

GEMEINDE FRIESENHEIM

Fortschreibung Verkehrskonzept

Band 1

– **Erläuterungsbericht**

– **Anlage 0**

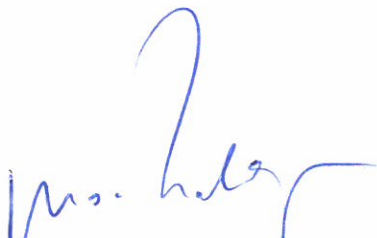
– **Anlage 1**

Projekt-Nr. 612-2194

Januar 2020

Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	17.01.2020	K. Delamarche	F. Krentel	Erläuterungsbericht



Matthias Wollny



Kerstin Delamarche

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg

Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0

Fax: +49-761-88505-22

E-Mail: info@fwt.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise	1
1.1 Ausgangssituation	1
1.2 Methodisches Vorgehen.....	2
2. Raumstruktur des Untersuchungsgebietes	5
3. Vorliegende Planwerke mit verkehrlicher Relevanz	9
3.1 Nahverkehrsplan 2016 für den Ortenaukreis.....	9
3.2 Mobilitätsnetzwerk Ortenau.....	11
4. Bestandsanalyse	12
4.1 Verkehrserhebungen.....	13
4.1.1 Methodik und Erhebungskonzept.....	13
4.1.2 Querschnittzählungen.....	15
4.1.3 Knotenpunktzählungen.....	16
4.1.4 Entwicklung der Verkehrsbelastung seit 2008.....	17
4.1.5 Befragungsergebnisse.....	19
4.1.6 Analyse-Nullfall 2018.....	21
4.1.7 Verkehrszusammensetzung.....	21
4.1.8 Belastungsspinnen	22
4.2 Kfz-Verkehr und Straßennetz	23
4.2.1 Klassifizierung und funktionale Hierarchisierung.....	23
4.2.2 Geschwindigkeitsregime.....	25
4.2.3 Ortseingänge und Knotenpunkte.....	25
4.2.4 Verkehrsberuhigung	27
4.2.5 Ruhender Verkehr	27
4.2.6 Fazit Kfz-Verkehr und Straßennetz	28

4.3	Radverkehr.....	29
4.3.1	Radroutennetz.....	30
4.3.2	Radverkehrsinfrastruktur.....	30
4.3.3	Fahrradabstellanlagen.....	34
4.3.4	Fazit Radverkehr.....	35
4.4	Fußverkehr.....	35
4.4.1	Fußverkehrsinfrastruktur.....	35
4.4.2	Barrierefreiheit.....	38
4.4.3	Fazit Fußverkehr.....	39
4.5	Öffentlicher Personennahverkehr.....	39
4.5.1	Linienangebot.....	40
4.5.2	Haltestellenausstattung.....	41
4.5.3	Fazit ÖPNV.....	41
4.6	Gestaltqualität und Umfeldverträglichkeit.....	41
5.	Ziele.....	43
6.	Maßnahmenentwicklung.....	45
6.1	Kfz-Verkehr und Straßennetz.....	45
6.1.1	A.1 Weiterentwicklung und Ausbau des Straßennetzes.....	45
6.1.2	A.2 Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen.....	46
6.1.3	A.3 Umgestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen.....	48
6.1.4	A.4 Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten.....	49
6.1.5	A.5 Gestaltung von Ortseingängen.....	49
6.1.6	A.6 Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.....	50
6.1.7	A.7 Konzepte zur Parkraumnutzung.....	50
6.1.8	A.8 Durchsetzung Lärmschutz.....	51
6.1.9	A.9 Verkehrsmonitoring.....	51

6.2	Radverkehr.....	51
6.2.1	B.1 Weiterentwicklung des Radroutennetzes.....	52
6.2.2	B.2 Sicherheit im Längsverkehr.....	54
6.2.3	B.3 Sichere Querungsstellen und Knotenpunkte.....	55
6.2.4	B.4 Abbau von Barrieren	55
6.2.5	B.5 Ausbau von Fahrradabstellanlagen	55
6.3	Fußverkehr	56
6.3.1	C.1 Barrierefreie Straßenräume	56
6.3.2	C.2 Sichere Querungsstellen.....	58
6.3.3	C.3 Beseitigung von Engstellen.....	59
6.3.4	C.4 Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kindergärten	59
6.3.5	C.5 Attraktive Fußwegverbindungen	59
6.4	ÖPNV	60
6.4.1	D.1 Initiierung Bürgerbus.....	60
6.4.2	D.2 Barrierefreie Haltstellen	60
6.4.3	D.3 Aufwertung von Haltestellen zu Mobilitätspunkten.....	61
6.4.4	D.4 Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV	62
6.4.5	D.5 Attraktiver ÖPNV.....	62
6.5	Themenübergreifende Maßnahmen	62
6.5.1	E.1 Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	62
6.5.2	E.2 Aufwertung des Bahnhofsumfeldes	62
6.5.3	E.3 Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen	63
6.5.4	E.4 Mobilitätsnetzwerk Ortenau.....	63
6.5.5	E.5 Förderung nachbarschaftlichen Engagements – Mitfahrerbenke	63

Abbildungen

Abb. 1-1: Prozess der Verkehrsplanung	3
Abb. 2-1: Landes- und regionale Entwicklungsachsen um Friesenheim	6
Abb. 2-2: Einwohnerentwicklung Friesenheim 1990 bis 2018	7
Abb. 2-3: Verkehrliche Einbindung Friesenheims	8
Abb. 3-1: Mobilitätsnetzwerk Ortenau	11
Abb. 4-1: Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten.....	16
Abb. 4-2: Verkehrsbelastungen an den Knotenpunktzählstellen	17
Abb. 4-3: Erhebungskonzept der Verkehrserhebung im Jahr 2008	18
Abb. 4-4: Entwicklung der Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten.....	19
Abb. 4-5: Zusammensetzung der Analysematrix	20
Abb. 4-6: Ortseingang in Friesenheim Süd.....	25
Abb. 4-7: Ortseingang in Friesenheim Nord	25
Abb. 4-8: Ortseingang Schuttern Süd	26
Abb. 4-9: Ortseingang Schuttern Nord.....	26
Abb. 4-10: Knotenpunkt Friesenheimer Hauptstraße/Heiligenzeller Straße.....	26
Abb. 4-11: Heiligenzeller Straße.....	26
Abb. 4-12: Knotenpunkt am Sternenbergr	27
Abb. 4-13: Knotenpunkt am Sternenbergr	27
Abb. 4-14: Verkehrsberuhigung Am Dorfgraben.....	27
Abb. 4-15: Verkehrsberuhigung Im Weiertsfeld	27
Abb. 4-16: Im Straßenraum geparkter Wohnwagen	28
Abb. 4-17: Parkraumbewirtschaftung in der Friedrichstraße.....	28
Abb. 4-18: Radroute entlang Riedlestraße in Schuttern.....	30
Abb. 4-19: Verwaarloste Wegweisung in Schuttern	30
Abb. 4-20: Vorauswahl der Radverkehrsführungsform.....	31
Abb. 4-21: Querungshilfe am Ortseingang in Friesenheim Süd	31
Abb. 4-22: Mittelinsel am Ortseingang Friesenheim Süd	31
Abb. 4-23: Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße.....	33
Abb. 4-24: Umlaufsperrern verhindern Nutzung für Räder mit Anhängern	33
Abb. 4-25: Unterführung am Bahnhof	34

Abb. 4-26: Rampe zur Unterführung.....	34
Abb. 4-27: Fahrradabstellanlagen auf der Bahnhofswestseite	34
Abb. 4-28: Fahrradboxen an der Bahnhofsostseite	34
Abb. 4-29: Bestimmung der Gehwegbreite im Regelfall.....	36
Abb. 4-30: Engstelle in der Heiligenzeller Straße.....	37
Abb. 4-31: Alternative für den Fuß- und Radverkehr zur Heiligenzeller Straße	37
Abb. 4-32: Straßunenabhängig geführter Fußweg.....	37
Abb. 4-33: Fußweg in Oberschopfheim (Laubengässle)	37
Abb. 4-34: Gehwegabsenkungen in Schuttern.....	39
Abb. 4-35: Beispiel für die Einschränkung nutzbarer Gehwegbreiten	39
Abb. 4-36: Gestaltungsdefizite im Kernbereich.....	42
Abb. 4-37: Bereich mit Gestaltungspotenzial	42
Abb. 4-38: Führung Radverkehr unterhalb Bahnhofstraße	42
Abb. 4-39: Zugang zur Unterführung.....	42
Abb. 6-1: Anhalteweg bei Tempo 30 und bei Tempo 50	47

Anlagen

Anlage 0	Abwägungstabelle
Anlage 1	Bestandsanalyse: Erhebungsstellenplan
Anlage 2	Bestandsanalyse: Ergebnisse Querschnittzählungen
Anlage 3	Bestandsanalyse: Ergebnisse Knotenpunktzählungen
Anlage 4	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen
Anlage 5	Bestandsanalyse: Analyse-Nullfall 2018
Anlage 6	Bestandsanalyse: Verkehrszusammensetzung
Anlage 7	Bestandsanalyse: Streckenspinnen
Anlage 8	Bestandsanalyse: Kfz-Verkehr
Anlage 9	Bestandsanalyse: Ruhender Verkehr
Anlage 10	Bestandsanalyse: Radverkehr
Anlage 11	Bestandsanalyse: Fußverkehr
Anlage 12	Bestandsanalyse: ÖPNV
Anlage 13	Maßnahmenvorschläge: Kfz-Verkehr
Anlage 14	Maßnahmenvorschläge: Radverkehr
Anlage 15	Maßnahmenvorschläge: Fußverkehr
Anlage 16	Maßnahmenvorschläge: ÖPNV
Anlage 17	Maßnahmenübersicht

Abkürzungen

AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DTV-W	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
FGÜ	Fußgängerüberweg
FWT	Fichtner Water & Transportation GmbH
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
LEP	Landesentwicklungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TGO	Tarifverbund Ortenau

Quellenverzeichnis

- [1] Beller Consult: Verkehrskonzept (1. Stufe), Freiburg, April 2002
- [2] Fichtner Water & Transportation: Verkehrsuntersuchung Zwischenbericht Analyse, Freiburg, November 2008
- [3] Fichtner Water & Transportation: Verkehrsuntersuchung Verkehrsprognose und Planfälle, Freiburg, Juni 2009
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 116: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse EVP, Ausgabe 2018

- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), FGSV-Nr. 162: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Ausgabe 2013
- [6] Regionalverband Südlicher Oberrhein: Regionalplan Südlicher Oberrhein (Stand Juni 2019), Freiburg
- [7] Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg: Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg – LEP 2002 –, Stuttgart
- [8] Webseite des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Bevölkerungsentwicklung: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet>, (letzter Zugriff am 17.12.2019)
- [9] Webseite des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Pendlersaldo 2017: <https://www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Pendlersaldo.jsp>, (letzter Zugriff am 07.01.2020)
- [10] Landratsamt Ortenaukreis: Nahverkehrsplan 2016 für den Ortenaukreis,
- [11] Webseite Mobilitätsnetzwerk Ortenau: www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de (letzter Zugriff am 09.09.2019)
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“, FGSV-Nr. 125: Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE, Ausgabe 2012
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S: Stadtstraßen, Ausgabe 2015
- [14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil L: Landstraßen, Ausgabe 2015
- [15] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“, FGSV-Nr. 121, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN, Ausgabe 2008, Stand Mai 2015
- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 284: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010
- [17] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Ausgabe 2006

- [18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 288: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002
- [19] Umweltbundesamt (Hrsg.), LK Argus: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2016
- [20] Heinrichs, Eckhart: Stadtverträgliche Geschwindigkeiten (03/2019), in Bracher, Tilmann u. a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattwerk, Wichmann-Verlag
- [21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 202: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL, Ausgabe 2012
- [22] Alrutz, Dankmar: Schutzstreifen außerorts – Ergebnisse eines Modellvorhabens, in: Straßenverkehrstechnik 5/2019, Kirschbaum-Verlag, Köln
- [23] Webseite Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Modellprojekt Schutzstreifen: <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/infrastruktur/modellprojekt-schutzstreifen/> (letzter Zugriff am 13.12.2019)
- [24] BGG: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist.
- [25] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV-Nr. 212: Hinweise für barrierefrei Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 2011
- [26] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
- [27] PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist.
- [28] Krause, K.; Röhrig, C.: Mitfahrerbanken Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften, In: PLANERIN 3_18

1. AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE

1.1 Ausgangssituation

Im Rahmen eines Verkehrskonzepts wurde im Jahr 2002 eine Bestands- und Mängelanalyse für alle Verkehrsarten (fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV) durchgeführt [1]. Der Planungsraum umfasste den Kernort Friesenheim sowie die Ortsteile Oberweier, Heiligenzell, Oberschopfheim und Schuttern. Die Mängelanalyse führte zur Ableitung von Handlungsansätzen. Als zentrale Handlungskonzepte wurden bestimmt:

- Umgestaltung der Friesenheimer Hauptstraße sowie einzelner Knotenpunkte
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. Mittelinseln an Ortseinfahrten, Fahrbahneinengungen, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bzw. 40 km/h)
- Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen für Fußgänger
- Schaffung neuer Radwegeverbindungen
- Aufbau eines neuen Wegweisungssystems für den Radverkehr
- Verbesserung der Vernetzung von Bahn und Bus, flexible Ergänzung des ÖPNV-Angebots abends und am Wochenende
- Aufwertung des Bahnhofsbereichs

Im Jahr 2008 wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Mit Hilfe einer Verkehrserhebung konnte eine Grundlage für die quantitative Beurteilung von Planungsmaßnahmen geschaffen werden, die im Verkehrskonzept nur qualitativ beurteilt werden konnten [2].

Auf der Basis von Verkehrserhebungen, Verkehrserzeugungs- und Verteilungsberechnungen und einem Verkehrsumlegungsmodell wurden zu erwartende Verkehrszahlen berechnet [3]. Das Verkehrsmodell bildete die Grundlage für die Überprüfung unterschiedlicher Szenarien sowohl zum Ausbaugrad der Straßen als auch zur Verkehrslenkung.

Der Untersuchungskordon umfasste den Kernort sowie den Ortsteil Schuttern. Punktuell fanden auch Zählungen und Befragungen in Heiligenzell, Oberweier und Oberschopfheim statt.

Inzwischen haben sich die verkehrlichen Randbedingungen geändert und mit der Sanierung der Friesenheimer Hauptstraße ist eine der im Verkehrskonzept 2002 als vorrangig einzustufende genannte Maßnahme umgesetzt worden.

Zur Anpassung der städtebaulichen und verkehrlichen Ausrichtungen an die aktuellen Verkehrsstrukturen ist daher eine Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrskonzepts notwendig geworden. Gleichzeitig bot sich damit die Gelegenheit, das Verkehrsmodell zu aktualisieren und den Untersuchungskordon auf das gesamte Gemeindegebiet auszuweiten.

Neben dem Abgleich der Bestandsanalyse des Verkehrskonzepts 2002 mit der heutigen Situation, der Bewertung der Umsetzung von dort festgesetzten Handlungsempfehlungen und der Herleitung zukunftsweisender Handlungskonzepte spielten bei der vorliegenden Aktualisierung des Verkehrskonzepts Bürgerinformation und -beteiligung eine wesentliche Rolle.

1.2 Methodisches Vorgehen

Das Verkehrskonzept dient der vorausschauenden Planung der kommunalen Verkehrsnetze und des Verkehrsmanagements für den mittelfristigen Planungshorizont (hier bis zum Jahr 2030). Das Planungsgebiet wird dabei makroskopisch betrachtet, das bedeutet mit hoher Abstraktion und geringerem Detaillierungsgrad. In Teilbereichen erfolgt eine Betrachtung auch auf mikroskopischer Ebene mit höherem Detaillierungsgrad (z. B. bei einzelnen Knotenpunkten).

Im Gegensatz zu Verkehrsplanungen früherer Generationen, deren Ziel die Anpassung der Straßennetze an eine erfolgte oder prognostizierte Steigerung der Motorisierung war, streben heutige Verkehrsentwicklungspläne eine umwelt-, sozial- und stadtvträgliche Verkehrsentwicklung an.

Das Vorgehen bei der Erstellung des Verkehrskonzepts orientierte sich an den *Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse* [4] und den *Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung* [5].

Der Planungsprozess nach den *Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse* umfasst folgende vier Phasen:

- Orientierung
- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung
- Umsetzung der Konzepte

Der Planungsprozess ist gekennzeichnet von Rückkopplungen (vgl. Abb. 1-1). Ein konsequent Schritt für Schritt abarbeitendes Vorgehen ist nicht möglich. Erkenntnisse aus der Zustandsanalyse können beispielsweise in die Zielvorstellungen miteinfließen.

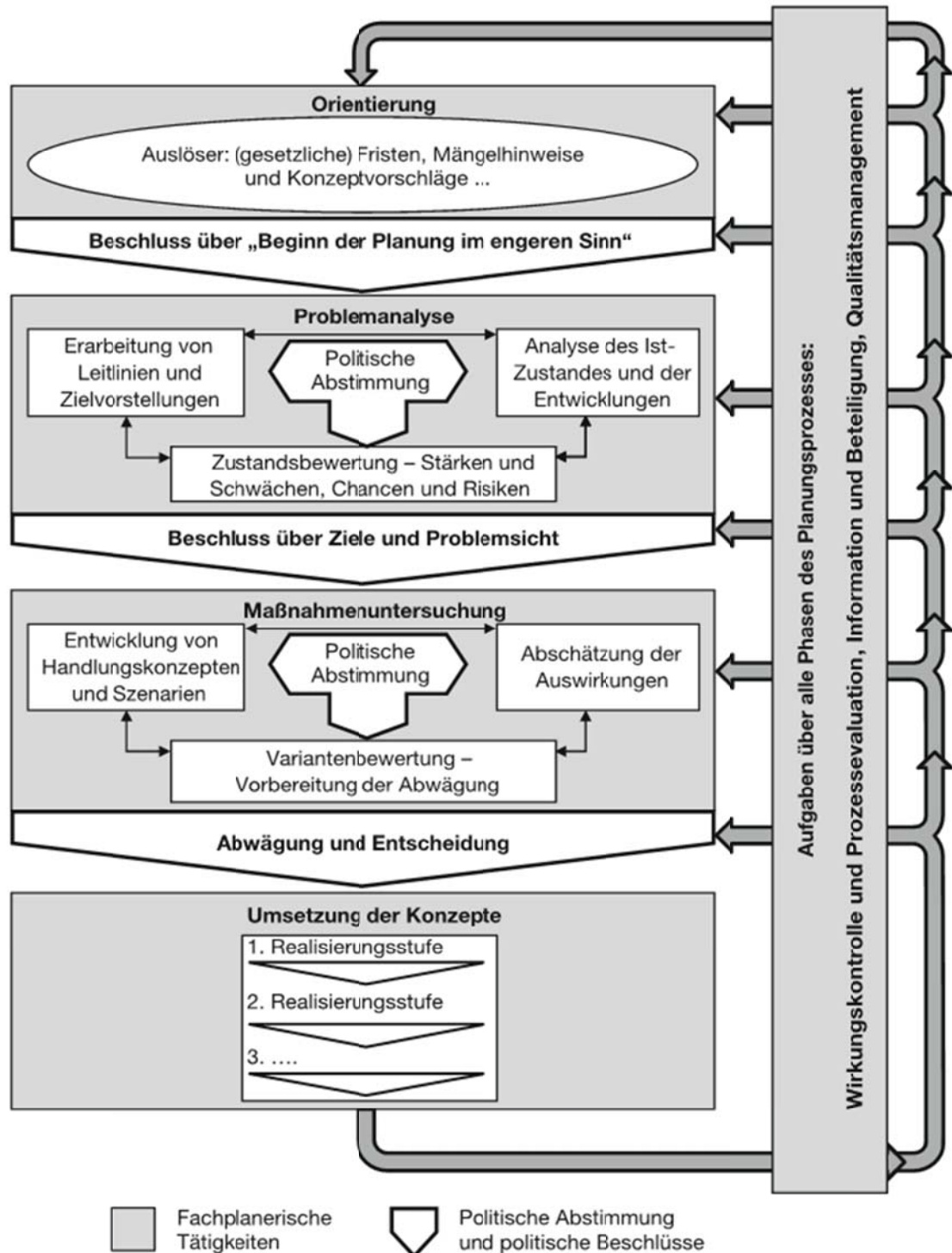


Abb. 1-1: Prozess der Verkehrsplanung

(Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse, Köln 2018)

Die Fortschreibung des Verkehrskonzepts in Friesenheim umfasst die Phasen Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung. In der Phase der Problemanalyse wurde der Ist-Zustand im Hinblick auf Netze und Abwicklung für alle Verkehrsarten erhoben und bewertet. Als Bewertungsmaßstab in diesem ersten Schritt der Bestandsanalyse dienten Anforderungen aus aktuellen Regelwerken und übergeordneten Planwerken.

Ausgehend von Planungszielen wurden Maßnahmen für alle Handlungsfelder entwickelt. Die Herleitung von Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrskonzepts soll garantieren, dass Investitionsmittel nicht zusammenhanglos und zeitlich unkoordiniert für isolierte Einzelmaßnahmen verwendet werden, sondern dass sich alle Maßnahmen an einem Handlungskonzept orientieren.

Aus diesem Grund konnten nicht alle Anregungen und Lösungsvorschläge, die im Verlauf der Bürgerbeteiligung zusammengekommen waren, im Verkehrskonzept berücksichtigt werden. Einzelne Maßnahmen können zwar aus individueller Sicht Verbesserungen bringen, stehen einem gesamtheitlichen Optimum jedoch im Wege.

2. RAUMSTRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSGBIETES

Die Gemeinde Friesenheim befindet sich am Rande der Rheinebene im Ortenaukreis. Nachbargemeinden sind Hohberg im Norden, Gengenbach und Biberach im Osten, Seelbach und Lahr im Süden sowie Meißenheim und Neuried im Westen.

Zur Gemeinde gehören die Ortsteile:

- Friesenheim
- Heiligenzell
- Oberschopfheim
- Oberweier
- Schuttern.

Etwa die Hälfte des Gemeindegebietes wird landwirtschaftlich genutzt, bei ca. 15 % handelt es sich um Siedlungs- und Verkehrsfläche. Ein gutes Drittel des Gemeindegebietes sind Waldflächen. Die Topographie variiert zwischen eben und geneigt. Der höchste Punkt befindet sich auf 638 m, der niedrigste liegt mit 150 m im Rheintal.

Friesenheim hat die Funktion eines Kleincentrums; die am nächsten gelegenen zentralen Orte sind das Oberzentrum Offenburg im Norden und das Mittelzentrum Lahr im Süden [6]. Im Landesentwicklungsplan ist Friesenheim dem Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum zugeordnet [7]. Friesenheim liegt entlang einer Landesentwicklungsachse [7]. Entwicklungsachsen verbinden Zentrale Orte; wichtigster Bestandteil sind gebündelte und leistungsfähige Straßen- und Schienenwege.

Die im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Entwicklungsachsen werden im Regionalentwicklungsplan räumlich und sachlich konkretisiert und um regionale Entwicklungsachsen ergänzt. Einen Überblick über die Einbindung Friesenheims in das Netz der Landes- und regionalen Entwicklungsachsen zeigt Abb. 2-1. Da die Festlegungen des Regionalplanes auch auf die verkehrliche Entwicklung stark Einfluss nehmen, wird diese in Abschnitt 3 eingehender behandelt.

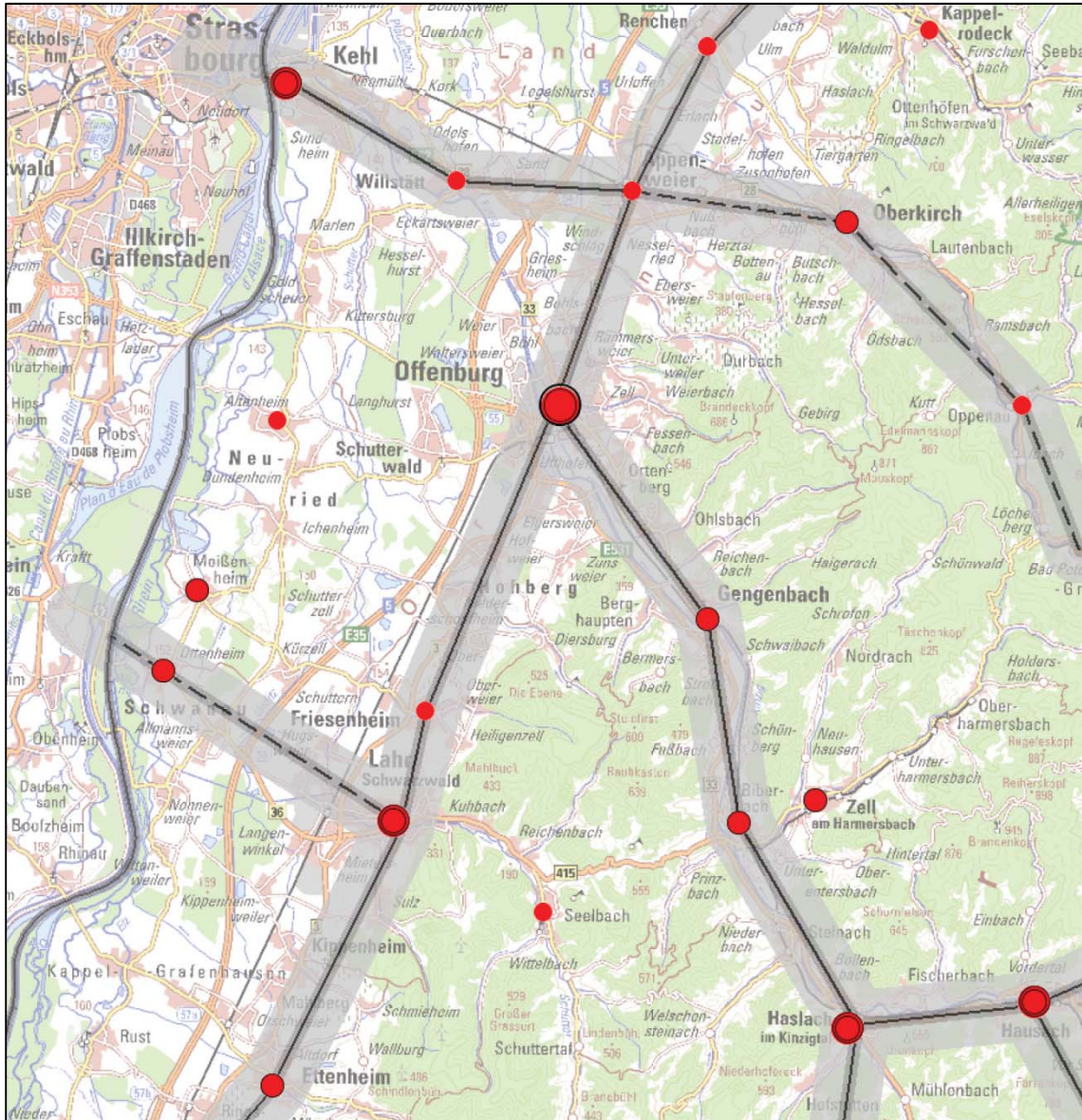


Abb. 2-1: Landes- und regionale Entwicklungsachsen um Friesenheim

Quelle: www.geoportal-raumordnung-bw.de

Die Einwohnerzahl von Friesenheim liegt heute bei rund 13.100 Menschen. Zu Beginn der 1990er Jahre erlebte die Einwohnerzahl einen kontinuierlichen Anstieg, bevor sie sich stabilisierte und bis 2013 mit geringen Ausschlägen um einen Wert von 12.500 herum schwankte. Seit dem Jahr 2014 kann wieder ein etwas stärkerer Anstieg beobachtet werden (siehe Abb. 2-2).

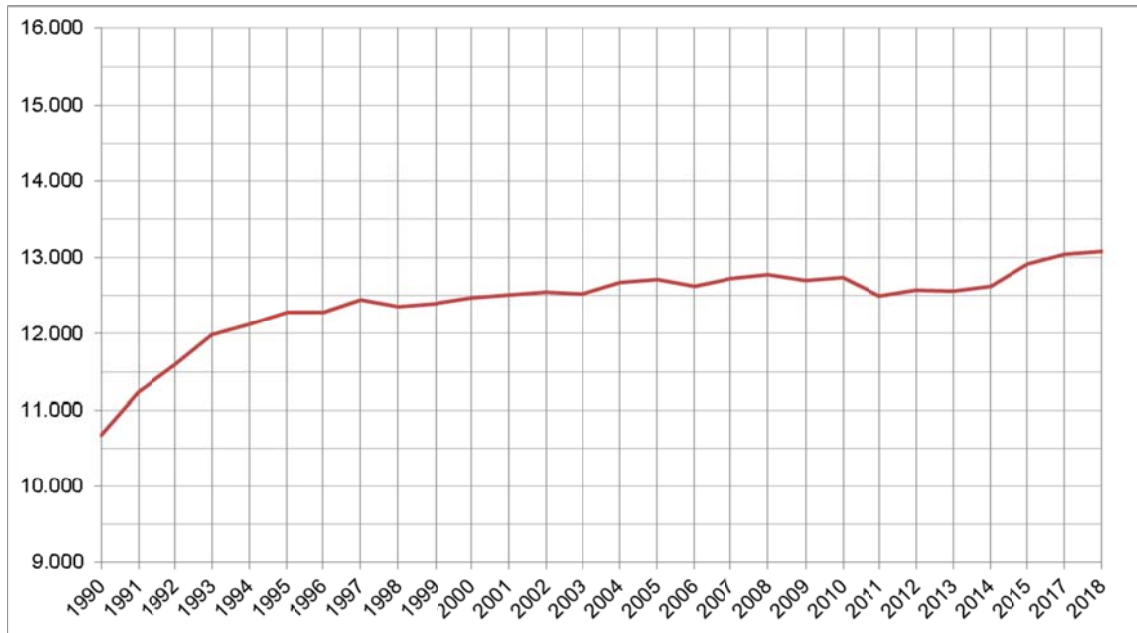


Abb. 2-2: Einwohnerentwicklung Friesenheim 1990 bis 2018

(Quelle: eigene Darstellung unter Verwendung von Daten des Statistisches Landesamtes Baden-Württemberg [8])

Im Gemeindegebiet liegen die Gewerbegebiete

- Bohmatt (Friesenheim)
- Im Ried (Heiligenzell)
- Zwischen den Straßen/Gutleuthälden (Oberschopfheim)
- Im Ried (Oberweier)
- Auf dem Segel (Schuttern)
- Neumatt (Schuttern)

Auch der Black Forest Business Park auf dem Flugplatzgelände Lahr liegt teilweise auf Friesenheimer Gemarkung. Die Bandbreite der ansässigen Betriebe reicht von Bau-, Metall- und Elektrogewerbe bis hin zu Handwerk und Einzelhandel.

Sowohl im Straßen-, als auch im Schienenverkehr ist Friesenheim gut an das überörtliche Netz eingebunden (siehe Abb. 2-3). Details zur verkehrlichen Einbindung Friesenheims enthält Abschnitt 4.2.

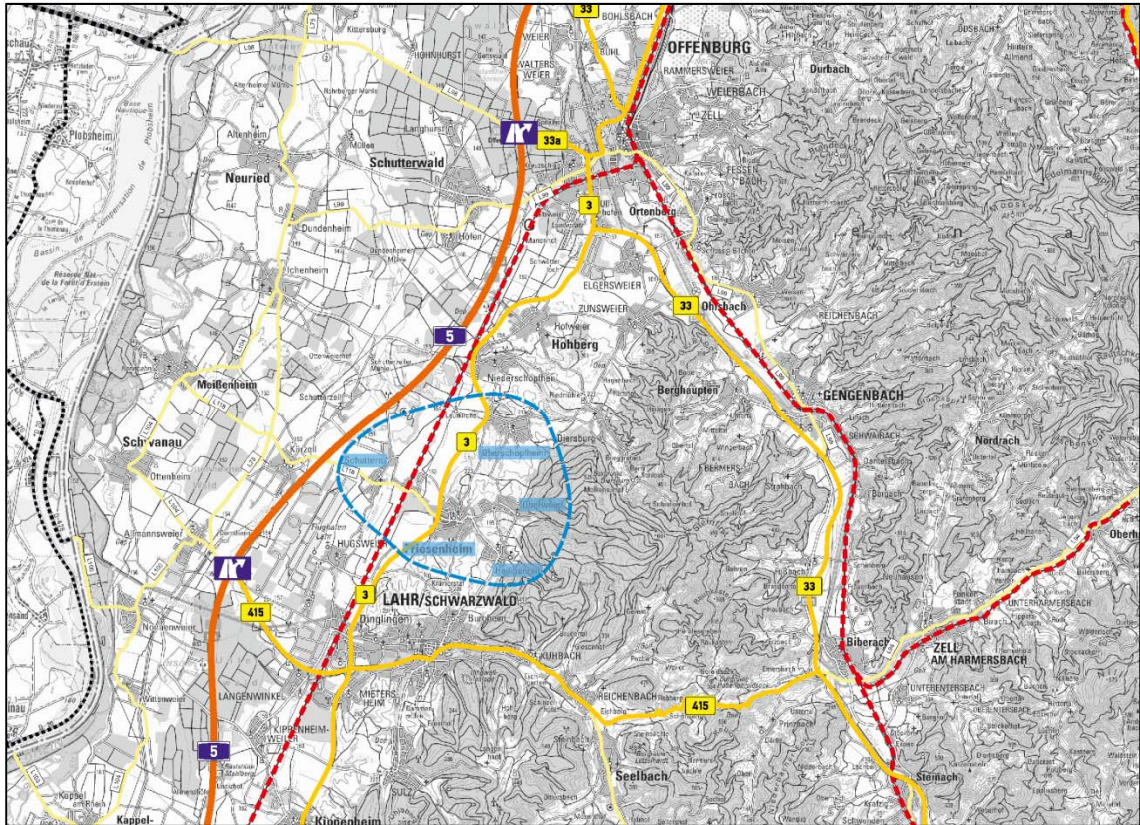


Abb. 2-3: Verkehrliche Einbindung Friesenheims

Verkehrsverflechtungen zum Umland können dem Pendlersaldo 2017 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg entnommen werden [9]. In der Statistik sind sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, geringfügig entlohnte Beschäftigte, Beamte und Selbständige berücksichtigt.

Auf dieser Datengrundlage zeigt sich, dass in Friesenheim etwa 3.880 Personen arbeiten, von denen etwa 1.660 auch in Friesenheim wohnen. Somit pendeln ca. 2.220 Erwerbstätige nach Friesenheim ein, was einer Quote von ca. 57 % entspricht. Aus Friesenheim pendeln ca. 5.470 Erwerbstätige aus. Das Pendlersaldo fällt mit rund 3.250 Erwerbstätigen deutlich negativ aus. Jedoch weist ein Großteil der baden-württembergischen Gemeinden ein negatives Pendlersaldo auf, da die Arbeitsplätze räumlich deutlich konzentrierter sind als die Wohnorte der Erwerbstätigen.

Aus den Pendlerdaten können nicht unmittelbar Rückschlüsse auf Kfz-Verkehrsbeziehungen gezogen werden. Zum einen liegen keine Angaben zur Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen vor, zum anderen nimmt ein Teil der Pendler wegen Krankheit, Urlaub, Teilzeit oder aus anderen Gründen nicht am täglichen Verkehrsgeschehen teil.

3. VORLIEGENDE PLANWERKE MIT VERKEHRLICHER RELEVANZ

Das Verkehrskonzept gibt als informelles Planungswerkzeug die strategische Entwicklungsrichtung im Bereich Verkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre vor. Dabei steht das Verkehrskonzept in Wechselwirkung zu anderen Planwerken bzw. Initiativen der Stadt- und Verkehrsplanung. Sofern diese eine höhere Verbindlichkeit haben, wie z. B. der Nahverkehrsplan, müssen diese bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts berücksichtigt werden.

3.1 Nahverkehrsplan 2016 für den Ortenaukreis

Der Nahverkehrsplan (NVP) [10] legt den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Ortenaukreis für die nächsten Jahre fest. Er konzentriert sich auf den straßengebundenen ÖPNV. Im Zentrum steht die Definition eines räumlich abgestuften Bedienungsniveaus, das gesichert bzw. erreicht werden soll.

In Abhängigkeit von Nachfragestruktur und raumordnerischen Rahmenbedingungen definiert der NVP Rahmenvorgaben für das Bedienungsangebot im Busverkehr. Hierbei wird nach Regionalverkehr und Stadtverkehr unterschieden. Auf potenzialstarken Achsen soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter gestärkt und ausgebaut werden. In nachfrageschwächeren Räumen soll die Bedienqualität einen Standard erfüllen, der als Daseinsvorsorge die Teilhabe an Ausbildung, Erwerbstätigkeit und am sonstigen gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Im Hinblick auf die Anforderungen an die Bedienqualität werden im Regionalverkehr folgende Kategorien unterschieden:

- Leistungsnetz Kategorie I,
- Leistungsnetz Kategorie II,
- SPNV-Ergänzung Kategorie I
- SPNV-Ergänzung Kategorie II,
- Erweitertes Grundangebot
- Grundangebot
- Freizeitlinien
- Flächen mit Bedarfsverkehren.

Im Stadtverkehr werden folgende Kategorien unterschieden:

- Städtische Achsen Kategorie I,
- Städtische Achsen Kategorie II,
- Weitere Stadtverkehrslinien.

Der NVP enthält eine Zuordnung bestehender Linien zu den Kategorien. Im Vorgriff auf Abschnitt 4.5, wo eine Bestandsaufnahme für den ÖPNV vorgenommen wird, wird an dieser Stelle bereits auf diese Zuordnung im NVP derjenigen Linien eingegangen, die Friesenheim anfahren.

Der Kernort Friesenheim wird durch die Linien 104 und 7141 erreicht. Die Linie 104 bedient auch Schuttern, Oberweier und Heiligenzell, die Linie 7141 auch Oberschopfheim. Darüber hinaus wird Schuttern noch von der Linie 109 angefahren.

Die Linie 7141 ist im NVP der Kategorie SPNV-Ergänzung Kategorie I zugeordnet. Linien dieser Kategorie ergänzen das ÖPNV-Angebot entlang von Verbindungen, wo zwar eine Abdeckung durch den Schienenverkehr vorhanden ist, die Haltepunktdichte jedoch gering ist. Zur Gewinnung von Autonutzern werden hier hohe Taktdichten und hohe Qualität angestrebt.

Die Linie 109 ist der Kategorie Grundangebot zugeordnet. Das Grundangebot dient der Versorgung der Bevölkerung, auch an Ferientagen.

Die Linie 104 schließlich gehört zu den städtischen Achsen Kategorie II. Hier wird wie bei den städtischen Achsen der Kategorie I ebenfalls eine hohe Angebotsqualität angestrebt. Wegen begrenzter Potenziale kommen aber reduzierte Standards zur Anwendung.

Im Hinblick auf die Angebotsqualität im Busverkehr führt der NVP folgende Mängel auf:

- Keine Fahrten am Sonntag zwischen Friesenheim und Oberweier (> 1.500 Einwohner),
- Bewertung Anschlussqualität Bus-Schiene (Bahnhof Friesenheim): Bedienung nur durch Linie 104, Anschluss besteht nur in Richtung Freiburg, Übergangszeit 15-20 Minuten. Kein Anschluss Richtung OG,

Der NVP erkennt für Friesenheim keine Defizite in der räumlichen Erschließung.

3.2 Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Im April 2019 haben zehn Städte und Gemeinden das Mobilitätsnetzwerk Ortenau gegründet, darunter auch Friesenheim [11]. Auslöser für diese Initiative ist die Erkenntnis, dass der motorisierte Individualverkehr vielerorts an seine Grenzen stößt. Ziel des Netzwerks ist es daher, im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts Alternativen zum eigenen Pkw zu entwickeln. Für die Arbeit sind drei Schwerpunkte gesetzt worden:

- Multimodale Systeme
- Gemeindeübergreifender Radverkehr (inkl. E-Mobilität)
- Vernetzung der Nahmobilitätsangebote in einer App

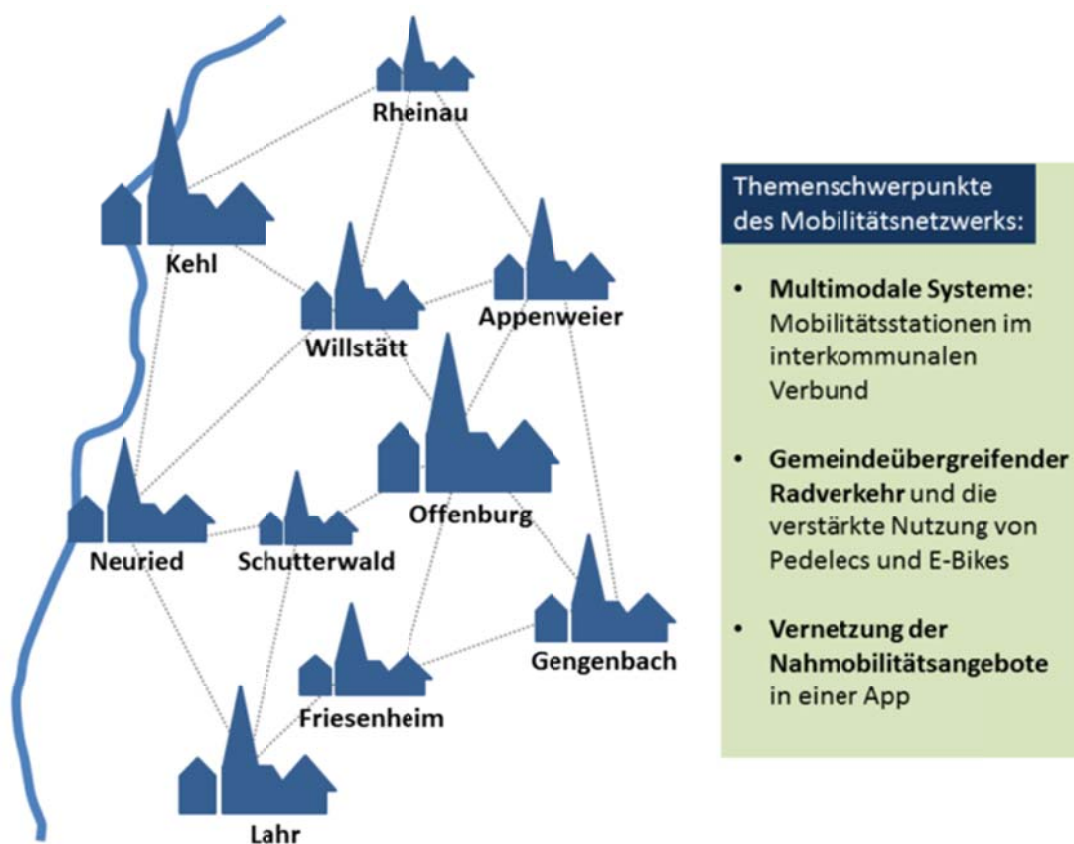


Abb. 3-1: Mobilitätsnetzwerk Ortenau
(Quelle: www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de)

Im Fokus der Initiative steht der Pendlerverkehr. Hier wird ein besonders großes Potenzial zur Verminderung des MIV ausgemacht. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit sollen innovative Mobilitätsprojekte erarbeitet werden.

Einzelne Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele könnten dabei sein:

- Ausreichendes Parkplatzangebot an den Pendlerbahnhöfen

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Roller und Pedelecs an den Pendlerbahnhöfen
- Ausbau von Park- und Mitfahrplätzen zur Förderung von Fahrgemeinschaften
- Sinnvolle Carsharing-Angebote (z. B. von Unternehmen für eigene Mitarbeiter)

Die Fortschreibung des Verkehrskonzepts kann die Ansätze des Mobilitätsnetzwerks unterstützen. Dazu gehören Infrastrukturmaßnahmen, die sich in die Themenschwerpunkte des Netzwerks einschreiben, wie z. B. die Förderung des Radverkehrs.

4. BESTANDSANALYSE

Im Folgenden werden die Ergebnisse der im Oktober 2018 durchgeführten Verkehrszählungen und -befragungen dargestellt (s. Kapitel 4.1). Neben Erkenntnissen zu den Belastungen im Kfz-Verkehr in der Gemeinde Friesenheim liefern die Verkehrserhebungen auch die Grundlage für die Untersuchung der Auswirkungen verschiedener Planfälle.

Daneben ist für die Entwicklung von Handlungskonzepten auch die Kenntnis der aktuellen Situation für alle Verkehrsteilnehmer notwendig. Hierfür wurde im Rahmen von mehreren Ortsbegehungen das Verkehrsgeschehen in Friesenheim und den Ortsteilen an verschiedenen repräsentativen Werktagen aufgenommen und fotografisch dokumentiert. Im Einzelnen wurden erfasst:

- Kfz-Verkehr (s. Kapitel 4.2)
- Ruhender Verkehr (s. Kapitel 4.2.5)
- Radverkehr (s. Kapitel 4.3)
- Fußverkehr (s. Kapitel 4.4)
- Öffentlicher Personennahverkehr (s. Kapitel 4.5)

Die Bestanderfassung wird ergänzt durch das Querschnittsthema Verkehrssicherheit (s. Kapitel 4.6)

Die Analyse der Bestandssituation für die einzelnen Verkehrsmittel umfasst:

- Baulicher Bestand (z. B. Breiten von Fahrbahnen und Gehwegen, Querungsanlagen etc.)
- Verkehrsrechtliche Regelungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr etc.)
- Betriebliche Regelungen (z. B. Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Taktfolgen etc.)

4.1 Verkehrserhebungen

4.1.1 Methodik und Erhebungskonzept

Eine Bewertung der verkehrlichen Situation im Untersuchungsgebiet und der Wirkungen eventueller Neubaumaßnahme ist nur möglich mit der Kenntnis der heutigen verkehrlichen Zusammenhänge. Für die Abwägung im Rahmen der Planung sowie für die sachgerechte Einordnung der Betroffenheit einzelner Anlieger sind sowohl relative als auch absolute Veränderungen der Verkehrsbelastungen für unterschiedliche Varianten von Bedeutung.

Daher fanden im Oktober 2018 umfangreiche Erhebungen und -befragungen des Kfz-Verkehrs statt. Neben Zählungen über 24 Stunden hinweg mittels Videoerfassung wurden auch manuelle Kurzzeitzählungen durchgeführt. Ergänzend dazu fanden Befragungen der Verkehrsteilnehmer zu Quelle und Ziel der Fahrt an ausgewählten Querschnitten statt (s. Kapitel 4.1.5).

Das Verkehrsgeschehen im Gemeindegebiet Friesenheims ist an Wochentagen durch Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr gekennzeichnet. An Wochenenden bzw. Feiertagen stehen der Einkaufs-, Freizeit- und auch der touristische Fremdenverkehr im Vordergrund. Die vorliegende Untersuchung stellt jedoch den werktäglichen Verkehr in den Vordergrund.

Die Erhebungen wurden entsprechend den geltenden Regelwerken durchgeführt [12], [13], [14]. Zur Hochrechnung auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV-W) sind demnach die Wochentage Dienstag bis Donnerstag geeignet. Die Erhebung sollte während der Monate April bis Oktober stattfinden, außerhalb von Ferienzeiten. Auch sollte der Erhebungstag nicht in einer Woche mit einem Feiertag liegen. Außerdem ist darauf zu achten, dass am Erhebungstag nicht mit extrem hohen Belastungsspitzen auf Grund von Sonderereignissen zu rechnen ist.

Bei den Verkehrsbelastungen einzelner Verkehrstage ist zu berücksichtigen, dass aufgrund von saisonalen, witterungsbedingten und vom Wochentag abhängigen Schwankungen bis zu 20% auftreten können. Bei Berücksichtigung der Vorgaben des Regelwerks können jedoch etwa durchschnittliche Werte erhoben werden. Als Erhebungstage wurden daher in Abstimmung mit der Gemeinde Friesenheim Dienstag, der 9. Oktober 2018 und Mittwoch, der 10. Oktober 2018 festgelegt.

Die Zählzeiten wurden gemäß dem Regelwerk wie folgt festgelegt:

- Vormittags: 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr
- Nachmittags: 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr.

Neben der Hochrechnung auf den Tagesverkehr erlauben diese zwei 4-Stunden-Intervalle auch die Ermittlung der für die Bemessung der Leistungsfähigkeit relevanten Spitzenstunden.

Sowohl bei den Video-, als auch bei den manuellen Zählungen wurden alle Verkehrsströme an den Knotenpunkten und Querschnitten in Intervallen von 15 Minuten erfasst. Bei den Videozählungen wurden sechs Fahrzeugkategorien unterschieden, bei den manuellen Zählungen waren es neun.

Um die Verkehrsbeziehungen des gesamten Gemeindegebietes Friesenheims zum umliegenden Verkehrsnetz, als auch die verkehrlichen Zusammenhänge vom Kernort zu den Ortsteilen angemessen darstellen zu können, war es notwendig, die Erhebungen über zwei Tage hinweg durchzuführen.

Die Lage der erfassten Querschnitte und Knotenpunkte sowie der Befragungsstellen ist in **Anlage 1** dargestellt.

Am ersten Erhebungstag (Dienstag, 9. Oktober 2018) umfasste der Untersuchungskordon das gesamte Gemeindegebiet. Die Schnittstellen des Untersuchungskordons mit dem Straßennetz bildeten die Befragungsstellen. An diesen acht Befragungsstellen befragten Schülerinnen und Schüler der Werkrealschule Friesenheim eine Stichprobe von aus dem Kordon ausfahrenden Kfz-Führern nach Quelle und Ziel ihrer Fahrt. Die jeweils an gleicher Stelle durchgeführte Zählung der Verkehrsbelastung erlaubte die Hochrechnung der Stichprobe auf den Tagesverkehr.

Am zweiten Erhebungstag (Mittwoch, 10. Oktober 2018) umfasste der Untersuchungskordon den Kernort Friesenheim. Eine Befragung analog der des Vortages wurde an vier Befragungsstellen durchgeführt.

Parallel zu den Befragungen und Querschnittszählungen fand an insgesamt sechs Knotenpunkten eine Videoerfassung der Fahrzeuge über 24 Stunden hinweg statt. Die Auswertung dieser Zählungen erlaubte die Bestimmung von Hochrechnungsfaktoren für die manuellen Zählungen.

Auf diese Weise wurden für den Vormittag bzw. den Nachmittag unterschiedliche Hochrechnungsfaktoren abgeleitet. Die Auswertung der Tagesganglinien für den Kfz- und den Schwerverkehr zeigte, dass der Schwerverkehr als Teilmenge des gesamten Kfz-Verkehrs einen charakteristischen Verlauf aufweist. Während das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Tagesmitte zurückgeht, trifft dies auf den Schwerverkehr nicht zu. Der Schwerverkehr wird daher sinnvollerweise gesondert hochgerechnet, um ihn in seinem vollen Umfang abbilden zu können. Für die Hochrechnung der manuellen Zählungen auf den Tagesverkehr wurden folgende Hochrechnungsfaktoren festgelegt:

- Kfz-Verkehr am Vormittag: 1,60
- Schwerverkehr am Vormittag: 1,70
- Kfz-Verkehr am Nachmittag: 1,96
- Schwerverkehr am Nachmittag: 2,40

Die Ergebnisse der Querschnittszählungen sind in **Anlage 2** dargestellt, die Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten kann **Anlage 3** entnommen werden.

Es war zu erwarten, dass einzelne Kfz-Führer versuchen würden, einer Befragung zu entgehen, indem sie die Strecke über das Lahrer Kreuz wählen. Um belastbare Aussagen über das Verkehrsverhalten an einem repräsentativen Werktag zu erhalten, wurden zur Kontrolle am zweiten Erhebungstag manuelle Zählungen in Friesenheim an der B 3 am Ortsausgang Süd sowie am Ihlenbühlweg durchgeführt.

Während am ersten Erhebungstag etwa 1.250 Kfz die Strecke über das Lahrer Kreuz wählten, wurde die Strecke am darauffolgenden Tag nur von rund 700 Kfz befahren. Gleichzeitig fuhren am 10. Oktober 2018 ca. 450 Kfz mehr als am Vortag über die B 3 nach Richtung Lahr aus Friesenheim aus. Für die Bewertung der Verkehrsbelastung im Bestand und die Erstellung des Verkehrsmodells wurden an der B 3 am Ortsausgang Süd und am Lahrer Kreuz die Zählwerte des zweiten Erhebungstages zugrunde gelegt.

4.1.2 Querschnittszählungen

Die größten Querschnittsbelastungen im Untersuchungsgebiet können an der B 3 festgestellt werden. Am nördlichen Ortsausgang von Oberschopfheim verkehren knapp 16.600 Kfz/24h, am südlichen Ortsausgang von Friesenheim sind es ca. 14.800 Kfz/24h (vgl. Abb. 4-1). Zwischen Friesenheim und Oberschopfheim wurden rund 17.600 Kfz/24h gezählt.

Die höchsten Lkw-Anteile wurden mit 7,1 % bzw. 5,4 % an den Querschnitten 2 und 3 in Schuttern ermittelt. Querschnitt 3 weist jedoch eine geringe Verkehrsbelastung auf, so dass absolut gesehen die Schwerverkehrsbelastung dort gering ist. Mit dem zwischenzeitlich umgesetzten Lkw-Durchfahrtsverbot an der Nordzufahrt zum Flugplatzgelände dürfte zudem der Lkw-Verkehr seither am Querschnitt 5 zurückgegangen sein.

Die höchste absolute Schwerverkehrsbelastung ist entlang der B 3 zu verzeichnen. Nördlich von Oberschopfheim waren es rund 720 SV/24h, südlich von Friesenheim etwa 700 SV/24h. Zwischen Friesenheim und Oberschopfheim wurden rund 800 SV/24h gezählt.

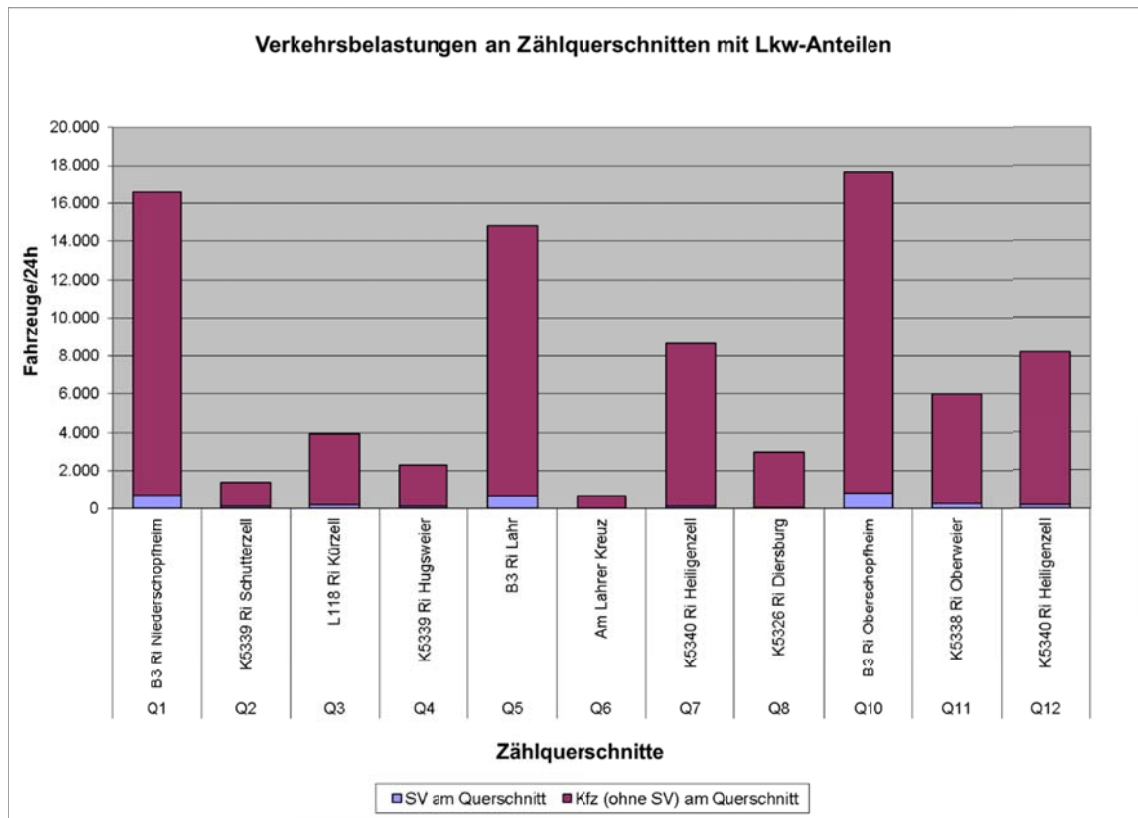


Abb. 4-1: Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten

4.1.3 Knotenpunktzählungen

Bei den Knotenpunkten treten die größten Belastungen mit rund 24.400 Kfz/24h am K3 (B 3/Bahnhofstraße/Friesenheimer Hauptstraße) auf (vgl. Abb. 4-2). Auch an den weiteren Knotenpunkten entlang der B 3 (K10 und K8) sind relativ hohe Belastungen von ca. 20.400 Kfz/24h (K10 in Oberschopfheim) bzw. 15.600 Kfz/24h (K8 in Friesenheim) festzustellen.

An diesen Knoten können auch die höchsten absoluten Lkw-Belastungen verzeichnet werden: ca. 1.060 SV/24h am K3 (B 3/Bahnhofstraße/Friesenheimer Hauptstraße), ca. 960 SV/24h am K10 (B 3/Oberschopfheimer Hauptstraße) und ca. 710 SV/24h am K8 (Adlerstraße/Im Holdertal). Der höchste Lkw-Anteil kann mit 7,6 % am K9 (Bahnhofstraße/Industriestraße) festgestellt werden. Ebenfalls höhere Lkw-Anteile konnten im Rahmen der Verkehrszählung mit 5,2 % am K12 (L 118/Zufahrt Nord Flugplatz) bzw. 4,9 % am K1 (Schutterner Hauptstraße/Unterdorfstraße) nachgewiesen werden. Die Lkw-Belastung entlang der L 118 und damit an den genannten Knotenpunkten könnte allerdings zwischenzeitlich in Folge der Sperrung der Nordzufahrt zum Flugplatz für den Lkw-Verkehr zurückgegangen sein.

Im Zusammenhang mit der Bewertung der Schwerverkehrsbelastung ist zu beachten, dass auch (Linien-)Busverkehr zum Schwerverkehr zählt. An einigen Knotenpunkten macht der (Linien-)Busverkehr einen signifikanten Anteil am Schwerverkehrsaufkommen aus. So beträgt zum Beispiel der Anteil des (Linien-)Busverkehrs am gesamten

Schwerverkehr am K7 (Heiligenzeller Hauptstraße/Oberweierer Straße) 31 %, am K5 (Oberweierer Hauptstraße/Palmengasse) 36 % und am K11 (Diersburger Straße/Bühlweg) gar 44 %.

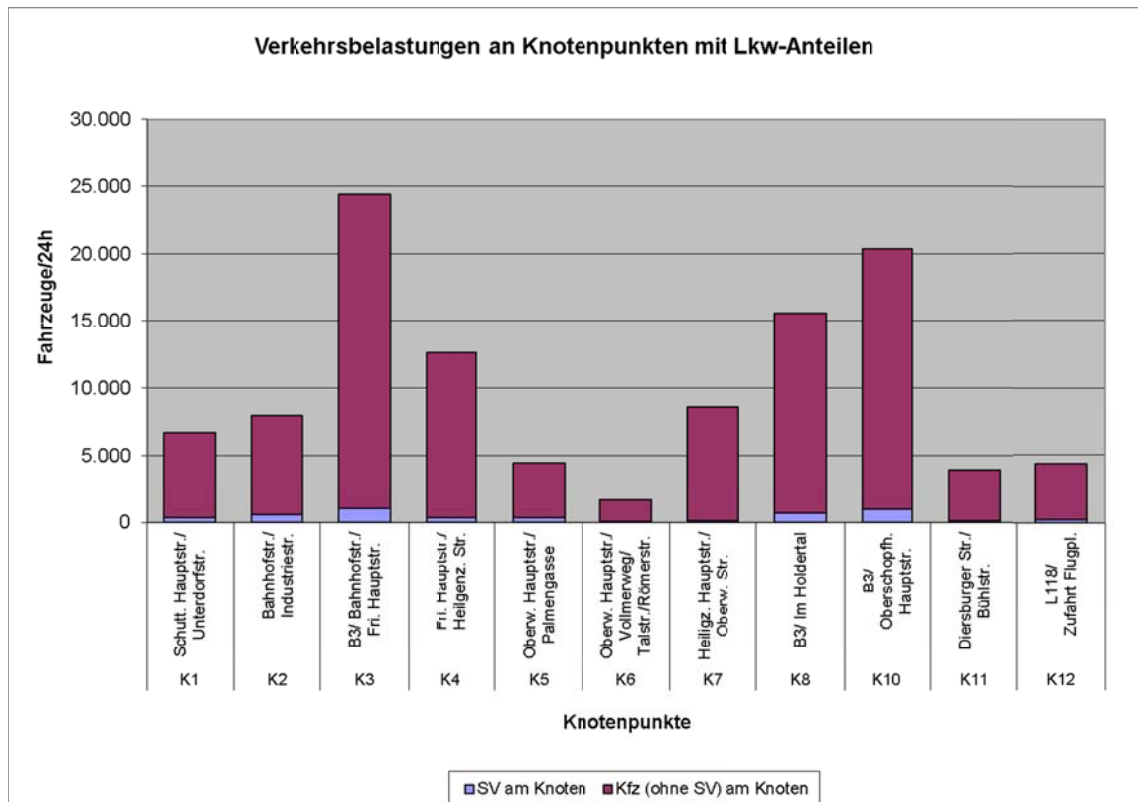


Abb. 4-2: Verkehrsbelastungen an den Knotenpunktzählstellen

4.1.4 Entwicklung der Verkehrsbelastung seit 2008

Im Mai und Juni 2008 waren bereits umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt worden. Im Fokus der Untersuchung stand damals der Kernort Friesenheim. Durch die Anordnung zusätzlicher Zähl- und Befragungsstellen konnte auch der Gesamtverkehr für die Ortsteile Schuttern und Oberweier erfasst werden. Der Verkehr in den Ortsteilen Oberschopfheim und Heiligenzell war mit jeweils einer Zählstellen nur im Ansatz erfasst worden (s. Abb. 4-3).

Die Zählungen im Jahr 2008 waren weitestgehend als manuelle Kurzzeitmessungen durchgeführt worden. Für die Herleitung eines Hochrechnungsfaktors diente eine mit Videotechnik durchgeführte 24h-Zählung in der Adlerstraße auf Höhe der Rößlegasse.



Abb. 4-3: Erhebungskonzept der Verkehrserhebung im Jahr 2008

Für die Hochrechnung der manuellen Zählungen war jeweils ein Hochrechnungsfaktor für den vormittäglichen und den nachmittäglichen Verkehr abgeleitet und sowohl auf den Kfz- als auch auf den Schwerverkehr angewendet worden.

- Kfz- und Schwerverkehr am Vormittag: 1,85
- Kfz- und Schwerverkehr am Nachmittag: 2,05

Identisch im Hinblick auf Lage und Bezeichnung sind die Zählquerschnitte Q2 bis Q6. Der Zählquerschnitt Q7 von 2018 entspricht dem Zählquerschnitt Q13 der Erhebung aus dem Jahr 2008, der Zählquerschnitt Q12 von 2018 entspricht dem Zählquerschnitt Q7 von 2008. Der Zählquerschnitt Q10 wurde vom Vergleich ausgenommen, die Datenqualität der dort erhobenen Werte ist hierfür nicht ausreichend. Den Vergleich der Zählwerte der Jahre 2008 und 2018 der genannten Querschnitte zeigt Abb. 4-4.

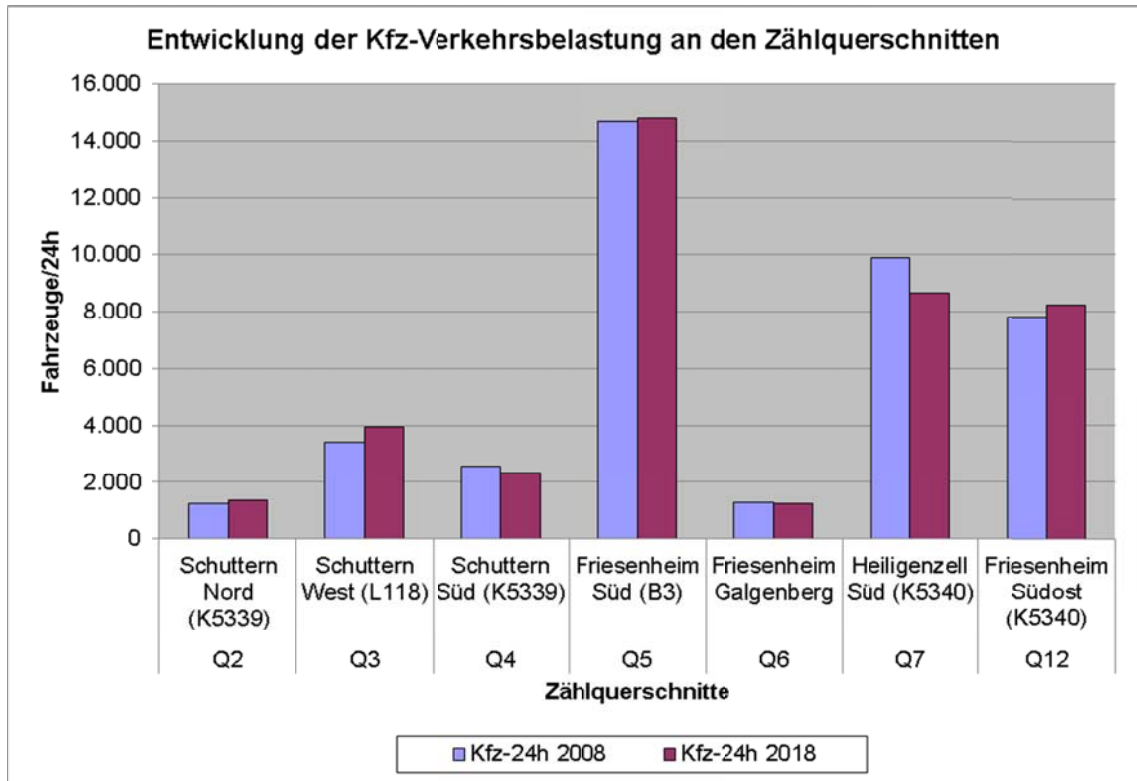


Abb. 4-4: Entwicklung der Verkehrsbelastungen an den Zählquerschnitten

Der Vergleich der identischen Zählquerschnitte und Knotenpunkte zeigt einen Anstieg des Verkehrsaufkommens entlang der B 3 um etwa 10 %, entlang der L 118 um ca. 25 %. Auch am Zählquerschnitt Q7 liegt das Verkehrsaufkommen höher als bei der Zählung im Jahr 2008. Der seither errichtete Einkaufsmarkt am Ortseingang von Heiligenzell steht hier sicherlich im Zusammenhang mit den Zunahmen. An anderen Querschnitten zeigt sich das Verkehrsaufkommen als stabil mit allenfalls geringen Zunahmen.

Beim Vergleich der Zählergebnisse ist zu beachten, dass es aufgrund des unterschiedlichen Vorgehens bei der Erfassung und Hochrechnung zu Unschärfen kommen kann. Dies zeigt sich besonders deutlich am Querschnitt Q3 am Ortsausgang Schuttern in Richtung Kürzell. Ein Vergleich des Schwerverkehrsaufkommens zeigt hier eine Abnahme um 42 %. Im Abgleich mit benachbarten Zählstellen fällt jedoch ein vergleichsweise hoher Schwerverkehrsanteil am Querschnitt Q3 im Jahr 2008 auf. Die Vermutung liegt nahe, dass hier tendenziell Lieferwagen dem Schwerverkehr zugeordnet wurden.

4.1.5 Befragungsergebnisse

An den Schnittstellen des Untersuchungskordons wurden die aus dem Gebiet ausfahrenden Fahrzeugführer der Kfz nach Quelle und Ziel ihrer Fahrt befragt. Am ersten Erhebungstag waren 8 Befragungsstellen eingerichtet gewesen, am darauffolgenden Tag nochmals 4 (vgl. Anlage 1).

Die Befragung erfolgte zeitparallel zur Verkehrszählung in den Zeiträumen von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Mit Hilfe der an gleicher Stelle gezählten Verkehrsmengen (Querschnitt- bzw. Knotenpunktzählungen) konnten die Befragungsergebnisse auf den gesamten Verkehr hochgerechnet werden.

Für die Auswertung der Befragungsdaten (Fahrtsprung und Fahrtziel) wurde der Untersuchungsraum in Verkehrszellen unterteilt. Die räumliche Verteilung der Quellen und Ziele der befragten Fahrzeuge ist in **Anlage 4** dargestellt.

Als Ergebnis der Befragungsauswertung entstand eine Fahrtenmatrix für den werktäglichen Kfz-Verkehr, die alle erfassten und hochgerechneten Fahrbeziehungen zwischen den Verkehrszellen beinhaltet.

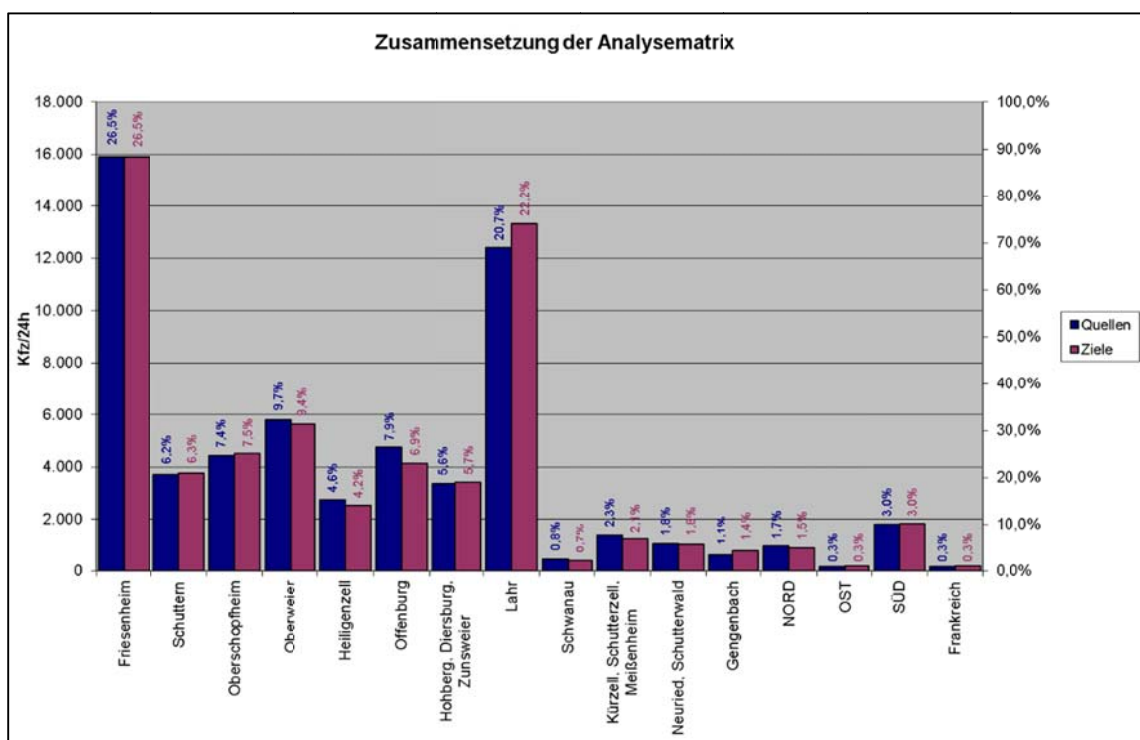


Abb. 4-5: Zusammensetzung der Analysematrix

Durch die Einbeziehung der Ortsteile Oberschopfheim, Oberweier und Schuttern in die Erhebung 2018 hat sich die Gesamtzahl der erhobenen Fahrten von gut 49.000 im Jahr 2008 auf knapp 60.000 im Jahr 2018 erhöht. Dadurch steigen die Anteile dieser Ortsteile an der Gesamtfahrtenmatrix an. Auch können die Anteile der Quellen und Ziele wegen des größeren Umgriffs des Untersuchungsraumes nicht unmittelbar mit denen des Jahres 2008 verglichen werden. Nach wie vor hat jedoch der größte Teil aller Fahrten im Untersuchungsraum Quelle oder Ziel im Kernort Friesenheim, während Lahr das zweitgrößte Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum erzeugt. Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich die Quell-/Zielbeziehungen im Vergleich zu 2008 nicht wesentlich geändert haben.

4.1.6 Analyse-Nullfall 2018

Das für die Verkehrsuntersuchung 2008 erstellte Verkehrsmodell wurde auf der Basis der Analyse-Fahrtenmatrizen und des aktuellen Bestandsstraßennetzes aktualisiert und eine Verkehrsumlegungsberechnung (Analyse-Nullfall 2018) durchgeführt.

Das Bestandsstraßennetz wird im Verkehrsmodell durch Knoten und Kanten abstrahiert abgebildet. Knoten und Kanten repräsentieren hierbei Knotenpunkte und Streckenabschnitte. Den Knotenpunkten werden abhängig von der Knotenpunktform Abbiegezeitzuschläge zugeordnet; für die Kanten werden Streckenlänge, Maximalgeschwindigkeit (im unbelasteten Zustand) und eine Belastungskapazität definiert. Die Analysefahrtenmatrix wird an fiktiven Einspeisepunkten mit dem modellierten Straßennetz verknüpft.

Die Umlegung im Verkehrsmodell beschreibt nun die Routenwahl auf zeitlich kürzesten Wegen zwischen Quelle und Ziel unter Belastung des Straßennetzes. Die Reisezeitberechnung wird in Abhängigkeit der Streckenbelastung, der Maximalgeschwindigkeit und der Streckenlänge mithilfe einer empirischen Widerstandsfunktion (Capacity-Restraint-Kurve) bestimmt.

Bei dem angewendeten kapazitätsabhängigen Umlegungsmodell werden daher nicht nur die kürzesten Wege, sondern gegebenenfalls auch konkurrierende Wege belastet. Das Ergebnis der Umlegung wird in Belastungsplänen dargestellt.

Die Ergebnisse der Umlegung für den Analyse-Nullfall ist in **Anlage 5** dargestellt. Die modellhaft ermittelten Verkehrsbelastungen werden in den Plandarstellungen gerundet dargestellt. Außerhalb des Untersuchungskordons liegende Verkehrsbelastungen können mit dem Modell nicht vollständig erfasst werden; hier werden lediglich Teilbelastungen dargestellt.

Ein Vergleich der errechneten und der gezählten Streckenbelastungen ist nur bedingt möglich, da die Einflüsse der Modellrechnungen (z.B. punktuelle Einspeisungen der Verkehrszellen) zu berücksichtigen sind.

Die größten Belastungen im Untersuchungsgebiet sind entlang der B 3 festzustellen (15.200 Kfz/24h südlich von Friesenheim, 17.700 Kfz/24h nördlich von Friesenheim und 15.900 Kfz/24h nördlich von Oberschopfheim).

Auf der Friesenheimer Hauptstraße sind etwa 12.600 Kfz/24h), auf der L 118 in Richtung Schuttern ca. 6.500 Kfz/24h sowie auf der K 5340 über Heiligenzell in Richtung Lahr rund 8.300 Kfz/24h zu verzeichnen.

4.1.7 Verkehrszusammensetzung

Neben der reinen Darstellung der Gesamtbelastungen im Untersuchungsgebiet kann mit dem Verkehrsmodell auch die Zusammensetzung der Verkehrsbelastungen visua-

lisiert werden. Üblich ist eine Unterscheidung in Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr.

Die jeweiligen Anteile werden durch die Festlegung des Untersuchungsgebietes definiert. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Kernort Friesenheim sowie die Ortsteile Schuttern, Oberweier, Oberschopfheim und Heiligenzell. Im Hinblick auf diese Orte kann unterschieden werden in:

- **Binnenverkehr**

Alle Fahrten, bei denen sowohl Quelle als auch Ziel innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, werden als Binnenverkehr bezeichnet (z. B. Friesenheim-Schuttern, Oberweier-Heiligenzell).

- **Quell-/Zielverkehr**

Beim Quellverkehr liegt die Quelle der Fahrt innerhalb des Untersuchungsgebietes und das Ziel außerhalb; beim Zielverkehr verhält es sich umgekehrt (z. B. Friesenheim-Lahr: Quellverkehr, Offenburg-Friesenheim: Zielverkehr).

- **Durchgangsverkehr**

Liegen sowohl Quelle als auch Ziel einer Fahrt außerhalb des Untersuchungsgebietes und wird das Gebiet dabei ohne Unterbrechung durchfahren, so handelt es sich um Durchgangsverkehr (z. B. Lahr-Offenburg, Seelbach-Ichenheim).

Die Aufteilung der Gesamtverkehrsbelastung in die einzelnen Verkehrsarten zeigt die **Anlage 6.1** für den Binnenverkehr, **Anlage 6.2** für den Quell-/Zielverkehr und **Anlage 6.3** für den Durchgangsverkehr. Die Maßstäbe der Belastungsbalken entsprechen den Werten der Gesamtbelastung. Die Addition von Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr ergibt die Gesamtsumme je Streckenabschnitt. Die Darstellung veranschaulicht den Anteil der betreffenden Verkehrsart an der Gesamtverkehrsbelastung.

Bezogen auf die Fahrten (Kfz/24h), beträgt der Binnenverkehrsanteil gut 29 % aller Relationen im Untersuchungsraum. Dem Quell- und Zielverkehr sind rund 51 % aller Fahrten zuzuordnen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt etwa 20 % aller Fahrten im Untersuchungsgebiet. Der Durchgangsverkehr wird in erster Linie auf der das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchlaufenden B 3 abgewickelt, ein Teil fließt auch über die K 5340 in Heiligenzell und die K 5326 in Oberschopfheim.

4.1.8 Belastungsspinnen

Eine weitere Analyse der Quell-/Zielbeziehungen wird über die Auswertung der Belastungsspinnen vorgenommen, die in **Anlage 7** dargestellt sind. Die Belastungsspinnen zeigen die räumliche Verteilung der Kfz-Fahrten im Verkehrsnetz, die einen markierten Streckenabschnitt benutzen.

In **Anlage 7.1** ist die Streckenspinne der B 3 nördlich von Friesenheim dargestellt. Von den 17.700 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt durchfahren 8.350 Kfz/24h (etwa 50%)

Friesenheim auf der B 3. Etwa 1.500 Kfz/24h fließen über die K 5340 Richtung Lahr. Die restlichen 7.850 Kfz/24h haben Quelle oder Ziel in Friesenheim, Heiligenzell, Schuttern oder Oberweier.

Die Streckenspinne der K 5340 auf Höhe des Gewerbegebietes Friesenheim ist der **Anlage 7.2** zu entnehmen. Von den etwa 8.650 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt haben knapp 1.700 Kfz/24h Quelle oder Ziel in Oberweier. Etwa 2.000 Kfz/24h fahren über die B 3 Richtung Norden bzw. umgekehrt. Knapp 900 Kfz/24h verteilen sich auf der L 118 in Richtung Schuttern und 350 Kfz/24h auf die B 3 Richtung Süden. Die verbleibenden 3.700 Kfz/24h sind Quell- Zielverkehr des Kernorts Friesenheim.

Die **Anlage 7.3** zeigt die Streckenspinne der L 118 zwischen Schuttern und Bahnhof Friesenheim. Die 6.450 Kfz/24h des markierten Abschnitts haben in Richtung Westen hauptsächlich Quellen und Ziele in Schuttern. Etwa 2.350 Kfz/24h passieren den Untersuchungskordon in Richtung Kürzell, in Richtung Schutterzell oder Hugsweier sind es mit 300 Kfz/24h bzw. 150 Kfz/24h deutlich weniger. In Richtung Westen liegen die hauptsächlich Quellen und Ziele im Kernort Friesenheim. Im Norden wird der Untersuchungskordon von etwa 450 Kfz/24h über die B 3 befahren, über die K 5326 sind es rund 150 Kfz/24h. Im Süden ist die Relation nach Lahr über Heiligenzell mit ca. 450 Kfz/24h am ausgeprägtesten.

Der **Anlage 7.4** ist die Streckenspinne der Friesenheimer Hauptstraße zu entnehmen. Die 12.600 Kfz/24h am Gesamtquerschnitt verringern sich auf etwa 9.350 Kfz/24h am Knotenpunkt Friesenheimer Hauptstraße / B 3 bzw. auf etwa 8.500 Kfz/24h am Knotenpunkt Friesenheimer Hauptstraße / Heiligenzeller Straße. Entlang der Friesenheimer Hauptstraße haben also etwa 4.100 Kfz/24h Quelle oder Ziel. Die übrigen Belastungen verteilen sich relativ gleichmäßig in alle Richtungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz.

4.2 Kfz-Verkehr und Straßennetz

4.2.1 Klassifizierung und funktionale Hierarchisierung

Grundprinzip eines funktional gegliederten Straßennetzes ist die aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsnachfrage. Ein hierarchisch gegliedertes Straßennetz berücksichtigt, dass Straßenräume für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger) verschiedene Aufgaben übernehmen müssen. Neben der verkehrlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktion kommt speziell im innerstädtischen Bereich auch der Aufenthaltsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Hinweise zur Netzgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer geben die *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung – RIN* [15].

Dem überörtlichen Verkehr dient das klassifizierte Straßennetz, bestehend aus Autobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen übernehmen im innerörtlichen Bereich darüber hinaus auch Erschließungs- und

Aufenthaltsfunktionen. Das Netz an klassifizierten Straßen in der Gemeinde Friesenheim zeigt **Anlage 8.1**.

Das Gemeindegebiet von Friesenheim wird im Westen von der Bundesautobahn A5 geschnitten. Von Norden kommend, kann Friesenheim über die etwa 15 km entfernte Anschlussstelle Offenburg erreicht werden. Von Süden kommend, kann die etwa 9 km entfernte Anschlussstelle Lahr benutzt werden.

Parallel zur A5 erstreckt sich die Bundesstraße B3 auf dem Gemeindegebiet Friesenheims. Im Kernort Friesenheim verläuft die B3 dabei auf etwa 1,1 km innerorts; in Oberschofheim entfallen etwa 950 m der B3 auf den innerörtlichen Bereich. Der zur A5 parallele Verlauf der B3 führt dazu, dass diese als offizielle Umleitung dient, wenn die Autobahn infolge eines Unfalls gesperrt werden muss. Aber auch bei Staus auf der A5 wird die B3 als Ausweichroute in Anspruch genommen.

Eine weitere wichtige Verbindung im übergeordneten Straßennetz auf dem Gemeindegebiet ist die über Schuttern nach Friesenheim verlaufende L 118. Teile der Ortsdurchfahrten in Oberschofheim, Schuttern und Friesenheim sowie die Ortsdurchfahrt Heiligenzell sind Kreisstraßen.

Die innerörtliche Netzhierarchisierung unterscheidet Straßenzüge im Hinblick auf ihre Bündelungswirkung. Die Hierarchisierung des innerörtlichen Straßennetzes in Friesenheim und den Ortsteilen ist in **Anlage 8.2** dargestellt.

- **Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen**
Sie nehmen den innerörtlichen Kfz-Verkehr auf und binden ihn an das überörtliche Straßennetz an. Obwohl sie eine wichtige Verbindungsfunktion wahrnehmen, müssen innerörtliche Hauptverkehrsstraßen auch Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Wegen des häufig begrenzten Straßenraumes, der relativ hohen Verkehrsbelastungszahlen und der Vielzahl an Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.
- **Hauptsammelstraßen**
Hauptsammelstraßen bündeln den örtlichen Quell- und Zielverkehr und führen ihn den Hauptverkehrsstraßen zu. Sie haben eine verkehrlich übergeordnete Funktion, weil sie beispielweise Verkehr aus mehreren Gebieten zusammenführen. Auch bei Störungen im Hauptstraßennetz werden Hauptsammelstraßen als nachfolgende Ebene häufig als Ausweichrouten herangezogen.
- **Sammelstraßen**
Innerhalb eines Gebietes bündeln Sammelstraßen den Verkehr und verknüpfen ihn mit Hauptsammelstraßen oder Hauptverkehrsstraßen. Neben den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Verkehrs sind hier zunehmend Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.
- **Anliegerstraßen**
Die primäre Aufgabe von Anliegerstraßen ist die Erschließung der an diese Straße angrenzenden Grundstücke. Die verkehrliche Funktion spielt hier eine untergeord-

nete Rolle, Aufenthaltsfunktion und städtebauliche Aspekte treten in den Vordergrund.

4.2.2 Geschwindigkeitsregime

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt in der Bundesrepublik Deutschland laut § 3 StVO 50 km/h. Ausnahmen von dieser Regel sind im Einzelfall gesondert zu begründen.

Seit Ende August 2019 gilt auf der B 3 entlang der Ortsdurchfahrt Friesenheims sowie der Friesenheimer Hauptstraße aus Lärmschutzgründen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auch auf Teilen der Ortsdurchfahrt von Heiligenzell wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Auf der B 3 in Oberschopfheim gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur nachts. Das untergeordnete Straßennetz ist in Friesenheim weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Allgemein wird jedoch, sowohl auf Hauptverkehrsstraßen, als auch in Tempo 30-Zonen zu schnell gefahren. Das geltende Geschwindigkeitsregime ist in **Anlage 8.3** dargestellt.

4.2.3 Ortseingänge und Knotenpunkte

Ortseingänge markieren den Übergang von der freien Strecke in einen Siedlungsbereich. Idealerweise sind sie so gestaltet, dass dem Kfz-Verkehr der Übergang in eine andere Zone bewusst wird und das Fahrverhalten entsprechend angepasst wird. In Friesenheim gibt es bedingt durch die Siedlungsstruktur viele Ortseingangssituationen. Zum Teil gibt es dort bereits Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung, die den Übergang verdeutlichen. An manchen Stellen gibt es aber auch noch Optimierungspotenzial bei der Gestaltung der Ortseingänge. Die deutlichsten Gestaltungsmängel weisen die Ortseingänge in Schuttern entlang der K 5339 sowie in Friesenheim entlang der B 3 auf (s. Abb. 4-6 bis Abb. 4-9).



Abb. 4-6: Ortseingang in Friesenheim Süd



Abb. 4-7: Ortseingang in Friesenheim Nord



Abb. 4-8: Ortseingang Schuttern Süd



Abb. 4-9: Ortseingang Schuttern Nord

Am Knotenpunkt Friesenheimer Hauptstraße / Heiligenzeller Straße ist der Verkehrsablauf mangelhaft. Während vor allem Rechtsabbieger von der Friesenheimer Hauptstraße auf die Heiligenzeller Straße zu schnell fahren, ist für den Fußverkehr kaum Raum vorhanden. Entlang der Heiligenzeller Straße fehlen durchgehende Gehwege, auch Querungshilfen zum Queren der Friesenheimer Hauptstraße bzw. der Heiligenzeller Straße sind nicht vorhanden (s. Abb. 4-10 und Abb. 4-11).



Abb. 4-10: Knotenpunkt Friesenheimer Hauptstraße/Heiligenzeller Straße



Abb. 4-11: Heiligenzeller Straße

Im weiteren Verlauf der Heiligenzeller Straße ist der Knotenpunkt, den der Straßenzug durch das Zusammentreffen mit den Straßenzügen Friedenstraße, Sternenberg und Holzgasse bildet sowohl für den Kfz-, als auch für den Rad- und Fußverkehr ungünstig angelegt. Aus der Friedenstraße kommend, erschweren die Sichtverhältnisse das Einfahren in die Heiligenzeller Straße. Die Querung der einzelnen Straßen ist für Fußgänger schwierig, was besonders schwer wiegt, da sich am Sternenberg beidseitig Bushaltestellen befinden (s. Abb. 4-12 und Abb. 4-13).



Abb. 4-12: Knotenpunkt am Sternenberg



Abb. 4-13: Knotenpunkt am Sternenberg

Der Knotenpunkt B 3 / Oberschopfheimer Hauptstraße weist relativ hohe Verkehrsbelastungen und folglich z. T. längere Wartezeiten beim Linkseinbiegen auf die B 3 auf.

4.2.4 Verkehrsberuhigung

Partiell sind im Gemeindegebiet bereits bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt (s. Abb. 4-14 und Abb. 4-15). Aber es gibt auch Wohngebiete, wo trotz Tempo 30-Zonen zu hohe Geschwindigkeiten zu beklagen sind, wie z. B. in der Adolf-Gänshirt-Straße.



Abb. 4-14: Verkehrsberuhigung Am Dorfgraben



Abb. 4-15: Verkehrsberuhigung Im Weiertfeld

4.2.5 Ruhender Verkehr

Für die Bestandsanalyse wurden vorhandene öffentliche Parkmöglichkeiten nach Art (straßenbegleitend oder Parkplatz, bewirtschaftet oder unbewirtschaftet) sowie Kundenparkplätze der Lage nach aufgenommen. Weiter flossen in die Bestandsaufnahme Hinweise aus der Bevölkerung sowie von Seiten der Feuerwehr auf Konflikte beim Parken ein. **Anlage 9** enthält eine Darstellung des qualitativen Parkraumangebotes und der berichteten Konflikte.

Die Ordnung des ruhenden Verkehrs ist häufig Streitthema, wenn es um Verkehrsfragen geht. Der Einzelhandel fordert ausreichend Stellplätze für Kunden, Anwohner wollen ebenfalls ihr Fahrzeug nahe dem Wohnort abstellen. Gleichzeitig ist Parken raumintensiv (s. Abb. 4-16) und steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen.

Daher wird auch in Friesenheim in besonders nachgefragten Bereichen der Parkraum bewirtschaftet, wie z. B. am NOZ oder in der Friedrichstraße (s. Abb. 4-17).

Die Parkraumsituation insgesamt ist in Friesenheim im Vergleich zu anderen Gemeinden ähnlicher Größenordnung als gut zu bewerten. Dies schließt nicht aus, dass es nicht teilweise zu Konflikten durch eine das Angebot übersteigende Nachfrage bzw. bei der Nutzung des Straßenraumes zum Parken kommt.

Im Hinblick auf Verstöße gegen die Regelungen zum Halten und Parken gemäß § 12 StVO können vor allem das Gehwegparken und das Nichtfreihalten einer ausreichenden Durchfahrtsbreite beobachtet werden.



Abb. 4-16: Im Straßenraum geparkter Wohnwagen



Abb. 4-17: Parkraumbewirtschaftung in der Friedrichstraße

Derzeit werden Verstöße nur im Rahmen eines geringen Stundenkontingentes geahndet. Die Gemeinde hat keinen eigenen Gemeindevollzugsdienst.

4.2.6 Fazit Kfz-Verkehr und Straßennetz

Friesenheim verfügt über ein leistungsfähiges und dichtes Straßennetz. Die Anbindung an das überregionale Straßennetz ist mit der B 3 im Gemeindegebiet und der Nähe zur A 5 überdurchschnittlich gut zu bewerten und verschafft der Gemeinde dadurch Standortvorteile. Kehrseite dieser guten Anbindung sind jedoch hohe Verkehrsbelastungen auf den Ortsdurchfahrten.

Der Kernort ist gut mit den Ortsteilen verknüpft. Die innerörtliche hierarchische Gliederung des Straßennetzes ist angemessen, die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf definierten Hauptverkehrsstraßen sinnvoll. Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes ist mit der umfangreichen Ausweisung von Tempo 30-Zonen umgesetzt.

Sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen, als auch in den Tempo 30-Zonen wird jedoch häufig zu schnell gefahren. Inwieweit die seit August 2019 aus Lärmschutzgründen geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf der B 3 in Friesenheim, der Friesenheimer Hauptstraße und Teilen der Heiligenzeller Hauptstraße respektiert werden, muss sich noch zeigen.

In Heiligenzell und Schuttern gibt es teils enge Ortsdurchfahrten bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen.

Einige Knotenpunkte verdienen im Hinblick auf Verkehrsabwicklung und Straßenraumaufteilung (Friesenheimer Hauptstraße / Heiligenzeller Straße und Heiligenzeller Straße / Friedenstraße) bzw. Leistungsfähigkeit (B 3 / Oberschopfheimer Hauptstraße) Verbesserungen.

Im ruhenden Verkehr ist das Angebot an Parkraum der Nachfrage weitgehend angepasst. Lediglich im Kernort gibt es Bereiche mit Überlagerung verschiedener Nachfragegruppen.

Verstöße gegen die Regelungen zum Parken nach § 12 StVO sind im gesamten Gemeindegebiet zu beobachten. Zum Teil hat dies Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Nichtfreihaltung von Sichtfeldern).

4.3 Radverkehr

Die Bestandsanalyse für den Radverkehr wurde in zwei Stufen durchgeführt. Zunächst wurde der Verlauf ausgewiesener Radrouten erfasst (**Anlage 10.1**). Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Friesenheim wurde anschließend ein Zielnetz definiert. Näheres zu diesem Zielnetz enthält Abschnitt 6.2.1. Ausgehend vom bestehenden Radroutennetz und dem Zielnetz wurden die Führungsformen und Knotenpunkte entlang dieser Routen überprüft und Mängel bzw. Netzlücken identifiziert. Das Ergebnis dieser Analyse zeigt **Anlage 10.2**.

Da auch im Radverkehr gilt, was für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ist, nämlich dass ein Verkehrsmittel nur dann genutzt wird, wenn es am Zielort eine geeignete Abstellanlage gibt, wurde auch das qualitative Angebot an Abstellanlagen an wichtigen Zielorten erhoben.

An dieser Stelle sei noch ein Hinweis zur Begriffsverwendung gegeben. Wenn in diesem Dokument der Begriff Radroute verwendet wird, dann ist damit eine für den Radverkehr ausgewiesene, d. h. beschilderte oder gemeinhin vom Radverkehr genutzte Strecke gemeint. Der Begriff Radroute sagt dabei noch nichts über die Führungsform aus (Mischverkehr, Schutzstreifen etc.). Die Verwendung des Begriffs Radweg ist hier der Bezeichnung der Führungsform eines durch Zeichen 237 für den Radverkehr Benutzungspflichtigen Weges vorbehalten.

4.3.1 Radroutennetz

Zwischen dem Kernort und den Ortsteilen bzw. zwischen den Ortsteilen untereinander gibt es häufig Wirtschaftswege und wenig befahrene Zwischenortsstraßen, die für den Radverkehr gut geeignet sind. Während Routen abseits des Hauptstraßennetzes für den touristischen Verkehr besonders attraktiv sind, weisen sie für den Alltagsverkehr mitunter Defizite auf: Führung auf Umwegen, mangelnde Beleuchtung, mangelnde soziale Kontrolle (s. auch Abb. 4-18).



Abb. 4-18: Radroute entlang Riedlestraße in Schuttern



Abb. 4-19: Verwaehrte Wegweisung in Schuttern

Das Radroutennetz ist zum Teil über eine zielorientierte Wegweisung beschildert. Diese weist jedoch Lücken auf und wirkt teilweise verwaehrt. Ein Umstand, der bereits im Verkehrskonzept aus dem Jahr 2002 bemängelt wurde.

4.3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Wird der Radverkehr überörtlich im Allgemeinen über unabhängige Wege oder nur gering befahrene Straßen geführt, so ist innerorts eine Vielzahl von Führungsformen anzutreffen. Die verschiedenen Führungsformen und deren Einsatzgrenzen werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geregelt [16]. Dabei bestehen verschiedene Belastungsbereiche mit weichen Trennlinien (vgl. auch Abb. 4-20)

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

- I Mischverkehr auf der Fahrbahn
- II Schutzstreifen
- III / IV Radfahrstreifen / Radweg

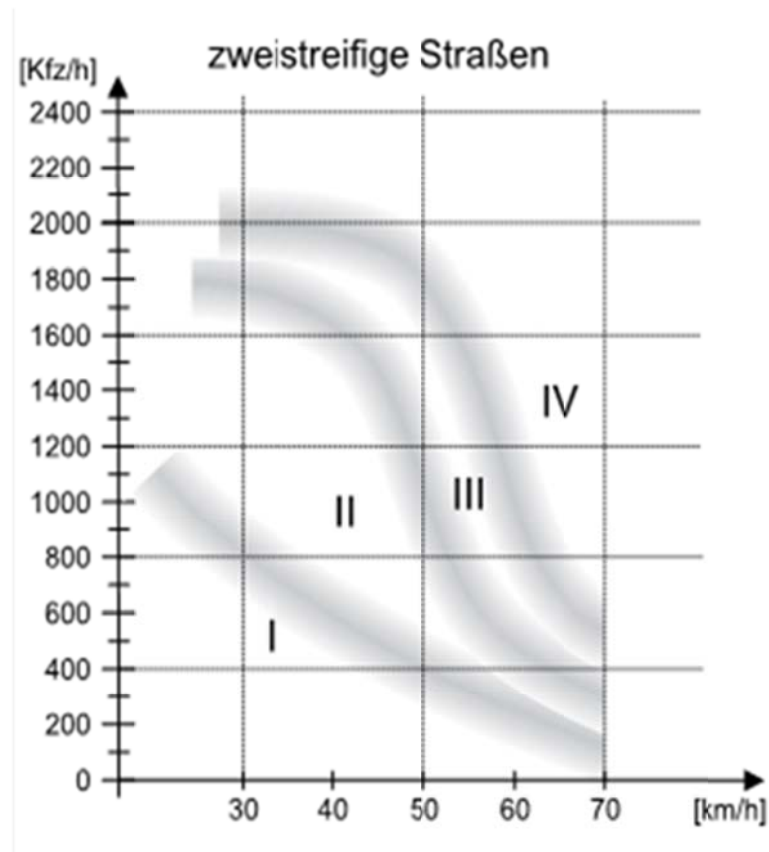


Abb. 4-20: Vorauswahl der Radverkehrsführungsform

(Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln 2010)

Entlang der Hauptstraßen wird der Radverkehr meist ohne eigene Infrastruktur geführt. Eine der wenigen Ausnahmen bildet ein kurzer Abschnitt Radweg entlang der Adlerstraße. In Richtung Lahr fahrend, muss am Ortseingang Friesenheim Süd die B 3 über eine Querungshilfe mit Mittelinsel gequert werden (s. Abb. 4-21 und Abb. 4-22).



Abb. 4-21: Querungshilfe am Ortseingang in Friesenheim Süd



Abb. 4-22: Mittelinsel am Ortseingang Friesenheim Süd

Des Weiteren gibt es gemeinsame Geh- und Radwege auf kurzen Abschnitten in:

- Dorfgraben
- Mittelweg
- Friedhofstraße
- Bundesstraße (Oberschopfheim)
- In der Kruttenau (Schuttern)

Im Fall von Dorfgraben und Mittelweg handelt es sich um Wege, die nicht straßenbegleitend, sondern ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind.

Straßenbegleitend geführte, aber unbeschilderte und damit nicht benutzungspflichtige, jedoch vom Radverkehr genutzte Wege gibt es auf der:

- Oberweierer Hauptstraße, zwischen Sternenberghalle und Schwedenstraße
- K 5340 zwischen Heiligenzell und Friesenheim
- L 118 zwischen Ortsausgang Schuttern und Am Bahnhof

Da das Nebenstraßennetz weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist, ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn die geeignete Führungsform.

Mängel im Hinblick auf die Führungsform bestehen auf der:

- B 3 in Friesenheim
- Schutterner Hauptstraße
- Heiligenzeller Hauptstraße
- Oberweierer Hauptstraße

Hier sind die Verkehrsmengen so hoch, dass eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn kritisch zu sehen ist.

Mängel im Hinblick auf die Durchgängigkeit der Verbindung bestehen zwischen:

- Friesenheim und Schuttern
- Friesenheim und Oberweier Nord
- Friesenheim und Heiligenzell

Auch in Oberschopfheim wäre eine zur K 5326 alternative Radverbindung in Ost-West-Richtung wünschenswert.

Die Winterseite der Friesenheimer Hauptstraße ist für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost ausgewiesen; der Radverkehr ist in Gegenrichtung freigegeben (s. Abb. 4-23).

Einige straßenunabhängig geführte Wege im Gemeindegebiet sind mit Umlaufsperrern versehen, um eine Nutzung durch Kleinkrafträder zu verhindern. Gleichzeitig werden diese Wege damit aber auch für Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder unpassierbar (s. Abb. 4-24).



Abb. 4-23: Für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße



Abb. 4-24: Umlaufsperrern verhindern Nutzung für Räder mit Anhängern

Sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr fehlen an folgenden Stellen:

- Bahnhofstraße auf Höhe Industriestraße
- Friesenheimer Hauptstraße Höhe Weinbergstraße
- Heiligenzeller Hauptstraße Höhe Friedhof
- Ortsausgang Schuttern Nord (K 5339)

Einen besonderen Mangel stellt die wegen einer steilen Rampe umständliche Nutzung der Unterführung am Bahnhof dar (s. Abb. 4-25 und Abb. 4-26).



Abb. 4-25: Unterführung am Bahnhof



Abb. 4-26: Rampe zur Unterführung

4.3.3 Fahrradabstellanlagen

Am Bahnhof gibt es sowohl auf der West-, als auch auf der Ostseite Abstellanlagen für Fahrräder. Auf der Ostseite gibt es neben überdachten Abstellplätzen auch Mietboxen, wo Pendler ihr Fahrrad wettergeschützt, diebstahl- und vandalismussicher abstellen können (s. Abb. 4-27 und Abb. 4-28). Die Qualität der überdachten Abstellanlagen entspricht den heutigen Anforderungen an Abstellanlagen jedoch nicht mehr (Dimensionierung, diebstahlsichere Abschlussmöglichkeit, Beleuchtung etc.).



Abb. 4-27: Fahrradabstellanlagen auf der Bahnhofswestseite



Abb. 4-28: Fahrradboxen an der Bahnhofsostseite

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es auch an der Grund- und Hauptschule, der Bushaltestelle Krone und vor einigen Einzelhandelsgeschäften. Die Qualität der Abstellanlagen ist unterschiedlich. Ein wildes Abstellen von Fahrrädern wird in Friesenheim kaum beobachtet. Daraus lässt sich jedoch nicht der Schluss ziehen, dass das Angebot an Fahrradabstellanlagen ausreichend wäre. Die Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel hängt auch von der Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten am Zielort ab. So ist es denkbar, dass Fahrten nicht mit dem Fahrrad getätigt werden, weil am Zielort keine Abstellanlage vorhanden ist.

4.3.4 Fazit Radverkehr

Die für den Radverkehr nutzbaren landwirtschaftlichen Wege entlang von Außerortsstraßen und gering befahrenen Verbindungsstraßen sind für den Radverkehr gut nutzbar. Abseits des Hauptstraßennetzes geführte Wege sind aber manchmal für den Alltagsradverkehr weniger attraktiv (Beleuchtung, soziale Kontrolle etc.).

Die flächenhafte Ausweisung von Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten bietet günstige Voraussetzungen für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist die vorwiegend angewandte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn jedoch häufig nicht angemessen.

Weiterhin bestehen noch Netzlücken zwischen dem Kernort und den Ortsteilen. Hier ist allen voran die Verbindung Friesenheim-Schuttern zu nennen. Die Planung hierfür steht indessen in engem Zusammenhang mit dem Ausbau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn.

Die Anbindung vom Kernort an den Bahnhof ist für den Radverkehr wenig attraktiv. Für Pendler aus nördlich der Friesenheimer Hauptstraße liegenden Gebieten ist die Fahrt zum Bahnhof mit Umwegen verbunden. Zudem ist die Querung der Bahnhofstraße von der Winterseite her aus schwierig.

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen ist in Qualität und Quantität verbesserungswürdig.

4.4 Fußverkehr

Der Fußverkehr stellt die Basismobilität dar. Alle Wege, auch wenn ein anderes Verkehrsmittel benutzt wird, beginnen und enden mit einem Fußweg. Gleichzeitig sind Fußgänger die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die besonderen Schutz verdienen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Gehwege im Haupt- und Nebenstraßennetz qualitativ erfasst. Neben Anlagen für den Längsverkehr wurden auch Querungshilfen (Zebrastreifen, Mittelinseln) aufgenommen. Aus dem Abgleich mit wichtigen Wegeverbindungen ergeben sich Defizite in der Fußgängerinfrastruktur. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind grafisch in **Anlage 11** dargestellt.

4.4.1 Fußverkehrsinfrastruktur

Die erforderliche Breite von Gehwegen kann den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06) [17] bzw. den *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* (EFA) [18] entnommen werden. Die Regelbreite beim Neubau von Gehwegen beträgt demnach 2,50 m. Diese Breite ermöglicht die Begegnung von zwei Fußgängern bei Einhaltung eines Abstandes zu Hauswand bzw. Einfriedung, in der Regel 20 cm, und zur Fahrbahn, in der Regel 50 cm.

Bei niedrigen Einfriedungen kann der seitliche Abstand von 20 cm entfallen. Bei geringen Schwerverkehrsstärken kann der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn auf 30 cm abgemindert werden. Damit ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,10 m (s. Abb. 4-29).

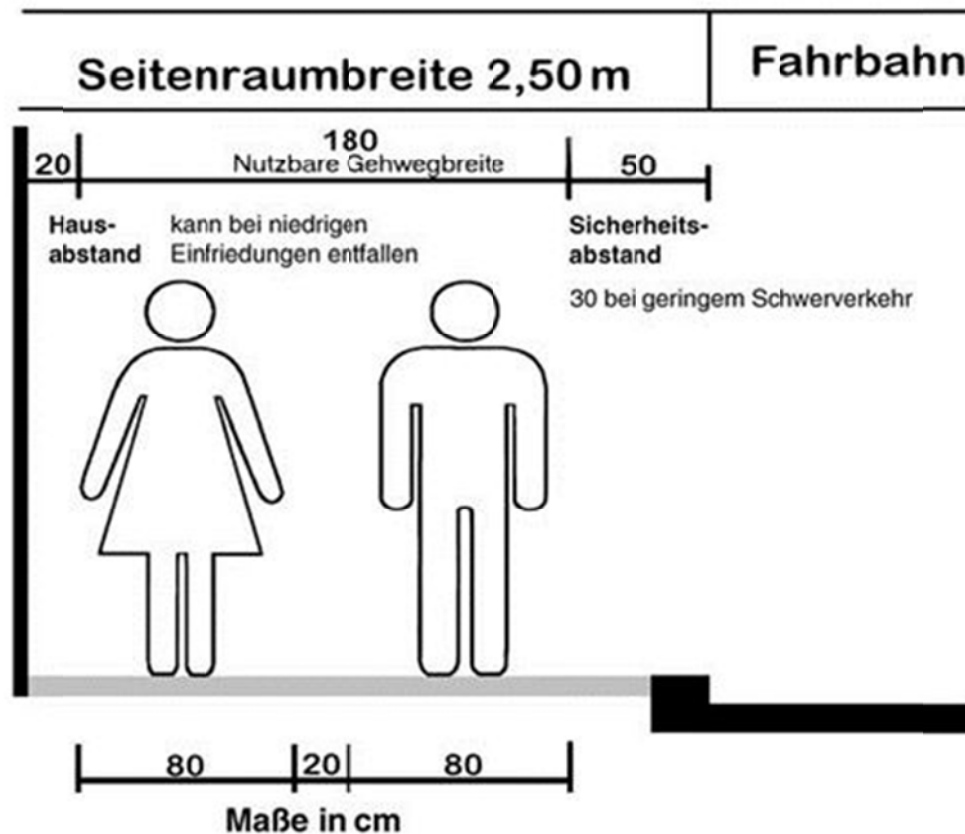


Abb. 4-29: Bestimmung der Gehwegbreite im Regelfall

(Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln 2002)

Zwar gibt es in Friesenheim und den Ortsteilen in weiten Teilen beidseits der Straße Gehwege. Jedoch sind diese Gehwege häufig deutlich schmaler als die in den Richtlinien genannte Regelbreite.

An einigen für den Fußverkehr wichtigen Stellen gibt es gar keine durchgehenden Gehwege:

- Heiligenzeller Straße nahe Friesenheimer Hauptstraße (s. Abb. 4-30)
- Ortsmitte Heiligenzell
- Diersburger Straße (Oberschopfheim)

Im Fall der Heiligenzeller Straße gibt es zwar eine parallel entlang des Leimbach verlaufende alternative Wegeführung (s. Abb. 4-31), für den Fußverkehr ist diese jedoch mit Umwegen verbunden.



Abb. 4-30: Engstelle in der Heiligenzeller Straße



Abb. 4-31: Alternative für den Fuß- und Radverkehr zur Heiligenzeller Straße

Positiv fällt auf, dass es in manchen Bereichen vom Fahrverkehr unabhängig geführte, dem Fußverkehr vorbehaltene Wege gibt (s. Abb. 4-32 und Abb. 4-33).

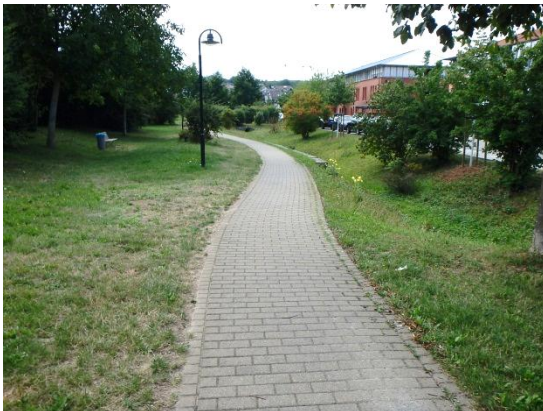


Abb. 4-32: Straßenunabhängig geführter Fußweg



Abb. 4-33: Fußweg in Oberschopfheim (Laubengässle)

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

Auf Grundlage der EFA sind Querungsanlagen notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h. Auch bei mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und einer zugelassenen Geschwindigkeit von 30 km/h können Querungsanlagen erforderlich sein. Unabhängig davon können Querungsanlagen zweckmäßig sein, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder, Senioren) zu rechnen ist.

Gesicherte Querungsanlagen stehen dem Fußverkehr nur an wenigen Stellen zur Verfügung. Neben der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Friesenheimer Hauptstraße / Bahnhofstraße / Adlerstraße / Kronenstraße gibt es zwei Fußgängerschutzanlagen: Friesenheimer Hauptstraße auf Höhe Friedhofstraße und in der Ortsmitte Heiligenzell.

Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gibt es in:

- Friesenheimer Hauptstraße Höhe Tavaux Straße und Höhe Weinbergstraße
- Oberweierer Hauptstraße Höhe Mittlere Dorfstraße
- Heiligenzell Höhe Kuhnengarten
- Schutterner Hauptstraße Höhe Prinzenstraße und Unterdorfstraße Höhe Haltenweg

In Oberschopfheim gibt es keine Fußgängerüberwege. An den Ortseingängen stehen häufig Mittelinseln als Querungshilfe zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind die Ortsausgänge Nord Richtung Schutterzell und Süd Richtung Hugsweier in Schuttern. Auch in der Bahnhofstraße und der Kronenstraße gibt es entlang der B 3 zwei Mittelinseln, die das Queren der Fahrbahn erleichtern.

Im Hinblick auf Lücken im Bereich der Querungsmöglichkeiten sind vordringlich zu nennen:

- Bahnhofstraße Nord (auch für Radverkehr), Mitte und Süd
- Kronenstraße Höhe Am Dorfgraben
- Friesenheimer Hauptstraße Höhe Heiligenzeller Straße

4.4.2 Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes ist für alle Nutzer mit Vorteilen verbunden, für mobilitätseingeschränkte Personen ist sie jedoch Voraussetzung zur Teilhabe. Der barrierefreie Ausbau stellt daher einen wichtigen Aspekt dar, wenn es um die zukunftsfähige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur geht.

In Teilen ist der Weg in diese Richtung erkennbar. So werden zunehmend Gehwegabsenkungen vorgenommen (s. Abb. 4-34). Auch die beiden Bushaltestellen an der Bahnhofstraße auf Höhe der Industriestraße und die dortige Querungshilfe sind barrierefrei gestaltet.

Mitunter sind Gehwege derart ausgeführt, dass eine Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer möglich ist, wenn beispielsweise Baumscheiben die nutzbare Breite deutlich einschränken (Abb. 4-35).



Abb. 4-34: Gehwegabsenkungen in Schuttern



Abb. 4-35: Beispiel für die Einschränkung nutzbarer Gehwegbreiten

4.4.3 Fazit Fußverkehr

In Friesenheim gibt es rund um Dorfgraben, Mittelweg und Tavaux Straße ein attraktives Netz unabhängig geführter Fußwege. Die flächenhafte Umsetzung von Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz macht die Nutzung der Gehwege dort angenehmer und sicherer.

Die Ansätze für eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen sind erkennbar, müssen aber in den kommenden Jahren noch weiter fortgeführt werden.

Obwohl fast überall Gehwege vorhanden sind, sind diese häufig zu schmal. Engstellen ohne Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. in der Diersburger Straße in Oberschopfheim, stellen einen bedeutenden Mangel für den Fußverkehr dar. Auch fehlen z. T. gesicherte Querungsmöglichkeiten entlang von Hauptverkehrsstraßen.

4.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hängt von der Haltestellenabdeckung, der angebotenen Ziele sowie der Taktung ab. Des Weiteren fließen Faktoren wie Haltestellenabstand und die Haltestellenaufenthaltszeit mit ein. Einen Überblick über das Linienangebot und die Einzugsbereiche enthält **Anlage 12.1**.

Da ein besonderes Augenmerk der vorliegenden Fortschreibung des Verkehrskonzepts auf der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen des ÖPNV liegt, wurde die Haltestellenausstattung genauer betrachtet. In **Anlage 12.2** und **Anlage 12.3** ist die Ausstattung der einzelnen Haltestellen dokumentiert.

Für die Bestandsanalyse wurden die aktuellen Fahrpläne ausgewertet (Stand: August 2019).

4.5.1 Linienangebot

Friesenheim liegt im Gebiet des Tarifverbundes Ortenau (TGO).

Im Schienenpersonennahverkehr ist Friesenheim über die Rheintalbahn angebunden.

Vom Bahnhof Friesenheim bestehen Verbindungen der mit Regionalbahnen bzw. dem Regionalexpress in Richtung Norden nach Offenburg. Wochentags verkehren hier täglich 17 Züge, davon 13 in der Kernzeit zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr.

In Richtung Süden nach Freiburg werden an Wochentagen insgesamt 19 Verbindungen angeboten, 14 davon während der Kernzeit. Die Fahrzeit nach Offenburg beträgt rund 10 min, Freiburg ist in rund 50 min erreichbar.

Im straßengebundenen ÖPNV hat Friesenheim bzw. Ortsteile Friesenheims Anschluss an folgende Linien:

- Linie 104 (SWEG): Ringverkehr von und nach Lahr über Schuttern, Friesenheim, Oberweier und Heiligenzell
- Linie 109 (SWEG): Verbindung zwischen Meißenheim und Lahr über Schuttern
- Linie 7141 (Südwestbus): Verbindung zwischen Lahr und Offenburg über Oberschopfheim

Die Linie 104 wird als Ringlinie geführt, die in beiden Richtungen befahren wird. Sie bedient den Kernort sowie die Ortsteile Schuttern, Oberweier und Heiligenzell. Wochentags verkehrt die Linie im Stundentakt. Durch die Ringführung werden die Haltestellen jedoch in kürzeren Abständen angefahren. Je Richtung werden wochentags 15 Fahrten angeboten.

Die Linie 109 bedient den Ortsteil Schuttern. Wochentags verkehrt die Linie in Richtung Lahr im 2-Stunden-Takt, in Richtung Kürzell im Stundentakt. Insgesamt werden 14 Fahrten je Richtung angeboten.

Die Linie 7141 verbindet Offenburg und Lahr und dient dem Pendlerverkehr. Sie bedient wochentags den Kernort Friesenheim und Oberschopfheim im Halbstundentakt. Die Haltestellen in Friesenheim werden auch vom Schnellbus bedient. Insgesamt werden wochentäglich 25 Fahrten je Richtung angeboten.

Am Samstag fahren die Linien 104 (Stundentakt) und 7141 (Stundentakt). Am Sonntag fährt nur die Linie 7141 (Zweistundentakt).

Die Linie 7141 ist im NVP der Kategorie SPNV-Ergänzung Kategorie I zugeordnet, die Linie 109 ist der Kategorie Grundangebot. Linie 104 gehört zu den städtischen Achsen Kategorie II (s. auch Abschnitt 3.1).

Das ÖPNV-Angebot im Linienverkehr wird ergänzt durch das Anruf-Sammel-Taxi Lahr (AST). Das AST verkehrt im Stadtgebiet Lahr sowie in den Nachbargemeinden Kippenheim, Friesenheim, Meißenheim, Schuttertal, Seelbach und Schwanau. Das AST ergänzt den Busverkehr in Schwachverkehrszeiten.

4.5.2 Haltestellenausstattung

Im Hinblick auf Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau (s. Abschnitt 3.1 und Abschnitt 6.4.2) wurden alle Haltestellen im Gemeindegebiet im Hinblick auf straßenräumliches Umfeld und Ausstattung untersucht und dokumentiert. **Anlage 12.2** gibt einen Überblick über die Haltestellenmerkmale im Vergleich, **Anlage 12.3** enthält eine detaillierte Darstellung der einzelnen Haltestellen. Mit Ausnahme der Haltestelle Friesenheim Industriegebiet erfüllt keine Haltestelle die Anforderungen an einen barrierefreien Ausbau.

Über eine Basisausstattung (Mast mit Haltestellenname, Fahrplan, Abfallbehälter) verfügen nahezu alle Haltestellen. Elemente, die die Qualität für die Nutzer deutlich erhöhen (Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheit), sind nur an etwa einem Drittel der Haltestellen anzutreffen.

4.5.3 Fazit ÖPNV

Mit dem Bahnhofpunkt verfügt Friesenheim über direkte und regelmäßige Verbindungen nach Offenburg und Freiburg. Alle Ortsteile sind mit dem Linienbus erschlossen. In großen Teilen ist die Haltestellenabdeckung gut. Ausgenommen hiervon ist Oberschopfheim sowie Teilbereiche im Kernort.

Mit Ausnahme einer Haltestelle gibt es keine barrierefrei ausgebauten Haltestellen. Die Verknüpfung von Bahn und Bus ist kaum gegeben. Auch wird die Taktfrequenz des Linienbusverkehrs als ungenügend empfunden. Das Angebot des Anruf-Sammel-Taxis ist nur unzureichend in der Bevölkerung bekannt.

4.6 Gestaltqualität und Umfeldverträglichkeit

Einige Bereiche im Gemeindegebiet weisen Defizite für mehrere Verkehrsarten sowie Gestaltmängel auf. Den Defiziten ist mit mittel- bis langfristig angelegten Strategien zu begegnen.

Einer dieser Bereiche ist der Abschnitt der Friesenheimer Hauptstraße zwischen Rathaus und Oberweier. Der Bereich ist derzeit vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dominiert während die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr unzureichend (Längsverkehr und Querungen) ist (s. Abb. 4-36 und Abb. 4-37).



Abb. 4-36: Gestaltungsdefizite im Kernbereich



Abb. 4-37: Bereich mit Gestaltungspotenzial

Ein weiterer Bereich, der den Anforderungen sowohl in verkehrlicher, als auch in gestalterischer Hinsicht nicht gerecht wird, ist der Bahnhof und sein Umfeld. Die periphere Lage macht eine Integration in das Stadtbild schwierig.

Vor allem der Zugang zum Bahnhof für den Radverkehr ist schwierig. Von Friesenheim kommend, ist die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden (s. Abb. 4-38 und Abb. 4-39).



Abb. 4-38: Führung Radverkehr unterhalb Bahnhofstraße



Abb. 4-39: Zugang zur Unterführung

5. ZIELE

Aufbauend auf den Analysen der Stärken und Schwächen im Bestand und unter Berücksichtigung vorliegender Planwerke und bestehender Initiativen wurden Ziele für die Fortschreibung des Verkehrskonzepts formuliert. Den Zielen wurden Leitlinien zugeordnet, aus denen sich wiederum einzelne Maßnahmen für die Handlungsfelder ableiten lassen.

Die Reihenfolge der Ziele stellt keine Rangfolge dar, vielmehr stehen die Ziele gleichberechtigt nebeneinander.

Ziel 1: Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit

Die kommenden 10 bis 15 Jahre bringen Entwicklungen mit sich, die eine gute Erreichbarkeit der gesamten Gemeinde sowie der Ortsteile untereinander notwendig macht. Der Begriff der Erreichbarkeit beschränkt sich dabei nicht auf den Kfz-Verkehr, sondern nimmt alle Verkehrsmittel in den Blick. Leitlinien für die Verwirklichung dieses Zieles sind:

- Erhaltung und Verbesserung des Verkehrsflusses, Abbau von Barrieren
- Herstellung und Sicherung der Erreichbarkeit aller Ortsteile, v. a. auch für den nichtmotorisierten Verkehr
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Förderung des interkommunalen Radverkehrs
- Effiziente Vernetzung von Verkehrsmitteln
- Förderung intermodaler Mobilitätsangebote

Ziel 2: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) soll besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Neben einer Entschärfung realer Gefahrenpunkte (z. B. Querungen) steht dabei auch die Steigerung der empfundenen Verkehrssicherheit durch besondere Gestaltung von Alternativrouten für den Rad- und Fußverkehr. Leitlinien sind demnach:

- Reduktion der Unfallzahlen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer (zu Fuß gehende bzw. Rad fahrende Kinder und Senioren)
- Gewährleistung sicherer Schulwege

Ziel 3: Gewährleistung einer gleichberechtigten Verkehrsteilnahme

Das Verkehrsnetz soll für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen nutzbar sein, unabhängig von dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen oder geistigen Einschränkungen. Eine eigenständige Mobilität soll auch für Kinder und Senioren möglich sein. Dieses Ziel wird vornehmlich unterstützt durch die Leitlinie:

- weitreichende Erhöhung der Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr

Ziel 4: Verträgliche Gestaltung des Verkehrs

Die größten Störungen der Bevölkerung durch Verkehr rühren vom Kfz-Verkehr her. Hohe Geschwindigkeiten vermindern die Verkehrssicherheit, Lärm und Abgase beeinträchtigen die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Belastungen auf Mensch und Umwelt sind daher soweit als möglich zu reduzieren. Leitlinien für die Zielerreichung sind daher:

- Verkehrsberuhigung auch auf Hauptverkehrsstraßen
- Optimierung der Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten
- Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen (Förderung emissionsarmer Mobilität)
- Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials auf Umweltverbund
- Förderung innovativer Mobilitätsdienstleistungen

Ziel 5: Förderung der Nahmobilität

Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege. Für den nichtmotorisierten Personenverkehr sollen attraktive Bedingungen geschaffen werden, die Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr erhöht werden. Ziele in der Nähe sollen leichter erreichbar sein. Die Verfolgung dieser Leitlinien kann dazu beitragen:

- Förderung des innerörtlichen Radverkehrs
- Attraktive Gestaltung von Fußverkehrsanlagen im Bereich wichtiger Ziele
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum

6. MAßNAHMENENTWICKLUNG

Die in Abschnitt 5 beschriebenen Ziele geben die Entwicklungsrichtung des Verkehrs in und um Friesenheim vor. Zur Erreichung dieser Ziele wurden einzelne Maßnahmen entwickelt, die im Laufe der kommenden Jahre umgesetzt werden sollen. Am Grad der Erreichung der Ziele lässt sich die Wirksamkeit der Maßnahmen messen.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen sind zusammenfassend in **Anlage 17** dargestellt. Dort sind auch Angaben zu notwendigen Akteuren und Umsetzungshorizont der jeweiligen Maßnahme enthalten.

6.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Die Maßnahmenvorschläge für den Kfz-Verkehr beziehen sich auf den fließenden und den ruhenden Kfz-Verkehr und betreffen bauliche und verkehrsrechtliche Änderungen des Straßennetzes. **Anlage 13** enthält eine grafische Übersicht über die Maßnahmenvorschläge.

6.1.1 A.1 Weiterentwicklung und Ausbau des Straßennetzes

Einige Hauptverkehrsstraßen weisen deutliche Defizite auf, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Am gravierendsten sind diese Mängel ausgeprägt in der:

- Heiligenzeller Straße in Friesenheim
- Diersburger Straße in Oberschopfheim

In beiden Straßenzügen sind abschnittsweise keine Gehwege vorhanden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der Nahmobilität sollten die Straßenräume zukünftig bedarfsgerecht umgestaltet werden.

Stand bei der Aufteilung des Straßenraumes früher der Platzbedarf des motorisierten Verkehrs im Vordergrund, so gewannen mit der Einführung der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* im Jahr 2006 (RASt 06) [17] die Ansprüche an die Seitenräume an Gewicht. Seither soll die notwendige Breite der Seitenräume die Fahrbahnbreite bestimmen und nicht umgekehrt.

Bei einer möglichen Umgestaltung der beiden Straßenzüge sollte die städtebauliche Bemessung Anwendung finden und die Ansprüche des Fußverkehrs vermehrt berücksichtigt werden.

Im Fall der Heiligenzeller Straße in Friesenheim soll daher auch die Möglichkeit einer Einbahnstraßenführung näher untersucht werden. Ein Splitten der Verkehrsströme, wie es auch bereits im Verkehrskonzept aus dem Jahr 2002 [1] angedacht war, hätte den Vorteil, dass dem Fuß- und Radverkehr in der Heiligenzeller Straße deutlich mehr

Raum zur Verfügung gestellt werden könnte. Kurze Wege zwischen dem Kernort und dem Ortsteil Heiligenzell für den Fuß- und Radverkehr könnten so ermöglicht werden.

Dadurch, dass die Einbahnstraßenführung jeweils nur kurze Streckenabschnitte betreffen würde, würden negative Begleiterscheinungen wie Umwegfahrten von Einbahnstraßenführungen minimiert werden. Vor einer vertieften Untersuchung dieser Möglichkeit soll jedoch zunächst die Entwicklung der Umgebung abgewartet werden.

In der Diersburger Straße in Oberschopfheim hat die Gemeinde in der Vergangenheit alle Gelegenheiten genutzt, um Grundstücke zu erwerben und anschließend abschnittsweise Gehwege zu bauen. Dies wird auch weiterhin erfolgen. Mittelfristig kann auch ein gesamthafter Umbau mit durchgängiger Gehwegführung geprüft werden. Um die Situation für den Fußverkehr kurzfristig zu verbessern, wird eine Fahrbahneinengung auf Höhe des Anwesens Nr. 33 vorgeschlagen. Näheres hierzu enthält Abschnitt 6.3.3.

Die beiden Maßnahmen Einbahnstraßenverkehr Sternenberg mit Umbau der Heiligenzeller Straße und Ausbau Diersburger Straße stehen im Zusammenhang mit der Maßnahme C.3: Beseitigung von Engstellen im Fußverkehr.

Potenzial für eine bauliche Umgestaltung, verbunden mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, bietet auch die Friesenheimer Hauptstraße im Abschnitt zwischen Weinbergstraße und Oberweierer Hauptstraße. Eine Neuaufteilung der Flächen ermöglicht eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs (Radverbindung nach Oberweier, Querung zur Heiligenzeller Straße).

Bezogen auf das übergeordnete Straßennetz steht die auch im Flächennutzungsplan enthaltene Option einer Nordumfahrung Schuttern mit Autobahnanschluss in der Diskussion. Um die Auswirkungen einer solchen Umfahrung näher zu bestimmen, ist eine vertiefte Verkehrsuntersuchung auf der Basis des vorliegenden aktualisierten Verkehrsmodells erforderlich.

Ebenfalls in der Diskussion steht eine Wiederherstellung der Verbindung Oberschopfheim-Schuttern für den Kfz-Verkehr. Einschränkend hierbei ist die erforderliche Überquerung der Rheintalbahn.

6.1.2 A.2 Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen

Seit Ende August 2019 gilt auf der B 3 entlang der Ortsdurchfahrt Friesenheims sowie der Friesenheimer Hauptstraße aus Lärmschutzgründen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auch auf Teilen der Ortsdurchfahrt von Heiligenzell wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Auf der B 3 in Oberschopfheim gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur nachts.

Der Gemeinderat hat darüber hinaus im März 2019 beschlossen, bis 2021 auf allen Straßen innerhalb der Gemeinde, auf denen dies möglich ist, die Geschwindigkeit auf

30 km/h zu begrenzen. Hiervon ausgenommen werden sollen lediglich Gewerbegebiete.

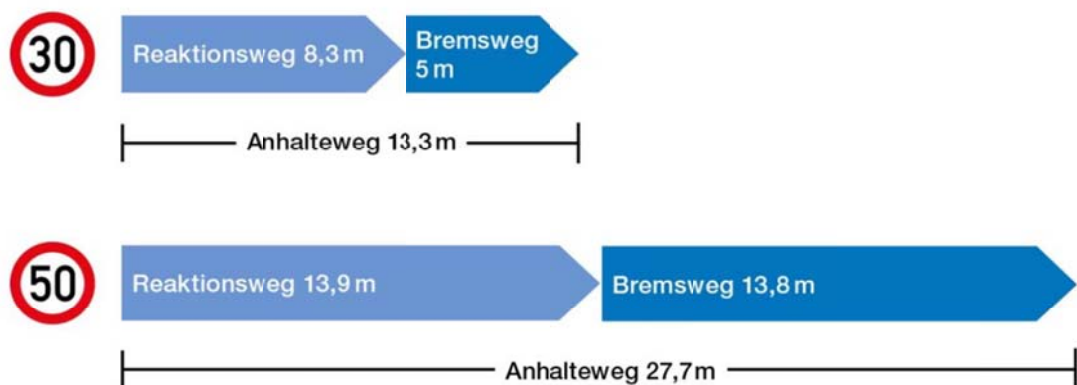
Obgleich bereits als Maßnahme beschlossen, wird die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb des Gemeindegebietes als Maßnahme in die Fortschreibung des Verkehrskonzepts aufgenommen, da sich die Maßnahme in die Ziele *Erhöhung der Verkehrssicherheit* und *Verträgliche Gestaltung des Verkehrs* einschreibt.

Da die Wohngebiete in Friesenheim weitgehend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen sind, betrifft die Maßnahme vornehmlich die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen.

Für die Bewertung der Maßnahme sind die Aspekte Lärminderung, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Verlagerungseffekte von Bedeutung.

Die Auswertung der bisherigen Studien zur Wirkung von Tempo 30 zeigt, dass der Mittelungspegel nach Anordnung von Tempo 30 um rund 1 bis 4 dB(A) sinkt. Auch die Maximalpegel sind bei Tempo 30 niedriger und es treten deutlich geringere Pegelschwankungen auf als bei Tempo 50 [19]. Auch die subjektive Entlastungswirkung durch Tempo 30 durch die Anwohner wird tendenziell positiv bewertet [20].

Der Zusammenhang von Geschwindigkeit einerseits und Unfallzahl und Unfallschwere andererseits ist unstrittig. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs setzt sich zusammen aus Reaktionsweg und Bremsweg. Während der Reaktionsweg mit zunehmender Geschwindigkeit linear anwächst, steigt der Bremsweg quadratisch mit der Geschwindigkeit. Das bedeutet, dass ein Fahrzeug bei Tempo 30 bereits steht, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch nicht einmal den Bremsvorgang eingeleitet hat (siehe Abb. 6-1).



© LK Argus

Abb. 6-1: Anhalteweg bei Tempo 30 und bei Tempo 50

Quelle: LK Argus

Hinzu kommt, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrgenommen werden können und somit früher reagiert werden kann.

Den positiven Wirkungen von Tempo 30 entlang von Hauptverkehrsstraßen stehen mögliche Nachteile gegenüber. Hierzu gehören Einschränkung der Leistungsfähigkeit, Verlagerung in angrenzende Bereiche und Beeinträchtigung des ÖPNV.

Für die Leistungsfähigkeit einer innerörtlichen Strecke sind nicht die Randbedingungen entlang der Strecke maßgebend, sondern die Knotenpunkte. Der Fall Friesenheim illustriert diesen Zusammenhang gut. Die Ampel an der B 3 ist ausschlaggebend für die Kapazität auf der B 3. Deren Kapazität wiederum hängt ab von der Dauer der Grünphase und der Sättigungsverkehrsstärke. Die Dauer der Grünphase ist unabhängig von der Geschwindigkeit. Die Sättigungsverkehrsstärke bezeichnet die maximale Anzahl an Fahrzeugen je Zeiteinheit auf einem Streckenabschnitt. Sie ist abhängig vom zeitlichen Abstand der Fahrzeuge. Wird der Mindestabstand („halber Tacho in Metern“) eingehalten, dann liegt der zeitliche Abstand sowohl bei Tempo 50, als auch bei Tempo 30 bei 1,8 s. Auf einem Fahrstreifen können somit je Stunde maximal 2.000 Kfz abgefertigt werden, unabhängig von der Geschwindigkeit. Eine Minderung der Leistungsfähigkeit durch die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist deshalb nicht zu befürchten.

Die Verlängerung der Reisezeiten ist vor dem Hintergrund unterschiedlicher Verbindungsfunktionsstufen und Umfeldnutzungen auf den Hauptverkehrsstraßen in Friesenheim und den Ortsteilen getrennt zu beurteilen. Die höchste Stufe im Hinblick auf die Verbindungsfunktion weist die B 3 auf.

Bei konstanter Fahrt benötigt ein Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h 7,2 s für einen 100 m langen Straßenabschnitt. Bei Tempo 30 erhöht sich der Zeitbedarf für das Durchfahren desselben Streckenabschnitts auf 12,0 s. Der rechnerische Fahrzeitverlust liegt daher bei 4,8 s. In der Realität ist der innerörtliche Verkehrsablauf jedoch mit vielen Störungen verbunden: Ampeln, Fußgängerquerungen, abbiegende Fahrzeuge, Parkvorgänge u. ä. Fahrten mit konstanter Geschwindigkeit treten daher nur sehr selten auf.

In der Praxis wurden Reisezeitverluste von etwa 4 s auf 100 m gemessen. Verlagerungen in angrenzende Straßen können dann auftreten, wenn die Reisezeitverluste sehr hoch sind und durch die Wahl einer alternativen Route kompensiert werden können. Da das nachgeordnete Netz weitgehend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen ist, gibt es in Friesenheim keine alternativen Routen, die mit kürzeren Reisezeiten verbunden wären. Von Verlagerungen in das Nebenstraßennetz durch die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist daher nicht auszugehen. Sollte es nach Umsetzung dennoch zu Ausweichverkehren kommen, können bauliche Maßnahmen im nachgeordneten Netz ergriffen werden, um den Durchfahrtwiderstand dort zu erhöhen.

6.1.3 A.3 Umgestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen

Trotz erfolgter Umgestaltung des Ortsausgangsbereiches in Heiligenzell in Richtung Oberweier, unweit von Kindergarten und Grundschule, zeigt die Erfahrung, dass noch immer zu hohe Geschwindigkeiten auftreten. Eine weiter gehende Umgestaltung des Knotenpunktes soll daher geprüft werden. Um die Verkehrsteilnehmer für die gefahre-

nen Geschwindigkeiten zu sensibilisieren, soll kurzfristig ein stationäres Geschwindigkeitsdisplay auf Höhe des Kindergartens installiert werden (siehe auch Abschnitt 6.3.4).

Ein weiterer Knotenpunkt, für den eine vertiefte Betrachtung empfohlen wird, ist die Einmündung der Oberschopfheimer Hauptstraße auf die B 3. Hier können während der Spitzenstunden längere Wartezeiten beim Einbiegen beobachtet werden. Eine auf der Basis der Daten der Verkehrszählung überschlägig durchgeführte Leistungsfähigkeitsbetrachtung bestätigt dies. Im Rahmen einer vertieften Untersuchung des Knotenpunktes sollen Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs entwickelt werden.

6.1.4 A.4 Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten

Zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen kann für bestimmte Strecken die Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten beantragt werden. Die Auswirkungen eines Lkw-Durchfahrtsverbotes sollen für folgende Strecken geprüft werden:

- Generelles Lkw-Durchfahrtsverbot: L 118 und Diersburger Straße
- Lkw-Durchfahrtsverbot nachts: B 3 und L 118

Entlastungswirkungen in den vom Lkw-Durchfahrtsverbot betroffenen Straßenzügen stehen zwangsläufig Mehrbelastungen an anderer Stelle gegenüber. Lkw-Durchfahrtsverbote sind also nur dort umsetzbar, wo eine alternative Streckenführung vorhanden ist, auf der der Lkw-Verkehr zumutbar abgewickelt werden kann. Im aktualisierten Verkehrsmodell können die Verlagerungswirkungen geprüft und bewertet werden. Die Entscheidung über die Verhältnismäßigkeit der Verkehrsverlagerung liegt aber letztlich bei der Verkehrsbehörde.

6.1.5 A.5 Gestaltung von Ortseingängen

Die Gestaltung von Ortseingängen prägt das Ortsbild und trägt maßgeblich dazu bei, den Übergang von der freien Strecke in den Siedlungsbereich zu verdeutlichen und eine entsprechende Anpassung der Fahrweise zu erreichen. Fehlen sowohl Änderungen in der Streckencharakteristik, als auch in den Randnutzungen, so kann eine Verringerung der Geschwindigkeiten nur schwer erreicht werden. Mit dem Ziel einer Abrundung des Ortsbildes und Verdeutlichung des Übergangs in eine andere Geschwindigkeitszone sollen folgende Ortseingänge grundhaft neugestaltet werden:

- Schuttern Nord (K 5339)
- Schuttern Süd (K 5339)
- Friesenheim Nord (B 3)

- Friesenheim Süd (B 3)

6.1.6 A.6 Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Auch die Durchführung von weitergehenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des Verkehrskonzeptes empfohlen. Ein gängiges Instrument der Verkehrsberuhigung ist die verkehrsrechtliche Anordnung unterhalb der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegenden Geschwindigkeiten. Häufig widersprechen jedoch Straßencharakteristik und Seitenraumgestaltung und -nutzung der angeordneten Geschwindigkeit. So führen beispielweise überbreite Straßen und eine gleichförmige Gestaltung der Randbereiche (Mauern, Hecken) in Wohngebieten dazu, dass zu schnell gefahren wird.

Ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau kann durch feste oder mobile Einbauten erreicht werden. Die Einbauten können vertikal sein (Bodenschwellen, Aufpflasterungen) oder horizontal (Einengungen, Querungsstellen, mobiles Grün). Da Einzelelemente nur lokal wirken, müssen sie in bestimmten Abständen wiederholt werden, wenn eine Verstetigung des Verkehrsablaufs erreicht werden soll.

Stark geschwindigkeitsreduzierende Einzelelemente wie z. B. Bodenschwellen sind abzulehnen, da zwischen den Elementen unerwünscht starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge auftreten.

Engstellen können tagsüber bei höheren Verkehrsmengen gute verkehrsberuhigende Wirkungen erzielen. Jedoch verlieren sie in verkehrsarmen Zeiten, wenn kein Gegenverkehr besteht, in erheblichem Maße ihre Wirkung.

In der Leutkirchstraße in Oberschopfheim können mithilfe von mobilem Grün Engstellen geschaffen werden und deren geschwindigkeitsmindernde Wirkung, abhängig von der Anordnung, geprüft werden. Sollten sich die Einbauten bewähren, könnten sie auch bei einem möglichen Umbau der Straße dauerhaft baulich eingesetzt werden.

6.1.7 A.7 Konzepte zur Parkraumnutzung

Die Zulässigkeit von Halten und Parken ist in § 12 StVO geregelt. Im Alltag zeigt sich jedoch, dass nicht immer alle Regelungen zum Halten und Parken von den Verkehrsteilnehmern beachtet werden. Teils geschieht dies aus Unwissenheit heraus. Als Beispiel kann hier eine nicht ausreichende Durchfahrtsbreite genannt werden. Häufig wird, gerade in Wohnstraße, so geparkt, dass zwar ein Pkw am parkenden Fahrzeug vorbeifahren kann, für ein Einsatzfahrzeug der Feuerwehr aber kein Durchkommen mehr wäre.

Hier kann eine Informationskampagne im Mitteilungsblatt zu den geltenden Regeln ein erster Schritt zu einer angemessenen Nutzung des Parkraums sein.

Für den Kernbereich soll geprüft werden, ob durch Parkraumbewirtschaftung eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Parkraumangebotes erreicht werden kann. Derzeit findet eine Parkraumbewirtschaftung nur in eng begrenzten Bereichen statt. Über eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer in einem zusammenhängenden Gebiet mit hohem Parkdruck ist die Wechselfrequenz höher und der gleiche Parkstand kann einer größeren Anzahl von Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Die Belange der Anwohner sind hierbei gesondert zu berücksichtigen.

Ähnlich wie Geschwindigkeitskontrollen zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen notwendig sind, so werden Regelungen zum Parken meist auch nur dann eingehalten, wenn mit Kontrollen und Bußgeldern gerechnet werden muss. Daher wird empfohlen, die Einführung eines Gemeindevollzugsdienstes zu prüfen.

Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen verboten. In Bereichen mit hohem Parkdruck und ausreichend breiten Gehwegen kann aber das Parken unter Mitbenutzung des Gehweges erlaubt werden. Die verbleibende Mindestgehwegbreite darf 1,60 m nicht unterschreiten, die verbleibende Fahrgassenbreite muss mindestens 3,10 m betragen, damit die Durchfahrt auch für Einsatzfahrzeuge gesichert ist.

Punktuell kann auch eine Erweiterung des Parkraums sinnvoll sein, wie beispielsweise an der Waldmattenhalle / Mühlmatte in Oberweier.

6.1.8 A.8 Durchsetzung Lärmschutz

Das baurechtlich bestehende Verbot der Andienung des NOZ durch Lkw in den Nachtstunden soll über eine Beschilderung durchgesetzt werden.

6.1.9 A.9 Verkehrsmonitoring

Eine weitere Verkehrszählung im Bereich der Schutterner Hauptstraße und der Bahnhofstraße soll Aufschluss darüber geben, ob die Sperrung der Nordzufahrt des Flugplatzgeländes für den Schwerverkehr zu einer Verringerung der Belastung durch Lkw an der L 118 geführt hat.

6.2 Radverkehr

Der Förderung der Nutzung des Fahrrades für Alltagswege kommt eine besondere Rolle im Verkehrskonzept zu. Das bestehende Radroutennetz soll ausgebaut, Netzlücken geschlossen werden. Bauliche Anpassungen im Straßennetz leisten einen wichtigen Beitrag zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bei. Eine grafische Darstellung der im Folgenden dargestellten Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr enthält **Anlage 14**.

Da es in Friesenheim auf einigen Abschnitten auch in Zukunft unumgänglich sein wird, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen, erfolgt an dieser Stelle

ein Hinweis zur Verträglichkeit dieser Führungsform in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärke und der Fahrbahnbreite.

Problematisch ist die Abwicklung im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 m und 7 m bei Verkehrsstärken über 400 Kfz/h. Bei dieser Breite besteht die Gefahr, dass bei Begegnungen von zwei Kfz Radfahrer mit zu wenig Abstand überholt werden. Bei geringeren Fahrbahnbreiten kann der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden und Mischverkehr ist deshalb bis zu einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich. Bei Fahrbahnbreiten über 7,00 m kann der Radverkehr mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden.

6.2.1 B.1 Weiterentwicklung des Radroutennetzes

Das Radroutennetz in der Gemeinde soll in den nächsten Jahren ausgebaut und erweitert werden. Im Vordergrund stehen Verbindungen, die bereits heute genutzt werden und gestärkt werden sollen, wie z. B. die Achse Bahnhof – Ortskern, sowie Lückenschlüsse in den Verbindungen zu den Ortsteilen. Folgende Einzelmaßnahmen sind hierfür vorgeschlagen, zu der Führungsform Schutzstreifen und Fahrradstraße werden im Anschluss an die Aufzählung wichtige Hinweise gegeben:

- Bau eines Radweges inkl. Fuß- und Radverkehrsbrücke zwischen Friesenheim und Schuttern. Die Planungen hierfür hängen in starkem Maße ab von den Planungen zum Ausbau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn
- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen außerorts an der L 118
- Ausweisung der Winterseite der Bahnhofstraße als Fahrradstraße
- Befestigung der Daimlerstraße, so dass er für den Radverkehr gut nutzbar und als Alternative zur Bahnhofstraße genutzt werden kann
- Lückenschluss zwischen Weinbergstraße und Ortsausgang in Oberschopfheim
- Anlage von Radfahrstreifen entlang der B 3 in Friesenheim
- In Verbindung mit Maßnahme A.1: Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur auf der nördlichen Friesenheimer Hauptstraße zwischen Weinbergstraße und Oberweier
- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen auf der Oberweierer Hauptstraße auf Höhe Palmengasse
- Prüfung zweite Radverbindung im Zuge der Erschließung Kronert / Oberle
- Ausbau des bestehenden Wirtschaftsweges unter der Bahnbrücke zwischen der Winterseite der Bahnhofstraße und dem Bahnhof

Schutzstreifen innerorts

Schutzstreifen sollen 1,50 m breit sein, mindestens aber 1,25 m. Zu längs parkenden Pkw ist ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm einzuhalten, zu Senkrechtparkständen 75 cm. Die notwendige Restbreite der Fahrbahn beträgt 4,50 m. Das bedeutet, dass die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m erfordert.

Schutzstreifen außerorts

Die unzureichende Radverbindung zwischen Friesenheim und Schuttern ist seit Langem ein Thema in der Gemeinde. Die Wegeführung über den Bahnhof ist im Bereich der Unterführung nicht barrierefrei; die Rampe an der Treppenanlage ist zu steil, um von Radfahrern bequem benutzt werden zu können. Da sich die Flächen westlich der Gleisanlagen nicht im Besitz der Gemeinde befinden, können hier keine den Anforderungen des Radverkehrs gerecht werdenden Rampen angelegt werden.

Im Zuge des Ausbaus des 3. und 4. Gleises der Bahn wird auch die Straßenbrücke im Verlauf der L 118 angepasst werden müssen. Dann wird sich die Möglichkeit ergeben, auch die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen und eine Radverbindung zwischen Friesenheim und Schuttern zu schaffen.

Da die Umsetzung aber noch etliche Jahre dauern wird, wird nach Lösungen gesucht, wie die Radverbindung zwischen Friesenheim und Schuttern lokal verbessert werden kann. Dabei wurde auch die Einrichtung eines Schutzstreifens entlang der L 118 außerorts vorgeschlagen.

Gemäß dem technischen Regelwerk ist die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen eine Führungsform, die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vorbehalten ist [16]. Auf Landstraßen ist der gemeinsame Geh- und Radweg das Element zur Sicherung des Radverkehrs [21]. Auf wenig befahrbaren Landstraßen kann der Radverkehr auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 6.500 Kfz/24h liegt die L 118 zwischen Friesenheim und Schuttern jedoch deutlich in dem Bereich, in dem Rad- und Fußverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen ist.

Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Modellversuchs wurde die Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und deren Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr untersucht. Die Untersuchung beschränkte sich auf Straßen, für die eine gesonderte Radverkehrsführung nach dem technischen Regelwerk noch nicht notwendig ist. Aufgrund dieser Randbedingungen lässt der Modellversuch keine Aussagen zu Fahrbahnen mit Breiten über 7,50 m und Kfz-Verkehrsstärken über 4.000 Kfz/24h zu.

Auch wenn die Ergebnisse des Modellversuchs nahe legen, dass unter bestimmten Randbedingungen Schutzstreifen mit einstreifiger Kernfahrbahn ein geeignetes Mittel der Radverkehrsführung auf schwächer belasteten Landstraßen sein können, hat sich der Bundestag im Jahr 2018 dafür entschieden, den generellen Ausschluss von Schutzstreifen außerorts beizubehalten [22].

Zwischenzeitlich gibt es jedoch ein neues, vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg gefördertes Modellprojekt, das den Einsatz von Schutzstreifen innerorts bei schmaler Kernfahrbahn sowie außerorts untersuchen soll. Das Projekt soll über einen Zeitraum von drei Jahren von 2019 bis 2021 laufen [23].

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen als Element der Radverkehrsförderung gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV-StVO). Sie sind attraktive Ausweich- und Alternativrouten abseits vielbefahrener Hauptstraßen.

Radfahrer sind auf Fahrradstraßen bevorrechtigt und dürfen nebeneinander fahren. Kraftfahrzeugverkehr kann zugelassen werden, sofern dies durch ein entsprechendes Zusatzschild geregelt ist. Der Kfz-Verkehr darf den Radverkehr jedoch nicht gefährden oder behindern, Autofahrer müssen ggf. ihre Geschwindigkeit verringern. Für alle, ob Radfahrer oder Autofahrer, gilt auf Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Fahrgasse sollte mindestens 4,00 m breit sein. Diese Breite lässt die Begegnung von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern zu. Falls Längsparken zugelassen ist, sollte ein Sicherheitsabstand von 75 cm eingehalten werden.

Um die Aufmerksamkeit für die speziellen Regelungen auf Fahrradstraßen zu erhöhen, wird empfohlen, die Ausweisung mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

6.2.2 B.2 Sicherheit im Längsverkehr

Zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr im Längsverkehr werden folgende Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Schutz des Radverkehrs durch bauliche Anpassungen am Radwegende an der B 3 in Friesenheim Nord
- Schutz des Radverkehrs durch bauliche Anpassungen
- Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr an der Lichtsignalanlage B 3 in Friesenheim
- In Verbindung mit Maßnahme A.2: Geschwindigkeitsdämpfung dort, wo Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen
- Furtmarkierungen bei bevorrechtigter Führung des Radverkehrs (z. B. Älmle in Schuttern)

6.2.3 B.3 Sichere Querungsstellen und Knotenpunkte

Ähnlich wie für den Fußverkehr sollen auch für den Radverkehr zusätzliche sichere Querungsstellen geschaffen werden:

- In Verbindung mit dem Neubaugebiet Kloster in Heiligenzell: Querung ohne Mittelinsel
- In Verbindung mit Maßnahme C.2: Querung mit Mittelinsel in der Kronenstraße
- In Verbindung mit Maßnahme C.2: Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße Höhe Industriestraße

6.2.4 B.4 Abbau von Barrieren

Oft sind es nur kleine Änderungen, die die Nutzung von Radverkehrsanlagen aber doch stark erleichtern können, besonders für Familien und Ältere.

So verhindern sogenannte Umlaufsperrungen die Nutzung von Wegen durch Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder. Auf solche Umlaufsperrungen sollte verzichtet werden.

Hinweise auf Barrieren sollten aufgenommen und möglichst kurzfristig geprüft und ggf. beseitigt werden.

Eine weitere Barriere stellt die Unterführung am Bahnhof dar. Hier zeichnet sich zwar kurzfristig keine Lösungsmöglichkeit ab, eine Verbesserung der Situation sollte dennoch nicht aus den Augen verloren werden.

6.2.5 B.5 Ausbau von Fahrradabstellanlagen

Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung einer zeitgemäßen Radabstellinfrastruktur. Die zunehmende Bedeutung dieses Sachzusammenhangs wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.

Die Gemeinde Friesenheim kann dies v. a. auf eigenen Grundstücken und bei öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden, können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder im öffentlichen Raum. Auch im Bereich von Bushaltestellen, v. a. des überörtlichen Verkehrs, ist eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wichtig.

Am Bahnhof sollte der bereits bestehende Bedarf inklusive des zukünftig noch zu erwartenden Bedarfs an Radabstellplätzen durch wettergeschützte Radabstellanlagen gedeckt werden. Dabei ist auf eine fahrrad- und nutzerfreundliche Ausführung zu achten (keine scharfen Kanten, ausreichende Dimensionierung etc.).

6.3 Fußverkehr

Dem Fußverkehr als Basismobilität kommt eine besondere Bedeutung innerhalb des Verkehrskonzepts zu. Immer wieder ergeben sich Chancen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit notwendigen Eingriffen in die bauliche Substanz, wie beispielsweise bei Kanalbauarbeiten. Andere Maßnahmen, wie Querungsanlagen müssen gezielt ergriffen werden. Eine Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen zeigt **Anlage 15**.

6.3.1 C.1 Barrierefreie Straßenräume

Das Behindertengleichstellungsgesetz, das Personenbeförderungsgesetz und die Landesbauordnung verlangen die Gestaltung baulicher Anlagen und Verkehrsmittel so, dass „sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4, BGG, [24]). Seit die Forderung nach Barrierefreiheit in die Gesetze Eingang gefunden hat, wächst das Bewusstsein dafür, dass der öffentliche Raum so gestaltet sein sollte, dass er von allen gleichermaßen nutzbar ist.

Besondere Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes stellen:

- Menschen mit körperlichen Einschränkungen (z. B. Gehbehinderte),
- Menschen mit Beeinträchtigungen der Sinne (z. B. Sehbehinderte),
- Menschen mit Lernbehinderung.

Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine dauerhafte Einschränkung der Mobilität handelt oder um eine vorübergehende, wie beispielsweise während einer Erkrankung oder nach einem Unfall. Bestimmte Lebensphasen bringen ebenfalls eine verminderte Mobilität mit sich: während der Schwangerschaft oder bei der Betreuung eines Kleinkindes. Und auch Menschen im Alter brauchen barrierefreie Wege. Barrierefreiheit ist daher nicht als Anpassung an die Bedürfnisse einer überschaubaren Gruppe zu verstehen, sondern als Gestaltungsleitlinie, auf die alle, dauerhaft oder vorübergehend, angewiesen sind. Barrierefreiheit im Straßenraum bedeutet vor allem:

- niveaugleiche Wegeketten für Gehbehinderte,
- tastbare Leitlinien für Sehbehinderte,
- hindernisfreie Wegeketten,
- leichte Orientierung.

Menschen mit Sehbehinderung brauchen mit dem Langstock tastbare Leitlinien. Kantsteine, Gebäudekanten und Mauern bilden die innere Leitlinie; Bordsteine die äußere.

Fehlen solche Leitlinien, dann kommen Bodenindikatoren wie Rippen- und Rillenplatten sowie Noppenplatten zum Einsatz. Bodenindikatoren sind ihrer Wirkung gegenüber Bordsteinen jedoch abgeschwächt. Die ist vor allem bei niveaugleichem Ausbau von Straßenräumen zu beachten. Die Integration von Belangen schwächerer Verkehrsteilnehmer ist hier schwieriger als bei einer traditionellen Aufteilung des Verkehrsraumes unter Verwendung von Bordsteinen.

Bei der barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen kommt es häufig zu Zielkonflikten zwischen den Bedürfnissen von seh- und gehbehinderten Menschen. Für Sehbehinderte ist ein deutlicher Höhenunterschied besser mit dem Langstock tastbar. Für Nutzer von Rollstühlen und Rollatoren hingegen stellt jeder Niveauunterschied ein Hindernis dar. Als Kompromiss hat ein leicht abgerundeter 3 cm-Bord Eingang in das Regelwerk gefunden [25].

Allerdings hat die Praxis gezeigt, dass dieser Kompromiss häufig den Bedürfnissen von Seh- bzw. Gehbehinderten nicht gerecht wird. Mit einem Rollator oder Rollstuhl können bereits 3 cm schwierig zu überwinden sein. Ebenso können Verschmutzungen am Borsteinrand dazu führen, dass der Bord nicht mehr mit dem Langstock ertastet werden kann.

Wo das Platzangebot es erlaubt, sollten daher eine Nullabsenkung für Gehbehinderte und ein leicht tastbarer Bord für Sehbehinderte nebeneinander angeordnet werden. Auch bei der Auswahl von Materialien für Bodenindikatoren kommt es zu Konflikten. Bei der Verwendung von Rippen- oder Rillenplatten sind größere Abstände zwar besser mit dem Langstock erkennbar. Sie sind jedoch weniger gut mit dem Rollstuhl oder dem Rollator zu befahren.

Bei der Gestaltung barrierefreier Straßenräume ist zu berücksichtigen:

- Bordsteinabsenkungen an allen Querungsstellen,
- ausreichend breite und von Hindernissen (Einbauten, Ausstattungselemente) frei gehaltene Gehwege (im Bestand mind. 1,50 m, bei Neubau mind. 2,10 m),
- mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen leicht zu befahrende Oberflächen,
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern,
- Schutz vor Gehwegparken (Pkw und Fahrräder),
- möglichst einfache Knotenpunktformen,
- kurze Überquerungslängen,
- möglichst Anlage von innerer und äußerer Leitlinie, wo nicht möglich, Integration eines Leitsystems,

- kontrastreiche Gestaltung zur Erleichterung der Lesbarkeit für Sehbehinderte,
- gute Beleuchtung.
- tastbare Leitlinien für Sehbehinderte,
- leichte Orientierung.

Eine Einschränkung der nutzbaren Breite von Gehwegen, wie es beispielsweise das Abstellen von Müllbehältern am Tag der Müllabfuhr darstellt, soll nach Möglichkeit vermieden werden. Öffentliche Einrichtungen können hier mit gutem Beispiel vorangehen.

6.3.2 C.2 Sichere Querungsstellen

Im Fußverkehr sollen zusätzliche sichere Querungsstellen für mehr Sicherheit und Komfort sorgen:

- In Verbindung mit Maßnahme B.3: Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße westlich Einmündung Industriestraße
- Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße Mitte
- Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße Ost
- Querung mit Mittelinsel Kronenstraße
- Prüfung Fußgängerüberweg Diersburger Straße Höhe Weingartenstraße
- Prüfung Fußgängerüberweg Schutterner Hauptstraße Höhe Kirche
- Prüfung Fußgängerüberweg Leutkirchstraße
- Prüfung Fußgängerüberweg Grundschule Oberweier

Die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) kommt nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) grundsätzlich ab 200 Kfz während der Spitzenstunde in Betracht [26]. Nach R-FGÜ ist der Einsatz von FGÜ ab 50 Fußgängern/h möglich.

Das Land Baden-Württemberg hat die Anforderungen an die Fußgängerverkehrsstärken jedoch vor kurzem gesenkt. Demnach kann bei Gefährdung besonders schutzbedürftiger Personen, die eine Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren, unabhängig von der Zahl der schutzbedürftigen Personen ein FGÜ eingerichtet werden. Dies trifft zum Beispiel zu, wenn im Zuge von Schulwegen Straßen von Schülern stets an einer bestimmten Stelle überquert werden müssen.

Auch in Straßen, in denen keine gesicherten Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung bestehen (z. B. bei Ortsdurchfahrten) sowie bei Haltestellen kann nun unabhängig von der Stärke des Fußverkehrs ein FGÜ eingerichtet werden.

Während die R-FGÜ die Einrichtung von FGÜ in Tempo 30-Zonen ausschließt, hat das Land auch diese Beschränkung gelockert und erlaubt die Einrichtung eines FGÜ unter der Voraussetzung, dass besonders schutzbedürftige Personen die Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren. Weiterhin dürfen FGÜ nun auch in geringerer Entfernung als 200 m von Lichtsignalanlagen entfernt eingerichtet werden, sofern der Nachweis geführt ist, dass kein Rückstau die Sichtfelder auf den Fußverkehr einschränkt.

6.3.3 C.3 Beseitigung von Engstellen

Um die Situation für den Fußverkehr kurzfristig zu verbessern, wird eine Fahrbahneinengung auf Höhe des Anwesens Nr. 33 vorgeschlagen. Über eine begrenzte Länge ist die Fahrbahn dann nur in einer Richtung befahrbar, dafür kann einseitig ein schmaler Gehweg angelegt werden. Nachteilig hierbei ist, dass es durch wartende Fahrzeuge durch Abbremsen und Wiederanfahren zu einer höheren Lärmentwicklung kommen kann als bei gleichmäßiger Fahrt.

Langfristig sollte auch die Engstelle in der Heiligenzeller Straße beseitigt und Gehwege angelegt werden. Möglich wäre dies in Verbindung mit Maßnahme A.1. Die Splittung der Verkehrsströme an dieser Stelle wäre genauer zu überprüfen. Denkbar wäre die Führung des Fahrzeugstromes mit Fahrtrichtung Süd über die Heiligenzeller Straße, der Fahrzeugstrom mit Fahrtrichtung Nord könnte über den Straßenzug Sternenbergr geführt werden. Die Einrichtung von beidseitigen Gehwegen in der Heiligenzeller Straße wäre dann möglich.

6.3.4 C.4 Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kindergärten

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor Kindergärten und Schulen sollen weiter vorangetrieben werden. Diese sind einzelfallabhängig zu entwickeln. Denkbare Maßnahmen sind z. B. Fahrbahnverswenkungen, Einengungen, Parkraumverlagerung, verkehrsrechtliche Anordnungen. Hinweise hierzu enthält auch Abschnitt 6.1.6. Zusätzlich sollen stationäre Geschwindigkeitsdisplays im Vollmerweg in Oberweier und vor dem Kindergarten in Heiligenzell Autofahrern Rückmeldung zu ihrer Geschwindigkeit geben und damit für das Thema sensibilisieren.

6.3.5 C.5 Attraktive Fußwegverbindungen

Bestehende Fußwegverbindungen abseits des Straßennetzes sollen gestärkt werden. Dies kann geschehen, indem Zustand des Belages und Beleuchtung regelmäßig überprüft und ggf. instand gesetzt werden (z. B. Laubengässle in Oberschopfheim, Weg zwischen Kronenstraße und Bahnhofstraße).

6.4 ÖPNV

6.4.1 D.1 Initiierung Bürgerbus

Bürgerbusse tragen dazu bei, Lücken im ÖPNV auszugleichen. Sie stellen ein kleinräumiges Angebot mit wohnortnahen Haltestellen dar. Sie ergänzen den Linienverkehr dort, wo er mit großen Bussen nicht wirtschaftlich erbracht werden kann.

Das Modell gründet sich in der Regel auf bürgerschaftliche Initiative. Bürgerbusvereine arbeiten ehrenamtlich, einschließlich der Fahrer. Als Fahrzeuge werden barrierefreie Kleinbusse mit höchstens 8 Fahrgastplätzen eingesetzt. Bürgerbusvereine finanzieren sich über Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden und kommunale Zuschüsse. Erfolgreiche Beispiele für Bürgerbusse gibt es beispielsweise in Breisach und Bad Krozingen. Die Fahrt mit dem Kirchzartener Dreisam-Stromer ist kostenlos, die Finanzierung erfolgt nicht zuletzt durch Sponsoring.

6.4.2 D.2 Barrierefreie Haltestellen

Mit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG zur Barrierefreiheit werden die Aufgabenträger verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen die Belange von „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ zu berücksichtigen [27]. Ziel ist es, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

Die einzelnen Elemente der Barrierefreiheit fallen in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Für Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation sind meistens die ÖPNV-Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen zuständig. Für die Haltestelleninfrastruktur sowie deren Betrieb und Unterhaltung sind es in der Regel die Kommunen. Die Gemeinde Friesenheim ist damit in der Pflicht, die Haltestellen im Gemeindegebiet sukzessive den Anforderungen Barrierefreiheit anzupassen. Der Nahverkehrsplan nennt als wichtigste Elemente eines barrierefreien Ausbaus:

- geeignete Bordsteine (Kassler Sonderbord mit Bordsteinhöhen von 18 bis 20 cm)
- taktile Leitstreifen,
- Aufmerksamkeitsfelder.

Daneben ist laut Nahverkehrsplan darauf zu achten, dass Busse die Haltestellen bündig anfahren können [10]. Busbuchten sind deshalb nach Möglichkeit zurückzubauen.

Ferner ist im NVP dort festgesetzt, dass vorhandene Busse, die den Anforderungen an Barrierefreiheit genügen (Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse mit Rollstuhlstellplatz und optischer und akustischer Haltestellenankündigung), vor allem auf nachfragstarken Li-

nien eingesetzt werden sollen. Im regionalen Grundnetz können auch über 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden.

Die Gemeinden sind gehalten, ihre Planungen zum Ausbau der Haltestellen eng mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis abzustimmen. So soll sichergestellt werden, dass im Übergangszeitraum ein barrierefrei nutzbares Teilnetz zur Verfügung steht, in dem Fahrzeuge und Haltestellen aufeinander abgestimmt sind. Die Priorisierung soll sich an den Achsenkategorien orientieren.

Da die Linie 7141 von den Friesenheim bedienenden Linien die höchste Priorität genießt, sollten die Haltestellen, die von Linie 7141 angefahren werden vorrangig barrierefrei ausgebaut werden, angefangen mit der Haltestelle Kronenstraße. Auch zentral gelegene Haltestellen mit höheren Nutzerzahlen sollten vorrangig ausgebaut werden. Auch Haltestellen mit einer hohen Zahl mobilitätseingeschränkter Nutzer haben Vorrang im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau (Haltestelle Emmaus in Oberweier). Eine Übersicht über eine sinnvolle Priorisierung für den stufenweisen barrierefreien Ausbau zeigt **Anlage 16.1**.

Vorschläge, wie auch bei beengten räumlichen Verhältnissen eine barrierefreie Haltestellengestaltung realisiert werden kann, zeigen die **Anlage 16.2** bis **16.4**.

6.4.3 D.3 Aufwertung von Haltestellen zu Mobilitätspunkten

Bushaltestellen an wichtigen Linien bzw. zentralen Standort sollen durch höhere Ausstattungsstandards zu Mobilitätspunkten ausgebaut werden. Verschiedene Verkehrsmittel können miteinander verknüpft werden und dadurch damit individuell abgestimmte Mobilitätsangebote anbieten. Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und intermodale Wegekettens werden damit gefördert.

Ausstattungsmerkmale können sein:

- Fahrradbügel für private Fahrräder
- Wetterschutz
- Ausschilderung
- Informationstafel mit wesentlichen Informationen zu Verkehrsangeboten
- barrierefreier Zugang
- einheitliches Design
- evtl. Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge

Eine Haltestelle, die sich für eine Aufwertung zum Mobilitätspunkt gut anbietet, ist die Haltestelle Kronenstraße (Ostseite).

6.4.4 D.4 Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV

Im Hinblick auf Maßnahmen im ÖPNV ist die Gemeinde Friesenheim selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für wichtige Punkte an den richtigen Stellen einsetzen. Dazu gehören:

- Ausweitung der Anbindung Oberschopfheim
- Anbindung von Neubaugebieten an das Liniennetz
- Zusätzliche Haltestelle beim Lebensmittelmarkt in Heiligenzell
- Verdichtung der Taktfrequenz der Linie 104
- bessere Abstimmung der Takte auf die Fahrpläne der DB

6.4.5 D.5 Attraktiver ÖPNV

Da der ÖPNV für die Gemeinde Friesenheim in den Tarifverbund Ortenau (TGO) eingebettet ist, gelten dessen Tarifbestimmungen. Selbst für Fahrten innerhalb Friesenheims wird daher der Kurzstreckentarif, der für Fahrten innerhalb von 1 bis 3 Tarifzonen gilt, fällig. Es soll überprüft werden, ob ein reduzierter Tarif für innerörtliche Kurzstrecken erreicht werden kann.

6.5 Themenübergreifende Maßnahmen

Einige Maßnahmenvorschläge, die zum Teil aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren hervorgegangen sind, lassen sich nicht einer Verkehrsart zuordnen, sondern müssen in einem übergreifenden Zusammenhang gesehen werden.

6.5.1 E.1 Erhöhung der Verkehrssicherheit

Für die Sicherheitsbilanz an Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist nicht zuletzt eine ortsfeste Beleuchtung maßgeblich. Nur dann können Fußgänger und Markierung auch bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn gut gesehen werden. Wo noch nicht vorhanden, soll daher an FGÜ im Gemeindegebiet eine ortsfeste Beleuchtung installiert werden.

6.5.2 E.2 Aufwertung des Bahnhofsumfeldes

Die periphere Lage des Bahnhalt punktes Friesenheim macht eine Verknüpfung mit dem Kernort schwierig. Nichtsdestoweniger sollten sich bietende Chancen ergriffen werden, um das Bahnhofsumfeld im Hinblick auf bauliche Gestaltung und Nutzung aufzuwerten. Ein erster Schritt dorthin ist die Stärkung der Verknüpfung mit dem Kernort durch die Befestigung der Daimlerstraße, die Ausweisung der Winterseite der

Bahnhofstraße als Fahrradstraße und der Ausbau des Wirtschaftsweges unter der Bahnbrücke (Maßnahme B.1).

6.5.3 E.3 Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen

Die bereits im Verkehrskonzept 2002 enthaltene Maßnahme einer Umgestaltung des Lindenplatzes in Schuttern ist weiter voranzutreiben. Es wird empfohlen, bei der Neugestaltung auch auf eine praktikable Anordnung der Bushaltestellen zu achten. Die derzeit bestehende verkehrliche Dominanz sollte gestalterisch zurückgenommen werden, um den Platz vermehrt als Ortsmitte in Wert zu setzen.

6.5.4 E.4 Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Die Gründung der Initiative Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist zu begrüßen (s. auch Abschnitt 3.2). Sie bietet die Möglichkeit, über die Grenzen Friesenheims hinweg Mobilitätsangebote umzusetzen.

6.5.5 E.5 Förderung nachbarschaftlichen Engagements – Mitfahrerbanken

Beispiele für das Konzept „Mitfahrerbanken“ finden sich mittlerweile in einigen Kommunen in ganz Deutschland. Mitfahrerbanken sollen helfen, Angebotslücken im ÖPNV zu schließen. Dabei wird der Umstand genutzt, dass es genug private Pkw-Fahrten innerhalb der Gemeinde gibt und häufig genug freie Plätze im Fahrzeug. Mitfahrerbanken vermitteln im öffentlichen Raum zwischen privatem Fahrten-Angebot und privater Fahrten-Nachfrage. Durch das Platz nehmen auf einer bestimmten Bank können Menschen signalisieren, dass sie eine Mitfahrgelegenheit suchen.

Angewendet auf die Gemeinde Friesenheim würde das bedeuten, dass an wichtigen Ausfahrten aus dem Kernort bzw. den Ortsteilen sowie wichtigen Zielen (z. B. Einkaufsmärkte, Bahnhof) jeweils Mitfahrerbanken aufgestellt werden. Aus einer Reihe von Tafeln können Nutzer den gewünschten Zielort auswählen. Autofahrer können so schon von weitem sehen, ob jemand wartet und ob sie die Person zum Zielort mitnehmen können und wollen. Mitfahrerbanken können so dazu beitragen, vor allem älteren Menschen eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen.

Als positives Signal um Veränderungen anzustoßen und den Gemeinsinn zu fördern, ist die Einrichtung von Mitfahrerbanken zu begrüßen. Allerdings sollte dieses Angebot nicht den ÖPNV, z. B. in Form eines Bürgerbusses ersetzen, da die Mitfahrt bei Fremden nicht alle Menschen anspricht [28].

Anlage 0

Abwägungstabelle

VORBEMERKUNG

In einer Veranstaltungsreihe im Sommer 2018 hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Anregungen und Stellungnahmen zur Fortschreibung des Verkehrskonzepts einzubringen. Neben einer Auftaktveranstaltung am 25.07.2018, in der die Rahmenbedingungen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts vorgestellt wurden, hatten die Bürgerinnen und Bürger bei fünf Veranstaltungen die Gelegenheit, ihnen wichtige Themen anzusprechen.

- Oberschopfheim 11.09.2018
- Friesenheim 12.09.2018
- Oberweier 17.09.2018
- Schuttern 18.09.2018
- Heiligenzell 19.09.2018

Gleichzeitig konnte die Öffentlichkeit auch schriftlich zur Fortschreibung des Verkehrskonzepts Stellung nehmen.

In dieser Anlage sind die Anregungen und Stellungnahmen nach Handlungsfeldern getrennt zusammengefasst und in einer umfangreichen Liste dokumentiert.

ALLGEMEINE HINWEISE.....	4
A STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD KFZ-VERKEHR.....	8
A.1 Auftaktveranstaltung in Friesenheim	8
A.2 Veranstaltung Oberschopfheim	13
A.3 Veranstaltung Friesenheim.....	17
A.4 Veranstaltung Oberweier	22
A.5 Veranstaltung Schuttern	23
A.6 Veranstaltung Heiligenzell	26
A.7 Schriftliche Stellungnahmen	28
B STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD RUHENDER VERKEHR.....	41
B.1 Auftaktveranstaltung in Friesenheim	41
B.2 Veranstaltung Oberschopfheim	42
B.3 Veranstaltung Friesenheim.....	43
B.4 Veranstaltung Oberweier	46
B.5 Veranstaltung Schuttern	47
B.6 Veranstaltung Heiligenzell	48
B.7 Schriftlich	48
C STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR	57
C.1 Auftaktveranstaltung	57
C.2 Veranstaltung Oberschopfheim	59
C.3 Veranstaltung Friesenheim.....	59
C.4 Veranstaltung Oberweier	62
C.5 Veranstaltung Schuttern	62
C.6 Veranstaltung Heiligenzell	64
C.7 Schriftlich	64
D STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR.....	68
D.1 Auftaktveranstaltung	68
D.2 Veranstaltung Oberschopfheim	69
D.3 Veranstaltung Friesenheim.....	71
D.4 Veranstaltung Oberweier	72
D.5 Veranstaltung Schuttern	72
D.6 Veranstaltung Heiligenzell	73
D.7 Schriftlich	74
E STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD ÖPNV	79
E.1 Auftaktveranstaltung	79
E.2 Veranstaltung Oberschopfheim	79
E.3 Veranstaltung Friesenheim.....	80
E.4 Veranstaltung Oberweier	81
E.5 Veranstaltung Schuttern	82
E.6 Veranstaltung Heiligenzell	83
E.7 Schriftlich	84

F	STELLUNGNAHMEN ZU ÜBERGREIFENDEN ASPEKTEN	86
F.1	Auftaktveranstaltung	86
F.2	Veranstaltung Oberschopfheim	87
F.3	Veranstaltung Friesenheim	87
F.4	Veranstaltung Oberweier	87
F.5	Veranstaltung Schuttern	87
F.6	Veranstaltung Heiligenzell	87
F.7	Schriftlich	87
G	STELLUNGNAHMEN AUS ANDEREN QUELLEN	89
G.1	Unterschriftenaktion Heiligenzell	89
G.2	Anwohner Neues Ortszentrum	89

ALLGEMEINE HINWEISE

Das Verkehrskonzept ist ein Rahmenplan, der die verkehrliche Entwicklung in den nächsten 10 bis 15 Jahren festlegt. Im Zentrum stehen Maßnahmen, mit denen verkehrliche Ziele erreicht werden sollen. Die Maßnahmen sind nicht losgelöst voneinander zu sehen, sondern sie verfolgen zusammen die definierten Ziele.

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe sind viele bestehende Defizite und Ansatzpunkte für die Fortführung des Verkehrskonzepts zusammengetragen worden. Ein Großteil davon bezog sich auf Schwachstellen in der bestehenden Infrastruktur oder es wurden Anregungen zur Verbesserung der Situation für einzelne Verkehrsarten gemacht. Solche Anmerkungen fanden Eingang in das Verkehrskonzept.

Daneben wurde deutlich, dass einige Themen wiederholt aufgegriffen wurden. Diese werden im Folgenden in Form von generellen Aussagen der Abwägung der einzelnen Stellungnahmen vorangestellt.

A) Detaillierungsgrad des Verkehrskonzepts

Einige Stellungnahmen bezogen sich auf lokal eng begrenzte Defizite. Im Rahmen des Verkehrskonzepts können hierfür keine unmittelbaren Lösungen angeboten werden. Zum Teil können diese Defizite jedoch im Rahmen der Verwaltungstätigkeit behoben werden.

B) Stationäre und mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeiten durchzusetzen werden von der Bürgerschaft mobile bzw. stationäre Messanlagen an unterschiedlichen Orten (z. B. B 3 in Friesenheim, K 5326 in Oberschopfheim, etc.) gefordert.

Für die mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung auf dem klassifizierten Straßennetz ist das Ladratsamt als Verkehrsbehörde zuständig. Mobile Geschwindigkeitsmessungen können jederzeit und von jedermann, also auch von Privatpersonen, angefordert werden. Die Verkehrsbehörde entscheidet über deren Durchführung.

Die Gemeinde kann das Aufstellen einer stationären Verkehrsüberwachungsanlage beantragen. Auch in diesem Fall entscheidet die Verkehrsbehörde, ob und an welcher Stelle sie eine stationäre Anlage aufstellt. Die Entscheidung über die Aufstellung geschieht entsprechend den Grundsätzen und Zielen einer Geschwindigkeitsüberwachung.

Ziele von Geschwindigkeitskontrollen sind die Verhütung schwerer Unfälle, die Minimierung von Unfallfolgen, die Minimierung von negativen Umweltauswirkungen und die Verbesserung der Verkehrsdisziplin. Deshalb werden Geschwindigkeitskontrollen vorrangig durchgeführt an:

- Unfallschwerpunkten
- Gefahrenträchtigen Stellen
- Bereichen mit schutzwürdigen Zielgruppen (Kindergärten, Schulen, Altenheime etc.)

In der Regel sind mobile Geschwindigkeitskontrollen das effektivere Mittel zur Geschwindigkeitsüberwachung. Stationäre Anlagen kommen dann infrage, wenn es sich um Unfallhäufungsstellen handelt oder wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse (z. B. enge und unübersichtliche Stellen, hohes Gefährdungspotenzial in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Altenheimen etc) eine mobile Überwachung nicht ausreichend ist.

Die Verkehrsbehörde veranlasst ungern nächtliche mobile Geschwindigkeitskontrollen, da diese mit besonderen Gefahren für das durchführende Personal verbunden sind.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Die Gemeinde beantragt mobile Geschwindigkeitskontrollen und nimmt auch gerne Vorschläge aus der Bevölkerung für geeignete Stellen auf. Die Entscheidung über die Durchführung liegt letztlich jedoch im Ermessen der Verkehrsbehörde.

Im Hinblick auf die Beantragung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sollen zunächst Erfahrungen mit der Einhaltung der seit Kurzem geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung in Friesenheim und Heiligenzell gemacht werden.

Mögliche Standorte für eine stationäre Anlage sollten im Zusammenhang mit Maßnahmenvorschlägen des Verkehrskonzepts für den Fuß- und Radverkehr stehen. Bei Umsetzung von Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr, die besonderen Schutz erfordern (z. B. neue Querungsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen) wird die Erforderlichkeit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung untersucht und gegebenenfalls beantragt werden.

C) Lkw-(Nacht-)Durchfahrtsverbote

Um durch den Schwerlastverkehr verursachte Belastungen zu mindern werden von der Bürgerschaft Lkw-(Nacht-)Durchfahrtsverbote gefordert (z. B. L 118 in Schuttern etc.).

Lkw-Durchfahrtsverbote können von der Verkehrsbehörde aus unterschiedlichen Gründen angeordnet werden:

- Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen
- Sicherheit und Ordnung des Verkehrs bei besonderen Gefahrenlagen oder unzureichendem Ausbauzustand einer Straße
- Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Lkw-Durchfahrtsverbote sind nur dort umsetzbar, wo eine alternative Streckenführung vorhanden ist, auf der der Lkw-Verkehr zumutbar abgewickelt werden kann und andere schützenswerte Bereiche nicht belastet werden. Dies ist z. B. bei Ortsumfahrungen der Fall. Die Befolgung des Durchfahrtsverbotes wird von der Polizei im Rahmen der von ihr gesetzten Schwerpunkte bei der Verkehrsüberwachung kontrolliert.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Das Verkehrskonzept enthält als Maßnahmenvorschlag die Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten. Die Untersuchung der Wirkungen von Lkw-Durchfahrtsverboten erfolgen für einen Prognosefall, der auch andere verkehrliche Entwicklungen berücksichtigt wie z. B. Änderungen im Straßennetz und Siedlungsentwicklung. Den Entlastungswirkungen in den von einem Lkw-Durchfahrtsverbot betroffenen Straßenzügen stehen zwangsläufig Mehrbelastungen an anderer Stelle gegenüber. Die Entscheidung über die Verhältnismäßigkeit der Verkehrsverlagerung liegt bei der Verkehrsbehörde.

D) Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Um Hauptverkehrsstraßen zu entlasten wird eine teilweise Verlagerung auf das nachgeordnete Netz verlangt.

Die aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsnachfrage ist das Grundprinzip eines funktional gegliederten Straßennetzes. Einzelne Netzabschnitte werden abhängig von ihrer Verbindungsbedeutung sowie dem städtebaulichen Umfeld kategorisiert und funktionsgerecht gestaltet¹.

In innerörtlichen Lagen auf Hauptverkehrsstraßen stehen dabei Ansprüchen aus der Verbindungsfunktion Anforderungen aus den Umfeldnutzungen gegenüber. Die Abwägung der Ansprüche macht Kompromisse bei der Gestaltung notwendig. Lösungen, die allen Ansprüchen gerecht werden, kann es nicht geben.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Die hierarchische Gliederung des Straßennetzes im Gemeindegebiet ist angemessen. Änderungen sind nicht vorgesehen.

E) Einbahnstraßenführung

Zur Entlastung von bestimmten Straßenzügen (z. B. Diersburger Straße in Oberschopfheim, Rößlegasse in Friesenheim) wird die Führung als Einbahnstraße vorgeschlagen.

Einbahnstraßenführungen sind stets mit Mehrverkehren durch Umwegfahrten verbunden, so dass nicht mit einer Halbierung der Verkehrsbelastung gerechnet werden kann. Je nach Länge des in Einbahnrichtung geführten Abschnittes entsteht zusätzlicher Verkehr. Zudem wird in Einbahnstraßen tendenziell schneller gefahren. Mit einer Einbahnstraßenführung können selten in der Summe Verbesserungen erreicht werden.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Die von der Bürgerschaft vorgeschlagenen Abschnitte für eine Einbahnführung eignen sich hierfür nicht. Im Verkehrskonzept ist jedoch als Maßnahmenvorschlag die Prüfung einer Einbahnstraßenführung in der Heiligenzeller Straße und am Sternenberg vorgesehen. Geringen Umwegfahrten stehen hier Verbesserungspotenziale für den Fuß- und Radverkehr gegenüber.

F) Verkehrsberuhigte Bereiche

Für verschiedene Straßenzüge wird die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen (z. B. Am Dorfgraben in Friesenheim und Prinzenstraße in Schuttern).

Die Ursprünge des Verkehrsberuhigten Bereichs liegen in den 1970er Jahren. Sie waren als stadtplanerisches Mittel zur Wohnumfeldverbesserung geschaffen worden. Umgangssprachlich wird der Verkehrsberuhigte Bereich auch als Spielstraße bezeichnet. Dies ist allerdings kein verkehrsrechtlicher Begriff.

Voraussetzung für die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich ist ein Überwiegen der Aufenthaltswirkung. Das optische Erscheinungsbild eines Verkehrsberuhigten Bereichs muss die-

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“, FGSV-Nr. 121, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN, Ausgabe 2008

sen als solchen erkennbar, das bedeutet dass die Gestaltung deutlich machen muss, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Die von der Bürgerschaft vorgeschlagenen Abschnitte für einen Verkehrsberuhigten Bereich erfüllen die Voraussetzungen für dessen Ausweisung nicht, da sie auch eine wesentliche Erschließungsfunktion haben. Die Beibehaltung von Tempo 30-Zonen verbunden mit verstärkter baulicher Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen wird für sinnvoller gehalten.

G) Parken und Parkraumüberwachung

Aus der Bevölkerung kamen viele Hinweise auf Störungen durch den ruhenden Verkehr. Eine vermehrte Kontrolle von Verstößen wird gefordert.

Die Zulässigkeit von Halten und Parken ist in § 12 StVO geregelt. Es obliegt jedem Verkehrsteilnehmer, unter Berücksichtigung dieser Regelungen zu halten und zu parken. Die Rückmeldungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung und die Ortsbegehungen haben gezeigt, dass diese Regelungen, gerade auch von Anwohnern und Beschäftigten, häufig missachtet werden.

Grundvoraussetzung für die Einhaltung von Regelungen ist eine konsequente und regelmäßige Parkraumüberwachung. Der Anteil von regelwidrigem Parken nimmt in dem Ausmaß zu, wie die Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden, sinkt. Ist eine Ahndung von Verstößen nicht zu befürchten, dann werden nach den Regelungen der StVO bestehende und auch beschilderte Halte- und Parkverbote nicht befolgt.

Die Bereitstellung von Parkraum im öffentlichen Raum ist eine freiwillige kommunale Aufgabe. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung von ausreichend Parkraum besteht nicht.

Grundsätzliche Position im Verkehrskonzept:

Im Rahmen eines geringen Stundenkontingentes werden zwar Verstöße kontrolliert, allerdings verfügt die Gemeinde Friesenheim nicht über einen eigenen Gemeindevollzugsdienst. Anhaltende Verstöße gegen Halte- und Parkverbote sind daher wahrscheinlich. Die Einrichtung eines Gemeindevollzugsdienstes ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.

A STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD KFZ-VERKEHR

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.1	Auftaktveranstaltung in Friesenheim (25.07.2018)	
A.1.1	Bürger/in 1	
	<p>Fahrbahnverschwenkungen mit und ohne Querungshilfe werden nur auf einer Seite verschwenkt (Beispiele Ortsausfahrt Heiligenzell nach Lahr und Oberweierer Straße beim Kindergarten in Heiligenzell). Oftmals wird auf die nicht verschwenkte Gegenfahrbahn ausgewichen. Ist eine beidseitige Verschwenkung nicht sinnvoll?</p>	<p>Fahrbahnverschwenkungen an Ortseinfahrten dienen dazu, den einfahrenden Verkehr abzubremsen. Es wird empfohlen, den Verschwenk in beide Fahrtrichtungen auszubilden, um frühzeitige Beschleunigungsvorgänge ortsauswärts zu unterbinden. Wirksam sind Verschwenkungen nur, wenn sie mit einer ausreichend großen Amplitude ausgestattet sind (etwa eine Fahrstreifenbreite). Zudem sind die Randbereiche durch Bordsteine gegen Überfahren zu sichern. Einer solchen Ausbildung erfordert eine entsprechende Flächenverfügbarkeit, die in der Realität häufig nicht gegeben ist.</p>
A.1.2	Bürger/in 2	
	<p>Es sollten mehr mobile Kontrollen der Einhaltung von 30 km/h in der Diersburger Straße in Oberschopfheim stattfinden. Wer ist dafür zuständig?</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)</p>
A.1.3	Bürger/in 3	
	<p>Die B 3 in Friesenheim wird sowohl tagsüber, als auch nachts, nicht zuletzt auch von Lkw, mit überhöhter Geschwindigkeit befahren. Für die Anwohner bedeutet dies eine hohe Belastung durch Lärm und Abgase. Ist ein nächtliches Lkw-Fahrverbot, wie es z. B. in Kippenheim existiert, auch in Friesenheim umsetzbar?</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)</p>
A.1.4	Bürger/in 4	
	<p>Die hohe Belastung durch Lärm und Abgase entlang der B 3 wird nochmals deutlich herausgestellt. Ein Lkw-Fahrverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h könnte hier Entlastung bringen.</p>	<p>Das Verkehrskonzept enthält als Maßnahme eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen Straßen außerhalb der Tempo 30-Zonen, mit Ausnahme der Gewerbegebiete. Diese Maßnahme erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss liegt vor.</p> <p>Des Weiteren wurde zwischenzeitlich eine Beschränkung auf 30 km/h entlang der B 3 in Friesenheim, auf der Friesenheimer Hauptstraße sowie in Heiligenzell umgesetzt.</p>
A.1.5	Bürger/in 5	
	<p>Auch in der Diersburger Straße in Oberschopfheim ist die Lkw-Belastung hoch, verbunden mit entsprechenden Belastungen für die Anwohner. Grund hierfür könnten auch Navigationssysteme sein,</p>	<p>Die im Oktober 2018 durchgeführten Verkehrszählungen und –befragungen geben Aufschluss über die Verkehrsbelastung und –zusammensetzung.</p> <p>Auf der Oberschopfheimer Hauptstraße wurden auf</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	die Lkw von der Autobahn aus hierhin führen. Ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot auch in Oberschopfheim möglich?	Höhe der Einmündung B 3 rund 4.850 Kfz/24h gezählt. Auf der Diersburger Straße nach der Einmündung Bühlstraße waren es rund 3.230 Kfz/24h. Am Ortsausgang Richtung Diersburg wurden etwa 2.970 Kfz/24h gezählt, wovon etwa 50 dem Schwerverkehr zugerechnet werden können. Das Schwerverkehrsaufkommen kann daher nicht als auffällig bezeichnet werden.
A.1.6	Bürger/in 6	
	In der Diersburger Straße in Oberschopfheim wird zu schnell gefahren, trotz Beschränkung auf 30 km/h. Könnten bauliche Maßnahmen hier Abhilfe schaffen?	Bei der Ausstattung von Straßen gilt das Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb. Dieses besagt, dass die Informationen aus der Straßengestaltung und die verkehrsrechtlichen Vorschriften in Einklang stehen sollen. Bauliche Maßnahmen zur Verdeutlichung einer Geschwindigkeitsbeschränkung können daher sinnvoll sein. Sie sind aber immer im Einzelfall mit anderen Anforderungen abzuwägen. Das Verkehrskonzept enthält als Vorschlag für eine Sofortmaßnahme zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr eine Einengung auf der Diersburger Straße. Diese wird sich auch geschwindigkeitsmindernd auswirken. Durch die Einengung wird es allerdings auch vermehrt zu Halte- und Anfahrvorgängen kommen und damit auch zu einer vermehrten Lärmentwicklung. Vor- und Nachteile der Maßnahme sind zu prüfen und gegeneinander abzuwägen. Die Gemeinde bemüht sich um eine langfristige Lösung an dieser Stelle.
A.1.7	Bürger/in 7	
	Entlang der B 3 in Friesenheim wird deutlich schneller als 50 km/h gefahren, vor allem nachts. Können nicht feste Blitzer installiert werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.1.8	Bürger/in 8	
	In der Bahnhofstraße fahren Lkw mit überhöhter Geschwindigkeit, v. a. nachts. Könnte für die Bahnhofstraße ein Nachtfahrverbot für Lkw erreicht werden? Lkw könnten dann nachts durchs Industriegebiet fahren. Auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde die Beeinträchtigungen für die Anwohner mindern.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.1.9	Bürger/in 9	
A.1.9.1	Entlang der Hauptstraße in Schuttern gibt es unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung wäre sinnvoll.	Siehe A.1.4
A.1.9.2	In Verkehrsberuhigten Bereichen könnte	Zu Beginn einer Tempo 30-Zone ist eine entspre-

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	zur Verdeutlichung ein Piktogramm auf die Fahrbahn aufgebracht werden.	chende Beschilderung anzuordnen. Piktogramme dienen dem Hinweis auf ein entsprechendes Verkehrszeichen und können zur Unterstützung der Verkehrsregelung eingesetzt werden. Innerhalb der Tempo 30-Zone darf das Verkehrszeichen nicht wiederholt werden.
A.1.10	Bürger/in 10	
	In Oberweier werden hohe Geschwindigkeiten beobachtet, auch hier insbesondere nachts. Könnten hier Kontrollen durchgeführt werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.1.11	Bürger/in 11	
	Die Geschwindigkeitsdisplays der Gemeinde registrieren auch die Verkehrsmengen. Könnten auch Auswertungen der Verkehrsmengen bei ausgeschalteter Geschwindigkeitsanzeige vorgenommen werden? Daraus könnte abgeleitet werden, ob diese Tafeln Einfluss auf das Fahrverhalten haben.	Untersuchungen haben gezeigt, dass Geschwindigkeitsdisplays einen positiven Einfluss auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Fehlt allerdings die Rückmeldung zur gefahrenen Geschwindigkeit, dann hat das alleinige Vorhandensein eines Geschwindigkeitsdisplays keinen Einfluss auf das Fahrverhalten. Die Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet wurden im Zuge der Bestandsanalyse erfasst.
A.1.12	Bürger/in 12	
A.1.12.1	Die Herabstufung der B 36 zwischen Rastatt und Lahr zur L 75 geht zu Lasten der B 3., insbesondere durch die Führung des Schwerverkehrs auf die B 3.	Das Verkehrskonzept baut auf den bestehenden Verhältnissen auf und entwickelt Maßnahmenvorschläge ausgehend von gegebenen verkehrlichen Zielen. Die im Rahmen der Verkehrszählung gewonnenen Daten geben Auskunft über die vorhandenen Verkehrsmengen.
A.1.12.2	Entlang der Ortsdurchfahrt (B 3) könnten Hinweisschilder angebracht werden (50 km/h = Lärmschutz).	Siehe A.1.4
A.1.12.3	Ortsschild Oberschopfheim in Richtung Friesenheim versetzen (länger 50 km/h)	Diese Maßnahme wurde bereits geprüft und von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.
A.1.13	Bürger/in 13	
	Das Verkehrsaufkommen in Schuttern entlang der Hauptstraße, sowie der Unter- und Oberdorfstraße ist, insbesondere im Schwerverkehr, sehr hoch. Damit verbunden sind Belastungen durch Lärm und Abgase für die Anwohner. Ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot möglich? Während der Bauarbeiten an der B 3 gab es gut funktionierende Umleitungen. Diese könnten als Zwischenlösung dienen.	Die im Oktober 2018 durchgeführten Verkehrszählungen und -befragungen geben Aufschluss über die Verkehrsbelastung und -zusammensetzung. Am Knotenpunkt Schutterner Hauptstraße/Unterdorfstraße wurden auf der Unterdorfstraße 2.700 Kfz/24 gezählt. Davon sind rund 150 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zuzurechnen. Am Ortsausgang Richtung Schutterzell nach der Einmündung des Gewerbegebietes waren rund 1.370 Kfz/24h gezählt worden, wovon etwa 110 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zugeordnet werden können. Die Befragung der Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle hat ergeben, dass es sich bei zwei Dritteln der Fahrten um Quell- und Zielverkehr handelt.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		Sowohl in relativen, als auch in absoluten Zahlen kann der Durchgangsverkehr in der Unterdorfstraße nicht als ausgeprägt eingestuft werden.
A.1.14	Bürger/in 14	
	Die Gestaltung der Winterseite der Friesenheimer Hauptstraße birgt deutliche Nachteile. Wegen parkender Fahrzeuge gibt es oft für den ÖPNV (Schulbus) kein Durchkommen mehr. Lärmbelästigung für die Anwohner durch Hupen ist die Folge	Siehe B.1.1
A.1.15	Bürger/in 15	
A.1.15.1	Die Rößlegasse in Friesenheim wird als Abkürzung zur B 3 genutzt, um die Ampel zu umgehen. In eigenen Beobachtungen wurden zwischen 6 Uhr 9:30 Uhr rund 1.200 Kfz gezählt, was auf den Tagesverkehr hochgerechnet etwa 4.000 bis 5.000 Kfz/24h ergibt.	Verkehrsteilnehmer, die die Rößlegasse benutzen, um die Ampel an der B 3 zu umgehen, werden bereits seit Jahren beobachtet. So ergab eine im Jahr 2008 durchgeführte Zählung eine Belastung von rund 3.300 Kfz/24h. Eine gleichzeitig durchgeführte Kennzeichenerfassung bestätigte, dass es sich dabei größtenteils nicht um Anwohner der Rößlegasse bzw. der angrenzenden Engelgasse handelt. Die bereits häufiger ins Spiel gebrachte Lösung durch Einrichtung einer Einbahnstraße wird allerdings derzeit nicht für sinnvoll gehalten, da sie mit Umwegfahrten durch ohnehin stark belastete Bereiche verbunden ist. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt E)
A.1.15.2	Auch gibt es durch parkende Lkw bei Anlieferungen von in der Rößlegasse ansässigen Unternehmen Behinderungen.	Im Bereich des betreffenden Unternehmens gilt ein eingeschränktes Halteverbot. Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und damit auch für die Einhaltung des Halteverbotes könnte ein Gemeindevollzugsdienst sorgen.
A.1.16	Bürger/in 16	
A.1.16.1	In der Bahnhofstraße wird zu schnell gefahren.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.1.16.2	Bei einem Lkw-Verbot entlang der L 75 (Neuried) wird Verkehr auf die B 3 verlagert. Die Zufahrt zu bspw. Zalando wird dann über die Bahnhofstraße und Schuttern erfolgen.	Die Nordzufahrt zum Flugplatz Lahr wurde zwischenzeitlich für den Schwerverkehr gesperrt. Die Gefahr, dass Lkw über Friesenheim und Schuttern das Gelände anfahren besteht damit nicht mehr. Die Lkw-Belastung auf der Bahnhofstraße und in Schuttern dürfte sich durch diese Regelung deutlich reduzieren.
A.1.17	Bürger/in 17	
A.1.17.1	In der Oberschopfheimer Hauptstraße wird generell, v. a. aber in den Abendstunden zu schnell gefahren. Eine Unterschriftenaktion für eine Geschwindigkeitsbeschränkung von durchgängig 30 km/h bzw. 40 km/h ist bereits durchgeführt worden.	Siehe A.1.4

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.1.17.2	Das Einbiegen von der Oberschopfheimer Hauptstraße auf die B 3 ist oft nur schwer möglich. Könnte an dieser Stelle ein Kreisverkehr angeordnet werden?	Eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung hat ergeben, dass es in den Spitzenstunden zu langen Wartezeiten und Rückstaus kommt. Eine vertiefte Überprüfung der Einmündung und Entwicklung von Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.
A.1.18	Bürger/in 18	
A.1.18.1	Viele Maßnahmen, die auf Empfehlung von Fachleuten umgesetzt werden, stellen sich als negativ heraus. Die Mittel für Planer könnten daher sinnvoller eingesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen
A.1.18.2	Vor allem das Prinzip der Konzentration von Verkehr auf bestimmte Straße verdient Kritik. Warum wird Verkehr nicht vielmehr gleichmäßig verteilt?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D
A.1.18.3	Die Konsumgesellschaft führt zwangsläufig zu Lkw-Verkehr. Gleichzeitig wird der Lkw-Verkehr als störend empfunden. Jeder solle sich deshalb bewusst sein, dass er, auch Lkw-, Verkehr verursacht.	Wird zur Kenntnis genommen
A.1.19	Bürger/in 19	
	Kann anstatt der Ampel an der B 3 in Friesenheim ein Kreisverkehr angelegt werden.	Diese Möglichkeit wurde bereits geprüft. Allerdings würde sich in diesem Fall mehr Rückstau bilden, als es derzeit mit der Ampel der Fall ist, der Kreisverkehr ist an dieser Stelle deshalb nicht sinnvoll.
A.1.20	Bürger/in 20	
	Gibt es Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Verkehrsführung in Nachbargemeinden? Der Schwerverkehr zum Baugelände in Zunsweier beispielsweise wird durch Oberschopfheim geführt.	Die Gemeinde Friesenheim wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hierzu gehört. Verkehrsführungen, die überörtliche Verkehrswege betreffen, müssen mit dem LRA abgestimmt werden. Die Gemeinde kann sich daher an das LRA wenden. Verbote für einzelne Verkehre sind allerdings nicht möglich.
A.1.21	Bürger/in 21	
	Der Verkehr auf Schutterner Hauptstraße schadet dem Kulturdenkmal. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung könnte hier zu Verbesserung beitragen.	Siehe A.1.4
A.1.22	Bürger/in 22	
	Die Zunahme des Lkw-Verkehrs ist möglicherweise auf die Entwicklung des Flugplatzgeländes zurückzuführen. Kann das Verkehrskonzept solche gemeindeübergreifenden Entwicklungen beeinflussen?	Siehe A.1.16.2
A.1.23	Bürger/in 23	
	Ist eine Anbindung des Flugplatzgeländes	Die verkehrlichen Auswirkungen einer Anbindung

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	über die A 5 denkbar? Hat die Gemeinde hierauf Einfluss?	des Flugplatzgeländes an die A 5 werden im Rahmen des Verkehrskonzepts untersucht werden. Der Einfluss der Gemeinde auf die Anbindung ist allerdings äußerst gering.
A.1.24	Bürger/in 24	
	Der Knotenpunkt Heilgenzeller Straße / Sternenbergr / Holzgasse / Friedenstraße (Kreuzung Café Roman) in Friesenheim ist für alle Verkehrsteilnehmer problematisch. Könnte an dieser Stelle ein Kreisverkehr angeordnet werden?	Diese Möglichkeit wurde bereits untersucht. Hierfür müssten allerdings sechs Knotenpunktarme angebunden werden, wofür der vorhandene Platz nicht ausreicht. Das Verkehrskonzept enthält als Maßnahmenvorschlag die Trennung der Verkehrsströme in Einbahnrichtung. Damit könnten auch Verbesserungen am Knotenpunkt erreicht werden.
A.1.25	Bürger/in 25	
A.1.25.1	Es sollten Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit auf der B 3 getroffen werden. Könnten dort stationäre Radaranlagen installiert werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.1.25.2	Könnte die Geschwindigkeit auf der B 3 von Lahr kommend auf 70 km/h beschränkt werden?	Da in diesem Bereich keine Einmündungen sind und auch die Sichtverhältnisse gut sind, sind die Aussichten auf Durchsetzung von 70 km/h an dieser Stelle gering.
A.1.25.3	Die Verkehrsbelastung in der Rößlegasse ist sehr hoch. Könnte dort eine Einbahnstraße eingerichtet werden?	Siehe A.1.15.1 und Allgemeine Hinweise Punkt E)
A.1.26	Bürger/in 26	
	Gibt es Überlegungen, die B 3 über das Industriegebiet Friesenheim mit Schuttern zu verbinden und weiterhin einen Anschluss an die A 5 zu schaffen?	Siehe A.1.23
A.1.27	Bürger/in 27	
	Die Gemeinde sollte das Thema Kreisverkehr an der B 3 vehementer angehen. In anderen Kommunen werden solche Lösungen umgesetzt.	Siehe A.1.19 Ein Vergleich mit anderen Kommunen ist schwierig, da in jeder Kommune die Voraussetzungen andere sind.
A.1.28	Bürger/in 28	
	Erkundigung, weshalb Querungshilfe an der B 3 nicht realisiert wurde (auch im Hinblick auf Schülerverkehre)	Bislang fehlen die Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahme. Die Maßnahme ist aber weiterhin im Verkehrskonzept enthalten.
A.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
A.2.1	Bürger/in 29	
	In der Oberschopfheimer Hauptstraße wird zu schnell gefahren. Können dort Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden? Welche anderen Möglichkeiten gibt es, das Geschwindigkeitsniveau niedrig zu halten?	Siehe A.1.4

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.2.2	Bürger/in 30	
	Das Einbiegen von Auerbachstraße auf Oberschopfheimer Hauptstraße ist unübersichtlich. Könnten dort Spiegel angebracht werden?	Eine Überprüfung der Sichtfelder hat ergeben, dass diese knapp eingehalten werden.
A.2.3	Bürger/in 31	
A.2.3.1	Das Einbiegen von der Oberschopfheimer Hauptstraße auf B 3 ist schwierig. Könnte dort ein Kreisverkehr angeordnet werden?	Siehe A.1.17.2
A.2.3.2	Könnten dort eine stationäre Radaranlage installiert werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.2.3.3	Könnte das Ortsschild in Richtung Norden versetzt werden?	Siehe A.1.12.3
A.2.4	Bürger/in 32	
	Die Verkehrsführung an der Kreuzung Bollental ist unübersichtlich. Könnten dort eine Haltelinie oder ein Stop-Schild angebracht werden? Langfristig könnte die Strecke als Ortsumgehung ausgebaut werden und die Diersburger Straße entlasten.	Hier wird kein Handlungsbedarf gesehen. Der Bau von Ortsumfahrungen ist in einem größeren Zusammenhang zu betrachten. Eine neue Strecke wird nur dann genutzt, wenn sie zeitliche Vorteile mit sich bringt. Sind durch die Nutzung der neuen Strecke Zeitvorteile zu erzielen, dann induziert die Strecke zusätzlichen Verkehr, der bis dahin weniger belasteten Zubringerstrecken zusätzlich belastet.
A.2.5	Bürger/in 33	
	Häufig kommt es zu Rückstau an der Einmündung der Oberschopfheimer Hauptstraße auf die B 3, weil Linkseinbieger sich nicht weit genug links aufstellen. Könnte die Ausfahrt verbreitert werden?	Siehe A.1.17.2
A.2.6	Bürger/in 34	
A.2.6.1	Das Verkehrsaufkommen entlang der B 3 in Oberschopfheim hat Lärmbelastungen für die Anwohner zur Folge. Könnten Hinweisschilder angebracht werden (50 km/h = Lärmschutz)?	Die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Aus Gründen des Lärmschutzes können von der Straßenverkehrsbehörde geringere Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Einhaltung der ohnehin geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung stellt keine Maßnahme zum Lärmschutz dar.
A.2.6.2	Oder könnte ein Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr angeordnet werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.2.7	Bürger/in 35	
A.2.7.1	In der Diersburger Straße wird im Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu schnell gefahren. Könnten regelmäßig Kontrollen stattfinden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.2.7.2	Oder könnten bauliche Änderungen angebracht werden, die die Einhaltung der	Siehe A.1.6

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Geschwindigkeit unterstützen?	
A.2.8	Bürger/in 36	
	Der Schwerverkehr (große Lkw, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Busse) führt zu Beeinträchtigungen. Lösungsvorschläge wären Gewichtsbeschränkungen für Lkw, die Freigabe der Durchfahrt über die Weinberge freigeben, eine frühzeitige Hinweisbeschilderung auf B 3 und B 33, um zu vermeiden, dass Oberschopfheim als Abkürzung benutzt wird.	Siehe A.1.5
A.2.9	Bürger/in 37	
	Lose Gullideckel führen Lärmbelastungen.	Nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts. Hinweise auf solche Lärmquellen können jederzeit an die Gemeinde gegeben werden. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt A)
A.2.10	Bürger/in 38	
	Aus Diersburg kommend wird am Ortszugang Oberschopfheim zu schnell gefahren. Könnte die Insel Richtung Diersburg verlängert werden, um frühzeitig den Verkehr zu verlangsamen?	Die Mittelinsel stellt ein angemessenes Element zur Kenntlichmachung des Ortseingangs dar und damit zur Geschwindigkeitsminderung dar. Es wird kein unmittelbarer Handlungsbedarf gesehen.
A.2.11	Bürger/in 39	
	Privat und gewerblich geparkte Fahrzeuge in der Diersburger Straße verursachen Lärm beim Starten und Anhalten.	Sofern die Regelungen der StVO beachtet werden dürfen Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden. Lösungsvorschläge für Störungen zu erarbeiten, die Einzelnen aus dem Gebrauch des Straßenraums zum Parken entstehen, sind nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts.
A.2.12	Bürger/in 40	
A.2.12.1	Die Verkehrsberuhigung in der Diersburger Straße könnte weitergeführt werden. Ist es möglich, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bis zum Ortszugang zu verlängern?	Siehe A.1.4
A.2.12.2	Kann die Diersburger Straße als Einbahnstraße ausgewiesen werden? Die Gegenrichtung könnte über die Meiersmattstraße geführt werden?	Einbahnstraßenführungen sind stets mit Mehrverkehren durch Umwegfahrten verbunden, so dass nicht mit einer Halbierung der Verkehrsbelastung gerechnet werden kann. Zudem wird in Einbahnstraßen tendenziell schneller gefahren. Die Meiersmattstraße ist nicht für eine derartige Verkehrsführung ausgebaut. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt E)
A.2.13	Bürger/in 41	
	Im Bereich Kirchstraße und Weingartenstraße wird zu schnell gefahren. Könnte der Verkehr hier mit Bodenschwellen verlangsamt werden?	Der Einsatz von Bodenschwellen wird nicht für sinnvoll erachtet. Derartige Störungen können durch den Einsatz von mobilem Grün abgemildert werden. Es erfolgen Einzelfallprüfungen durch die

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		Bauverwaltung.
A.2.14	Bürger/in 42	
	Der Bereich Raiffeisenstraße / Lohstraße wird von Lkws befahren, ist hierfür aber aber zu eng. Könnte mit einer Beschilderung darauf hingewiesen werden.	Da es sich in den genannten Straßenzügen nur um Quell- und Zielverkehr handeln kann, müssten diesem Alternativrouten zur Verfügung stehen. Da dies nicht der Fall ist, ist ein gelegentliches Befahren auch schmaler Straßenräume durch Lkw hinzunehmen.
A.2.15	Bürger/in 43	
	Im Bereich Hebelstraße / Leutkirchstraße werde die neue Abbiegespur auch noch nach links genutzt, Vorschläge: Hinweisschild, keine dichte Bepflanzung	Wird zur Kenntnis genommen.
A.2.16	Bürger/in 44	
	In der Leutkirchstraße, der Schulstraße und auf der südlichen B 3 wird zu schnell gefahren. Könnten mobile oder stationäre Kontrollen durchgeführt werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.2.17	Bürger/in 45	
	Die Linksabbiegespur auf der B 3 ins Neubaugebiet ist zu kurz, es kommt zu Rückstau auf der B 3.	Die Einmündung wurde nach den geltenden Regeln der Technik bemessen. Ein gelegentlicher Rückstau ist hinzunehmen.
A.2.18	Bürger/in 46	
	Lkws mit Ziel Neubaugebiet werden von Navigationssystemen über die Schulstraße geführt.	Das Kriterium für die Routenvorschläge von Navigationssystemen ist die Reisezeit. Im Hauptstraßennetz lassen sich kürzere Reisezeiten realisieren als im Nebenstraßennetz, auch bei höheren Wegelängen. Bei der in der Schulstraße beobachteten Lkw dürfte es sich vielmehr um einzelne Fahrer handeln, die glauben, auf einer kürzeren Route zeitliche Vorteile erzielen zu können.
A.2.19	Bürger/in 47	
	Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen vor dem Kindergarten St. Elisabeth, wie im Verkehrskonzept 2002 vorgesehen, sind noch immer nicht umgesetzt.	Mit dem Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die weitergehende Verkehrsberuhigung vor Kindergärten und Schulen als kontinuierliche Aufgabe im Verkehrskonzept enthalten.
A.2.20	Bürger/in 48	
	Stationäre Blitzer in der Oberschopfheimer Hauptstraße könnten dazu führen, dass vermehrt Verkehr in Leutkirchstraße gelenkt wird.	Stationäre Radaranlagen führen in der Regel nicht zu Ausweichverhalten, da die Zeitverluste durch Umwegfahrten meist höher sind, als die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung.
A.2.21	Bürger/in 49	
	Die Ausfahrt "Auf der Mühl" (Neubaugebiet) könnte für Linkseinbieger markiert werden, oder alternativ eine Beschilderung angebracht werden	Eine entsprechende Beschilderung wurde angebracht.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.2.22	Bürger/in 50	
	In der Schulstraße wird zu schnell gefahren.	In Linienführung und Gestaltung entspricht die Schulstraße nicht einer typischen Straße, auf der die Geschwindigkeit nicht eingehalten wird. Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
A.3.1	Bürger/in 51	
	Die Lkw-Belastung ist in der Bahnhofstraße sehr hoch (v. a. auch nachts).	Siehe A.1.16.2
A.3.2	Bürger/in 52	
	Mehr Kontrollen zur Einhaltung der Regelungen wären wünschenswert. Beschilderung alleine reicht meistens nicht aus.	Wird zur Kenntnis genommen
A.3.3	Bürger/in 53	
	Durch neue Baugebiete hat die Verkehrsbelastung auf der Friesenheimer Hauptstraße zugenommen. Durch vermehrte Nutzung des Nebenstraßennetzes sollte eine Entlastung der Friesenheimer Hauptstraße angestrebt werden.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D)
A.3.4	Bürger/in 54	
	Die Tatsache, dass die Ampel bereits von Weitem zu sehen ist führt zu Beschleunigung, um noch Grün zu erwischen.	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.3.5	Bürger/in 55	
	Die Geschwindigkeitsdisplays der Gemeinde registrieren auch die Verkehrsmengen. Könnten auch Auswertungen der Verkehrsmengen bei ausgeschalteter Geschwindigkeitsanzeige vorgenommen werden? Daraus könnte abgeleitet werden, ob diese Tafeln Einfluss auf das Fahrverhalten haben.	Siehe A.1.11
A.3.6	Bürger/in 56	
	Die Luisenstraße wird als Umgehung der Hauptstraße genutzt. Überhöhte Geschwindigkeiten, v. a. Kreuzung am Feldschlösschen führen für schwächere Verkehrsteilnehmer zu gefährlichen Situationen. Auch Straßenschäden können bereits an der Kreuzung beobachtet werden. Eine Entlastung der Hauptstraßen durch Nutzung von Nebenstraßen ist nicht zielführend	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt D)

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.3.7	Bürger/in 57	
	Pflasterbeläge führen zu Lärmbelästigungen.	Pflaster in Kreuzungsbereichen wird von der Gemeinde sukzessive entfernt. Im Einzelfall müssen jeweils verschiedene Aspekte beachtet werden.
	Einengungen zur Verkehrsberuhigung ("Beruhigungsbuchten") führen zu aggressiverem Verkehrsverhalten.	Zur Verlangsamung des Verkehrs haben sich Einengungen in regelmäßigen Abständen bewährt.
A.3.8	Bürger/in 58	
	Einengungen sind durchaus sinnvoll, um den Verkehr zu verlangsamen.	Siehe A.3.7
A.3.9	Bürger/in 59	
	Hohe Geschwindigkeiten in Kronenstraße und Adlerstraße (B 3), Beschleunigung bei grüner Ampel, Vorschlag: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder 40 km/h (Überwachung erforderlich), Nachdenken über LKW-Nachfahrverbot	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.10	Bürger/in 60	
	Generell sollten vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.11	Bürger/in 61	
	Stationärer Blitzer im Bereich der Ampel, könnten ein Beschleunigen bei Grün verhindern.	Siehe A.3.4 und Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.12	Bürger/in 62	
	Mobile Geschwindigkeitskontrollen sollten auch in den Nachtstunden durchgeführt werden.	Dies wurde bereits mit dem LRA besprochen. Weil es aber sogar schon Übergriffe auf die Kontrolleure gab, wird dies nur noch ungern vom LRA durchgeführt.
A.3.13	Bürger/in 63	
	Wie lange dauert es, bis mit einer Entscheidung über einen stationären Blitzer an der B 3 zu rechnen ist.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.14	Bürger/in 64 (Stellwand)	
	Von Offenburg her kommend Kreisverkehr angelegt und Umgehung durchs Industriegebiet	Siehe A.1.23
A.3.15	Bürger/in 65 (Stellwand)	
	Pflaster auf Kreuzungen oder quer über die Straße stellt für Anwohner unnötige Lärmbelästigung dar	Siehe A.3.7
A.3.16	Bürger/in 66 (Stellwand)	
	Ortsumfahrung Friesenheim (Nord-Süd)	Im Rahmen des Verkehrskonzepts werden verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung untersucht. Eine Nord-Süd-Umfahrung von Friesen-

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		heim gehört bislang nicht dazu. Vielmehr werden mögliche Be- und Entlastungswirkungen einer Umfahrung von Schuttern und Anschluss an die A 5 untersucht.
A.3.17	Bürger/in 67 (Stellwand)	
	Tempo 30 in allen Orten und Straßen, v. a. auf der Kronen- und Adlerstraße wegen Lärmbelästigung	Sieh A.1.4
A.3.18	Bürger/in 68 (Stellwand)	
	Bahnhofstraße Sommerseite, ab 5:00 Uhr starker Lkw-Verkehr ins Industriegebiet Friesenheim und Schuttern	Siehe A.1.16.2
A.3.19	Bürger/in 69 (Stellwand)	
	Bahnhofstraße Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h wie in der Hauptstraße	Siehe A.1.4
A.3.20	Bürger/in 70 (Stellwand)	
	Friesenheimer Hauptstraße Sommerseite → jetzt schon an Kapazitätsgrenze, → neue Wohngebiet Oberweier, Heiligenzell Lösung: Verkehr verteilen, Alternativen z. B. Luisenstraße/Hildastraße	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D)
A.3.21	Bürger/in 71 (Stellwand)	
	Feste Geschwindigkeitsüberwachung an B 3 beidseitig – aus Lärmschutz und gegen „Raser“	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.22	Bürger/in 72 (Stellwand)	
	Rößlegasse nicht als Einbahnstraße → bringt Entlastung für B3 → Jeder verursacht Verkehr und sollte auch Verkehr vor seiner Haustür akzeptieren → auch ökologisch bringt der kürzeste Weg Vorteile	Wird zur Kenntnis genommen
A.3.23	Bürger/in 73 (Stellwand)	
	Kronenstraße (B 3) Reduzierung der Geschwindigkeit, Verkehrslärm, Lkw-Nachtfahrverbot	Siehe A.1.4 und Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.3.24	Bürger/in 74 (Stellwand)	
	Entlastungsstraße für die B 3 nach baulicher Änderung durch das Weiertsfeld bzw. Hildstraße und Luisenstraße	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D)
A.3.25	Bürger/in 75 (Stellwand)	
	Kronenstraße (B 3) Geschwindigkeitsreduzierung → Tempo 30, Tempo 40, Radarkontrolle	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Kronenstraße (B 3) → Kreisverkehr am Ortseingang,	Im Rahmen der Erschließung der Neubaugebiete „Im Böldele“ und „Im Loh“ sollen an den Ortseingängen Kreisverkehre errichtet werden.
	Nachfahrverbot Lkw	siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
	Kronenstraße (B 3) Flüsterasphalt	Die Maßnahme wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes geprüft. Bei der jetzt geltenden Geschwindigkeit von 30 km/h ist die Maßnahme wirkungslos.
A.3.26	Bürger/in 76 (Stellwand)	
	Problem Rößlegasse, Abkürzung zur B 3, Vorschlag: Einbahnstraße in Richtung B 3, keine Einfahrten von B 3	Siehe A.1.15.1 und Allgemeine Hinweise Punkt E)
A.3.27	Bürger/in 77 (Stellwand)	
	In Nebenstraßen werden die vorherrschenden 30er Zonen nicht beachtet! Wie Verbesserungen?	Den größten Einfluss auf die Geschwindigkeit hat die bauliche Gestaltung. Mit lokalen Maßnahmen (Einengungen, mobiles Grün) kann die Geschwindigkeit gedämpft werden.
A.3.28	Bürger/in 78 (Stellwand)	
	B 3 Kronenstraße zwischen Friesenheimer Hauptstraße und Ortsende (Nord) – Ein- und Ausfahrtsraserei insbesondere zur Nachtzeit	Siehe A.1.4 und A.3.25
A.3.29	Bürger/in 79 (Stellwand)	
	Beim Straßenbau auch an landwirtschaftliche Fahrzeuge denken	Fahrbahnbreiten werden in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Straßenraumes und der Nutzungsansprüche festgelegt. Für den Schwerverkehr maßgebend ist dabei die größte, ohne Ausnahmegenehmigung nach StVO zulässige Breite von 2,55 m. Hauptstraßen werden häufig für den Begegnungsfall Lkw/Lkw ausgelegt. Ein gelegentliches Befahren durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit größerer Breite ist in der Regel bei vorsichtiger Fahrweise möglich.
A.3.30	Bürger/in 80 (Stellwand)	
	In Haupt- und Nebenstraße überhöhte Geschwindigkeit	Siehe A.3.27
A.3.31	Bürger/in 81 (Stellwand)	
	B 3 Verkehrsberuhigung - Geschwindigkeitsbegrenzung - Blitzer - Kreisverkehr an den Ortseinfahrten	Siehe A.1.4, A.3.25 und Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.3.32	Bürger/in 82 (Stellwand)	
	Kreuzung vor Café Roman (Friedenstraße-Heiligenzeller Straße) ist für Fußgänger/Radverkehr gefährlich zu überqueren → unübersichtlich	Für diese Gefahrenstelle enthält das Verkehrskonzept verschiedene Vorschläge mit unterschiedlicher Eingriffstiefe (Einbahnstraßenregelung, bauliche Anpassung Heiligenzeller Straße).

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	→ Verkehr aus vielen Richtungen	Siehe auch A.1.24
A.3.33	Bürger/in 83 (Stellwand)	
	Autofahrer scheinen sich nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen gebunden zu fühlen	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.3.34	Bürger/in 84 (Stellwand)	
	Luisenstraße = Abkürzung parallel zur Hauptstraße und Heiligenzell + Oberweier Straße total überholt und kaputt	Siehe A.3.6
A.3.35	Bürger/in 85 (Stellwand)	
	Autos stoppen nicht bei Hindernissen, fahren über den Bürgersteig	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.3.36	Bürger/in 86 (Stellwand)	
	Umfahrung Nord Friesenheim über Ziegelweg – Industriegebiet, wenn möglich auch eine Umfahrung Süd	Siehe A.3.16
A.3.37	Bürger/in 87 (Stellwand)	
	Hol- und Bringverkehr vor der Grundschule Friesenheim - kath. Kiga Zufahrt über Taveaux Straße → Poller zwischen Kiga und Kirche - Busse begegnen sich in der Friedhofstraße → sehr eng	Das Elterntaxi-Problem ist in Zusammenarbeit mit der Schule zu behandeln. Verhaltensänderungen können über rein bauliche Maßnahmen kaum herbeigeführt werden.
A.3.38	Bürger/in 88 (Stellwand)	
	Verkehrsberuhigte Straße Im unteren Eigen viel Krach durch Rollerfahrer und Raserei	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.3.39	Bürger/in 89 (Stellwand)	
	Fahrbahnleiter an B 3 Nord, Abstand von Ortsschild zu Fahrbahnleiter? Darf in dem Bereich schon Geschwindigkeitsmessung (Toleranz) gemacht werden? Ortsschild nach Norden vor Abfahrt Industriegebiet	Der Fahrer muss grundsätzlich seine Geschwindigkeit so einrichten, dass er bereits beim Passieren eines die Geschwindigkeit beschränkenden Schildes die von diesem vorgeschriebene Geschwindigkeit einhalten kann. So muss der in einen Ort einfahrende Fahrer bereits am Ortseingangsschild die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreicht haben. Im Bereich von 150 m vor und hinter Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen keine Geschwindigkeitsmessungen stattfinden. Von den Entfernungangaben kann allerdings abgewichen werden, wenn sachliche Gründe dies erforderlich machen.
A.3.40	Bürger/in 90 (Stellwand)	
	Am Dorfgraben Kindergarten „Verkehrsberuhigter Bereich“, dann Parken nur in gekennzeichneten Bereichen, geringere Geschwindigkeit, Kinder dürfen dann le-	Die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich bringt keine Vorteile. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt F)

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	gal laufen und nicht wie jetzt illegal	
A.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
A.4.1	Bürger/in 91	
	In der Vollmerstraße wird zu schnell gefahren. Die Zone 30 beginnt ab Ortstafel, das ist zu weit entfernt vom Gefahrenpunkt Kindergarten, Pkw haben bis dann wieder beschleunigt.	Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt in der gesamten Tempo 30-Zone. Eine Wiederholung der Beschilderung ist nicht möglich. Dem Trend zu Schilderhäufungen wirkt § 39 Abs. 1 der StVO entgegen und betont die Verpflichtung zum eigenverantwortlichen Verkehrsverhalten.
	Außerdem wird der Gehweg an der Kurve vor dem Kindergarten überfahren.	Der Gehweg ist gleichzeitig Zufahrt zu den Parkplätzen und muss deshalb überfahrbar ausgebildet sein.
A.4.2	Bürger/in 92	
	Auf der Friesenheimer Hauptstraße ist zu viel Verkehr. Der Verkehr sollte auf auch auf andere Straßenzüge verteilt werden.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D)
A.4.3	Bürger/in 93	
	Die Beschränkung auf 30 km/h auf der Oberweierer Hauptstraße ist nicht ausreichend lang. Der Zugang zum Spielplatz auf Höhe Hotel Mühlenhof liegt außerhalb der Geschwindigkeitsbeschränkung und ist deshalb ein Gefahrenpunkt für Kinder. Hier sollte durchgängig 30 km/h gelten.	Siehe A.1.4
A.4.4	Bürger/in 94	
	Die Talstraße ist verkehrlich stark belastet durch Besucher des Brunnens (Wasser holen). Diese Verkehre übersteigen jeden anderen Verkehr in der Talstraße.	Im Zuge der Zählungen im Oktober 2018 wurden zu Beginn der Talstraße gut 600 Kfz/24h gezählt. Diese Belastung ist gegenüber den Verkehrsbelastungen an anderer Stelle im Gemeindegebiet sehr gering. Dass Störungen für die Anwohner durch die Nutzung des Brunnens entstehen wird zur Kenntnis genommen. Aus der Höhe der Verkehrsbelastung lässt sich jedoch kein unmittelbarer Handlungsbedarf, der im Rahmen eines Verkehrskonzepts zu behandeln wäre, ableiten.
A.4.5	Bürger/in 95	
	Auf der Oberweierer Hauptstraße sollte auf ganzer Länge 30 km/h gelten.	Siehe A.1.4
A.4.6	Bürger/in 96	
	Auf der Oberweierer Hauptstraße wird zu schnell gefahren.	Siehe A.1.4 und A.3.27
A.4.7	Bürger/in 97	
	Einzelne Verkehrsteilnehmer fahren auf der Oberweierer Hauptstraße in "Wildwestmanier", dadurch werden Dritte ge-	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	fährdet und durch den Lärm belästigt.	
A.4.8	Bürger/in 98	
	Die Beschilderung entlang der Oberweierer Hauptstraße ist nicht durchgängig, d. h. die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird nicht an allen Einmündungen wiederholt.	Wird zur Kenntnis genommen.
A.4.9	Bürger/in 99	
	Auf der Talstraße herrscht zu viel Verkehr. Der Waldparkplatz wird zu wenig genutzt, daher könnte die Talstraße nur für Anwohner freigegeben werden.	Siehe A.4.4
A.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
A.5.1	Bürger/in 100 (Stellwand)	
	Verkehrinsel an Hauptstraße bremst nicht den einfahrenden sondern ausfahrenden Verkehr	Siehe A.1.1 Die Verkehrinsel in der Schutterner Hauptstraße hat nicht nur die Aufgabe, den Verkehr zu verlangsamen, sondern sie dient nicht zuletzt auch als Querungshilfe. Bei deren Gestaltung schränkt die Flächenverfügbarkeit beidseits der Fahrbahn die Anordnung ein.
A.5.2	Bürger/in 101 (Stellwand)	
	Stationäre Blitzer auf der Hauptstraße	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.5.3	Bürger/in 102 (Stellwand)	
	Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.5.4	Bürger/in 103 (Stellwand)	
	Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in Schutterner Hauptstraße und Oberdorfstraße	Siehe A.1.2
A.5.5	Bürger/in 104 (Stellwand)	
	Keine wechselnden Tempolimits, durchgängig eine Geschwindigkeit (30 oder 40)	Siehe A.1.4
A.5.6	Bürger/in 105 (Stellwand)	
	Erhöhter Verkehr in der Hauptstraße durch Flugplatz, DSV-Zalando, usw.	Siehe A.1.16.2
A.5.7	Bürger/in 106 (Stellwand)	
	Ausbau Brandweg wegen Sportplatz	Die Maßnahme muss im Rahmen künftiger Haushalte finanziert werden. Der notwendige Grunderwerb wurde bereits getätigt.
A.5.8	Bürger/in 107 (Stellwand)	
	Minderung des Lkw-Verkehrs zu und von Nordausfahrt Flugplatz z.B. Sperrung der Nordausfahrt für Lkw, d.h. Abwicklung	Siehe A.1.16.2

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	über Zufahrt Lahr	
A.5.9	Bürger/in 108 (Stellwand)	
	Dorfein-/ausfahrt Im Oberdorf, hohe Geschwindigkeiten, insbesondere nachts, Motorräder, Vorschlag: feste Blitzer, Blumenkübel, Verkehrsinsel an Einfahrt	Eine Mittelinsel zur Schaffung einer Ortseingangssituation ist im Verkehrskonzept enthalten.
A.5.10	Bürger/in 109 (Stellwand)	
	Prinzenstraße entweder Einbahnstraße Richtung Halle oder nur für Anwohner frei, damit der Verkehr über die Hallenstraße an die Offohalle geführt wird	Von der Einrichtung einer Einbahnstraße an dieser Stelle wird abgesehen. Siehe auch A.2.12.2 und Allgemeine Hinweise Punkt E)
A.5.11	Bürger/in 110 (Stellwand)	
	Hauptstraße durchgängig 40 km/h	Siehe A.1.4
A.5.12	Bürger/in 111 (Stellwand)	
	Zufahrt Gewerbegebiet Neumatt über Friedhof	Die Maßnahme muss im Rahmen künftiger Haushalte finanziert werden.
A.5.13	Bürger/in 112 (Stellwand)	
	Im Oberdorf Geschwindigkeitsanzeigetafel und Blumenkübel	Die Anordnung von Geschwindigkeitsdisplays erfolgt nach ähnlichen Kriterien wie mobile Geschwindigkeitsmessungen und kann bei der Verwaltung beantragt werden.
A.5.14	Bürger/in 113 (Stellwand)	
	Im Unterdorf durchgängig 40 km/h	Siehe A.1.4
A.5.15	Bürger/in 114 (Stellwand)	
	Im Oberdorf durchgängig 40 km/h	Siehe A.1.4
A.5.16	Bürger/in 115 (Stellwand)	
	Lkw-Verkehr auf Hauptstraße, Lösung: Sperrung Lkw-Verkehr und Umleitung über Kürzell (wie bei Sperrung B3 als Übergangslösung), Sperrung Ein- und Ausfahrt Flugplatz Nord	Siehe A.1.16.2
A.5.17	Bürger/in 116 (Stellwand)	
	In der Kruttenau erhöhtes Verkehrsaufkommen vom Baggersee, Lösung: Blumenkübel, Geschwindigkeitsreduzierung	Die Straße wurde unter Verwendung verkehrsberuhigender Elemente ausgebaut.
A.5.18	Bürger/in 117 (Stellwand)	
	Kritik an Autobahnabfahrt Friesenheim, Ort, Fahrbahnbreite zu eng, Gefahr durch hohes Verkehrsaufkommen	Wird zur Kenntnis genommen. Ein Autobahnanschluss wird nur in Kombination mit einer Nordumfahrung Schutterns untersucht.
A.5.19	Bürger/in 118 (Stellwand)	
	Geschwindigkeitstafel in der Riedlestraße von Herrenstraße kommend	Siehe A.5.13

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.5.20	Bürger/in 119 (Stellwand)	
	Kritik an Herrenstraße als Einbahnstraße, sichere Zufahrt	Wird zur Kenntnis genommen.
A.5.21	Bürger/in 120 (Stellwand)	
	Weitere Flächen / Gewerbeflächen im Flughafenareal erst veräußern / erschließen wenn Verkehrssituation geregelt ist	Wird zur Kenntnis genommen.
A.5.22	Bürger/in 121 (Stellwand)	
	Nachfahrverbot für Lkw über 7,5 t	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.5.23	Bürger/in 122 (Stellwand)	
	Lkw-Umfahrung muss von der Gemeinde beschlossen werden, alternative Lösungen vorschlagen	Siehe A.1.16.2
A.5.24	Bürger/in 123 (Stellwand)	
	Im Oberdorf am Ortsanfang Geschwindigkeitsanzeigetafel	Siehe A.5.13
A.5.25	Bürger/in 124 (Stellwand)	
	Lkw-Verkehr aufgrund von Engstelle in der Schütterner Hauptstraße verbieten	Siehe A.1.16.2
A.5.26	Bürger/in 125 (Stellwand)	
	Nachfahrverbot für Lkw und landwirtschaftliche Großfahrzeuge im Ort, Lärmschutz	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt C)
A.5.27	Bürger/in 126 (Stellwand)	
	Kritik an landwirtschaftlichem Verkehr im Ort in der Erntezeit, Lärmbelastung	Wird zur Kenntnis genommen
A.5.28	Bürger/in 127 (Stellwand)	
	Im Oberdorf 36, starker und lauter LKW-Verkehr, auch nachts, LKWs müssen im Begegnungsfall auf den Gehweg ausweichen, Nichteinhaltung der 30er Zone	Siehe A.1.16.2
A.5.29	Bürger/in 128 (Stellwand)	
	Wirksamer Fahrbahnteiler für den Verkehr der von Friesenheim kommt, um Geschwindigkeiten bei der Ortseinfahrt nicht bei der Ausfahrt zu mindern	Siehe A.1.1 und A.5.1
A.5.30	Bürger/in 129 (Stellwand)	
	"Schildwirrwarr" an der Hauptstraße, Höhe Kirche (Wechsel von 50 km/h auf 30 km/h auf 50 km/h)	Siehe A.1.4
A.5.31	Bürger/in 130 (Stellwand)	
	Umfahrungsstrecke von B3 zu B36 mit Autobahnanschluss Höhe Kürzell-	Siehe A.1.23

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Schutterzell und Anbindung zum Flugplatz-Gewerbegebiet, Verkehrsreduzierung Friesenheim Schuttern, Schutterzell Kürzell	
A.5.32	Bürger/in 131 (Stellwand)	
	Verkehrsberuhigter Bereich für Prinzenstraße Höhe Kindergarten/Spielplatz, Offohale	Die Prinzenstraße ist bereits im Bestand so ausgebaut, dass eine verträgliche Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer möglich ist. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich bringt an dieser Stelle keine weiteren Vorteile. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt F)
A.5.33	Bürger/in 132 (Stellwand)	
	Starke Zunahme des Lkw-Verkehrs und die geringe Straßenbreite in der Oberdorfstraße führt zur Gefährdung des Radverkehrs, zum Teil Ausweichen auf Gehweg	Siehe A.1.16.2
A.5.34	Bürger/in 133 (Stellwand)	
	Lkw-Verkehr zu schnell, Gefährdung für Kinder beim Überqueren der Straße an: Hauptstraße bei Kirche, Zebrastreifen, Rathaus, Oberdorfstraße, Lösung: Zebrastreifen an der Kirche, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, Blumenkübel, Tempo im Ort reduzieren	Siehe A.1.4 und A.1.16.2
A.5.35	Bürger/in 134 (Stellwand)	
	Durchgehend Tempo 30 in den Hauptstraßen	Siehe A.1.4
A.5.36	Bürger/in 135 (Stellwand)	
	Tempo 30 auf der Kreisstraße bringt mehr Sicherheit für Radfahrer	Siehe A.1.4
A.5.37	Bürger/in 136 (Stellwand)	
	Gefährliche Situation für Fußgänger und Radfahrer durch Lkw-Verkehr auf den Gehwegen (Ausweichmanöver, zu enge Fahrbahn) auf der Hauptstraße	Siehe A.1.4 und A.1.16.2
A.5.38	Bürger/in 137 (Stellwand)	
	Zebrastreifen werden nicht beachtet, Lösung: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30/40 km/h	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	
A.6.1	Bürger/in 138	
	Kann die Geschwindigkeit ab Einfahrt Kuhnengarten bis zur NORMA in der Heiligenzeller Hauptstraße Tempo 30 redu-	Siehe A.1.4

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	ziert werden?	
A.6.2	Bürger/in 139	
	Kann freiwillig 40 km/h auf der ganzen Kreisstraße gefordert werden?	Siehe A.1.4
A.6.3	Bürger/in 140	
	Stationären Blitzersäulen oder mobilen Geschwindigkeitsmess- und Anzeigetafeln sollten aufgestellt werden.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)
A.6.4	Bürger/in 141	
	Kann eine Ampel, die auf "Rot" schaltet, wenn zu schnell in den Ort eingefahren wird, aufgestellt werden?	Seit Kurzem gilt auf der Ortsdurchfahrt 30 km/h. Die Erfahrungen hiermit werden zeigen, ob weitere Maßnahmen zu untersuchen sind.
A.6.5	Bürger/in 142	
	Der Schwerlastverkehr sollte reduziert werden.	Der Schwerlastverkehr ist in Heiligenzell mit ca. 130 Schwerverkehrsfahrzeugen (darunter auch Linienbusse) im Vergleich zu anderen Straßenzügen im Gemeindegebiet eher gering. Jedoch liegen die absoluten Kfz-Belastungen über denen in anderen Ortsteilen.
A.6.6	Bürger/in 143	
	Ist eine Umfahrung des Ortes möglich?	Eine Umfahrung Heiligenzells ist nicht sinnvoll. Neben zusätzlichem Flächenverbrauch und mit der Verkehrsverlagerung verbundenen neuen Betroffenheiten (z. B. Lärm) würde eine Umfahrung auch zusätzlichen Verkehr anziehen.
A.6.7	Bürger/in 144	
	Kann Im Kuhnengarten und in der Westendstraße eine Einbahn-Regelung umgesetzt werden?	Siehe A.5.10
A.6.8	Bürger/in 145	
	Es werden rücksichtslose Fahrer an Fußgängerüberwegen beobachtet, z. B. wird der Zebrastreifen beim Gasthaus Dino missachtet, Fußgänger werden beim Überqueren ignoriert und überholt.	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.6.9	Bürger/in 146	
	Die Fußgängerampel wird bei "Rot" überfahren	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.
A.6.10	Bürger/in 147	
	Zur besseren Erkennbarkeit sollten Tempo 30-Zonen auch beschildert werden und die Kennzeichnung nicht auf eine Piktogramm beschränkt bleiben.	Siehe A.1.9.2
A.6.11	Bürger/in 148	
	Die Vorfahrtsregel Rechts vor Links wird	Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	beim Schlösle missachtet; es wird talwärts in hohem Tempo durchgefahren.	kann kaum Einfluss genommen werden.
A.6.12	Bürger/in 149	
	Engstelle bei Weg zum Friedhof: Bei Gegenverkehr kein Ausweichen möglich, Gefahrenpotential für Autofahrer und Fußgänger	Die Straße wird im Zuge der Bebauung des Gebietes für Begegnungsverkehr ausgebaut.
A.7	Schriftliche Stellungnahmen	
A.7.1	Bürger/in 150 (Schreiben vom 15.07.2018)	
	<p>Die Verkehrssituation hat sich [im Straßenzug Im Eigen] im Verlauf der vergangenen 3 Jahre, insbesondere seit dem Umbau und der Erneuerung der Straße extrem zugespitzt. Die Straße im Bereich beginnend der Engulgasse bis zur Kreuzung Hildastraße/Luisenstraße wird zunehmend und in einem unerträglichen Maß von Durchgangsverkehr frequentiert. Nun ist es nachvollziehbar, dass alleine eine starke Frequentierung kein Anlass/Grund für eine der beantragten Maßnahmen darstellt,</p> <p>Wenn man sich jedoch die Situation etwas genauer anschaut kann man sehr schnell erkennen, dass die Straße für:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Durchgangsverkehr 2) Lkw über 3,5 t 3) Nichtanliegerverkehr bzw. zusätzlichem als dem Anliegerverkehr 4) Verkehr mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h <p>Nicht geeignet ist.</p> <p>Im Bereich unseres Wohnhauses [...] ist baulich eine Engstelle mit einer Durchfahrtsbreite von knapp 2,50 m; zudem mit einem nur einseitigen Gehsteig und dieser ist zugunsten des Fahrzeugverkehrs auch noch fahrbahneben abgesenkt.</p> <p>An unserem Gebäude haben wir diverse Anfahrtschäden und bereits viermal die Regenwasserablauf-Standrohre aufgrund von Kollisionen ausgewechselt.</p> <p>Weiterhin stellt die Geschwindigkeit, mit welcher von beiden Fahrtrichtungen durch die Straße gefahren wird, ein erhebliches Problem dar.</p>	<p>Bei dem genannten Straßenzug handelt es sich um eine Anliegerstraße. Luisenstraße und Hildastraße übernehmen die Funktion einer Hauptsammelstraße. Das Verkehrsaufkommen entspricht dem einer Anliegerstraße und ist im Vergleich zu anderen Straßenzügen im Gemeindegebiet äußerst gering.</p> <p>Der Straßenausbau entspricht diesem geringen Verkehrsaufkommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher unverhältnismäßig.</p> <p>Weiterhin kann auch an dieser Stelle auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kein Einfluss genommen werden.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Straße wird nicht nur von den Anwohnern spielenden Kindern genutzt, sondern auch als Fußweg zum ev. Kindergarten [...]. Eine gefahrlose Nutzung der Straße ist weder für Kinder noch für Erwachsene [...] möglich.</p> <p>Aus den ausgeführten Gründen fordern wir eine Begehung und entsprechende Konsequenzen aus der Verkehrssituation</p>	
A.7.2	<p>Bürger/in 151 (Schreiben vom 01.08.2018)</p>	
A.7.2.1	<p>In Schuttern auf der Unterdorfstraße fließt ein mächtiger Durchgangsverkehr.</p> <p>Außer den auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeugen gibt es keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen.</p>	Siehe A.1.13
A.7.2.2	<p>Umfahrung Schuttern Gewerbegebiet = Querspanne L 75 (alt) – B 3</p> <p>Als mittelfristiges Ziel wäre es sicherlich sinnvoll, den Ort Schuttern vom Durchgangsverkehr zu entlasten.</p>	Siehe A.1.23
A.7.2.3	<p>30 km/h auf der Unterdorfstraße zum Lärmschutz</p>	Siehe A.1.4
A.7.2.4	<p>Möblierung der Unterdorfstraße</p>	<p>Im Zuge einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sind überbreite Straßenräume wie die Unterdorfstraße auch baulich anzupassen. Dazu könnte auch eine bauliche Aufwertung der Bushaltestellen beitragen.</p> <p>Im Rahmen des Ausbaus der Unterdorfstraße hatte sich der Ortschaftsrat gegen eine weitere Verengung der Fahrbahn auf 5,5 m ausgesprochen. Spätestens ab dem Zeitpunkt der Umsetzung von 30 km/h bedarf es baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung, wie z. B. Parkstandsabweisung.</p>
A.7.2.5	<p>Ortsausfahrt Richtung Schutterzell</p> <p>[...] Aber die Lärmbelastung durch Fahrzeuge, die von Schuttern Richtung Gewerbegebiet oder nach Schutterzell hinausfahren ist erheblich [...] Dies könnte man nur durch eine Umgestaltung der Ortsausfahrt verbessern, ähnlich der Maßnahme in der Schutterner Hauptstraße nach Friesenheim. Wobei es sinnvoll sein könnte, die Verkehrsführung erst im Bereich der Zufahrt in das Gewerbegebiet zu verändern, damit erst nach diesem Bereich beschleunigt werden kann. Die Ortseinfahrt wird durch die Kurve bei der Schutterbrücke eingebremst.</p>	<p>Die Anlage einer Mittelinsel zur Bildung einer Eingangssituation und zur Geschwindigkeitsdämpfung ist als Maßnahme im Verkehrskonzept enthalten. Planungen hierzu sollen bereits im Rahmen der Radweglückenschließung durch den Landkreis in 2022 erfolgen.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.7.3	Bürger/in 152 (Schreiben vom 04.08.2018)	
	Als Zusammenfassung und Nachtrag zur öffentlichen Anhörung in der Sternenbergshalle möchten wir in Vertretung für die Bürger und Anwohner in der Diersburger Straße in Oberschopfheim nochmal die bereits genannten Themen auflisten, die uns am meisten am Herzen liegen.	
A.7.3.1	Die gesundheitliche Belastung durch Lärm und Abgase hat sich durch den stark gestiegenen	Wird zur Kenntnis genommen
A.7.3.2	Ein Großteil der Fahrzeughalter hält sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Es gibt zu wenig optische Signale, die zur Rücksichtnahme auf die Anwohner auffordern. Die Installation eines stationären Blitzers oder die Überwachung durch mobile Messanlagen in kürzeren Intervallen wäre unser größter Wunsch.	siehe Allgemeine Hinweise Punkt B) und A.1.4
A.7.3.3	Der landwirtschaftliche Verkehr kann auch die Wege in den Weinbergen benutzen.	Verkehrsrechtlich kann der landwirtschaftliche Verkehr nicht von der Benutzung der Ortsdurchfahrt ausgeschlossen werden.
A.7.3.4	Der Schwerlastverkehr vom Kinzigtal Richtung Lahr und umgekehrt benutzt die Diersburger Straße als Abkürzung! Dieser könnte mit Hinweis- oder Durchfahrtsverbotsschildern an der B3 in Oberschopfheim und an der B 33 in Höhe Zunsweier über Offenburg geleitet werden, ohne dass andere Ortschaften durchfahren werden müssten.	Siehe A.1.5
A.7.3.5	Da die Diersburger Straße eine Kreisstraße ist, soll das Landratsamt von Beginn an involviert sein, was sicher auch schon geschehen ist. An den entsprechenden Stellen werden wir daher auch als Anwohner vorstellig werden.	Wird zur Kenntnis genommen
A.7.4	Bürger/in 153 (Schreiben vom 07.08.2018)	
	[Wir], [...], möchten auch noch eine Stellungnahme bzw. Vorschläge zum Verkehrskonzept abgeben.	
A.7.4.1	[...], dass sich die Lebensqualität in der Kronenstraße bzw. Adlerstraße in den letzten Jahren massiv verschlechtert hat. Wir stimmen Ihnen zu, dass der Verkehr auf der Bundesstraße selbstverständlich vorhanden ist und nicht einfach verschwinden kann. Wir können Ihnen je-	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt D) Die Verkehrsführung, so wie sie sich heute im Gemeindegebiet darstellt, ist eine bewusste Entscheidung der Gemeinde.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>doch nicht zustimmen, dass man ihn nicht verringern könnte. Unserer Meinung nach wurde versäumt, vernünftige Entlastungsstraßen einzurichten, z. B. durch das Weiertfeld I+ II (Tavauxstraße). Dadurch hätte der Verkehr nach und von Oberweiler, Heiligenzell bzw. Lahr und Schuttetal umgeleitet und somit die Kronenstraße, die Adlerstraße und die Hauptstraße stark entlastet werden können. Zudem würde die Nutzung des Industriegebietes (Ziegelhofstraße, Bohmattstraße, Industriestraße) eine Entlastung für die Kronenstraße und die Bahnhofstraße mit sich bringen.</p> <p>Daher unser Appell: Beim Erschließen von Neubaugebieten sollte unbedingt über ein akzeptables Verkehrskonzept nachgedacht werden. Es kann nicht sein, dass Anwohner der vorher genannten Straßen immer wieder mit zusätzlicher Verkehrsbelastung und dadurch mit weiteren Einbußen an der Lebensqualität und der eigenen Immobilie konfrontiert werden.</p>	<p>Die Erarbeitung von Verkehrskonzepten ist bei Neuerschließungen selbstverständlich. Eine zusätzliche Belastung des umliegenden Straßennetzes ist dabei jedoch unumgänglich.</p>
A.7.4.2	<p>Die häufig angesprochene Verkehrsberuhigung (Tempo 30) [...] für die Kronenstraße und die Adlerstraße finden wir nicht unbedingt nötig. Wir finden es wesentlich wichtiger, die Verkehrsteilnehmer dazu zu zwingen, sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaft zu halten. Wenn sich alle Verkehrsteilnehmer an die erlaubten 50 km/h halten würden, wäre die Lärmbelastung schon wesentlich ertragbarer. Wir wollen nicht, dass die Geschwindigkeit wie in unseren Nachbargemeinden in jeder Ortschaft auf 30 km/h gedrosselt wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gemeinde bemüht sich, durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ortsdurchfahrt eine Lärminderung für die Anwohner herbeizuführen. Hierfür wurden bereits das LRA und das RP eingebunden.</p> <p>Die Auswertung bisher durchgeführter Studien zur Wirkung von Tempo 30 zeigt, dass der Mittelungspegel nach Anordnung von Tempo 30 um rund 1 bis 4 dB(A) sinkt. Auch die Maximalpegel sind bei Tempo 30 niedriger und es treten deutlich geringere Pegelschwankungen auf als bei Tempo 50.</p>
A.7.4.3	<p>Für diesen Punkt wäre unsere Bitte, stationäre „Blitzer“ jeweils am Ortseingang bzw. -ausgang zu installieren und zusätzlich in regelmäßigen Abständen innerhalb der Kronenstraße und der Adlerstraße die Geschwindigkeit zu kontrollieren. Dies sollte insbesondere zwischen 23 Uhr und 5 Uhr geschehen. Innerhalb dieser Uhrzeit ist das Verkehrsaufkommen zwar sehr bescheiden, jedoch stellen die Autofahrer, die zu dieser Zeit unterwegs sind, öfters das Potenzial ihrer Motorisierung den Anwohnern unter Beweis.</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)</p>
A.7.5	<p>Bürger/in 154 (Schreiben vom 10.09.2018)</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Wir, Haus- und Wohnungseigentümer, Anwohner und Mieter des Wohngebiets Im Holdertal und Adolf-Gänshirt-Straße, übersenden Ihnen hiermit ein Schreiben mit der Bitte um Aufnahme und Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten im Rahmen der „Fortschreibung des Verkehrskonzepts“ für den Kernort Friesenheim.</p> <p>Bitte um Prüfung von Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich „Im Holdertal/Adolf-Gänshirt-Straße“.</p>	
<p>A.7.5.1</p>	<p>1. Hohes Verkehrsaufkommen und Rückstau auf der B3 am Ortseingang Süd von Friesenheim in nördlicher Fahrtrichtung und damit verbundener starker „Ausweichverkehr“ durch das angrenzende Wohngebiet Im Holdertal/Adolf-Gänshirt-Straße.</p> <p>Erläuterung zu 1.</p> <p>In Zeiten hohen Verkehrsaufkommens auf der B3, in der Regel im Feierabendverkehr und gegen Ende der Arbeitswoche (Donnerstag, Freitag) sowie regelmäßig bei Unfällen/Baustellen auf der A5 staut sich der in nördlicher Fahrtrichtung bewegende Verkehr von der Kreuzung Kronen-/Adler-/Bahnhof-/Friesenheimer Hauptstraße über den Ortseingang Friesenheim hinaus zurück.</p> <p>a) Problem Verkehrsmenge Eine große Zahl von Fahrzeugen umfährt den Rückstau indem sie von der B3 nach rechts in die Straße „Holdertal“ einbiegen. Daraufhin biegen diese Fahrzeuge nach links in die Adolf-Gänshirt-Straße ab um schließlich über die Hilda/Luisenstraße in Richtung Ortsmitte Friesenheim zu gelangen.</p> <p>b) Problem Geschwindigkeit Viele der Fahrzeugführer versuchen auf diesem Teilstück offensichtlich durch den Rückstau verloren gegangene Zeit aufzuholen. So wird auf der übersichtlichen Geraden des Holdertals und anschließend auf dem Teilstück der Adolf-Gänshirt-Straße in Richtung Hildastraße jeweils stark be-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>schleunigt, meist unter hörbarem Durchschalten und Ausdrehen der ersten drei bis vier Gänge.</p> <p>Auffällig ist dabei auch der „Herdentrieb“, so ist zu beobachten, dass meist ein „Abkürzer“ mehrere Fahrzeuge mitzieht, ihnen „den Weg zeigt“.</p> <p>Dieses Verfahren potenziert sich mehrmals im Jahr bei Sperrungen der A5 aufgrund Baustellen oder Verkehrsunfällen. Die dann völlig überlastete B3 wird über alle verfügbaren Wirtschaftswege (Brandweg, Wirtschaftsweg parallel zur B3) umfahren. All diese Fahrzeuge treffen letztendlich im Bereich der Umspannstation/Tiefbrunnen Friesenheim aufeinander und versuchen ebenfalls über die Adolf-Gänshirt-Straße ortseinwärts weiter zu fahren.</p>	
A.7.5.2	<p>2. Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgrund des dazu verleitenden Ausbaus der beiden Straßen „Im Holdertal“ und „Adolf-Gänshirt-Straße“. Die beiden Straßen stellen optisch einen breiten und langen, gut übersichtlichen Korridor dar, der zur schnellen Fahrweise einlädt.</p> <p>Erläuterung zu 2.</p> <p>Problem Fahrweise zur Nachtzeit. Ein weiteres Problem stellen die zu verkehrsschwachen Zeiten gefahrenen Geschwindigkeiten dar. Wie bereits [...] geschildert, ist sowohl die Adolf-Gänshirt-Straße als auch die Straße Im Holdertal auf der gesamten Länge breit und übersichtlich ausgebaut.</p> <p>Gerade zu verkehrsschwachen Zeiten (Sonntage/Abend- und Nachtzeiten) verleitet dies einige Pkw Fahrer zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen.</p> <p>Wir, Haus- und Wohnungseigentümer sowie Mieter aus dem Wohngebiet Adolf-Gänshirt-Straße und Im Holdertal, bitten als Unterzeichner der Unterschriftenliste um Prüfung, inwieweit der Bereich Im Holdertal/Adolf-Gänshirt-Straße für den [...] beschriebenen „Durchgangsverkehr“ unattraktiver und die [...] genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen baulich erschwert werden können.</p> <p>Anlagen: Unterschriftenliste und Luftbild mit gekennzeichneten Straßenzügen.</p>	<p>Eine durchgängige Umfahrung der B 3 ist fahrbahnparallel nicht möglich. Auch wenn keine Zeitvorteile erzielt werden können ziehen es dennoch manche Autofahrer vor, durch Wohngebiet zu fahren, anstatt im Rückstau vor der Ampel zu stehen.</p> <p>Verkehrsrechtliche Einschränkungen sind an dieser Stelle nicht zielführend. Bauliche Maßnahmen (Einengungen) könnten zumindest dazu beitragen, dass die Geschwindigkeiten gering gehalten werden. Bei starkem Ausweichverkehr besteht hingegen die Gefahr, dass es zu stockendem Verkehr in den genannten Straßenzügen mit den entsprechenden Lärm- und Abgasbelastungen kommt.</p>
A.7.6	Bürger/in 155	

Nr.	Stellungnahmen von (Schreiben vom 15.09.2018)	Abwägungsvorschlag
	<p>In der Diersburger Straße im Kreuzungsbereich zur Wanne und vor allem an der Querungshilfe für Fahrrad fahrende Schüler aus Diersburg gibt es keine reduzierte Geschwindigkeit auf 30 km/h. Hier wäre sicher eine Geschwindigkeit mit 30 km/h wie in der weiteren Diersburger Straße im Sinne der Verkehrssicherheit sinnvoll.</p> <p>Anlagen: Fotos, die die betreffende Stelle zeigen</p>	<p>Siehe A.1.4</p>
<p>A.7.7</p>	<p>Bürger/in 156 (Schreiben vom 17.09.2018)</p>	
<p>A.7.7.1</p>	<p>Am Dorfende in Richtung Diersburg haben die Anwohner das Problem, dass beim Übergang zur 50er Zone viele Autofahrer vorab so beschleunigen, dass diese beim 50er Schild bereits ca. 50 km/h fahren und aufgrund des nahenden Dorfendes einfach weiter beschleunigen und somit beim Dorfausgang 70 km/h oder mehr aufweisen! In der Gegenrichtung ist es ähnlich, dort wird mit erhöhter Geschwindigkeit in das Dorf hinein gefahren und ausgerollt bis weit in die 30er Zone hinein. Hier besteht sowohl ein Risiko für die Fußgänger, welche die Straße in Richtung Reben überqueren müssen als auch für die Autofahrer, welche von der Weingartenstraße einbiegen und die Geschwindigkeit der Autofahrer auf der Diersburger Straße unterschätzen.</p> <p>Lösungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die 30er Zone bis an den Dorfausgang verlegen - -und/oder ein stationärer Blitzer am Dorfausgang wäre hierbei eine sinnvolle Unterstützung, um die Autofahrer am weiter Beschleunigen zu hindern. 	<p>Siehe A.1.4</p>
<p>A.7.7.2</p>	<p>Die Kreisstraße K5326 in Richtung Diersburg wird gerade von Motorradfahrern als „Raserstrecke“ verwendet. Der Grenzwert von 100 km/h wird sehr oft nicht eingehalten! Von Dorfbewohnern habe ich gehört, dass dies sogar bis in die Berrgstraße wahrgenommen wird.</p> <p>Lösungsmöglichkeit:</p> <p>Ob hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h möglich ist, müsste im Kreis bzw. Regierungspräsidium disku-</p>	<p>Die Maßnahme ist unverhältnismäßig und nicht genehmigungsfähig.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	tiert werden.	
A.7.8	Bürger/in 157 (Schreiben vom 17.09.2018)	
	<p>Verkehrssituation in der Kirchenriedstraße in Oberschopfheim</p> <p>[...] Dabei waren sich die Ortschaftsräte in der Sitzung, als es um das Baugebiet „Kirchenried“ ging, einig, eine Verbindungsstraße zur Auberghalle zu haben, damit die Kirchenriedstraße entlastet wird. Es ist richtig, dass einige Fahrzeuge heute die Müller-Thurgau-Straße benutzen, aber der größte Teil fährt immer noch durch die Kirchenriedstraße, und das nicht mit „30“. [...]</p> <p>Seit mehreren Monaten fahren auch jede Menge Lkw durch die Kirchenriedstraße. Die Risse in unserem Haus werden immer größer. Müssen wir das hinnehmen? Die Kirchenriedstraße ist bestimmt nicht ausgelegt für Schwerlastverkehr, das könnte mal geprüft werden. Dazu grenzt die Fahrbahn ja direkt an die Häuser. Müsste es da nicht eine Entkopplung geben? [...]</p> <p>Vielleicht könnte man den Vorschlag „Einbahnstraße“ doch mal ernsthaft prüfen. Auf jeden Fall aber sollten mal Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und mehr Kennzeichnung „Zone 30“ vorgenommen werden</p>	<p>Siehe A.2.12.2 und Allgemeine Hinweise Punkte B) und E)</p>
A.7.9	Bürger/in 158 (Schreiben vom 17.09.2018)	
	<p>Obwohl in Oberschopfheim die 30km/h Zone ausgewiesen ist, kommt es besonders im Kappelweg und in der Weinbergstraße zu erheblichen Tempoüberschreitungen. Der Kappelweg wird ab der Einmündung der Müller-Thurgau-Straße als Start für eine hohe Geschwindigkeit genutzt. Auch vom Feld her wird sehr oft ohne Sichtkontakt in Richtung Ortsmitte gefahren.</p>	<p>Auf das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann kaum Einfluss genommen werden.</p>
A.7.10	Bürger/in 159 (Schreiben vom 21.09.2018)	
	<p>Ein großes Dankeschön für die Veranstaltung in Schuttern, bei der man als Einwohner von Schuttern und direkt Betroffener seine Vorschläge für eine verbesserte Verkehrssituation einbringen konnte. Ich möchte gern noch zwei Punkte nachtragen:</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.7.10.1	<p>Am Rathausplatz befindet sich eine Bushaltestelle, die – wenn kein Bus da steht als Rechtsabbiegespur für den fließenden Verkehr genutzt wird, um von der Hauptstraße in die Oberdorfstraße einzubiegen. Dadurch können die Autos sehr schnell um die Kurve fahren. Dies hat zur Folge, dass es Kindern und älteren Menschen zusätzlich erschwert wird, die Straße zu überqueren. Es gibt keine sichere Möglichkeit vom Rathaus zum Zebrastreifen zu gelangen, auch bedingt durch die Vielzahl der Straßen, die hier kreuzen. Mein Vorschlag: diesen Bereich als reine Bushaltestelle zu kennzeichnen. Autos und Lkw können an der Haltestelle vorbeifahren und davor in die Oberdorfstraße einbiegen.</p>	<p>Die Umgestaltung des Lindenplatzes ist im Prozess und auch als Maßnahme im Verkehrskonzept enthalten. Bei der Umgestaltung wird auch auf eine praktikable Lösung für die Anordnung der Bushaltestelle geachtet.</p>
A.7.10.2	<p>Aus den Hinweisen in der Veranstaltung konnte man entnehmen, dass die Möglichkeit feste Blitzer zu installieren eher nicht besteht. Mein Vorschlag: Geschwindigkeits-Anzeige-Tafeln an den Ortseingängen sowie am Zebrastreifen Rathaus/Kirche aufhängen (wie sie am Ortseingang in Hugsweier eingesetzt werden).</p>	<p>Siehe A.1.11</p>
A.7.11	<p>Bürger/in 160 (Schreiben vom 22.09.2018)</p>	
	<p>Auf die Einladung hin, die im Verkehrsinfoabend in Oberweier fiel, fasse ich meinen mündlichen Beitrag noch einmal kurz zusammen.</p> <p>Bitte sehen Sie es zunächst nur als Beobachtung, die wir als Anwohner [...] an Sie weitergeben wollen:</p> <p>Der Verkehr in der oberen Talstraße nimmt seit etwa einem Jahr sehr schnell und stark zu.</p> <p>Wir beobachten und glauben dass die Anzahl der Kraftfahrzeuge mit denen am Brunnen [...] Wasser geholt wird jedes andere Verkehrsaufkommen, das der Anlieger, Forst/gemeinde und Wanderer zusammen an vielen Tagen übersteigt.</p> <p>Die Talstraße ist eine Sackgasse. Fahrzeuge, die nicht aus Friesenheim stammen fahren also durch das ganze Dorf oder einzelne Ortsteile zum Brunnen und wieder zurück.</p> <p>Für uns als Anwohner hat dieser Verkehr eine besondere Qualität.</p>	<p>Siehe A.4.4</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Es ist kein Dauerpegel ähnlich dem von Fahrzeugen in der Vorbeifahrt.</p> <p>Alle Fahrzeuge fahren mit Blick auf den Brunnen in den unteren Gängen vorbei, wenden, fahren dann meist im ersten Gang an den Brunnen zurück, rangieren, parken, entladen, laden.</p> <p>Von oben bildet sich oft eine Warteschlange. Manche warten im Winter oder in der Sommerhitze mit laufendem Motor. Einige stellen ihn auch bei Abfüllung von hundert Litern Wasser erst gar nicht ab.</p> <p>Die Hinwendung zum Wasser läuft immer übers Auto, wir beobachten auch Fahrten, bei denen der Brunnen nur als Ziel einer Spritztour dient. Der Brunnen wird manchmal nur aus dem Auto gezeigt, oder höchstens fünf Liter abgefüllt, dann geht es direkt wieder zurück.</p> <p>Dass jemand quasi direkt vor den anliegenden Häusern ankommt, aussteigt, Musik hört, raucht, spricht, macht diese Art von Verkehrsgeschehen schlecht zu ertragen. Schlechter als z. B. eine Ampelsituation oder fließender Verkehr. Am Brunnen findet, durchaus verständlich, Entspannung und Freizeitverhalten statt. Wer aber den Stop am Waldrand genießt fragt sich nicht, ob sein lauter automobiler Besuch für die Anwohner in 30 bis 50 facher Zahl noch zu genießen ist.</p> <p>Anders als Parkbewegungen vor Geschäften und Praxen hat der Verkehr am Brunnen keine zeitlichen Grenzen. Er wird morgens um 5:30h genauso besucht wie nachts um 2h. In dieser ruhigen Ecke des Dorfes ist man selten mehr, auch mitten in der Nacht wirklich noch allein. [...]</p> <p>Zum Thema „Verkehr“ rechnen wir auch: Müll und Zigarettkippen werden zurückgelassen, auch nachts mal laut Musik gehört. Während die Kanister volllaufen wird das Auto gewaschen und in den Wald uriniert. Der Garagenvorplatz unseres Nachbarn wird beparkt und wenn die Stellplätze am Brunnen belegt sind wird davor gehalten, sodass die Durchfahrt für größere Fahrzeuge oft nicht mehr möglich ist.</p> <p>Vor Jahren noch war die überschaubare relativ geschlossene Gruppe von Menschen, die Wasser holten kein Grund für</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>eine Beschwerde. Viele bemühen sich auch heute.</p> <p>Vielleicht durch mehr Informationen im Internet und der Schließung anderer Wasserstellen scheint der Oberweierer Brunnen inzwischen aber die Wasserstelle der mittleren Ortenau zu sein. Autonummern, natürlich kein eindeutiges Indiz, sprechen für Gäste aus dem Raum Emmendingen und sogar dem Elsass.</p> <p>Jedenfalls meinen wir zu beobachten, dass fast täglich neue Menschen sich dem Wasser zuwenden und tatsächlich immer mehr Fahrzeuge ins Tal fahren und sei es nur eine Flasche, bei laufendem Motor abgefüllt.</p> <p>Vor allem diese neue Dynamik bereitet uns Angst, die sich seit einem Jahr im Aufkommen an Fahrzeugen und Verkehr entwickelt hat.</p> <p>Zwei oder drei Menschen holen regelmäßig ein paar Flaschen Wasser mit dem Fahrrad. Das war nie und wird niemals zum Problem werden.</p>	
A.7.12	<p>Bürger/in 161 (Schreiben vom 24.09.2018)</p>	
	<p>Wie bereits von einigen Mitbürgern angesprochen, kommt es immer wieder vor, dass in der Ortsdurchfahrt Heiligenzell, der K5340 sehr zügig gefahren wird. Ob dies nun eine subjektive Wahrnehmung ist oder den Tatsachen entspricht, wird wohl nur eine kontinuierliche, nicht wahrnehmbare Geschwindigkeitsmessung zeigen. Ich persönlich würde eine 30er-Zone nicht befürworten. Bei einem DTV von fast 7.000 Kfz (Zähljahr 2015) wäre vielleicht zuerst die freiwillige 40 km/h Lösung ein Anfang um evtl. Rückstaus zu vermeiden.</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt B)</p>
A.7.13	<p>Bürger/in 162 (Schreiben vom 25.09.2018)</p>	
	<p>Verkehr im Ortskern Friesenheim</p> <p>Untersuchung der Kreuzung bei der Bäckerei Heitzmann/Alemannen-Apotheke auf Sicherheit. Den Überblick an dieser Kreuzung zu behalten fällt schwer, besonders für Kinder und betagte Senioren, es kommt immer wieder zu sehr gefährlichen Situationen.</p>	<p>Der Ausbau des Knotens entspricht den geltenden Regeln der Technik. Die zwischenzeitlich erfolgte Anordnung von 30 km/h auf der Friesenheimer Hauptstraße ist mit den Umfeldnutzungen verträglicher als die bisherige Geschwindigkeit von 40 km/h.</p>
A.7.14	<p>Bürger/in 163</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	(Schreiben vom 25.09.2018)	
	B 3 Nordeinfahrt [Oberschopfheim] Orts- schild vor Industriegebiet verlegen Anlage: Fotos, die den genannten Bereich zeigen	Siehe A.1.12.3
A.7.15	Bürger/in 164 (Schreiben vom 13.10.2018)	
	<p>Ich fahre täglich über die Kreuzung Tal- straße-Römerstraße-Oberweierer Haupt- straße (Ecke Kirche / ehemaliges Gast- haus Schlüssel). Hier gilt „rechts-vor- links“. Aufgrund der hohen Friedhofs- mauer sieht man erst wenn man die Kreuzung schon fast überquert hat, ob von rechts aus der Römerstraße Fahr- zeuge kommen.</p> <p>Diese fahren – ob Zweirad oder Autos – meistens nicht mit angepasster Ge- schwindigkeit, was ein Gefahrenpotenzial darstellt. Das gleiche gilt auch beim Linksabbiegen in Richtung Vollmerweg. Zu beachten ist auch, dass die Grund- schüler nach Schulende die Kreuzung mit ihren Rollern passieren. Sie können die Situation vielleicht nicht so gut einschät- zen und die Gefahr erkennen.</p> <p>Ich plädiere deshalb dafür, einen Spiegel beim ehemaligen Gasthaus Schlüssel über dem 30er-Ende-Schild anzubringen. Dadurch könnte man frühzeitig erkennen, ob man die Kreuzung gefahrlos überque- ren kann. Das wäre bestimmt eine siche- re und schnell realisierbare Lösung. Es gibt in den anderen Ortsteilen an gefährli- chen Einmündungen auch Spiegel.</p> <p>Über die Prüfung meines Vorschlages wäre ich dankbar.</p>	<p>Eine Überprüfung hat ergeben, dass die notwendi- gen Sichtweiten auf den bevorrechtigten Verkehr von rechts zum rechtzeitigen Anhalten an der Tal- straße gegeben sind.</p> <p>Das Anbringen von Verkehrsspiegeln ist mit deutli- chen Nachteilen verbunden. Die Spiegel zeigen nur ein verkleinertes, entferntes Bild. Damit steigt die Gefahr, dass Entfernungen und Geschwindigkeiten falsch beurteilt werden. Auch entstehen bei Ver- kehrsspiegeln tote Winkel; Fußgänger und Radfah- rende können leicht übersehen werden.</p> <p>An der genannten Stelle in unmittelbarer Nähe zu Kindergarten und Schule würde ein Spiegel des- halb die Verkehrssicherheit nicht erhöhen. Viel- mehr bestünde die Gefahr, dass nach einem kur- zen Blick in den Spiegel die Kreuzung mit unver- minderter Geschwindigkeit überfahren wird.</p>
A.7.16	Freiwillige Feuerwehr Friesenheim (Schreiben vom 22.11.2018)	
	<p>Bezugnehmend auf die „Fortschreibung des Verkehrskonzepts der Gemeinde Friesenheim“ nimmt die Feuerwehr Frie- senheim mit diesem Schreiben Stellung zu Problemstellen im Gemeindegebiet, welche zu teilweise erheblichen Zeitver- lusten in der gesetzlichen Hilfsfrist sowie zu starker Gefährdung der Einsatzkräfte auf Einsatzfahrten führen können und be- reits geführt haben.</p> <p>Folgende Liste basiert auf realistischen Einschätzungen sowie tatsächlichen Er-</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
A.7.16.1	<p>Steuerung der Ampelanlage an der Bundesstraße, sodass Löschfahrzeuge bei Alarmfahrt Grün zum Queren der Bundesstraße bekommen. (Vorbild: Burda Ampel Offenburg)</p> <p>Hier gab es in der Vergangenheit auch schon einen schweren Unfall mit Personenschaden und Totalschaden eines Feuerwehrfahrzeugs.</p>	<p>Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sind nach § 35 StVO mit ausreichend Sonderrechten ausgestattet. Eine Anpassung der Ampelschaltung ist in Friesenheim nicht erforderlich.</p>
A.7.16.2	<p>Steuerung der Ampelanlage Friesenheimer Hauptstraße – Friedhofstraße – Lahrgasse, sodass Löschfahrzeuge bei Alarmfahrt Grün zum Einfahren in die Hauptstraße erhalten. (Vorbild: Burda Ampel Offenburg)</p> <p>Hier gab es in der Vergangenheit bereits mehrere Beinaheunfälle</p>	<p>Siehe A.7.16.1</p>

B STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD RUHENDER VERKEHR

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.1	Auftaktveranstaltung in Friesenheim (25.07.2018)	
B.1.1	Bürger/in 165	
	Friesenheim Hauptstraße, Winterseite bei Umplanung vernachlässigt, ÖPNV (Schulbus steckt häufig fest wegen Parken, Hupen, Lärmbelästigung)	Die Winterseite wurde so ausgebaut, dass neben einem ca. 3,50 m breiten Fahrstreifen 2,00 m breite Längsparkstände angeordnet sind. Konflikte können hier durch unsachgemäße Nutzung der Parkstände entstehen bzw. wenn gleichzeitig auch die Gehwege zum Parken benutzt werden. Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)
B.1.2	Bürger/in 166	
	In der Diersburger Straße in Oberschopfheim kommt es wegen parkender Fahrzeuge zu Gefährdungen von Fußgängern.	Sofern eine ausreichende Breite für den vorbeifahrenden Verkehr gelassen wird (in der Rechtsprechung haben sich 3,10 m etabliert) kann auf der Fahrbahn geparkt werden. Parken auf dem Gehweg ist nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich unzulässig, wenn es nicht durch eine Beschilderung zugelassen wird. Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge sollten verwarnt werden.
B.1.3	Bürger/in 167	
	Wie wird der ruhende Verkehr durch das Fachbüro überprüft?	Im Rahmen von Ortsbegehungen wurden auch das vorhandene Parkraumangebot und bestehende Beschränkungen erhoben und dargestellt.
B.1.4	Bürger/in 168	
	Die Parkmöglichkeiten in der Rößlegasse bei dem Gebäude mit 6 Wohneinheiten sind nicht ausreichend.	In der Landesbauordnung (LBO) ist festgesetzt, wie viele Stellplätze bei der Errichtung bzw. dem Aus- und Umbau von Gebäuden auf dem Grundstück vorzusehen sind. Auf die tatsächliche Nutzung dieser Flächen hat die Gemeinde allerdings keinen Einfluss mehr. Durch anderweitige Nutzung vorhandener Stellplätze auf dem Grundstück oder höheren Pkw-Besitz der Bewohner kann es zu erhöhtem Parkdruck in der Rößlegasse kommen. Die Gemeinde ist nicht verpflichtet, Parkstände im öffentlichen Raum anzubieten, um den Bedarf von Anwohnern zu decken.
B.1.5	Bürger/in 169	
	Bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes sollte auch das Parkraumangebot rund um öffentliche Gebäuden Beachtung finden. Dort, wo die Gehwege besonders breit sind, sollte die Möglichkeit von Gehwegparken untersucht werden, um die Parkraumsituation zu entspannen.	Siehe B.1.3 Eine Erfassung der Auslastung des Parkraumes ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Gehwegparken sollte nur mit einer sorgfältigen Prüfung und in Bereichen mit hohem Parkdruck in Erwägung gezogen werden.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.1.6	Bürger/in 170	
	Vor der Volksbank wird auf der Friesenheimer Hauptstraße häufig gehalten. Dadurch kommt es zu Behinderungen und Gefährdungen. Kann an dieser Stelle ein absolutes Halteverbot angeordnet werden?	Die Volksbank stellt ihren Kunden ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen zur Verfügung.
B.1.7	Bürger/in 171	
	Der Ruhende Verkehr in der Friesenheimer Hauptstraße Süd sollte häufiger kontrolliert werden.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) Die Einrichtung eines Gemeindevollzugsdienstes ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.
B.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
B.2.1	Bürger/in 172	
	Die Parksituation in der Oberschopfheimer Hauptstraße Richtung Dreieck ist schwierig.	Im Rahmen des Verkehrskonzepts werden auch die Regelungen für das Parken zusammenfassend dargestellt. Häufig herrscht Unkenntnis über diese Regelungen. Die Gemeinde kann daher auf die geltenden Regelungen für das Parken (freizuhalten Durchfahrtsbreiten, Gehwegparken etc.) im Mitteilungsblatt hinweisen. Die Einhaltung der Regeln kann nur über Kontrollen durchgesetzt werden. Die Einrichtung eines Gemeindevollzugsdienstes ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.
B.2.2	Bürger/in 173	
	Geparkte Fahrzeuge, hauptsächlich Lkws, im Kurvenbereich in der Turnhallenstraße und Kirchstraße führt zu gefährlichen Situationen. Parkverbote oder vermehrte Kontrollen könnten hier Abhilfe schaffen.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.2.3	Bürger/in 174	
	In der Kirchenriedstraße wird auf dem Wendehammer trotz Parkverbots geparkt und damit die Müllabfuhr behindert. Könnte hier häufiger kontrolliert und Verstöße geahndet werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.2.4	Bürger/in 175	
B.2.5	In der Kirchenriedstraße wird vor den Pollern geparkt. Könnten hier verstärkt Kontrollen (v. a. bei Veranstaltungen in der Halle) stattfinden und/oder eine Sperrfläche angebracht werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.2.6	Bürger/in 176	
B.2.6.1	Die Parksituation in der Leutkirchstraße ist angespannt. Könnte das Parkverbot an der Einmündung Auerbachstraße durch Markierung verdeutlicht werden?	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.2.6.2	Ebenso sollten die gestrichelten Linien unterhalb der Bergstraße und Mozartstraße wieder angebracht werden, auch die Blumentröge sollen wieder aufgestellt werden.	Siehe B.2.1 Bevor harte (bauliche) Maßnahmen erwogen werden, sollten sogenannte weiche Maßnahmen, wie z. B. Informationskampagnen) ausgeschöpft werden.
B.2.7	Bürger/in 177	
	Ist die Auffahrt zur Grundschule in Oberschopfheim ein Rettungsweg und gilt dort somit ein Parkverbot?	Die Auffahrt zur Grundschule liegt auf dem Grundstück der Grundschule. Die Fahrbahnbreite liegt bei 5,50 m. Es ist daher theoretisch möglich, unter Freihaltung der notwendigen Durchfahrtsbreite (3,10 m) dort zu parken. Im Bereich der Kurve ist der Flächenbedarf für Einsatzfahrzeuge höher.
B.2.8	Bürger/in 178	
	In der Schulstraße (Höhe Schneeberger) ist es sehr eng. Dort ist regelmäßig ein Pkw vor dem Schaltschrank geparkt.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
B.3.1	Bürger/in 179	
	Der Parkplatz hinter der Sporthalle sollte eigentlich nachts geschlossen sein. Ist das so?	Der Parkplatz ist zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr geschlossen.
B.3.2	Bürger/in 180	
	Auf diversen Grundstücken gibt es freie Flächen, während andere dringend Parkraum suchen. Könnte die Gemeinde nicht eine Art Parkplatz-Sharing initiieren und koordinieren?	Die Maßnahme ist mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden und daher unverhältnismäßig.
B.3.3	Bürger/in 181	
	Es gibt kein ausreichendes Parkraumangebot in unmittelbarer Nähe zum Ladengeschäft „Schublade 10“ in der Friesenheimer Hauptstraße. Die Art des Angebots ist auf die Nähe zu Parkplätzen angewiesen (Anlieferung und Abholung). Könnten die Parkstände auf der gegenüberliegenden Seite während der Öffnungszeiten zu Kurzparkzone umgewidmet. Zusätzlich könnte der Gehweg während der Öffnungszeiten zum Halten und Laden freigegeben werden. Der Durchgang für Fußgänger entlang des Gebäudes ist gesichert.	Die Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen ist grundsätzlich möglich. Die Maßnahme ist allerdings nur sinnvoll, wenn ein Gemeindevollzugsdienst die Einhaltung überwacht. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt G) Eine zeitweise Freigabe von Flächen für den Fußverkehr zum Parken ist nicht möglich.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.3.4	Bürger/in 182	
	Die Einmündung Friedenstraße/Am Leimbach ist sehr unübersichtlich und hier herrscht hoher Parkdruck, auch durch Lieferverkehr. Könnte hier eine Parkbucht angelegt werden?	Die Markierung von Parkständen in einzelnen Straßenzügen sollte im Rahmen eines Parkraumkonzeptes geprüft werden.
B.3.5	Bürger/in 183	
	In der Engelgasse ist kein richtiger Gehweg vorhanden, dennoch verteilt die Gemeinde dort Verwarnungen.	Siehe B.2.1 Die Fahrbahnbreite in der Engelgasse beträgt nur rund 4 m. Die notwendige Durchfahrtsbreite für Rettungsfahrzeuge beträgt 3,10 m. Wird so geparkt, dass diese Durchfahrtsbreite nicht mehr gewährleistet ist, dann kann eine Verwarnung ausgesprochen werden.
B.3.6	Bürger/in 184	
	Viele Fahrzeuge, auch Wohnmobile, belegen dauerhaft Parkplätze. Die Gemeinde sollte Lösungen hierfür finden.	Siehe B.1.7 und B.2.1
B.3.7	Bürger/in 185	
	Parkstände werden tatsächlich oft von Dauerparkern belegt. Wäre nicht eine Bewirtschaftung tagsüber (8-18 Uhr, Beschränkung auf 2h), und eine Freigabe abends für Anwohner angemessen.	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)
B.3.8	Bürger/in 186	
B.3.8.1	Der Friseur in der Friedrichstraße 2 hat seinen Parkplatz überbaut. Nun müssen Fußgänger auf die Straße ausweichen.	Entlang der Friedrichstraße gibt es beidseitig Gehwege. Der Gehweg darf nicht zum Parken benutzt werden.
B.3.8.2	In der Friedhofstraße wird wegen der abgesenkten Borde unter Mitbenutzung des Gehweges geparkt. Dort sollte vermehrt kontrolliert werden.	Siehe B.1.7 und B.2.1
B.3.9	Bürger/in 187	
	Wie viele Pkw-Stellplätze müssen bei Neubau von Gebäuden angelegt werden?	Nach Landesbauordnung (LBO) ist ein Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit vorzusehen. Die Gemeinde kann im Rahmen eines Bebauungsplanes eine höhere Anzahl festlegen, was sie auch tut.
B.3.10	Bürger/in 188	
	In der Bäregasse gibt es bei zwei Anwesen Stellplätze auf dem Grundstück, die allerdings nicht genutzt werden. Stattdessen parken viele Bewohner auf der Straße. Kann die Gemeinde hier tätig werden? Zum Beispiel indem sie schriftlich um die Nutzung der Stellplätze bittet oder Zuschüsse für die Nutzung gewährt, sollten diese kostenpflichtig sein.	Dies illustriert sehr gut, dass im Hinblick auf die Nutzung privater Stellplätze den Kommunen die Hände gebunden sind. Zwar können sie im Rahmen von Stellplatzsatzungen oder Bebauungsplänen die Anlage einer bestimmten Zahl von Stellplätzen fordern. Wie diese aber letztlich genutzt werden liegt nicht im Einflussbereich der Kommunen. Häufig ist es tatsächlich so, dass Mieter es vorzie-

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		hen, dass kostenfreie Angebot des Parkens im öffentlichen Straßenraum anzunehmen, als Miete für einen Stellplatz zu bezahlen. Auch Eigentümer nutzen bisweilen Stellplätze auf dem Grundstück anderweitig und parken auf der Straße. Ein Zwang zur Nutzung privater Stellplätze besteht nicht und wäre auch schwierig zu überwachen. Letztlich wäre der größte Anreiz zur Nutzung privater Stellplätze das Parkraumangebot im öffentlichen Raum zu bewirtschaften.
B.3.11	Bürger/in 189 (Stellwand)	
	Dauerparker behindern Verkehrsfluss = begrenzte Parkzeiten! Luisenstraße	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)
B.3.12	Bürger/in 190 (Stellwand)	
	Friesenheimer Hauptstraße auf Höhe Weinbergstraße, Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden für Einzelhandel statt Dauerparker	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)
B.3.13	Bürger/in 191 (Stellwand)	
	Oskar-Erb-Straße/Bäregasse durch Zick-Zack-Linie Parkverbot markieren	Wegen der geringen Fahrbahnbreiten die notwendige freizuhaltenen Durchfahrtsbreite nicht gegeben und Parken damit nicht zulässig.
B.3.14	Bürger/in 192 (Stellwand)	
	Friedenstraße durchgehende Beparkung vor Einmündung Dr. Oskar Kohler Straße bis Einmündung Am Leimbach, auch durch Klein-Lkws	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.3.15	Bürger/in 193 (Stellwand)	
	Engelgasse Parkplatzsituation sind hier wirklich echte Gehwege???	Siehe B.2.1
B.3.16	Bürger/in 194 (Stellwand)	
	Gehwege so zugeparkt, dass ein Durchkommen oft nicht möglich	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1
B.3.17	Bürger/in 195 (Stellwand)	
	Bahnhof Winterseite - Tempo 30 wird nicht eingehalten - Ständig zugeparkt	Siehe Allgemeine Hinweise Punkte B) und G), B.1.7 und B.2.1
B.3.18	Bürger/in 196 (Stellwand)	
	Kein Platz zum Lkw beladen bei Post → steht auf dem Gehweg → Gefahr für Fußgänger Lösung: Parkbucht	Bei Anlage einer Parkbucht würde der für den Fußverkehr zur Verfügung stehende Raum dauerhaft eingeschränkt. Zudem bestünde die Gefahr, dass dieser Parkstand von Postkunden benutzt würde und im entscheidenden Moment nicht dem Post-Lkw zur Verfügung stünde.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.3.19	Bürger/in 197 (Stellwand)	
	Zugeparkte Gehwege generell v. a. Friedrichstraße	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7, B.2.1 und B.3.7
B.3.20	Bürger/in 198 (Stellwand)	
	Was wird aus dem Parkplatz hinter der Sporthalle?	Bleibt im Rahmen der bisherigen Regelungen bestehen.
B.3.21	Bürger/in 199 (Stellwand)	
	Parkkonzept Gemeinde z. B. Parkplätze, die tags genutzt werden, könnten abends Privaten zur Verfügung gestellt werden Kaufhaus tags Kneipe abends	Siehe B.3.2
B.3.22	Bürger/in 200 (Stellwand)	
	Kindergarten Am Dorfgraben Parkplatz die ersten 6-8 Parkplätze auf ½ Stunde begrenzen damit Eltern hier kurz parken und Kinder zu Fuß abholen können	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)
B.3.23	Bürger/in 201 (Stellwand)	
	Geforderte Park/Stellplätze bei Baugenehmigung auf 0,1 beschränken	Siehe B.3.9
B.3.24	Bürger/in 202 (Stellwand)	
	1 Familie = 3 Autos = 1 Garagenstellplatz+ 2 öffentl. Parken	Wird zur Kenntnis genommen Siehe auch B.3.9
B.3.25	Bürger/in 203 (Stellwand)	
	Geforderte Parkplätze bei Neubauten von 1,5 pro Wohneinheit auf 2 pro Wohneinheit erhöhen	Siehe B.3.9
B.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
B.4.1	Bürger/in 204	
	Auf der Oberweierer Hauptstraße gibt es zu viele parkende Pkw.	Eine Regelung wurde mittlerweile vorgenommen indem Parkstandsmarkierungen aufgebracht worden sind.
B.4.2	Bürger/in 205	
	Vor dem Kindergarten gibt es zu wenig Parkstände. Wunsch nach ergänzendem Parkangebot	Eine Erweiterung von Parkraum ist an dieser Stelle nicht möglich.
B.4.3	Bürger/in 206	
	Zu viele parkende Pkw auf Oberweierer Hauptstraße, Begegnungsverkehr oft nicht möglich	Siehe B.4.1

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.4.4	Bürger/in 207	
	Mehr Kontrollen gegen Parkverstöße gewünscht	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.1.7
B.4.5	Bürger/in 208	
	Parkende Fahrzeuge im Bereich der Querungshilfe störend	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1
B.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
B.5.1	Bürger/in 209 (Stellwand)	
	Gehwegparken Im Oberdorf, dadurch Behinderung der Fußgänger, Ausweichen auf Straße nötig	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1
B.5.2	Bürger/in 210 (Stellwand)	
	Gestaltung Lindenplatz (Dönerbude, Außenbestrahlung, Parkplatzsituation)	Wird zur Kenntnis genommen
B.5.3	Bürger/in 211 (Stellwand)	
	Parkplatzsituation Unterdorfstraße / Hauptstraße, Gehweg oft 3-4 m breit, Autos parken auf der Straße, Gefährdung für Fahrradfahrer, Lösung: Parkbuchten festlegen	Siehe A.7.2.4 Regelgerechtes Parken auf der Fahrbahn ist aus Gründen der Verkehrsberuhigung erwünscht.
B.5.4	Bürger/in 212 (Stellwand)	
	Gehwege in der Unterdorfstraße teils sehr breit, Lösung: Markierung von Parkplätzen auf Gehweg um Parken auf Straße zu reduzieren	Siehe B.5.3
B.5.5	Bürger/in 213(Stellwand)	
	Im Oberdorf von Hugsweier nach Schuttern, erlaubtes Parken führt zu starken Behinderungen des fließenden Verkehrs und führt zu Sichtbehinderungen von Anwohnern, die aus ihrem Grundstück ausfahren wollen, Lösung: Einbahnstraßenregelung, Radwege	Die Verkehrsstärke im Oberdorf liegt bei ca. 2.300 Kfz/24h. Die geringen Verkehrsmengen sind mit Parken auf der Fahrbahn verträglich. Einbahnstraßensysteme führen zu Umwegfahrten, höheren Geschwindigkeiten und in der Summe zu höherem Verkehrsaufkommen. Siehe auch Allgemeine Hinweise Punkt E)
B.5.6	Bürger/in 214 (Stellwand)	
	Im Ober Röttele/Einfahrt In der Kruttenau, Sichtbehinderungen durch parkende Pkw	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1
B.5.7	Bürger/in 215 (Stellwand)	
	Parkplatzsituation Kirche, Zufahrt zur Grünfläche bei Sonderveranstaltungen nicht ersichtlich, Lösung: Einweiser	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	
B.6.1	Bürger/in 216	
	<p>Parksituation in der Waldstraße: Bei der Einfahrt von Lahr her Gefährdung durch parkende Autos, die Autos parken teilweise auf beiden Seiten, so dass ein Durchkommen kaum möglich ist.</p> <p>Vorschlag: einseitiges Parkverbot</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1</p>
B.6.2	Bürger/in 217	
	<p>Parksituation Ecke Im Kuhnengarten – Kreisstraße.</p> <p>Vorschlag: Halteverbote auf der rechten Seite von der Kreisstraße her</p>	<p>Entsprechende Verkehrszeichen wurden mittlerweile angebracht.</p>
B.6.3	Bürger/in 218	
	<p>Verbesserung der Parksituation in der Oberweierer Straße bei Schule und Kindergarten</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
B.7	Schriftlich	
B.7.1	Bürger/in 219 (Schreiben vom 18.07.2018)	
	<p>Beschilderung zu den Parkplätzen „Neues Ortszentrum“. Von der Hauptstraße aus nicht einsehbarer großer Kundenparkplatz hinter dem Gebäude.</p> <p>Die vorhandene Beschilderung ist so nicht ausreichend. Der fließende Verkehr wird nicht optimal zu den vorhandenen Parkplätzen hinter dem Ortszentrum geleitet. Ortsunkundige AutofahrerInnen, die die Einkaufsstätten im Ortszentrum nutzen möchten, finden die angelegten Parkplätze hinter dem Ortszentrum nicht. Und wenn keine Parkmöglichkeit gefunden wird, fährt der Kunde weiter. Und macht seine geplanten Einkäufe woanders.</p> <p>Die vorhandene Beschilderung ist so nicht ausreichend. Der fließende Verkehr wird nicht optimal zu den vorhandenen Parkplätzen hinter dem Ortszentrum geleitet. Ortsunkundige AutofahrerInnen, die die Einkaufsstätten im Ortszentrum nutzen möchten, finden die angelegten Parkplätze hinter dem Ortszentrum nicht. Und wenn keine Parkmöglichkeit gefunden wird, fährt der Kunde weiter. Und macht seine geplanten Einkäufe woan-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>ders. Einerseits wird die vorhandene Beschilderung „übersehen“, da diese nicht optimal platziert ist und größtmäßig zu unauffällig ist. Hierzu gab es bereits Gespräche zwischen der Wirtschaftsförderung und BM Weide. Lt. StVO ist eine größere Beschriftung nicht zulässig, auch eine doppelseitige Beschriftung [ist] nicht zulässig)</p> <p>Deshalb ist es umso wichtiger, ein weiteres Hinweisschild „Zufahrt zu den Parkplätzen Neues Ortszentrum“ an der Hochgasse anzubringen, bestenfalls auf beiden Straßenseiten, damit die Autofahrer aus beiden Richtungen kommend dies gut erkennen können. Diejenigen Autofahrer, die die Zufahrt über die Lahrgasse verpassen, eventuell dann keine weitere schnelle Parkmöglichkeit auf den Kurzzeitplätzen direkt vor dem Gebäude finden, fahren sonst unverrichteter Dinge weiter. Oder es wird nach weiteren Parkmöglichkeiten gesucht (obwohl ja ein großer Parkplatz da ist) und dadurch werden wiederum Parkplätze, die z. B. für Rathausmitarbeiter vorgesehen sind, durch Kunden des NOZ blockiert.</p> <p>Deshalb geht meine dringende Bitte an die Verwaltung, ein Hinweisschild „Zufahrt zu den Parkplätzen Neues Ortszentrum“ an der Zufahrt Hochgasse anzubringen.</p>	
B.7.2	<p>Bürger/in 220 (Schreiben vom 07.08.2018)</p>	
	<p>In den letzten Wochen wurden an den Fahrzeugen der Kunden/Besucher der [...] Hauptstraße [...] in [...] Friesenheim Zettel hinterlassen, in denen darauf hingewiesen wurde, das das Parken auf den Gehwegen zu unterlassen sei und zukünftig gebührenpflichtige Verwarnungen ausgesprochen würden.</p> <p>Im Zusammenhang damit möchten wir auf folgende Tatsachen hinweisen:</p> <p>a) Die Anzahl von ausgewiesenen Parkplätzen in diesem Straßenabschnitt der Friesenheimer Hauptstraße (Winterseite) beträgt genau 4 (vier) Parkplätze, die sich 5 Anwohnerhäuser, ein Lebensmittelgroßhandel und [ein] Ladengeschäft [...] teilen müssen. Zu 99% sind zu den</p>	<p>Siehe B.3.3</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Öffnungszeiten [...]diese Parkplätze bereits belegt.</p> <p>b) Im weiteren Verlauf der Hauptstraße Richtung Rathaus sieht es nicht besser aus, auch dort gibt es selten freie Parkplätze.</p> <p>c) Ein Parken auf der gegenüberliegenden Sommerseite der Hauptstraße verbietet sich trotz freien Möglichkeiten, da es dann zur Ampel hin immer wieder zu Verkehrsstaus kommt.</p> <p>d) Das Ladengeschäft [...] dürfte zu den wenigen aktiven Ladengeschäften in Friesenheim gehören, die keinen einzigen eigenen Parkplatz anbieten können.</p> <p>e) Das Ladengeschäft [...] dürfte zu den wenigen aktiven Ladengeschäften in Friesenheim gehören, die noch nicht einmal einen markierten Be-/Entladebereich für Lieferungen haben.</p> <p>f) Das Ladengeschäft wird an den drei Öffnungstagen mit jeweils 3 Stunden Öffnungszeit von Privatpersonen, darunter auch Ortsfremde, besucht, die 1. Sach- und Kleiderpsenden anliefern und 2. Im Laden einkaufen und daher Waren wieder zum Auto mitnehmen.</p> <p>g) Eine Parkplatzsuche z. B. im Ortskern oder mehr als 100 Meter vom Ladengeschäft entfernt ist aus unserer Sicht den Kunden und Spendern nicht zuzumuten, da oftmals schwere oder mehrere Kartons/Taschen getragen werden müssen.</p> <p>h) [...] Alle Mitarbeiter arbeiten ehrenamtlich und wir haben keine kaufmännischen Gewinnabsichten</p> <p>i) In Hinsicht auf die Entwicklung des Individualverkehrs in Deutschland ist es eine Tatsache, dass immer mehr Autos auf den Straßen fahren und sich dies in Zukunft noch steigern wird – das ist auch uns bewusst. Trotzdem halten wir es für eine</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>falsche Entwicklung, als Reaktion darauf gerade in kleinen bis mittleren Ortschaften Fahrbahnen zu verengen, Parkplätze zu entfernen und überhaupt den Durchfluss des Verkehrs zu erschweren</p> <p>Tatsache ist aus unserer Sicht auch, dass Menschen, die nicht mit dem Auto zu örtlichen Anbietern fahren, diese dann ignorieren, sondern zu den Global Playern und Supermarktketten außerhalb „auf der grünen Wiese“ fahren, die sich diesen Raum auch problemlos leisten können. Somit wird den kleinen, ortsverbundenen Geschäften das Leben unnötig schwer gemacht und die Kunden aus den Ortschaften herausgedrängt.</p> <p>Um das Überleben des Ladengeschäfts [...] zu sichern und auch älteren Kundenschaft und Sachspendern Rechnung zu tragen, schlagen wir folgende Änderungen in der Verkehrsraumwidmung [...] vor:</p> <p>Es gibt auf der Bachseite einen Gehweg (A: 1,52 m breit). Auf der Hauptstraße gibt es einen Durchgang (D: 1,80 m) unter Balustrade des Hauses, dann folgen private Stellplätze (Rösslegasse 2, C: 1,59 m) sowie ein rot gepflastertes Gehweg (B: 2,23 m).</p> <p>Eine Möglichkeit wäre aus unserer Sicht nun,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die Parkplätze auf der Bachseite (A) zwischen 15 und 18 Uhr als Kurzzeitparkplätze auszuweisen und b) Den Bereich des roten Gehwegs (B) als Kurzzeitparkplatz oder zur Ladezone montags, freitags und samstags umzuwidmen; es würde Platz für 3 Fahrzeuge geschaffen. <p>Da diese Maßnahmen zeitlich sehr begrenzt sind, würden Fußgänger und Anwohner durch diese Neuregelung wenig beeinflusst.</p> <p>Anlage: Fotos mit Beschriftung</p>	
B.7.3	Bürger/in 221	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	(Schreiben vom 10.09.2018)	
	<p>[...] Des Weiteren möchten wir Ihnen mitteilen, dass in den Gesprächen bezüglich der aktuellen Verkehrssituationen der oben genannten Straßen vermehrt Klagen über die unmögliche Parksituation in der Hildastraße geäußert wurden. Dies betrifft hauptsächlich den Straßenabschnitt „Hildastraße“ /Ecke „Adolf-Gänshirt-Straße“ Richtung B3. Hier wird mittlerweile im Kurvenbereich dauergeparkt, so dass ein Einblick in Richtung B3 nicht möglich ist. Auch für die Fahrradfahrer, welche in Richtung Radweg nach Lahr unterwegs sind, ist das Abbiegen in die Adolf-Gänshirt-Straße somit nicht immer ungefährlich. Hier dürfte wohl das Ordnungsamt zuständig sein.</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1</p>
<p>B.7.4</p>	<p>Bürger/in 222 (Schreiben vom 17.09.2018)</p>	
	<p>Bezüglich der Diersburger Straße ist die enge Straße verbunden mit parkenden Autos und dem Schwerlastverkehr ja bekannt. Lösungsmöglichkeit: Ob hier ein Parkverbot sinnvoll wäre, müsste diskutiert werden.</p>	<p>Siehe B.1.2 und B.5.3</p>
<p>B.7.5</p>	<p>Bürger/in 223 (Schreiben vom 24.09.2018)</p>	
	<p>Leider konnte ich [...] am Infoabend für die Fortführung des Verkehrskonzepts in Friesenheim nicht teilnehmen, daher möchte ich Ihnen meine Punkte auf diesem Wege mitteilen:</p>	
<p>B.7.5.1</p>	<p>Seit geraumer Zeit, vor allem ab Spätmittag parken Fahrzeuge im Einmündungsbereich der Kreuzung Riedstraße/Heiligenzeller Hauptstraße K5240. Gerade von Norden kommend und dann in die Riedstraße einbiegend ist die Sicht durch parkende Fahrzeuge erheblich beeinträchtigt. Und wenn es sich dann auch noch um lange und hohe Transporter handelt, wird es prinzipiell schwer bei Gegenverkehr aus der Riedstraße, den Abbiegevorgang von der K5340 kommend, ohne Vollbremsung zu beenden. Ich würde Sie bitten, das generelle Parkverbot im Kreuzungsbereich und dessen Einmündung durch das Zeichen 283 StVO, absolutes Halteverbot zu ergänzen.</p> <p>Anlage: Luftbild mit Eintragung</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G) und B.2.1</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
B.7.5.2	<p>Ein weiterer Punkt ist die generelle Parksituation rund um die Kirche bei genannten Veranstaltungen [Messen, Hochzeiten, Beerdigungen]. Hier wird teilweise so undiszipliniert geparkt, dass es für den angrenzenden Anlieger oft schwierig wird sein eigenes Grundstück zu erreichen, da Einfahrten, Zufahrtsstraßen und andere Zuwegungen zugeparkt werden. Immer wieder kommt es in Heiligenzell zu Rückstaus in beide Richtungen, da die Kirchenbesucher auf den Grünstreifen und Gehwegen entlang der K5340 parken. Im Übrigen zählt das Gleiche auch bei öffentlichen Veranstaltungen von Vereinen und der Gemeinde auf dem Hof des ehemaligen Klosters in Heiligenzell [...].</p>	<p>Im Rahmen der Erschließung des Neubaugebietes „Im Kloster“ werden am Friedhof Parkplätze angelegt.</p> <p>Entlang der K 5340 wurden ebenfalls Parkstände ausgewiesen.</p>
B.7.6	<p>Freiwillige Feuerwehr Friesenheim (Schreiben vom 22.11.2018)</p>	
B.7.6.1	<p>Die Verkehrssituation in der Friedhofstraße erschwert die Durchfahrt für Löschfahrzeuge regelmäßig massiv.</p> <p>Insbesondere durch parkende Fahrzeuge im Bereich Feuerwehr/ Feuerwehrausfahrt/ Schule/ Friedhof so, dass ein Ausrücken ohne Zeitverluste nicht möglich ist.</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G), B.1.7 und B.2.1</p> <p>Die Hinweise der Feuerwehr sind besonders wertvolle Hinweise, da sie der praktischen Erfahrung entspringen.</p> <p>Die genannten Probleme rühren daher, dass häufig nicht den Regelungen der Straßenverkehrsordnung entsprechend geparkt wird.</p>
B.7.6.2	<p>Die Parksituation im Dorfgraben erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv. Insbesondere morgens so, dass Löschfahrzeuge unmöglich den Kath. Kindergarten anfahren können.</p>	<p>Bei Einführung eines GVD könnten die genannten Stellen intensiver kontrolliert werden.</p>
B.7.6.3	<p>Die Parksituation im Weiertsfeld erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	
B.7.6.4	<p>Die Parksituation im Eschentalweg erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	
B.7.6.5	<p>Die Parksituation in der Prinzenstraße erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	
B.7.6.6	<p>Die Parksituation in der Kirchstraße erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	
B.7.6.7	<p>Die Parksituation in der Herrenstraße erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	
B.7.6.8	<p>Die Parksituation in der Waldstraße erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Hier mussten schon Anwohner ihre Fahrzeuge entfernen um mit dem Löschfahrzeug weiter fahren zu können. Eine Durchfahrt ohne Einklappen der Spiegel ist nachts grundsätzlich nicht möglich. Hier gab es bereits einen Auffahrunfall mit beschädigten Fahrzeugspiegeln.</p>	
B.7.6.9	<p>Die Parksituation im Kuhnengarten (Höhe Dinos Trinacria) erschwert Durchfahrt von Löschfahrzeugen regelmäßig massiv.</p> <p>Hier wurden schon umkehrende Rettungswagen auf Einsatzfahrt beobachtet welche danach einen Umweg fahren mussten.</p>	
B.7.6.10	<p>In der Blumenstraße ist ein Hydrant aufgrund seiner Lage am Straßenrand immer zugeparkt.</p>	
B.7.6.11	<p>Im Kreuzungsbereich Heiligenzeller Hauptstraße, Riedstraße, Im Zirkel sind zwei Hydranten aufgrund der Lage am Straßenrand immer zugeparkt.</p> <p>Dies war auch der Fall beim Gebäudebrand in der Riedstraße was zu einem erheblichen Zeitverlust geführt hat</p>	
B.7.6.12	<p>Die Feuerwehrausfahrt in Heiligenzell ist regelmäßig durch Kirchenbesucher und Bäckereinkäufer so zugeparkt, dass ein Ausrücken der Feuerwehr unmöglich ist.</p> <p>Bereits zweimal musste deswegen eine Übung verschoben werden.</p>	
B.7.6.13	<p>Die Feuerwehrezufahrt zur Grundschule in Heiligenzell ist deutlich zu schmal dimensioniert. Das Einfahren mit der Drehleiter ist unmöglich.</p>	
B.7.6.14	<p>Die Feuerwehrezufahrt zum Heiligenzeller Pfarrhaus (Flüchtlingsunterkunft) ist regelmäßig durch Kirchenbesucher zugeparkt)</p>	
B.7.6.15	<p>Die Feuerwehrezufahrt zum ehemaligen Kloster in Heiligenzell (Flüchtlingsunterkunft) ist regelmäßig durch Kirchenbesucher zugeparkt</p>	
	<p>Wir bitten Sie unsere Hinweise sorgfältig zu prüfen um geeignete Lösungen erarbeiten. [...] Ebenso sind wir gerne bereit, bei den Lösungsfindungen mit unserem Erfahrungsschatz zu unterstützen.</p>	
B.7.7	<p>Bürger/in 224 (Schreiben vom 22.01.2019)</p>	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Öffentliche Parkplätze hinter dem Ortszentrum</p> <p>Auch heute muss ich wieder auf die aktuelle Parksituation hinweisen. Als Beispiel: Am Samstag [...] erreichten mich bereits morgens um 9:30 Uhr Kundenstimmen, die sich darüber wundern, dass alle Parkplätze so früh morgens bereits belegt sind. Man musste 2x um das komplette Gebäude fahren, ehe dann eine Parklücke direkt leer wurde. Ein nachschauen bestätigt diese Aussage – hinten alles voll. Von unserer Kundschaft konnten die parkenden Fahrzeuge nicht alle sein, bei Rossmann war zu dieser Uhrzeit auch noch nicht „Hochbetrieb“. Tatsächlich parkten an diesem Samstag auch Skifahrer vom Wintersportclub, die in den Bus am Rathaus einstiegen (7 Uhr morgens), ihre Fahrzeuge auf den Parkplätzen vom OZ.</p> <p>Niemand kann da ja was sagen – es sind öffentliche Parkplätze. Aber die zugeparkten Parkplätze von „Nichtkunden“ fehlen dann im Lauf des Samstags und auch an anderen Wochentagen. [...] Weiterhin parken ja auch nach wie vor Anlieger besonders gerne unter dem Lärmschutzdach. [...]</p> <p>Bei dem neuen Verkehrskonzept muss dieser Punkt dringend angegangen werden: Die jetzt noch öffentlichen Parkplätze sollten ausschließlich für die Kunden der gewerblichen Betriebe sowie für Patienten [...] zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Lösung kann nur eine Parkdauerbegrenzung sein, die dann eben auch kontrolliert werden muss. Wir freuen uns über alle Kunden, die den Weg nach Friesenheim zum Einkaufen finden. Wenn diese keine Parkmöglichkeit finden, kommen die nicht wieder...</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)</p>
<p>B.7.8</p>	<p>Bürger/in 225 (Schreiben vom 07.01.2019)</p>	
	<p>Die aktuelle Parksituation wird mehr und mehr untragbar. Die Sonnhalde ist ohnehin recht schmal und wird dann durch parkende Fahrzeuge nochmals eingengt. Parken gegenüber Ausfahrten ist Standard. Rangieren nach hinten (Ein-/Ausfahrt zum Stellplatz) abenteuerlich bis unmöglich. Rangierbereich 2.xx Meter. Wir haben 4 Stellplätze, kann zum</p>	<p>Siehe Allgemeine Hinweise Punkt G)</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Glück schräg parken, sonst wäre eine Ausfahrt unmöglich. Nicht so sehr störend sind dabei die Kurzparker, welche Kinder bringen oder abholen. Vielmehr geht es um das dauerparkende Personal (z. Zeit 12-14 Fahrzeuge! in der Strasse) In umliegenden Bereichen scheint da keine Parkmöglichkeit zu sein. xx Meter zuviel zum Laufen? Mich besorgt auch die mangelnde Zufahrtmöglichkeit für Rettungsdienste (Notarzt,Feuerwehr...). Zuletzt zu beobachten bei der Feuerwehrübung im Sommer. DRK musste "Im Eigen" statt am Kindergarten parken.</p>	

C STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.1	Auftaktveranstaltung (25.07.2018)	
C.1.1	Bürger/in 226	
	Die Radverkehrsinfrastruktur in Friesenheim ist unzureichend.	Die Radverkehrsinfrastruktur wurde im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts aufgenommen und dargestellt. Das Verkehrskonzept definiert ein Zielnetz und enthält Vorschläge für die Verbesserung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Lückenschlüsse, Querungsstellen etc.) um dieses Zielnetz innerhalb des Planungshorizontes zu erreichen. Die Umsetzung der Vorschläge erfordert weitergehende Planungsschritte.
C.1.2	Bürger/in 227	
	Radverbindung zwischen Heiligenzell und Lahr	Durchgängige Radverbindungen zwischen den Gemeinden sind ein erklärtes Ziel des Mobilitätsnetzwerks Ortenau. Der Lückenschluss zwischen Galgenberg und Lahr ist wünschenswert, um die straßenbegleitende Durchgängigkeit der Radverbindung Heiligenzell – Lahr herzustellen. Die Maßnahme liegt allerdings nicht alleine in der Kompetenz der Gemeinde Friesenheim.
C.1.3	Bürger/in 228	
C.1.3.1	Die Verbindung von Friesenheim nach Schuttern und der Anschluss an den Bahnhof sind schwierig.	Siehe C.1.1
C.1.3.2	Für Schüler, die den Zug nehmen, stellt v. a. die Querung der B 3 ein Hindernis dar.	Siehe C.1.1
C.1.4	Bürger/in 229	
	Können in der Friesenheimer Hauptstraße und Bahnhofstraße Schutzstreifen angelegt werden?	Auf der Bahnhofstraße steht mit der Sommerseite, die als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist, eine attraktive Route für den Radverkehr zur Verfügung. In der Friesenheimer Hauptstraße wird der Radverkehr ebenfalls auf der Winterseite geführt, die hier als Einbahnstraße geführt wird. Der Radverkehr darf diese Strecke auch in Gegenrichtung befahren. Für die Anlage eines Schutzstreifens käme daher nur der Abschnitt östlich der Einmündung Friedenstraße in Frage. Beidseitige Schutzstreifen erfordern eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m. Diese Breite ist an dieser Stelle im Bestand nicht gegeben.
C.1.5	Bürger/in 230	
	Radverbindung zwischen Oberweier und Friesenheim	Siehe C.1.1

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.1.6	Bürger/in 231	
	Bei Anlage eines Schutzstreifens in der Friesenheimer Hauptstraße sollte darauf geachtet werden, dass der Radfahrstreifen vor der Ampel aufgeweitet wird, und der Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr warten kann.	Siehe C.1.4 An Lichtsignalanlagen sollte sich der Radverkehr grundsätzlich im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs aufstellen können. Die Haltelinie des Radverkehrs sollte daher vor der Haltelinien des Kraftfahrzeugverkehrs liegen. Im Verkehrskonzept ist dies als Maßnahmen aufgenommen.
C.1.7	Bürger/in 232	
	Der Ausbau des Radwegenetzes kann zu Verringerung des Kfz-Verkehrs beitragen.	Eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Radverkehr und die sichere Gestaltung von Radverkehrsanliegen gehören zu den Zielen des Verkehrskonzepts.
C.1.8	Bürger/in 233	
	Die Beleuchtung des Radweges zwischen Schuttern und Friesenheim sollte im Umfang von 2 bis 3 Leuchten über die Ortsgrenze hinaus geführt werden.	Eine angemessene und attraktive Ausstattung der Radverkehrsinfrastruktur, zu der auch ausreichende Beleuchtung gehört, wird im Zielstandard des Radroutennetzes definiert. Die Anpassung der bestehenden Infrastruktur an den Zielstandard ist ein kontinuierlicher Prozess. Hinweise aus der Bevölkerung sind in diesem Prozess willkommen.
C.1.9	Bürger/in 234	
	Die Planung von Maßnahmen für den Radverkehr sollte ins Detail gehen, wie z. B. Fahrradabstellplätze an der Sternenberghalle.	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschränken sich nicht auf die Infrastruktur für den Fahrverkehr. Auch Vorschläge für die Ergänzung von Anlagen für den ruhenden Radverkehr wurden in das Verkehrskonzept aufgenommen.
C.1.10	Bürger/in 235	
C.1.10.1	Der Wirtschaftsweg zwischen Friesenheim und Lahr ist kein Radweg.	Es ist richtig, dass dieser Weg nicht als Radweg ausgewiesen ist. Eine Widmung als Radweg würde die Nutzung als Wirtschaftsweg ausschließen.
C.1.10.2	Die Querungshilfe an der B 3 am Ortseingang Friesenheim aus Lahr kommend ist durch darüberfahrende Lkw beschädigt und für den Radverkehr schlecht nutzbar	Die Beobachtung kann nicht bestätigt werden.
C.1.11	Bürger/in 236	
	Warum wurde der Radweg nach Schuttern (bei der Bahn) noch nicht realisiert?	Die Planung hierfür ist im Rahmen des Ausbaus des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn bereits fertig abgestimmt. Der Ausbau ist jedoch gestoppt worden. Im Zuge des Radweges müsste eine Brücke entstehen, verbunden mit enorm hohen Kosten. Für die Verwendung der Mittel ist Planungssicherheit notwendig.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
C.2.1	Bürger/in 237	
	Das Gässle zwischen Beethovenstraße und Brückle ist nicht mit einem Fahrrad mit Anhänger passierbar. Könnte die Absperrung breiter gestaltet werden	Der Abbau von Barrieren im Radverkehr ist als Maßnahme in das Verkehrskonzept aufgenommen.
C.2.2	Bürger/in 238	
C.2.2.1	Die Umlaufsperrung in der Niederschopfheimer Straße kann v. a. von Fahrrädern mit Anhänger schlecht passiert werden.	Siehe C.2.1
C.2.2.2	Wege mit Umlaufsperrungen sind für Radfahrer schwer passierbar.	Siehe C.2.1
C.2.3	Bürger/in 239	
C.2.3.1	Der Radweg entlang der B 3 ist nicht gut ausgebaut. Mehrfach muss auf die B 3 gefahren werden.	Im Bereich der Anwesen Bundesstraße Nr. 1 und 3 (westlich der B 3) verläuft der Wirtschaftsweg ohne bauliche Trennung entlang der B 3. Wegen der Zufahrten zu den Anwesen ist die bauliche Trennung des Weges vom Straßenkörper schwierig, sollte aber mittel- bis langfristig angestrebt werden. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Friesenheim wird ein Schutzstreifen ausgewiesen.
C.2.3.2	An der Ampel sollte es einen Fahrradstreifen geben	Siehe C.1.6
C.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
C.3.1	Bürger/in 240	
	Die Freigabe der Winterseite der Friesenheimer Hauptstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist keine gute Lösung. Wäre die Einrichtung eines Radfahrstreifens hier nicht angebracht?	Die Freigabe von Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist heute üblich. Beim Ausbau der Winterseite der Friesenheimer Hauptstraße wurde dies berücksichtigt und die Fahrbahn mit 3,50 m so breit ausgebaut, dass auch eine Begegnung mit dem Linienbus möglich ist.
C.3.2	Bürger/in 241	
	Radfahrer von Oberschopfheim kommend fahren häufig auf dem Gehweg weiter. Dabei entstehen gefährliche Situationen durch von Grundstücken ausfahrende Fahrzeuge. Könnte entlang der B 3 nicht ein Radfahrstreifen angelegt werden und evtl. eine bauliche Barriere den Radverkehr bremsen?	Eine bauliche Ausleitung für den Radverkehr am Ende des Wirtschaftsweges ist als Maßnahme in das Verkehrskonzept aufgenommen. Weiterhin wurde von der Gemeinde bereits die Anlage von Radschutzstreifen entlang der B 3 beantragt.
C.3.3	Bürger/in 242	
C.3.3.1	Entlang der B 3 in der Ortsdurchfahrt Friesenheim sollte ein Radfahrstreifen mit baulicher Auffahrt vorgesehen werden.	Siehe C.3.2

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.3.3.2	Der Übergang für Radfahrer und Fußgänger am Aldi (B 3) wird nicht genutzt. Könnte hier nicht ein Verzögerungsstreifen für Radfahrer eingerichtet werden.	Örtlichkeit unklar Die Radverkehrsanlagen und die Querungshilfen entsprechen den Regeln der Technik.
C.3.3.3	Für den Radverkehr sollte es an der Ampel eine Haltezone geben, so dass der Radverkehr vor den Pkws halten kann.	Siehe C.1.6
C.3.4	Bürger/in 243	
	Der Radweg von Lahr kommend sollte verlängert werden. Der Streifen vor Tankstelle könnte dafür als Radweg ausgewiesen werden (Anlieger frei).	Im Zuge der Anlage von Radschutzstreifen werden auch die Übergänge zur bestehenden Radverkehrsführung sicher ausgebildet werden. Da der Streifen im weiteren Verlauf nur von wenigen Anliegern benutzt wird ist eine verträgliche Abwicklung mit dem Radverkehr möglich.
C.3.5	Bürger/in 244	
	Bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes sollte auf durchgehende Verbindungen für den Radverkehr geachtet werden.	Siehe C.1.1
C.3.6	Bürger/in 245	
	Hinweis auf sehr gute Fahrradständer der Schweizer Bundesbahn	Wird zur Kenntnis genommen
C.3.7	Bürger/in 246 (Stellwand)	
	Bahnbrücke Schuttern Unterführung Bahn	Die Führung des Radverkehrs im direkten und weiteren Umfeld des Bahnhofs weist deutliche Defizite auf. Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation liegen allerdings nicht alleine im Kompetenzbereich der Gemeinde. Im Verkehrskonzept sind Vorschläge zur unmittelbaren sowie langfristigen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes enthalten. Siehe auch C.1.11
C.3.8	Bürger/in 247 (Stellwand)	
	Radweg Ortsdurchfahrt Friesenheim	Im Verkehrskonzept sind Vorschläge zur Herstellung eines Netzes alternativer Routen für den Radverkehr enthalten.
C.3.9	Bürger/in 248 (Stellwand)	
	Kronenstraße und Adlerstraße Radweg	Siehe C.3.2
C.3.10	Bürger/in 249 (Stellwand)	
	Unklare Situation Radweg entlang der B 3 Engelgasse bis Im Holdertal	Siehe C.3.4
C.3.11	Bürger/in 250 (Stellwand)	
C.3.11.1	Haltezone für Radfahrer an der Kreuzung	Siehe C.1.6
C.3.11.2	Radstreifen mit baulicher Auffahrt bzw. Verzögerungsstreifen	Siehe C.3.2 und C.1.4
C.3.12	Bürger/in 251 (Stellwand)	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Anbindung der Radwege an die Straße, keine „Querungshilfen“ für Radfahrer	Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass an mehreren Stellen zwar ein Querungsbedarf für den Radverkehr besteht, entsprechende Querungshilfen aber fehlen. Wo Querungsbedarf für den Radverkehr besteht sollten auch Querungshilfen vorhanden sein. Die bauliche Ausbildung sollte sich neben dem aktuellen Regelwerken auch an den „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ orientieren.
C.3.13	Bürger/in 252 (Stellwand)	
	Durchgehende Rad- und Fußwege nötig in ganz Groß-Friesenheim	Siehe C.1.1
C.3.14	Bürger/in 253 (Stellwand)	
	Durchgehende sichere Radwege mit sicheren Querungen Nord-Süd → B 3 Ost-West → Haupt-/Bahnhofstraße	Siehe C.1.1
C.3.15	Bürger/in 254 (Stellwand)	
	Entlang der B 3 → kein ausgewiesener Radweg	Siehe C.1.10.1
C.3.16	Bürger/in 255 (Stellwand)	
	Vorfahrt Radverkehr gegen Kfz-Verkehr an Kreuzungen	Ein genereller Vorrang für den Radverkehr an allen Kreuzungen ist nicht umsetzbar. Im Zuge einer Fahrradachse (z. B. Fahrradstraße) kann diese gegenüber einmündenden oder kreuzenden Straßen bevorrechtigt werden.
C.3.17	Bürger/in 256 (Stellwand)	
	Friesenheimer Hauptstraße Winterseite, Radverkehr gegen Fahrriichtung der Autos → schmale Straße, kein gutes Gefühl für Auto-und Radfahrer	Siehe C.3.1
C.3.18	Bürger/in 257 (Stellwand)	
	Als Fahrradfahrer kompliziert zu fahren Friesenheimer Hauptstraße zwischen Eisweiher und Rathaus	Dieses Defizit wurde auch in der Bestandsanalyse zum Radverkehr erkannt. Das Verkehrskonzept enthält Vorschläge, wie hier mittel- bis langfristig eine durchgängige Radinfrastruktur geschaffen werden kann.
C.3.19	Bürger/in 258 (Stellwand)	
	Sternenberghalle, abschließbare Fahrradboxen und Anbindemöglichkeiten für Fahrräder	Siehe C.1.9
C.3.20	Bürger/in 259 (Stellwand)	
	Schule Friesenheim, „ordentliche“ Fahrradabstellmöglichkeiten, teilweise überdacht, jetzige Reifenkiller, haben schon mehrmals die Scheibenbremse beschädigt	Siehe C.1.9

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.3.21	Bürger/in 260 (Stellwand)	
	Straße vor Tankstelle Aral als Radstraße/-weg ausweisen, mit Pfosten sperren	Siehe C.3.4
C.3.22	Bürger/in 261 (Stellwand)	
	Fahrradboxen am Bahnhof auch auf der Westseite, Schutterner müssen über die Autobrücke oder das Fahrrad die Treppe unter den Gleisen durchtragen	Siehe C.1.9, C.1.11 und C.3.7 Die Flächen westlich der Bahn sind nicht im Eigentum der Gemeinde.
C.3.23	Bürger/in 262 (Stellwand)	
	Radverkehr von Schuttern geht scheinbar teilweise über die Daimlerstraße mit Verlängerung Schotterweg, Schotterweg Belag verbessern, Radweg ausschildern	Diese Verbindung ist als Maßnahme im Verkehrskonzept enthalten.
C.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
C.4.1	Bürger/in 263	
	Radverbindung nach Heiligenzell	Siehe C.1.1
C.4.2	Bürger/in 264	
	Radverbindung gewünscht (Friesenheim – Oberweier)	Siehe C.1.1
C.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
C.5.1	Bürger/in 265 (Stellwand)	
	Karte unvollständig, Radweg von Friesenheim nach Schuttern fehlt	Siehe C.1.1
C.5.2	Bürger/in 266 (Stellwand)	
	Radwege an den Baggersee, nach Schutterzell, nach Friesenheim	Eine Radverbindung von Schuttern an den Baggersee ist zwischenzeitlich hergestellt worden. Die Radwegverbindung Schuttern-Schutterzell soll Landkreis in 2022 gebaut werden. Bezüglich einer Radverbindung zwischen Schuttern und Friesenheim wird auf Punkt C.1.11 verwiesen. Zudem werden im Verkehrskonzept Vorschläge gemacht, wie die Radverbindung zwischen Schuttern und Friesenheim verbessert werden kann.
C.5.3	Bürger/in 267 (Stellwand)	
	Radweg nach Friesenheim weiterführen	Siehe C.1.11
C.5.4	Bürger/in 268 (Stellwand)	
	Fahrradboxen auf der Schutterner Seite am Bahnhof	Siehe C.1.9, C.1.11 und C.3.7
C.5.5	Bürger/in 269 (Stellwand)	
	Radweg nach Friesenheim nicht durch Unterführung sondern über Brücke, Rad-	Siehe C.1.11 und C.5.2

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	weg nach Schutterzell	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
C.5.6	Bürger/in 270 (Stellwand) Abschließbare Abstellanlagen für Fahrräder an Offohalle, u.a.	Siehe C.1.9
C.5.7	Bürger/in 271 (Stellwand) Radweg über Eisenbahn, beidseitiger Radweg auf der Brücke	Siehe C.1.11 und C.5.8
C.5.8	Bürger/in 272 (Stellwand) Radschutzstreifen für: Hauptstraße, Oberdorfstraße, Unterdorfstraße, Bahnbrücke	Bei den gegebenen Verkehrsstärken auf der Oberdorf- und der Unterdorfstraße ist der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr verträglich. Die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen entlang der Schutterner Hauptstraße ist aus Platzgründen nicht möglich. Im Bereich westlich der Einmündung Unterdorfstraße kann die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens geprüft werden. Siehe auch C.1.11
C.5.9	Bürger/in 273 (Stellwand) Radwegefädelspur an Schutterner Einfahrt Ost zu flach angelegt, Autofahrer fahren fast gerade und drängen Fahrradfahrer an den Bordstein	Ein baulicher Schutz des Radwegendes ist als Maßnahme in das Verkehrskonzept aufgenommen worden.
C.5.10	Bürger/in 274 (Stellwand) Radwege von Friesenheim kommend durch Schuttern, Richtung Kürzell	Siehe C.1.11, C.5.2 und C.5.8
C.5.11	Bürger/in 275 (Stellwand) Radweg nach Hugsweier entlang der Kreisstraße	Siehe C.1.2
C.5.12	Bürger/in 276 (Stellwand) Radwege nicht unterordnen an Hauseinfahrten, landwirtschaftlichen Wegen oder Seitenstraßen, z.B. Älmle, Zufahrt Bahnhof	Parallel zur einer übergeordneten Straße verlaufende Radwege sind gegenüber untergeordneten Zufahrten in der Regel bevorrechtigt. Übersteigt die Verkehrsstärke in der durch den Radverkehr zu querenden Zufahrt oder Einmündung 3.000 Kfz/24h, dann wird der Radverkehr untergeordnet geführt. Die Bevorrechtigung des Radverkehrs kann durch Furtmarkierung verdeutlicht werden. Im Verkehrskonzept ist die Prüfung der Möglichkeit der Furtmarkierung als Maßnahme aufgenommen worden.
C.5.13	Bürger/in 277 (Stellwand)	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Frage: Welche Radwege	Wird zur Kenntnis genommen.
C.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	
	keine Nennungen	
C.7	Schriftlich	
C.7.1	Bürger/in 278 (Schreiben vom 07.08.2018)	
C.7.1.1	<p>Die Kronenstraße und die Adlerstraße benötigen schnellstmöglich einen „Radstreifen“ für Radfahrer. Ich fahre selbst das ganze Jahr über mit dem Fahrrad zur Arbeit und kann aus eigener Erfahrung berichten, dass es sehr gefährlich ist, unabhängig von der Richtung (Lahr oder Ofenbürg) auf die B 3 aufzufahren. Zudem kann das Anhalten an der Kreuzung sehr abenteuerlich werden.</p> <p>Unsere Bitte wäre in diesem Fall, einen „Radstreifen“ auf beiden Seiten der B 3 durchgängig zu markieren. Sehr wichtig hierbei ist, dass der „Radstreifen“ eine baulich getrennte Auffahrt bekommt [...]. Leider kommt es sehr häufig vor, dass den Radfahrern mit Absicht die Auffahrt auf die B 3 verwehrt wird. Wird dabei gleichzeitig noch der Bürgersteig [...] zugedehnt, entstehen Situationen, die mittelfristig einen schweren Unfall verursachen werden. Den Radfahrern muss die Möglichkeit eingeräumt werden, sicher auf die B 3 aufzufahren. Zudem würde eine baulich getrennte Auffahrt auf die B 3 die Einfahrtgeschwindigkeit der Lkw, Pkw und Motorräder drosseln.</p> <p>Anlage: Auszug aus „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) – Baulich geschütztes Radwegende</p>	<p>Die Anlage eines Radfahrstreifens entlang der Ortsdurchfahrt (B 3) ist von der Gemeinde bereits beantragt.</p> <p>Eine sichere Gestaltung von Radwegenden ist als Maßnahme im Verkehrskonzept enthalten.</p>
C.7.1.2	<p>Zudem sollte über eine Überquerungshilfe beim Küchenstudio Mussler nachgedacht werden, die auch die Radfahrer (von Lahr aus kommend) nutzen können. Dabei sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Überquerungshilfe anders baulich gestaltet wird [...], als die Überquerungshilfe am Ortsausgang in der Adlerstraße, denn dabei wird der Radfahrer von der Fahrbahn heruntergelotst und muss zum Überqueren der B 3 anhalten. Aus diesem Grund nutzen die wenigsten</p>	<p>Die Querungshilfe in der Adlerstraße auf Höhe der Einmündung Im Holdertal entspricht den geltenden Regeln der Technik.</p> <p>Die Querungshilfe in der Kronenstraße auf Höhe der Einmündung Geroldsecker Straße wird im Zuge der Einrichtung der Radschutzstreifen umgestaltet werden.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Radfahrer diese Überquerungshilfe und ordnen sich konventionell zum Linksabbiegen davor ein. Eine Überquerungshilfe zum Linksabbiegen sollte den Radfahrer nicht zum Absteigen zwingen.</p> <p>Anlage: Auszug aus „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) – Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel</p>	
C.7.1.3	<p>Des Weiteren birgt das Anhalten an der Kreuzung neben den Pkw bzw. den Lkw Gefahren, die zu schweren Unfällen führen können. Für den Lkw-Fahrer ist es nicht einsehbar, ob ein Radfahrer in seinem toten Winkel steht. Beim Abbiegen des Lkw von der Kronenstraße in die Bahnhofstraße hat der Radfahrer keine Chance durch den hohen Bordstein auszuweichen und könnte überrollt werden. Einige Autofahrer haben es sehr eilig, vor den Radfahrern die Kreuzung zu überqueren. Ist der Radfahrer etwas unsicher und kann die Spur beim Anfahren nicht halten, ist es auch hier nur eine Frage der Zeit, bis die Situation passt und ein Radfahrer vom Pkw erfasst wird. Hier wäre unser Vorschlag eine „Haltezone“ vor der Ampel für die Radfahrer einzurichten, den so genannten Radaufstellstreifen.</p> <p>Anlage: Foto eines Radaufstellstreifens</p>	Siehe C.1.6
C.7.2	<p>Bürger/in 279 (Schreiben vom 12.09.2018)</p>	
	<p>a) Durchgang bei Fiat-Jäckle... Richtung Niederschopfheimerstr.</p> <p>b) Durchgang beim „Brückle“/Beethovenstr., beide jeweils nur eingeschränkt passierbar wegen Metallschutzvorrichtung; -sollte entfallen (nicht mehr zeitgemäß); -Poller ist ausreichend (s. Bahnunterführung)</p> <p>c) Durchgang bei Lahr-/Raiffeisenstraße [...]; privatinstallierte Eisentür kann/sollte entfallen</p> <p>Begründung [...]: Derzeitige Situation erschwert den Durchgang sowohl von Fahrrädern mit Kinderanhänger als auch von selbstfahrenden Seniorengfahrzeugen</p>	<p>Siehe C.2.1</p> <p>Hierbei handelt es sich um Privatgelände, welches vom Eigentümer durch eine Tür vor unbefugtem Betreten gesichert wird.</p>
C.7.3	<p>Bürger/in 280 (Schreiben vom 14.09.2018)</p>	
	<p>Friesenheimer Anwohner mit Kindern ha-</p>	<p>Bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen und bis</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>ben den Vorschlag gemacht, ab diesem Eck [Metzgerei Erb] und weiter Friesenheimer Hauptstraße Nordseite den Gehweg auch als Radweg für die Schulkinder nutzen zu können.</p>	<p>vollendeten 10. Lebensjahr dürfen Kinder zum Radfahren den Gehweg benutzen. Sie dürfen von einer Aufsichtsperson begleitet werden. Eine Freigabe nur für bestimmte Personengruppen ist rechtlich nicht umsetzbar.</p> <p>Eine Maßnahme des Verkehrskonzepts ist die Erstellung von (Rad-)Schulwegplänen. Hierbei soll in Zusammenarbeit von Schulen, Eltern, Verwaltung und Fachplanern sichere Schulwege gefunden und kommuniziert werden.</p>
C.7.4	<p>Bürger/in 281 (Schreiben vom 15.09.2018)</p>	
	<p>Fahrradboxen auch auf der Westseite des Bahnhofs in Friesenheim</p> <p>Wer von Westen mit dem Fahrrad zum Bahnhof Friesenheim kommt, und dieses in einer Fahrradbox sicher einschließen will, muss: Entweder über die Brücke auf der Fahrbahn fahren; die keinen Radweg hat, eng ist und Fahrzeuge mit 70 + km/h oft eng überholen. An den Abnhhof westlich fahren und das Fahrrad die Treppe hinunter tragen (ggf. schieben) und auf der Ostseite wieder die Treppe hochtragen, oder über dne Trampelpfad auf dem Rasen oder ganz um die Gebäude von der Zimmerei.</p> <p>Hier wäre es wünschenswert, wenn die nächsten Fahrradboxen auf der Westseite montiert würden.</p> <p>Anlage: Fotos, die die genannten Stellen zeigen</p>	<p>Siehe C.1.9 und C.3.22</p>
C.7.5	<p>Bürger/in 282 (Schreiben vom 06.10.2018)</p>	
	<p>Fahrradabstellanlagen</p> <p>Anbei ein Link auf die Webseite der von der SBB verwendeten Fahrradständer, m.E. die besten die ich bis jetzt benutzt habe [Hersteller: Velopa, Typ: Pedal-Parc® Basic].</p> <p>Natürlich darf man kein Produkt eines Herstellers ausschreiben, aber für eine fahrradfreundliche Gemeinde ist es sinnvoll, gute Abstellanlagen auszuschreiben.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
C.7.6	<p>Bürger/in 283 (Schreiben vom 18.10.2018)</p>	
	<p>Im Zusammenhang mit der Vorstellung des Verkehrskonzepts am 12.09. in der Sternenberghalle ist mir noch folgender Gedanke gekommen. Dort wurden die</p>	<p>Es ist richtig, dass Fuß- und Radverkehr voneinander abweichende Anforderungen an die Infrastruktur haben.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Belange von Radfahrern und Fußgängern auf einer Tafel gesammelt. Das halte ich für nicht gut, denn Fahrradfahrer und Fußgänger haben stark differierende Bedürfnisse. Die Belange der Radfahrer sollten eigenständig behandelt werden.</p> <p>Ein Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit passt z. B. schon nicht gut auf einen gemeinsamen Rad- und Fußweg. Innerorts entsprechen die Geschwindigkeiten und eigentlich auch die Bedürfnisse eher denen von Autofahrern.</p> <p>Es wäre schön, wenn diese Überlegung Eingang in Ihre Planung finden würde.</p>	<p>Die gemeinsame Behandlung auf einer Stellwand war dem Umstand geschuldet, dass zu diesen Themenfeldern erfahrungsgemäß deutlich weniger Hinweise gemacht werden, als zum Kfz-Verkehr.</p> <p>Im Verkehrskonzept werden Fuß- und Radverkehr getrennt voneinander behandelt.</p>

D STELLUNGSNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
D.1	Auftaktveranstaltung (25.07.2018)	
D.1.1	Bürger/in 284	
	Für Fußgänger ist in der Diersburger Straße in Oberschopfheim nicht ausreichend Platz, was die Sicherheit des Fußverkehrs dort beeinträchtigt.	Siehe A.1.6 In der Vergangenheit hat die Gemeinde jede sich bietende Gelegenheit genutzt, um Grundstücke entlang der Diersburger Straße zu erwerben. Auf den erworbenen Abschnitten wurden stets Gehwege angelegt.
D.1.2	Bürger/in 285	
D.1.2.1	Poller auf den Gehwegen stellen ein Hindernis für Sehbehinderte dar.	Den Belangen des Fußverkehrs als Basismobilität wird bei der Fortschreibung des Verkehrskonzepts besonderes Augenmerk geschenkt. Im Verkehrskonzept werden Empfehlungen für die Gestaltung von (barrierefreien) Fußverkehrsanlagen im Um- und Neubau gegeben. Unverzichtbare Poller, z. B. gegen unbefugtes Parken, sollten farblich abgesetzt und deutlich kontrastierend zu gestalten.
D.1.2.2	Auch von Grundstücken in den öffentlichen Raum hineinragender Bewuchs schränkt Fußgänger stark ein.	Die Verwaltung schreibt die Anwohner an, wenn solch ein Bewuchs gemeldet wird. Im Amtsblatt wird immer wieder auf die Notwendigkeit des Freihaltens des Lichtraumprofils hingewiesen.
D.1.3	Bürger/in 286	
D.1.3.1	Im Gemeindegebiet finden sich unterschiedliche Gehwegbreiten. Können im Verkehrskonzept Angaben zu notwendigen Gehwegbreiten gemacht werden. Auch die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung von Gehwegen sollten im Verkehrskonzept berücksichtigt werden.	Siehe D.1.2.1 Bei Straßenbaumaßnahmen wird dem Fußverkehr seit Jahren höherer Stellenwert zugemessen. Neu errichtete Gehwege werden selbst bei beengten Platzverhältnissen mindestens 1,5 m breit ausgebaut. Steht die notwendige Breite nicht zur Verfügung, dann wird die Fahrbahn entsprechend eingengt.
D.1.3.2	Die Erarbeitung von Schulwegeplänen könnte ebenfalls als Maßnahme in das Verkehrskonzept aufgenommen werden.	Die Erarbeitung von Schulwegeplänen ist nicht vorgesehen.
D.1.4	Bürger/in 287	
D.1.4.1	Die Engstelle Diersburger Straße/ Bühlsstraße ist wegen teilweise fehlender Gehwege sehr gefährlich. Im Begegnungsverkehr werden die Gehwege überfahren. Könnten hier Hochborde statt Rundborde eingesetzt werden.	Siehe D.1.1 In die Planung einer grundhaften Erneuerung der Diersburger Straße würde auch der Einmündungsbereich miteinbezogen und den Anforderungen an die Sicherheit des Fußverkehrs gestaltet werden.
D.1.4.2	Die Gehwege in der Diersburger Straße haben teilweise starke Querneigungen,	Siehe D.1.2.1

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	was die Benutzung für Mobilitätseingeschränkte sehr schwierig macht.	
D.1.5	Bürger/in 288	
	Warum wurde die Querungshilfe an der B 3 (Kronenstraße/Dorfgraben) noch nicht realisiert? Diese ist sehr wichtig, da dort viele Schüler queren.	Für die Maßnahme standen bisher keine Mittel zur Verfügung. Die Maßnahme ist jedoch in die Fortschreibung des Verkehrskonzepts aufgenommen worden.
D.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
D.2.1	Bürger/in 289	
	Im Bereich der Bushaltestelle sollte es eine Querungshilfe geben.	Grundsätzlich sollten sich im Bereich von Bushaltestellen Querungshilfen befinden. Ca. 60 m westlich der Bushaltestelle befindet sich eine Mittelinsel. Ein Querungsbedarf östlich der Bushaltestelle besteht nur für einen kleinen Personenkreis, nämlich die Anwohner auf der Nordseite der Oberschopfheimer Hauptstraße. Die Nutzung der Querungshilfe an der Einmündung ist zumutbar.
D.2.2	Bürger/in 290	
	Entlang der Oberschopfheimer Hauptstraße gibt es zum Teil keine Gehwege.	Entlang der Oberschopfheimer Straße ist zumindest an der Südseite ein durchgehender Gehweg vorhanden. Die Straßenraumbreite in der Oberschopfheimer Straße ist ausreichend groß, um bei einem eventuellen Umbau beidseitig angemessen breite Gehwege anlegen zu können. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf wird hier nicht gesehen. Siehe auch D.1.3.1
D.2.3	Bürger/in 291	
	Der Fußweg von Meiersmattstraße in Diersburger Straße in Oberschopfheim wird von Kindern als Schulweg benutzt. Die Querung der Diersburger Straße ist gefährlich.	Im Verkehrskonzept ist als Maßnahmenvorschlag eine Fahrbahneinengung in der Diersburger Straße enthalten, um lokal begrenzt dem Fußverkehr zu Lasten des Kfz-Verkehrs mehr Raum zur Verfügung stellen zu können.
D.2.4	Bürger/in 292	
	In der Diersburger Straße sind wechselseitig keine Gehwege vorhanden. Ein Überqueren der Fahrbahn ist in regelmäßigen Abständen nötig. Für den Schulweg ist dies mit Gefahren verbunden. Auch die Ausfahrt aus Grundstücken ist kaum möglich. Könnten Hinweisschilder angebracht werden: „Achtung Schulweg kreuzt“ bzw. „Achtung Ausfahrt“?	Siehe D.1.1, D.1.3.1 und D.2.3
D.2.5	Bürger/in 293	
	Die Verbindungswege Meiersmattstraße / Diersburger Straße werden auch durch motorisierte Zweiräder genutzt. Kann das unterbunden werden und gleichzeitig die Befahrbarkeit durch Fahrräder mit Anhängern	Eine praktikable Lösung für dieses Problem kann nicht gefunden werden. Die Öffnung für Fahrräder mit Anhänger birgt immer auch die Gefahr der Nutzung durch motorisierte Zweiräder.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	ngern gewährleistet bleiben?	
D.2.6	Bürger/in 294	
	Oft wird in Oberschopfheim auf den Gehwegen geparkt. Kann dies häufiger kontrolliert und geahndet werden?	Siehe B.1.7
D.2.7	Bürger/in 295	
	Die Treppenanlagen am Kappelweg vor Kindergarten und an der Kirchstraße sind für Kinderwagen u. Rollatoren nicht befahrbar. Könnten hier Rampen angelegt werden?	Siehe D.1.2.1
D.2.8	Bürger/in 296	
	Im Bereich Pfarrhaus ist die Gehwegsituation schlecht, vom Kappelweg kommend endet der Gehweg unten bei der Kirchstraße.	Nicht jedes Defizit kann im Rahmen des Verkehrskonzepts unmittelbar behoben werden. Im Verkehrskonzept werden Empfehlungen für die Gestaltung von (barrierefreien) Fußverkehrsanlagen gegeben, die bei Um- und Neubau Beachtung finden sollen.
D.2.9	Bürger/in 297	
	Das Laubengässle könnte attraktiver für den Fußverkehr gemacht werden. Vorschläge hierfür wären eine bessere Beleuchtung, Rückschnitt von Bewuchs, regelmäßige Müllsammlung (v. a. Flaschen).	Das Laubengässle ist ein wichtiges Element im Schulwegenetz. Die Überprüfung von Zustand und Beleuchtung des Weges ist als Sofortmaßnahme im Verkehrskonzept enthalten.
D.2.10	Bürger/in 298	
	Die Querung Leutkirchstraße auf Höhe der Schulstraße ist für Kindergarten- und Schulkinder gefährlich. Könnte dort ein Zebrastrifen oder eine Querungshilfe angeordnet werden?	Seit Kurzem ist die Anlage von Zebrastrifen auch in Tempo 30-Zonen möglich, wenn schutzbedürftige Personen die Straße regelmäßig queren und ein Schutz anders nicht erreichbar ist. Die Prüfung der Anlage eines Fußgängerüberweges an dieser Stelle ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.
D.2.11	Bürger/in 299	
	Sind Schulwegepläne bzw. Radschulwegepläne, auch für Schüler, die aus Diersburg mit dem Fahrrad nach Friesenheim in die Schule fahren, ein sinnvolles Instrument?	Die Erstellung von Schulwegplänen ist nicht vorgesehen.
D.2.12	Bürger/in 300	
	Oft sind keine Gehwege vorhanden. Wie kann ein Schulwegeplan dann eine sinnvolle Empfehlung formulieren?	Auch wenn keine Gehwege vorhanden sind, kann es sinnvoll sein, Straßenzüge mit geringeren Verkehrsbelastungen, geringeren Geschwindigkeiten und besseren Sichtverhältnissen für den Schulweg zu wählen. Die Erstellung von Schulwegplänen ist nicht vorgesehen.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
D.2.13	Bürger/in 301	
	Gehwege, die Mindeststandards genügen sind nicht nur für Kinder, sondern auch für Ältere und Mobilitätseingeschränkte wichtig, Die Wege zwischen Diersburger Straße und Meiersmattstraße sollten als Fußwege ausgewiesen werden.	Eine Ausweisung als reiner Fußweg kann die Nutzung durch den Radverkehr nicht verhindern.
D.2.14	Bürger/in 302	
	Gehwege sind oft nur der Rest zwischen Straße und Hauswand. Notwendige Bordsteinabsenkungen sollten zeitnah umgesetzt werden.	Siehe D.1.2.1 und D.1.3.1 Es wurden bereits Bordsteinabsenkungen im gesamten Gemeindegebiet umgesetzt. Die Bevölkerung kann der Gemeinde Stellen nennen, an denen Absenkungen bevorzugt vorgenommen werden sollten.
D.2.15	Bürger/in 303	
	Die Gemeinde sollte Grundstückseigentümer verstärkt darauf hinweisen, dass Bewuchs von Grundstücken in den öffentlichen Raum zurückgeschnitten werden muss.	Siehe D.1.2.2
D.2.16	Bürger/in 304	
	Im Hinblick auf den Fußverkehr sind in Oberschopfheim vorrangig zu behandeln: <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Gehwege • Fehlende Bordsteinabsenkungen • Eingeschränkte Nutzbarkeit wegen Bewuchs 	Siehe D.1.2
D.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
D.3.1	Bürger/in 305	
	Bei schmalen Straßen mit niedrigen Bordsteinen weicht der Kfz-Verkehr häufig auf den Gehweg aus. Hier sollte eine bessere Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg vorgenommen werden.	Insbesondere wenn nur wenig Raum zur Überplanung zur Verfügung steht, entsteht ein Dilemma: <ul style="list-style-type: none"> • Entweder dem Kfz-Verkehr wird mehr Raum gegeben und so auch die Begegnung mit größeren Fahrzeugen (z. B. Müllfahrzeug/Pkw) ermöglicht, oder • Dem Fußverkehr wird mehr Raum in Form von breiteren Gehwegen gegeben. Da beides nicht möglich ist wählt man einen Mittelweg. Die Fahrbahn wird schmaler ausgebildet zugunsten der Gehwege. Allerdings erhalten die Gehwege überfahrbare Bordanlagen, so dass im Ausnahmefall beim Begegnen größerer Fahrzeuge der Bordstein überfahren werden kann.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
D.3.2	Bürger/in 306 (Stellwand)	
	Übergang von Fahrbahn auf Gehweg mit abgesenktem Bordstein birgt Gefahr für Fußgänger Gehweg wird als Straße genutzt Lösung: bessere Trennung mit Hochbord	Siehe D.3.1
D.3.3	Bürger/in 307 (Stellwand)	
	Querungshilfe für Fußgänger in der Kronenstraße evtl. bei der Bushaltestelle	Siehe D.1.5.
D.3.4	Bürger/in 308 (Stellwand)	
	Abgesenkte Bordsteine → Gehwege werden von Autos genutzt → Übergang Straße-Fußweg fließend	Siehe D.3.1
D.3.5	Bürger/in 309 (Stellwand)	
	Oft hängt Bewuchs in die Gehwege	Siehe D.1.2.2
D.3.6	Bürger/in 310 (Stellwand)	
	Viele Gehwege sind seitlich geneigt, Problem für Rollatoren und Kinderwagen	Siehe D.1.2.1
D.3.7	Bürger/in 311 (Stellwand)	
	Industriestraße teilweise kein Gehweg oder zugewachsen	Siehe D.1.2.2
D.3.8	Bürger/in 312 (Stellwand)	
	Gehwege gleich bauen, teilweise gibt es an bebauten Grundstücken Gehweg, an den nicht bebauten davor und dahinter nicht, wenn ein Neubaugebiet gemacht wird nicht nur Fahrbahn sondern gleich Gehweg bauen	Siehe D.3.7 Die Erschließungsanlagen in Baugebieten werden immer fertig gebaut. Die Ausnahme bilden Gewerbegebiete.
D.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
D.4.1	Bürger/in 313	
	Querung (Zebrastreifen oder Querungshilfe bei Edeka?) an der falschen Stelle	Die Lage der Querungshilfe ist für sinnvoll.
D.4.2	Bürger/in 314	
	Gehwege im Mühlweg schlecht nutzbar, parkende Fahrzeuge	Siehe B.1.7
D.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
D.5.1	Bürger/in 315 (Stellwand)	
	Zebrastreifen an der Kirche für Schüler und Kirchgänger	Die Anlage eines Zebrastreifens an dieser Stelle wurde in der Vergangenheit mehrfach beantragt und vom Landratsamt abgelehnt. Im Hinblick darauf, dass sich die Einsatzgrenzen für Fußgänger-

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		überwege geändert haben, kann eine erneute Beantragung erfolgen. Dies ist als Maßnahmenvorschlag im Verkehrskonzept enthalten.
D.5.2	Bürger/in 316 (Stellwand)	
	Beleuchtung des Rad- und Fußwegs von Schuttern zum Bahnhof Friesenheim	Im Rad- und Fußverkehr werden prioritär Sicherheitsdefizite behoben und Netzlücken geschlossen. In einem weiteren Schritt werden Maßnahmen erwogen, die die Nutzung der Infrastruktur attraktiver machen.
D.5.3	Bürger/in 317 (Stellwand)	
D.5.3.1	Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t	Siehe A.1.3
D.5.3.2	Rad- und Fußgängerweg zum Bahnhof beleuchten	Siehe D.5.2
D.5.4	Bürger/in 318 (Stellwand)	
	Beleuchtung an den Ortsausgängen, 2-3 Leuchten nach Ortsschild (Bsp. Ausland): Richtung Friesenheim, Richtung Kürzell, Richtung Hugsweier, Richtung Schutterzell	Siehe D.5.2
D.5.5	Bürger/in 319 (Stellwand)	
	Fußgänger- und Radweg Schuttern-Schutterzell (Brücke)	Siehe A.7.2.5
D.5.6	Bürger/in 320 (Stellwand)	
	Schulweg/Radweg für Schutterner Schüler nach Friesenheim, Frage nach Schulwegkonzept für diese Strecke	Siehe C.1.11 und D.1.3.2
D.5.7	Bürger/in 321 (Stellwand)	
	Fußgänger- und Radweg Schuttern-Friesenheim (Bahnhof/Brücke), barrierefrei, Frage ob ein Weg angedacht ist	Siehe C.1.11
D.5.8	Bürger/in 322 (Stellwand)	
	Beleuchtung innerorts auf LED-Technik umstellen	Nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts Die Gemeinde investiert hierfür seit Jahren ca. 100.000 €/Jahr.
D.5.9	Bürger/in 323 (Stellwand)	
	Überquerung der Prinzenstraße für ältere Menschen und Schulkinder problematisch, Lösung: zusätzlicher Zebrastreifen	In Anbetracht des geringen Verkehrsaufkommens sowie der Gestaltung der Prinzenstraße wird die Anlage eines Zebrastreifens hier nicht für erforderlich gehalten.
D.5.10	Bürger/in 324 (Stellwand)	
	Gehwege sind oft schräg gebaut und an den Einfahrten abgesenkt, problematisch für Kinderwagen und Rollator-Nutzer	Siehe D.1.2.1
D.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
D.6.1	Bürger/in 325	
	Die Gehwege sind generell zu schmal, so dass mit Kinderwagen und Rollatoren auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss.	Siehe D.1.2.1 und D.1.3.1
D.6.2	Bürger/in 326	
	Die Bordsteine sollten im Hinblick auf die Nutzung von Rollatoren und Kinderwagen abgesenkt werden.	Siehe D.1.2.1 und D.2.14
D.7 Schriftlich		
D.7.1	Bürger/in 327 (Schreiben vom 04.08.2018)	
D.7.1.1	Fußgänger müssen an mehreren Stellen die [Diersburger] Straße als Gehweg benutzen. Da fehlen Hinweisschilder.	Siehe D.1.1 und D.2.3
D.7.1.2	Die Überquerung [der Diersburger Straße] gerade für Kinder und ältere Menschen ist gefährlich.	Siehe D.1.1 und D.2.3
D.7.2	Bürger/in 328 (Schreiben vom 07.08.2018)	
	Durchgang Lahr-/Raiffeisenstraße, Entfernung privat installierter Tür gewünscht	Siehe C.7.2
D.7.3	Bürger/in 329 (Schreiben vom 14.09.2018)	
D.7.3.1	Gehweg Turnhallenstraße Der Gehweg ist in der Turnhallenstraße auf der Ostseite an der Ecke auf 0 cm ausgebaut und im [weiteren] Verlauf [...] hört er auf und geht dahinter wieder als Gehweg weiter. Kann der Gehweg hier „normal“ ausgebaut werden? Oder ist diese Fläche privat und ein Gehweg nicht möglich Anlage: Fotos des betreffenden Bereiches	Wird zur Kenntnis genommen.
D.7.3.2	Gehweg Turnhallenstraße Auf der Westseite der Turnhallenstraße verläuft ein Gehweg und endet dann mit einem Hochbord kurz vor dem Gäßchen. Kurz darauf beginnt der Gehweg wieder mit Hochbord. Können hier die Übergänge abgesenkt werden oder verändert werden, dass dieser mit Rollator und Kinderwagen genutzt werden kann? Anlage: Fotos des betreffenden Bereiches	Wird zur Kenntnis genommen
D.7.3.3	Bohmattstraße Gehweg	Siehe D.1.2.2

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>In der Bohmattstraße ist der Gehweg nicht richtig ausgebaut und wieder zugewachsen. Somit nicht richtig nutzbar.</p> <p>Anlage: Fotos des betreffenden Bereiches</p>	
D.7.3.4	<p>Friesenheimer Hauptstraße Gehweg, Treppe und Werbeschilder</p> <p>In der Friesenheimer Hauptstraße [...] ragt die Treppe über den Privatbereich in den öffentlichen Gehweg. Außerdem stehen auf dem öffentlichen Gehweg auch noch Werbeschilder</p> <p>Anlage: Foto des betreffenden Bereichs</p>	Siehe Allgemeine Hinweise Punkt A)
D.7.3.5	<p>Gehweg Privatgelände</p> <p>Vermeintliche Gehwege sind manchmal unvermittelt Privatfläche die dann unvermittelt versperrt sind. Könnte die Gemeinde im Rahmen des Verkehrskonzepts prüfen, was Gehweg ist und was Privatfläche.</p> <p>z .B. sind an der Friesenheimer Hauptstraße vor dem Geschäft Biker 24 auch unterschiedliche Aussagen, ob der vermeintliche Gehweg ein Gehweg ist oder Teil der Fahrbahn. Auch diverse andere Gehwege sind tlw. auf privatem Gelände.</p>	Es ist richtig, dass es für Nutzer nicht immer ersichtlich ist, ob es sich bei einer befestigten Fläche um einen öffentlich nutzbaren Gehweg oder eine private Fläche handelt. Im Zuge von sukzessive durchgeführten Umbauten wird die Gemeinde dafür sorgen, dass öffentliche Gehweg bestimmte charakteristische Merkmale aufweisen, die sie als solche erkennbar machen.
D.7.3.6	<p>Bewuchs in den Gehwegen</p> <p>So wie hier am Schulweg „Im Gässle“ und in Oberweier Schulgarten und Friesenheim neben Kindergarten und Oberschopfheim Bushaltestelle Engel gibt es noch einige Gehwege, die mit Bewuchs eingeschränkt sind. Hier würde ich mir eine regelmäßige Kontrolle der Gemeinde mit einem Monitoring wünschen.</p> <p>Anlagen: Foto, das den durch Bewuchs eingeschränkten Raum auf einem Fußweg zeigt</p>	Siehe D.2.15
D.7.4	<p>Bürger/in 330 (Schreiben vom 15.09.2018)</p>	
D.7.4.1	<p>Gemeindeeigene Mülleimer blockieren Gehwege und zwingen auf Fahrbahn</p> <p>An mehreren gemeindeeigenen Grundstücken werden die gemeindeeigenen (politische und kirchliche Gemeinde) Mülleimer auf Gehwegen abgestellt, obwohl nicht genug Gehwegrestbreite ist und ein alternatives Aufstellen an einer Nische o.ä. möglich ist. Dadurch werden</p>	<p>An Tagen, an denen der Müll abgeholt wird, ist für alle Verkehrsteilnehmer mit Einschränkungen zu rechnen. Anrainer können darauf hingewiesen werden, zur Vermeidung von Störungen Müllbehälter erst unmittelbar vor Abholung bereitzustellen.</p> <p>Der Sachverhalt wird geprüft und als Maßnahmenvorschlag für eine Sofortmaßnahme aufgenommen.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Fußgänger wie Kindergarten- und Schulkinder auf die Fahrbahn abgedrängt. Eine alternative Aufstellung der Mülleimer ist oft möglich. Dies könnte geprüft werden.</p> <p>Ortsverwaltung Oberschopfheim Auberghalle Oberschopfheim KiGa Franziskus Schule Friesenheim Ev. KiGa Friesenheim Halle Schuttern u.a.</p> <p>Anlage: Fotos mit Beispielen entsprechender Bereiche</p>	
D.7.4.2	<p>Kindergarten enge Straße Am Dorfgraben Müllfahrzeug</p> <p>In der engen Straße Am Dorfgraben ist auch ein Kindergarten. Gerade wenn der Müll mit den 20Tonner Fahrzeugen abgeholt wird kann es zu Verkehrschaos und Gefährdungen kommen. Könnten die Mülleimer an der Straße Friedhofstraße oder noch besser an der Tavaux Straße abgestellt und abgeholt werden?</p> <p>Anlage: Fotos, die den beschriebenen Bereich zeigen</p>	<p>Siehe D.7.4.1</p> <p>In wie weit eine Abholung der Müllbehälter an anderer Stelle möglich ist, müsste mit den Anrainern direkt abgestimmt werden.</p>
D.7.4.3	<p>Der Gehweg Rösslegasse endet an Absperrkette Privatgelände Parkplatz.</p> <p>Anlage: Fotos, die die beschriebene Situation zeigen.</p>	<p>Der Gehweg endet hier, weil sich Privatgelände daran anschließt. Allerdings ist auch im weiteren Verlauf nach dem betreffenden Privatgelände kein Gehweg mehr auf dieser Straßenseite vorhanden. Die Rösslegasse weist auf der Südostseite zwischen Friesenheimer Hauptstraße und Engalgasse einen durchgehenden Gehweg auf.</p>
D.7.5	<p>Bürger/in 331 (Schreiben vom 24.09.2018)</p>	
	<p>Leider muss ich immer wieder beobachten, dass bei Kirchenzeiten wie Messen, Hochzeiten oder Beerdigungen viele gerade ältere Mitbürger durch die Gasse „Im Zirkel“ (dort wo die neuen Längsparker entstanden sind) die K5340 queren um direkt zur Kirche zu gelangen. Wenn dazu noch, wie so oft, um die Kirche herum alles zugeparkt wird, sind die Fußgänger leicht zu übersehen. Gerade für den Verkehr der aus Norden kommt, ist es durch die leichte S-Kurve schwer hier zusätzlich auf querende Fußgänger zu achten. Auch ist die Sicht für den Fußgänger schon bei normalen Bedingungen, für eine ungefährliche Querung nicht ausreichend.</p> <p>Ich möchte Sie bitten, hier verkehrsregelnde oder zumindest sensibilisierende</p>	<p>Siehe B.7.5.2</p> <p>Die Entfernung zur Fußgängerampel ist zumutbar und daher hat die Beantragung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit keinen Aussicht auf Erfolg.</p> <p>Das Verkehrskonzept schlägt für die Ortsdurchfahrt Heiligenzell die Ergreifung von Maßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Maßnahmen zu ergreifen bzw. beim zuständigen Straßenbaulastträger zu veranlassen, um hier eine Entschärfung der Situation zu ermöglichen, gerade im Hinblick auf querende Kinder und Senioren.</p> <p>Anlage: Luftbild mit Eintragung</p>	
D.7.6	<p>BUND Friesenheim (Schreiben vom 12.11.2018)</p>	
D.7.6.1	<p>Fußgänger/innen werden nicht ausreichend vor Verunfallung geschützt.</p> <p>Der Gemeinde ist bekannt, dass in Heiligenzell eine schwere Personenverletzung am Fußgängerüberweg – ehem. Rathaus geschehen ist. Damals ist eine Schülerin angefahren worden, sie lief bei Grün für Fußgänger/innen über den Sicherheitsbereich.</p> <p>Es ist nicht ausreichend eine Ampelregelung an dieser Stelle ohne zusätzliche Signalisierung aus Fahrtrichtung Lahr Richtung Heiligenzeller Rathaus an z. B. der Beleuchtungsanlage Abzweigung Kreisstraße Oberweier Straße, zu betreiben.</p> <p>Es hat sich bewährt, dass zusätzliche Gelblicht Warnsignalisierungen Autofahrende frühzeitig auf eine rote Ampel hinzuweisen, siehe Burgheimer Straße Richtung stadteinwärts Lahr.</p> <p>Bei einer möglichen Geschwindigkeit eines Pkw von 50 km/h von Lahr kommend wird eine Erkennung der auf Rot stehenden Ampel (in Heiligenzell) in ca. 4 Sekunden wahrgenommen. Länger dauert es nicht aus der Kurve kommend an den Fußgängerüberweg zu gelangen, zu kurz für Menschen mit eingeschränkter Wahrnehmung, die es auch im Straßenverkehr geben soll, ohne dass deren Fahrerlaubnis ungültig wäre.</p> <p>Bis heute ist aus meiner Kenntnis kein weiterer Unfall geschehen, das ist aber nur eine Frage der Zeit. Das vorhandene Risiko ist im Moment zu hoch und wir bitten aus diesem Grund baldmöglichst eine zusätzliche Warnampel, siehe Vorschlag oben, einzurichten.</p>	<p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eines der Ziele, die mit dem Verkehrskonzept verfolgt werden. Seit Kurzem gilt auf der Heiligenzeller Hauptstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Verkehrskonzept schlägt zudem für die Ortsdurchfahrt Heiligenzell die Ergreifung von Maßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p>
D.7.6.2	<p>Beleuchtung von Fußgängerüberwegen</p> <p>Im Ortskern befinden sich zwei Fußgängerüberwege ohne Ampelsteuerung, eine mit Ampelsignalisierung. Für alle Über-</p>	<p>Siehe D.1.2</p> <p>Die ausreichende Beleuchtung von Fußgängerquerungsanlagen ist ebenfalls Bestandteil der Standards für Fußverkehrsinfrastruktur, die bei Um- und</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>wege bitten wir so bald als möglich eine bessere Beleuchtung zu installieren. Aus alten Zeiten bestand die Ansicht, eine gelbe Beleuchtung wäre der richtige Weg (Gelb als Signalfarbe – Achtung)</p> <p>Dies war und ist aber ein Trugschluss. Gelbe Beleuchtung ist keine zusätzliche Sicherheit, das Gegenteil ist der Fall. Gelbes Licht reflektiert nur einen Teil des Lichtspektrums. Deshalb sind Personen auf dem Sicherheitsbereich beim Überqueren in der Nacht kaum oder nur schlecht zu sehen.</p> <p>Weißes Licht reflektiert von der getragenen Kleidung das Vollspektrum, sofern nicht ausschließlich schwarze Kleidung getragen wird. Aber sogar dann sind Personen besser zu erkennen, als wenn an gleicher Stelle gelbes Lampenlicht eingerichtet wurde.</p> <p>Die Gesetze der Optik (oder Gesetze der Physik) besagen, Reflektionen werden effektiver, je größer das Lichtspektrum der Quelle.</p>	<p>Neubau Beachtung finden soll.</p>
	<p>Der BUND bittet die Verwaltung unsere Vorschläge zu prüfen und dem Gemeinderat zur Abstimmung vorzulegen und so bald als möglich die betreffenden Maßnahmen umzusetzen, das würde ggf. schon in dieser Winterperiode mehr Schutz für Fußgänger/innen bedeuten.</p>	

E STELLUNGNAHMEN ZUM HANDLUNGSFELD ÖPNV

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
E.1	Auftaktveranstaltung (25.07.2018)	
E.1.1	Bürger/in 332	
E.1.1.1	Wie kann der schienengebundene Verkehr gefördert werden?	Das Verkehrskonzept hat die Förderung von Mobilitätsformen außerhalb des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Ziel. Nicht alle denkbaren Maßnahmen liegen allerdings im Kompetenzbereich der Gemeinde selbst. Die Gemeinde kann aber beispielsweise durch Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof für alle Verkehrsarten einen Beitrag zur Förderung des schienengebundenen Verkehrs leisten.
E.1.1.2	Der Bahnhof sollte barrierefrei gestaltet und gut beleuchtet werden.	Diese Maßnahme liegt im Kompetenzbereich der DB.
E.1.1.3	Ein Schritt zur Förderung des ÖPNV ist die Verbesserung der Taktung.	Die Maßnahmen im Verkehrskonzept zum ÖPNV orientieren sich an den Maßnahmen des Nahverkehrsplanes und detaillieren diese für die Gemeinde Friesenheim. Der Nahverkehrsplan nennt die Linien bzw. Orte, wo eine Angebotsverbesserung durch Taktverdichtung und Ausweitung der Bedienung am dringlichsten gegeben sind. Friesenheim oder ein Friesenheimer Ortsteil sind nicht explizit im Maßnahmenkatalog des Nahverkehrsplanes genannt. Das Angebot des ÖPNV muss sich in an wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausrichten. Auch wenn eine verbesserte Taktung sicherlich zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV führen würde, sind die Aussichten darauf, dass dies in den kommenden Jahren für den Buslinien- und den Bahnverkehr in Friesenheim geschehen wird, realistischerweise als gering einzustufen.
E.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
E.2.1	Bürger/in 333	
E.2.1.1	Da es in Oberschopfheim nur zwei Bushaltestellen gibt sind z. T. lange Wege dorthin zurückzulegen. Es sollten im Hinblick auf Erreichbarkeit und Taktung mögliche Verbesserungen geprüft werden	Siehe E.1.1.3
E.2.1.2	Nach Schuttern, Oberweier und Heiligenzell kommt man nicht, ohne umzusteigen. Kann nicht eine Linie über die Oberdorf- und die Weingartenstraße eingerichtet werden?	Siehe E.1.1.3
E.2.1.3	Kann Oberschopfheim an den Schnellbus angebunden werden?	Bei einer Bedienung von Oberschopfheim würde sich die Fahrt für den Schnellbus um 3 bis 5 Minuten verlängern.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		ten verlängern. Der Idee eines Schnellbusses läuft eine Fahrzeitverlängerung in dieser Höhe zuwider. Der Fall läge möglicherweise anders, wenn Oberschopfheim über eine Haltestelle direkt an der B 3 verfügen würde.
E.2.1.4	Wie können Fahrgemeinschaften untereinander gefördert werden?	www.fahrgemeinschaft.de
E.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
E.3.1	Bürger/in 334	
	Das Angebot "Anruf Sammeltaxi" (AST) ist bei der Bevölkerung kaum bekannt. Kann die Gemeinde nicht mehr dafür tun, dass dieses Angebot bekannter wird?	Die Gemeinde plant Veröffentlichungen zu diesem Angebot. Außerdem sollen im Rahmen des nächsten Vertrags die Angebotszeiten ausgeweitet werden.
E.3.2	Bürger/in 335	
	Bürgerbus wird hoffentlich v. a. von älteren Menschen benutzt, um z. B. nach Lahr zum Klinikum zu fahren. Da das Umsteigen in Lahr relativ kompliziert ist und auch die Parksituation am Klinikum schwierig ist, ist der Bedarfsbus sinnvoll	Die Initiierung eines Bürgerbusses ist als Maßnahmenvorschlag in das Verkehrskonzept aufgenommen. Der Bürgerbus würde im Kernort verkehren und diesen besser mit den Ortsteilen vernetzen. Verbindungen in andere Orte würde ein Bürgerbus aber nicht anbieten können.
E.3.3	Bürger/in 336	
	Die Linie 7141 sollte insbesondere an Wochenenden auch nach 24 Uhr verkehren. Z. T. fahren die Busse auch nur bis nach Oberschopfheim.	Siehe E.1.1.3 Als Ergänzung des regulären Busverkehrs wurde das AST eingerichtet. Grundsätzlich ist im Hinblick auf den ÖPNV fast alles möglich. Letztlich entscheiden die Kosten über die Umsetzbarkeit.
E.3.4	Bürger/in 337 (Stellwand)	
	Zugverbindung Richtung Freiburg und Offenburg mindestens stündlicher Halt	Siehe E.1.1.3 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.3.5	Bürger/in 338 (Stellwand)	
	Verbesserung des Bahnverkehrs, stündlicher Halt	Siehe E.1.1.3 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.3.6	Bürger/in 339 (Stellwand)	
	Sammeltaxi auf Zughalt abstimmen, Friesenheim – Schuttern – Heiligenzell - Oberweier	Eine im Nahverkehrsplan des Ortenaukreises enthaltene Maßnahme ist eine Verbesserung der Anschlussqualität Bus-Schiene.
E.3.7	Bürger/in 340 (Stellwand)	
	Stündlicher Zughalt	Siehe E.1.1.3 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.3.8	Bürger/in 341 (Stellwand)	

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	Verbesserung der Anbindung an die Bahn	Siehe E.3.6 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.3.9	Bürger/in 342 (Stellwand)	
	<p>Priorität Kfz?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SWEG nicht vertreten - Rufbus - Carsharing-Stellplätze - Reichsgaragenstellverordnung abschaffen 	<p>Das Verkehrskonzept berücksichtigt alle Verkehrsarten. Die Maßnahmen werden auf die verkehrlichen Ziele abgestimmt werden. Von einer Priorisierung des Kfz-Verkehrs kann nicht ausgegangen werden.</p> <p>Die Reichsgaragenordnung von 1939 als Vorläufer heutiger Stellplatzverordnungen hatte noch eine Förderung der Motorisierung zum Ziel. Heutige Stellplatzsatzungen hingegen geben Kommunen ein Instrument an die Hand, mit Einfluss auf das Stellplatzangebot im privaten Raum genommen werden kann.</p>
E.3.10	Bürger/in 343 (Stellwand)	
	<p>Bürgerbus als Ergänzung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schnellbus ausbauen Richtung OG - Einsetzen abs Richtung Friesenheim 	<p>Die Prüfung der Voraussetzungen zur Initiierung eines Bürgerbusses ist als Maßnahme in das Verkehrskonzept aufgenommen.</p> <p>Schnellbus siehe E.2.1.3</p>
E.3.11	Bürger/in 344 (Stellwand)	
	<p>E-Kleinbus mit Friesenheimer Linie durch Wohngebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> - sammelt Schüler ein - sorgt für Entlastung an der Schule, Kiga 	<p>Die Kapazität eines Kleinbusses wird für Schülerverkehr nicht ausreichend sein. Zudem sind E-Busse in der Anschaffung sehr teuer. Das Problem des „Eltern-Taxis“ wird auf diese Weise nicht in den Griff zu bekommen sein.</p>
E.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
E.4.1	Bürger/in 345	
	Nahezu unmöglich, ohne Auto zu pendeln, bessere Anbindung an Bhf. Mit ÖPNV gewünscht	Siehe E.3.6
E.4.2	Bürger/in 346	
	Bustaktung wurde so geändert, dass Zug am Bhf. nicht mehr erreicht werden kann, zwischen 15 und 17 Uhr keine Möglichkeit nach Friesenheim zu kommen	Siehe E.3.6
E.4.3	Bürger/in 347	
	Weiterführende Schulen (z. B. in Offenburg) für Schüler aus Oberweier schwer zu erreichen, Schulwahl hiervon beeinflusst	Siehe E.1.1.3
E.4.4	Bürger/in 348	
	Stadtbus (Anmerkung: ähnlich Bürger/inbus), der nur innerhalb Friesen-	Siehe E.3.10

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	heims verkehrt angeregt	
E.4.5	Bürger/in 349	
	Bus nach Lahr nur einmal stündlich, Wunsch nach Takterhöhung, Anregung von Mitfahrerbanken	<p>Siehe E.1.1.3</p> <p>Durch den Ringverkehr in beide Richtungen entsteht ein zeitlicher Versatz von einer halben Stunde.</p> <p>Mit Mitfahrerbanken wurden zwar zum Teil bereits gute Erfahrungen gemacht. Die Bänke sollten aber nicht dazu dienen, den ÖPNV zu ersetzen, sondern nur, im Rahmen eines Konzepts, kleine Lücken in einer ansonsten ausreichenden Versorgung schließen. Mitfahrerbanken ersetzen keinesfalls ein regelmäßiges und verlässliches Mobilitätsangebot.</p>
E.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
E.5.1	Bürger/in 350 (Stellwand)	
	Sonntags Bushalt in Schuttern	<p>Siehe E.1.1.3</p> <p>Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.</p>
E.5.2	Bürger/in 351 (Stellwand)	
	Anpassung der Buszeiten an Zeiten der Bahn, nachdem es die neue Haltestelle am Fechner gibt	<p>Siehe E.3.6</p> <p>Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.</p>
E.5.3	Bürger/in 352 (Stellwand)	
	Busse machen am Lindenplatz auf der Haltestelle Pause, schlecht für die Übersichtlichkeit	<p>Auf betriebliche Abläufe kann im Rahmen des Verkehrskonzepts kein Einfluss genommen werden. Die Information wird jedoch an die Verantwortlichen weitergegeben mit der Bitte um Prüfung, ob die Pause nicht an anderer Stelle gemacht werden kann..</p>
E.5.4	Bürger/in 353 (Stellwand)	
	Fahrradboxen auf der Schutterner Seite am Bahnhof	<p>Ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen ist im Verkehrskonzept als Maßnahme aufgenommen.</p>
E.5.5	Bürger/in 354 (Stellwand)	
	Bushaltestellen in der Ortsmitte Schuttern, defekter Brunnen, ein Häuschen nicht mehr zeitgemäß, Lösung: Bushaltestellen von vier auf zwei moderne reduzieren, ein zweckmäßiger Platz um sich zu treffen	<p>Die Umgestaltung des Lindenplatzes war als Maßnahme bereits im Verkehrskonzept 2002 enthalten, Die Planungen hierfür sind im Gange. Die Umsetzung hängt jedoch von den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde ab.</p>
E.5.6	Bürger/in 355 (Stellwand)	
	Engere Taktzeiten bei Bussen	<p>Siehe E.1.1.3</p>
E.5.7	Bürger/in 356 (Stellwand)	
	Zwei Haltestellen heißen Rathaus, eine	<p>An der Haltestelle „Rathaus“ treffen zwei Linien</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	ist am Rathaus, eine bei der Bäckerei Baumert, Lösung: Haltestellen unterschiedlich benennen	aufeinander (104 und 109). Daher ist es wichtig, dass alle Haltepunkte dieser Haltestelle denselben Namen tragen. Die Haltestellen liegen in Sichtweite zueinander.
E.5.8	Bürger/in 357 (Stellwand)	
	Umgehung öffentlicher Verkehrsmittel Hauptstraße und Im Oberdorf, da die Zunahme des Bus- und LKW-Verkehrs Fußgänger und Radfahrer gefährdet	Hauptverkehrsstraßen übernehmen eine Bündelungsfunktion und sind hierfür entsprechend ausgebaut. Haltestellen sollten so liegen, dass eine maximale Zahl von Nutzern sie in einer bestimmten Zeit fußläufig erreichen kann. Eine Führung des ÖPNV abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes/der Siedlungsschwerpunkte vermindert die Zahl der potenziellen Nutzer und verlängert die Fahrzeit. In der Summe wird der ÖPNV unattraktiver.
E.5.9	Bürger/in 358 (Stellwand)	
	Bessere Anbindung an Ringverkehr der Bushaltestelle im Unterdorf, besonders zu den Hauptverkehrszeiten 6-8 Uhr etc.	Siehe E.1.1.3 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.5.10	Bürger/in 359 (Stellwand)	
	Behindertengerechter Bahnsteig	Diese Maßnahme liegt im Kompetenzbereich der DB. Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.5.11	Bürger/in 360 (Stellwand)	
	Bahnhalt am Bahnhof Friesenheim von OG zwischen 8.45 Uhr und 10.45 Uhr, 18.44 Uhr und 21.15 Uhr schlecht für Pendler	Diese Maßnahme liegt im Kompetenzbereich der DB. Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben. Die Gemeinde bemüht sich hier seit Jahren Optimierungen herbeizuführen.
E.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	
E.6.1	Bürger/in 361	
	Der Busfahrplan sollte mit der Schule abgestimmt werden.	Siehe E.1.1.3 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.6.2	Bürger/in 362	
	Die Busverbindungen zwischen den Orten sollten verbessert werden.	Siehe E.3.10 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.6.3	Bürger/in 363	
	Die Busanbindung zum Friesenheimer Bahnhof sollte verbessert werden.	Siehe E.3.10 Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.6.4	Bürger/in 364	
	Die Haltestellen sollten mit einem Wartehäuschen mit Überdachung und Sitzgele-	Eine Maßnahme des Verkehrskonzepts betrifft die (barrierefreie) Ausstattung der Haltestellen. Zur

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	genheiten ausgestattet werden.	optimalen Ausstattung einer Haltestelle gehören auch Wetterschutz und Sitzgelegenheit. Aus Platzgründen wird dies aber nicht an allen Haltestellen umsetzbar sein.
E.6.5	Bürger/in 365	
	Weitere Bushaltestellen sollten eingerichtet werden, z.B. bei NORMA.	Siehe E.1.1.3
E.6.6	Bürger/in 366	
	Die Tarife sollten attraktiver sein.	Siehe E.1.1.3
E.7	Schriftlich	
E.7.1	Bürger/in 367 (Schreiben vom 07.08.2018)	
	Es wäre schön, wenn die Busverbindung [Linie] 7141 auch noch eine Abfahrzeit in Offenburg nach 0 Uhr anbieten würde (v. a. am Freitag und Samstag). So hat man die Möglichkeit, nach einem Kino- bzw. Lokalbesuch noch mit dem Bus nach Hause zu fahren und auf das Auto zu verzichten.	Die Information wird an die Verantwortlichen weitergegeben.
E.7.2	Bürger/in 368 (Schreiben vom 07.08.2018)	
	Zu lange Fußwege zu Haltestellen, Vorschlag einer Schleife mit 3 statt bisher 2 Haltestellen (ähnlich Oberweier)	Siehe E.1.1.3 und E.3.10
E.7.3	Bürger/in 369 (Schreiben vom 12.09.2018)	
	<p>Oberschopfheim braucht u.a. im östlichen Ortsbereich weitere Bushaltestellen</p> <p>Begründung: neue Baugebiete nach dem 2. WK ...Bevölkerungszuwachs! Weite Laufwege</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Petersle Abschnitt I, II, u. III b) In der Wanne c) Im Kirchenried <p>Weitere Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Eigene Mobilität bei älteren Senioren lässt nach, Lebensalter steigt b) Führerscheine: Bisher: zeitlich unbegrenzt (auf Lebenszeit) Seit 2014: zeitlich begrenzt auf 15 Jahre, Verlängerung ist von Gesundheitstest abhängig, d.h. in 	<p>Siehe E.1.1.3</p> <p>Auf einen Gesundheitstest wird in Deutschland bei der Verlängerung von Führerscheinen nach Ablauf von 15 Jahren verzichtet.</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	<p>Zukunft werden Ältere verstärkt auf ÖPNV umsteigen müssen</p> <p>Ergo: weite Laufwege zur nächsten Bushaltestelle sind nicht zumutbar, z.T. aufgrund diverser Behinderungen</p> <p>z. B. als Selbstversuch für jedermann geeignet: Fußmarsch vom Gemeindehaus im Loh zur Bushaltestelle „Dreiangel“</p> <p>Hierzu mein Vorschlag zu weiteren Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Im Oberdorf: z.B. Ecke Oberdorf-/Loh-/ Müller-Thurgau-Str. b) Im Petersle: z. B. in der Weingartenstr. od. Meiersmattstr. <p>Weiterer Vorschlag: betrifft südwestlichen Dorfteil (für die Bewohner südl. der Leutkirchstr., sowie das Baugebiet „Auf der Mühl“)</p> <ul style="list-style-type: none"> c) In der Leutkirchstr., z. B. Ecke Leutkirchstr./Mozartstr. <p>Anlage: Stadtpläne Oberschopfheim und Oberweier mit Eintragungen Linienverlauf</p>	<p>Richtig ist, dass die Bevölkerung altert und der Anteil älterer Menschen steigen wird.</p>
E.7.4	<p>Bürger/in 370 (Schreiben vom 25.09.2018)</p>	
	<p>Öffentlicher Nahverkehr</p> <p>Ich habe gehört, dass eine Breisgau-S-Bahn ins Leben gerufen werden soll, rund um Freiburg, den Kaiserstuhl und im Norden bis Offenburg.</p> <p>Ist es möglich, dass Friesenheim einen Halt erhält? So könnte der Nahverkehr aufgewertet, der Bahnhof Friesenheim als Haltepunkt gestärkt werden und die Friesenheimer hätten die Möglichkeit innerhalb weniger Minuten nach Lahr zu kommen.</p>	<p>Breisgau-S-Bahn 2020 bezeichnet ein Projekt zur Einrichtung eines S-Bahn-Systems im Großraum Freiburg. Bestimmte Strecken (Breisacher Bahn, Elztalbahn und östlichen Kaiserstuhlbahn) wurden bzw. werden ausgebaut, die Bahnhöfe modernisiert und das Fahrplanangebot deutlich ausgeweitet. Im Rahmen des Projekts ist auch eine Taktverdichtung auf der Strecke Freiburg-Offenburg vorgesehen.</p> <p>Allerdings hängt dies vom Bau des dritten und vierten Gleises durch die Rheinebene ab, da sonst nicht genügend Kapazität für den Regionalverkehr zur Verfügung steht.</p>

F STELLUNGNAHMEN ZU ÜBERGREIFENDEN ASPEKTEN

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
F.1	Auftaktveranstaltung (25.09.2018)	
F.1.1	Bürger/in 371	
	Die Straßenbeleuchtung in Schuttern ist unzureichend. Können die bestehenden Leuchten durch nachhaltige LED-Beleuchtung ersetzt werden?	Die allgemeine Straßenbeleuchtung ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts. Wenn in bestimmten Bereichen Beleuchtung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendig ist, wird dies ins Verkehrskonzept aufgenommen. Siehe auch D.5.8
F.1.2	Bürger/in 372	
	Wie ist das zeitliche Vorgehen bei der Umsetzung der Maßnahmen? Nicht alle Maßnahmen können sofort umgesetzt werden. Wie wird sichergestellt, dass diese Maßnahmen im Blick behalten werden?	Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts werden sukzessive umgesetzt werden. Die Umsetzung von Maßnahmen ist abhängig von aufzubringenden Kosten, zu beantragenden Zuschüssen, erforderlichen Genehmigungen und Personalkapazitäten in der Verwaltung, können Maßnahmen verzögern. Bisher nicht umgesetzte Maßnahmen des Verkehrskonzepts aus dem Jahr 2002 werden zudem geprüft werden.
F.1.3	Bürger/in 373	
	Es muss ins Bewusstsein gerückt werden, dass der Großteil der Anwesenden ebenfalls Verkehr erzeugt. Eine langfristige Strategie ist wünschenswert. Dabei sollte auch über radikale Maßnahmen, wie komplette Fahrverbote nachgedacht werden.	Wird zur Kenntnis genommen
F.1.4	Bürger/in 374	
	Es entsteht der Eindruck, dass in anderen Kommunen innovative Projekte umgesetzt werden, in Friesenheim aber nicht. Friesenheim sollte auch mutige Projekte angehen.	Wird zur Kenntnis genommen
F.1.5	Bürger/in 375	
	Es gibt eine Stellungnahme der Europäischen Union, die ein Verbot von Verbrennungsmotoren in großen Innenstädten bis zum Jahr 2030 fordert. Das Verkehrskonzept sollte auch solche Entwicklungen berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen
F.1.6	Bürger/in 376	
	Öffentliche Gebäude sollten barrierefrei gestaltet sein.	Mehrere Maßnahmen des Verkehrskonzepts werden die barrierefreie Gestaltung im öffentlichen Raum betreffen, wie z. B. Standards für Gehwege

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
		und Bushaltestellen.
F.1.7	Bürger/in 377	
	Die Berücksichtigung von Barrierefreiheit im Verkehrskonzept ist nicht zuletzt im Hinblick auf eine immer älter werdende Bevölkerung unabdingbar. Könnten hierbei nicht auch externe Berater (z. B. Vertreter von Blinden- und Sehbehindertenverbänden) einbezogen werden?	Das Verkehrskonzept beinhaltet Maßnahmen für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen. Die Standards hierfür orientieren sich am aktuellen Regelwerk und am Stand der Technik.
F.2	Veranstaltung Oberschopfheim (11.09.2018)	
F.3	Veranstaltung Friesenheim (12.09.2018)	
F.3.1	Bürger/in 378 (Stellwand)	
	Mitfahrmöglichkeiten per regionaler App o. ä.	www.fahrgemeinschaft.de
F.3.2	Bürger/in 379 (Stellwand)	
	B 3, Entsorgung der durch den Verkehr bedingten Abfälle, kehren!	Nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes
F.4	Veranstaltung Oberweier (17.09.2018)	
F.4.1	Bürger/in 380	
	Bewuchs auf Grundstücken schränkt Sicht oder Lichtraumprofile ein	Siehe D.1.2.2
F.5	Veranstaltung Schuttern (18.09.2018)	
F.5.1	Bürger/in 381	
	In der Kruttenau vom Brandweg kommend fehlt das Ortsschild Schuttern	Wird von der Gemeinde zur Kenntnis genommen und als Sofortmaßnahme überprüft.
F.6	Veranstaltung Heiligenzell (19.09.2018)	
F.6.1	Bürger/in 382	
	Regelverstöße sollten häufiger kontrolliert werden und geahndet werden. Auch sollte mehr Öffentlichkeitsaufklärung stattfinden, z. B. beim Thema Parken.	Siehe B.1.7 und B.3.7
F.6.2	Bürger/in 383	
	Es sollte dauerhaft ein Gemeindevollzugsdienst eingerichtet werden.	Siehe B.1.7
F.7	Schriftlich	
F.7.1	Bürger/in 384 (Schreiben vom 14.09.2018)	
	Beispiele alternativer Verkehr in Friesenheim wie ihn viele Bürger wünschen:	In das Verkehrskonzept haben die Belange aller Verkehrsteilnehmer Eingang gefunden.

Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
	umweltfreundlich, lärmarm, abgasfrei, entschleunigt Anlage: Fotos (zeigen beispielsweise Rad fahrende Kinder, auf der Straße spielende Kinder, Menschen mit Elektrorollstühlen oder Rollatoren, ...)	







G STELLUNGNAHMEN AUS ANDEREN QUELLEN

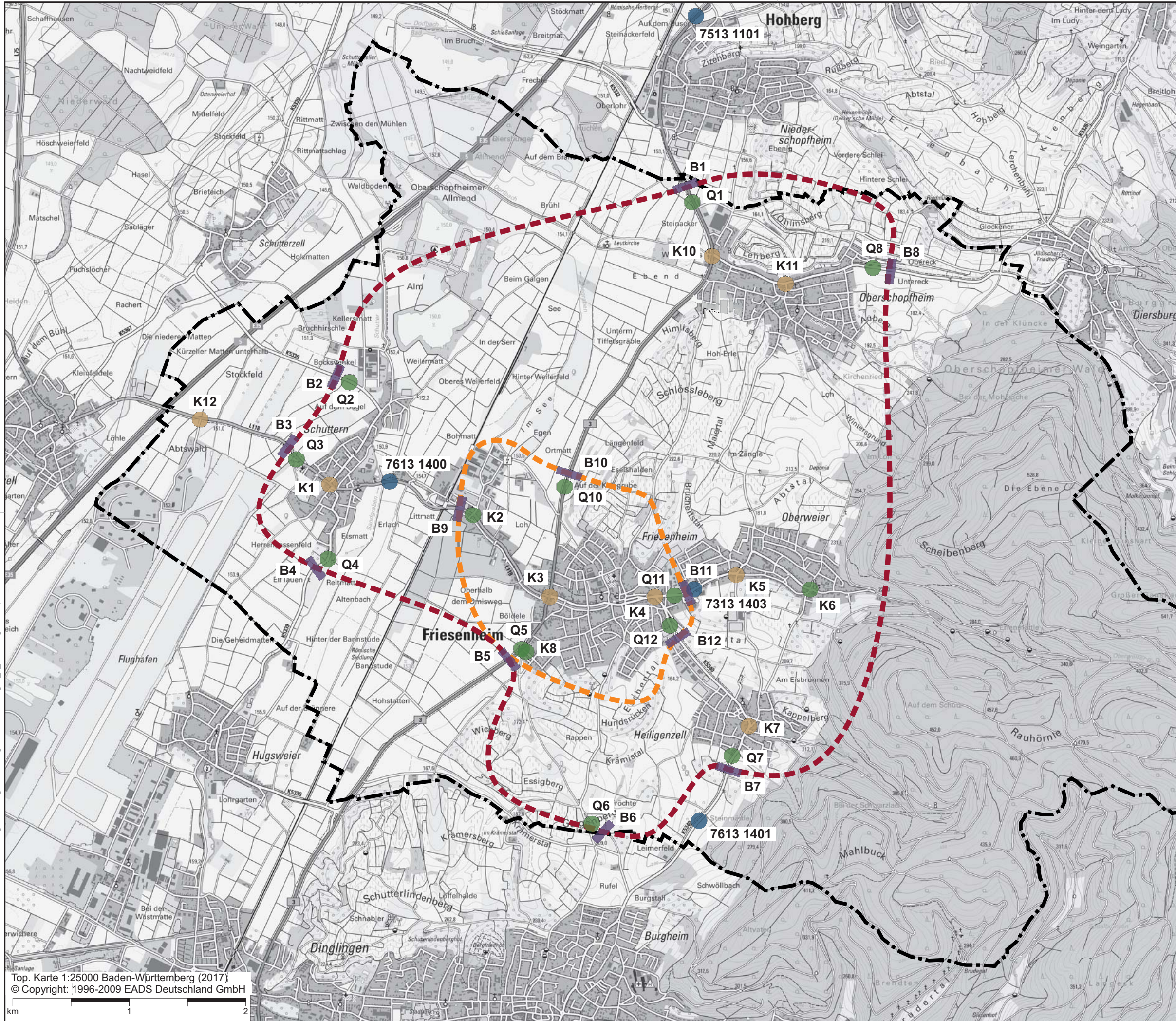
Nr.	Stellungnahmen von	Abwägungsvorschlag
G.1 Unterschriftenaktion Heiligenzell (Mai und Juni 2019)		
	Im Mai und Juni 2019 sammelten die Elternvertreter des Katholischen Kindergartens Heiligenzell Unterschriften, um auf die aus ihrer Sicht gefährliche Situation vor der Kita hinzuweisen und die Gemeinde aufzufordern, nach Lösungen zu suchen.	Die Gemeinde hat die Hinweise aufgenommen und bereits Lösungsansätze erarbeitet. Die Lösungsansätze werden im weiteren Verlauf in den politischen Gremien der Gemeinde beraten. Aus fachlicher Sicht kann ausgesagt werden, dass die Verkehrssituation sicher und unauffällig ist. Es sind keine Unfälle bekannt.
G.2 Anwohner Neues Ortszentrum		
	Anwohner beklagen die Lärmentwicklung des Lieferverkehrs.	Für den Lieferverkehr gibt es an der Südseite des Neuen Ortszentrums an der Hochgasse eine Ladezone. Nach den Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung sind Ladevorgänge nur im Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr zugelassen. Um diese Beschränkung durchzusetzen soll an den Zufahrten zur Hochgasse von der Friesenheimer Hauptstraße und der Lahrgasse aus über eine Beschilderung ein Verbot der Einfahrt für Lkw über 3,5 t im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr ausgesprochen werden. Ferner sollen die Parkstände hinter dem Neuen Ortszentrum für das Parken von Pkw vorbehalten sein. Hierfür soll eine Beschilderung (absolutes Halteverbot für Kfz>3,5t) angebracht werden.

Anlage 1

Bestandsanalyse: Erhebungsstellenplan

Legende

-  Zählstelle mit Videoerfassung (24h)
-  Kurzzeitzählung (2x8h)
-  SVZ-Zählstellen-Nummer
-  Befragungsstelle
-  Untersuchungskordon erster Erhebungstag
-  Untersuchungskordon zweiter Erhebungstag



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Erhebungsstellenplan

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

1

GEMEINDE FRIESENHEIM

Fortschreibung Verkehrskonzept

Band 2

– Anlage 2 bis Anlage 17

Projekt-Nr. 612-2194

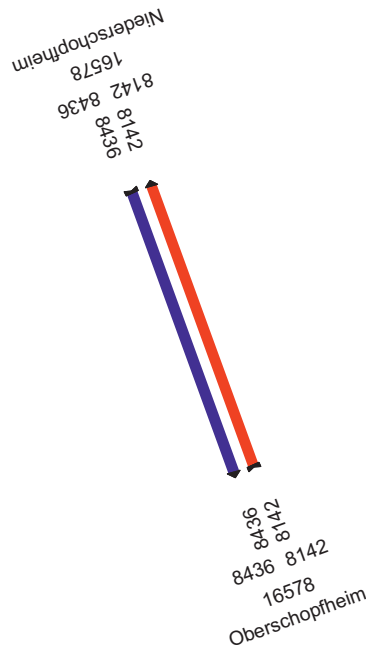
Januar 2020

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

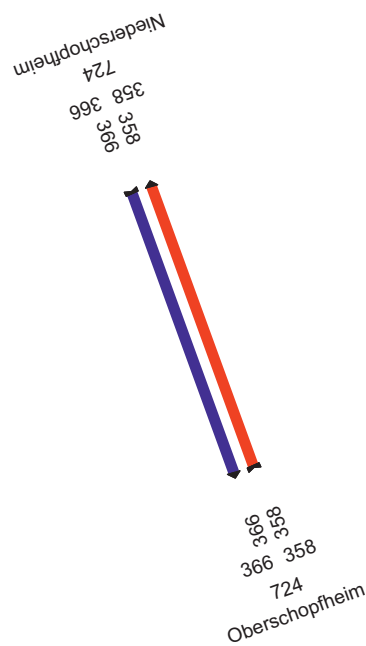
Anlage 2

Bestandsanalyse: Ergebnisse Querschnittzählungen

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q1: B 3 - Oberschopfheim Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	16.578 Kfz/24h



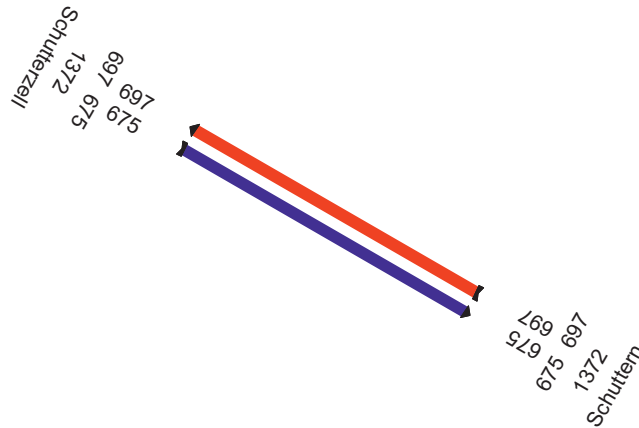
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q1: B 3 - Oberschopfheim Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	724 SV/24h



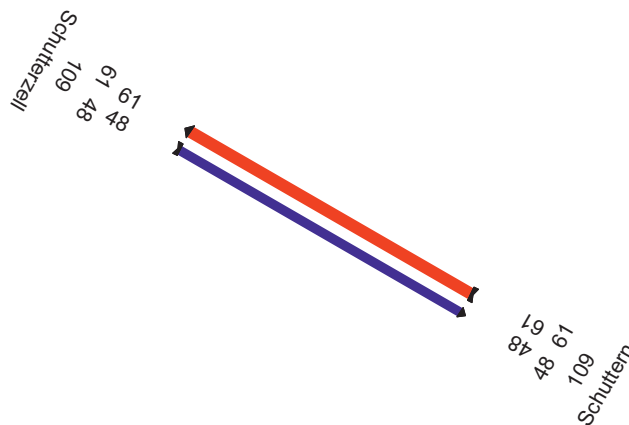
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.1
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q1: B 3 - Oberschopfheim Nord	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q2: K 5339 - Schuttern Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.372 Kfz/24h



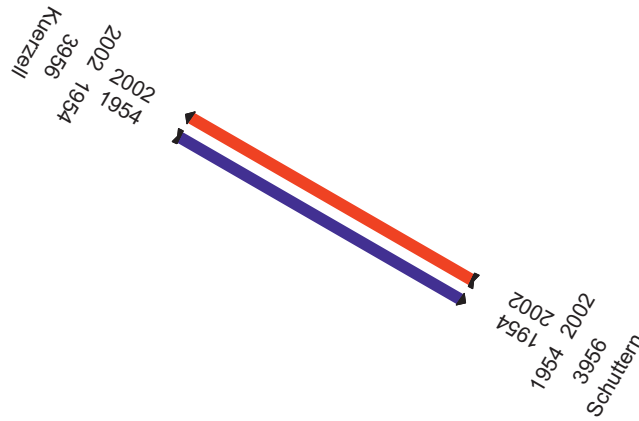
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q2: K 5339 - Schuttern Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	109 SV/24h



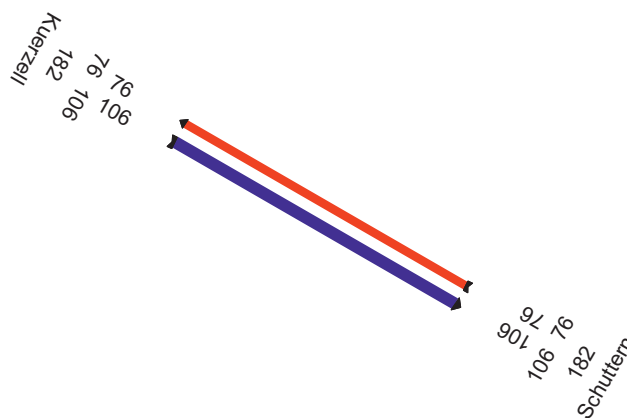
P:\612\2150-2194-VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.2
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q2: K 5339 - Schuttern Nord	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q3: L 118 - Schuttern West
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.956 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q3: L 118 - Schuttern West
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	182 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q4: K 5339 - Schuttern Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.956 Kfz/24h



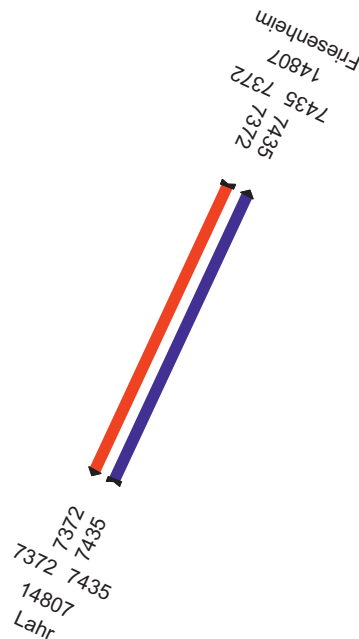
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q4: K 5339 - Schuttern Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	182 SV/24h



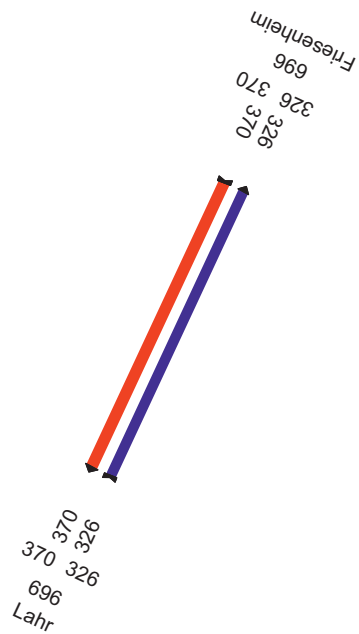
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.4
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q4: K 5339 - Schuttern Süd	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q5: B 3 - Friesenheim Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	14.807 Kfz/24h



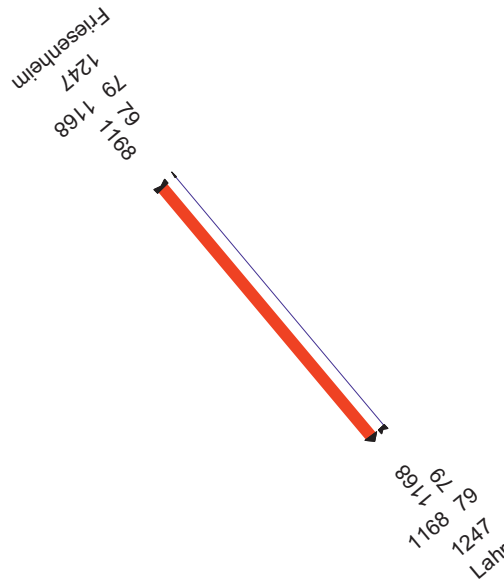
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q5: B 3 - Friesenheim Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	696 SV/24h



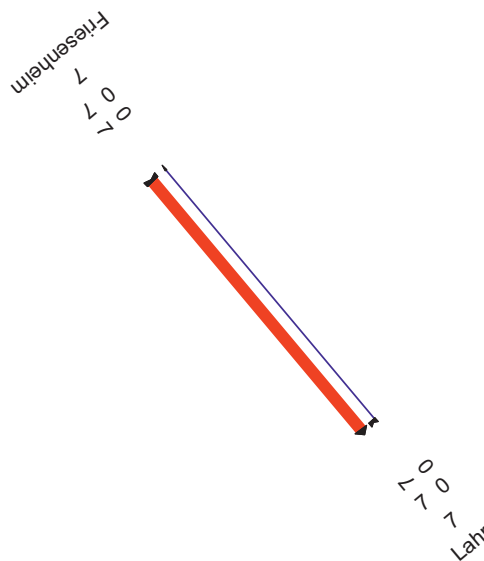
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.5
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q5: B 3 - Friesenheim Süd	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q6: Am Lahrer Kreuz
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	1.247 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q6: Am Lahrer Kreuz
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	7 SV/24h

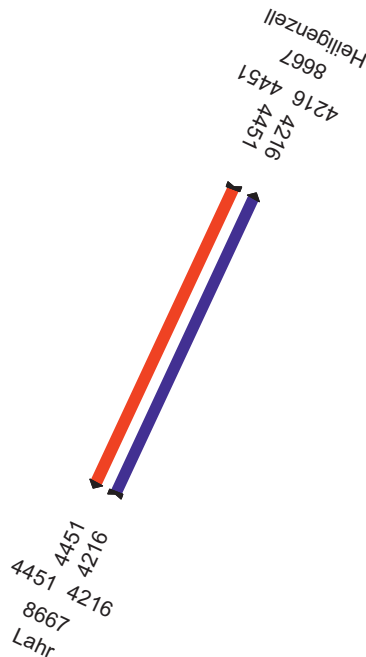


P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

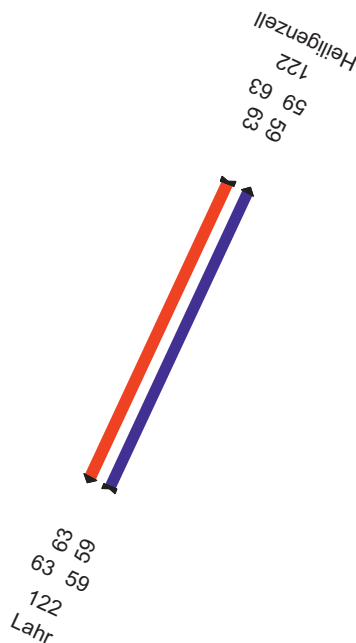
FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.6
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q6: Am Lahrer Kreuz	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q7: K 5340 - Heiligenzell Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.667 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q7: K 5340 - Heiligenzell Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	122 SV/24h



P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.7
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q7: K 5340 - Heiligenzell Süd	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q8: K 5326 - Oberschopfheim Ost
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	2.970 Kfz/24h



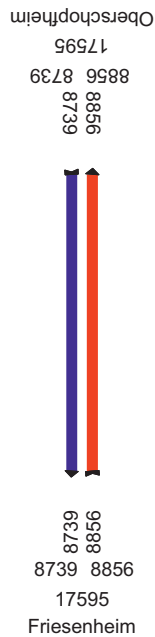
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q8: K 5326 - Oberschopfheim Ost
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	45 SV/24h



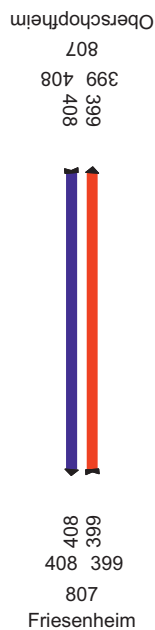
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.8
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q8: K 5326 - Oberschopfheim Ost	Maßstab:		

Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q10: B 3 - Friesenheim Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	17.595 Kfz/24h



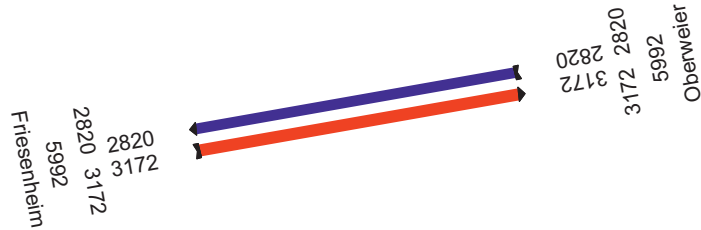
Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q10: B 3 - Friesenheim Nord
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	807 SV/24h



P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.9
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q10: B 3 - Friesenheim Nord	Maßstab:		

Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q11: K 5338 - Friesenheim Ost
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	5.992 Kfz/24h



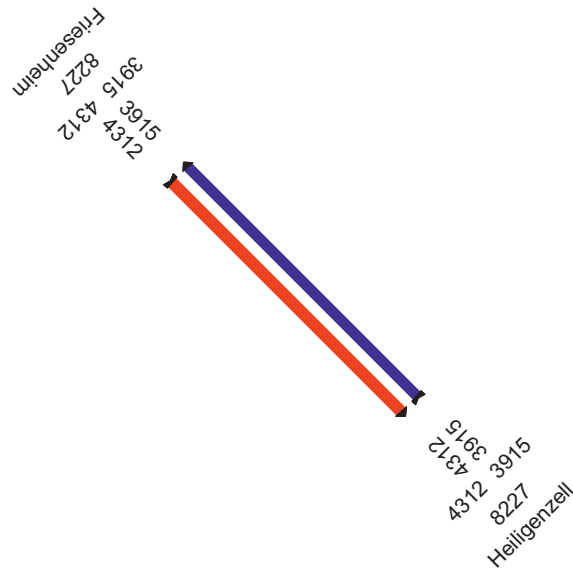
Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q11: K 5338 - Friesenheim Ost
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	239 SV/24h



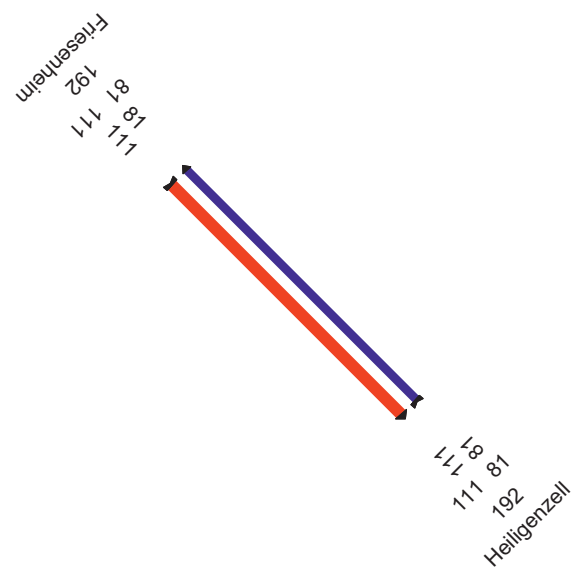
P:\612\2150-2199\2-2194_VK Friesenheim\500 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 2.10
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q11: K 5338 - Friesenheim Ost	Maßstab:		

Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q12: K 5340 - Friesenheim Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60; Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.227 Kfz/24h



Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Querschnitt:	Q12: K 5340 - Friesenheim Süd
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70; Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	192 SV/24h



P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_2_Zählergebnisse_Querschnitte-190807

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept
Planbez.:	Bestandsanalyse: Querschnittszählungen Q12: K 5340 - Friesenheim Süd

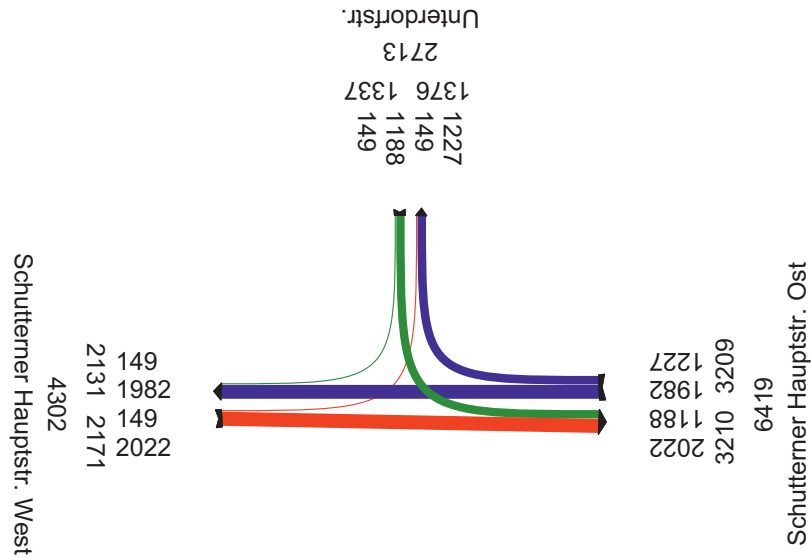
Proj.-Nr.:	612-2194
Datum:	01/2020
Maßstab:	

Anlage
2.11

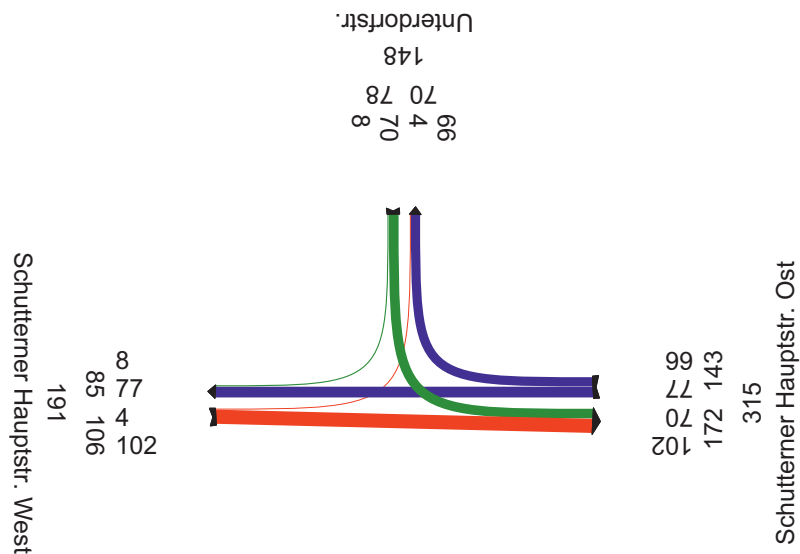
Anlage 3

Bestandsanalyse: Ergebnisse Knotenpunktzählungen

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K1: Schutterner Hauptstraße / Unterdorfstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	6.717 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K1: Schutterner Hauptstraße / Unterdorfstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	327 SV/24h



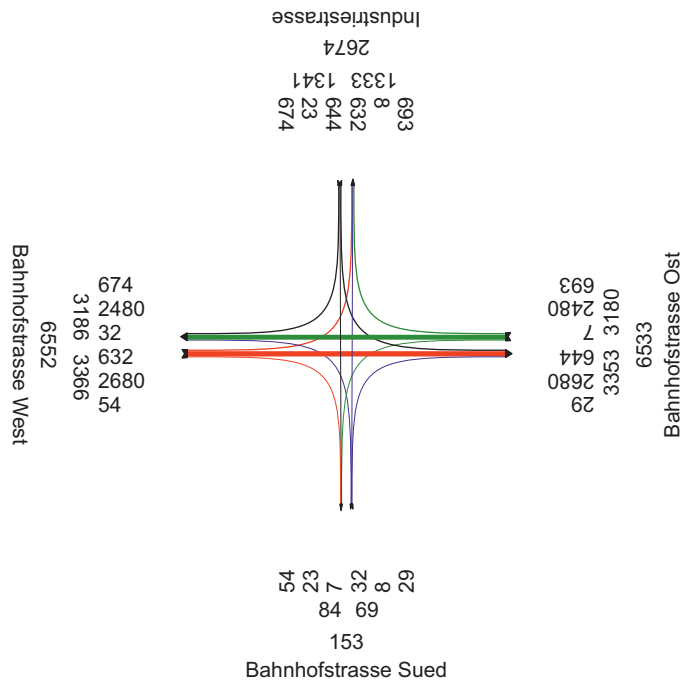
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

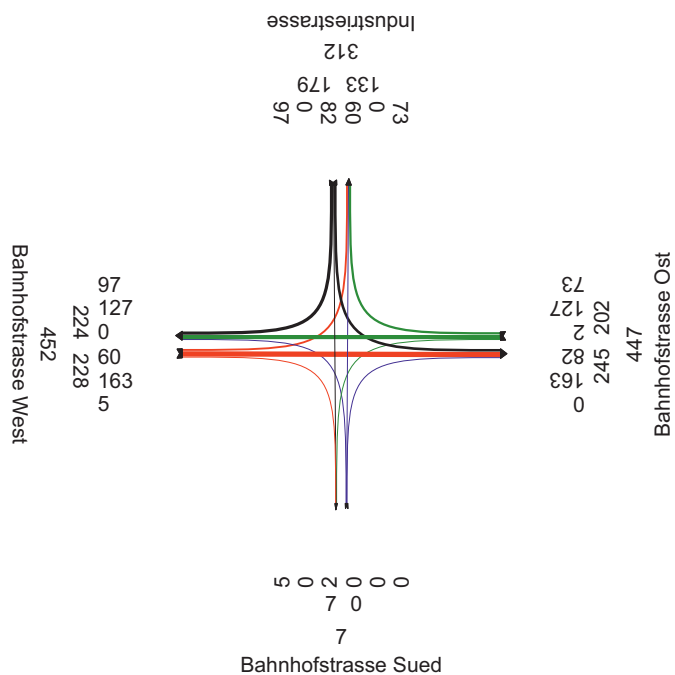
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.1
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K1: Schutterner Hauptstr. / Unterdorfstr.	Maßstab:		

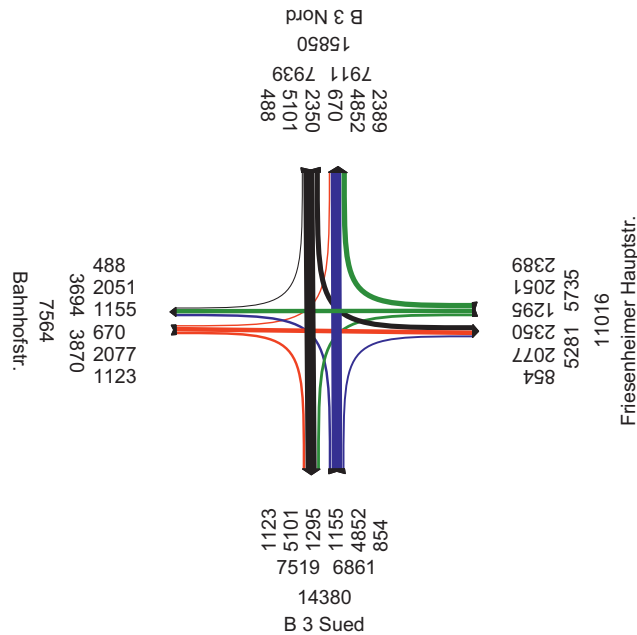
Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Knotenpunkt:	K2: Bahnhofstraße / Industriestraße
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60, Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	7.955 Kfz/24h



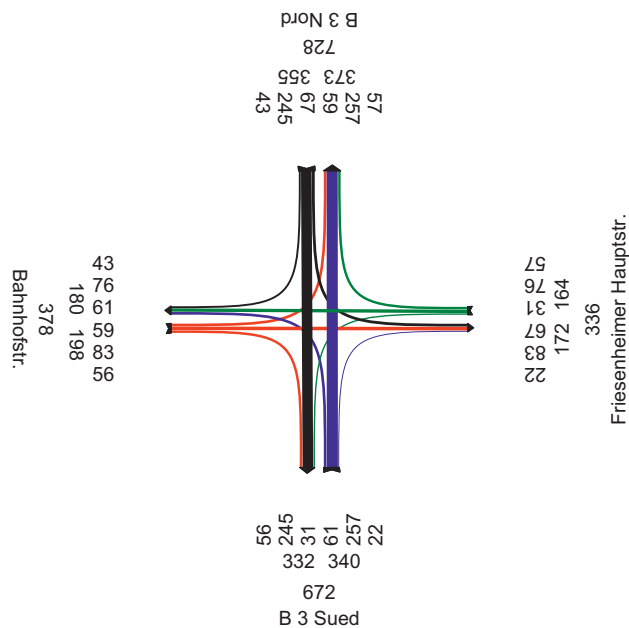
Zähltag:	Mittwoch, 10.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Knotenpunkt:	K2: Bahnhofstraße / Industriestraße
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70, Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	609 SV/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K3: B 3 / Bahnhofstr. / Friesenheimer Hauptstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	24.405 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K3: B 3 / Bahnhofstr. / Friesenheimer Hauptstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	1.057 SV/24h

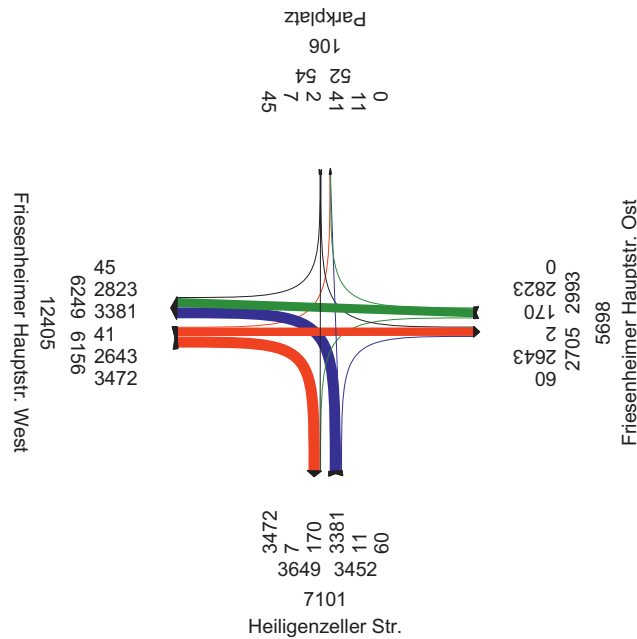


P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

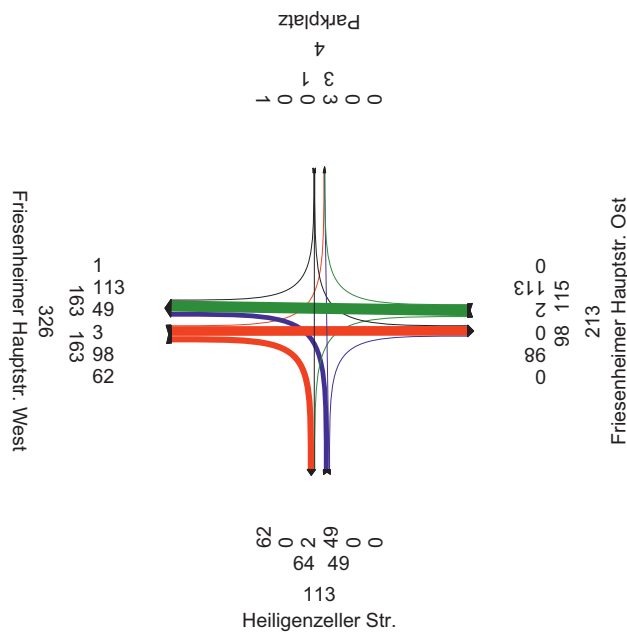
FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.3
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K3: B 3 / Bahnhofstr. / Friesenheimer Hauptstr.	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K4: Friesenheimer Hauptstr. / Heiligenzeller Str.
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	12.655 Kfz/24h



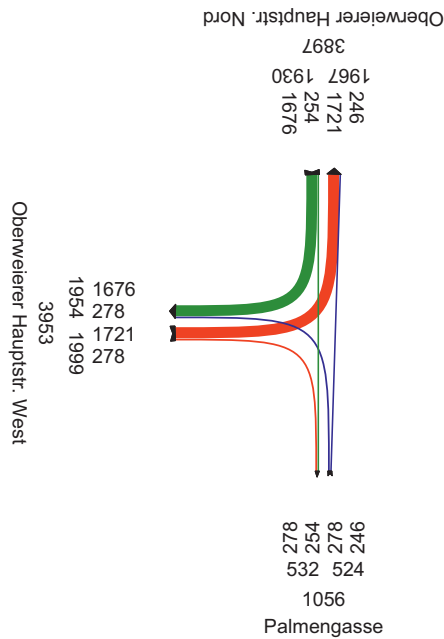
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K4: Friesenheimer Hauptstr. / Heiligenzeller Str.
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	328 SV/24h



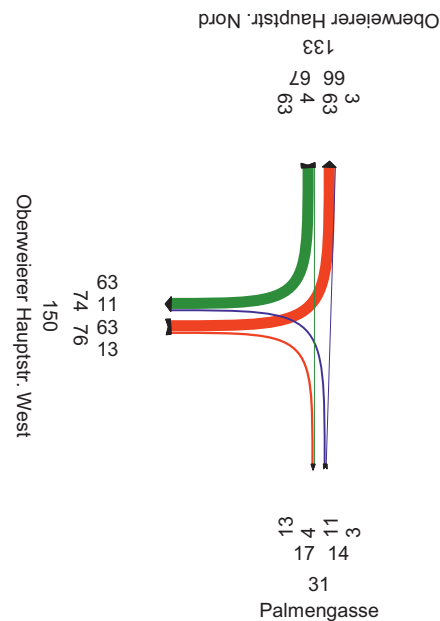
P:\612\2150-2199-2194_VK Friesenheim\500 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.4
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K4: Friesenheimer Hauptstr. / Heiligenzeller Str.	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K5: Oberweierer Hauptstr. / Palmengasse
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.453 Kfz/24h



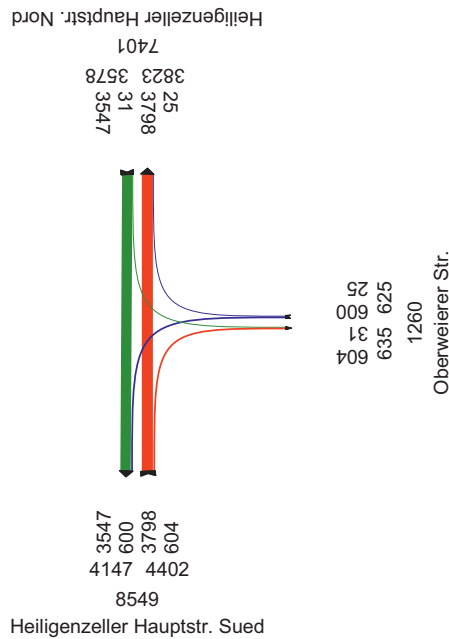
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K5: Oberweierer Hauptstr. / Palmengasse
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	157 SV/24h



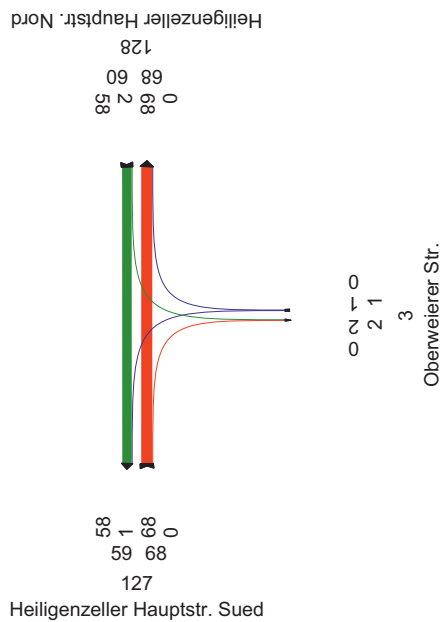
P:\612\2150-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.5
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K5: Oberweierer Hauptstr. / Palmengasse	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K7: Heiligenzeller Hauptstr. / Oberweierer Str.
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	8.605 Kfz/24h

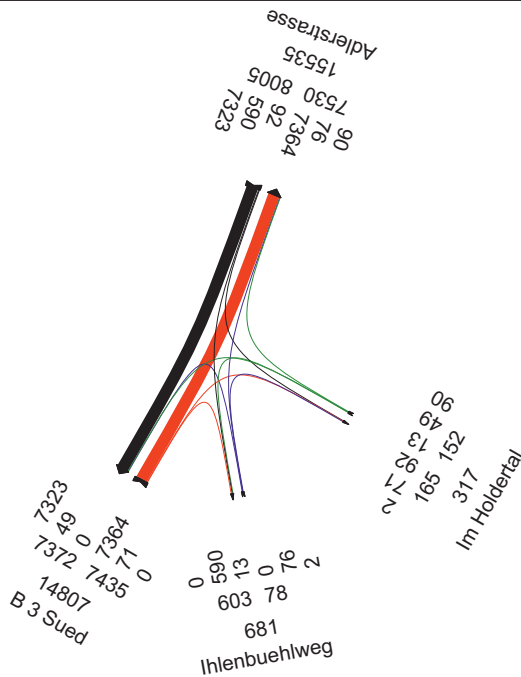


Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K7: Heiligenzeller Hauptstr. / Oberweierer Str.
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	129 SV/24h

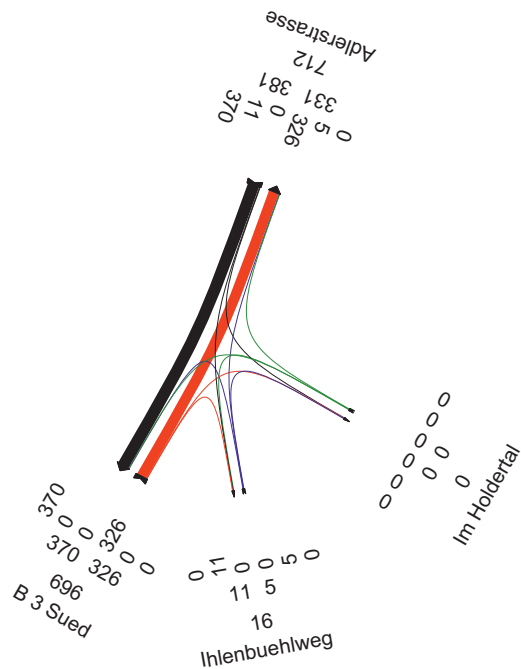


Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.7
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K7: Heiligenzeller Hauptstr. / Oberw. Hauptstr.	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Knotenpunkt:	K8: B 3 / Im Holdertal / Ihlenbühlweg
HR-Faktor:	Vormittag: 1,60, Nachmittag: 1,96
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	15.590 Kfz/24h



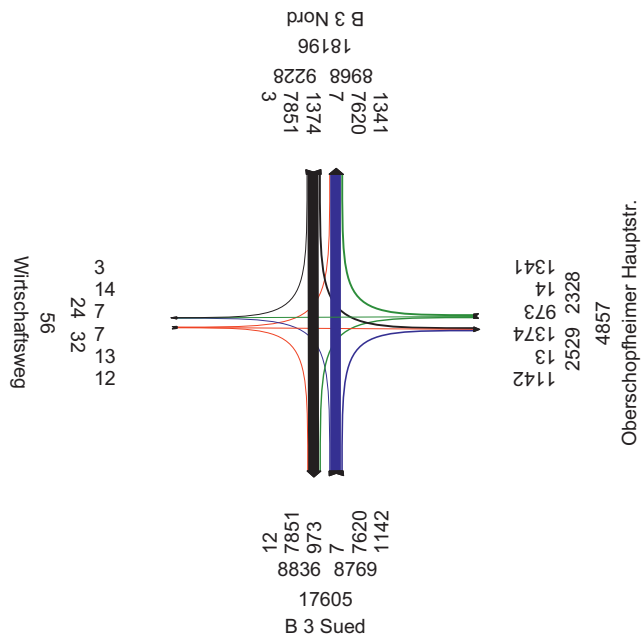
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	06:00 - 10:00 Uhr, 15:00 - 19:00 Uhr
Knotenpunkt:	K8: B 3 / Im Holdertal / Ihlenbühlweg
HR-Faktor:	Vormittag: 1,70, Nachmittag: 2,40
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	706 SV/24h



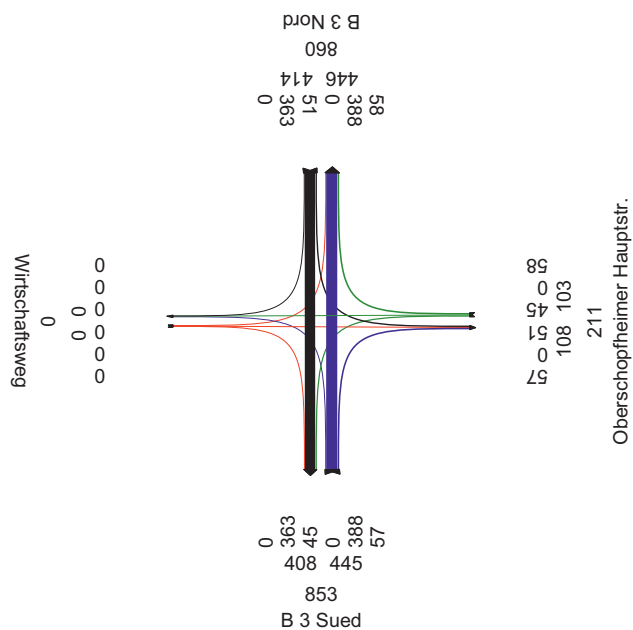
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.8
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K8: B 3 / Im Holdertal / Ihlenbühlweg	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K10: B 3 / Oberschopfheimer Hauptstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	20.358 Kfz/24h



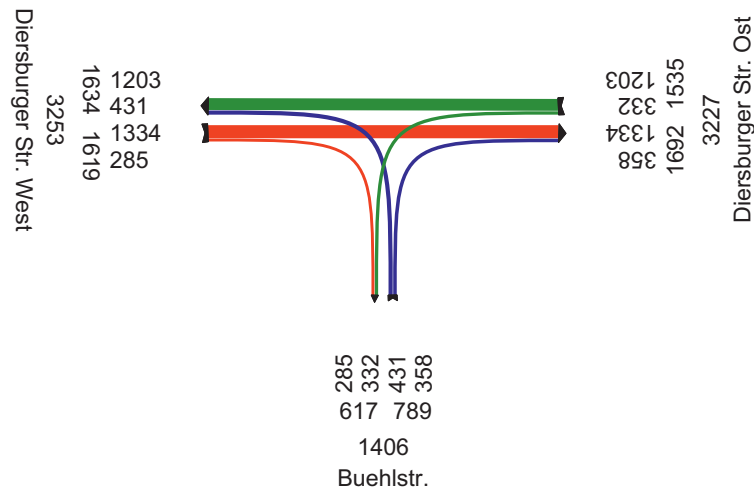
Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K10: B 3 / Oberschopfheimer Hauptstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	962 SV/24h



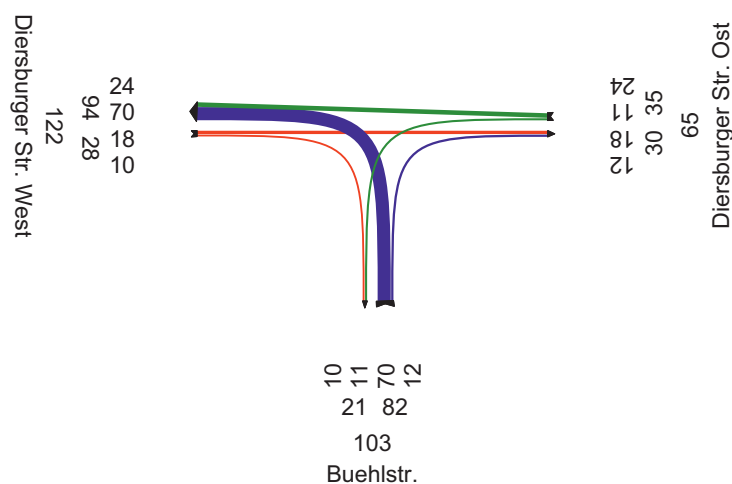
P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.9
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K10: B 3 / Oberschopfheimer Hauptstr.	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K11: Diersburger Straße / Bühlstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	3.943 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K11: Diersburger Straße / Bühlstraße
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	145 SV/24h



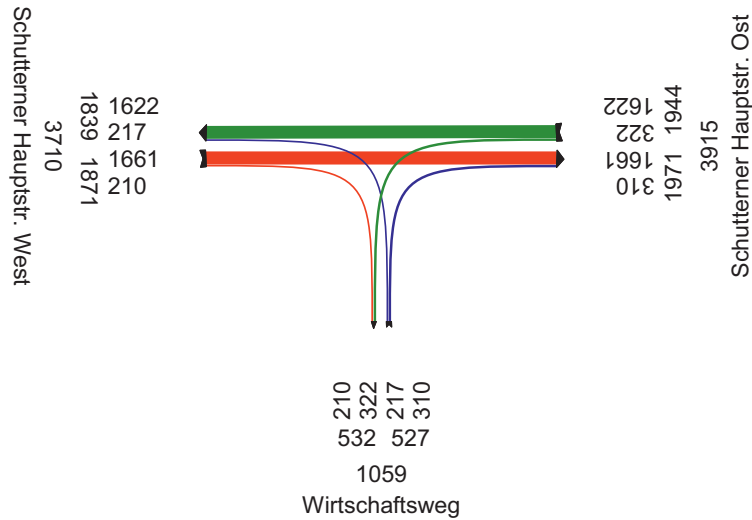
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

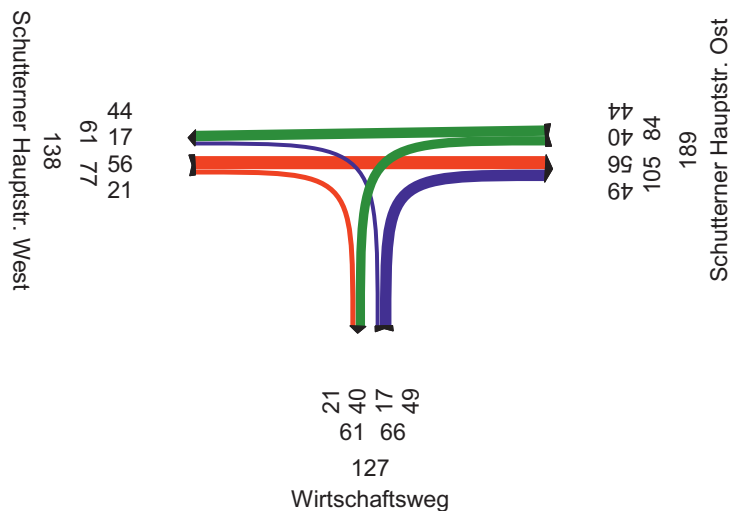
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.10
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K11: Diersburger Str. / Bühlstr.	Maßstab:		

Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K12: L 118 / Nordzufahrt Flugplatzgelände Lahr
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	[Kfz/24h]
Gesamtbelastung:	4.342 Kfz/24h



Zähltag:	Dienstag, 09.10.2018
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr
Knotenpunkt:	K12: L 118 / Nordzufahrt Flugplatzgelände Lahr
HR-Faktor:	24h-Videozählung
Darstellung:	Schwerverkehr [SV/24h]
Gesamtbelastung:	227 SV/24h



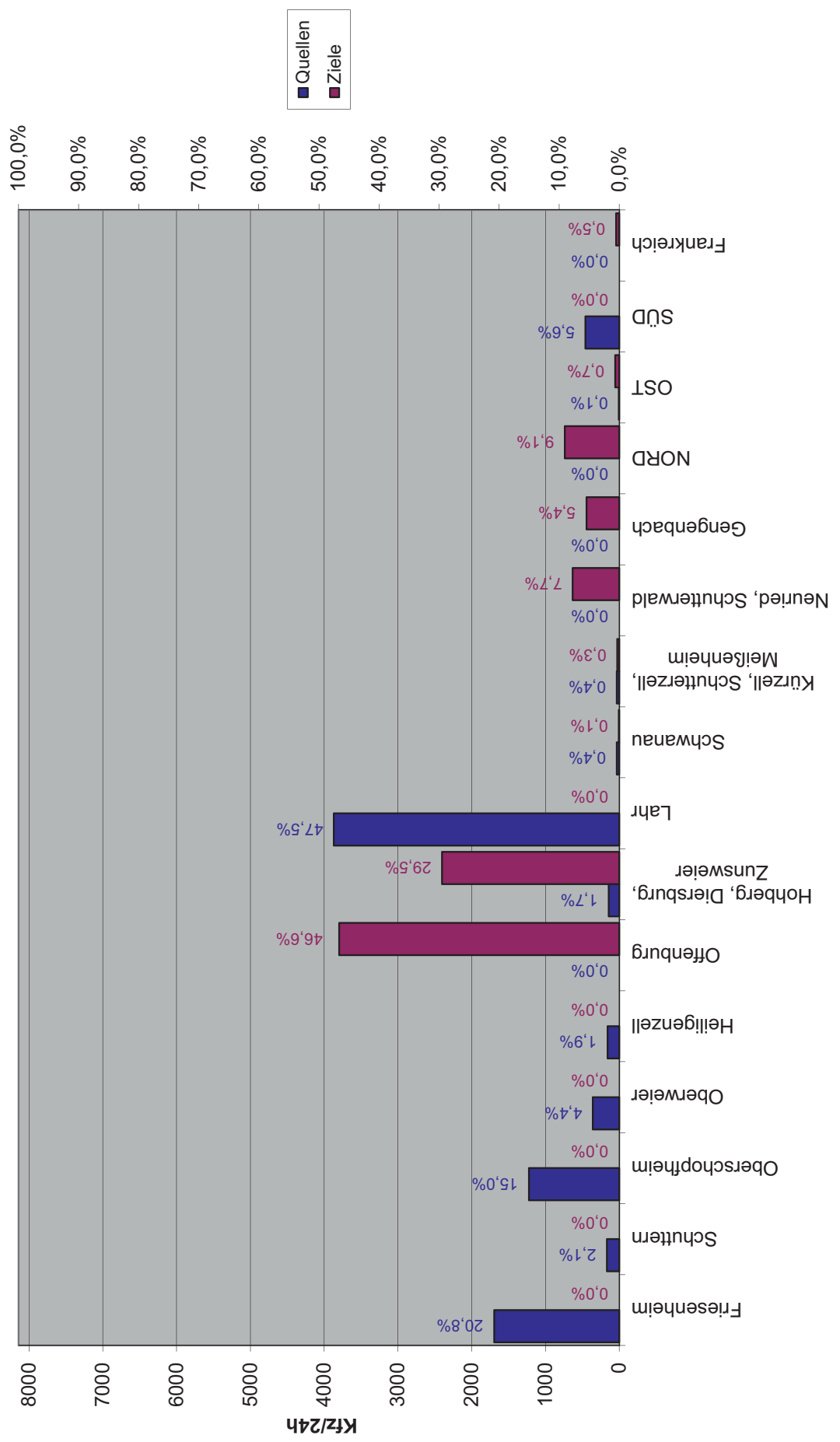
P:\612\150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_3_Zählergebnisse_Knoten-190807

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 3.11
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Knotenpunktzählungen K12: L 118 / Nordzufahrt Flugplatzgelände Lahr	Maßstab:		

Anlage 4

Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen

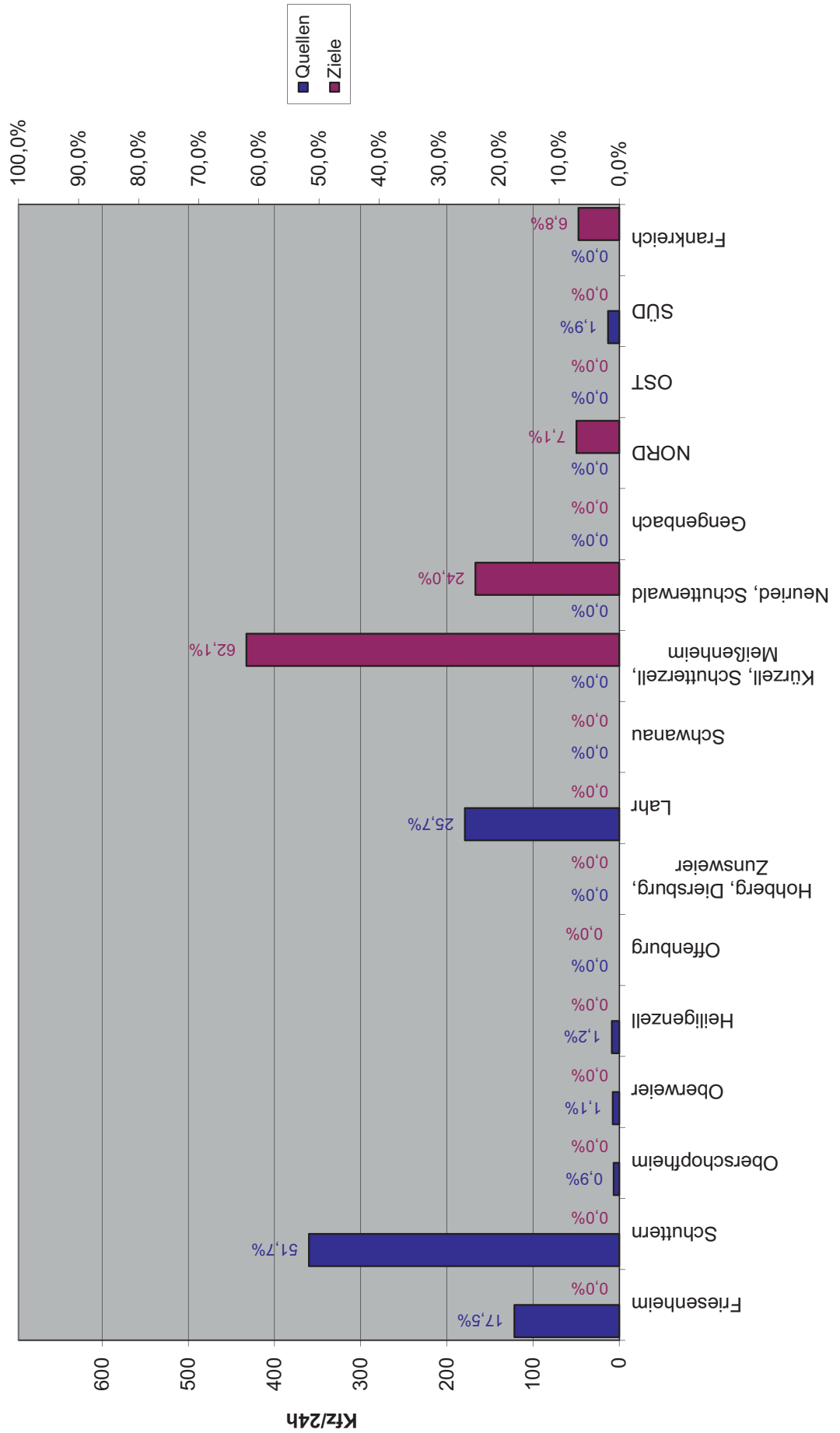
Ergebnisse der Befragung an B1 in Befragungsrichtung



P:\612150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_4_Befragungsergebnisse_Knoten-190807

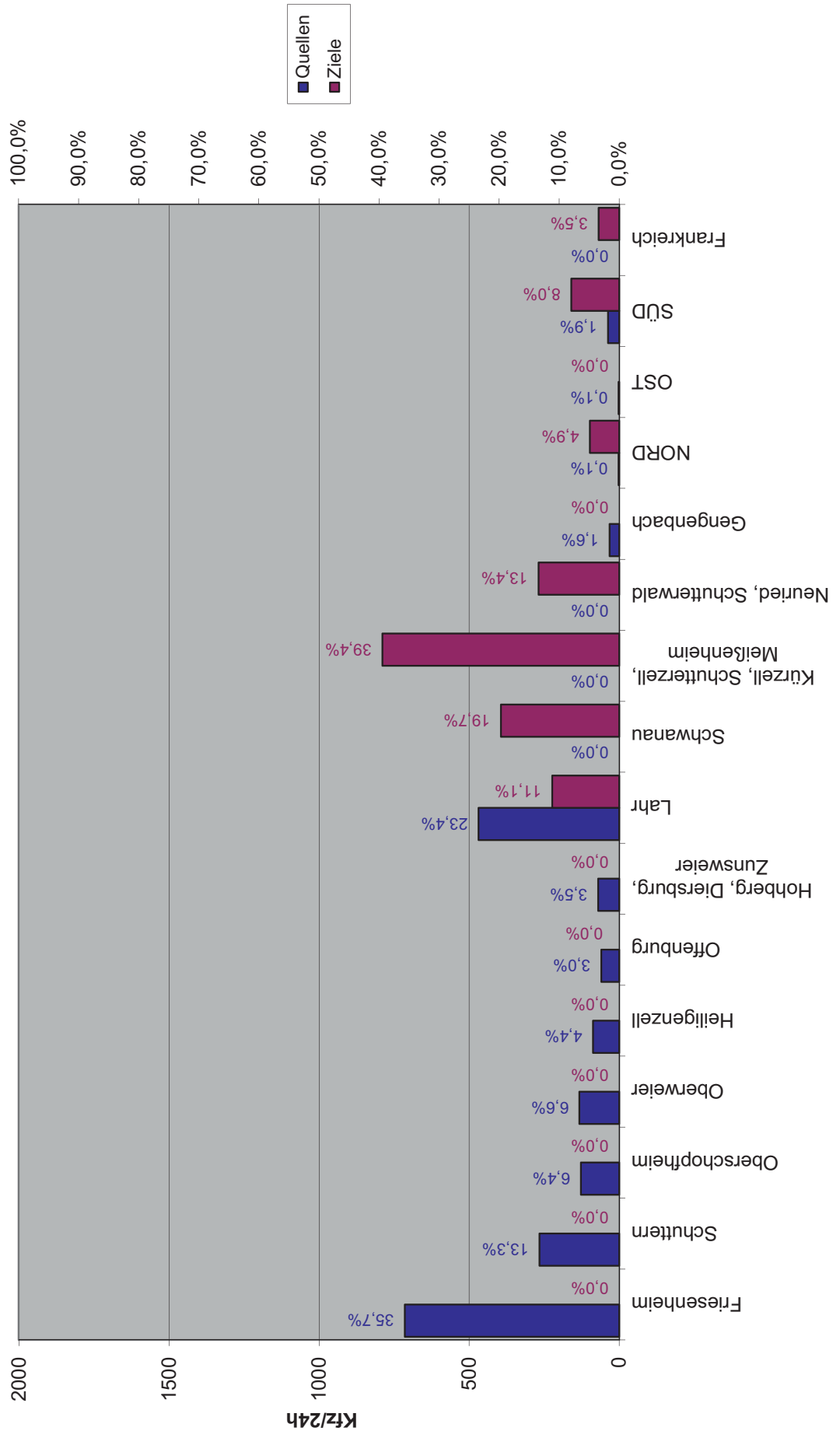
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.1
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B1: B 3 - Oberschopfheim Nord	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B2 in Befragungsrichtung



Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.2
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B2: K 5339 - Schuttern Nord	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B3 in Befragungsrichtung



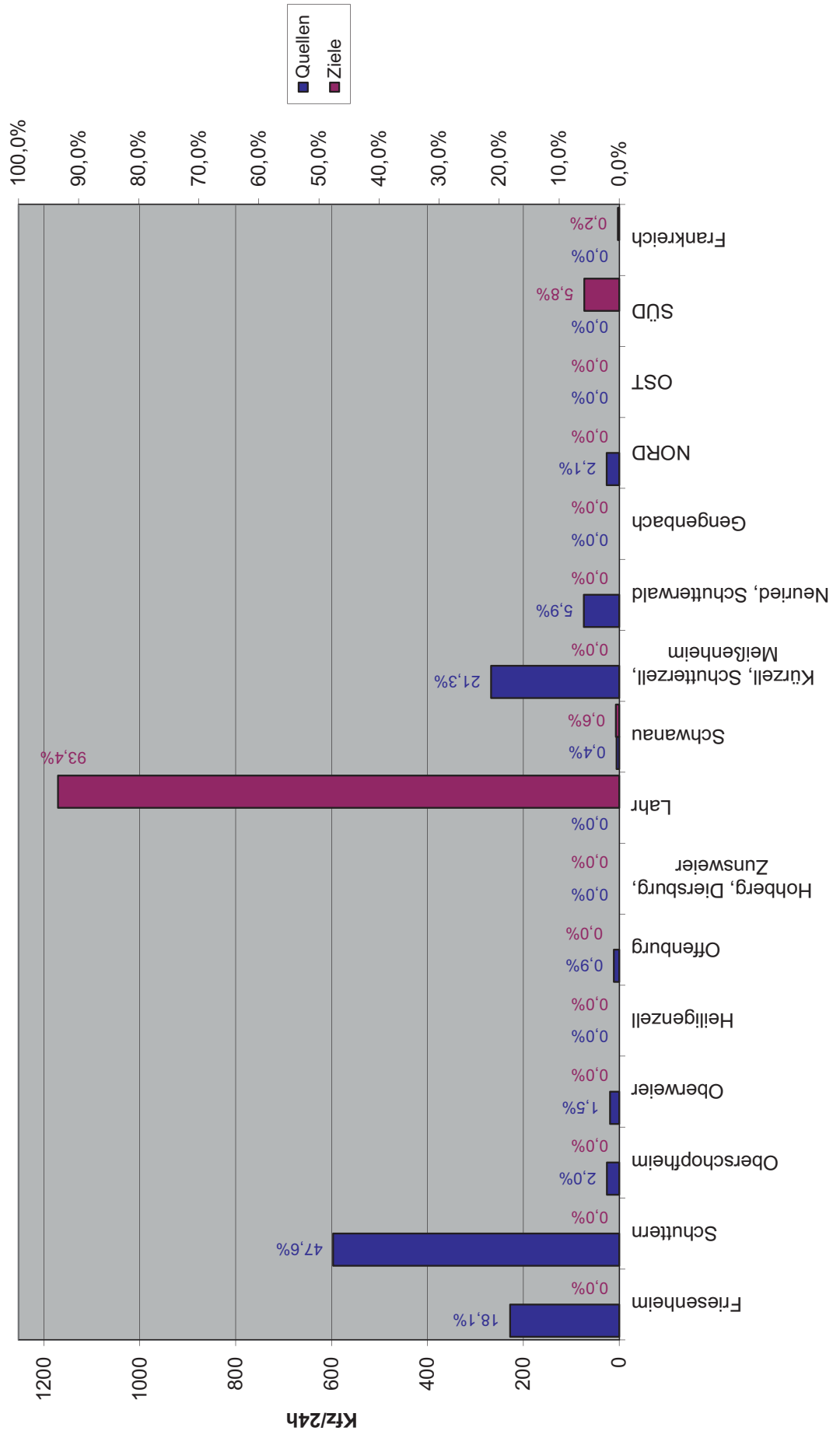
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

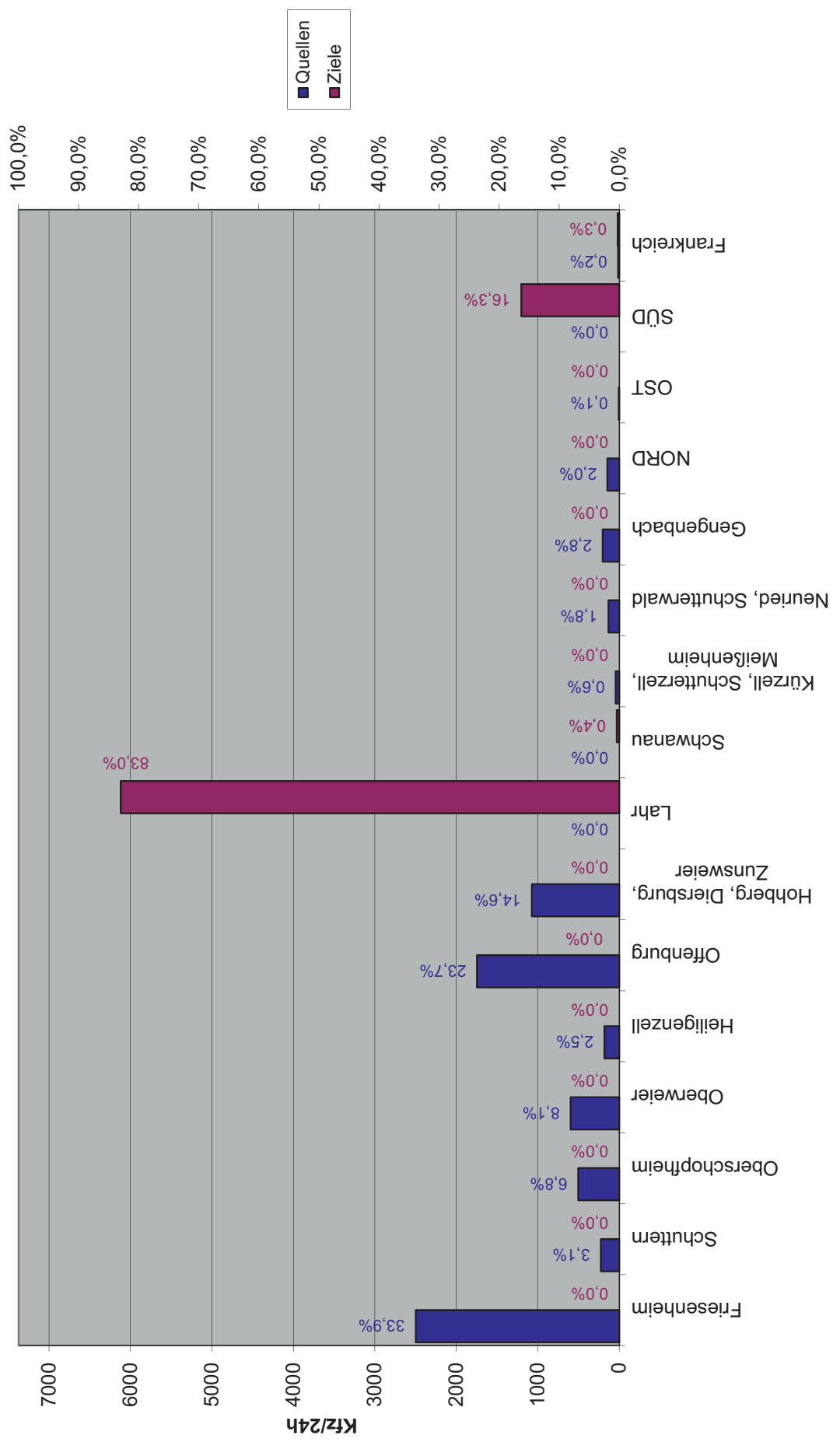
Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.3
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B3: L 118 - Schuttern West	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B4 in Befragungsrichtung



Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.4
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B4: K 5339 - Schuttern Süd	Maßstab:		

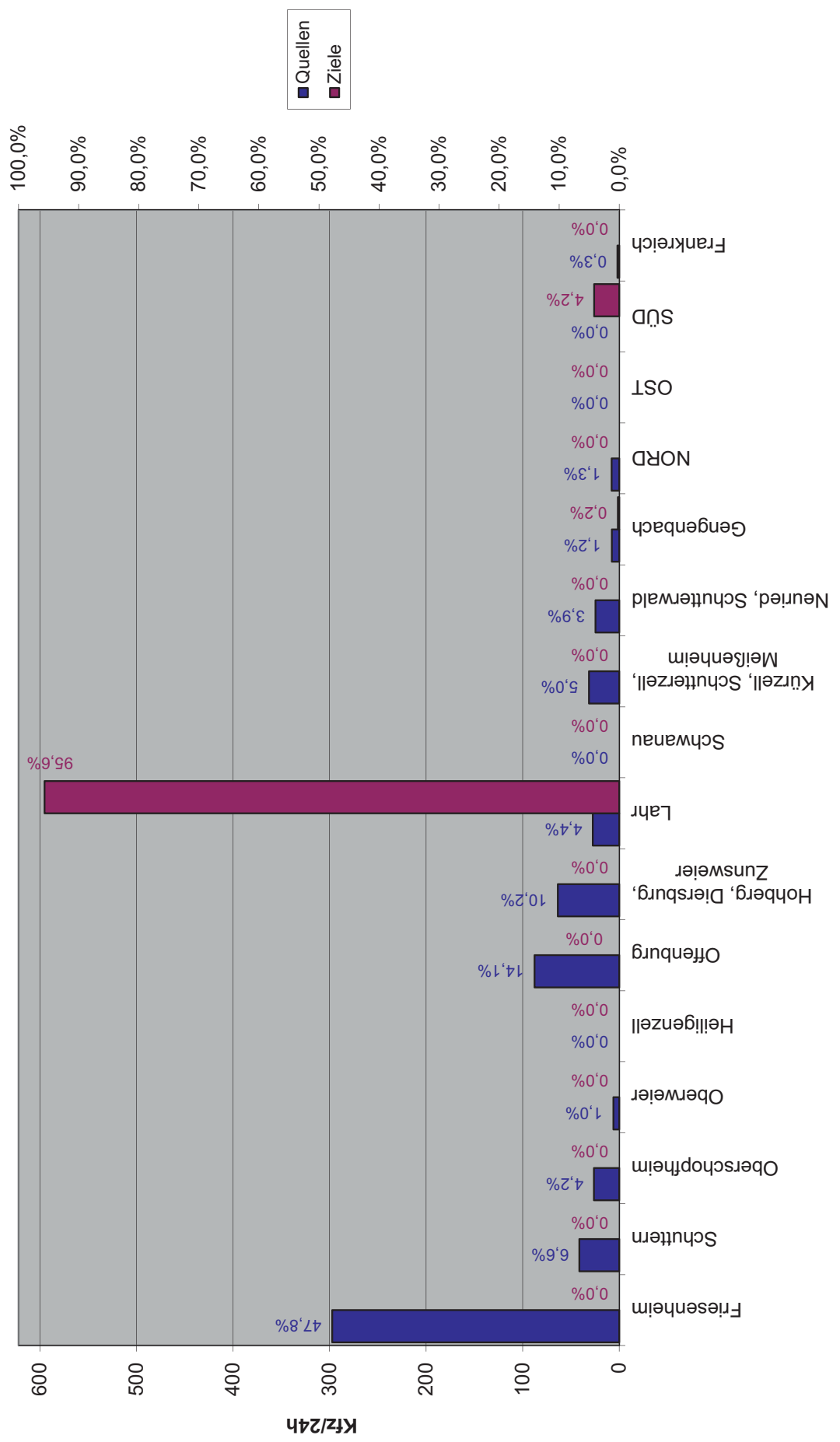
Ergebnisse der Befragung an B5 in Befragungsrichtung



P:\612\2190-2-194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_4_Befragungsergebnisse_Knoten-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.5
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B5: B 3 - Friesenheim Süd	Maßstab:		

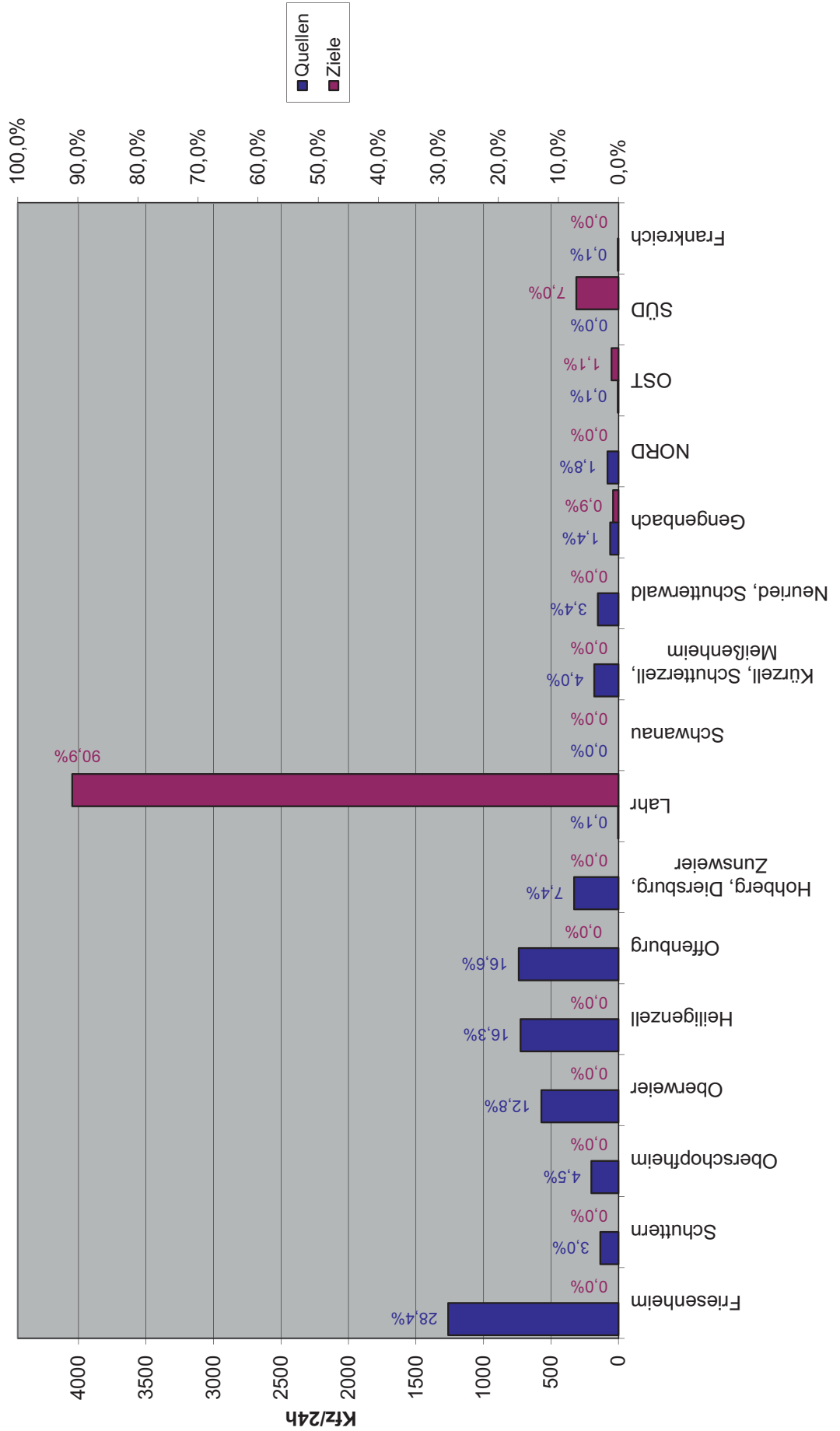
Ergebnisse der Befragung an B6 in Befragungsrichtung



P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_4_Befragungsergebnisse_Knoten-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.6
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B6: Am Lahrer Kreuz	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B7 in Befragungsrichtung



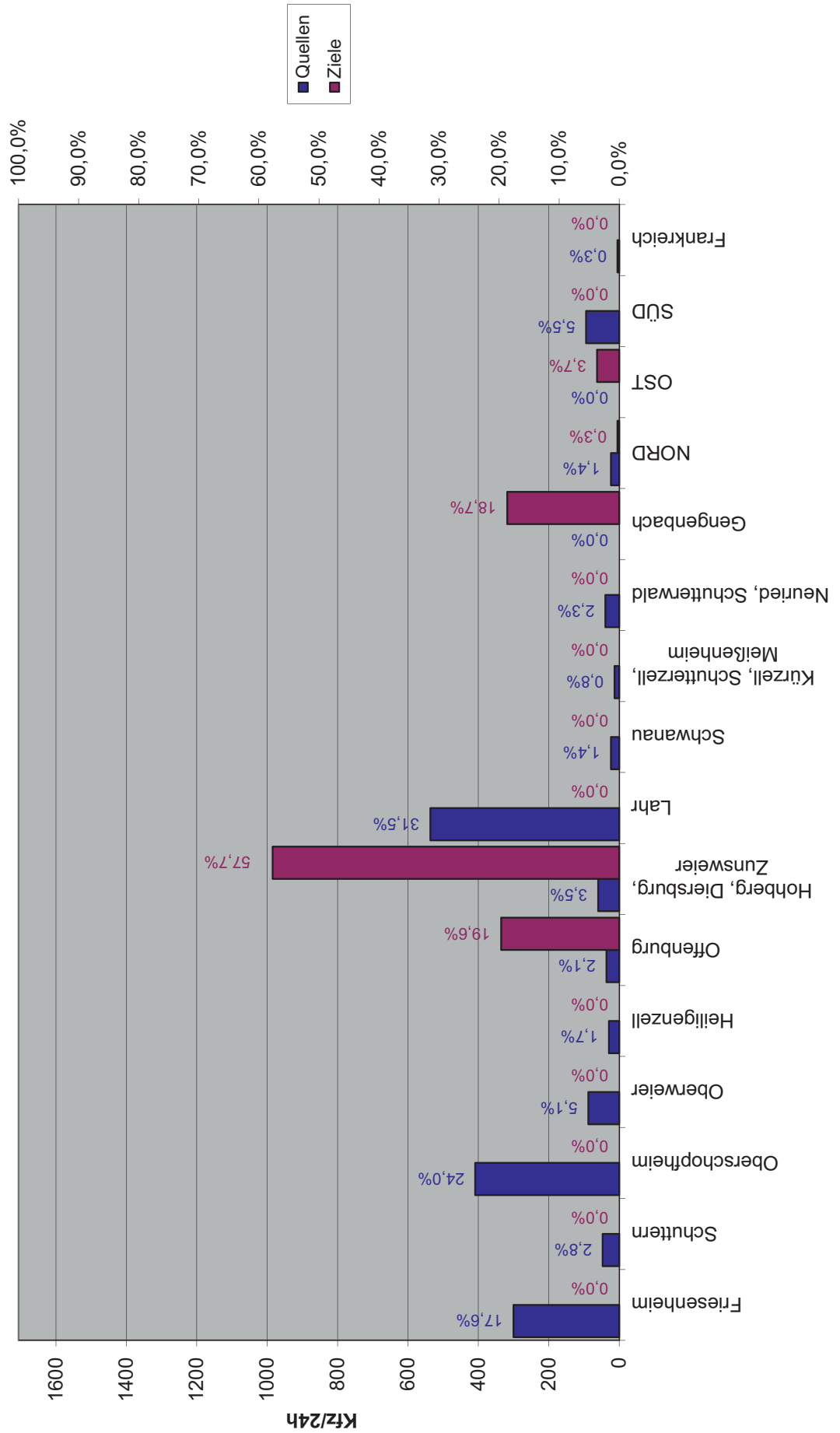
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.7
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B7: K 5340 - Heiligenzell Süd	Maßstab:		

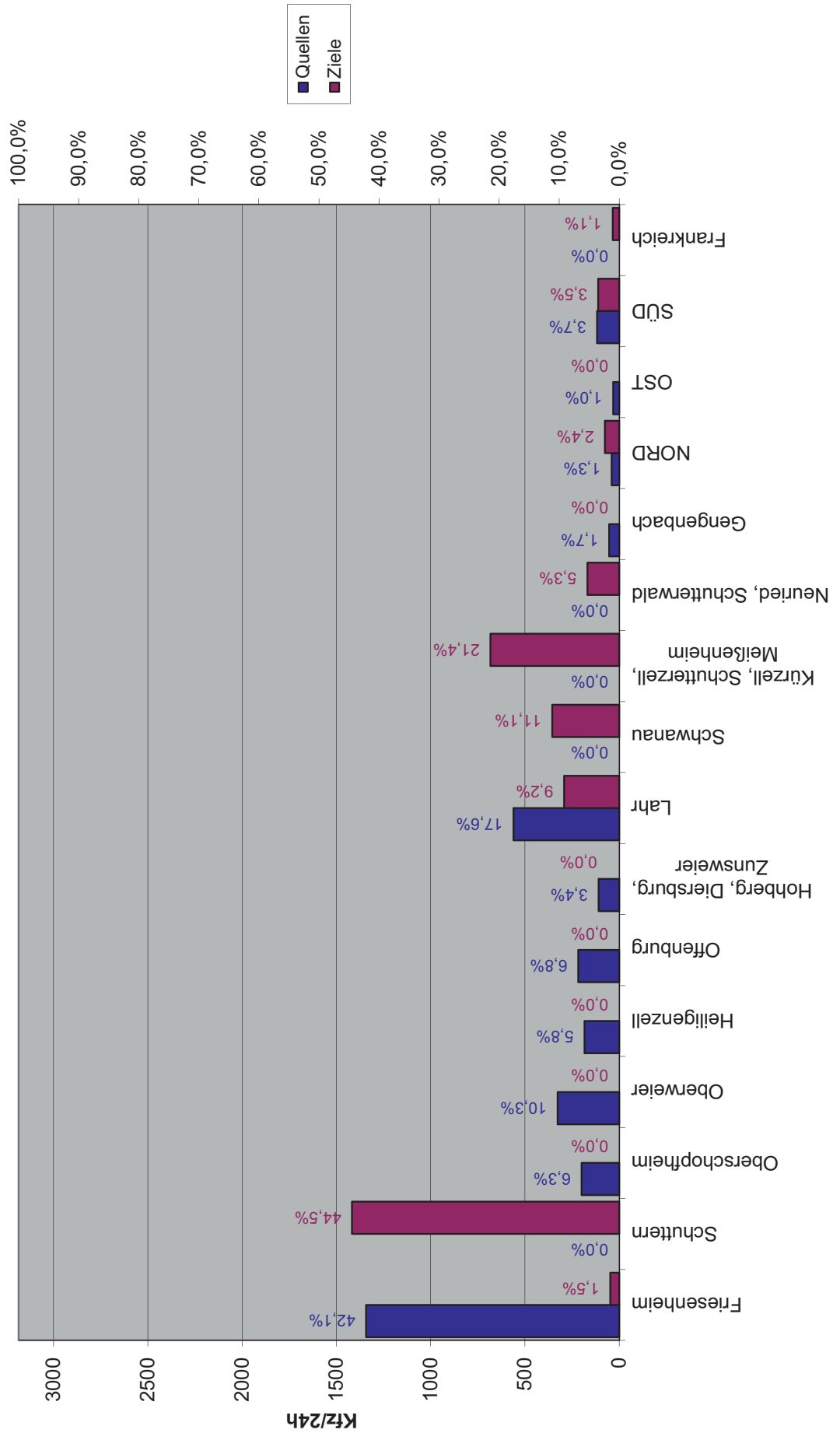
Ergebnisse der Befragung an B8 in Befragungsrichtung



P:\612150-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenstellung\Endbericht\Anlage_4_Befragungsergebnisse_Knoten-190807

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.8
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B8: K 5326 - Oberschopfheim Ost	Maßstab:		

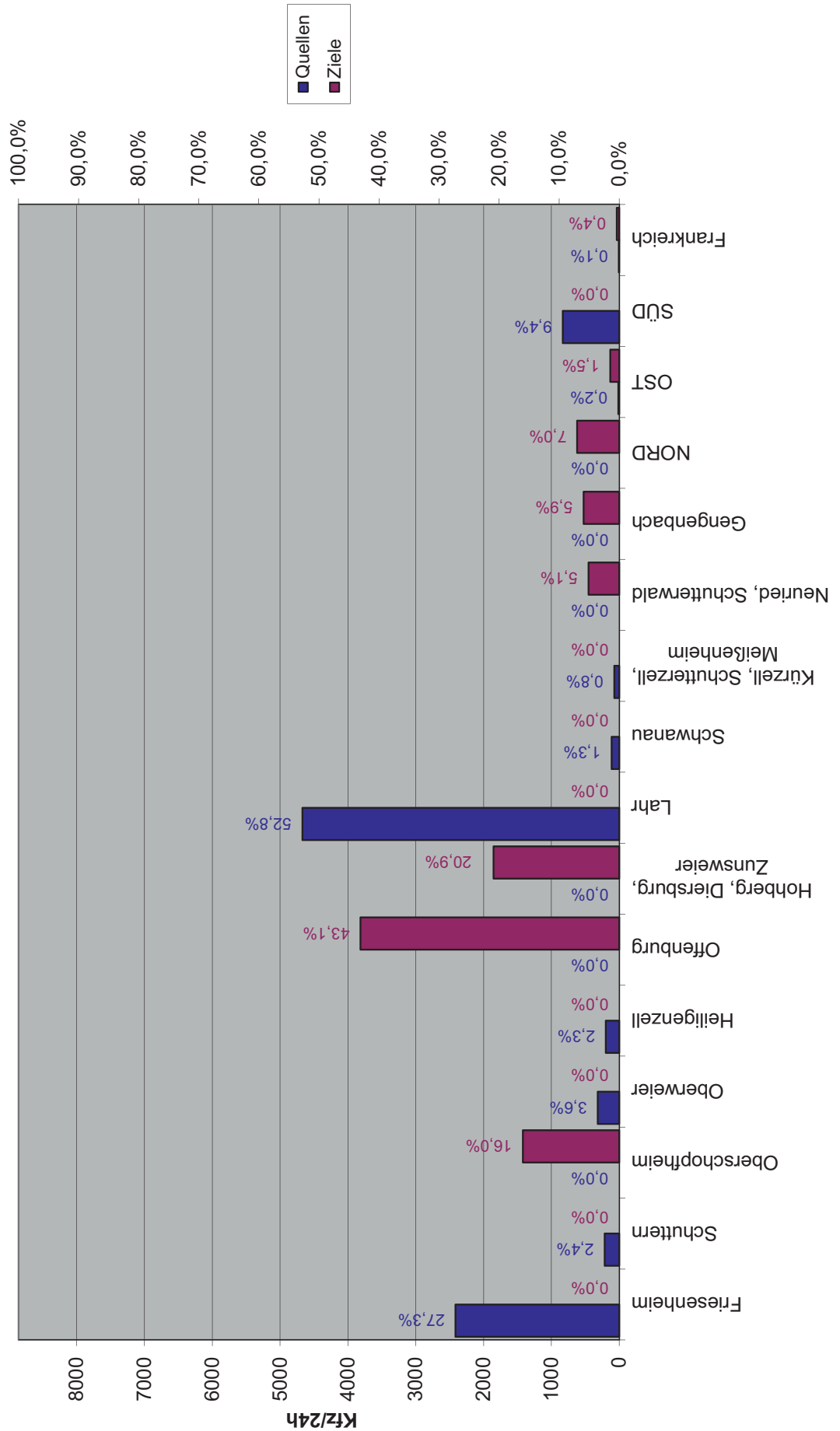
Ergebnisse der Befragung an B9 in Befragungsrichtung



P:\61212\150-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_4_Befragungsergebnisse_Knoten-190807

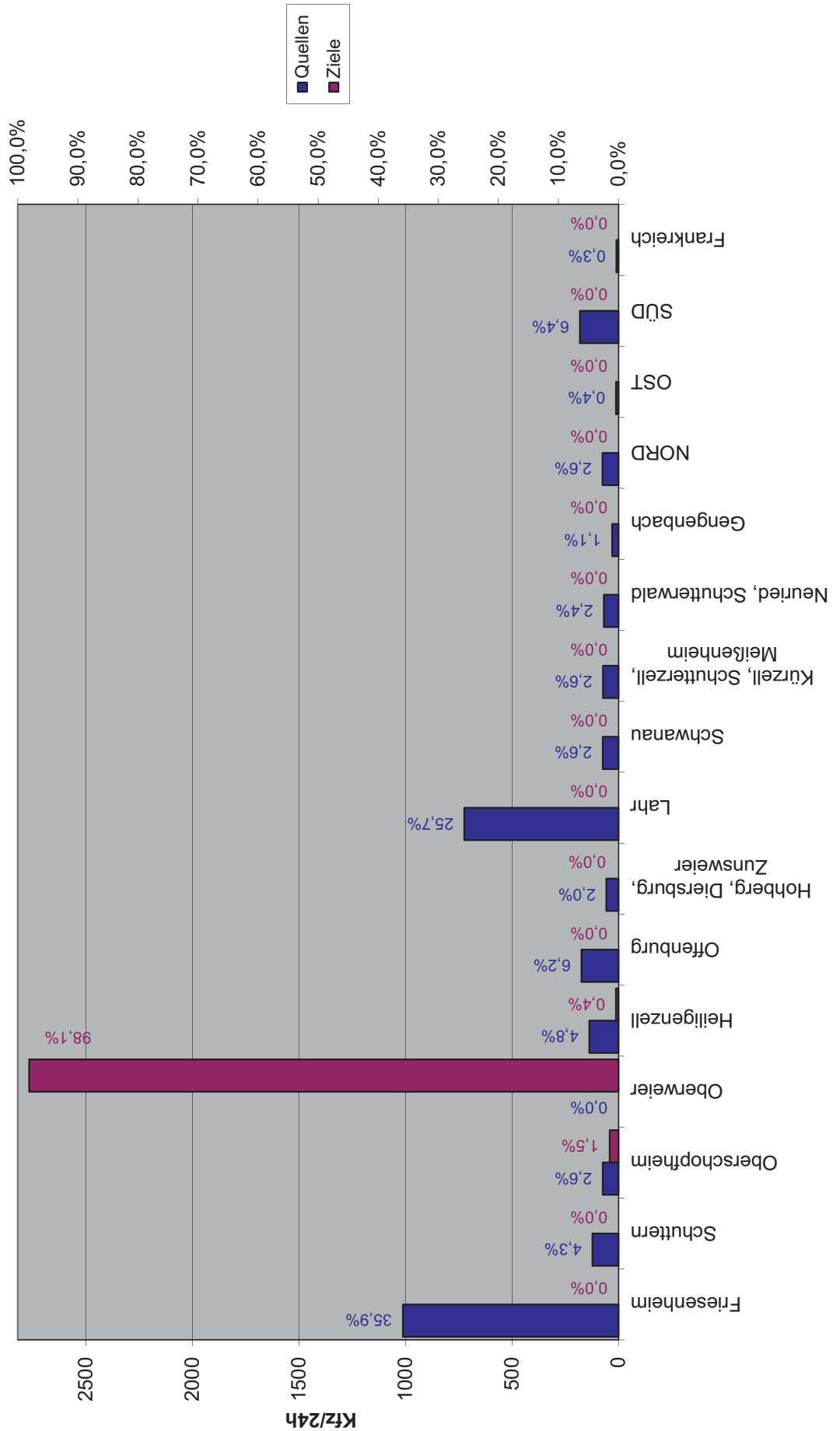
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.9
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B9: L 118 - Friesenheim West	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B10 in Befragungsrichtung



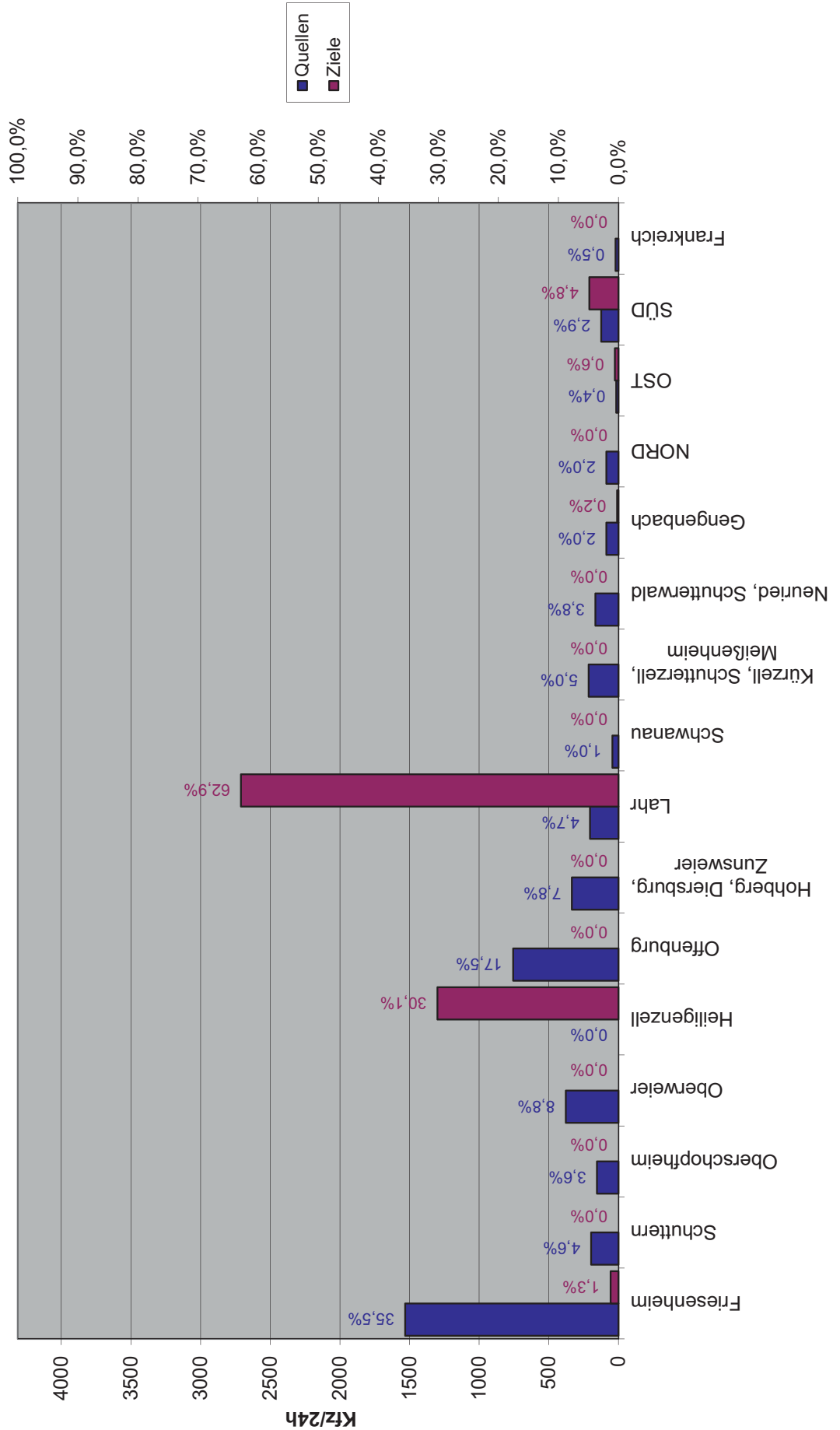
Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.10
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B10: B 3 - Friesenheim Nord	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B11 in Befragungsrichtung



Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.11
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B11: K 5338 - Friesenheim Ost	Maßstab:		

Ergebnisse der Befragung an B12 in Befragungsrichtung



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION




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

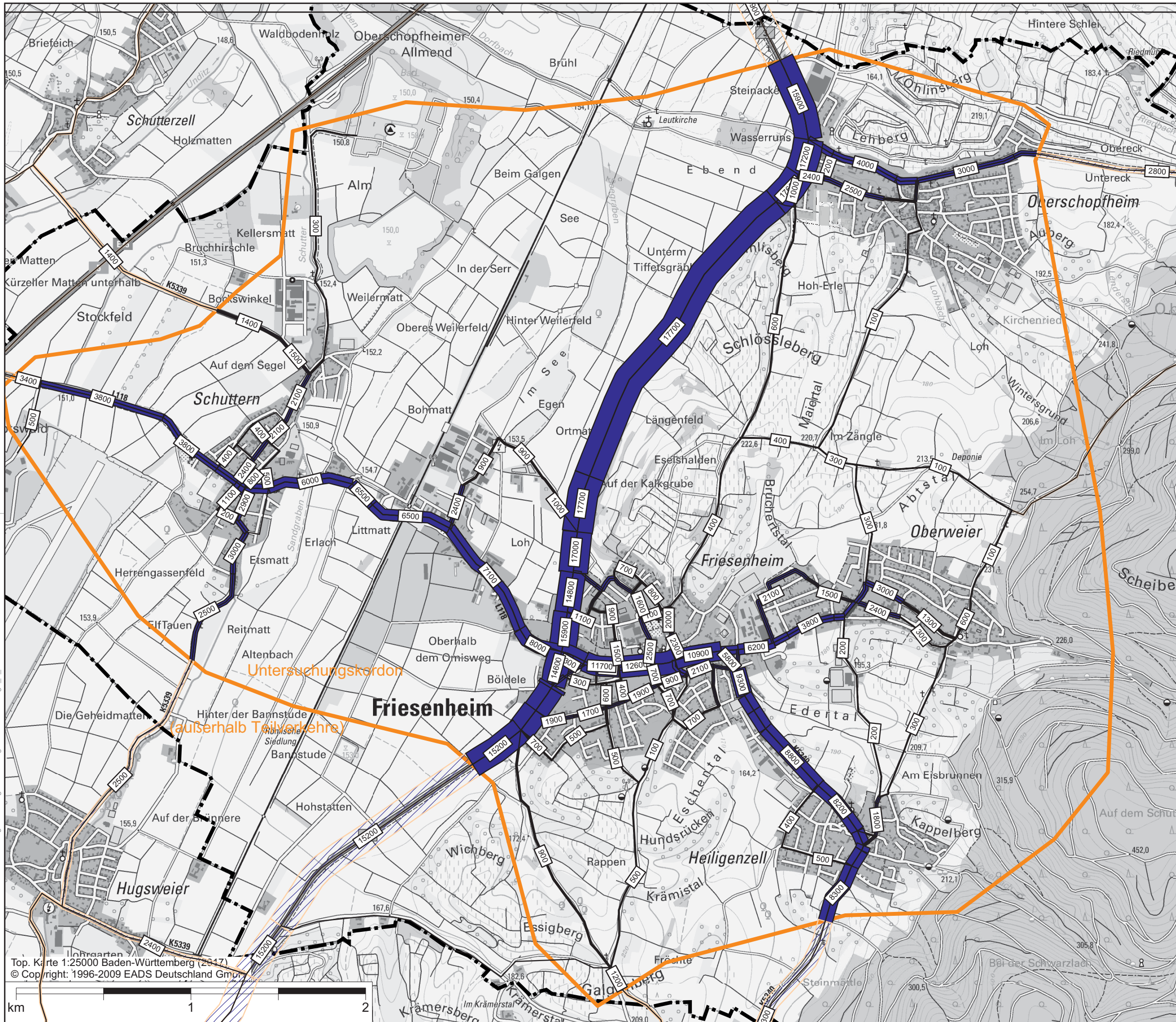
Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 4.12
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse: Ergebnisse Befragungen B12: K 5340 - Friesenheim Süd	Maßstab:		

Anlage 5

Bestandsanalyse: Analyse-Nullfall 2018

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrsuntersuchung

Planbez.:

Bestandsanalyse
Analyse-Nullfall 2018
[Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020




Maßstab:

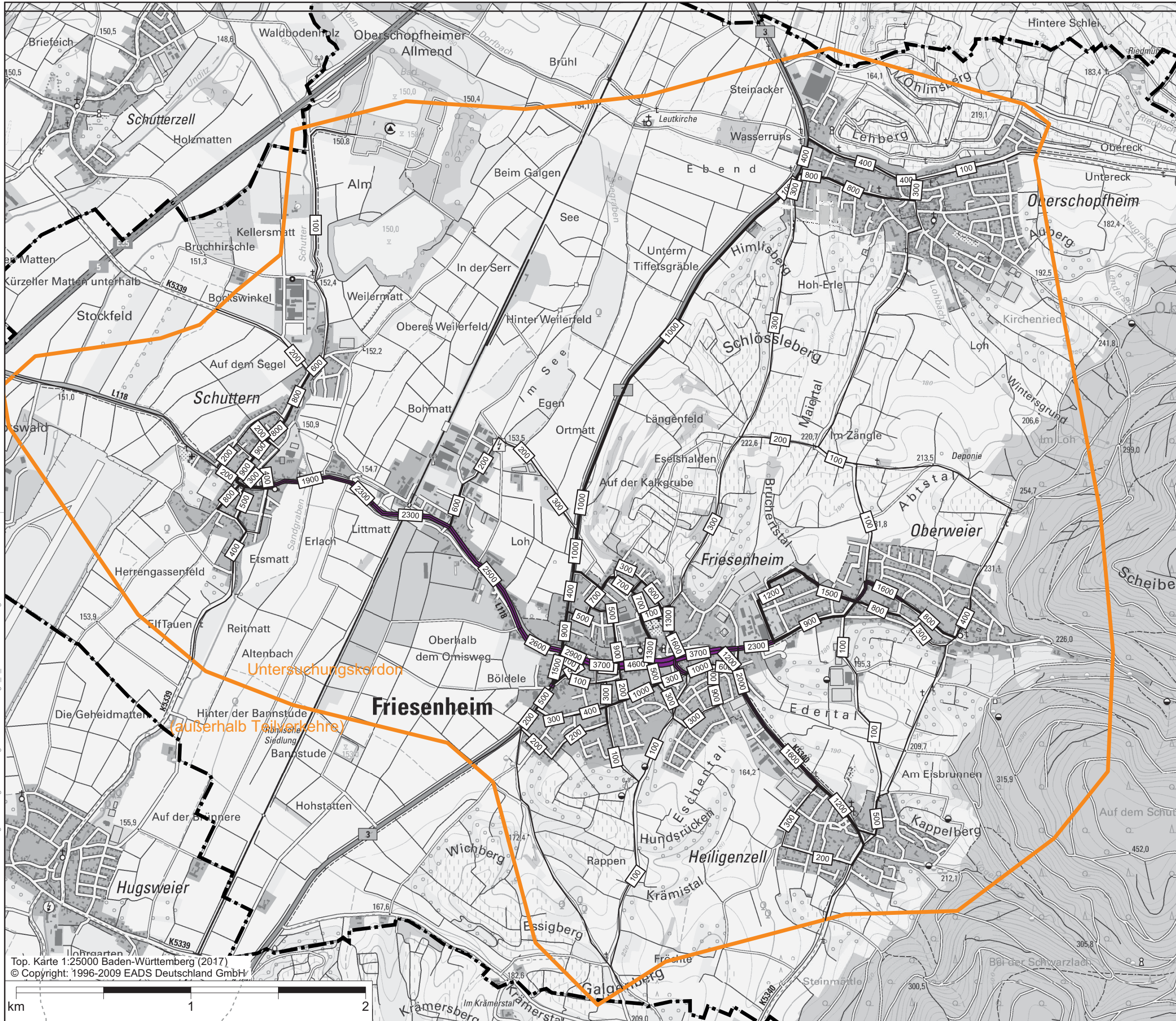
5

Anlage 6

Bestandsanalyse: Verkehrszusammensetzung

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Analyse-Nullfall 2018
Binnenverkehr [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020




Maßstab:

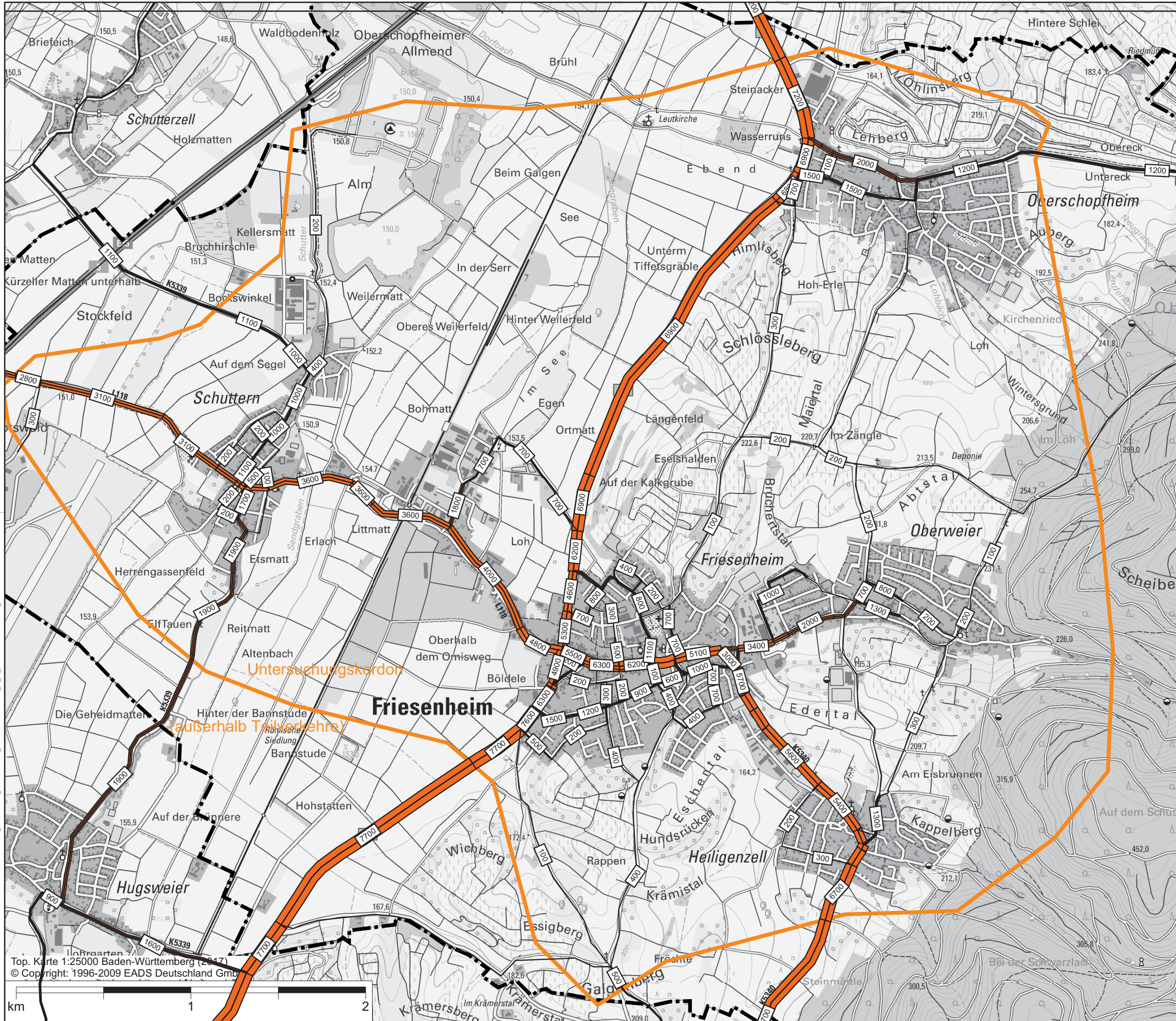
6.1

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

P:\612\2194\50-2194-VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Erdbereich\Anlage_6_Zusammensetzung-191010-del.cdr

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Analyse-Nullfall 2018
Quell-/Zielverkehr [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:




6.2

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH



P:\612\2150-2194-VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Erdbereich\Anlage_6_Zusammensetzung-191010-dell.cdr

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Analyse-Nullfall 2018
Durchgangsverk. [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

6.3




Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

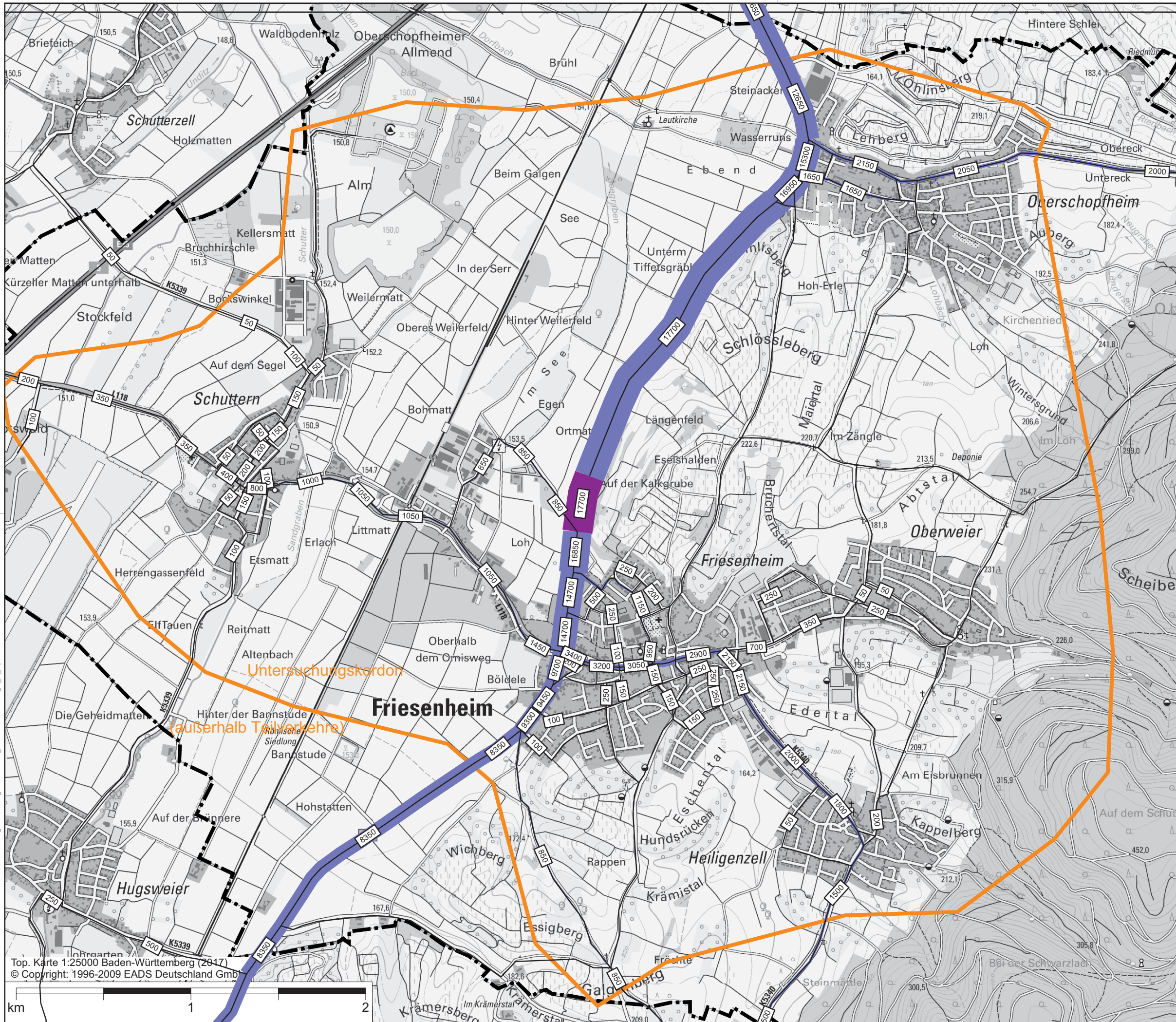
P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\500-Planung\500-Anlagenstellung\Erdbild\Anlage_6_Zusammensetzung-191010-del.cdr

Anlage 7

Bestandsanalyse: Streckenspinnen

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Streckenspinnen:
B 3 Nord [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage




Datum:

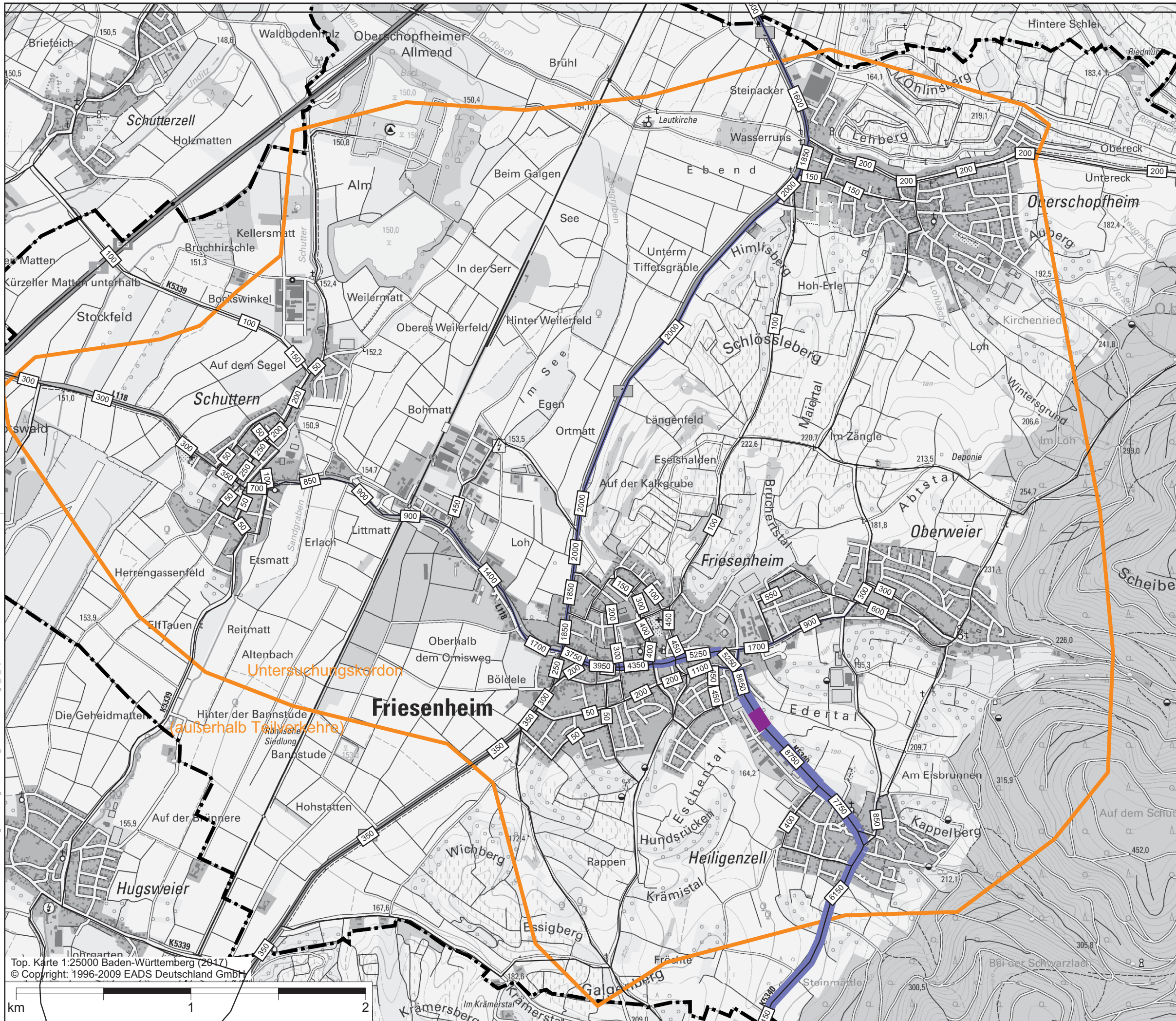
01/2020

Maßstab:

7.1

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Streckenspinnen:
K 5340 [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage




Datum:

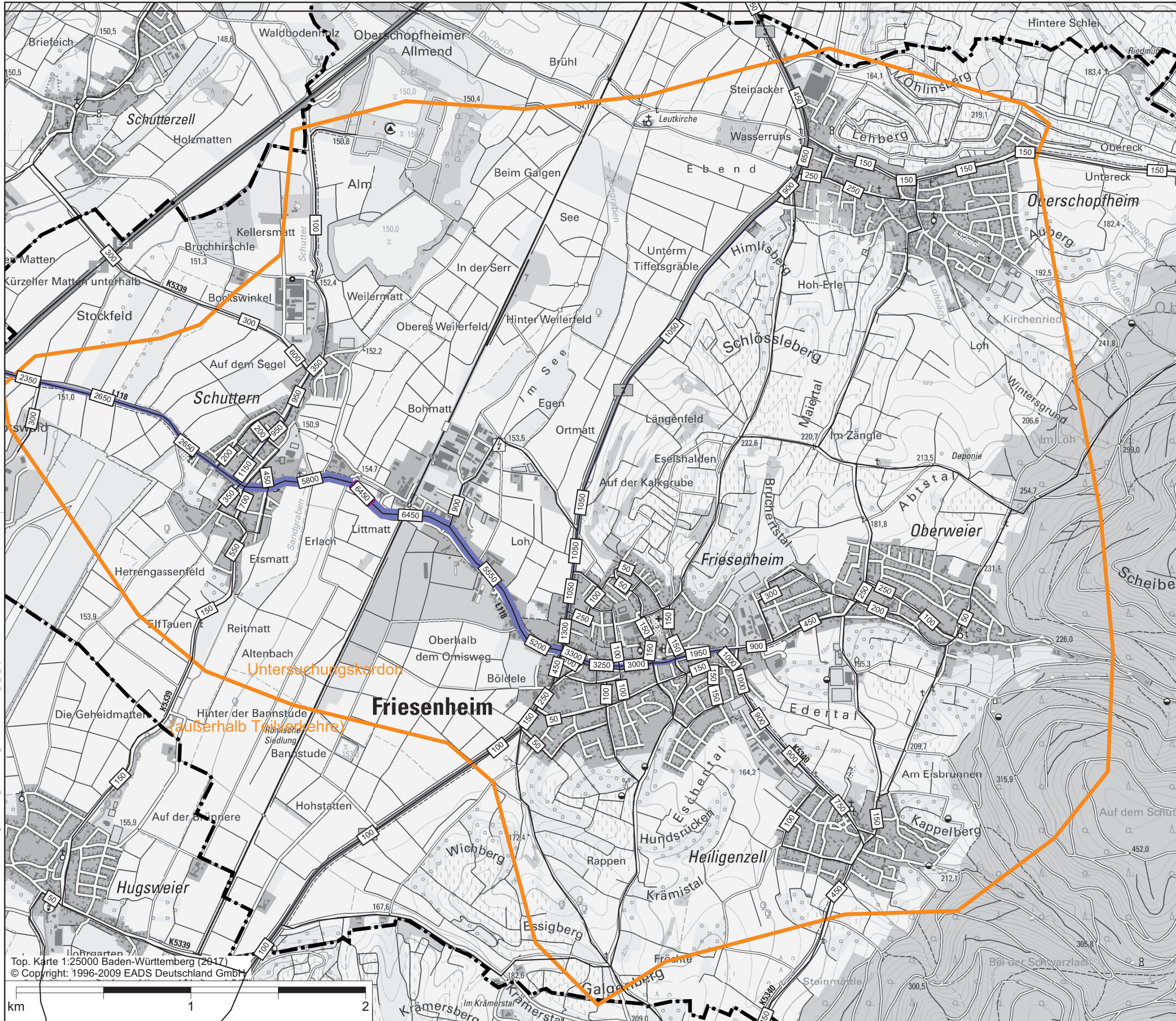
01/2020

Maßstab:

7.2

Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Streckenspinnen:
L 118 [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:




7.3

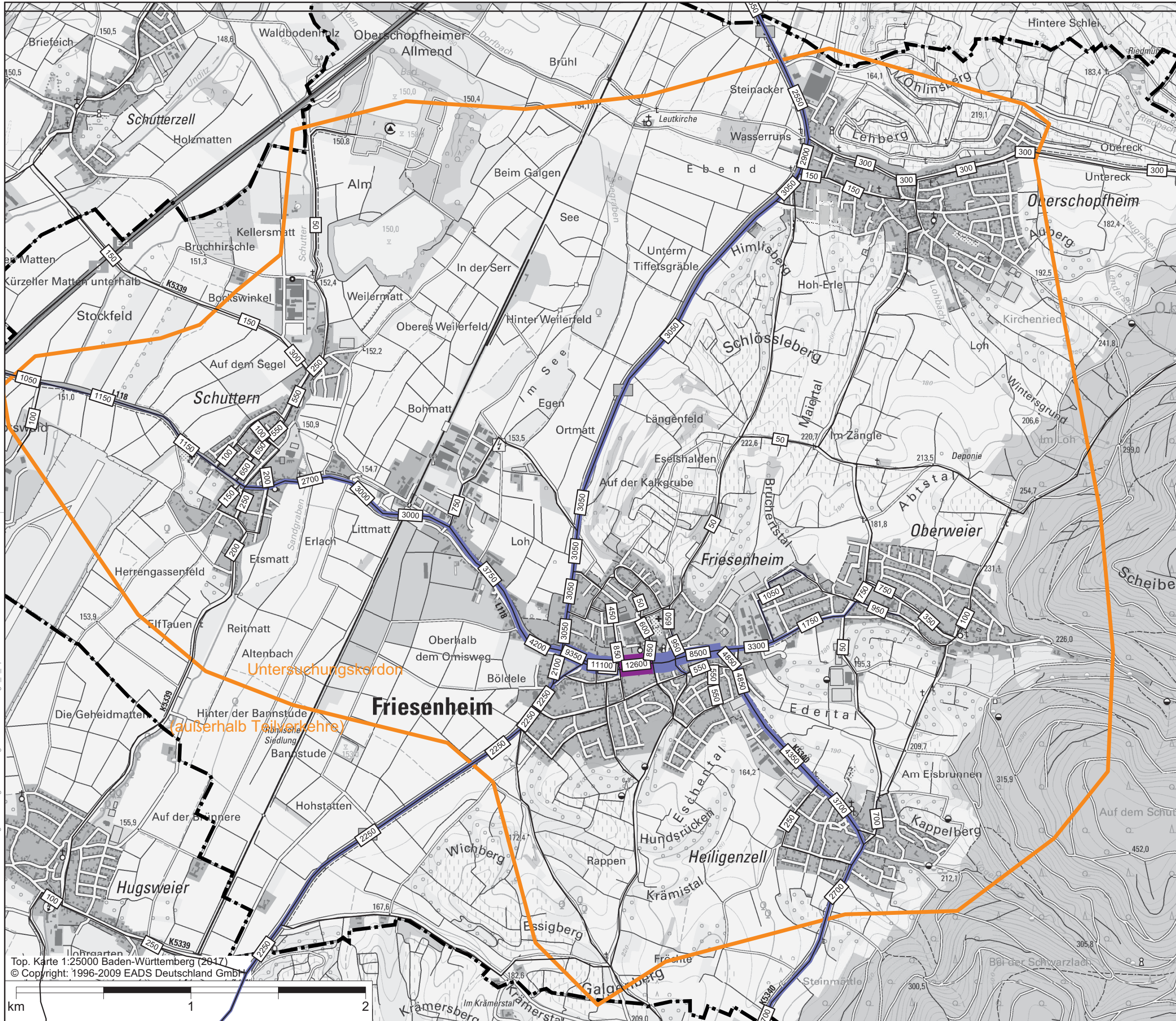
P:\612\2194\50-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenerstellung\Erdrbericht\Anlage_7_Spinnen-191010-del.cdr

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH



Legende

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



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestansanalyse
Streckenspinnen:
Friesenh. Hauptstr. [Kfz/24h]

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:






7.4




Anlage 8

Bestandsanalyse: Kfz-Verkehr

Legende

Klassifiziertes Straßennetz

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  untergeordnete Verbindung außerhalb des klassifizierten Netzes

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrsuntersuchung

Planbez.:

Bestandsanalyse
Kfz-Verkehr
Klassifiz. Straßennetz

Proj.-Nr.:

612-2194

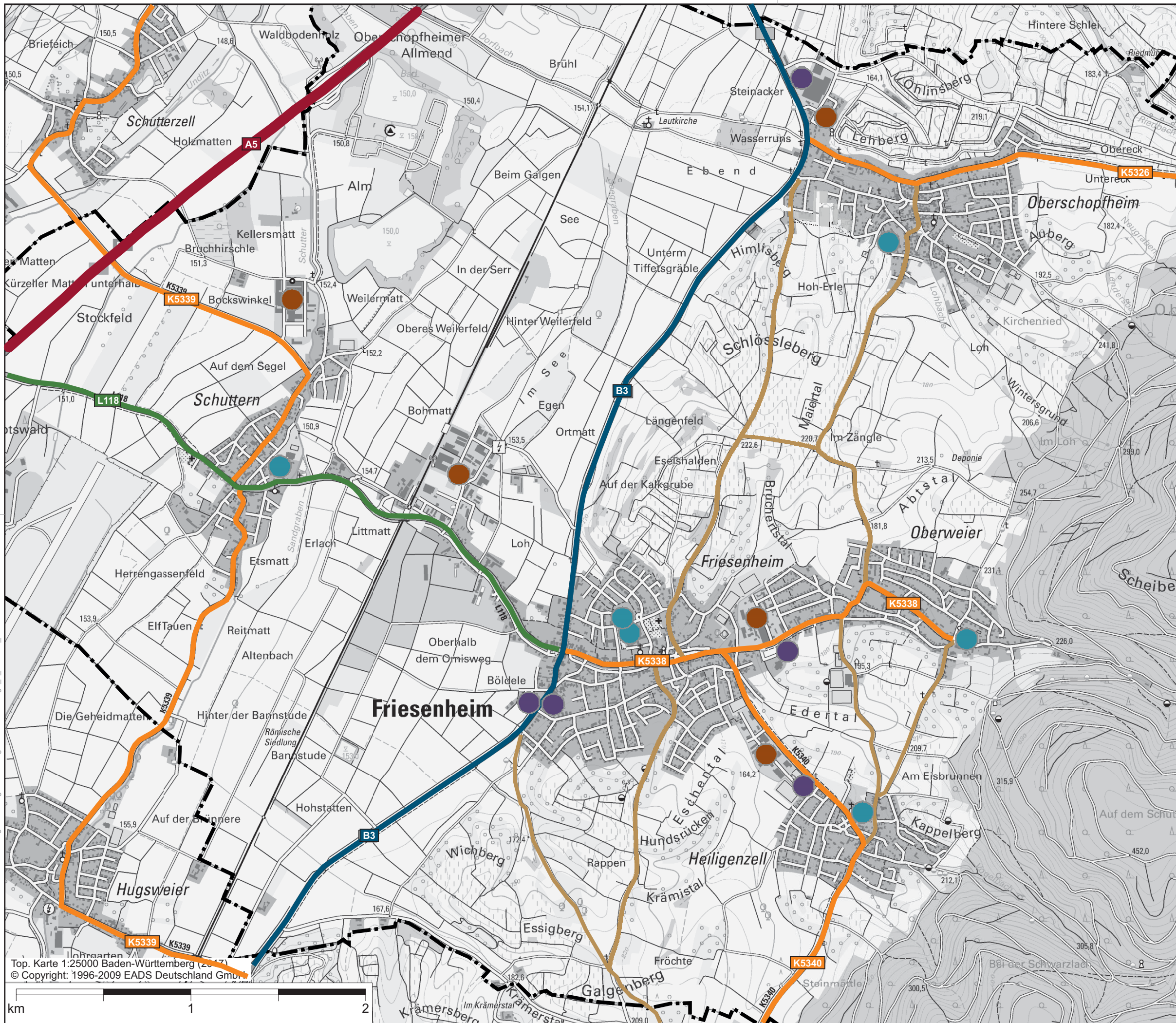
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

8.1










P:\612\2194\50-2194-VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Erdrbericht\Anlage_8_Bestand_Kfz-190909-dal.cdr

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

Legende

Straßennetzhierarchie

-  innerörtliche Hauptverkehrsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Sammelstraße
-  Anliegerstraße

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrsuntersuchung

Planbez.:

Bestandsanalyse
Kfz-Verkehr
Innerörtliche Hierarchie

Proj.-Nr.:

612-2194

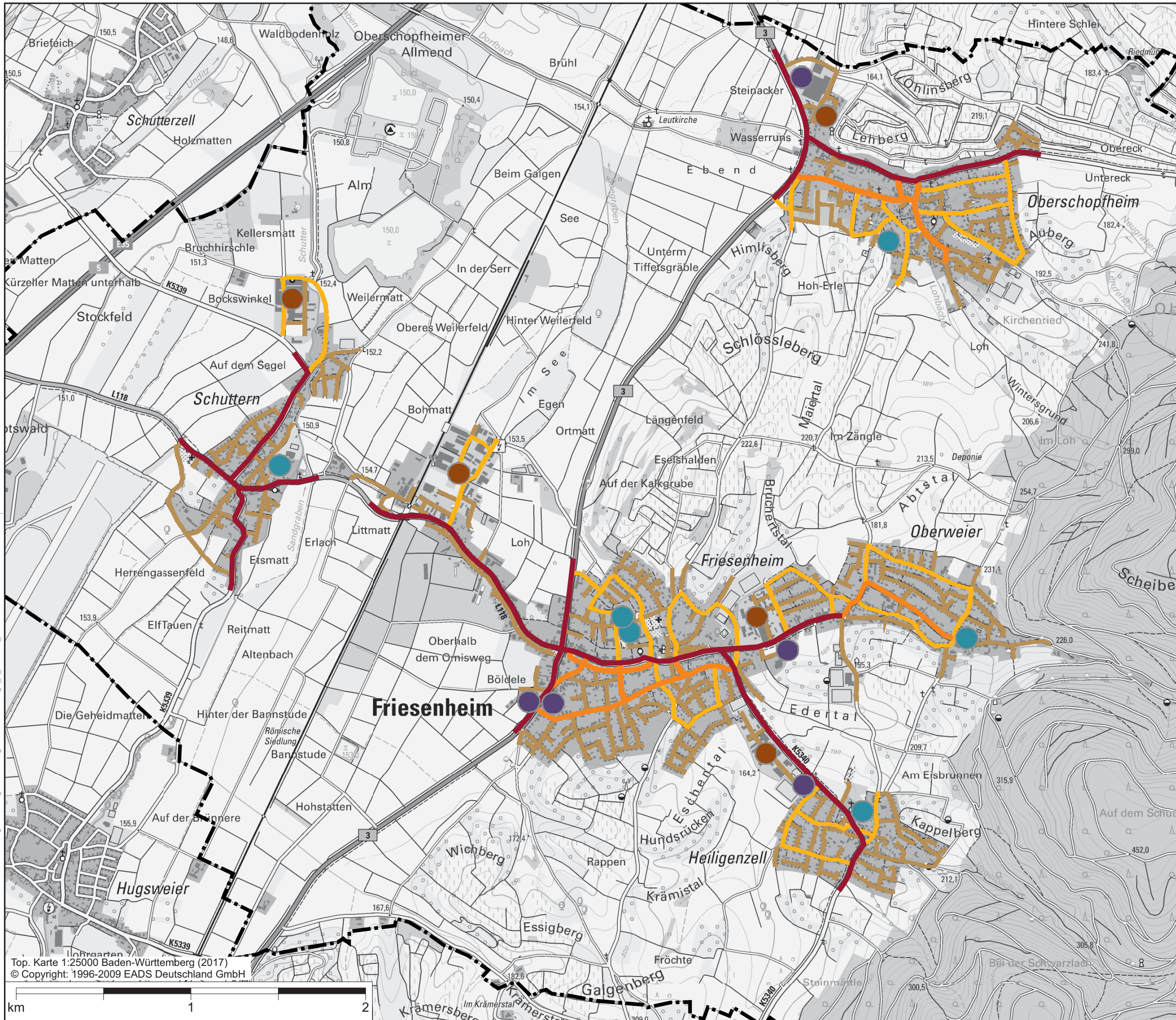
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

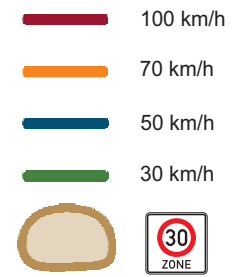
8.2



P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_8_Bestand_Kfz-190909-del.cdr

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

Legende



- Lokaler Anziehungspunkt: Schule (Blue circle)
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung (Purple circle)
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe (Brown circle)



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrsuntersuchung

Planbez.:

Bestandsanalyse
Kfz-Verkehr
Geschwindigkeiten

Proj.-Nr.:

612-2194

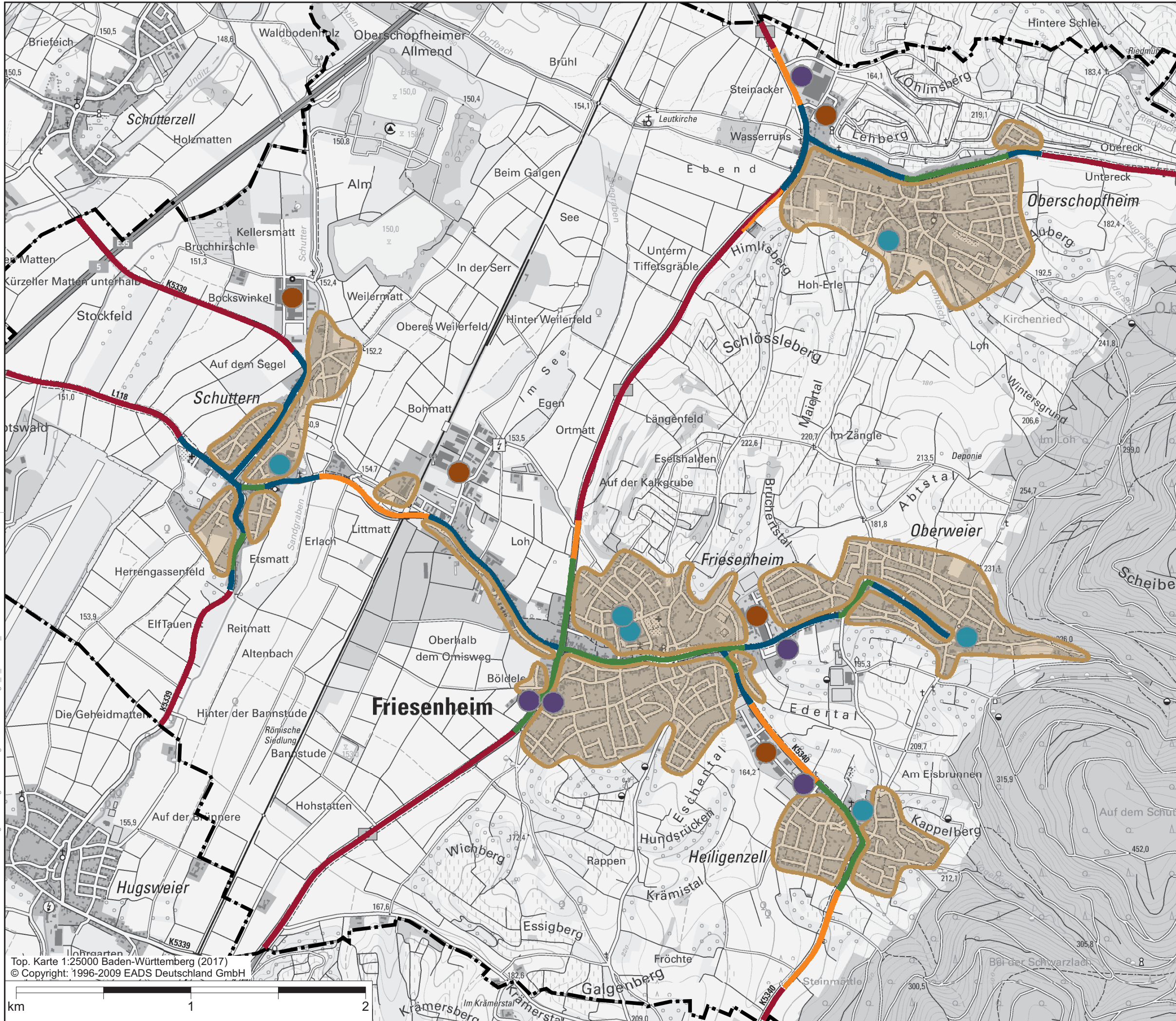
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

8.3












P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Planung\550-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_8_Bestand_Kfz-190909-dal.cdr

Anlage 9

Bestandsanalyse: Ruhender Verkehr

Legende

-  straßenbegleitendes Parken (bewirtschaftet)
-  straßenbegleitendes Parken (ausgewählte Standorte, unbewirtschaftet)
-  Konflikte beim Parken (Hinweise aus Bürgerbeteiligung)
-  Konflikte beim Parken (Hinweise von Feuerwehr)
-  Öffentlicher Parkplatz
-  Kundenparkplatz

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr
Angebot und Konflikte

Proj.-Nr.:

612-2194

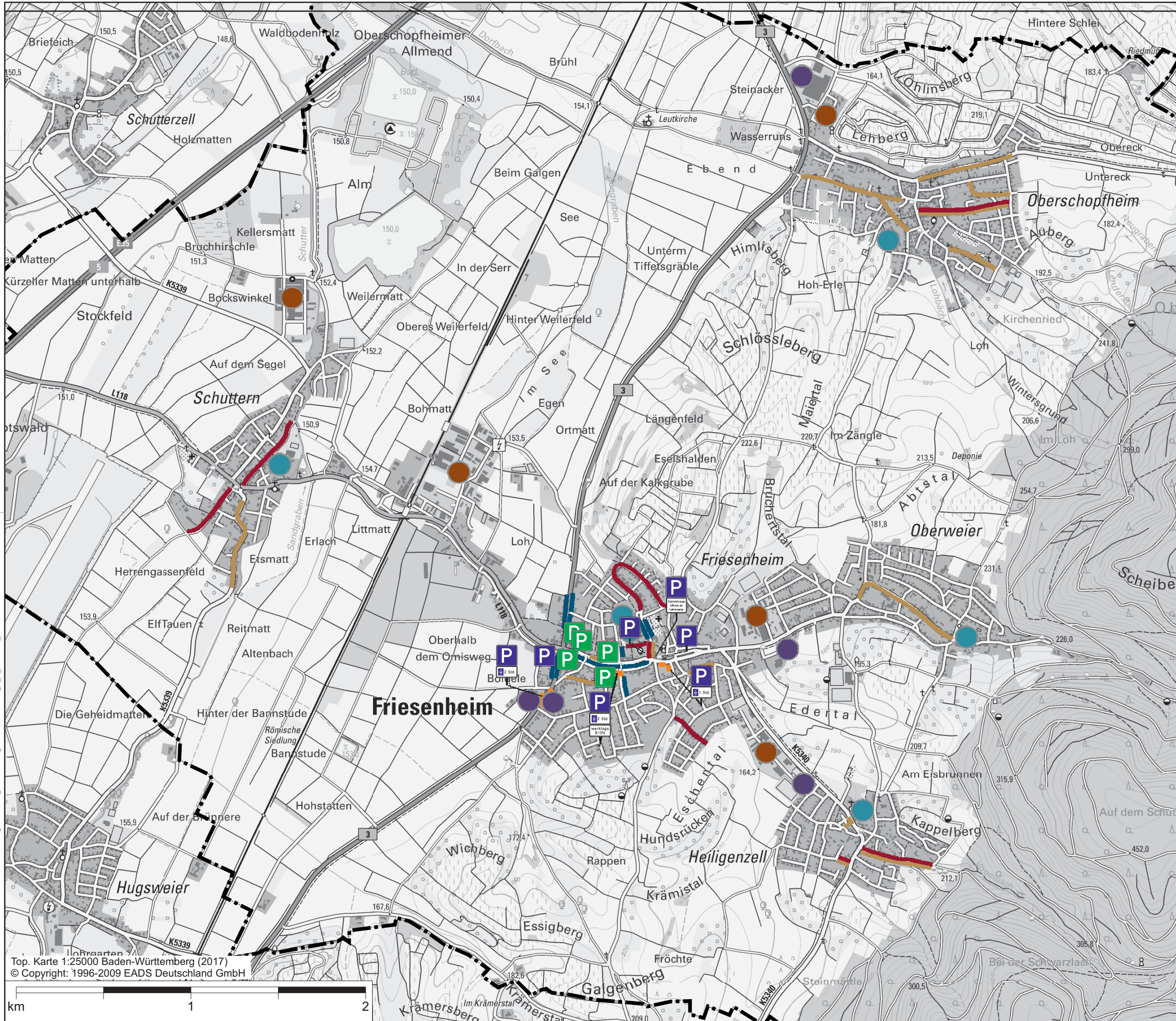
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

9



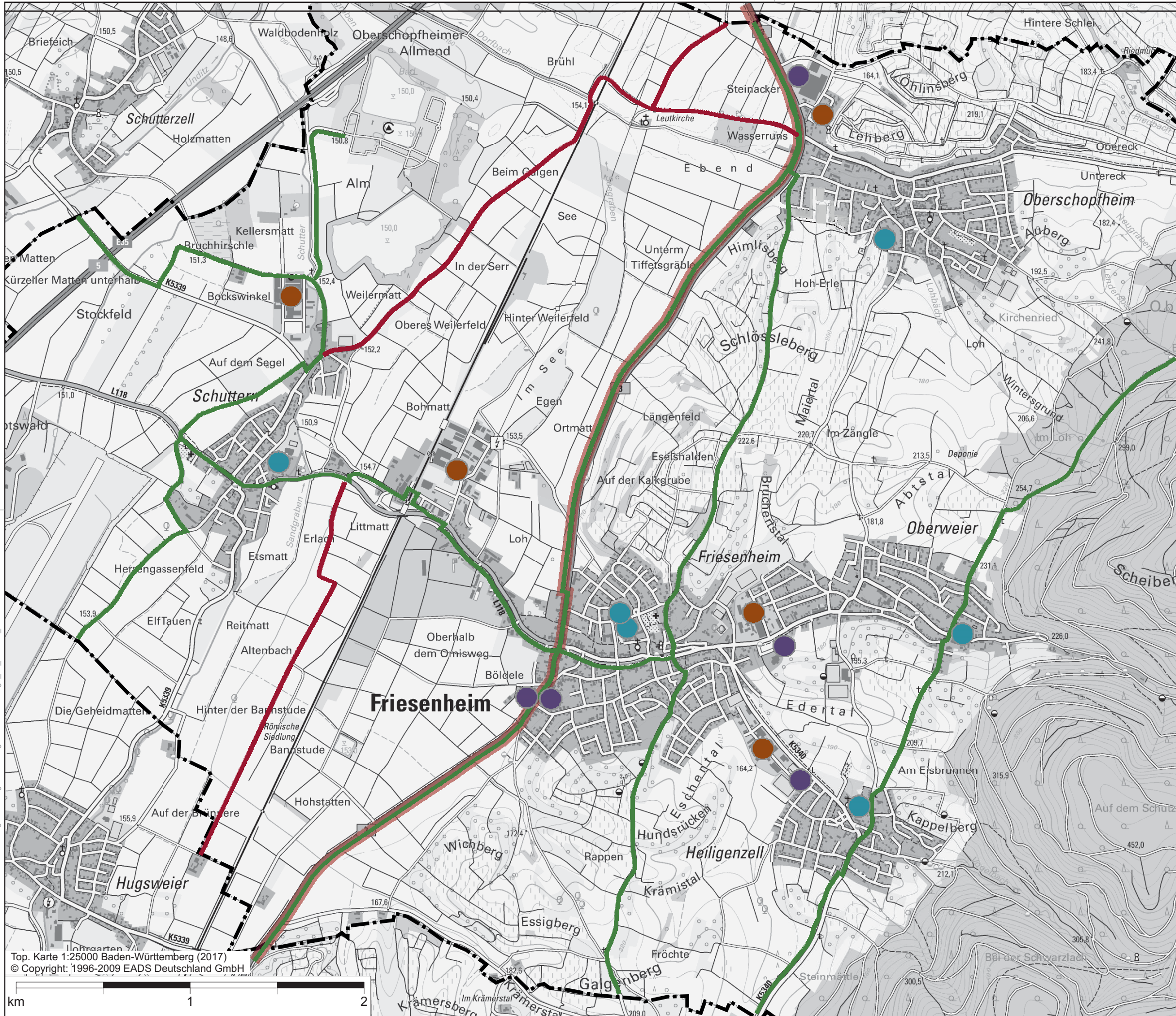
Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH



P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenstellung\Endbericht\Anlage_9_Bestand_Parken-190910-del.cdr

Anlage 10

Bestandsanalyse: Radverkehr









FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Radverkehr
Radroutennetz

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Datum:

01/2020











Maßstab:

10.1

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
 © Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

P:\612\2194\500-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\500-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_10_Bestand_Rad-190909-del.cdr

Legende

-  ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Radweg
-  sonstiger Weg (befestigt)
-  max. 30 km/h, Mischverkehr
-  vorhandene Querung
-  fehlende oder unzureichende Querung
-  Gefahrenstelle/Engstelle
-  nicht angemessene Führungsform entlang bestehender Radroute
-  Netzlücke
-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
Radverkehr
Mängelanalyse

Proj.-Nr.:

612-2194

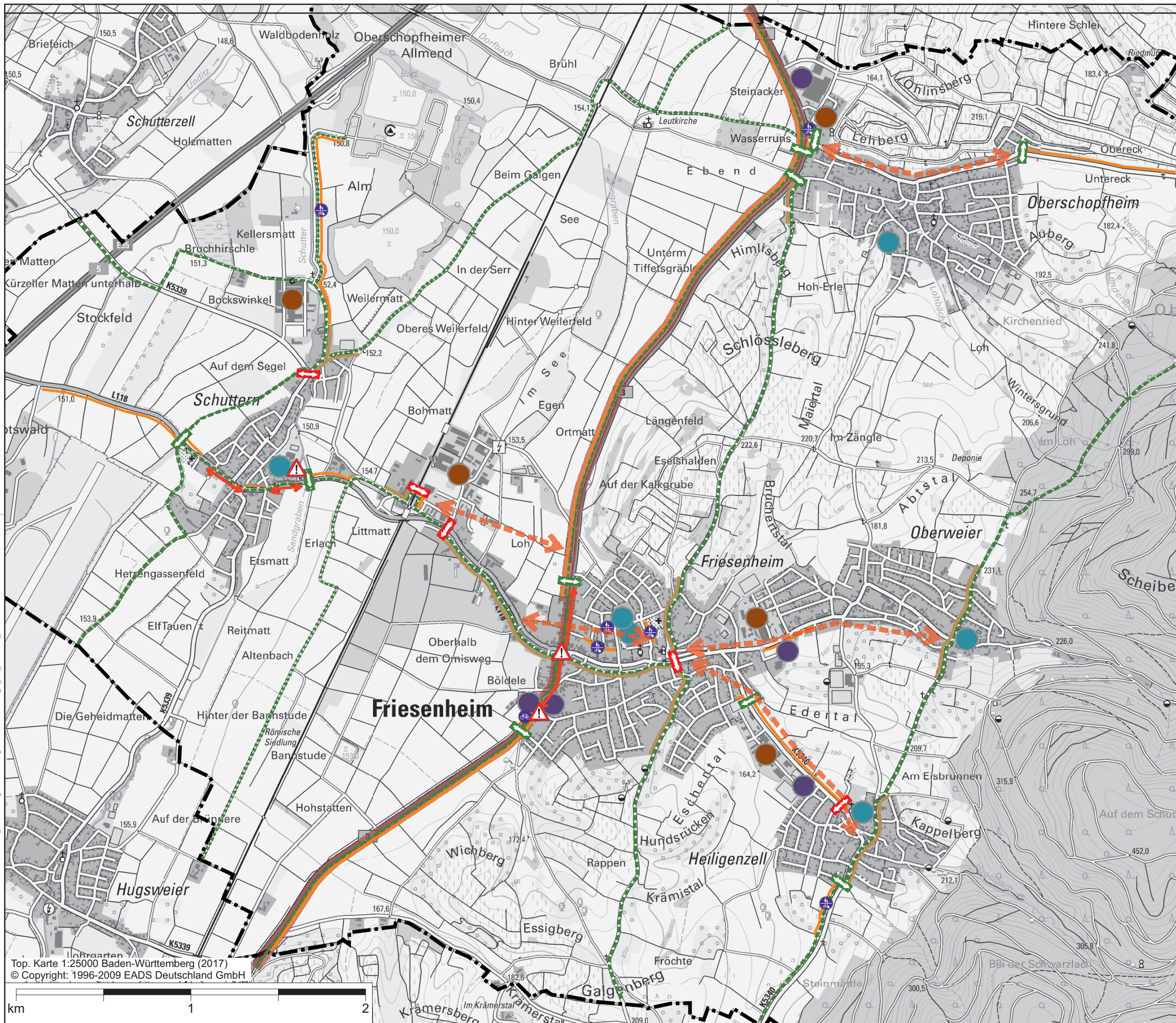
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

10.2






Anlage 11

Bestandsanalyse: Fußverkehr

Legende

-  Lichtsignalanlage (LSA)
-  Fußgängerschutzanlage
-  Fußgängerüberweg (FGÜ)
-  Querungshilfe mit Mittelinsel
-  fehlende Querungshilfe
-  fehlende Gehwege entlang Hauptverkehrsstraße

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber: 
Gemeinde Friesenheim

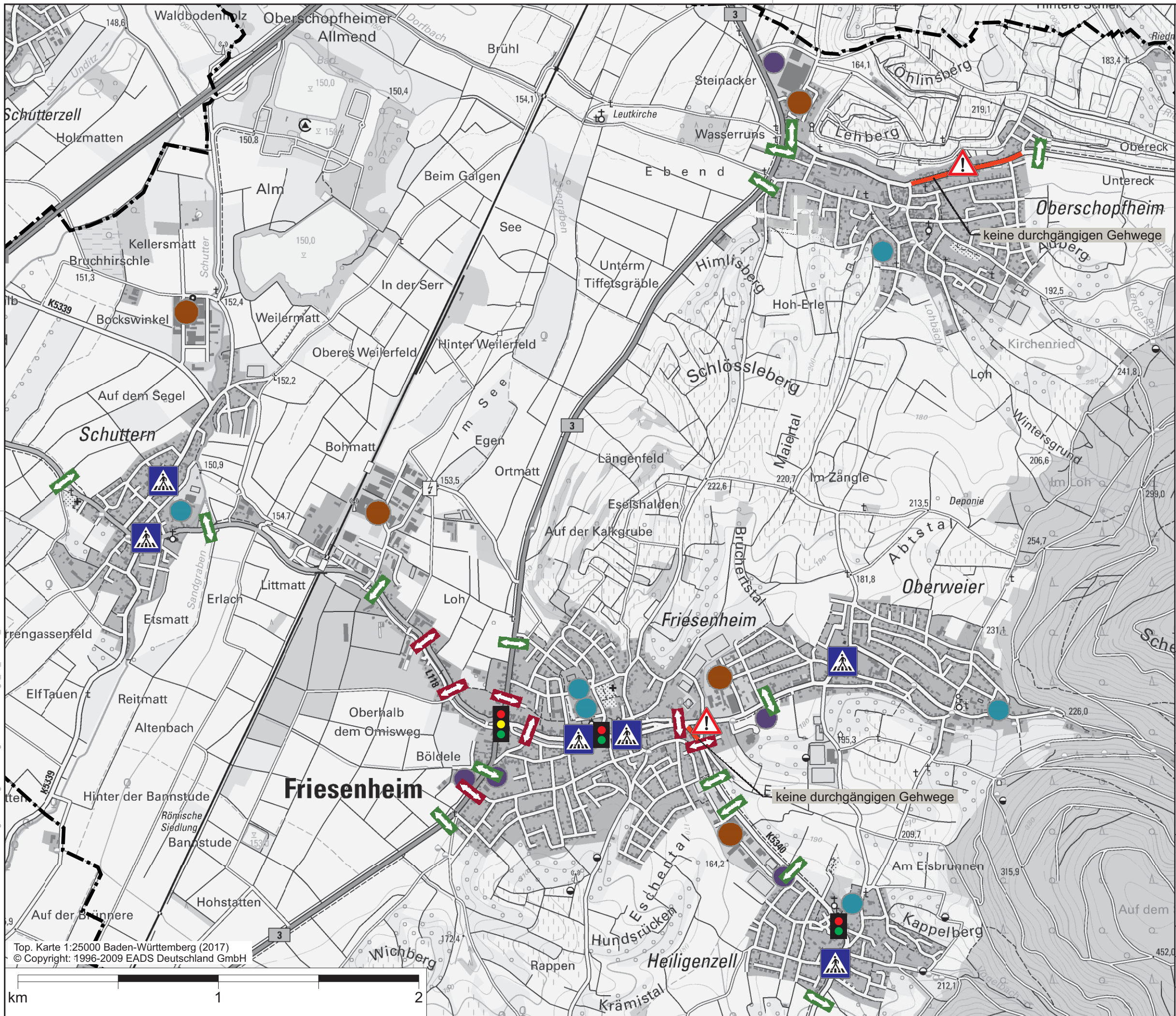
Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse Fußverkehr Mängelanalyse**

Proj.-Nr.: 612-2194 Anlage

Datum: 09/2019

Maßstab: **11**



Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH



P:\612\2194\2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlageneinstellung\Erdbereich\Anlage_11_Bestand_Fußverkehr-190909-del.cdr

Anlage 12

Bestandsanalyse: ÖPNV

Legende

- 200 m Radius (ca. 3 min Fußweg)
- 300 m Radius (ca. 5 min Fußweg)

- 7141** Offenburg - Lahr
Mo-Fr: 25 Fahrten täglich
- 104** Ringverkehr Lahr - Friesenheim - Lahr
Mo-Fr: 15 Fahrten täglich
- 109** Lahr - Schuttern - Kürzell
Mo-Fr: 14 Fahrten täglich

- DB: Offenburg - Freiburg
- Bundesautobahn A5

- Lokaler Anziehungspunkt:
Schule
- Lokaler Anziehungspunkt:
Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt:
Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
ÖPNV
Buslinien

Proj.-Nr.:

612-2194

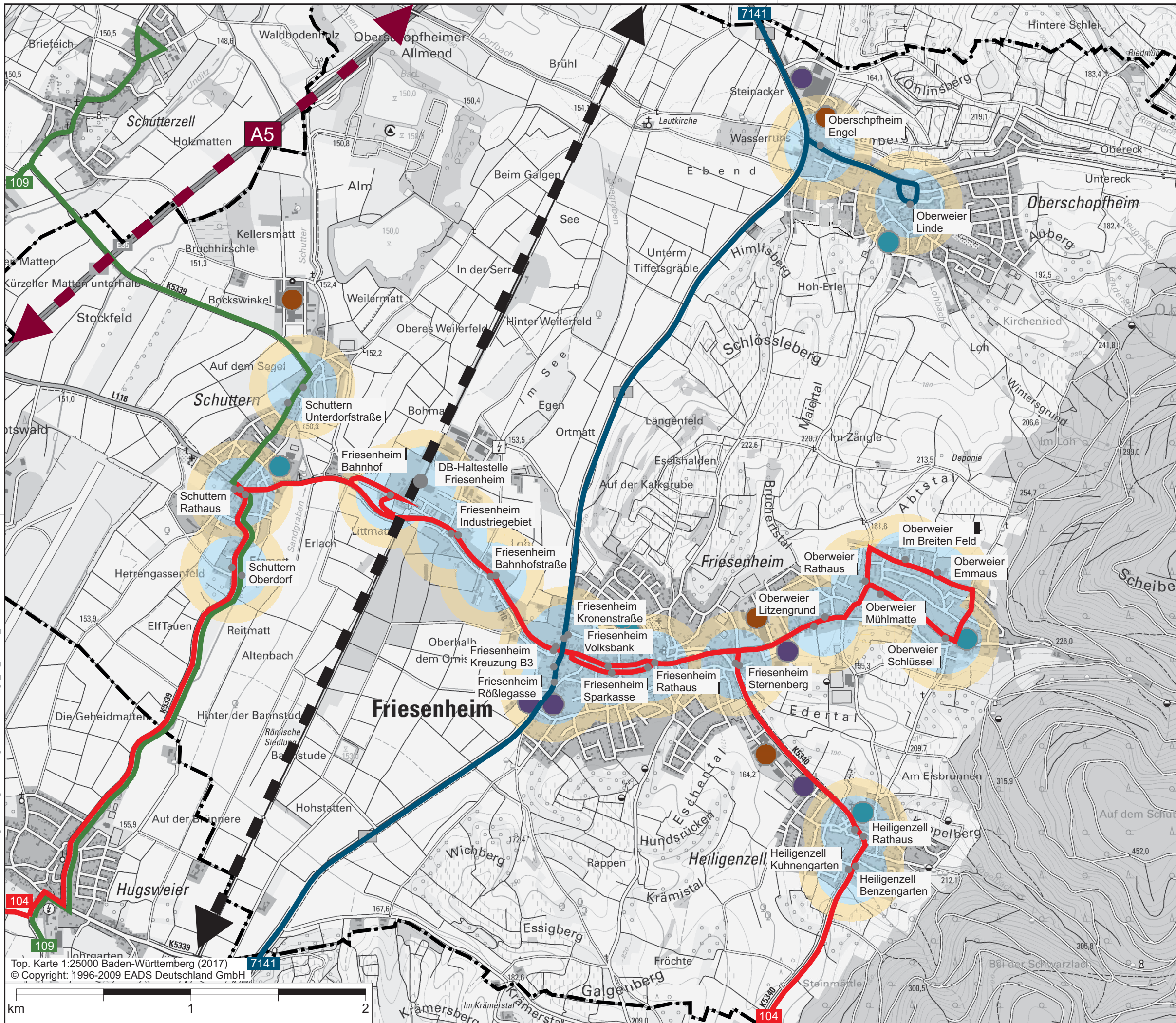
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

12.1



Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH



P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV-190906-del.cdr

Legende

Ortsteil	Haltestelle	anfahrende Linien	Lage	Topographie	Straßentyp	Haltestellenart	Geschwindigkeit	Verkehrsdichte	Ausstattung im Bestand								
									Haltestellenmast	Haltestellenname	Fahrplan	Fahrgastunterstand	Sitzgelegenheit	Abfallbehälter	max. Warteflächtentiefe [m]	Hochbord (18 - 20 cm)	Taktile Leitlinien
Friesenheim	Friesenheim Bahnhof	104	Randlage	Ebene	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	Zone 30	gering							1,50		
	Friesenheim Bahnhofstraße Süd	104	Randlage	Ebene	Landesstraße	Bucht	50 km/h	hoch							1,20		
	Friesenheim Bahnhofstraße Nord	104	Randlage	Ebene	Landesstraße	Fahrbahnrand	50 km/h	hoch							1,50		
	Friesenheim Industriegebiet Süd	104	Randlage	Ebene	Landesstraße	Fahrbahnrand	50 km/h	hoch							2,60		
	Friesenheim Industriegebiet Nord	104	Randlage	Ebene	Landesstraße	Fahrbahnrand	50 km/h	hoch							3,50		
	Friesenheim Kreuzung B 3 Süd	104	zentral	Ebene	Landesstraße	Fahrbahnrand	50 km/h	hoch							4,50		
	Friesenheim Kreuzung B 3 Nord	104	zentral	Ebene	Landesstraße	Bucht	50 km/h	hoch							1,00		
	Friesenheim Kronenstraße Ost	7141	zentral	Ebene	Bundesstraße	Fahrbahnrand	30 km/h	sehr hoch							2,50		
	Friesenheim Kronenstraße West	7141	zentral	Ebene	Bundesstraße	Bucht	30 km/h	sehr hoch							3,50		
	Friesenheim Rathaus/Ortsmitte Süd	104	zentral	Ebene	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	Zone 30	normal							1,80		
	Friesenheim Rathaus/Ortsmitte Nord	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	30 km/h	hoch							3,00		
	Friesenheim Rößlegasse Ost	7141	zentral	Ebene	Bundesstraße	Bucht	30 km/h	sehr hoch							2,00		
	Friesenheim Rößlegasse West	7141	zentral	Ebene	Bundesstraße	Fahrbahnrand	30 km/h	sehr hoch							3,00		
	Friesenheim Sparkasse	104	zentral	Ebene	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	Zone 30	normal							1,50		
	Friesenheim Sternenberg Ost	104	zentral	Hanglage	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	Zone 30	normal							4,50		
Friesenheim Sternenberg West	104	zentral	Hanglage	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	Zone 30	normal							1,20			
Friesenheim Volksbank	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahnrand	30 km/h	hoch							3,20			
Schuttern	Schuttern Oberdorf Ost	104/109	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahnrand	30 km/h	normal						1,20			
	Schuttern Oberdorf West	104/109	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahnrand	30 km/h	normal						1,50			
	Schuttern Rathaus Ost	104	zentral	Ebene	Gemeindestraße	Fahrbahnrand	50 km/h	gering						1,80			
	Schuttern Rathaus Mitte	109	zentral	Ebene	Landesstraße	Fahrbahn/Bucht	50 km/h	normal-hoch						1,70			
	Schuttern Rathaus West	104/109	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	50 km/h	normal						2,40			
	Schuttern Unterdorfstraße Ost	109	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	50 km/h	normal						2,00			
Schuttern Unterdorfstraße West	109	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	50 km/h	normal						2,50				
Oberweier	Oberweier Emmaus	104	Randlage	Hanglage	Gemeindestraße	Fahrbahn	Zone 30	gering						1,70			
	Oberweier Im Breiten Feld	104	Randlage	Hanglage	Gemeindestraße	Fahrbahn	Zone 30	gering						1,10			
	Oberweier Litzengrund Süd	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	50 km/h	normal						1,50			
	Oberweier Litzengrund Nord	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	50 km/h	normal						2,00			
	Oberweier Mühlmatte	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	50 km/h	gering						2,00			
	Oberweier Rathaus	104	zentral	Ebene	Gemeindestraße	Fahrbahn	50 km/h	gering						2,50			
Oberweier Schlüssel	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	50 km/h	gering						3,70				
Heiligenzell	Heiligenzell Kuhnengarten	104	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	30 km/h	hoch						1,20			
	Heiligenzell Benzengarten	104	Randlage	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	30 km/h	hoch						1,20			
	Heiligenzell Rathaus Süd	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	30 km/h	hoch						1,50			
	Heiligenzell Rathaus Nord	104	zentral	Ebene	Kreisstraße	Bucht	30 km/h	hoch						1,50			
Oberschopfheim	Oberschopfheim Engel	7141	zentral	Ebene	Kreisstraße	Fahrbahn	50 km/h	normal						1,50			
	Oberschopfheim Linde	7141	zentral	Ebene	Gemeindestraße	Bucht	Zone 30	normal						2,00			



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Bestandsanalyse
ÖPNV
Haltestellenausstattung

Proj.-Nr.: 612-2194

Anlage

Datum: 01/2020

12.2

Maßstab:



Haltestelle		Friesenheim Bahnhof	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		Bahn (100 m)	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Bahnhof**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.1



Haltestelle	Friesenheim Bahnhofstraße (Süd)		
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 38 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		nein	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Bahnhofstraße (Süd)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.2



Haltestelle		Friesenheim Bahnhofstraße (Nord)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	-
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.3
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Bahnhofstraße (Nord)	Maßstab:		



Haltestelle		Friesenheim Industriegebiet (Süd)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Mittelinsel
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,60 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Busbordstein
	Taktile Leitlinien		ja
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Industriegebiet (Süd)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.4



Haltestelle		Friesenheim Industriegebiet (Nod)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Mittelinsel
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 3,50 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Busbordstein
	Taktile Leitlinien		ja
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199-2-2194 VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.5
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Industriegebiet (Nord)	Maßstab:		



Haltestelle		Friesenheim Kreuzung B 3 (Süd)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (40 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 4,50 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle		Friesenheim Kreuzung B 3 (Nord)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (40 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 38 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,00 m
		Länge	ca. 13 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK_Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.7
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Kreuzung B 3 (Nord)	Maßstab:		



Haltestelle		Friesenheim Kronenstraße (Ost)	
Anfahrende Linien		7141	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Bundesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (60 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 2,50 m
		Länge	ca. 13 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.8
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Kronenstraße (Ost)	Maßstab:		



Haltestelle	Friesenheim Kronenstraße (West)		
Anfahrende Linien	7141		
Lage	zentral		
Topographie	Ebene		
Sicherheit	Straßentyp		
	Bundesstraße		
	Haltestellenart		
	Bucht		
	Geschwindigkeit		
	30 km/h		
Ausstattung	Verkehrsdichte		
	sehr hoch		
	Sichteinschränkungen		
	-		
	Querungshilfen		
	Ampel (60 m)		
	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		
	ca. 38 m		
	Material Busaufstellfläche		
	Pflaster		
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 3,50 m
		Länge	ca. 13 m
	Bordstein		
	Hochbord		
Taktile Leitlinien			
nein			
Haltestellenschild	fester Mast	nein	
	Haltestellenname	ja	
	Fahrplan	ja	
Fahrgastunterstand			
ja			
Sitzgelegenheit			
ja			
Abfallbehälter			
ja			
Beleuchtung			
Straßenraumbeleuchtung			
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			
ca. 10 Fahrradabstellplätze			

P:\612\2150-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Anlagenstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.9
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Kronenstraße (West)	Maßstab:		



Haltestelle		Friesenheim Rathaus/Ortsmitte (Süd)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 1,80 m
		Länge	ca. 13 m
	Bordstein		Pflaster
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		(ja)
	Sitzgelegenheit		(ja)
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		2 Fahrradabstellplätze	

P:\612\2150-2199\2-2194 VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Rathaus (Süd)	Maßstab:		12.3.10



Haltestelle		Friesenheim Rathaus/Ortsmitte (Nord)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (70 m), FGÜ (90 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 50 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 3,00 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		4 Fahrradabstellplätze	

P:\612\2150-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.11
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Rathaus (Nord)	Maßstab:		



Haltestelle		Friesenheim Rößlegasse (Ost)	
Anfahrende Linien		7141	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Bundesstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (80 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 35 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 11 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle		Friesenheim Rößlegasse (West)	
Anfahrende Linien		7141	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Bundesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		sehr hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (80 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 3,00 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Rößlegasse (West)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.13



Haltestelle		Friesenheim Sternenberg (Ost)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Hanglage	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 4,50 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Sternenberg (Ost)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.15



Haltestelle		Friesenheim Sternenberg (West)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Hanglage	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahnrand
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	ca. 12 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Friesenheim Sternenberg (West)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.16



Haltestelle		Friesenheim Volksbank	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		FGÜ (80 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 3,20 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.17
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Friesenheim Volksbank	Maßstab:		



Haltestelle		Schuttern Oberdorf (Ost)	
Anfahrende Linien		104/109	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	-
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Oberdorf (Ost)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.18



Haltestelle		Schuttern Oberdorf (West)	
Anfahrende Linien		104/109	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Oberdorf (West)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.19



Haltestelle		Schuttern Rathaus (Ost)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 1,80 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:

Gemeinde Friesenheim

Proj.-Nr.:

612-2194

Anlage

Projektbez.:

Fortschreibung Verkehrskonzept

Datum:

01/2020

12.3.20

Planbez.:

Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Rathaus (Ost)

Maßstab:



Haltestelle		Schuttern Rathaus (Mitte)	
Anfahrende Linien		109	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Landesstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn/Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal - hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		FGÜ (40 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 30 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,70 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Rathaus (Mitte)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.21



Haltestelle		Schuttern Rathaus (West)	
Anfahrende Linien		104/109	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		FGÜ (60 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 40 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 2,40 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle		Schuttern Unterdorfstraße (Ost)	
Anfahrende Linien		109	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Unterdorfstraße (Ost)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.23



Haltestelle		Schuttern Unterdorfstraße (West)	
Anfahrende Linien		109	
Lage		Randlage	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,50 m
		Länge	ca. 5 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Schuttern Unterdorfstraße (West)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.24



Haltestelle		Oberweiler Emmaus	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Hanglage	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,70 m
		Länge	ca. 14 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Oberweiler Emmaus	Maßstab:		
					12.3.25



Haltestelle		Oberweiler Im Breiten Feld	
Anfahrende Linien		104	
Lage		Randlage	
Topographie		Hanglage	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,10 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle		Oberweier Rathaus	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		FGÜ (ca. 110 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 2,50 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.27
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Oberweier Rathaus	Maßstab:		



Haltestelle		Oberweiler Mühlmatte	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 41 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 2,00 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle	Oberweier Schlüssel		
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		gering
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 3,70 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	nein
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Oberweier Schlüssel**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.29



Haltestelle	Oberweier Litzengrund Süd		
	Anfahrende Linien	104	
	Lage	zentral	
	Topographie	Ebene	
Sicherheit	Straßentyp	Kreisstraße	
	Haltestellenart	Bucht	
	Geschwindigkeit	50 km/h	
	Verkehrsdichte	normal	
	Sichteinschränkungen	-	
	Querungshilfen	Mittelinsel (ca. 120 m)	
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 52 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrskonzept

Planbez.: Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Oberweier Litzengrund (Süd)

Proj.-Nr.: 612-2194

Datum: 01/2020

Maßstab:

Anlage

12.3.30



Haltestelle		Oberweier Litzengrund Nord	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 32 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	max. ca. 2,00 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		nein
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: **Fortschreibung Verkehrskonzept**

Planbez.: **Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Oberweier Litzengrund (Nord)**

Proj.-Nr.: **612-2194**

Datum: **01/2020**

Maßstab:

Anlage

12.3.31



Haltestelle		Heiligenzell Rathaus (Süd)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (ca. 30m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 22 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	nein
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	



Haltestelle		Heiligenzell Rathaus (Nord)	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Ampel (ca. 40 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 18 m
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 16 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenschildname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194 VK Friesenheim\500 Planung\550 Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage
	Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
	Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Heiligenzell Rathaus (Nord)	Maßstab:		12.3.33



Haltestelle		Heiligenzell Kuhnengarten	
Anfahrende Linien		104	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		30 km/h
	Verkehrsdichte		hoch
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		FGÜ (ca. 50 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

P:\612\2150-2199\2-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenerstellung\Endbericht\Anlage_12_Bestand_ÖPNV_A4-190906-del.cdr

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

Auftraggeber:	Gemeinde Friesenheim	Proj.-Nr.:	612-2194	Anlage 12.3.34
Projektbez.:	Fortschreibung Verkehrskonzept	Datum:	01/2020	
Planbez.:	Bestandsanalyse ÖPNV Haltestelle Heiligenzell Benzengarten (Ost)	Maßstab:		



Haltestelle	Heiligenzell Benzengarten		
	Anfahrende Linien	104	
	Lage	zentral	
	Topographie	Ebene	
Sicherheit	Straßentyp	Kreisstraße	
	Haltestellenart	Fahrbahn	
	Geschwindigkeit	30 km/h	
	Verkehrsdichte	hoch	
	Sichteinschränkungen	-	
	Querungshilfen	FGÜ (ca. 30 m)	
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,20 m
		Länge	ca. 18 m
	Bordstein		Rundbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		nein
	Sitzgelegenheit		nein
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Gemeinde Friesenheim**

Projektbez.: Fortschreibung Verkehrskonzept

Planbez.: Bestandsanalyse ÖPNV
Haltestelle Heiligenzell Benzengarten (West)

Proj.-Nr.: 612-2194

Datum: 01/2020

Maßstab:

Anlage

12.3.35



Haltestelle		Oberschopfheim Engel	
Anfahrende Linien		7141	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Kreisstraße
	Haltestellenart		Fahrbahn
	Geschwindigkeit		50 km/h
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		Mittelinsel (ca. 60 m)
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		-
	Material Busaufstellfläche		Asphalt
	Wartefläche	Tiefe	ca. 1,50 m
		Länge	ca. 10 m
	Bordstein		Hochbord
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
	Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

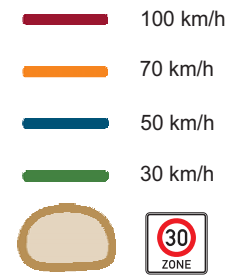


Haltestelle	Oberschopfheim Linde		
Anfahrende Linien		7141	
Lage		zentral	
Topographie		Ebene	
Sicherheit	Straßentyp		Gemeindestraße
	Haltestellenart		Bucht
	Geschwindigkeit		Zone 30
	Verkehrsdichte		normal
	Sichteinschränkungen		-
	Querungshilfen		-
Ausstattung	Gesamtlänge bei Hochbord/ Kap/ Bucht		ca. 28 m
	Material Busaufstellfläche		Pflaster
	Wartefläche	Tiefe	ca. 2,00 m
		Länge	ca. 15 m
	Bordstein		-
	Taktile Leitlinien		nein
	Haltestellenschild	fester Mast	ja
		Haltestellenname	ja
		Fahrplan	ja
	Fahrgastunterstand		ja
	Sitzgelegenheit		ja
	Abfallbehälter		ja
Beleuchtung		Straßenraumbeleuchtung	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln		-	

Anlage 13

Maßnahmenvorschläge: Kfz-Verkehr

Legende



- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

**Fortschreibung
Verkehrskonzept**

Planbez.:

**Maßnahmenvorschläge
Kfz-Verkehr
Zielnetz Geschwindigkeiten**

Proj.-Nr.:

612-2194

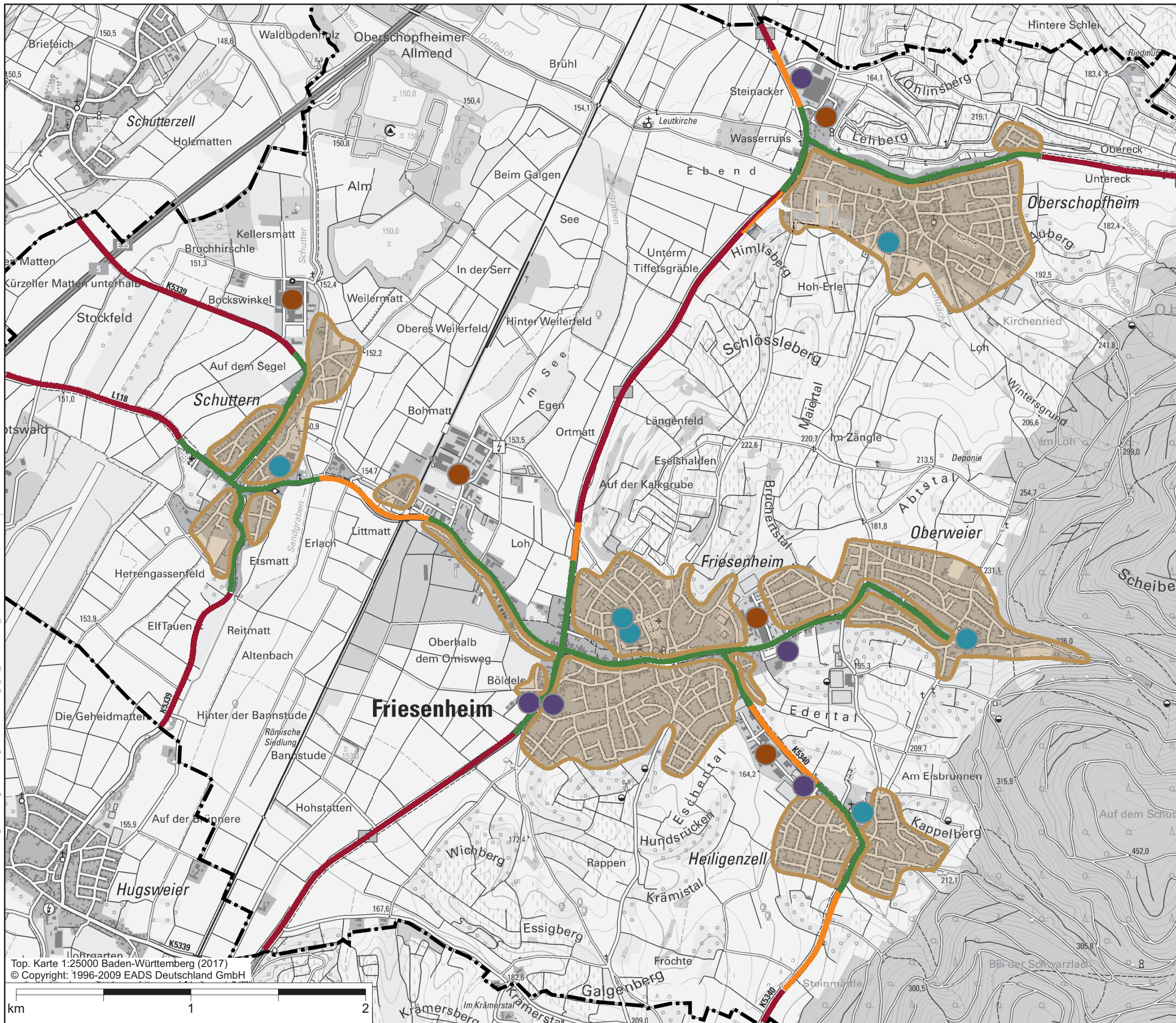
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

13.1






Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\550-Planung\550-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_13_Maßnahmen_Kfz-190909-del.cdr

Legende

-  Gestaltung Ortseingang
-  Bauliche Umgestaltung
-  Prüfung Durchfahrtsverbot
-  Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmenvorschläge
Kfz-Verkehr
Kfz-Infrastruktur

Proj.-Nr.:

612-2194

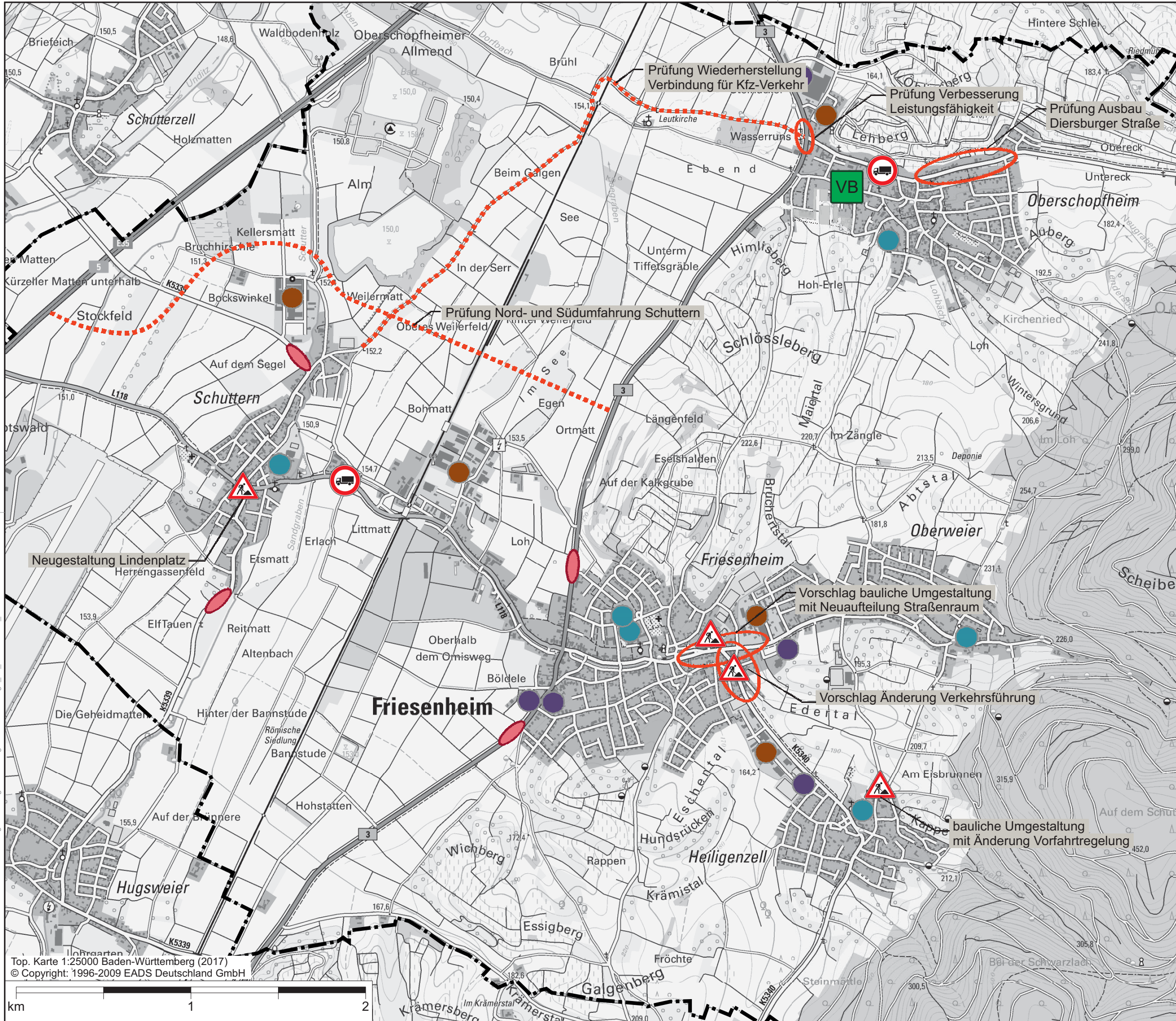
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

13.2











P:\612\2194\50-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\500-Planung\500-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_13_Maßnahmen_Kfz-190909-del.cdr

Anlage 14

Maßnahmenvorschläge: Radverkehr

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg
-  Ergänzung lokale Radroute
-  alternativer bzw. ergänzender Verlauf

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmenvorschläge
Radverkehr
Zielnetz Radrouten

Proj.-Nr.:

612-2194

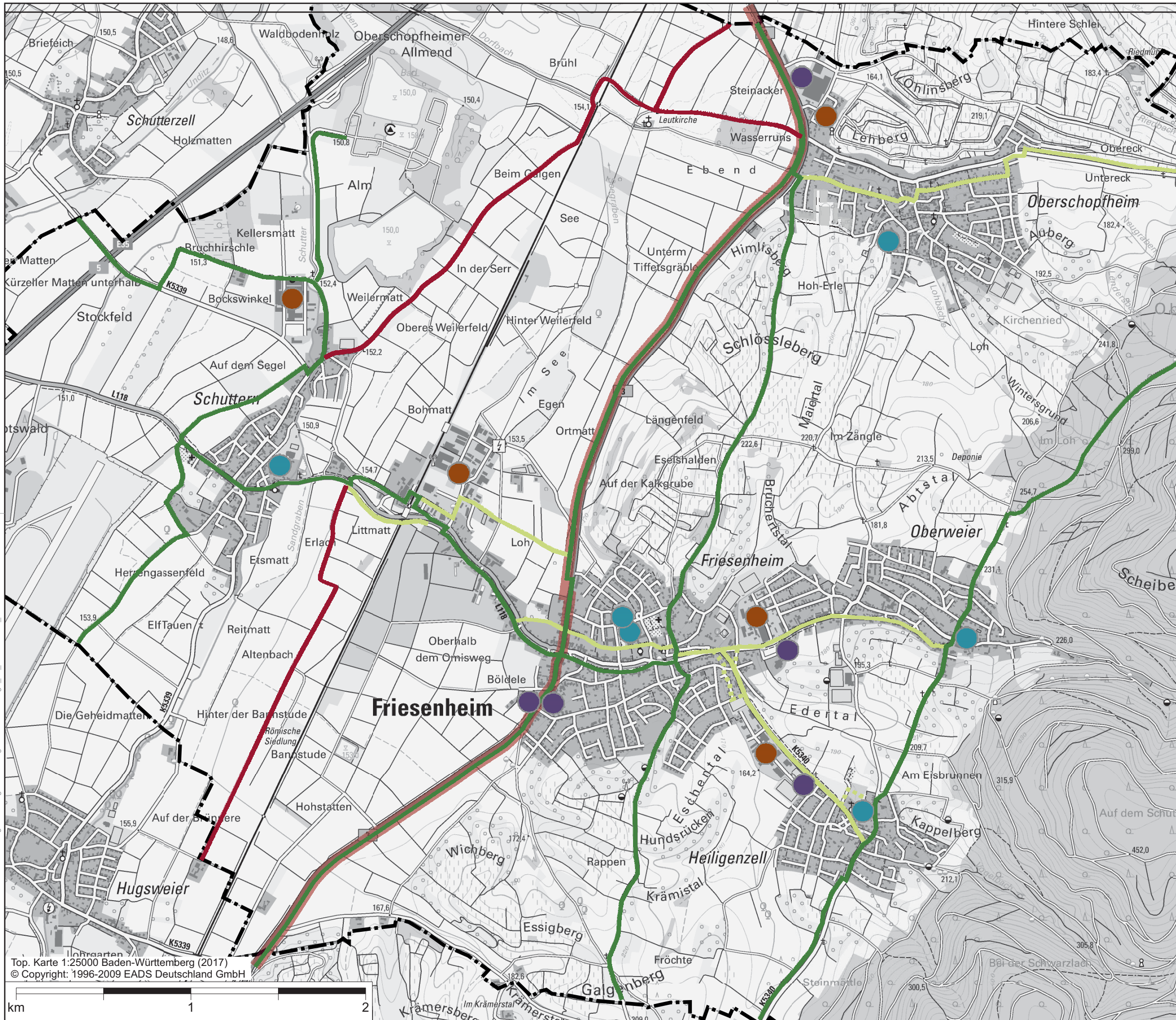
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:







14.1






Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

P:\612\2194\500-2194-VK-Friesenheim\500-Planung\500-Planung\500-Anlagenstellung\Erdrbericht\Anlage_14_Maßnahmen_Rad-190909-del.cdr

Legende

-  Ausgewiesene lokale Radroute
-  Ausgewiesene touristische Route
-  RadNETZ Baden-Württemberg
-  Ergänzung lokale Radroute
-  alternativer bzw. ergänzender Verlauf
-  neue Querung bzw. Anpassung Querung

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmenvorschläge
Radverkehr
Radverkehrsinfrastruktur

Proj.-Nr.:

612-2194

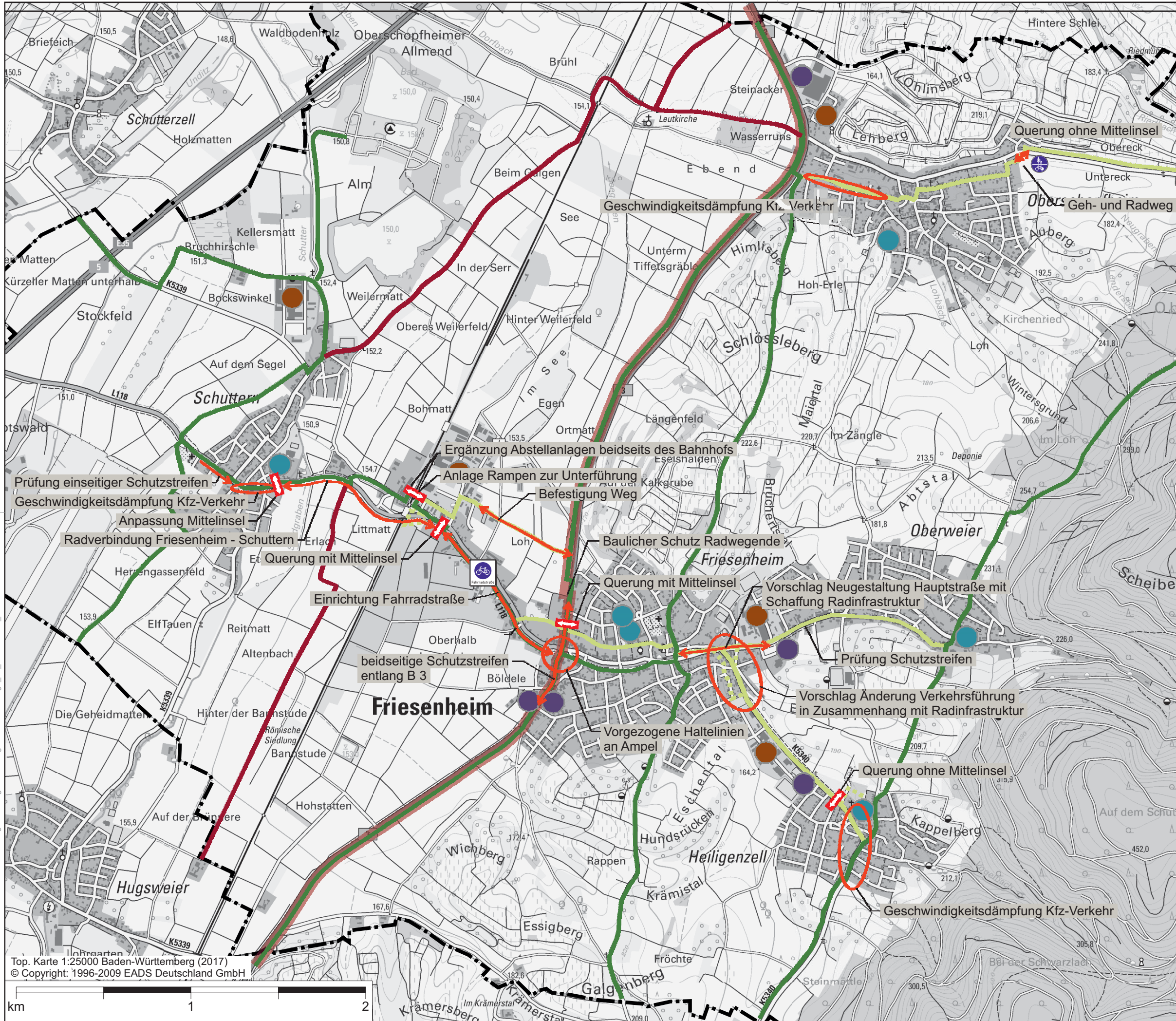
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

14.2



Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH




P:\612\2194\500-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\500_Planung\500_Anlagenerstellung\Erdrbericht\Anlage_14_Maßnahmen_Rad-190909-del.cdr

Anlage 15

Maßnahmenvorschläge: Fußverkehr

Legende

-  Mittelinsel
-  Prüfung FGÜ
-  Fahrbahneinengung als Sofortmaßnahme
-  Geschwindigkeitsdisplay

-  Lokaler Anziehungspunkt: Schule
-  Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
-  Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmenvorschläge
Fußverkehr
Fußverkehrsinfrastruktur

Proj.-Nr.:

612-2194

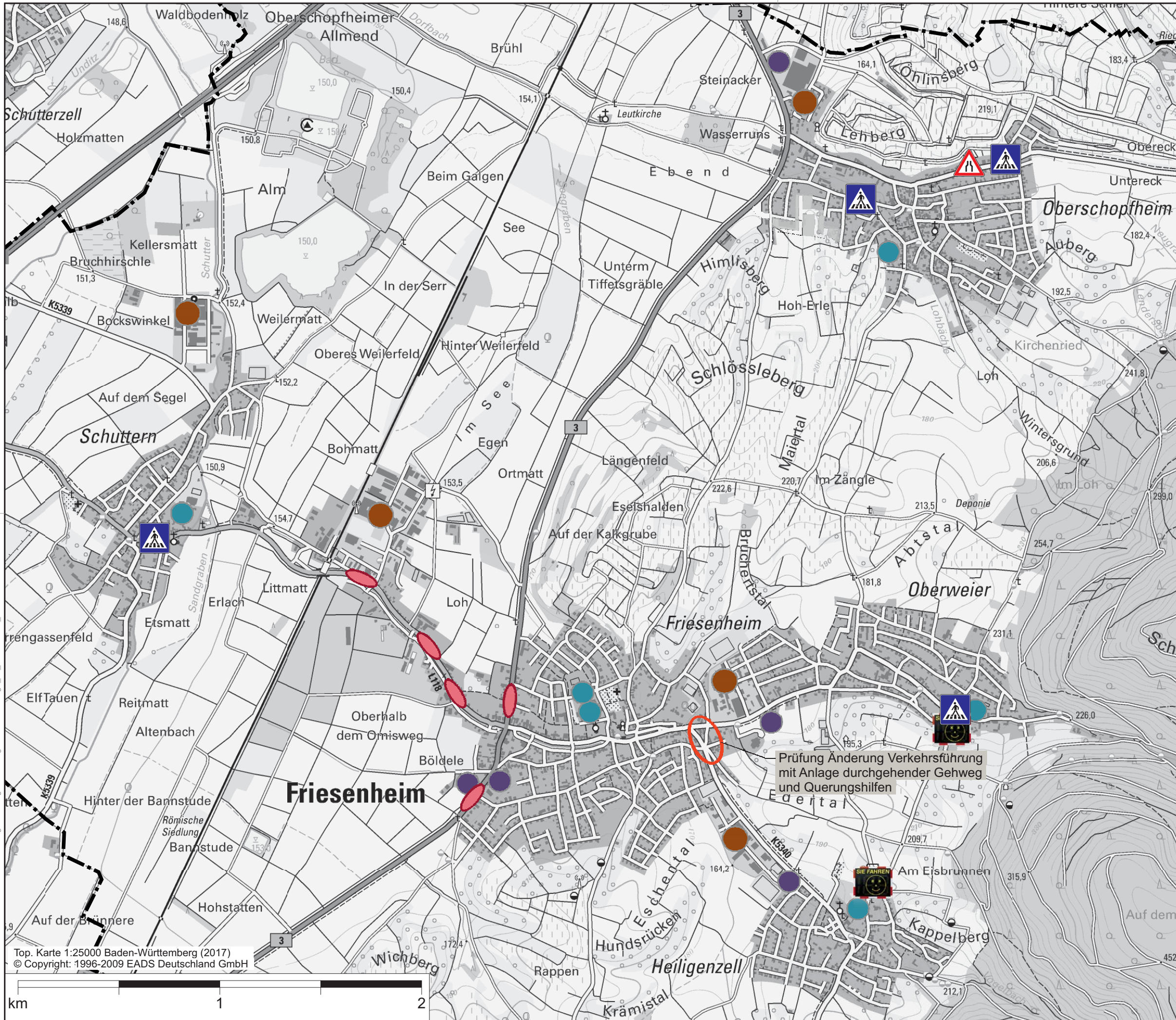
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

15



P:\612\2194\2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlageneinstellung\Endbericht\Anlage_15_Maßnahmen_Fußverkehr-190909-del.cdr

Anlage 16

Maßnahmenvorschläge: ÖPNV

Legende

- Haltestelle 1. Priorität
- Haltestelle 2. Priorität
- Haltestelle 3. Priorität

- 7141 Offenburg - Lahr
- 104 Ringverkehr Lahr - Friesenheim - Lahr
- 109 Lahr - Schuttern - Kürzell

- DB: Offenburg - Freiburg
- Bundesautobahn A5

- Lokaler Anziehungspunkt: Schule
- Lokaler Anziehungspunkt: Nahversorgung
- Lokaler Anziehungspunkt: Gewerbe



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmenvorschläge
ÖPNV
Priorisierung Haltestellen

Proj.-Nr.:

612-2194

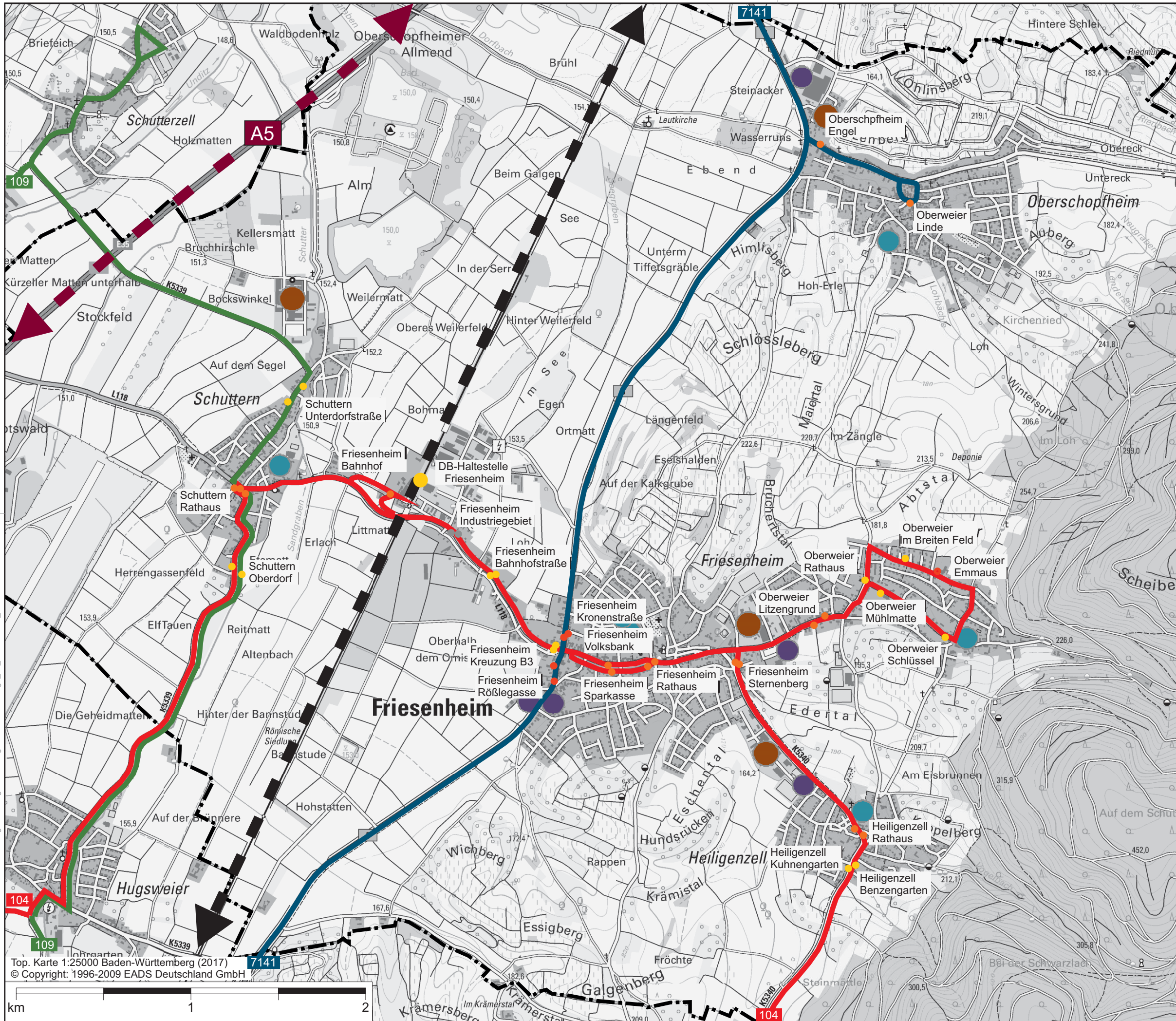
Anlage

Datum:

01/2020

Maßstab:

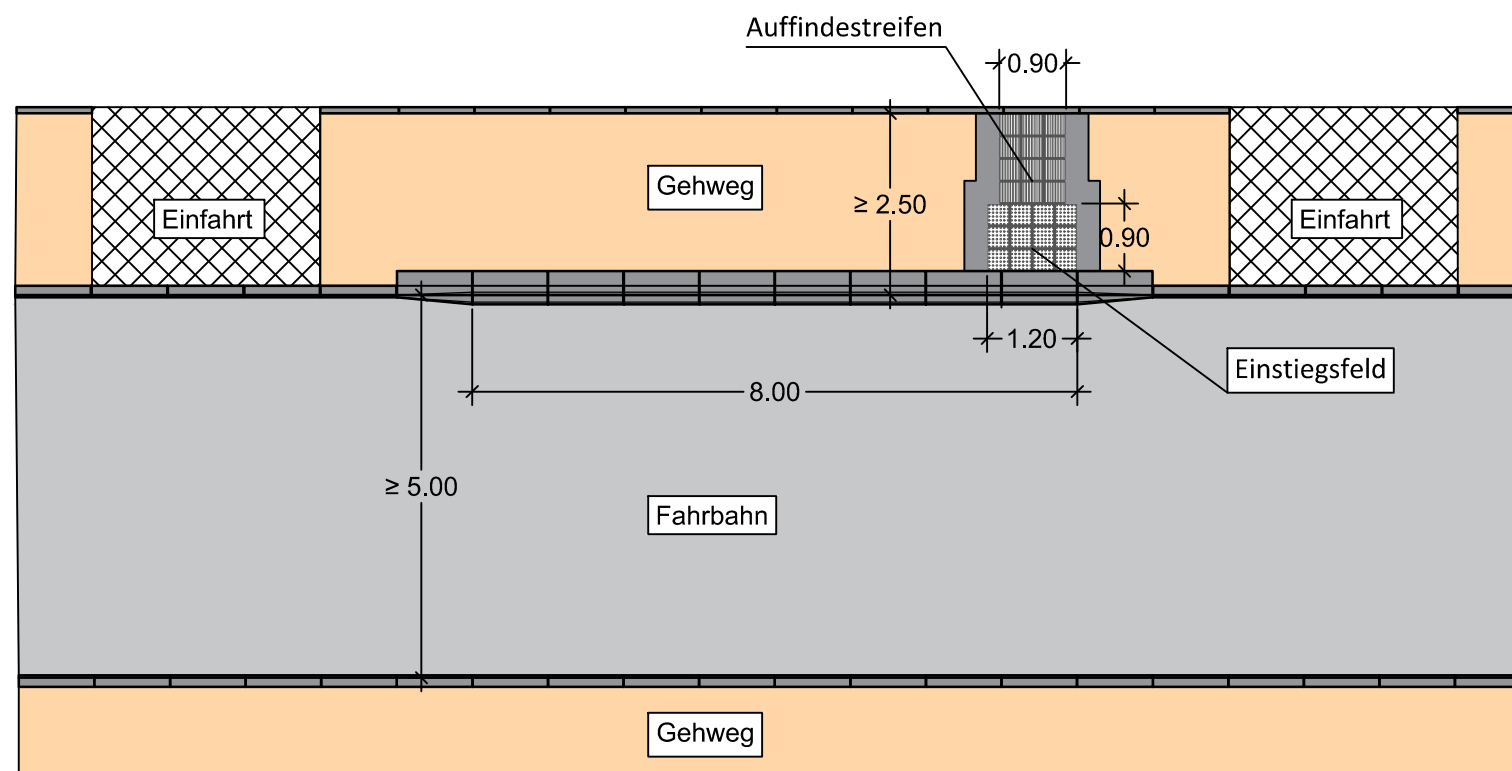
16.1



P:\612\2194\500-2194_VK_Friesenheim\500_Planung\550_Anlagenstellung\Endbericht\Anlage_16_Maßnahmen_ÖPNV\190906-del.cdr

Top. Karte 1:25000 Baden-Württemberg (2017)
© Copyright: 1996-2009 EADS Deutschland GmbH

Vaiante 1 : Fahrbahnrandhaltestelle
verkürzter Ausbau zwischen zwei Zufahrten



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmen ÖPNV
Beispiel Ausbau Haltestelle
Variante 1

Proj.-Nr.: 612-2194

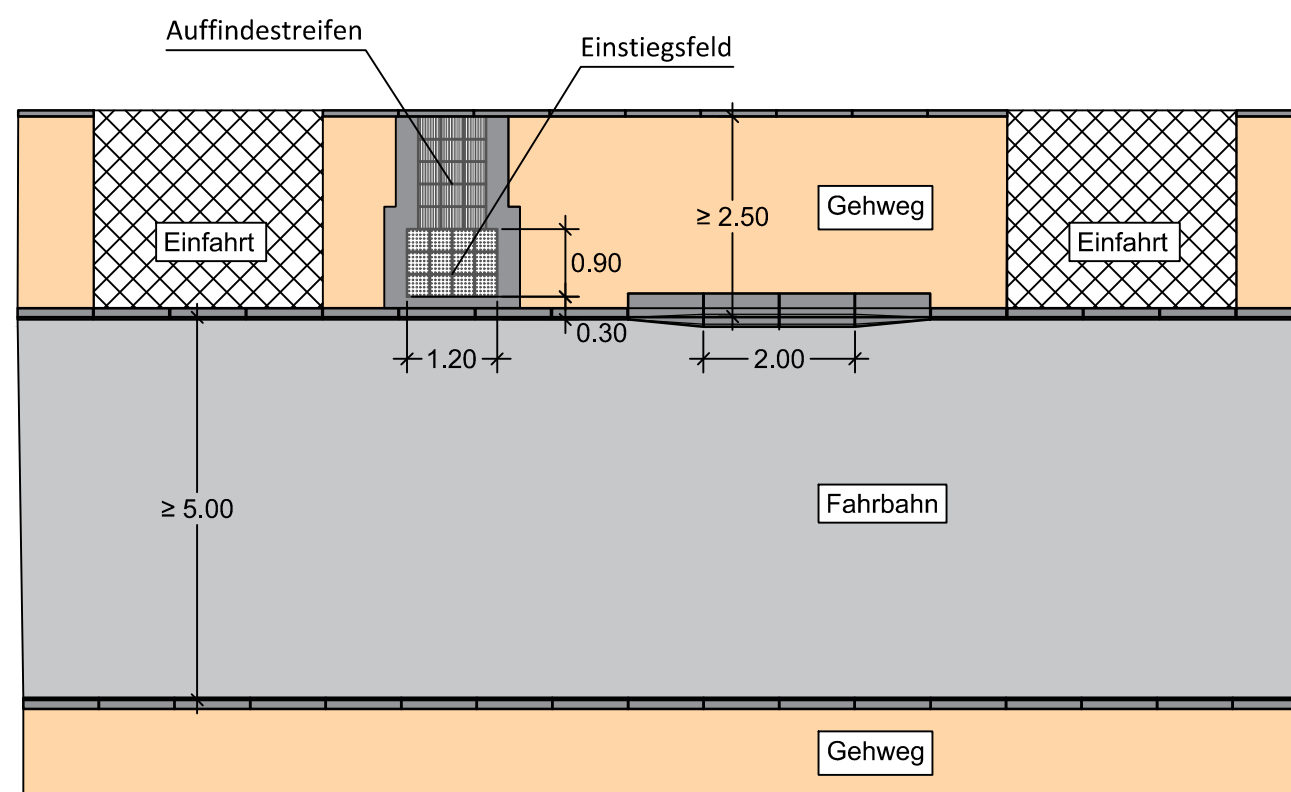
Anlage

Datum: 01/2020

Maßstab: 1 : 100

16.2

Vaiante 2 : Fahrbahnrandhaltestelle
stark verkürzter Ausbau zwischen zwei Zufahrten



Auftraggeber:



Gemeinde Friesenheim

Projektbez.:

Fortschreibung
Verkehrskonzept

Planbez.:

Maßnahmen ÖPNV
Beispiel Ausbau Haltestelle
Variante 2

Proj.-Nr.: 612-2194

Anlage

Datum: 01/2020

Maßstab: 1 : 100

16.3

Anlage 17

Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahme	Teilmaßnahmen / Maßnahmenvorschläge	Akteur		Umsetzungshorizont		
			Gemeinde	Externe	kurz	mittel	lang
Kfz-Verkehr und Straßennetz							
A.1	Weiterentwicklung des Straßennetzes	Prüfung Einbahnstraßenverkehr Sternenberg (Umgebungsentwicklung abwarten)		x		x	
		Prüfung bauliche Umgestaltung Friesenheimer Hauptstraße zwischen Weinbergstraße und Oberweier		x			x
		Prüfung bauliche Umgestaltung Heiligenzeller Straße/ Friedenstraße		x			x
		Prüfung Ausbau Diersburger Straße (Oberschopfheim)		x		x	
		Prüfung Nord- und Südfahrt Schuttern	x	x			x
		Wiederherstellung der Verbindung Oberschopfheim-Schuttern für Kfz-Verkehr		x			x
A.2	Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen	Zielnetz Geschwindigkeiten (30 km/h flächendeckend, Ausnahme Gewerbegebiete)	x		x		
A.3	Umgestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen	Prüfung Knotenpunktumgestaltung Heiligenzell Richtung Oberweier		x	x		
		Prüfung Verbesserung Leistungsfähigkeit B 3/Oberschopfheimer Straße		x	x		
A.4	Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten	L 118 Schuttern, Diersburger Straße nachts: B 3, L 118		x	x		
A.5	Gestaltung von Ortseingängen	Gestaltung Ortseingänge Schuttern Nord und Schuttern Süd		x		x	
		Gestaltung Ortseingänge Friesenheim B 3 Nord und Süd		x		x	
A.6	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengungen/Bepflanzungen Leutkirchstraße (Oberschopfheim) mit mobilem Grün	x		x		
A.7	Parkraumkonzept	Informationskampagne zu geltenden Regeln beim Parken	x	x	x		
		Prüfung Parkraumbewirtschaftung im Kernbereich (Steuerung Angebot - Nachfrage)		x		x	
		Parkraumerweiterung Waldmattenhalle / Mühlmatte in Oberweier	x		x		
		Prüfung Legalisierung Gehwegparken bei breiten Gehwegen	x		x		
		Gemeindevollzugsdienst zur Durchsetzung geltender Regelungen	x		x		
A.8	Durchsetzung Lärmschutz	Durchsetzung des Verbots der Andienung des NO ₂ in den Nachtstunden über Beschilderung	x		x		
A.9	Verkehrsmonitoring	Verkehrszählung zur Prüfung Entwicklung Schwerverkehr Schuttern nach Sperrung Nordzufahrt Flugplatz	x		x		
Radverkehr							
B.1	Weiterentwicklung des Radrouthenetzes	Radweg Schuttern - Friesenheim		x			x
		Prüfung Schutzstreifen außerorts L 118	x	x	x		
		Fuß- und Radverkehrsbrücke Bahnhofstraße		x			x
		Fahrradstraße Bahnhofstraße Winterseite	x	x		x	
		Befestigung Daimlerstraße für Radverkehr	x		x	x	
		Lückenschluss Weingartenstr. - Ortsausgang (Oberschopfheim)	x	x	x	x	
		Radfahrstreifen entlang B 3 in Friesenheim	x		x		
		in Verbindung mit A.1: Radverkehrsinfrastruktur nördliche Friesenheimer Hauptstraße bis Oberweier		x			x
		Prüfung Schutzstreifen Oberweierer Hauptstraße (Höhe Palmengasse)	x	x		x	
Prüfung zweite Radwegeverbindung im Zuge Erschließung Kronert / Gebiet Oberle	x	x			x		
		Ausbau best. Wirtschaftsweg unter Bahnbrücke zwischen Bahnhofstraße (Winterseite) und Bahnhof	x			x	
B.2	Sicherheit im Längsverkehr	baulicher Schutz Radwegende B 3 Friesenheim Nord	x		x		
		Anpassung bauliche Auflösung Radweg Schuttern Ost	x		x		
		Vorgezogene Haltelinien an Kreuzung B 3	x		x		
		in Verbindung mit A.2: Geschwindigkeitsdämpfung wo Mischverkehr unvermeidlich (Schuttern, Heiligenzell)	x	x		x	
		Furtmarkierung bei bevorrechtigter Radführung (z. B. Älme...)	x		x	x	
B.3	Sichere Querungsstellen	Heiligenzell Ortsausgang Nord (Querung ohne Mittelinsel)	x	x	x	x	
		in Höhe Friedhof in Verbindung mit Nbg. Kloster	x	x	x	x	
		in Verbindung mit C.2: Querung mit Mittelinsel Kronenstraße	x	x		x	x
		in Verbindung mit C.2: Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße	x	x		x	x
B.4	Abbau von Barrieren	Verzicht auf Umlaufsperrn (z. B. Brückle Oberschopfheim, Niederschopfheimer Straße, ...)	x		x		
B.5	Ausbau von Fahrradabstellanlagen	Rampen an Unterführung Bahnhof	x	x		x	
		an allen öffentlichen Gebäuden, Schulen, Aufruf an Dienstleister und Einzelhändler	x		x		
		Ausbau Fahrradparken beidseits Bahnhof	x	x	x		
Fußverkehr							
C.1	Barrierefrei Straßenräume	Festlegung von Standards bei Um- und Neubau: Breite, Belag, Barrieren, Querneigungen, Beleuchtung Vermeidung von Störungen durch Müllbehälter öffentlicher Einrichtungen	x		x		
C.2	Sichere Querungsstellen	Querung mit Mittelinsel Bahnhofstraße Nord, Mitte und Süd	x	x		x	x
		Querung mit Mittelinsel Kronenstraße	x	x		x	x
		Fußgängerüberweg Leutkirchstraße	x	x	x		
		Fußgängerüberweg Diersburger Straße, Höhe Weingartenstraße	x	x		x	
		Fußgängerüberweg Schuttern Hauptstraße	x	x	x		
		Fußgängerüberweg Grundschule Oberweier, Pfarrhaus-Waldmattenhalle	x	x	x		
C.3	Beseitigung von Engstellen	Kurzfristig: lokale Fahrbahneinengung Diersburger Straße, langfristig Umbau in Verbindung mit A.1: Einbahnstraßenführung Heiligenzellerstraße, Anlage Gehwege	x		x		x
C.4	weitere Verkehrsberuhigung vor Kindergärten und Schulen	geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen (Einengungen, mobiles Grün, etc.) Stationäres Geschwindigkeitsdisplay Vollmerweg (Oberweier) und Kindergarten Heiligenzell)	x		x		
C.5	Schaffung attraktiver Fußwegverbindungen	Ausbau Gehweg zwischen Kronen- und Bahnhofstraße Zustand und Beleuchtung Laubengässle in Oberschopfheim	x			x	
			x		x		
ÖPNV							
D.1	Initiierung Bürgerbus	Lückenschlüsse im innerörtlichen Angebot, Vernetzung der Ortsteile	x		x	x	
D.2	Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen	Priorisierung bei Aufwertung und barrierefreiem Ausbau	x		x		
D.3	Aufwertung wichtiger Haltestellen zu Mobilitätspunkten	Haltestellen in zentraler Lage in Friesenheim und den Ortsteilen, Ergänzung Fahrradabstellplätze	x	x	x	x	
D.4	Verbesserung Erreichbarkeit im ÖPNV	Ausweitung Anbindung Oberschopfheim		x			x
		Anbindung von Neubaugebieten	x				kontinuierlich
		Haltestelle bei Einkaufsmarkt in Heiligenzell	x	x	x		
		Verdichtung Taktfrequenz Linie 104		x		x	x
		Verbesserung Abstimmung auf Fahrpläne DB	x		x		
D.5	Attraktiver ÖPNV	Reduzierter Tarif für innerörtliche Kurzstrecken	x		x		
Themenübergreifende Maßnahmen							
E.1	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Beleuchtung von Fußgängerüberwegen	x		x		
E.2	Aufwertung des Bahnhofsumfeldes	Städtebauliche Verknüpfung mit Kernort	x			x	x
E.3	Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen	Lindenplatz Schuttern	x			x	
		Friesenheimer Hauptstraße NO ₂ bis Oberweier	x				x
E.4	Mobilitätsnetzwerk Ortenau	Carsharing-Angebote im zusammen mit den im Mobilitätsnetzwerk zusammengeschlossenen Kommunen	x		x		
E.5	Förderung nachbarschaftlichen Engagements	Einrichtung von Mitfahrerbanken	x		x		