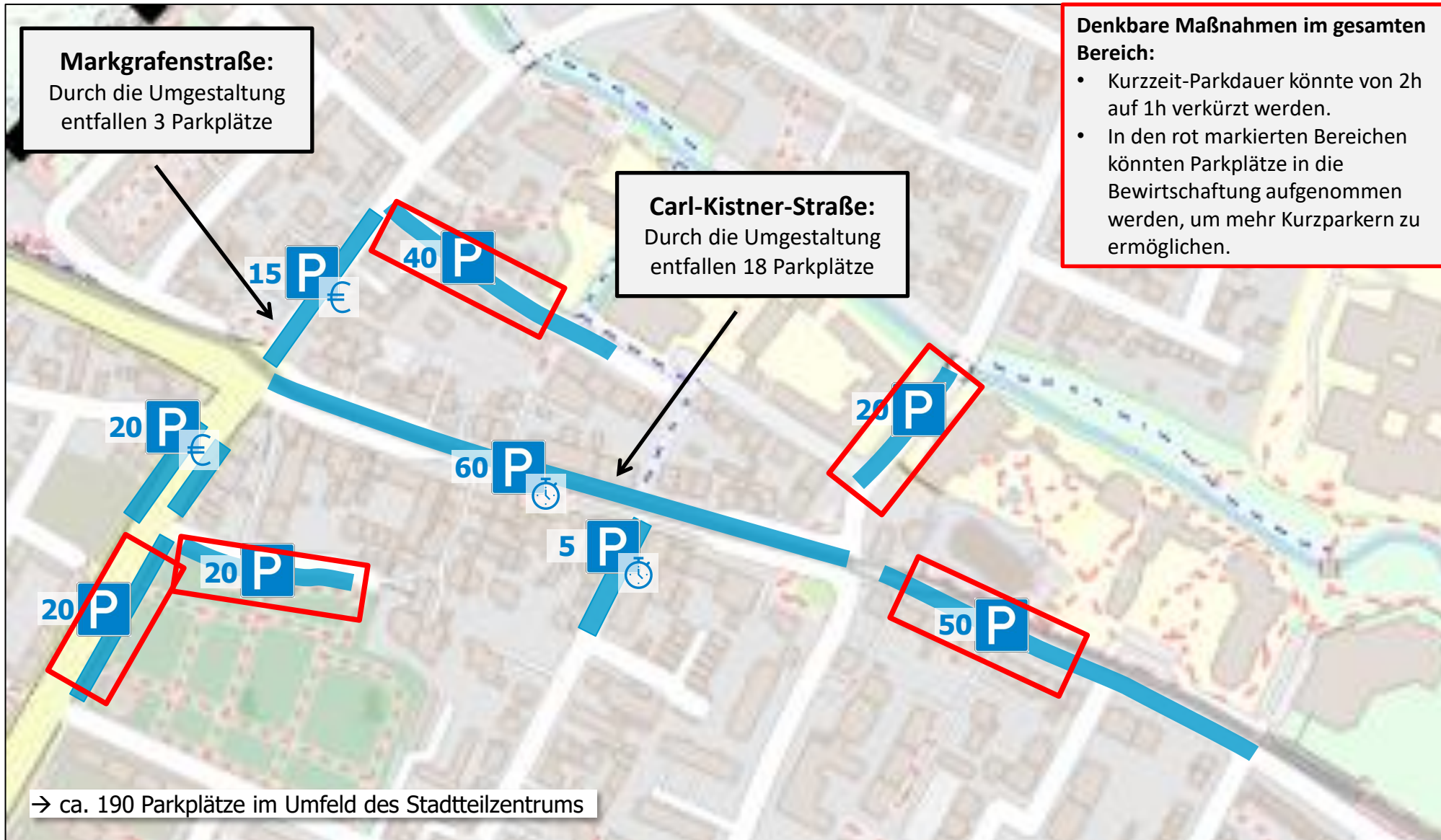


### Markgrafenstraße

#### Haus-Nr. 4

Punktuelle Engstelle im Gehweg beseitigen, mehr Flächen für Aufenthalt / Außengastronomie / Zu-Fuß-Gehende schaffen.  
(3 Parkplätze entfernen)











**Denkbare Maßnahmen im gesamten Bereich:**

- Kurzzeit-Parkdauer könnte von 2h auf 1h verkürzt werden.
- In den rot markierten Bereichen könnten Parkplätze in die Bewirtschaftung aufgenommen werden, um mehr Kurzparkern zu ermöglichen.

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

Folgende Ansätze sind empfehlenswert:

- Weiterverfolgung der Idee der Brückensperrung, dazu weitere Beteiligungs- und ggf. Untersuchungsschritte
- Möglicherweise in Form einer Erprobungsphase
- Schnelle Realisierung aufgezeigter kleinräumiger Maßnahmen der Verkehrsberuhigung
- Prioritäten setzen
- Pragmatische Umgestaltung der Carl-Kistner-Straße

	Grundlagen	3
	Analyse	10
	Varianten und Vorschläge	51
 <b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b>		<b>107</b>
	Flächenbilanz und Evaluationskonzept	123
	Zusammenfassung und Fazit	128

**März 2023 – Juni 2023**

Regelmäßige Gesprächsrunden mit Akteuren  
Bürgerverein, Nachbarschaftswerk, Gewerbe, FR-Entscheid, ...

**Juli 2023**

Stadtteilspaziergang  
Kinderbüro, Gemeinderäte

**Sept 2023**

Infostand vor Ort  
ca. 80-100 interessierte Personen

**Nov. 2023**

Planungs-Workshop  
25 zufällige Bürger\_innen, 25 Akteure

**16. Juli 2024**

Bürgerdialog  
ca. 130 Personen, Einladung über ca. 7.000 Flyer

**Juni-Okt. 2024**

Online-Beteiligung  
Webseite, Social Media, Haslacher Bote, Amtsblatt  
ca. 40 Rückmeldungen per E-Mail

# Öffentlichkeitsbeteiligung

## Infostand vor Ort (September 2023)

### Infostand zum Verkehrsberuhigungskonzept Haslach-Egerten & -Gartenstadt



**Freitag, 15. September 2023, 15-18 Uhr**

am Dorfbrunnen Ecke Uffhauser Straße / Carl-Kistner-Straße

Garten- und Tiefbauamt, Stadt Freiburg

Worum geht es?  
Welche Ziele werden verfolgt?  
Wie kann ich mich einbringen?

Die Stadt Freiburg lädt ein zu einem

### Infostand zum Thema Verkehrskonzept Haslach direkt am Dorfbrunnen in Haslach

Interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich über den aktuellen Stand der Planungen für ein Verkehrskonzept für Haslach informieren, mit den Fachleuten der Stadt Freiburg ins Gespräch kommen und auch ihre Anregungen und Ideen direkt besprechen.

*circa 80 – 100 interessierte Bürger:innen kamen zum Austausch*



*Es gibt zu viele  
Radfahrende auf  
den Gehwegen!*

*Jugendliche  
brauchen  
nicht-kommerzielle  
Sitzgelegenheiten*

*Grünflächen sind  
für Klimaanpassung  
sehr sinnvoll*

*Die Parkplätze  
sollen  
bewirtschaftet  
werden!*

*Die Geschäfte und  
Arztpraxen müssen  
mit dem Auto und  
Lieferfahrzeugen  
anfahrbar sein!*

*Wir fordern  
einen  
Superblock!*

*Wir brauchen  
mehr  
Geschwindigkeits-  
kontrollen!*

*Die Bedürfnisse älterer  
und  
mobilitätseingeschränk-  
ter Menschen müssen  
berücksichtigt werden*

*Die Carl-Kistner-  
Straße soll für die  
Durchfahrt gesperrt  
werden!*

*Kinder sollen sich  
sicher fortbewegen  
können!*

*Die Rettungswege  
müssen  
berücksichtigt  
werden!*

*Die Regelung  
„Anlieger frei“ in  
der Carl-Kistner-  
Straße muss  
kontrolliert werden*

*Der Hol- und  
Bringverkehr an  
den Schulen ist ein  
Problem*

*Die meisten  
Kund:innen  
kommen zu Fuß  
oder mit dem Rad!*

# Öffentlichkeitsbeteiligung

## Planungs-Workshop (November 2023)



## Verkehrsberuhigungskonzept Haslach: Planungsworkshop

- Montag, 06. Nov. 2023 von 18 bis 21 Uhr
- Melanchthonsaal in Haslach (Melanchthonweg 9)

### Worum geht es?

Aus dem Stadtteil Haslach wurde an die Stadtverwaltung der Wunsch nach verkehrlichen Veränderungen vorgetragen. Der Gemeinderat hat daraufhin das Garten- und Tiefbauamt mit der Erarbeitung eines Verkehrsberuhigungskonzeptes für die Stadtteile Haslach-Egerten und Haslach-Gartenstadt beauftragt.

Das Garten- und Tiefbauamt hat zusammen mit einem Planungsbüro erste, noch recht allgemeine Überlegungen für ein Verkehrsberuhigungskonzept für das genannte Quartier erarbeitet. Diese grundsätzlichen Überlegungen werden an dem Abend vorgestellt und sollen aus verschiedenen Blickrichtungen betrachtet und bewertet werden.

### Wer wird teilnehmen?

Eingeladen sind interessierte Bürger:innen, die sich vorab angemeldet haben sowie einige Akteure aus dem Stadtteil (u.a. Bürgerverein, Gewerbetreibende, Nachbarschaftswerk).

### Wie ist der Ablauf?

Die Veranstaltung beginnt um 18 Uhr mit einer Vorstellung der Analyse der Situation sowie der Vorstellung von ersten grundsätzlichen Überlegungen für mögliche Konzeptvarianten. Anschließend werden in zwei Gruppen die Themen detaillierter erörtert. Die erarbeiteten Erkenntnisse werden zum Abschluss in der Runde präsentiert und von der Verwaltung für den weiteren Planungsprozess als Meinungsbild aus dem Stadtteil mitgenommen.

### Teilnehmende

#### Stadt Freiburg im Breisgau – Garten und Tiefbauamt

- Hendrik Schmitt-Nagel
- Peter Schick
- Leon Gurski

#### ARGUS Stadt und Verkehr

- Markus Franke
- Katharina Wu

#### Weitere Teilnehmende

- Lokalverein Freiburg-Haslach e.V.
- Fuß- und Radentscheid Freiburg
- Nachbarschaftswerk e.V.
- Geschäftstreibende aus der Carl-Kistner-Straße: Apotheke, Blumengeschäft, Bäcker u.a.
- Bürger:innen

### Ablauf des Planungsworkshops

1. Eröffnung durch Herrn Schmitt-Nagel
2. Einführungspräsentation durch Herrn Schick
3. Fachinput Planungsbüro ARGUS von Herrn Franke
4. Diskussion in vier Kleingruppen
5. Vorstellung der Ergebnisse der Gruppen + Diskussion

### Kleingruppenarbeit

In den Kleingruppenbearbeitungen zeigte sich:

- einige der vorgestellten Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung könnten konsensfähig sein – auch mit den Vertretern des lokalen Einzelhandels
- einige andere Möglichkeiten hatten einen schwachen Zuspruch oder wurden im allgemeinen Tenor sogar ausgeschlossen
- unter den potenziell konsensualen Maßnahmen blieben die Kompromisse vage (z.B. Umfang der Parkplatzreduzierung)
- es gab vereinzelt ergänzende Lösungsvorschläge (z.B. Unterbrechung des Durchflusses durch die Carl-Kistner-Straße an anderen Stellen)

#### Potenziell konsensfähig ist:

- Herausnahme des Durchgangsverkehrs, am ehesten Variante 4, aber vielleicht schlecht kommunizierbar
- Carl-Kistner-Straße:
  - Abbau von Parkplätzen zugunsten von Gehen und Aufenthalt
  - Breitere Gehwege, insbesondere an heutigen Engstellen
  - Parkraumbewirtschaft, einschließlich Umfeld
  - Lieferzonen
  - Sitzgelegenheiten
  - Materialwechsel / Farbe
  - „sanfte“ Aufpflasterungen
  - Fahrradparkplätze, inkl. Lastenradplätze (dort wo gebraucht und akzeptiert, aber auch wo keine Behinderungen für andere entstehen)
  - Angebot kleiner Transporthilfen, z.B. Einkaufswagen
  - Parkplätze für Menschen mit Gehbehinderung
  - Fahrradstraßenanordnung und -gestaltung
  - Tor-Symbolik, falls flächenmäßig machbar

# Öffentlichkeitsbeteiligung Bürgerdialog (16. Juli 2024)

Das Garten- und Tiefbauamt entwickelt derzeit ein Verkehrskonzept für die Haslacher Stadtbezirke Egerten und Gartenstadt. Das dafür beauftragte Planungsbüro hat nun Vorschläge erarbeitet. Diese können am 16. Juli bei einem Bürgerdialog kommentiert und diskutiert werden – sowie ab sofort und jederzeit online unter [www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach](http://www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach).

Aktuell leben rund 20 000 Menschen in Haslach – das sind fast so viele wie in Bad Krozingen – und der Stadtteil wächst weiter. Dadurch nimmt auch der Verkehr weiter zu. Vermehrt kam in der Vergangenheit der Wunsch aus der Bevölkerung, die Stadtbezirke attraktiver und lebenswerter zu gestalten. Schließlich hat der Gemeinderat die Verwaltung im Oktober 2022 beauftragt, Vorschläge für ein Verkehrskonzept zu erarbeiten.

## Stadtteilmöblierung

Ein erster Schritt war ein dreimonatiger Probelauf im Sommer 2023, 13 der 56 Parkplätze der Carl-Kistner-Straße verwandelten sich in Aufenthaltsflächen mit Bänken und Pflanzen. Der Versuch sollte zum Denken anregen, was auch in Stadtteilzentrum anders werden könnte und wie dieses noch attraktiver werden kann. Das kam ganz unterschiedlich an: Die Mehrheit der eingegangenen Rückmeldungen begrüßte die Möblierung. Aber es gab auch kritische Stimmen, da die Geschäfte mit dem Auto schlechter erreichbar seien – auch für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen.

Ein weiterer Schritt ist nun die Erarbeitung von Vorschlägen für ein Verkehrskonzept für den ganzen Stadtteil unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Dafür hat die Verwaltung das Planungsbüro ARGUS beauftragt.



Lebens- oder Parkraum? Jetzt ist die Meinung der Bürgerschaft in Haslach gefragt.

## Analyse und Wünsche

Grundlage jeder Planung ist die sorgfältige Analyse des Ist-Zustands. In Haslach gibt es ein Netz aus Sammelstraßen, die jeweils von rund 5000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren werden (Feldberg-, Markgrafen-, Carl-Kistner-, Uffhauser und Haslacher Straße). Am Rand des Stadtteils weisen einige Straßen (Eschholzstraße, Opfinger und Basler Straße) dagegen eine deutliche höhere Verkehrsbelastung auf. Auch Durchgangsverkehr gibt es in Haslach; dieser liegt aber im Bereich dessen, was auch in anderen Stadtteilen der Fall ist.

Die Wünsche aus der Bevölkerung sind sehr unterschiedlich und teils widersprüchlich: Verkehrsberuhigung, mehr Kontrollen des fahrenden und des ruhenden Verkehrs, weniger Durchgangsverkehr, breitere Gehwege anstelle von Parkplätzen in der Carl-Kistner-Straße, aber gleichzeitig auch eine gute Erreichbarkeit der Gebäude und Geschäfte für den Autoverkehr.

Auf der Basis der Analyse und der Bevölkerungswünsche hat das Planungsbüro Vorschläge in drei Themenfeldern erarbeitet, die im Folgenden kurz vorgestellt werden.

### 1: Verkehrslenkungskonzept

In Gesprächen mit Anwohnenden wurden Wünsche deutlich, möglichst viel quartiersfremden Verkehr aus dem Stadtteil herauszuhalten. Hierzu wurde öfters das Superblockprinzip aus Barcelona benannt, bei dem Autoverkehr auf Straßen am Rande eines recht kleinen Quartiersblocks verlagert werden soll. Das Planungsbüro hat mehrere Varianten untersucht und bewertet.

### 2: Verkehrsberuhigung

Das Planungsbüro schlägt Verkehrsberuhigungen vor, um überbreite Straßen zurückzubauen, Querungsmöglichkeiten zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese ergänzen bereits laufende und geplante Verbesserungen für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit.

### 3: Carl-Kistner-Straße

Während eine Umgestaltung zur Fußgängerzone planerisch und rechtlich sehr schwierig und aufwendig wäre, könnte durch eine Umwandlung einer begrenzten Zahl von Parkplätzen die heute eingeschränkte Gehwegs- und Aufenthaltssituation relativ schnell verbessert werden. Der Konzeptvorschlag,

der hierzu erarbeitet wurde, berücksichtigt den Wunsch der Gewerbetreibenden, mit dem Auto für Kunden und Lieferverkehr grundsätzlich erreichbar zu bleiben, und greift auch die Rückmeldungen zu temporären Möblierung auf.

## Wie geht es weiter?

Alle Varianten sind auf der Webseite [www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach](http://www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach) ausführlich beschrieben und durch Lagepläne veranschaulicht. Die Verwaltung hat alle Varianten transparent auf der Webseite dargestellt und keine der Varianten als Vorzugsvariante ausgewählt, um eine neutrale Diskussion zu ermöglichen und einer politischen Entscheidung nicht vorzugreifen. Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen, Kommentare und Anregungen einzubringen, die Kontaktdaten finden sich online.

Am Dienstag, 16. Juli, gibt es ab 19 Uhr im Melanchthonsaal zudem die Gelegenheit, die Vorschläge bei einem Bürgerdialog vor Ort in Haslach zu diskutieren. Anschließend wird die Verwaltung alle Rückmeldungen zusammen mit einer fachlichen Einschätzung aufbereiten und dem Gemeinderat zur finalen Entscheidung vorlegen.

- Einladung über
  - 7.000 Flyer
  - Amtsblatt
  - Pressemitteilung
  - Social Media
- Circa 130 Teilnehmende
- Vorstellung der Varianten (Tafeln, Präsentation)
- Rückmeldungen über Smartphone (+ Karten)
- Diskussionsrunde



## Verkehrskonzept Haslach

### Was ist ein Verkehrskonzept?

- Ein Verkehrskonzept sind langfristige Planungen des Verkehrs, die soziale, ökonomische und ökologische Aspekte berücksichtigen und nach diesen den Verkehr ausrichten.



Quelle: Nik Theurer, www.stetoo-freiburg.de

### Woher kommt die Idee für ein neues Verkehrskonzept?

- Nach der **Stadtteilkonferenz „Verkehr“ im Oktober 2021** und einem „Pop-Up-Boulevard“ der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“, beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung „ein **Konzept zur Verkehrsberuhigung** unter Berücksichtigung der Situation für den **Einzelhandel**“ zu erstellen.

### Was sind die Ziele, die die Stadt mit diesem Verkehrskonzept erreichen möchte?

- Durch das Verkehrskonzept soll der - auch durch die wachsende Bevölkerung - steigende Verkehr **verträglicher** gestaltet werden und die **Lebensqualität** erhalten bleiben.

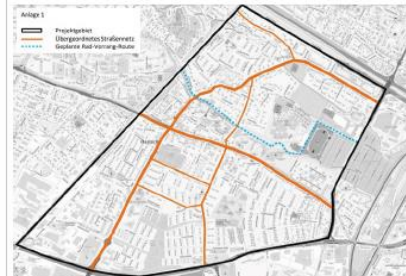
### Wie sollen diese Ziele erreicht werden?

- Das **Planungsbüro ARGUS** hat in den letzten Monaten das Verkehrsgeschehen analysiert und mit Einbezug von Bürgerwünschen mögliche Verbesserungen erarbeitet.
- Nach **erster Beteiligung** wurden die Überlegungen weiter ausgearbeitet und werden nun hier vorgestellt.

## Themenfeld 1: Verkehrslenkung („Superblock-Vorschlag“)

### Verkehrsplanerische Analyse des Autoverkehrs im Stadtteil

#### Übergeordnetes Straßennetz



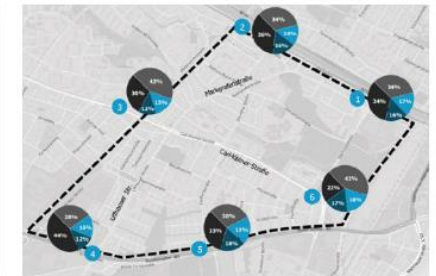
Straßen mit übergreifender Verbindungsfunktion sind in Nordost-Süd-Richtung die Markgrafenstraße und die Uffhauser Straße.  
In Ost-West Richtung ist es die Carl-Kistner-Straße. Nachgeordnet ist der Straßenzug Staufener Straße-Feldstraße. Es gilt überwiegend Tempo-30, Ausnahme ist unter Anderem die Carl-Kistner-Straße mit Tempo 20 und Anlieger-Nutzung.

#### Verkehrsstärken



In Haslach haben ca. 20.000 Einwohner\_innen ungefähr 8.000 Pkw. Durch diese entsteht eine relevante Menge an Quell- und Zielverkehr, also der Ursprung oder das Ende der Fahrt ist in Haslach. Alle Fahrten, bei denen Haslach durchquert wird, wird als Durchgangsverkehr bezeichnet. Beispielsweise bietet es sich für Einige an, aus Weingarten in die Innenstadt durch Haslach zu fahren. Im Bild sind die Kfz-Mengen pro Tag in beide Richtungen zu sehen (ausgenommen B31).

#### Analyse der Art des Verkehrs



Der Autoverkehr wurde im September 2023 eine Woche lang mittels Bluetooth-Erfassung anonymisiert gezählt. Dabei wurde die Dauer, die das Auto zwischen zwei Zählstellen gebraucht hat genutzt um den Verkehr aufzugliedern:

Durchgangsverkehr: max. 10 min zwischen zwei Zählstellen

**Gebrochener Durchgangsverkehr – kurz:** zwischen 10 min und max. 60 min zwischen zwei Zählstellen (kurze Erledigung)

**Gebrochener Durchgangsverkehr – lang:** zwischen 60 min und max. 240 min zwischen zwei Zählstellen (lange Erledigung)

**Quell-/Zielverkehr:** länger als 240 min zwischen zwei Zählstellen (in der Regel Bewohner\_innen oder Beschäftigte)

### Themenfeld 2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen



#### Eingangstor:

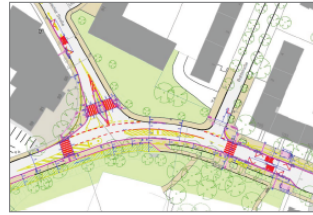
Es könnte ein – vergleichsweise aufwändiger – Rückbau der Kreuzung Haslacher Straße / Eschholzstraße der Zufahrtssituation in den Stadtbezirk Haslach einen deutlich anderen Charakter verleihen. Es entsteht der Eindruck, dass es sich hier um die Einfahrt in ein Wohngebiet handelt.

Zudem ergibt sich durch den Umbau ein Zugewinn an Flächen, die heute vom Autoverkehr genutzt werden und dann künftig neue Nutzungsmöglichkeiten hätten. Darüber hinaus erscheint es – unter dem Vorbehalt einer detaillierteren Prüfung – möglich, die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu verbessern, z.B. durch eine getrennte Grünphase für den Radverkehr, den Wegfall eines unsignalisierten Rechtsabbiegers oder kürzere Entfernungen beim Überqueren der Straße.



#### Fahrradstraße:

Die mögliche Einrichtung einer **Fahrradstraße** auf dem Straßenzug Feldbergstraße – Staufener Straße hätte die Bevorrechtigung des Radverkehrs sowie die Gestaltung des Fahrens nebeneinander zur Folge. Flankierend können **verkehrsberuhigende Elemente** eingesetzt werden, die einer möglichen Steigerung des Geschwindigkeitsniveaus im Autoverkehr infolge einer möglichen Aufhebung von Rechts-vor-Links-Regelungen entgegenwirken. Gleichzeitig wird dem Radverkehr eine ausreichend zügige Durchfahrt ermöglicht.



#### Querungshilfen:

Im erweiterten Einmündungsbereich von Haslacher Straße und Markgrafenstraße befindet sich bereits eine **Umgestaltung in der Planung**, die drei Zebrastreifen („Fußgängerüberwege“) beinhaltet. Dadurch werden nicht nur Vorrangregelungen zugunsten des Fußverkehrs geschaffen und Wartezeiten verkürzt, erfahrungsgemäß wirkt sich eine dichte Abfolge von Querungshilfen – also auch Zebrastreifen – geschwindigkeitsreduzierend aus. Zudem werden die Fahrbahnen so verschmälert, dass kürzere Distanzen zum Queren entstehen.

### Themenfeld 3: Carl-Kistner-Straße

Skizze für Umgestaltung

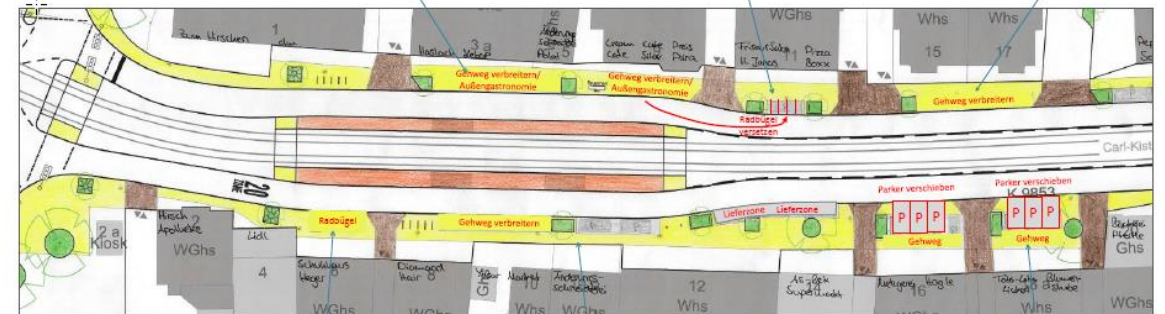
Haus-Nr. 3a, 5 und 9: Stärkung der Gastronomie durch mehr Außenfläche



Haus-Nr. 11: Besserer Standort für Radbügel



Haus-Nr. 15-17: Gehweg verbreitern (heute nur 1,50m)



Haus-Nr. 4/6: zusätzliche Radbügel um Radparkende von der Engstelle Baum zu verlagern



Haus-Nr. 10: Gehweg verbreitern (heute nur 1,10 m schmal)



Haus-Nr. 16 – 18: Parkplätze zur Straße hin verschieben (Zahl bleibt gleich) und durchgehenden Gehweg vor den Häusern herstellen.

### Diskussion (Aquarium)

Nach den Impulsen konnten während 40 Minuten im Plenum Argumente vorgetragen und diskutiert werden. Auf dem „Podium“ nahmen neben Herrn Herffs und Herrn Franke drei Bürger\*innen Platz, die durchwechselten. Im Folgenden sind vorgebrachte Argumente, sowie Reaktionen des Publikums, thematisch gebündelt zusammengefasst:

#### Pro MIV / Parken

- Die Parkplätze in der Carl-Kistner-Straße sollen bleiben.
- Die geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung seien „reine Schikane, gar nichts soll sich verändern!“
- Dem Argument, dass es beim Lidl zu wenig Parkplätze gebe, wird entgegnet, dass Lidl selbst eine Umfrage unter seinen Kunden durchgeführt hat, wer mit welchem Verkehrsmittel kommt und in der Folge nun Parkplätze reduziert werden.
- Bitte um Unterbindung des Parkens auf dem Gehweg im Bereich des Eingangs der Vigelius-Schule.

#### Carl-Kistner-Straße:

- Plädoyer für eine Verkehrsberuhigung in der Carl-Kistner-Straße, weil viele Autos viel zu schnell fahren und insgesamt zu viel Verkehr herrsche – geringer Applaus.
- Statement für die große Bedeutung des Einzelhandels in der Carl-Kistner-Straße.
- Argument, Fußgängerzone in der Carl-Kistner-Straße würde auch Einzelhandel nutzen – mäßiger Applaus.
- Forderung nach deutlich mehr Sitzgelegenheiten in der Carl-Kistner-Straße, weil die vorhandenen erkennbar nicht ausreichen.
- Forderung, Parken generell zu verbieten und nur einzelne Kurzzeitparkplätze zu belassen.

### Pro Sperrung Opfinger

- Forderung nach Sperrung der Opfinger Brücke und Umwandlung zur „grünen Brücke“ findet große Zustimmung – starker Applaus.
- Positive Bewertung der Sperrung der Opfinger Brücke, weil dies zu einer echten Reduktion des Durchgangsverkehrs in Haslach insgesamt führen würde – dies diene auch den Freiburger Klimazielen.
- Befürchtung, dass Variante Sperrung der Opfinger Brücke nicht umgesetzt wird, obwohl sie machbar ist und viele positive Folgen hat.

### Pro Verkehrsberuhigung & -lenkung allgemein:

- Die bestehenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssten auch durchgesetzt werden, z.B. Tempo 20 in der Carl-Kistner-Straße oder 30 in der Markgrafenstraße.
- Forderung nach Umsetzung möglichst vieler der vorgeschlagenen Maßnahmen – starker Applaus.
- Argument, dass Umsetzung der Maßnahmen auch fürs Klima gut wären und Freiburg da weiter voranschreiten solle.
- Wunsch, sichere Wege für Kinder zu Fuß und mit dem Rad mehr zu berücksichtigen – starker Applaus.
- Plädoyer, den Verkehr nicht nur ein bisschen mehr zu beruhigen, sondern große Lösungen umzusetzen, die auch tatsächlich etwas verändern – Applaus.
- Idee auch über längere Zeiträume Varianten zu erproben und zu evaluieren, z.B. Pop-up Boulevard Carl-Kistner-Straße.
- Wunsch nach Lärmschutz an der Eschholzstraße.
- Konzept der Verkehrsberuhigung wird insgesamt für gut befunden <sup>1</sup>/<sub>16</sub>

STADT\_FREIBURG  
Beiträge

Freiburg stadtfreiburg



VERKEHRSBERUHINGUNG IN HASLACH  
Mehrere Varianten stehen zur Diskussion

♥   

Gefällt 154 Mal  
stadtfreiburg 🚗 Verkehrsberuhigung ist in Haslach ein großes Thema... mehr  
Alle 10 Kommentare ansehen  
Vor 3 Tagen

## Die Suche nach der Superlösung

Konzept zur Verkehrsberuhigung in Haslach: Drei Vorschläge des Planungsbüros kommen in den Bürgerdialog

Wie ließe sich der von viel Verkehr belastete Stadtteil Haslach für die Menschen attraktiver und lebenswerter gestalten? Dieser Frage widmet sich die Stadt Freiburg seit einiger Zeit in einem aufwändigen Verfahren, in dem auch die Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt werden sollen. Am 16. Juli sollen drei Varianten öffentlich diskutiert werden.

Genau vor einem Jahr waren 13 der 56 Parkplätze in der Carl-Kistner-Straße vorübergehend mit Bänken und Pflanzen möbliert worden. Der Testlauf sollte zeigen, „welche Gestaltungsmöglichkeiten in Zukunft denkbar sind“, so Freiburgs Baubürgermeister Martin Haag. Die Aktion, so die Stadt, sei „ganz unterschiedlich“ angekommen. Eine „Mehrheit“ der Rückmeldungen habe die Möblierung begrüßt. Es habe aber auch kritische Stimmen gegeben, da die Geschäfte mit dem Auto schlechter erreichbar seien, auch für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen. Bei einem Vor-Orttermin mit Bürgern habe es ebenso geteilte Meinungen gegeben.

### Widersprüchliche Wünsche

Ein Jahr später ist die Suche nach der eierlegenden Wollmilchsaue für ein Verkehrsberuhigung in Haslach einen ganzen Schritt weiter. Die Herausforderung: In den Bürgerunden hab es „teils widersprüchliche Wünsche“ gegeben. So kollidiert der Ruf



Vor einem Jahr (rundes Foto) gab es bereits einen Test mit Stadtmöbeln.

FOTOS: JOERS / ARGUS, STADT FREIBURG

nach Verkehrsberuhigung, weniger Durchgangsverkehr und breiteren Gehwegen anstelle von Parkplätzen zwangsläufig mit dem Wunsch einer guten Erreichbarkeit der Gebäude und Geschäfte für den Autoverkehr. Ein beauftragtes Planungsbüro hat nun drei Themenfelder erarbeitet, die zeigen, was in Haslach möglich wäre und was eher nicht.

Der erste Vorschlag ist ein Verkehrsentlastungskonzept nach dem Superblockprinzip. Mittels Abbiegverböten, Einbahnstraßen, einer Fußgängerzone in der Carl-Kistner-Straße und einem Kfz-Verbot auf der Brücke der Opfinger Straße soll der Autoverkehr an den Quartiersrand verlagert werden. In einer zweiten Variante könnten Kreuzungen oder Straßenabschnitte so umgestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit zunimmt. Vor allem Radfahrer und Fußgänger sollen davon profitieren, so dass die Straßenräume weniger vom Autoverkehr dominiert werden. Variante drei sieht eine Aufwertung der Carl-Kistner-Straße vor - nicht aber deren

In Haslach gibt es ein Netz aus Sammelstraßen – darunter die Carl-Kistner-Straße – die mit rund 5.000 Kfz/Tag stark belastet sind. Nun liegen Konzepte für eine Verkehrsberuhigung vor.

Umwandlung in eine Fußgängerzone, weil dies „planerisch und rechtlich sehr schwierig und aufwändig wäre“. Doch durch eine Umwandlung einer begrenzten Zahl von Parkplätzen ließe sich die Aufenthaltssituation „relativ schnell“ verbessern, so die Stadt.

Am 16. Juli um 19 Uhr im Melanchthonsaal sollen die Ideen bei einem Bürgerdialog diskutiert werden. Auf [www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach](http://www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach) sind alle Vorschläge abrufbar - dort können sich Bürger auch für den Dialog anmelden. **Matthias Joers**

Artikel im Wochenblatt

Digitale Beteiligungskanäle

- Webseite
- Social Media
- Haslacher Bote
- Amtsblatt



Die für drei Monate möblierte Carl-Kistner-Straße fand mehrheitlich Akzeptanz. Es gibt aber auch kritische Stimmen.

# FREIBURG

Freiburger Zeitung 17

MITTWOCH, 10. JULI 2024

## Aufgemöbelte Straße stößt auf Zustimmung

Die dreimonatige Testphase an der Carl-Kistner-Straße mit Sitzgelegenheiten statt Parkplätzen kam mehrheitlich gut an. Es gibt aber auch kritische Stimmen. Jetzt wird diskutiert, wie es weitergeht.

■ Von Uwe Mauch

**FREIBURG-HASLACH** 20.000 Menschen wohnen in Haslach. Die Zahl wächst und damit der Verkehr. Wie kann gerade der Ortskern entlang der Carl-Kistner-Straße lebendig bleiben und attraktiv werden? Der Lokaverkehr und die Initiative „Fuß- und Radentscheid“ veranstalteten dazu im Oktober 2021 eine Stadtteilkonferenz Verkehr. Ein Jahr später beauftragte der Gemeinderat die Stadtverwaltung, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten.

Den Auftakt machte ein dreimonatiger Probelauf im vergangenen Sommer. Auf 13 der 56 Parkplätze wurden temporäre Bänke, Blumen und Bügel für Fahrräder gestellt. Laut Stadtverwaltung waren 52 Prozent der Rückmeldungen positiv. Das habe die Auswertung aller 170 Kommentare via E-Mail, Webseite, per Post oder Social Media ergeben. 29 Prozent hätten sich negativ geäußert, darunter vor allem Geschäftsleute, die um die Erreichbarkeit ihrer Läden fürchten. Mit den widerstrebenden Vorstellungen setzte sich ein Pla-

nungsbüro auseinander, analysierte den Stadtteil, die Verkehrssituation und erarbeitete erste Szenarien. Kostenpunkt: 95.000 Euro.

Weitgehend Konsens ist im Stadtteil, dass die Situation unbefriedigend ist. Das Gutes zeigt, warum. So weisen die am stärksten frequentierten Straßen auch die meisten Unfälle auf, vor allem die Carl-Kistner-Straße und die Markgrafenstraße – besonders betroffen sind Radfahrer. Fußgänger hätten zu wenig Platz, es gebe wenige Möglichkeiten, sich aufzuhalten. Trotz teilweise prägnanter Gebäude prägen Straßen, Parkplätze, Gieße und Haltestellen den stadträumlichen Eindruck. Gleichzeitig liege die Carl-Kistner-Straße so zentral, dass jeder Punkt des Stadtteils in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen sei.



Bislang prägt eher der motorisierte Verkehr die Carl-Kistner-Straße.

Umgekehrt gilt: Ihre Geschäfte und Einrichtungen sind ebenfalls gut zu Fuß erreichbar. Hinzu kommen viele Car-Sharing-Angebote. Also gute Voraussetzungen für ein Quartier der kurzen Wege – und für Verkehrsreduzierung.

Es gebe viele Möglichkeiten, den Autoverkehr zu lenken, formalisieren die Gutachter. Abbiegeverbote, Fußgängerzone, Einbahnstraßenregelungen hätten allerdings mehr Nach- als Vorteile. Die Gutachter präferieren eine Sperrung der Opfinger Brücke für den Kfz-Verkehr oder Verkehrsberuhigung. Zu Letzterem legen sie bereits detaillierte Vorschläge für den ganzen Stadtteil vor, vom Mini-Kreisell über Einengungen bis Zebrastrassen. Für die zentrale Carl-Kistner-Straße schlagen sie weitreichende bauliche Veränderungen vor: breitere Gehwege, weniger öffentliche, aber gebührenpflichtige Stellplätze sowie Fahrradparkplätze, Sitzgelegenheiten, Plätze für Außengastronomie und weitere Lieferzonen für die Geschäfte. Die Verkehrsberuhigung würde bestehen. Eine Zusammenfassung ist nun auch auf der Webseite der Stadtverwaltung zu finden.

Im vergangenen November mündete die bis dahin informelle Bürgerbeteiligung in einen Workshop. 25 ausgeloste Bürgerinnen und Bürger und etwa ebenso viele Vertreter von Gewerbe, Verein Nachbarschaftswerk oder „Fuß- und Radentscheid“ diskutierten die Vorschläge. Kontrovers, aber gut“ sei das gewesen, sagt Markus Schupp, Vorsitzender des Lokaverkehrs. Es habe sich um echten Dialog

gehandelt. Einigkeit herrsche, dass so viel Durchgangsverkehr auf der Carl-Kistner-Straße unterwegs sei. Keine Verständigung habe es darüber gegeben, welche Instrumente dagegen helfen.

„Durchfahren erschweren“, ist auch der Wunsch von Wolfgang Pfeiffer, Inhaber der gleichnamigen Bäckerei. Er hält zwar einiges für machbar, aber es werde wohl schwer, „so viele unterschiedliche Sichtweisen unter einen Hut zu bringen“. Freiburgs letzte gewachsene Einkaufsstraße brauche eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto. „Eher fanfariert niemand. Wer das will, geht in die Brandel-Anlage.“ Tatjana Friedrich, Inhaberin eines Blumenladens, fände schon gut, wenn die Regelungen zu Tempo 20 und Anliegerverkehr kontrolliert würden. Aber auch sie findet die bisherige Beteiligung gut.

Und die wird nun ausgeweitet. Am Dienstag, 16. Juli, können alle Interessierten die bisherigen Vorschläge diskutieren. Anders als die Gutachter empfiehlt die Stadtverwaltung noch keine Varianten. „Vor allem auch mithilfe der Rückmeldungen aus der Bevölkerung wollen wir ein tragfähiges Konzept entwickeln“, meint Bauhelfermeister Martin Haag. Die Entscheidung trifft schlussendlich der Gemeinderat.

Münstereck

► **Bürgerdialog** zum Verkehrskonzept Haslach am Dienstag, 16. Juli, ab 19 Uhr im Melanchthonsaal, Melanchthonweg 9 (Raumzeitung und Information ab 18 Uhr); Anmeldung über diese Internetseite erforderlich. www.freiburg.de/verkehrskonzept-haslach.

### MÜNSTERECK

## Verkehrskonzept Haslach Gesucht: Augenmaß

■ Von Uwe Mauch

Der Modellversuch im Stadtteil Haslach soll die Antwort auf die Frage liefern, wie ein Dreiklang aus Verkehrswende, Verkehrssicherheit und städtebaulicher Aufwertung gelingen könnte.



Das aktuelle Situation auf und an der Carl-Kistner-Straße unbefriedigend ist, darüber herrscht Einigkeit im Stadtteil. Doch wie viel Änderung es bedarf, ist höchst konfliktuell. Das hat die Bürgerbeteiligung gezeigt. Die ist, nach allem, was man hört, vorbildlich verlaufen und alles andere als eine Alibi-Veranstaltung. Das beauftragte Planungsbüro hat eine umfassende Analyse des Stadtteils erarbeitet, die Bevölkerung eingebunden, Wünsche gebündelt, mögliche Maßnahmen mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt. Nun gehen die Ergebnisse in die öffentliche Diskussion. Ergebnisoffen. Gut, dass die Stadtverwaltung keine Empfehlung abgibt. Man muss kein Prophet sein, um zu ahnen, dass ein radikaler Vorschlag wie die Sperrung der Opfinger Brücke nach Weingarten für den Kfz-Verkehr politisch nicht überleben wird. Niemand kann ernsthaft wollen, dass Haslachs Nachbarstadtteil regelrecht abgehängt wird. Es wird also auf Kompromisse mit Augenmaß hinauslaufen – und da ist ganz schön viel an Verkehrsberuhigung möglich. Und so, wie die Bürgerinnen und Bürger sich einbringen konnten und noch können, darf man auf Akzeptanz hoffen. Der Prozess könnte eine Blaupause sein für weitere Quartiere.

► **mauch@badische-zeitung.de**

### MÜNSTERECK

## Verkehrskonzept Haslach Gesucht: Augenmaß

■ Von Uwe Mauch

Der Modellversuch im Stadtteil Haslach soll die Antwort auf die Frage liefern, wie ein Dreiklang aus Verkehrswende, Verkehrssicherheit und städtebaulicher Aufwertung gelingen könnte.



Das aktuelle Situation auf und an der Carl-Kistner-Straße unbefriedigend ist, darüber herrscht Einigkeit im Stadtteil. Doch wie viel Änderung es bedarf, ist höchst konfliktuell. Das hat die Bürgerbeteiligung gezeigt. Die ist, nach allem, was man hört, vorbildlich verlaufen und alles andere als eine Alibi-Veranstaltung. Das beauftragte Planungsbüro hat eine umfassende Analyse des Stadtteils erarbeitet, die Bevölkerung eingebunden, Wünsche gebündelt, mögliche Maßnahmen mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt. Nun gehen die Ergebnisse in die öffentliche Diskussion. Ergebnisoffen. Gut, dass die Stadtverwaltung keine Empfehlung abgibt. Man muss kein Prophet sein, um zu ahnen, dass ein radikaler Vorschlag wie die Sperrung der Opfinger Brücke nach Weingarten für den Kfz-Verkehr politisch nicht überleben wird. Niemand kann ernsthaft wollen, dass Haslachs Nachbarstadtteil regelrecht abgehängt wird. Es wird also auf Kompromisse mit Augenmaß hinauslaufen – und da ist ganz schön viel an Verkehrsberuhigung möglich. Und so, wie die Bürgerinnen und Bürger sich einbringen konnten und noch können, darf man auf Akzeptanz hoffen. Der Prozess könnte eine Blaupause sein für weitere Quartiere.

► **mauch@badische-zeitung.de**

# Öffentlichkeitsbeteiligung

Online Beteiligung (Juni – Oktober 2024) | E-Mail-Auswertung

Anzahl: 37 E-Mails

Verkehrslenkung		
Pro	Neutral	Contra
15	1	14

- **Pro bedeutet:** befürwortet eine der vorgeschlagenen Maßnahmen. Die meisten Befürwortungen sind für die Sperrung Brücke.
- **Contra bedeutet:** Personen sind dagegen wegen schlechterer Erreichbarkeit oder wegen zunehmender Verkehrsbelastung auf anderen Straßenzügen (insb. Haslacher Str.)

Verkehrsberuhigung		
Pro	Neutral	Contra
19	0	0

- **Pro bedeutet:** ist grundsätzlich für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, ohne weitere Differenzierung (also T30, mehr Querungen, Entsiegelung und Rückbau von Verkehrsflächen).

Carl-Kistner-Straße		
Pro	Neutral	Contra
14	2	3

- **Pro bedeutet:** ist für eine Umgestaltung der Carl-Kistner-Straße im Sinne des vorgestellten Konzepts
- **Contra bedeutet:** wünscht sich keine Veränderung des Straßenraums

### Verkehrslenkung

diverses Meinungsbild

- **Bewohner:innen** tendenziell für Einschränkungen Kfz-Verkehr, aber keine bevorzugte Variante
- **Gewerbetreibende** tendenziell (nicht alle) für Erhalt Status quo
- **Bürgerverein/Nachbarschwerk** tendenziell pro Einschränkungen – aber keine bevorzugte Variante
- **Initiative FR-Entscheid** für Unterbrechung Opfinger Brücke

### Verkehrsberuhigung

klares Meinungsbild

- annähernd **alle** begrüßen die vorgestellten straßen-räumlichen Verkehrs-beruhigungsmaßnahmen

### Carl-Kistner-Straße

klares Meinungsbild







- **Deutliche Mehrheit (> 80%)** für das vorgestellte Konzept für Umgestaltung (Bäume, Engstellen Gehweg beseitigen, Dauerparker zu Kurzparker)
- **einzelne Gewerbetreibende** dagegen, im weiteren Verlauf der Gespräche offener
- **einzelne Stimmen** wünschen sich eine noch weitgehendere Umgestaltung.

Die sehr umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit ergab bei manchen Themen Übereinstimmung, bei einigen Themen aber auch widersprüchliche Wünsche und Interessen.

Übereinstimmung liegt vor bei den allgemeinen Zielen Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit, sowie bei einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Stadtteilzentrums Carl-Kistner-Straße (mehr Fußverkehrsflächen, mehr Begrünung). Für diese Ziele wird überwiegend auch dem Wegfall einiger Parkplätze zugestimmt.

Das Thema „Durchgangsverkehr“ ergaben sich deutliche Unterschiede. Auch nach vielen Beteiligungsrounden konnte keine mehrheitlich akzeptierte Variante zur Änderung der Verkehrslenkung ausgearbeitet werden.

Ein potenzieller Abbau von Durchgangsverkehr trägt zwar zum Erreichen von Verkehrssicherheitszielen und zur Erhöhung der Attraktivität bei. Trotzdem erscheint die Übertragung des Superblock-Gedankens auf einen solch großen Raum wie Haslach schwierig.

	Grundlagen	3
	Analyse	10
	Varianten und Vorschläge	51
	Öffentlichkeitsbeteiligung	107
 <b>○</b>	<b>Flächenbilanz und Evaluationskonzept</b>	<b>123</b>
	Zusammenfassung und Fazit	128

	Anzahl Bestand	Anzahl Veränderung	Anzahl Gesamt	Fläche in m <sup>2</sup> vorher	Fläche in m <sup>2</sup> nachher
<b>Parkplätze für Autos</b>					
Parkplätze im Straßenraum (inkl. 12 privater Stellplätze, inkl. Lieferzone)	55	- 18	37	550	<b>370</b>
<b>Parkplätze für Fahrräder</b>					
Radbügel	ca. 15	+ 5	ca. 20	22,5	<b>30</b>
<b>Gehen und Grün</b>					
Gehweg					<b>172 (Zugewinn)</b>
Baumscheiben	<i>Planung derzeit in Überarbeitung, es wird versucht, zusätzliche Baumstandorte in den Straßenraum zu bringen</i>				

# Flächenbilanz und Evaluationskonzept

## Evaluationskonzept für alle empfohlenen Maßnahmen

Ein Konzept für die Evaluation der Maßnahmen, die in Folge des vorliegend formulierten Verkehrsberuhigungskonzeptes für Haslach ergriffen werden, muss teilweise vage bleiben, da es noch keine konkrete Beschlusslage gibt und die verschiedenen Umgestaltungsideen noch in eine Entwurfsreife zu bringen sind. Daher werden hier zunächst nur potenziell geeignete Evaluationsmethoden beschrieben.

Eine Besonderheit stellen die zuvor dargestellte mögliche Brückensperrung sowie deren denkbare Erprobungsphase in einem Verkehrsversuch dar.

Grundsätzlich soll eine Evaluation Daten ermitteln, mit deren Hilfe geprüft und eingestuft werden kann, ob die angestrebten Ziele erreicht wurden und bestenfalls auch, wie und warum bestimmte Wirkungen eingetreten sind. Auf Basis dieser Erkenntnisse kann die Evaluation wertvolle Empfehlungen für Verbesserungen und Anpassungen liefern. Bezugspunkte für den Zielerreichungsgrad liefern die im Eingangsteil beschriebenen Zielsetzungen für das Projekt.

Die Wirkung einer umgesetzten Maßnahme wird anhand von vorher definierten Indikatoren überprüft. Unabdingbar dafür ist die Analyse des IST-Zustandes vor der Maßnahmendurchführung und eine damit verbundene Datenerhebung. Nach Abschluss der (Bau-)Maßnahme sollte die initiale Datenerhebung mit zeitlichem Abstand wiederholt werden.

# Flächenbilanz und Evaluationskonzept







## Evaluationskonzept für Elemente der Verkehrsberuhigung | Anwendbare Methoden

- Verhaltensbeobachtungen (Ermittlung der Verhaltensmuster) ggf. mit Videotechnik
- Kurzzeitzählungen oder Dauerzählungen ggf. mittels automatisierter Dauerzählstellen, um Nachfrageänderungen bzw. Anteile der Nutzer:innen nach Verhaltensmustern zu dokumentieren
- Befragungen (insbesondere zur Ursachenforschung)
- Unfallauswertungen (Bezug zu relevanter Maßnahme herstellen, Vorher-Nachher-Vergleich)
- Konfliktbeobachtungen mit Videotechnik
- Befragungen (hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsempfindens vorher und nachher sowie Perspektiven / Wahrnehmungen der Nutzenden)
- Messung von Wartezeiten
- Auswertung Mängelmelder

## Flächenbilanz und Evaluationskonzept

### Evaluationskonzept für eine mögliche Brückensperrung | Anwendbare Methoden

- Kurzzeitzählungen oder Dauerzählungen aller Verkehrsarten ggf. mittels automatisierter Dauerzählstellen oder Kamerabeobachtungen auf der Brücke sowie im umliegenden Straßennetz
- Auswertung hinsichtlich Verkehrsmittelwahlverhalten und Routenwahl
- Befragungen zur Zufriedenheit und Verhaltensanpassung an ausgewählten Orten

	Grundlagen	3
	Analyse	10
	Varianten und Vorschläge	51
	Öffentlichkeitsbeteiligung	107
	Flächenbilanz und Evaluationskonzept	123
	<b>Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>128</b>

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

Die Bearbeitung hat einen Stand erreicht, bei dem ein Konzept beschlossen werden könnte. Der Bearbeitungsstand lässt aber eine offene Debatte und die Erarbeitung von möglichst guten Kompromissen zu.

Da das Meinungsbild teilweise uneinheitlich ist, sind weitere Diskussionen wichtig. Aber Kompromisse sind möglich, z.B. auch eine vorgezogene erste Umsetzungsstufe (Umgestaltung Carl-Kistner-Straße), die viel Zustimmung erhält und schnell verwirklicht werden könnte.

Folgende Ansätze sind empfehlenswert:

- Weiterverfolgung der Idee der Brückensperrung, dazu weitere Beteiligungs- und ggf. Untersuchungsschritte (möglicherweise in Form einer Erprobungsphase)
- Schnelle Realisierung aufgezeigter kleinräumiger Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Prioritäten setzen
- Pragmatische Umgestaltung der Carl-Kistner-Straße



**Vielen Dank**  
für Ihre Aufmerksamkeit!