
stadt schopfheim >

traditionsbewusst in die zukunft

Auftraggeber: Stadt Schopfheim

Gesamtverkehrskonzept

**-Teilbericht Gesamtmaßnahmen
integrierte Betrachtung-**

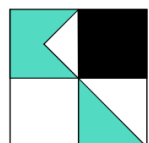
Karlsruhe, 24. April 2025

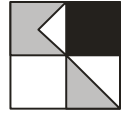
dwd |||

INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Allgemeines	1
2. Klimaschutzziele im Bereich Mobilität	4
3. Themenbezogene Leitsätze und Ziele	6
4. Szenarien zur Mobilität in Schopfheim	8
5. Sitzungen Lenkungskreis – Szenarien	12
5.1 Lenkungskreis Mobilität am 18.07.2023	12
5.2 Lenkungskreis Mobilität am 22.11.2023	12
6. Handlungsfelder – Maßnahmenentwicklung	15
7. Maßnahmen und Bewertung	17
8. Verkehrsmodell – Verkehrsverteilungen	18
8.1 Variante 1	20
8.2 Variante 2	20
8.3 Variante 3	20
8.4 Variante 4	21
8.5 Variante 5	21
8.6 Variante 6	21
8.7 Variante 7	22
8.8 Varianten Lärmaktionsplan	24
9. Zusammenfassung	24



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- | | |
|--------|---|
| 1 | Übersichtslageplan |
| 2 – 10 | Maßnahmenplan / -potenziale |
| 11 | Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall |
| 12 | Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 1 – mit Aufwertung Hohe-Flum-Straße, Gründenhausen, Wiechser Straße
zus. Radverkehrsangebot |
| 13 | Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 1 – mit Aufwertung Hohe-Flum-Straße, Gründenhausen, Wiechser Straße
zus. Radverkehrsangebot
zu Analyse-Nullfall |
| 14 | Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 2 – mit Hauptstraße Erweiterung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich |
| 15 | Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 2 – mit Hauptstraße Erweiterung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
zu Analyse-Nullfall |
| 16 | Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 3 – mit Bahnhofstraße / Hebelstraße T30 |
| 17 | Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 3 – mit Bahnhofstraße / Hebelstraße T30
zu Analyse-Nullfall |
| 18 | Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 4 – mit Hauptstraße Nord T30 |



Anlage

- 19 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 4 – mit Hauptstraße Nord T30
zu Analyse-Nullfall
- 20 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 5 – mit Fahrradstraße Roggenbachstraße / Blasistraße
- 21 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 5 – mit Fahrradstraße Roggenbachstraße / Blasistraße
zu Analyse-Nullfall
- 22 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 6 – mit modalem Filter Blasistraße
– mit Sperrung BÜ Wehrer Straße
- 23 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 6 – mit modalem Filter Blasistraße
– mit Sperrung BÜ Wehrer Straße
zu Analyse-Nullfall
- 24 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7 – mit Farradstraße Schwarzwaldstraße
- 25 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7 – mit Farradstraße Schwarzwaldstraße
zu Analyse-Nullfall
- 26 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7 – mit Modal-Shift
- 27 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7 – mit Modal-Shift
zu Analyse-Nullfall
- 28 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7 – mit Modal Shift
zu Var. – ohne Modal-Shift
-



Anlage

- 29 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Bahnhofstraße / Hebelstraße
- 30 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Bahnhofstraße / Hebelstraße
zu Analyse-Nullfall
- 31 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Schwarzwaldstraße
- 32 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Schwarzwaldstraße
zu Analyse-Nullfall
- 33 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Wehrer Straße
- 34 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Wehrer Straße
zu Analyse-Nullfall
- 35 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Himmelreichstraße / Hauptstraße
- 36 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 Himmelreichstraße / Hauptstraße
zu Analyse-Nullfall
- 37 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 LAP
- 38 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante – mit T30 LAP
zu Analyse-Nullfall
- 39 Maßnahmenbereiche Geschwindigkeit



1. Allgemeines

Die Stadt Schopfheim mit Ihren Teilorten Eichen, Enkenstein, Fahrnau, Gersbach, Kürnberg, Langenau, Raitbach und Wiechs liegt im mittleren Wiesental zwischen Lörrach und Zell.

Die Kernstadt fungiert als Mittelzentrum und zieht durch ihre Einkaufsmöglichkeiten, sportlichen und kulturellen Veranstaltungen und dem schönen Wochenmarkt Besucher vor allem aus dem nahe gelegenen und ländlich geprägten Umland an. Viele dieser Fahrten werden häufig mit dem Pkw erledigt. Auch stadtinterne Fahrten werden oft mit dem eigenen Pkw zurückgelegt, so dass das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs häufig als hoch und störend empfunden wird.

Die Teilorte Fahrnau, Wiechs und Langenau schließen fast nahtlos an die Stadt Schopfheim an. Die Teilorte Enkenstein, Gersbach, Kürnberg und Raitbach sind etwas außerhalb gelegene, in sich abgeschlossene Dörfer, die neben dem durchfließenden Verkehr, teilweise fehlender Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auch unter starkem Motorradlärm leiden. In Wiechs und Langenau kommen zusätzlich Probleme mit Schwerlastverkehr hinzu. Der Ortsteil Eichen grenzt auch direkt an Schopfheim an und wird durch die nahe liegende B 518 täglich mit Verkehrslärm belastet.

Die Stadt Schopfheim hat daher eine verkehrlich-städtebauliche Untersuchung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und zur Verbesserung der aktuellen verkehrlichen Missstände in Auftrag gegeben.

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

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

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen abbilden können. Insbesondere sind negative Auswirkungen auf die Bestandsstrukturen und die Umwelt entsprechend zu berücksichtigen.



Dies betrifft nicht zuletzt auch die Intermodalität der unterschiedlichen Verkehrsarten. Zukünftig kann nicht mehr ein Verkehrsmittel allein sämtliche Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Hier müssen vielmehr alle Verkehrsmittel einerseits einzeln, als auch in der Gesamtheit und die Abhängigkeiten untereinander berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird eine bessere Vernetzung und die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, im Planungsprozess angestrebt. Zudem werden auch bereits konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und Förderung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt.

Auf dieser Basis wird ein Gesamtverkehrskonzept für Schopfheim entwickelt, mit den nachstehenden Schwerpunkten:

Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
Einbindung der Radwegeverbindungen in das Radwegenetz,
Regelung von Dauerparkern und Parken allgemein,
Schaffen von Fahrradabstellplätzen bzw. Neuausrichtung und Erweiterung bereits bestehender Systeme,
Ausbau der Barrierefreiheit,
alternative Antriebe und Ladestellen,
Aufrechterhaltung der individuellen Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten.

Zur Beurteilung der bestehenden Infrastruktur wurden umfangreiche Erhebungen zum fließenden und ruhenden Verkehr in Schopfheim durchgeführt. Diese sind Basis zur Erarbeitung der nachfolgenden Teilkonzepte:

Konzept motorisierter Verkehr

Radverkehrskonzept

Fußverkehrskonzept

Fußgängerquerungskonzept

Modal-Split-Erhebung

Parkraumkonzepte

Intermodales Verkehrsmodell für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung
Für den motorisierten Verkehr wird ein Teilkonzept entwickelt, das zu einer Verbesserung der heutigen Situation und zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen soll. Zudem steht hier der Zusammenhang mit Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Zur Beurteilung der Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen auf den Verkehr in



Schopfheim wurde ein intermodales Verkehrsmodell entwickelt, über das entsprechende Verlagerungen auf unterschiedliche Mobilitätsarten abgebildet werden können. Für den Radverkehr wird ein Radverkehrskonzept entwickelt, das auch den projektierten Radschnellweg RS7 berücksichtigt. Für Fußgänger wird ein Konzept entwickelt, das vor allem der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele Rechnung trägt. Das zu erstellende Parkraumkonzept hat eine verbesserte Auslastung der ausgewiesenen Stellplätze für den motorisierten Verkehr zum Ziel und macht Vorschläge zur Erweiterung der bereits vorhandenen Parkraumbewirtschaftung. Hierbei wird auch die aktuelle Nutzung des öffentlichen Raumes, der allen gehören sollte, kritisch hinterfragt. Um entsprechende Aussagen zum aktuellen Modal-Split, d.h. die Verteilung der täglichen Wege auf unterschiedliche Verkehrsarten zu erhalten, wurde eine offene Haushaltsbefragung online durchgeführt. Aus dieser wird ein Zielszenario für Schopfheim abgeleitet. Im Laufe der Bearbeitung wurde regelmäßig der jeweilige Kenntnisstand einem Lenkungskreis in Schopfheim vorgestellt und die Ergebnisse besprochen, um zielgerichtet ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schopfheim entwickeln zu können.

Grundsätzlich wurden auch die Ergebnisse bzw. der Bearbeitungsstand des ISEK berücksichtigt. Parallel zum Gesamtverkehrskonzept wurde auch die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beauftragt, um Synergieeffekte erzielen zu können. Die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan wurden ebenfalls in das Gesamtverkehrskonzept integriert und sind somit bereits Bestandteil der integrierten Gesamtbetrachtung.

Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird somit ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung vorgelegt. Auf Basis dieses integrierten Gesamtverkehrskonzeptes, eines strategischen Entwicklungskonzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden.

Die Zieldefinition zum Mobilitätssystem sollte sich durch einen hohen Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel auszeichnen. Hierdurch können verkehrsbedingte Emissionen reduziert werden. Nachhaltige Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV muss zielgerichtet angepasst werden, sodass diese eine realistische Alternative zur Nutzung des Pkw darstellen. Verkehrsflächen müssen so gestaltet werden, dass sie entsprechend multifunktional genutzt werden können. Zudem muss zukünftig verstärkt die grüne Infrastruktur ausgebaut werden, um einer Aufheizung der Verkehrsflächen entgegenwirken zu können.

Sämtliche dargestellten Potentiale bzw. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Schopfheim werden in den jeweiligen Teilberichten bewertet und die zu erwartenden Kosten für die Stadt Schopfheim angegeben. Nach Beschlussfassung zum Gesamtverkehrskon-



zept werden die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen mit der entsprechenden Verkehrsbehörde und Polizei abgestimmt, um eine diesbezügliche verkehrsrechtliche Anordnung zu bekommen. Die Maßnahmen sollen anschließend unter Darstellung der finanziellen Auswirkungen zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Umfangreiche und komplexere Maßnahmen müssen hierfür zunächst detailliert geplant werden.

2. Klimaschutzziele im Bereich Mobilität

Seit dem 24. Oktober 2020 ist die Novelle des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg in Kraft. Zentrales Element des Klimaschutzgesetzes sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2030 und 2050. Diese geben die Richtung für die Klimapolitik des Landes vor. In diesem werden klare Ziele definiert, um den Treibhausgasausstoß des Landes zu reduzieren.

Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Gesamtemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um mindestens 65 % gesenkt werden. 2040 soll über eine schrittweise Minderung die Netto-Treibhausgasneutralität („Klimaneutralität“) erreicht werden. Das Klimaschutzgesetz möchte die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels begrenzen.

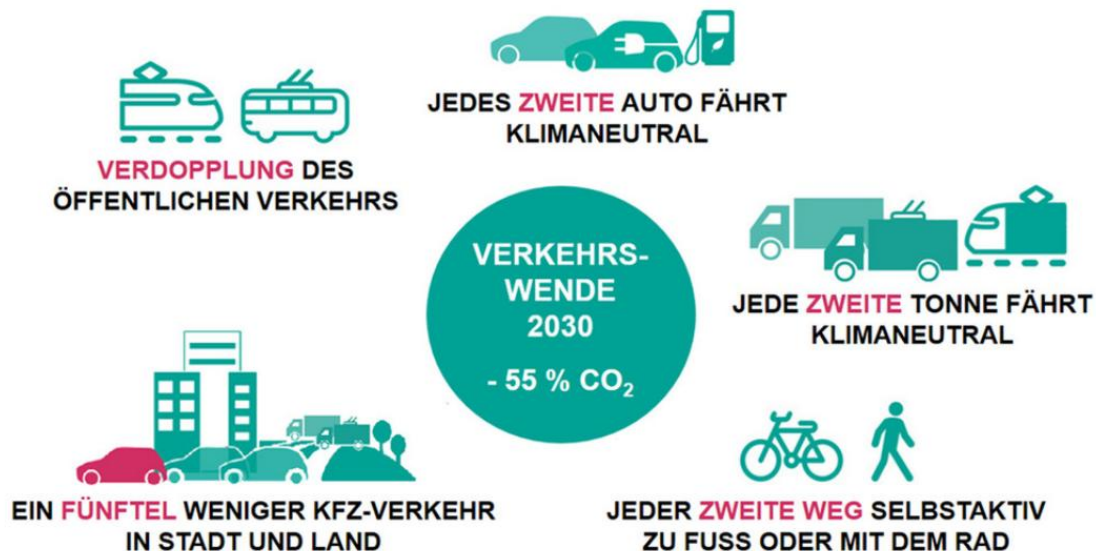
In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zu sehen, die die Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich dauerhaft senken. Die CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 sollen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden. Die Förderung nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Landes Baden-Württemberg. Um eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 zu erreichen, hat sich das Land Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs,
- jedes zweite Auto fährt klimaneutral,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten und dem Land,
- jede zweite Tonne fährt klimaneutral,
- jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

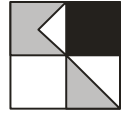
Nachstehend sind diese allgemeinen Ziele 2030 hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg nochmals dargestellt.



Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg



Demnach soll der öffentliche Verkehr verdoppelt werden. Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr soll in den Städten und auf dem Land unterwegs sein. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn deutliche Anstrengungen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs gemacht werden. Hierzu braucht es eine kommunale Verkehrswende. Ein „Weiter so“ ist daher nicht mehr möglich. Um jedoch das Ziel, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten erreichen zu können, muss ein erhebliches Umdenken im Zusammenhang mit Mobilität und der Nutzung des Straßenraums erfolgen. Um die Zielsetzung zu erreichen, dass jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt wird, muss die entsprechende Infrastruktur stark ausgebaut werden. Gleiches trifft auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) zu, der bis 2030 eigentlich verdoppelt werden soll. Ein Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr führt im Regelfall auch zu mehr Radfahrern und damit einhergehend zu einer Reduzierung der motorisierten Verkehrsbelastungen. Durch diese Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr und einer stärkeren Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität sowie die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik sollen detaillierte Maßnahmen zu einer qualifizierten Verbesserung beitragen. Aufbauend auf den durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen werden entsprechende Konzepte erstellt, wie in Schopfheim mit unterschiedlichen Nutzungen die nachhaltige Mobilität für alle Verkehrsarten gefördert werden kann. Hierzu wurde neben Erhebungen des fließenden Kfz-Verkehrs auch eine Erhebung im ruhenden Verkehr sowie eine Radverkehrsbefragung und Haushaltsumfrage zur Mobilität durchgeführt.



Stadtplanung und Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung werden zukünftig immer mit der Frage einer Einladung für die einzelnen Verkehrsarten einhergehen. Somit wird auch im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt, dass sich die integrierte Stadtplanung auch auf die Mobilitätsplanung auswirkt. Dies bedeutet zum Beispiel, dass schönere Straßen mit breiteren Gehwegen und mehr Plätzen sowie eine höhere Aufenthaltsqualität das Stadtleben nachhaltig verbessern und somit zu einer Steigerung der nachhaltigen Mobilität führen. Gegenüber den Klimaschutzzielen des Landes wird für das Gesamtverkehrskonzept jedoch das Zieljahr 2035 veranschlagt, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass in den kommenden sechs Jahren (Basisjahr 2024) sämtliche Maßnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept umgesetzt werden können. Dies ist jedoch zur allgemeinen Zielerreichung voraussichtlich erforderlich.

3. Themenbezogene Leitsätze und Ziele

Um die zukünftige Ausrichtung der Stadt Schopfheim hinsichtlich Mobilitätsansprüche der Bürger und zur Erreichung der Klimaziele steuern zu können, werden strategische Ziele zur zukünftigen verkehrlichen Ausrichtung und gleichzeitig teilweise auch für die städtebauliche Entwicklung in Schopfheim vorgeschlagen.

- Die Stadt will eine deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen für die Bevölkerung erreichen. In diesem Zusammenhang strebt Schopfheim eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine Steigerung der Attraktivität des Lebensraums auch im Gesamtverkehrskonzept an.
- Der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV und somit die nachhaltigen Mobilitätsarten werden als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen. Dies geschieht durch die Förderung der nachhaltigen Mobilität auf Basis des Gesamtverkehrskonzeptes.
- In einem integrierten Gesamtkonzept wird unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten die gute Erreichbarkeit von Schopfheim aufrechterhalten, bei jedoch gleichzeitiger stadtvträglicher Sanierung von Infrastruktur.
- Grundsätzliche Ziele sämtlicher weiterer Planungen in Schopfheim sind zudem die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese müssen bei allen zukünftigen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt und ihnen eine hohe Priorität eingeräumt werden.



- Das Grundangebot für E-Mobilität soll verbessert, die Ladeinfrastruktur ausgebaut und benutzerfreundlich gestaltet werden.
- Um unnötigen Verkehr zu vermeiden, wird die Siedlungs- und Verkehrsplanung miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt.
- Generell werden auch die Schulwegepläne turnusmäßig aktualisiert, um das Zufußgehen der Schüler zu fördern. Deren Bewusstsein für nachhaltige Mobilität wird gesteigert und zudem die Verkehrssicherheit erhöht.
- Multimodalität und die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten werden gefördert und zusätzliche Angebote, wie beispielsweise neue Mobilitätsstationen entwickelt.

Um diese Ziele regelmäßig zu evaluieren, sollten turnusmäßig Erhebungen zum Mobilitätsverhalten und den Verkehrsbelastungen in Schopfheim durchgeführt werden.

Diese dienen einer Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Hierauf aufbauend können dann im Nachgang auch weitere Feinjustierungen durchgeführt werden. Es wird jedoch angestrebt, Daten nicht maßlos zu sammeln, sondern jeweils bedarfsgerecht zu ermitteln. Diese Erhebungen sind auch auf einzelne Maßnahmen auszurichten und durch partizipative Maßnahmen zu ergänzen.

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



4. Szenarien zur Mobilität in Schopfheim

Für die weitere Entwicklung der Mobilität Schopfheims sind drei Szenarien vorstellbar, aus denen eine strategische Zielsetzung im Lenkungskreis favorisiert wurde:



Szenario 1 – ungebremste Entwicklung

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



Szenario 2 – Antwort auf Mobilitätswende

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



Szenario 3 – maximaler Klimaschutz

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

Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung“

In diesem Szenario wird der MIV stärker gefördert, als dies heute der Fall ist.

Es wird ein störungsfreier Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV durch klare Bevorrechtigungen angestrebt.

Schopfheim zieht Pendler mit dem Pkw an und wird zur autogerechten Stadt.

Es erfolgt eine Außen- statt Innenentwicklung mit strikter räumlicher Trennung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.

Straßen und Pkw-Stellplätze werden ausgebaut, der Kfz-Verkehr hat die zentrale Rolle und das Angebot für den Radverkehr wird nur dort angepasst, wenn dies zu keinen Einschränkungen für den MIV führt.



Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende“

Schopfheim investiert mehr in die nachhaltige Mobilität.

Das Rad- und Fußwegenetz wird gezielt ausgebaut, wobei die Erreichbarkeit von Schopfheim weiterhin gewährleistet wird.

Diese wird jedoch für den MIV etwas erschwert, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund zu forcieren. Dazu gehört auch die städtebauliche Zielsetzung der Stadt der kurzen Wege, mit entsprechenden Angeboten der Nahversorgung und Ärzten in den einzelnen Stadtteilen. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund wird das ÖPNV-Angebot verdichtet und ausgebaut, die Intermodalität wird gefördert.

Um dies zu erreichen, müssen auch öffentliche Kfz-Stellplätze am Straßenrand teilweise umgewidmet werden, bei gleichzeitiger Bewirtschaftung von öffentlichen Stellplätzen in bestimmten Zonen. Dies führt zu einer verbesserten Auslastung vorhandener Parkbauten.

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

Szenario 3 – „Einhaltung maximaler Emissions- und Immissionsgrenzwerte“

Schopfheim fördert maximal emissionsarme Mobilität und erreicht die Klimaneutralität von 100% bis 2030/2035.

Hierzu ist eine erhebliche Änderung im Verkehrsverhalten aller Schopfheimer und eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zum Umweltverbund erforderlich.

Hauptgerüst der Mobilität ist der ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr in und von/nach Schopfheim.

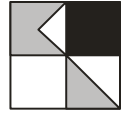
Dafür werden gezielte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr umgesetzt, wie beispielsweise der Entfall von freiem Parken im öffentlichen Raum.

Der ÖPNV wird massiv ausgebaut, autonomes Fahren ist nur im Shuttle möglich.

Es erfolgt eine konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit kurzen Wartezeiten an Querungen und Lichtsignalanlagen und absolute Barrierefreiheit.

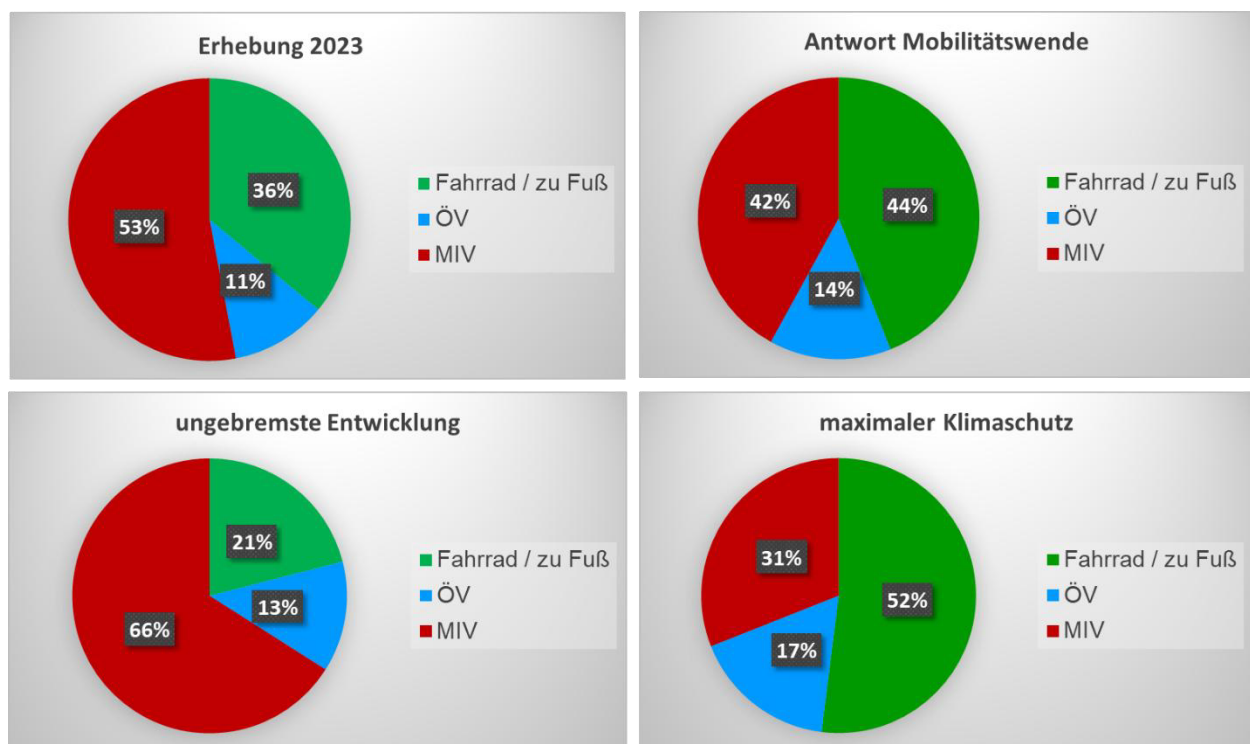
Ein durchgängiges Wegenetz in und zwischen den Stadtteilen wird, sofern noch nicht vorhanden, erstellt und gute Versorgungseinrichtungen in den Stadtteilen geschaffen.

Nachstehend sind die angenommenen Modal-Split Verteilungen der drei Szenarien tabellarisch den Ergebnissen der Erhebung 2023 gegenübergestellt.



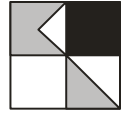
	Erhebung 2023	ungebremste Entwicklung		Antwort auf Mobilitätswende		maximaler Klimaschutz	
	Modal-Split abs	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz
Fahrrad / zu Fuß	36%	21%	-15%	44%	+8%	52%	+16%
ÖV	11%	13%	+2%	14%	+3%	17%	+6%
MIV	53%	66%	+13%	42%	-11%	31%	-22%
Summe	100%	100%	-	100%	-	100%	-

Die ungefähren Konsequenzen sind auf Grundlage des Modal Split für alle Wege (Erhebung 2023) nachstehend dargestellt:



Bei Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung“ wird von einer Zunahme des MIV-Anteils um ca. 13 %-Punkte auf ca. 66 % ausgegangen. Insbesondere der Anteil im Fuß- und Radverkehr würde sich deutlich verringern. Dies würde insgesamt den Klimaschutzzielen widersprechen. Das Szenario 1 wird daher ausgeschlossen und nicht weiterverfolgt.

Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende“ geht demgegenüber von einer Reduzierung des MIV-Anteils aller Wege in Schopfheim um ca. 11 %-Punkte aus. Dies würde eine Zunahme des Rad- und Fußverkehrs um ca. 8 %-Punkte auf ca. 44 % nach sich ziehen. Der ÖV-Anteil wird um 3 %-Punkte gesteigert. Bezogen auf die Fahrten im öffentlichen Verkehr entspricht dies einer Zunahme von 27 % (von 11 auf 14%-Punkte). Die Annahme, dass fast jeder zweite



Weg mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt wird, entspricht den Zielen der Landesregierung zum Klimaschutz 2030. Dazu müsste der motorisierte Verkehr erheblich weiter zurück gehen, was jedoch bezogen auf die Ausgangsbasis und die Struktur der Stadt Schopfheim mittelfristig nur schwer erreichbar sein wird.

Szenario 3 geht von einer deutlichen Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils auf ca. 52 % (alle Wege, Gesamtstadt) aus. Dies entspräche einer Zunahme von 16 %-Punkten. Gleichzeitig müsste der MIV-Anteil um 22 %-Punkte auf 31 % sinken.

Als realistisches Szenario sollte in Schopfheim das Szenario 2 vorerst weiterverfolgt werden. Dies entspricht in etwa den Klimaschutzzielen des Landes Baden-Württemberg mit der Vorgabe einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs um ein Fünftel. Der Zielwert des MIV-Anteils von 42 % in Schopfheim liegt um ca. 11 %-Punkte unter dem heutigen Wert. Dies entspricht einer Reduzierung des MIV von ca. 19% und bildet die Zielvorgabe der Landesregierung mit einer gewünschten Reduzierung von 20% sehr gut ab.

Durch entsprechende Push-and-Pull-Effekte (Angebotsplanung) wird angestrebt, bezogen auf die Gesamtstadt einen Fuß- und Radverkehrsanteil von ca. 44 % (alle Wege) bis 2030 zu erreichen.

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

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

Um das gewählte Szenario 2 – „Antwort auf die Mobilitätswende“ zu beleben, wird in den kommenden Jahren das Angebot für den Radverkehr in Schopfheim ausgebaut. Dazu werden Haupttrachsen definiert und genauer untersucht. Zudem wird im Gesamtverkehrskonzept ein Haupt- und Nebennetz definiert, das die unterschiedlichen Ansprüche der Radfahrer abbildet. Zum Erreichen des Szenario 2 werden für Schopfheim zudem potenzielle Leitprojekte vorgeschlagen:

Ausweisung von Tempo-30-Zonen/-Abschnitten wo möglich und sinnvoll



Verlagerung innerörtlicher Durchgangsverkehr auf B 317 „von innen nach außen“
Möglichkeiten Innenstadt Bereich Hauptstraße
Städtebauliche Aufwertungen und Schaffen von Grünflächen
Förderung des Radverkehrs
Förderung des Fußverkehrs
Verbesserungen des ÖPNV-Angebots
Mobilitätspunkte schaffen
E-Ladestationen schaffen

Darüber hinaus sind regionale verkehrliche Planungen relevant, die ebenfalls zum Erreichen des Zielszenarios beitragen können. Diese sind der zweigleisige Ausbau mehrerer Streckenabschnitte der Wiesentalbahn S6 zwischen Basel über Lörrach nach Zell im Wiesental sowie der Radschnellweg RS7 und im Zuge dessen mögliche Sperrungen der Bahnübergänge Wehrer Straße und Käppelemattweg.

5. Sitzungen Lenkungskreis - Szenarien

5.1 Lenkungskreis Mobilität am 18.07.2023

In einem Lenkungskreis bestehend aus Gemeinderäten, Ortschaftsräten, Ortsvorstehern und unterstützt von Mitarbeitern der Verwaltung und Verkehrsplanern, wurde regelmäßig der Stand des Verkehrskonzepts vorgestellt sowie gemeinsam über die zukünftige Mobilität in Schopfheim diskutiert. In den Kategorien MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie ruhender motorisierter Verkehr konnten Teilnehmer Zustimmung bzw. Ablehnung zu den Handlungsbedarfen, die auch bereits im ISEK erarbeitet wurden, vermerken sowie weitere Anmerkungen aufschreiben. Für die weitere Entwicklung der Mobilität Schopfheims wurden die drei obigen Szenarien vorgestellt, aus denen eine strategische Zielsetzung abgeleitet werden sollte.

Der Lenkungskreis Mobilität am 18.07.2023 hat sich abschließend für das Szenario 2 als realistisches und weiter zu verfolgendes Ziel ausgesprochen.

5.2 Lenkungskreis Mobilität am 22.11.2023

In einem zweiten Lenkungskreis wurden neben dem Stand des Lärmaktionsplans weitere Verkehrsuntersuchungen in Form von Radverkehrs- und Parkraumerhebungen vorgestellt sowie die Hauptroutennetze des MIV, des Rad- und des Fußverkehrs präsentiert.



Im nächsten Schritt wurden Leitprojekte vorgestellt und diskutiert. Mit einer Abfrage des Stimmungsbildes sollte die Haltung der Teilnehmer zu den Leitprojekten ermittelt werden. Jedes Leitprojekt beinhaltete einen Leitsatz sowie exemplarische Maßnahmenbeispiele (Maßnahmenpotentiale) zur Verdeutlichung der Auswirkungen:

- Ausweisung von Tempo-30-Zonen sowie Beschränkung von Streckenabschnitten auf 30 km/h wo möglich und sinnvoll (lt. Lärmaktionsplan (auch Ermessen), Lückenschlüsse)
- Verlagerung innerörtlicher Durchgangsverkehr auf B317 „von innen nach außen“
 - Lichtsignalanlagen (LSA) an Knotenpunkten B317 (erfolgt)
 - Verbindung Kleines Wiesental – B317 (z.B. Einbindung Hohe Flum-Straße, Knotenüberplanung)
 - Entlastung der innerörtlichen Umfahrungen (vor allem Bahnhofsbereich)
 - Veränderungen in der Innenstadt
- Städtebauliche Aufwertungen und Schaffen von Grünflächen für Stadtklima und Entlastung Entwässerungsanlagen
 - Parkraum organisieren / neuordnen / bündeln / reduzieren
 - Verkehrsflächen für Motorisierten Individualverkehr (MIV) verringern (schmalere Fahrbahnbreiten bei Sanierungen / Überplanungen)
 - Umgestaltung Straßenraum
- Förderung Radverkehr (Anmerkung: Trasse Radschnellweg beeinflusst Radverkehrskonzept)
 - Fahrradstraßen schaffen, z.B. Roggenbachstraße, evtl. Fahrradzonen
 - Durchgängige, attraktive und sichere Radverkehrsverbindungen
 - Fahrradabstellanlagen (Fahrradparkhaus, überdachte und sichere Abstellplätze)
- Förderung Fußverkehr
 - Durchgängige, attraktive und sichere Fußverkehrsverbindungen zu wichtigen Zielen (Schulen, Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen, etc.)
 - Barrierefreiheit umsetzen (bei Fußgängerquerungen, Anpassung Knotenpunkte)
 - Kleinere Maßnahmen können vorgezogen werden (Teilumbauten)
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
 - Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - Taktverdichtung und Ausbau des ÖPNV-Angebotes



- Ausgestaltung des On Demand-Verkehrs, insbesondere zur Anbindung der Stadtteile
- Mobilitätspunkte schaffen
 - Intermodularer Verkehr stärken (einfache Verknüpfung von Verkehrsmitteln)
 - Attraktive Umsteigepunkte unterschiedlicher Verkehrsarten (z.B. an Bahnhöfen, P+R)
 - Wechsel der Verkehrsarten Radverkehr / ÖPNV durch attraktive Radabstellanlagen, Boxen, Radparkhaus
 - Angebot Carsharing
 - Attraktive und sichere Fußverkehrsverbindungen
- E-Ladestationen schaffen
 - Ziel 2035: 48 Ladepunkte (Stadtgebiet und Ortsteile)
 - Erreichbarkeit der Ladepunkte
 - Berücksichtigung Schnellladesäulen

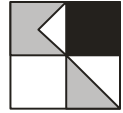
Diesen Leitprojekten wurde mehrheitlich zugestimmt, sodass diese auch von der Stadt Schopfheim nach Beschluss des Gesamtverkehrskonzeptes weiter detailliert ausgearbeitet werden können.

Zudem wurden für die Innenstadt im Zuge der Hauptstraße nachstehende Varianten zur zukünftigen Verkehrsregelung bzw. Ausrichtung diskutiert.

- Möglichkeiten Innenstadt Bereich Hauptstraße
 - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20 km/h
 - Verkehrsberuhigter Bereich Tempo 7 km/h (aus Innenstadtkonzept 2011)
 - Fußgängerzone
 - Fahrradfreundliche Ausgestaltung bei Tempo 20 km/h

Für diese ergab sich ein uneinheitlicheres Meinungsbild, wobei die bestehende Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich die größte Zustimmung erfahren hat.

Daher wurde im Verkehrskonzept auch nicht auf die Ausweisung bzw. die Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone näher eingegangen. Dies muss jedoch nicht heißen, dass die unterschiedlichen Varianten zur Hauptstraße im Bereich des Marktplatzes damit ausgeschlossen werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wird jedoch aus verkehrsplanerischer



Sicht empfohlen, die bestehende Verkehrsregelung mit 20 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit zunächst beizubehalten, da eine Schrittgeschwindigkeit wie im verkehrsberuhigten Bereich nicht nur den MIV, sondern auch den Radverkehr ausbremsen würde und die verkehrlichen Belastungen zudem keinen verkehrsberuhigten Bereich zulassen. Langfristig wird jedoch eine weitere Verkehrsberuhigung des MIV in der Hauptstraße sowie für Fußgänger eine Anbindung der Scheffelstraße an den Marktplatz empfohlen.

6. Handlungsfelder – Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes lassen sich für die Stadt Schopfheim vier Handlungsfelder definieren:

- Vernetzen,
- Gestalten,
- Lenken,
- Umdenken.

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

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

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

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



- Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Ein Ausbau des Radwegenetzes führt jedoch auch zu Zielkonflikten insbesondere mit dem motorisierten Verkehr. Da die Räume in den Städten begrenzt sind, muss eine Umverteilung erfolgen.

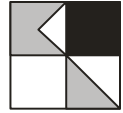
Dies betrifft sowohl Flächen für den fließenden als auch den ruhenden motorisierten Verkehr. Wichtig wird es in diesem Zusammenhang sein, den auch weiterhin notwendigen motorisierten Verkehr verträglich abzuwickeln und das Angebot bedarfsgerecht anzupassen. Nachstehend sind mögliche Zielkonflikte dargestellt.



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

Beispielsweise können hier folgende Punkte vorgebracht werden:

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



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

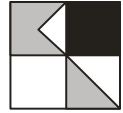
- Informationsveranstaltungen zu geplanten und durchgeführten Maßnahmen
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Behörden
- Aktionswochen für kostenlosen ÖPNV
- Aktionstage zum sicheren Umgang mit dem ÖPNV für ältere Menschen und Kinder
- Bereitstellung kostenloser (Lasten-)Fahrräder an Einzelhandelsstandorten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

7. Maßnahmen und Bewertung

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

Die übergeordneten Maßnahmen werden im Rahmen des in den Teilberichten bewertet sowie priorisiert. Hierbei werden verkehrliche wie klima- und umwelttechnische Aspekte, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs sowie die Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fußverkehr berücksichtigt.

Die hieraus abgeleiteten Maßnahmen müssen als mögliches Potential verstanden werden, insbesondere der Umbau von Knotenpunkten. Das Potential an möglichen Maßnahmen ist ein Teil des Gesamtmaßnahmenpaketes. Auf Grundlage der aus der Analyse gewonnenen Erkenntnisse sowie den eigenen Eindrücken aus mehreren Ortsbegehungen und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung und aus dem Lenkungsreis wurden mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer (MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) entwickelt. Bei den Maßnahmen muss darauf hingewiesen werden, dass diese in den nächsten Bearbeitungsschritten



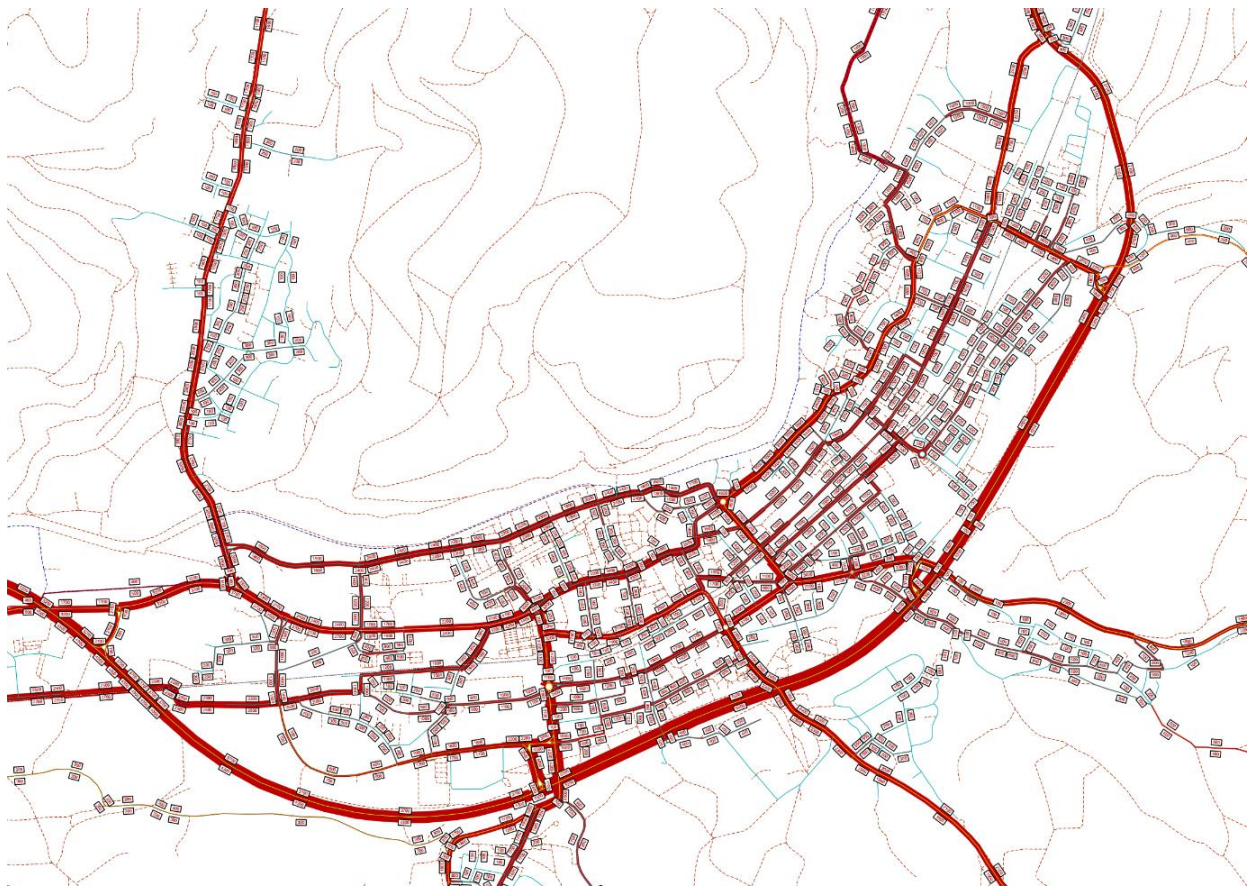
weiter geprüft und ausgearbeitet werden müssen. Für viele baulichen Maßnahmen sind entsprechende Planungen in vertiefter Form notwendig. Die Pläne mit den überlagerten Potentialen sind in den **Anlagen 2 bis 10** dargestellt.

8. Verkehrsmodell – Verkehrsverteilungen

Um die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV analog zum bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes ermitteln zu können, wurde ein intermodales Verkehrsmodell erstellt. In diesem werden sowohl die Fahrten im motorisierten Individualverkehr als auch getrennt im werktäglichen Schwerverkehr und im öffentlichen Verkehr sowie dem Radverkehr abgebildet. Hierüber kann sowohl das aktuelle als auch das zukünftige Verkehrsaufkommen in Fahrzeug-km sowie Personen-km angegeben werden. Außerdem können Kapazitätsengpässe im öffentlichen Verkehr oder der Abbau von Widerständen im ÖPNV sowie die Wirkung zusätzlicher Widerstände im MIV wie beispielsweise durch eine sukzessive Parkraumreduzierung abgebildet werden. Bezüglich der Modalwahl erfolgte eine dynamische Kalibrierung, sodass empirisch zu beobachtende Verschiebungen beim Modal Split auch im Modell unter realistischen Annahmen möglich sind. Das Verkehrsmodell kann die Wechselwirkungen zwischen Rahmenbedingungen und Mobilitätsverhalten darstellen, wie z.B. durch eine veränderte Nachfrage an Stellplätzen oder eine verstärkte Nachfrage im ÖPNV.

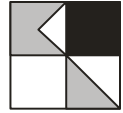
Auf Basis der Veränderungen im Modal Split durch die entsprechenden strategischen Maßnahmen in Schopfheim wurden Zielkonzeptionen entwickelt, die entsprechend in das Verkehrsmodell übernommen werden. Dabei werden auch unterschiedliche Fahrtweiten in die Betrachtung einbezogen sowie grundsätzliche Änderungen der Fahrzeugflotte bis zum Zieljahr 2035. Hinsichtlich Änderungen in den Modal Split-Anteilen wurden z.B. auf die Studie „Alltagsmobilität – Verlagerungspotenziale auf nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr“ sowie weitere Untersuchungen, die auch dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt wurden, zurückgegriffen. Für die Prognose wurden standardisierte Werte aus unterschiedlichen Modellen wiederum auf Basis des Bundesverkehrswegeplans angesetzt.

Im intermodalen Verkehrsmodell werden auf Basis der zukünftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung und der Zielsetzungen des Modal Splits Handlungskonzepte abgebildet und die Auswirkungen auf das Straßennetz in Schopfheim betrachtet. Nachstehend ist ein Ausschnitt des mit der Software PTV Visum erstellten Modells dargestellt.



Zur vereinfachten Beurteilung der Maßnahmen aus integrierter Betrachtung wurde zudem ein zweites makroskopisches Verkehrsmodell für die Kernstadt von Schopfheim entwickelt, das auf Basis der aktuellen Verkehrszählungen nur den werktäglichen Gesamtverkehr des Jahres 2023 abbildet. Der Analyse-Nullfall ist in **Anlage 11** dargestellt.

Aufbauend auf dem Analyse-Nullfall wurden unterschiedliche Maßnahmen aus den Maßnahmenpotenzialen über entsprechende Verkehrsverteilungen abgebildet und beurteilt. Somit können die hieraus resultierenden Verlagerungen in innerstädtischen Bereichen dargestellt werden. Dabei wurden in iterativen Arbeitsschritten die entsprechenden Verkehrsverteilungen jeweils mit zusätzlichen Maßnahmen erweitert, um schlussendlich eine integrierte und kombinierte Gesamtbetrachtung unterschiedlicher Maßnahmen zu ermöglichen. Nachfolgend sind die iterativen Arbeitsschritte als Varianten beschrieben.



8.1 Variante 1

In Variante 1 wurden folgende Maßnahmenpotentiale berücksichtigt:

- Hohe-Flum-Straße verstärkte Zubringerfunktion zu Anschluss Wiechser Straße / B 317
- Rückbau bzw. Anpassung Wiechser Straße von KVP Gündenhäusen bis Hohe-Flum-Straße
- Abschnitt Gündenhäusen (Hohe-Flum-Straße bis Wiechser Straße) restriktiver ausgelegt (basiert auf Ausbau der Radverkehrsverbindungen und Umverteilung von Verkehrsflächen)
- Hohe-Flum-Straße vorfahrtsberechtigt (um Verkehr von der L 139 über Gewerbegebietsstraße zum Anschluss an die B 317 führen zu können)

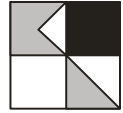
Der Belastungsplan ist in **Anlage 12**, der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall in **Anlage 13** dargestellt. Insbesondere der Belastungsvergleich in **Anlage 13** zeigt, dass durch die Maßnahmenpotenziale eine Verlagerung von Ziel- und Quell- aber auch von Durchgangsverkehren auf die Nordumfahrung bzw. Hohe-Flum-Straße und B 317 erreicht werden kann. Gleichzeitig werden hierdurch die zentrale Hauptstraße sowie auch die Bismarckstraße / Bahnhofstraße leicht entlastet.

8.2 Variante 2

In den **Anlagen 14** und **15** ist die Variante 2 dargestellt, die auf Variante 1 aufbaut und zudem eine weitere Verkehrsberuhigung im Zuge der zentralen Hauptstraße berücksichtigt. Der Belastungsvergleich in **Anlage 15** zeigt, dass hierdurch die Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr im Zuge der Hauptstraße reduziert werden können und gleichzeitig eine Verlagerung auf die Nordumfahrung An der Wiese erfolgen wird. Gleichzeitig werden auch motorisierte Verkehre auf die Achse Bismarckstraße / Bahnhofstraße sowie Schwarzwaldstraße verlagert. Zudem kann festgestellt werden, dass über die Nordumfahrung und weiter Himmelreichstraße, Wehrer Straße eine Verkehrszunahme durch Ziel- und Quellverkehr von bzw. zur B 317 erfolgt.

8.3 Variante 3

In **Anlage 16** ist der Belastungsplan der Variante 3 dargestellt, die aufbauend auf Variante 2 zusätzliche Maßnahmen im Zuge der Bahnhofstraße und Hebelstraße als Ergebnis der Lärmaktionsplanung mit Tempo 30 berücksichtigt. Diese Variante bildet nun in sehr starkem Maße das vorgeschlagene Zielnetz des motorisierten Individualverkehrs ab. Der Belastungsvergleich in **Anlage 17** zeigt, dass nun durch die entsprechenden Maßnahmenpakete eine Entlastung der Hauptstraße um ca. 1.000 Kfz/24 h und der Bahnhof- /



Bismarckstraße um ebenfalls ca. 1.000 Kfz/24 h bei gleichzeitiger Verlagerung auf die Nordumfahrung und B 317 bzw. Schwarzwaldstraße erfolgen kann. Um die Verkehrsverlagerungen auf die Schwarzwaldstraße zu reduzieren, die zukünftig Teil des Radschnellweges werden soll, müssen jedoch weitere entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen bei gleichzeitiger Ausweisung zu einer Fahrradstraße erfolgen.

8.4 Variante 4

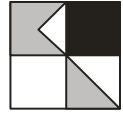
Zu den bislang beurteilten Maßnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept wurde in Variante 4 zusätzlich als Ergebnis der Lärmaktionsplanung die nördliche Hauptstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h berücksichtigt. Der Belastungsplan des werktäglichen Gesamtverkehrs ist in **Anlage 18**, der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall in **Anlage 19** dargestellt. Durch die hieraus resultierende Verlängerung der Fahrzeit über Gündenheim und der Hauptstraße bis Fahrenau, ergeben sich nun sehr deutliche Verkehrsverlagerungen auf das Zielnetz des motorisierten Individualverkehrs und insbesondere eine Erhöhung der Verkehrsbedeutung der B 317 auch für den Ziel- und Quellverkehr von Schopfheim. Durch die zusätzliche Ausweisung von Tempo 30 im Zuge der Hauptstraße in Fahrenau wird Zielverkehr jedoch teilweise auch auf die Blasistraße und Roggenbachstraße verlagert. Die Gesamtverkehrsbelastungen in der Blasistraße / Roggenbachstraße liegen jedoch auch weiterhin in einem Bereich, der die Ausweisung einer Fahrradstraße im Zuge des Radschnellweges zulässt.

8.5 Variante 5

In den **Anlagen 20** und **21** ist die Verkehrsverteilung dargestellt, die zusätzlich eine Fahrradstraße im Zuge der Blasistraße / Roggenbachstraße berücksichtigt. Da durch die alleinige Ausweisung einer Fahrradstraße sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nichts ändert, bei jedoch gleichzeitiger Vorfahrt an den Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer, sind die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr trotz Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge Blasistraße und Roggenbachstraße sehr moderat. Die Unterschiede zur Variante ohne Fahrradstraße sind nur gering.

8.6 Variante 6

Ein Vorschlag, der im Rahmen der Begutachtung zum Radschnellweg vom Büro PGV Alrutz gemacht wurde, sieht einen modalen Filter im Zuge des Knotenpunktes der Blasistraße mit der Turnstraße vor. Dieser modale Filter verhindert eine durchgängige Befahrbarkeit für den MIV der Blasistraße in Nord-Süd-Richtung, wobei für die makroskopische Verkehrsverteilung unterstellt wurde, dass von der Turnstraße West in die Blasistraße Süd und von der Turnstraße Ost in die Blasistraße Nord auch weiterhin der motorisierte Verkehr verlaufen kann. Eine Durchfahrt ist nur für den Radverkehr möglich,



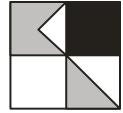
für den motorisierten Individualverkehr wird diese gesperrt. Der Belastungsplan in **Anlage 22** und der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall in **Anlage 23** zeigen, dass nun vor allem im Zuge der Blasistraße eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastungen und somit eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr erfolgen kann. Die entsprechenden Verkehrsverlagerungen gegenüber dem Analyse-Nullfall sind relativ kleinräumig und führen auf keinen Wohnstraßen von Schopfheim zu deutlich negativen Auswirkungen hinsichtlich städtebaulicher Qualität und verkehrlicher Funktion.

Zudem wurde in der Verkehrsverteilung überprüft, welche Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr sich durch eine mögliche Schließung des Bahnübergangs Wehrer Straße ergeben können. Diesbezüglich laufen Überlegungen der DB zur Schließung einzelner Bahnübergänge bei zweigleisigem Ausbau im Bereich Schopfheim. Diese Maßnahme ist zudem auch im Zusammenhang mit dem Radschnellweg RS7 zu sehen, da grundsätzlich die Möglichkeit besteht, diesen über Roggenbachstraße bis zum Bahnübergang Wehrer Straße zu führen und den heutigen Bahnübergang nur noch für Fußgänger und Radfahrer freizugeben. Dies würde bedeuten, dass der Radverkehr unabhängig vom motorisierten Individualverkehr bis zur Schwarzwaldstraße geführt werden kann, um von hier aus weiter als Fahrradstraße in Richtung Maulburg / Lörrach zu verlaufen.

Grundsätzlich erscheint eine Sperrung des Bahnübergangs Wehrer Straße für den MIV möglich, da im unmittelbaren Nahbereich zwei weitere Bahnquerungen im Zuge der Hebelstraße und Himmelreichstraße verlaufen, wobei die Wehrer Straße diagonal von der Hebelstraße zur Himmelreichstraße verläuft. Zudem ergab sich aus den Verkehrszählungen, dass der Bahnübergang Wehrer Straße, der am geringsten durch motorisierten Individualverkehr belastete Bahnübergang im Zentrum von Schopfheim ist. Der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall zeigt, dass durch die Sperrung des Bahnübergangs Wehrer Straße eine Verlagerung auf die Hebelstraße und Himmelreichstraße erfolgen wird, diese jedoch in einer Größenordnung liegen werden, die von beiden Verbindungen entsprechend leistungsfähig aufgenommen werden können.

8.7 Variante 7

In Variante 7 wurde die Ausweisung der Schwarzwaldstraße zur Fahrradstraße entsprechend berücksichtigt. Der Belastungsplan ist in **Anlage 24**, der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall in **Anlage 25** dargestellt. Gegenüber dem Analyse-Nullfall ergibt sich eine Entlastung der Schwarzwaldstraße bis zur Wiechser Straße bei gleichzeitiger Verlagerung von Ziel- und Quellverkehr auf die Bismarckstraße / Bahnhofstraße. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Bahnhofstraße / Hebelstraße



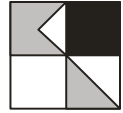
erscheint diese Rückverlagerung durchaus möglich, da die Achse Bismarck- / Bahnhofstraße aufgrund der städtebaulichen Funktion auch weiterhin eine hohe Verkehrsbedeutung für die Kernstadt von Schopfheim haben wird.

Die Variante 7 beschreibt somit nahezu sämtliche Maßnahmen, die insbesondere aus den Zielnetzen zum motorisierten Individualverkehr und Radverkehr resultieren. Die Zielsetzung einer städtebaulichen Aufwertung der Südumfahrung im Zuge der Bismarck- / Bahnhofstraße, die Verlagerung des Quell- und Zielverkehrs auf die B 317 sowie Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Zuge der Hauptstraße bei gleichzeitiger Integration des Radschnellwegs in der Kernstadt von Schopfheim kann entsprechend erreicht werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmenpotenziale einschließlich der definierten Zielnetze sind somit geeignet, die allgemeine Zielsetzung zur Förderung des Umweltverbundes auf bestimmten Achsen und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im zentralen Bereich im Zuge der Hauptstraße am Markplatz zu erreichen. Es muss jedoch bei allen Überlegungen darauf geachtet werden, dass die Nordumfahrung zwar weiterhin eine zentrale Erschließungsfunktion für Schopfheim haben wird, zusätzlichen Verkehrsbelastungen sollte jedoch über geeignete punktuelle Maßnahmen entgegengewirkt werden. Um mögliche zusätzliche Verkehrsbelastungen zukünftig beziffern zu können, sind Verkehrserhebungen erforderlich. Geeignete Maßnahmen zum Entgegenwirken werden in den jeweiligen Teilberichten beschrieben (z.B. Ausweitung Tempo 30 km/h, Einrichtung zusätzlicher Fußgängerquerungen etc.).

In den **Anlagen 26 bis 28** sind die Ergebnisse der Variante mit Umsetzung aller beschriebenen Maßnahmenpotenziale dargestellt, die zudem einen gewissen Modal Shift, das heißt eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf Radverkehr, berücksichtigt. Der hieraus abgeleitete Modal Shift ergibt sich im Verkehrsmodell lediglich aus einer Fahrzeitverlängerung für den motorisierten Individualverkehr in der Kernstadt von Schopfheim. In diesem sind die entsprechenden Auswirkungen aus der Priorisierung des Radverkehrs im Zuge des Radschnellwegs und gleichzeitigem Ausbau der Radverkehrsachsen in der Kernstadt von Schopfheim noch nicht berücksichtigt.

Insbesondere **Anlage 28**, der Vergleich mit und ohne Modal Shift, zeigt bereits, dass auf Basis der Fahrzeitverlängerung eine grundsätzliche Abnahme der Verkehrserzeugung im MIV und damit eine Verlagerung auf den Umweltverbund erreicht werden kann. Je nach untersuchtem Streckenabschnitt ergeben sich hieraus bereits Entlastungen von bis zu 700 Kfz/24 h im Querschnitt auf einzelnen Streckenabschnitten.



8.8 Varianten Lärmaktionsplan

In den **Anlagen 29 bis 38** sind Verkehrsverteilungen aufgetragen, die lediglich die verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus dem LAP (Lärmaktionsplan) mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Straßenzügen beschreiben. Es ergibt sich hieraus, dass jede Maßnahme für sich betrachtet, zwar zu einer Verlagerung von Ziel- und Quellverkehr auf alternative Strecken führen kann, diese jedoch in einem grundsätzlich machbaren Bereich liegen. Dies zeigt auch die Verkehrsverteilung in **Anlage 37** bzw. der Vergleich zum Analyse-Nullfall in **Anlage 38**, in der alle möglichen Tempo 30-Anpassungen auf Basis des Lärmaktionsplanes abgebildet wurden. Diese wurden auch bereits in den Verkehrsverteilungen zu den Maßnahmenpotenzialen in der Kernstadt berücksichtigt.

Als Ergebnis der Berechnungen kann festgestellt werden, dass die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan grundsätzlich umsetzbar sind, ohne dass diese im Verkehrsnetz der Stadt Schopfheim zu maßgeblichen Verschlechterungen führen werden.

9. Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept als verkehrlich-städtebauliche Untersuchung soll zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und zur Verbesserung der aktuellen verkehrlichen Missstände in der Kernstadt und allen Stadtteilen beitragen. Darin sind die einzelnen Verkehrsarten nicht getrennt, sondern vielmehr in einem Gesamtkontext zu sehen und die hieraus resultierenden Abhängigkeiten untereinander zu betrachten.

Bei einer Klausurtagung des Gemeinderats wurde zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Schopfheim 2035“ ein Kurzvortrag zum Gesamtverkehrskonzept gehalten und über Handlungsfelder der Mobilität diskutiert. Im Zuge der Bearbeitung wurde ein Lenkungskreis Mobilität bestehend aus Gemeinderäten, Ortschaftsräten und Ortsvorstehern gebildet. Dieser wurde von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und den Verkehrsplanern informiert und in die Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts eingebunden. Weitere Vorstellungen von Zwischenständen fanden vor dem Gemeinderat und der IG Velo statt. Dabei wurden Anmerkungen und Rückmeldungen zur Prüfung und Einarbeitung aufgenommen. Bei einer Öffentlichkeitsveranstaltung wurden die Verkehrsanalysen und die Teilberichte Radverkehrs- und Haushaltsbefragung sowie Maßnahmenpotentiale vorgestellt. Im Anschluss daran konnten die Bürger Fragen stellen, diskutieren und ihre Anliegen, Anmerkungen und Ideen einbringen. Dies war auch im Nachgang der Veranstaltung in schriftlicher Form möglich.

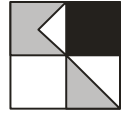


Durch die Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr und einer stärkeren Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität sowie die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik sollen die entwickelten Maßnahmen zu einer qualifizierten Verbesserung beitragen und die Ziele des Landes Baden-Württemberg unterstützen, die bis 2030 eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 vorsehen.

Prinzipiell müssen im Gesamtverkehrskonzept alle Ansprüche der jeweiligen Nutzer berücksichtigt werden. Mobilität ist jedoch mehr als Klimawandel. Es geht im Gesamtverkehrskonzept beispielsweise auch um städtebauliche Entwicklung und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Umsetzung der Barrierefreiheit. Neben dem Radverkehr müssen daher auch die anderen Mobilitätsarten gleichberechtigt untersucht werden. Um den allgemeinen Zielen gerecht zu werden, muss beispielsweise eine zukunftsfähige Infrastruktur aufgebaut werden. Dazu zählt auch der Ausbau des ÖPNV. Dieser sichert die Mobilitätsansprüche aller und ist das Rückgrat multimodaler Mobilität. Der motorisierte Verkehr bleibt weiter wichtig, muss jedoch stadtverträglicher abgewickelt werden. Eine Förderung des Radverkehrs reduziert den „unnötigen“ Kfz-Verkehr und Fußgänger erzeugen Urbanität. Für alle Verkehrsarten wird ein Vorzugsnetz entwickelt, das die jeweils notwendigen Ansprüche abbildet. Dazu müssen neben dem Radverkehr auch die anderen Mobilitätsarten gefördert bzw. angepasst werden. Wichtig wird es sein, den nicht nötigen motorisierten Verkehr zu reduzieren, ohne Verbote zu erlassen und weiterhin die gute Erreichbarkeit von Schopfheim mit allen Verkehrsarten aufrecht zu erhalten bzw. diese teilweise sogar zu verbessern. Dies betrifft sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Neben der Barrierefreiheit soll die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Zudem kann es notwendig werden, als Grundlage für zukünftige Planungen eine zielgerichtete Datenerfassung turnusmäßig durchzuführen. Dabei werden die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung zielgerichtet erhoben.

Aufbauend auf den bereits durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen wurde ein Konzept erstellt, wie die nachhaltige Mobilität mit unterschiedlichen Nutzungen für Fußgänger und Radfahrer in Schopfheim gefördert werden kann. Nachstehend sind die Schwerpunkte des Gesamtverkehrs Schopfheim dargestellt:

- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- Einbindung der Radwegeverbindungen in das Radwegenetz,
- Reglementierung von Dauerparkern und Parken,



- Schaffung von Fahrradabstellplätzen bzw. Neuausrichtung und Erweiterung bereits bestehender Systeme,
- Ausbau der Barrierefreiheit,
- alternative Antriebe und Ladestellen.

Bei allen Maßnahmen soll zukünftig nicht eine einzelne Verkehrsart, sondern der Mensch im Vordergrund stehen.

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

Für die vier in Kapitel 6 beschriebenen Handlungsfelder „Vernetzen, Gestalten, Lenken, Umdenken“ wurden unter Berücksichtigung der R2-Richtlinie E-Klima Überlegungen angestellt, die zu einer Reduzierung der THG-Emissionen führen sollen. Daraus wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die zu einer konkreten Verbesserung in Schopfheim beitragen können.

Zusätzlich zu den detaillierten Maßnahmen, die als Option bzw. Potential in Maßnahmenplänen verortet wurden, müssen auch weitere Aufgaben in den kommenden Jahren angegangen werden, die vor allem die Multimodalität beinhalten bzw. unterstützen. Zu diesen gehört beispielsweise der Neubau von Mobilitätsstationen, die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Standort verknüpfen. Der Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird vereinfacht und umweltverträgliche Transportmittel gestärkt. Zu den Maßnahmen gehören Angebote, wie z.B.:

- Carsharing
- Bikesharing
- überdachte Radabstellanlagen
- Lastenräderverleih
- Ladeinfrastruktur
- Fahrradservicestationen
- Schließfächer
- Paketstationen
- Sitzbänke
- Informationstafeln und Beschilderung
- Mitfahrerbanke (wenn vorhanden)



Die vorgeschlagenen Optionen bzw. Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzung wurden in umfangreichen Listen zusammengetragen und ein Vorschlag zur Priorisierung gemacht. Zudem kann hieraus auch abgeleitet werden, inwiefern die einzelnen Maßnahmen zum Erreichen des Zielszenarios notwendig sind und welche Kostenhöhe entsteht.

Die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan sind zwingend umzusetzen. Die Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept sind als Maßnahmenpotenziale zu verstehen, deren Umsetzung verwaltungsintern und im Gemeinderat abzustimmen bzw. zu beschließen sind. Der Beschluss des Verkehrskonzeptes beinhaltet keine Einzelmaßnahmen, sondern die weitere Ausrichtung der Stadt Schopfheim.

Das Gesamtverkehrskonzept Schopfheim wurde in nachstehende Teilberichte gegliedert:

- Integrierte Betrachtung Gesamtverkehrskonzept
- Radverkehrskonzept
- Konzept Motorisierter Individualverkehr
- Modal-Split-Erhebung
- Parkraumkonzept
- Fußgängerverkehrskonzept
- Fußgängerquerungskonzept
- Anhang Öffentlichkeitsbeteiligung

Für den motorisierten Verkehr wurde ein Teilkonzept entwickelt, das zu einer Verbesserung der heutigen Situation und zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen soll. Zudem steht hier der Zusammenhang mit Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Zur Beurteilung der Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen auf den Verkehr in Schopfheim wurde ein intermodales Verkehrsmodell entwickelt, über das entsprechende Verlagerungen auf unterschiedliche Mobilitätsarten abgebildet werden können. Für den Radverkehr wurde ein Radverkehrskonzept entwickelt, das auch den projektierten Radschnellweg RS7 berücksichtigt. Für Fußgänger wurde ein Konzept erstellt, das vor allem der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele Rechnung trägt. Das Parkraumkonzept hat eine verbesserte Auslastung der ausgewiesenen Stellplätze für den motorisierten Verkehr zum Ziel und macht Vorschläge zur Erweiterung der bereits vorhandenen Parkraumbewirtschaftung. Hierbei wird auch die aktuelle Nutzung des öffentlichen Raumes kritisch hinterfragt. Um entsprechende Aussagen zum aktuellen Modal-Split, d.h. die Verteilung der täglichen Wege auf unterschiedliche Verkehrsarten zu erhalten, wurde eine offene Haushaltsbefragung online



durchgeführt. Aus dieser wurde ein Zielszenario für Schopfheim abgeleitet, das im Bericht zur integrierten Betrachtung näher erläutert wird. Im Laufe der Bearbeitung wurde regelmäßig der jeweilige Kenntnisstand einem Lenkungskreis in Schopfheim vorgestellt und die Ergebnisse besprochen, um zielgerichtet ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schopfheim entwickeln zu können.

Grundsätzlich wurden auch die Ergebnisse bzw. der Bearbeitungsstand des ISEK berücksichtigt. Parallel zum Gesamtverkehrskonzept wurde auch die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beauftragt, um Synergieeffekte erzielen zu können. Die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan wurden ebenfalls in das Gesamtverkehrskonzept integriert und sind somit bereits Bestandteil der integrierten Gesamtbetrachtung.

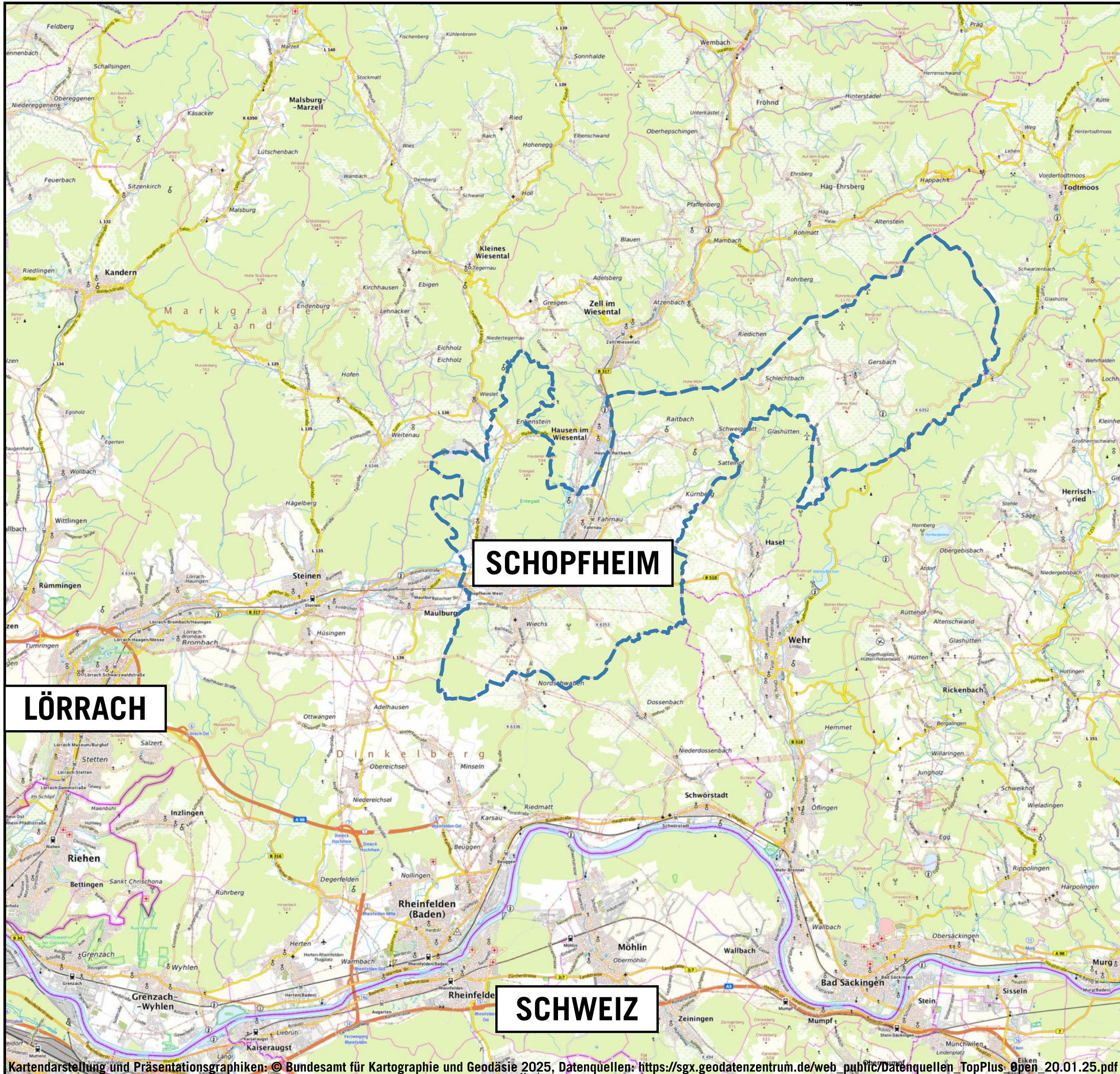
Auf **Anlage 39** sind die Maßnahmenbereiche Geschwindigkeit dargestellt. Die Maßnahmenbereiche aus dem Lärmaktionsplan sind zwingend umzusetzen, die Maßnahmenbereiche aus dem Verkehrskonzept sind auch hier als Maßnahmenpotentiale zu verstehen.

Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird somit ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung vorgelegt. Auf Basis dieses integrierten Gesamtverkehrskonzeptes, eines strategischen Entwicklungskonzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Beratende Ingenieure
dwd INGENIEUR GMBH

Datei: RK_Schopfheim_integrierte-Betrachtung-Verkehrskonzept_2025-04-24
Datum: 24.04.2025/AD



ÜBERSICHTSLAGEPLAN

LEGENDE

Stadtgrenze

Auf DIN A3 in Maßstab 1:100.000 01/25

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT **1**

dwd

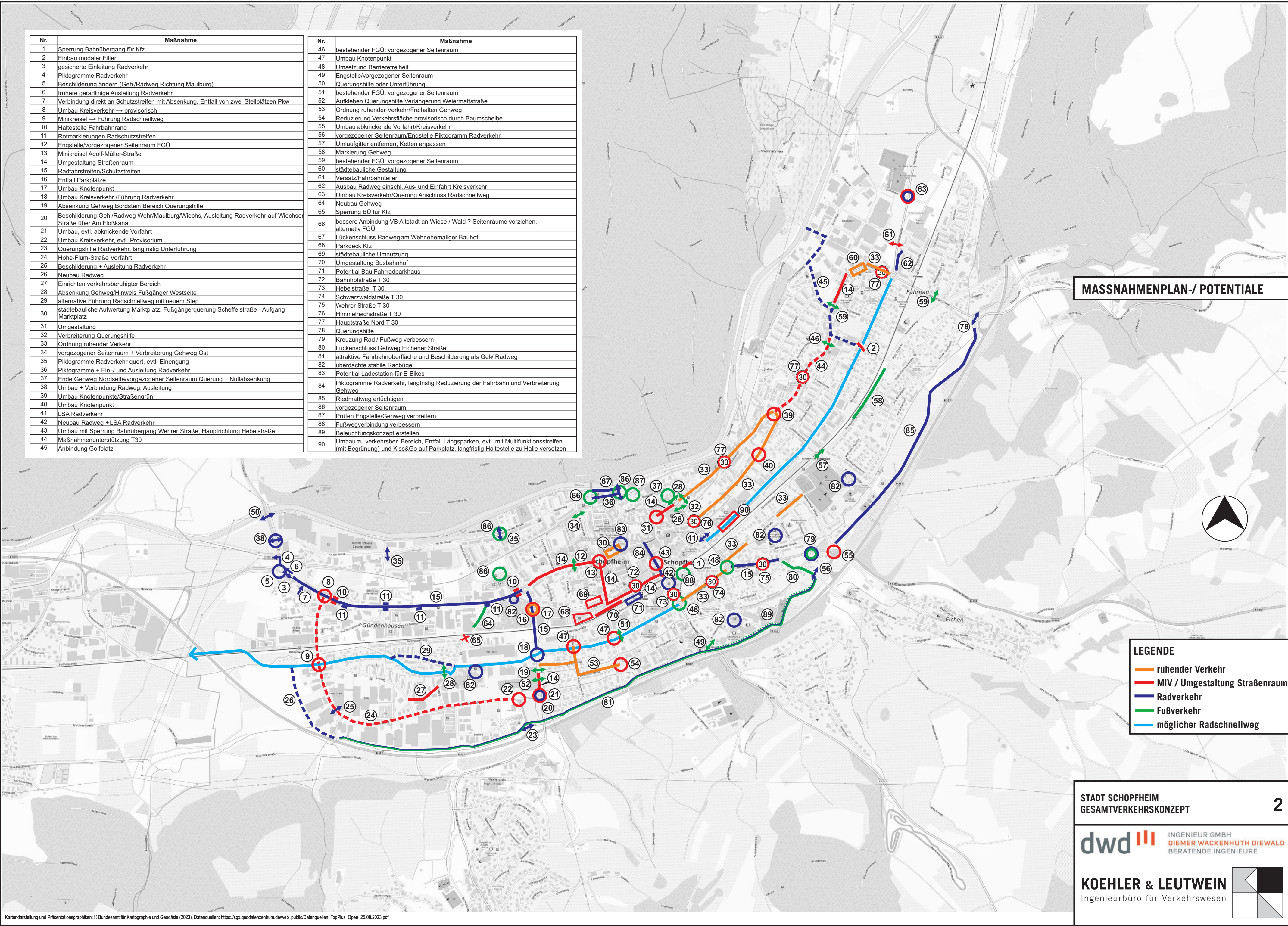
INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

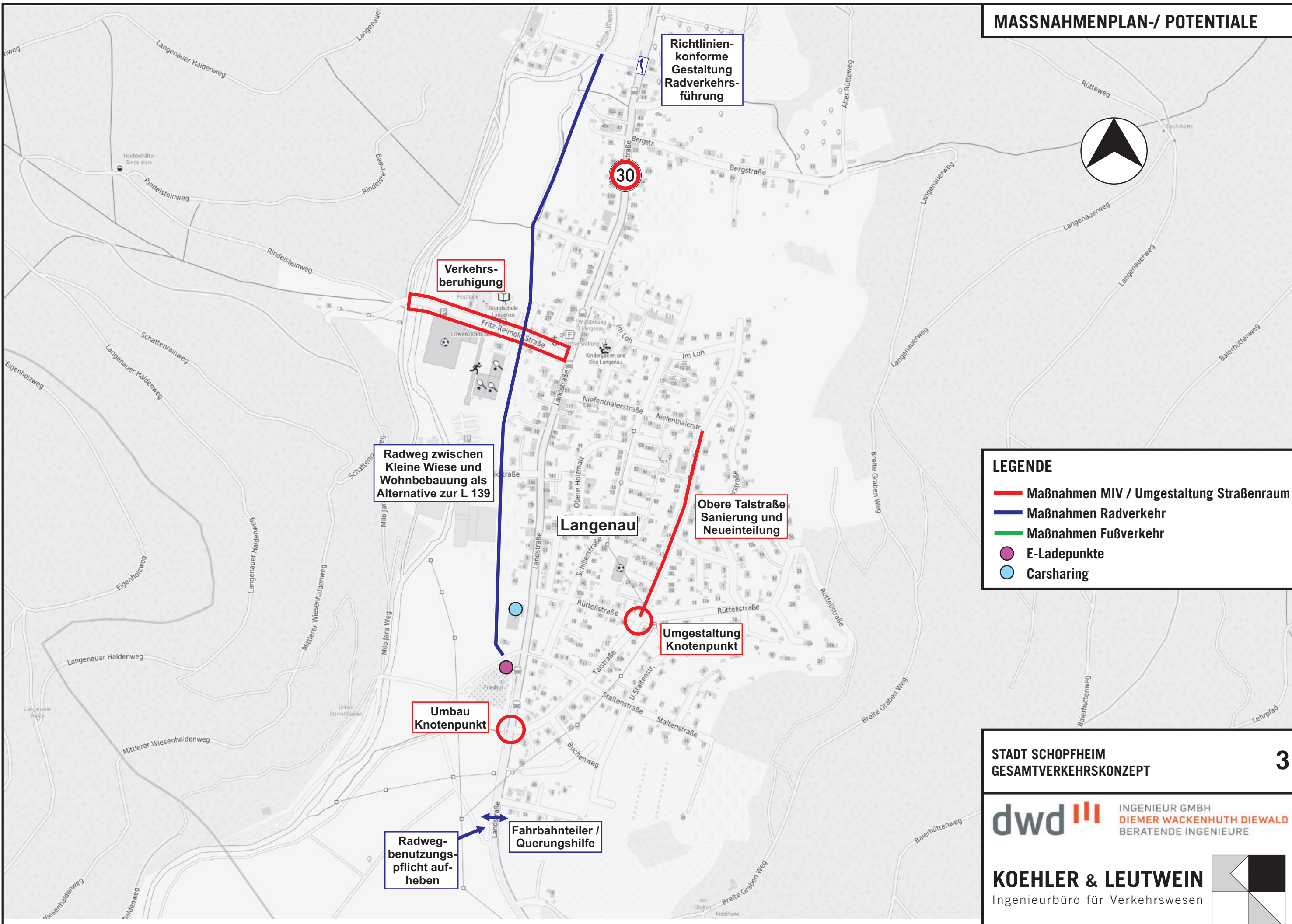
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open 20.01.25.pdf

Nr.	Maßnahme
1	Sperrung Bahnübergang für Kfz
2	Einbau modaler Filter
3	gesicherte Einleitung Radverkehr
4	Piktogramme Radverkehr
5	Beschilderung ändern (Geh-/Radweg Richtung Maulburg)
6	frühere geradlinige Ausleitung Radverkehr
7	Verbindung direkt an Schutzstreifen mit Absenkung, Entfall von zwei Stellplätzen Pkw
8	Umbau Kreisverkehr → provisorisch
9	Minikreis → Führung Radschnellweg
10	Haltestelle Fahrbahnrand
11	Rotmarkierungen Radschutzstreifen
12	Engstelle/vorgezogener Seitenraum FGÜ
13	Minikreisel Adolf-Müller-Straße
14	Umgestaltung Straßenraum
15	Radfahrstreifen/Schutzstreifen
16	Entfall Parkplätze
17	Umbau Knotenpunkt
18	Umbau Kreisverkehr /Führung Radverkehr
19	Absenkung Gehweg Bordstein Bereich Querungshilfe
20	Beschilderung Geh-/Radweg Wehr/Maulburg/Wiechs, Ausleitung Radverkehr auf Wiecher Straße über Am Floßkanal
21	Umbau, evtl. abknickende Vorfahrt
22	Umbau Kreisverkehr, evtl. Provisorium
23	Querungshilfe Radverkehr, langfristig Unterführung
24	Hohe-Flum-Straße Vorfahrt
25	Beschilderung + Ausleitung Radverkehr
26	Neubau Radweg
27	Einrichten verkehrsberuhigter Bereich
28	Absenkung Gehweg/Hinweis Fußgänger Westseite
29	alternative Führung Radschnellweg mit neuem Steg
30	städtbauliche Aufwertung Marktplatz, Fußgängerquerung Scheffelstraße - Aufgang Marktplatz
31	Umgestaltung
32	Verbreiterung Querungshilfe
33	Ordnung ruhender Verkehr
34	vorgezogener Seitenraum + Verbreiterung Gehweg Ost
35	Piktogramme Radverkehr quert, evtl. Einengung
36	Piktogramme + Ein-/ und Ausleitung Radverkehr
37	Ende Gehweg Nordseite/vorgezogener Seitenraum Querung + Nullabsenkung
38	Umbau + Verbindung Radweg, Ausleitung
39	Umbau Knotenpunkte/Straßengrün
40	Umbau Knotenpunkt
41	LSA Radverkehr
42	Neubau Radweg + LSA Radverkehr
43	Umbau mit Sperrung Bahnübergang Wehrer Straße, Haupttrichtung Hebelstraße
44	Maßnahmenunterstützung T30
45	Anbindung Golfplatz

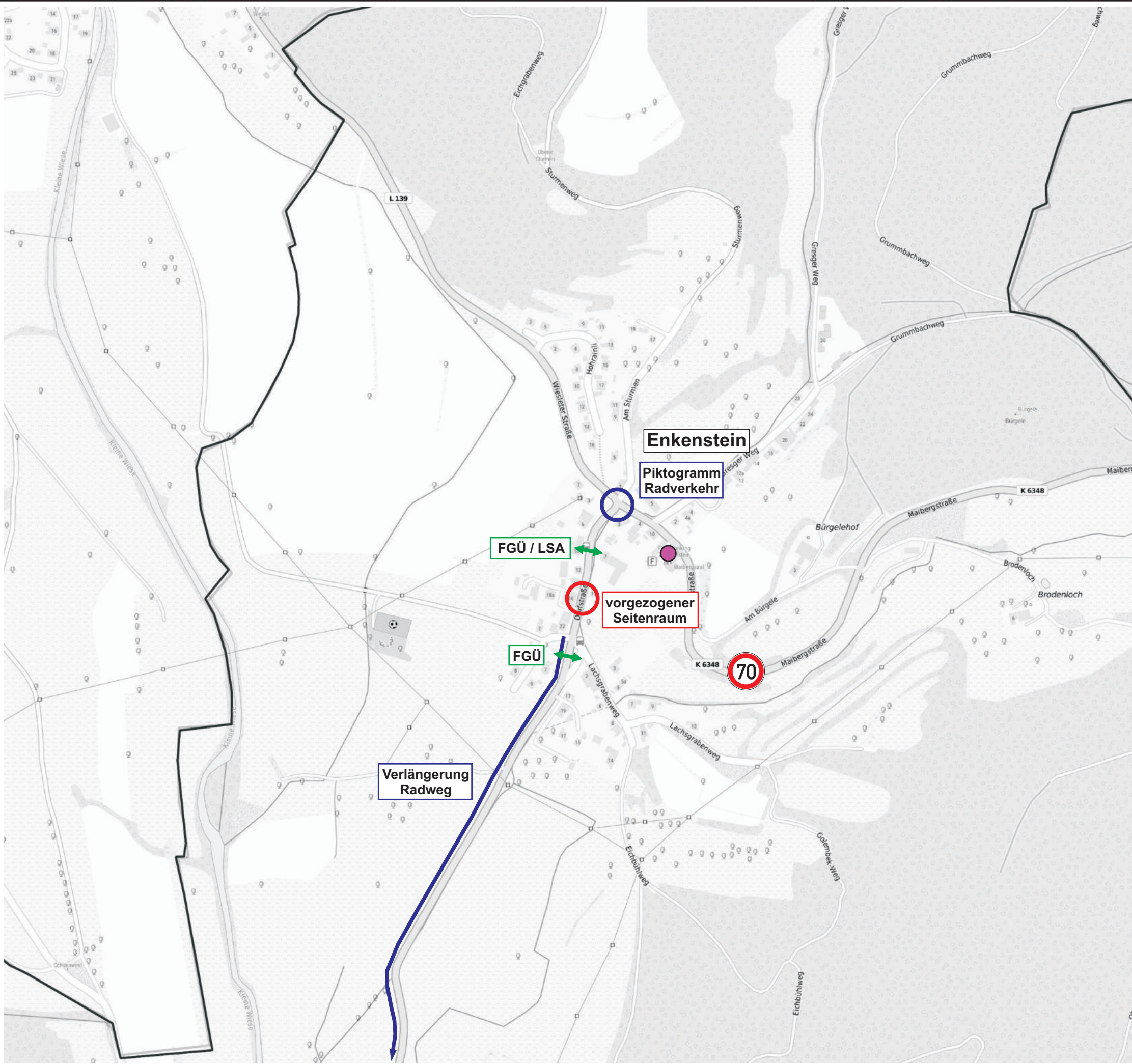
Nr.	Maßnahme
46	bestehender FGÜ: vorgezogener Seitenraum
47	Umbau Knotenpunkt
48	Umsetzung Barrierefreiheit
49	Engstelle/vorgezogener Seitenraum
50	Querungshilfe oder Unterführung
51	bestehender FGÜ: vorgezogener Seitenraum
52	Aufkleben Querungshilfe Verlängerung Weiermattstraße
53	Ordnung ruhender Verkehr/Freihalten Gehweg
54	Reduzierung Verkehrsfläche provisorisch durch Baumscheibe
55	Umbau abknickende Vorfahrt/Kreisverkehr
56	vorgezogener Seitenraum/Engstelle Piktogramm Radverkehr
57	Umlaufgitter entfernen, Ketten anpassen
58	Markierung Gehweg
59	bestehender FGÜ: vorgezogener Seitenraum
60	städtbauliche Gestaltung
61	Versatz/Fahrbahnteiler
62	Ausbau Radweg einschl. Aus- und Einfahrt Kreisverkehr
63	Umbau Kreisverkehr/Querung Anschluss Radschnellweg
64	Neubau Gehweg
65	Sperrung BÜ für Kfz
66	bessere Anbindung VB Altstadt an Wiese / Wald ? Seitenräume vorziehen, alternativ FGÜ
67	Lückenschluss Radweg am Wehr ehemaliger Bauhof
68	Parkdeck Kfz
69	städtbauliche Umnutzung
70	Umgestaltung Busbahnhof
71	Potential Bau Fahrradparkhaus
72	Bahnhofstraße T 30
73	Hebelstraße T 30
74	Schwarzwaldstraße T 30
75	Wehrer Straße T 30
76	Himmelsreichstraße T 30
77	Hauptstraße Nord T 30
78	Querungshilfe
79	Kreuzung Rad/ Fußweg verbessern
80	Lückenschluss Gehweg Eichener Straße
81	attraktive Fahrbahnoberfläche und Beschilderung als Geh/ Radweg
82	überdachte stabile Radbügel
83	Potential Ladestation für E-Bikes
84	Piktogramme Radverkehr, langfristig Reduzierung der Fahrbahn und Verbreiterung Gehweg
85	Riedmattweg ertüchtigen
86	vorgezogener Seitenraum
87	Prüfen Engstelle/Gehweg verbreitern
88	Fußwegverbindung verbessern
89	Beleuchtungskonzept erstellen
90	Umbau zu verkehrsber. Bereich, Entfall Längsparken, evtl. mit Multifunktionsstreifen (mit Begrünung) und Kiss&Go auf Parkplatz, langfristig Haltestelle zu Halle versetzen





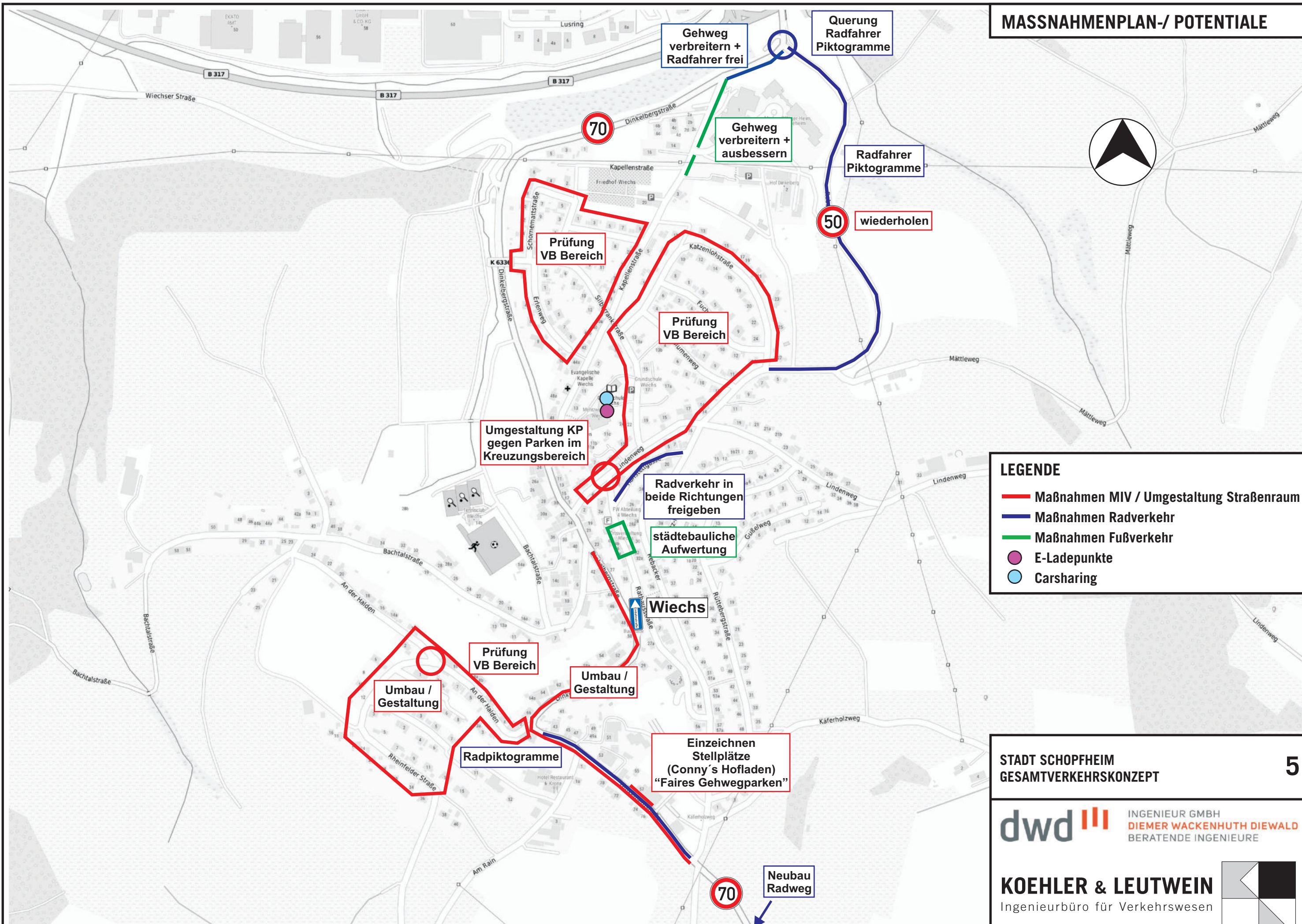
LEGENDE

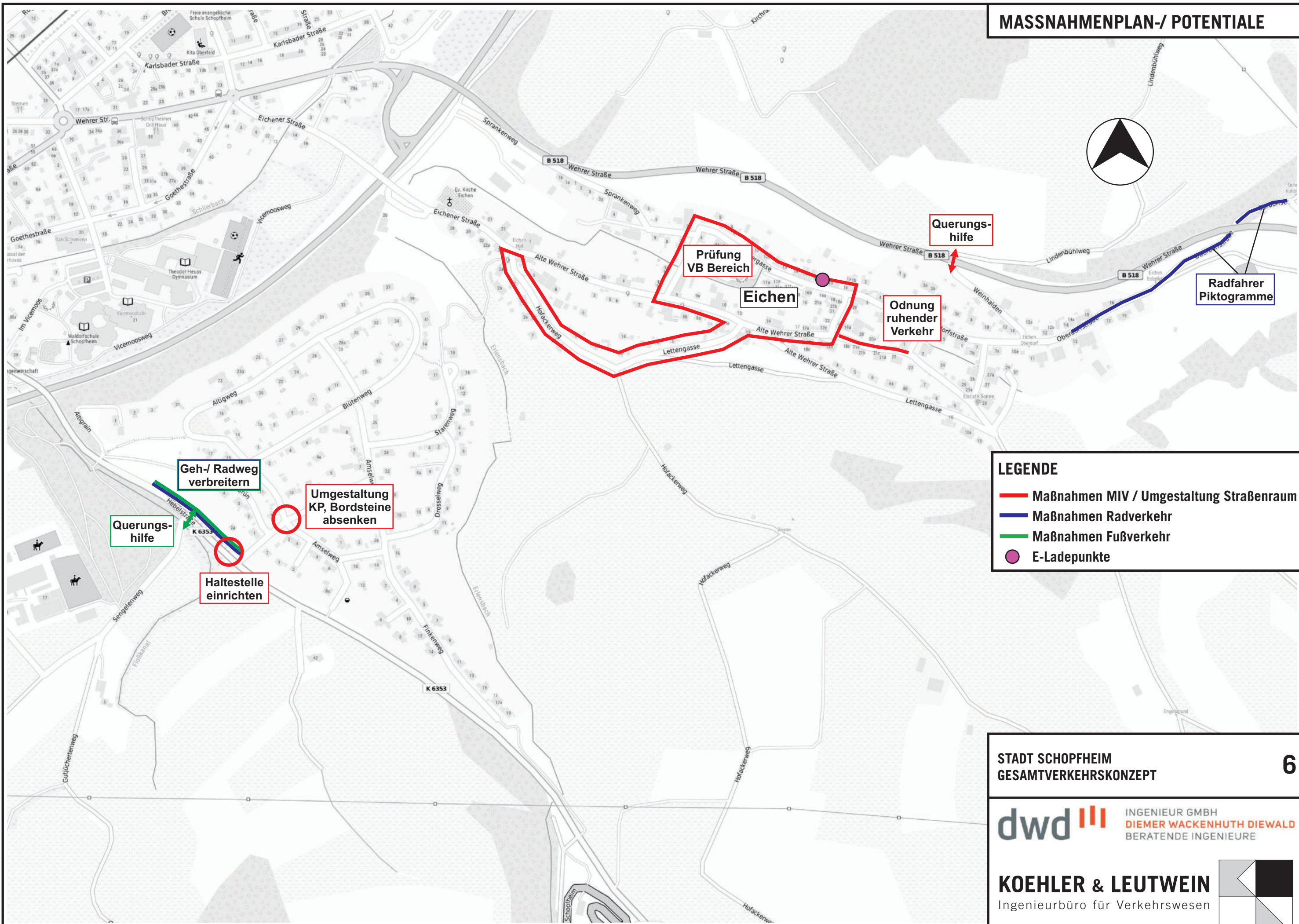
- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte
- Carsharing



LEGENDE

- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte





LEGENDE

- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

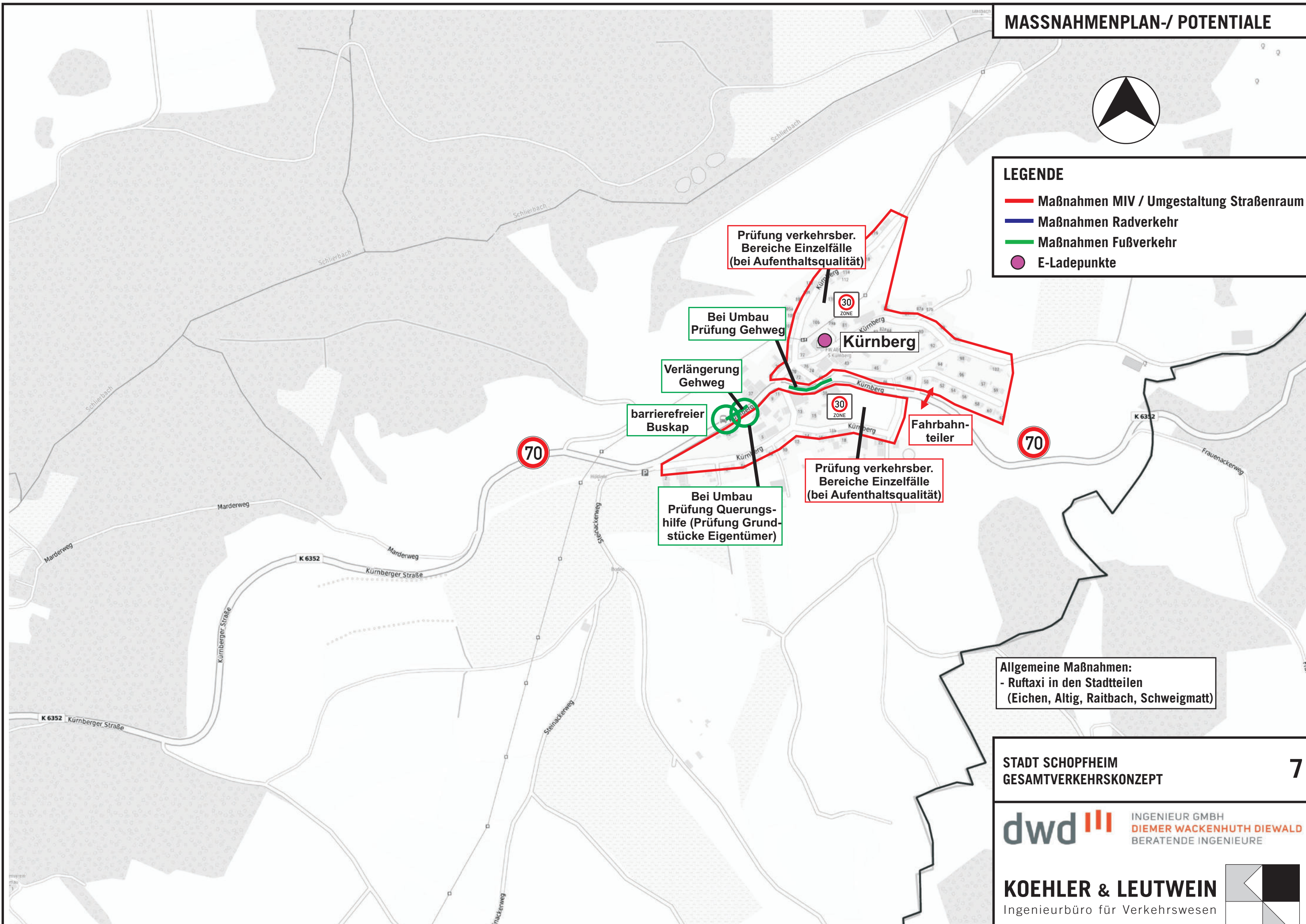
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

6



LEGENDE

- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte



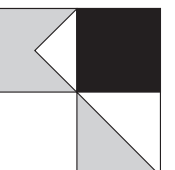
Allgemeine Maßnahmen:
- Ruftaxi in den Stadtteilen
(Eichen, Altig, Raitbach, Schweigmatt)

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

7

dwd ||| INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

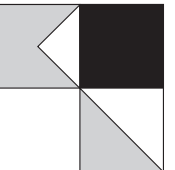
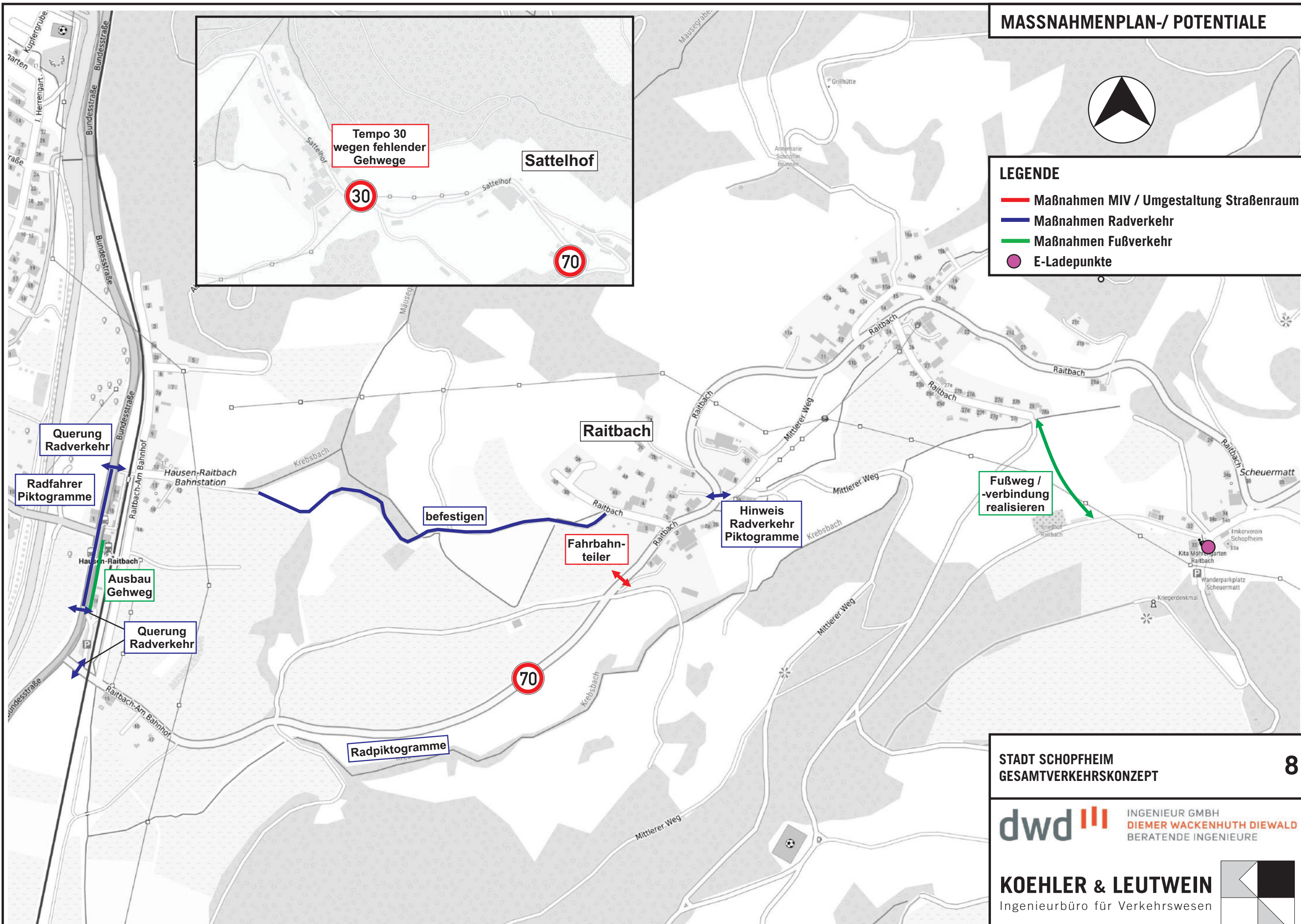
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

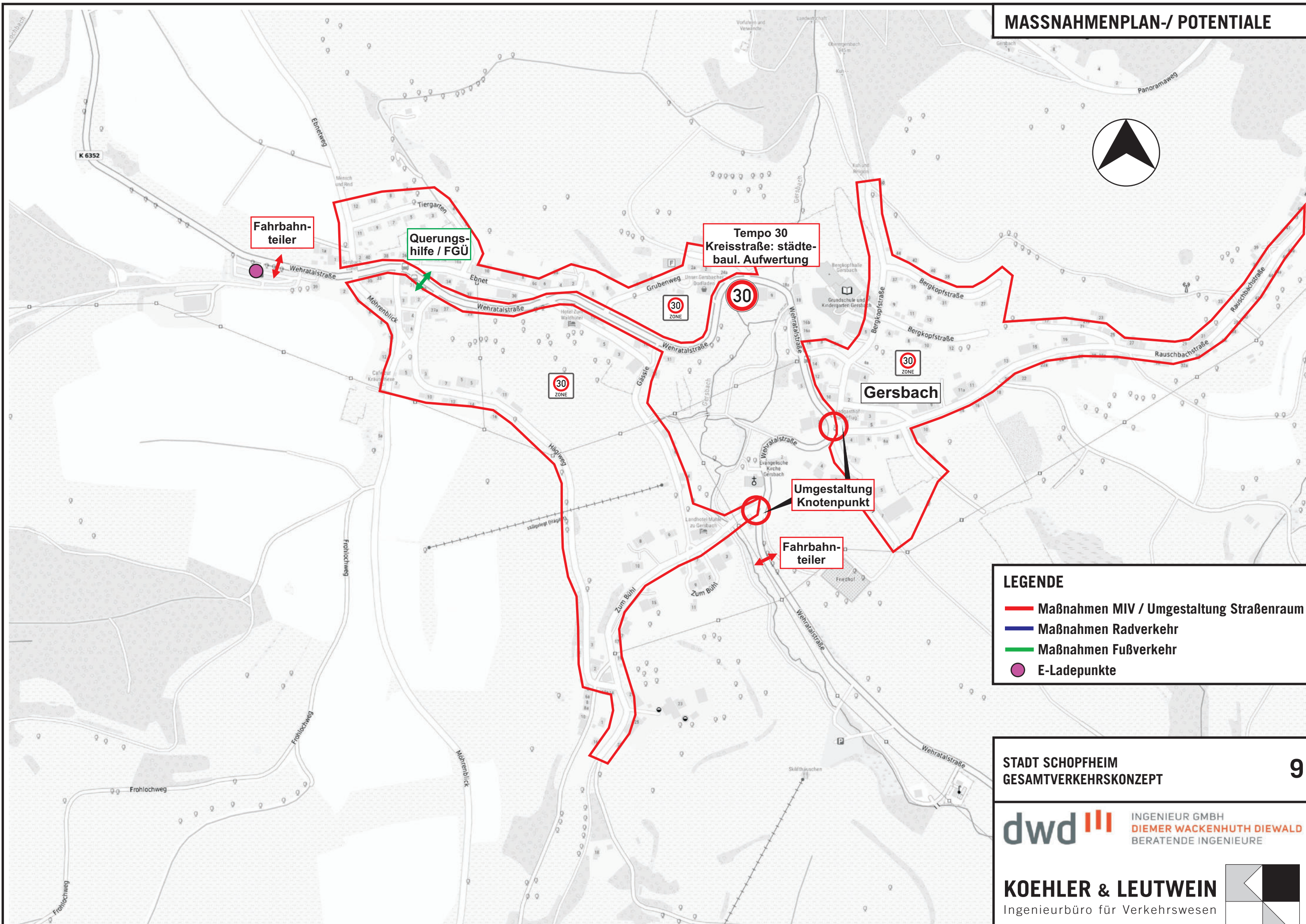




LEGENDE

- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte





Fahrbahn-
teiler

Querungs-
hilfe / FGÜ

Tempo 30
Kreisstraße: städte-
baul. Aufwertung

Gersbach

Umgestaltung
Knotenpunkt

Fahrbahn-
teiler

LEGENDE

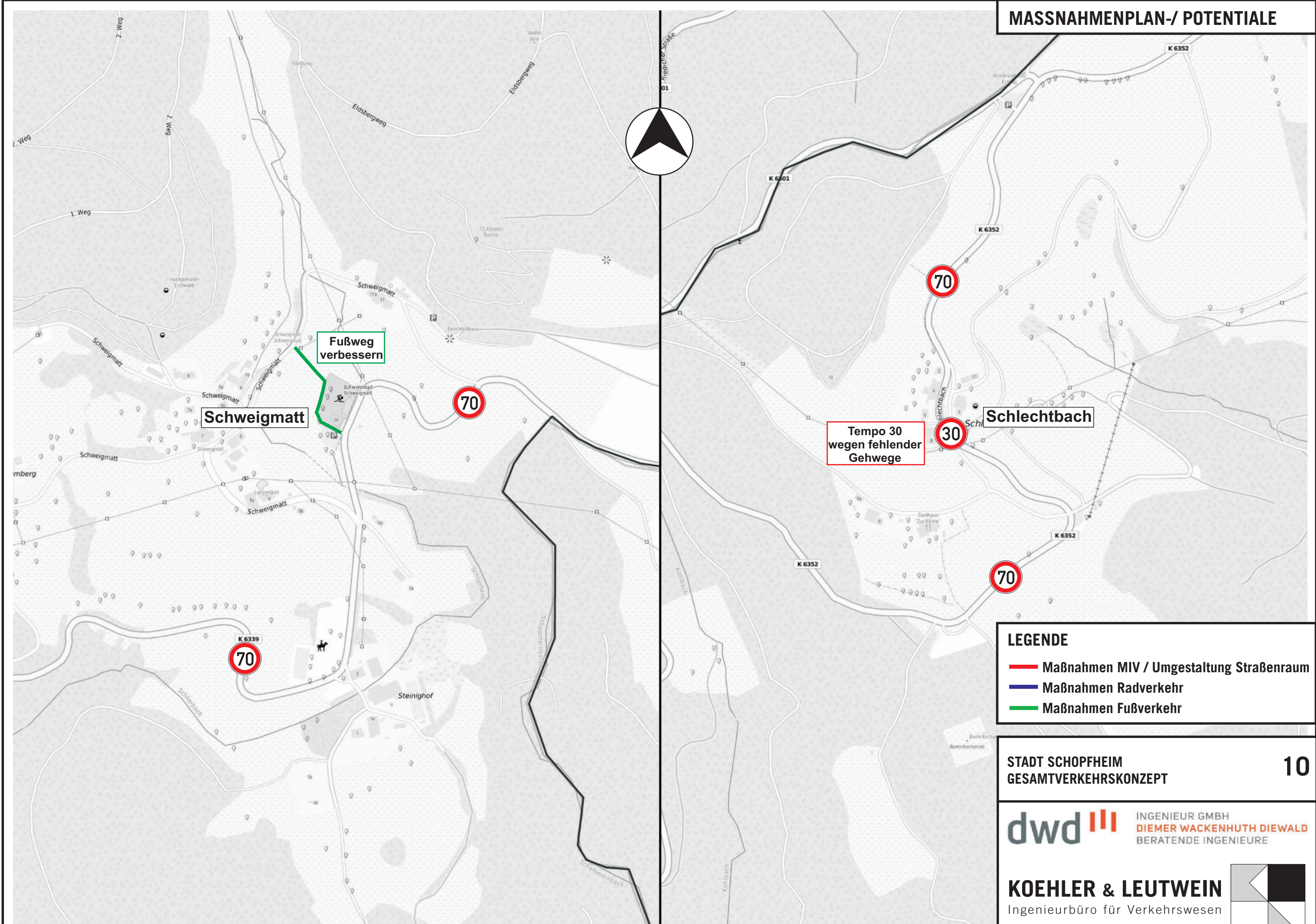
- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- E-Ladepunkte

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

9

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



LEGENDE

- Maßnahmen MIV / Umgestaltung Straßenraum
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

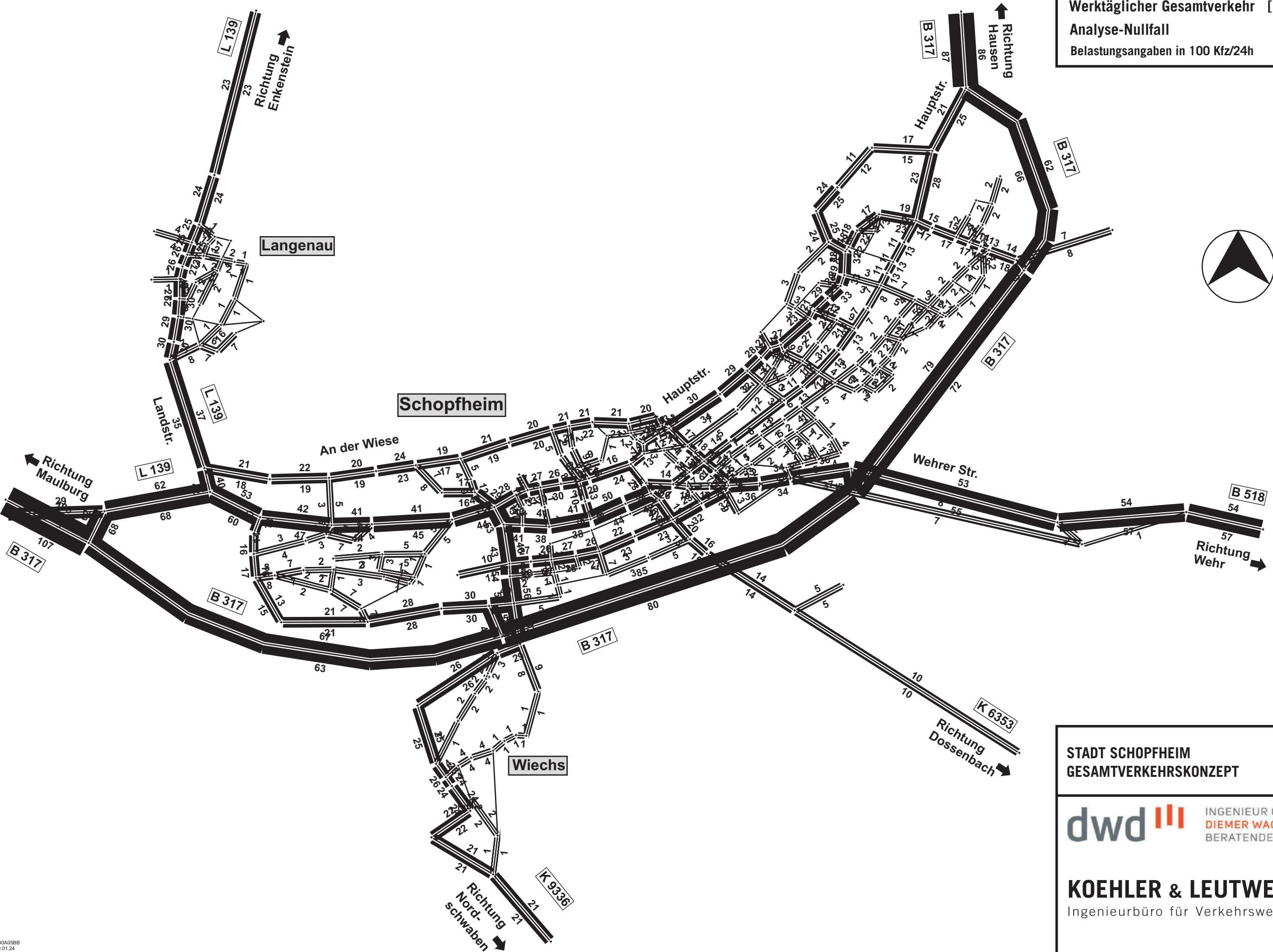
10

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



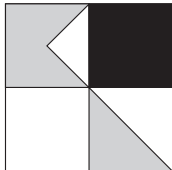
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

11

dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

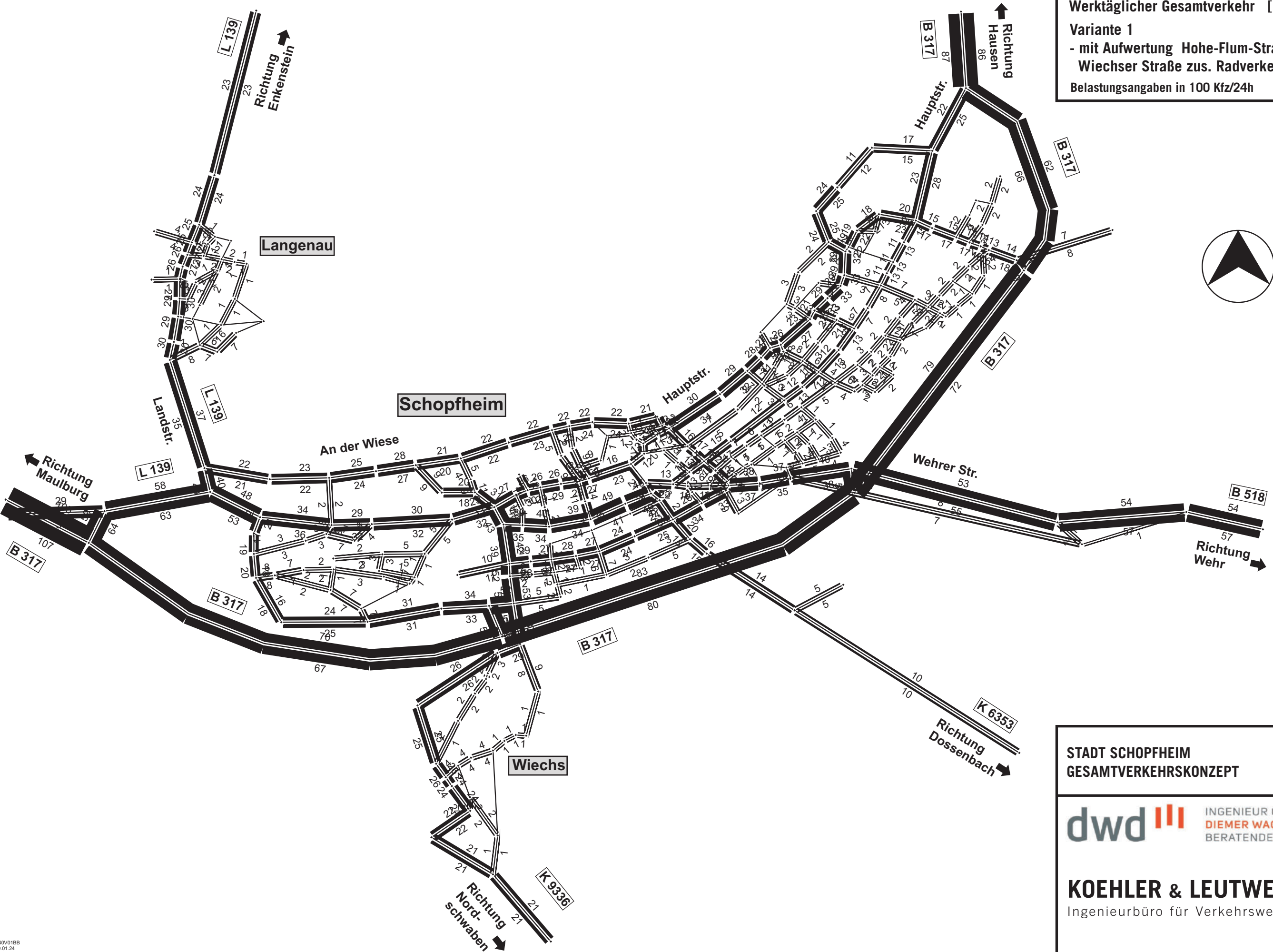
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 1
- mit Aufwertung Hohe-Flum-Straße, Gündenhausen,
Wiechser Straße zus. Radverkehrsangebot
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



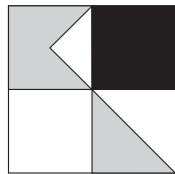
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

12

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

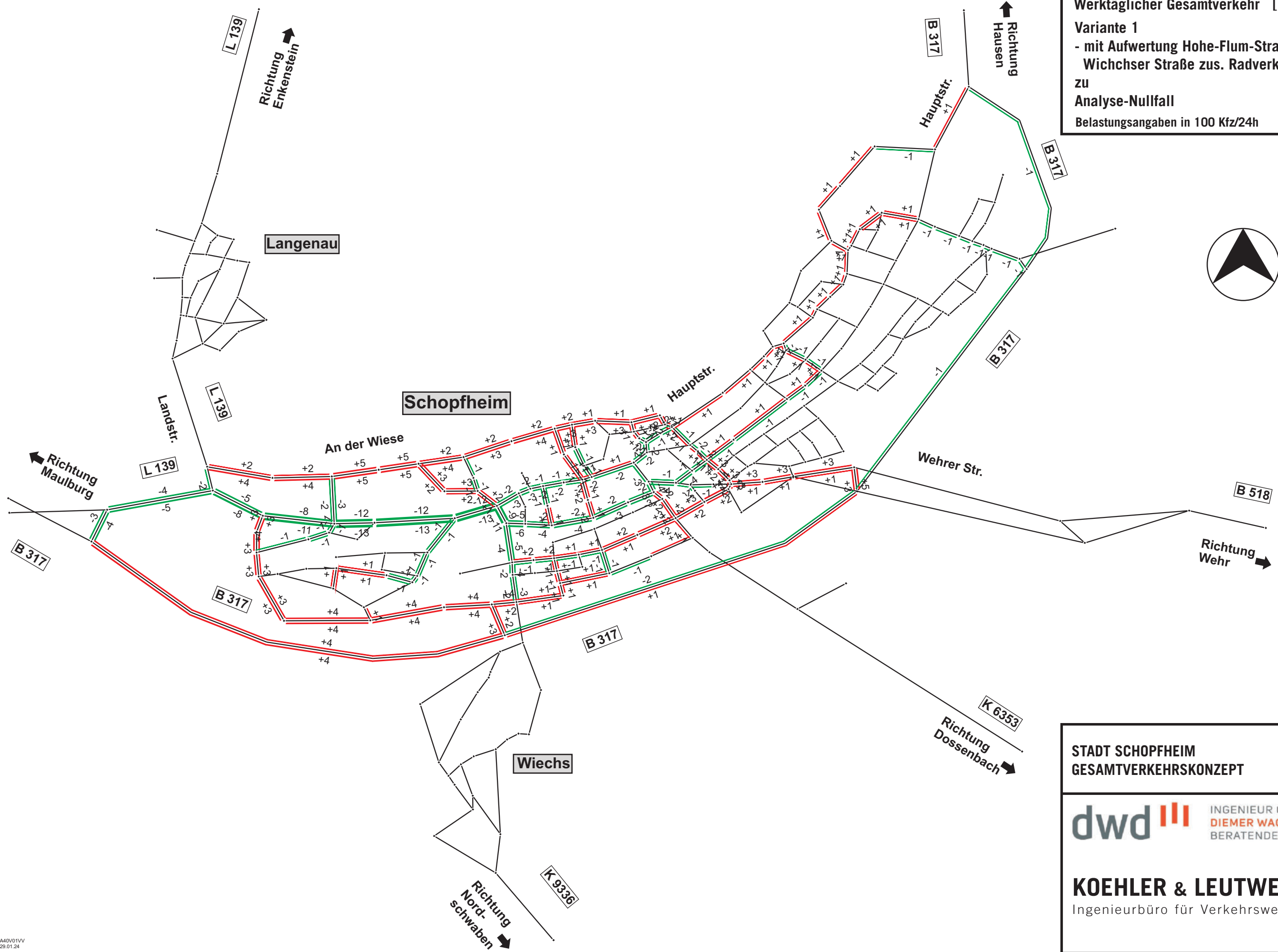


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 1
- mit Aufwertung Hohe-Flum-Strape, Gündenhausen,
Wichser Straße zus. Radverkehrsangebot

zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



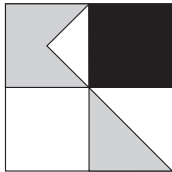
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

13

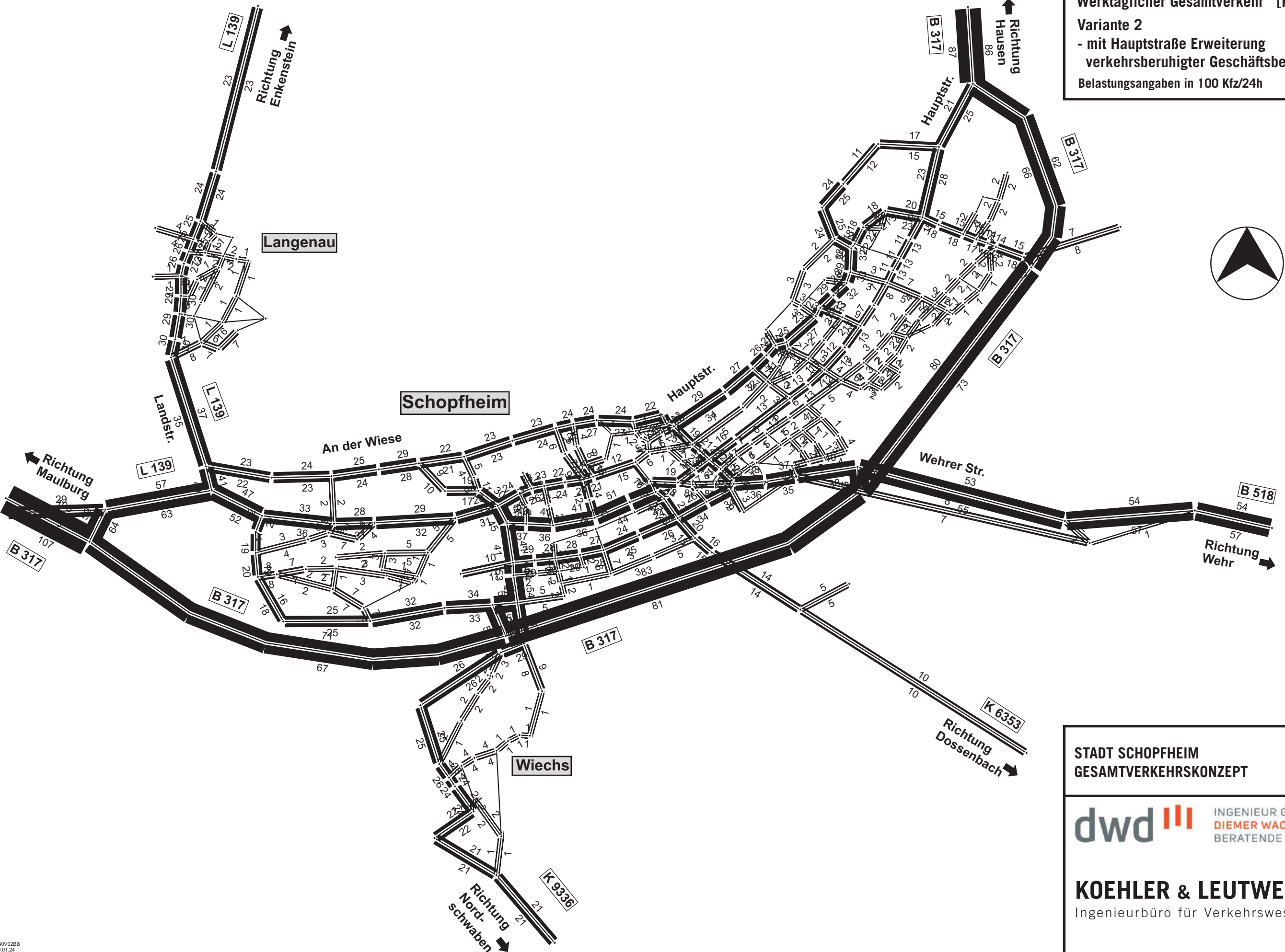
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 2
- mit Hauptstraße Erweiterung
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



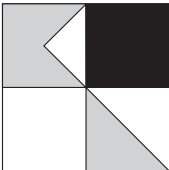
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

14

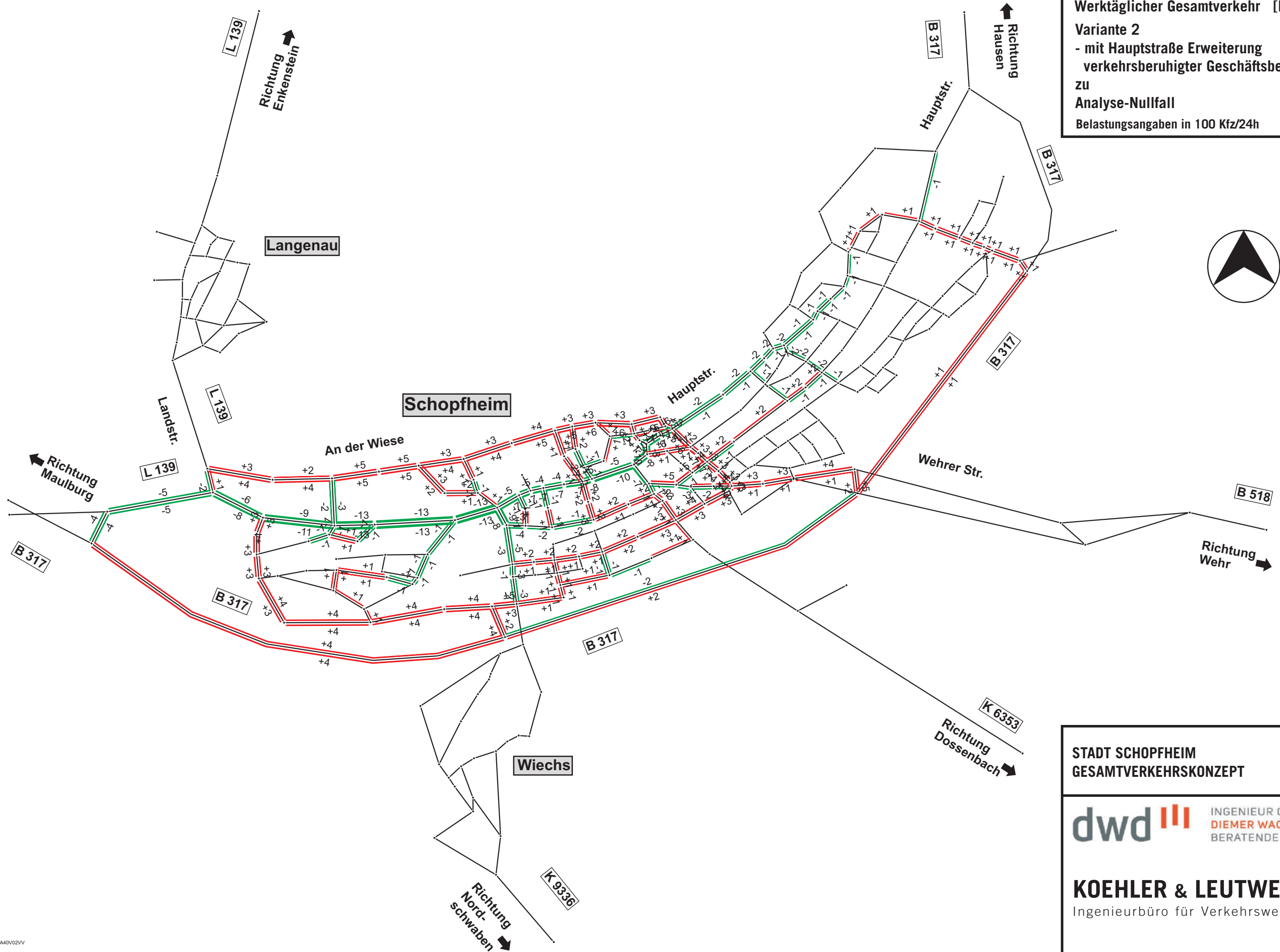
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 2
- mit Hauptstraße Erweiterung
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



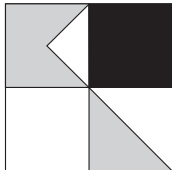
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

15

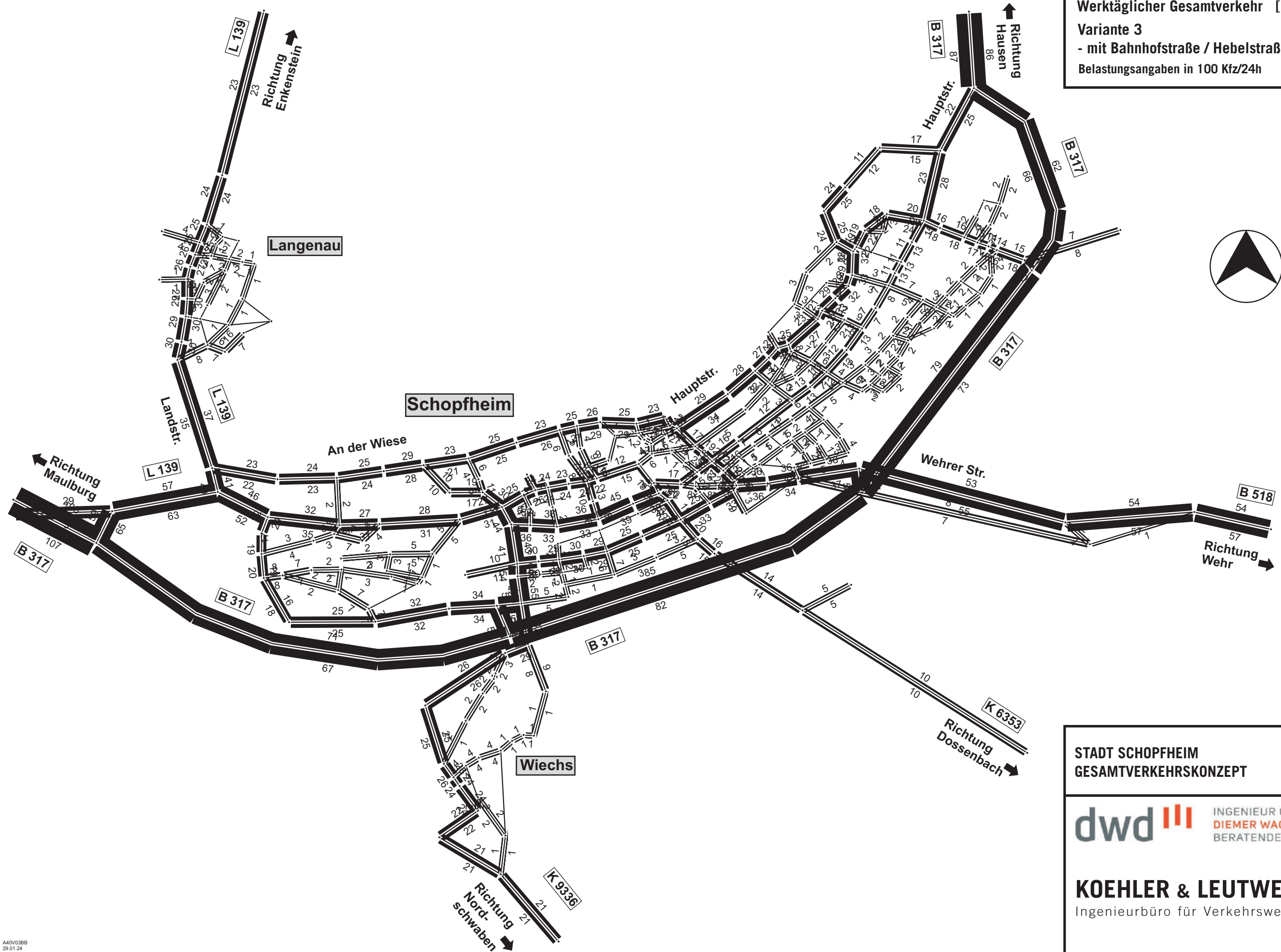
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 3
- mit Bahnhofstraße / Hebelstraße T 30
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



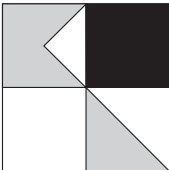
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

16

dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

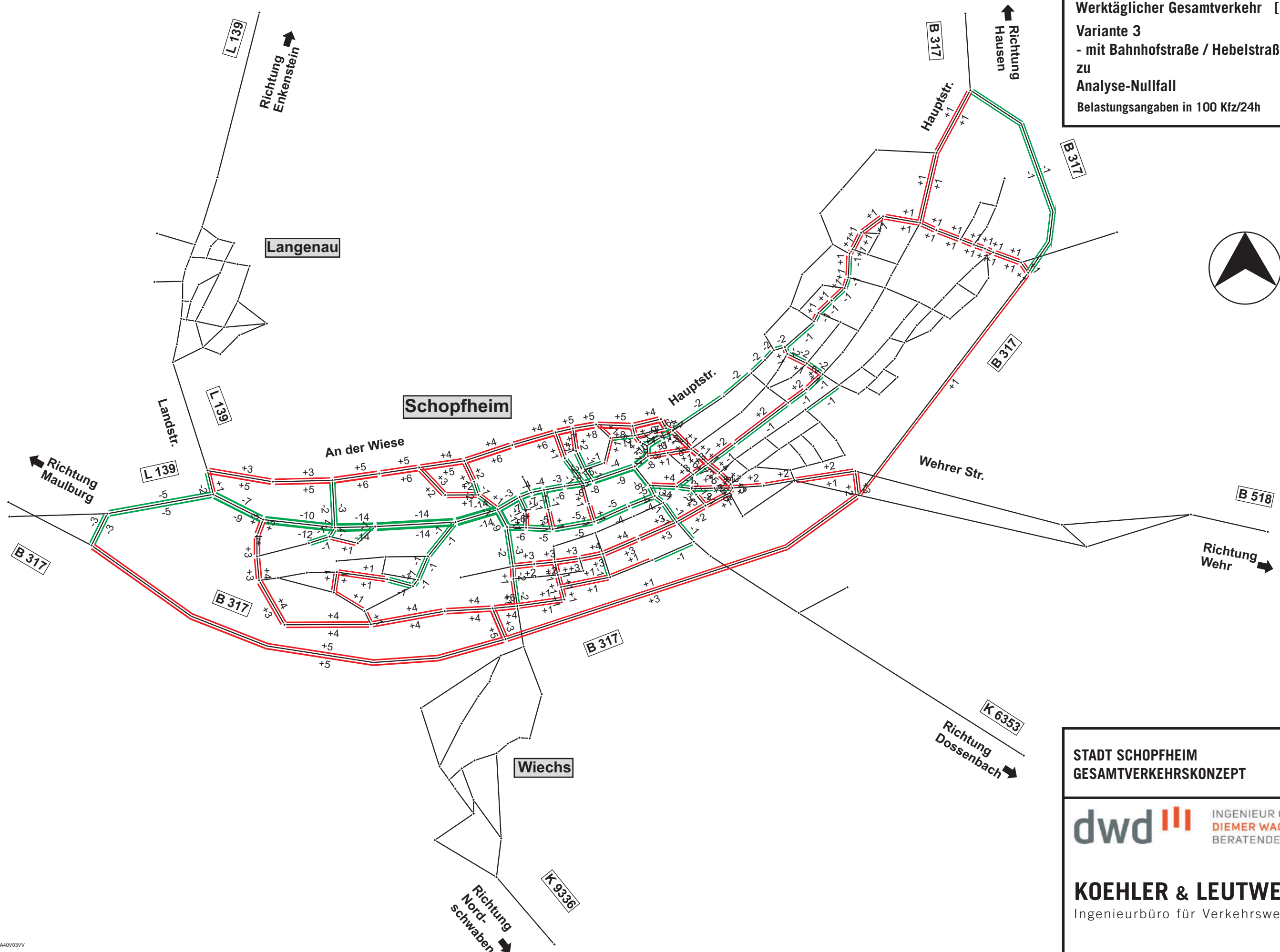
Variante 3

- mit Bahnhofstraße / Hebelstraße T 30

zu

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

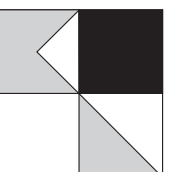
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

17

dwd

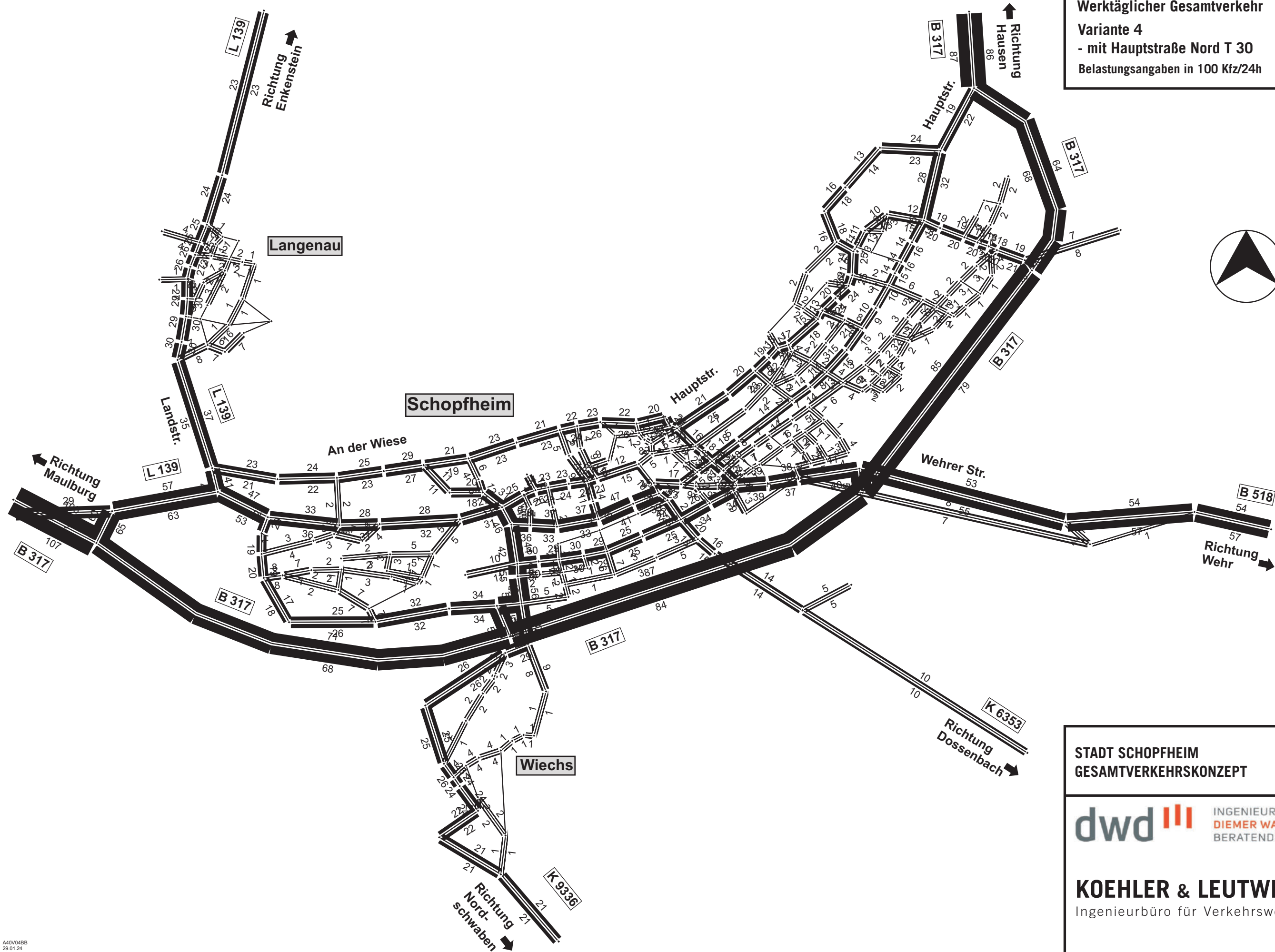
INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 4
- mit Hauptstraße Nord T 30
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



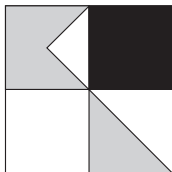
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

18

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

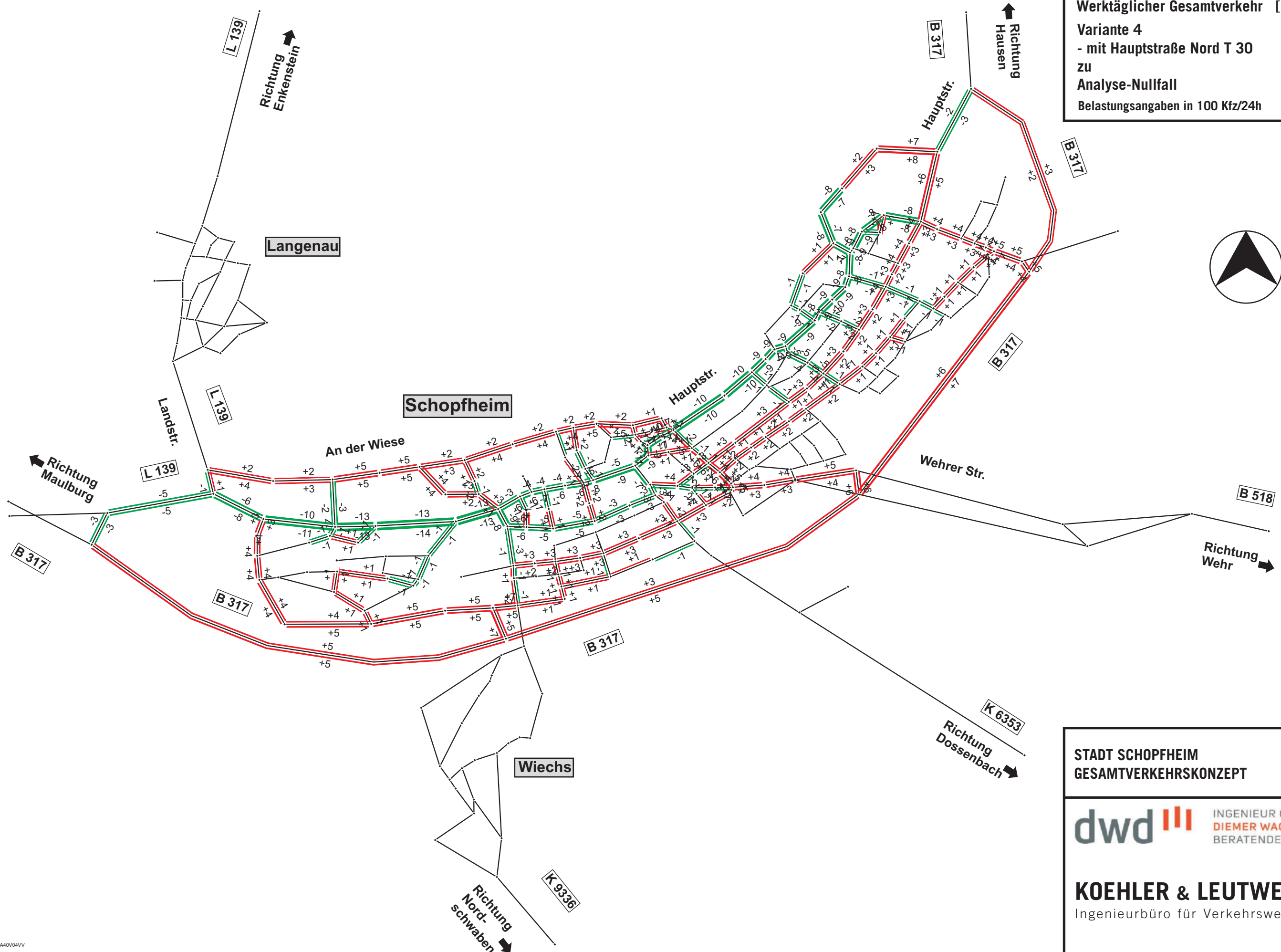
Variante 4

- mit Hauptstraße Nord T 30

zu

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

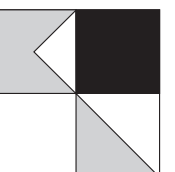
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

19

dwd

INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

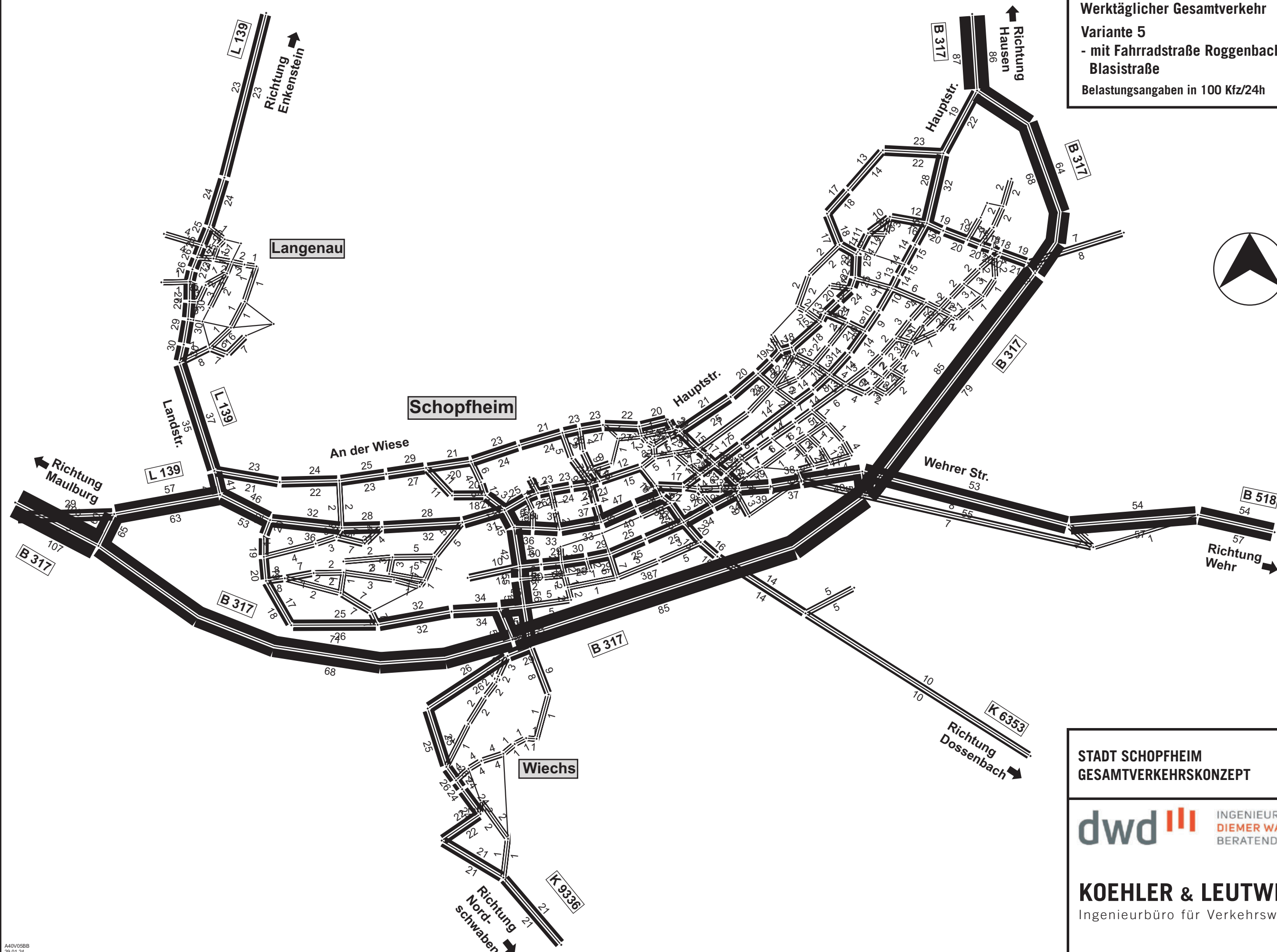
Belastungsplan

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 5

- mit Fahrradstraße Roggenbachstraße /
Blasistraße

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

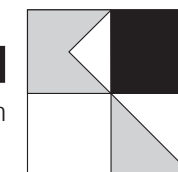
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

20

dwd

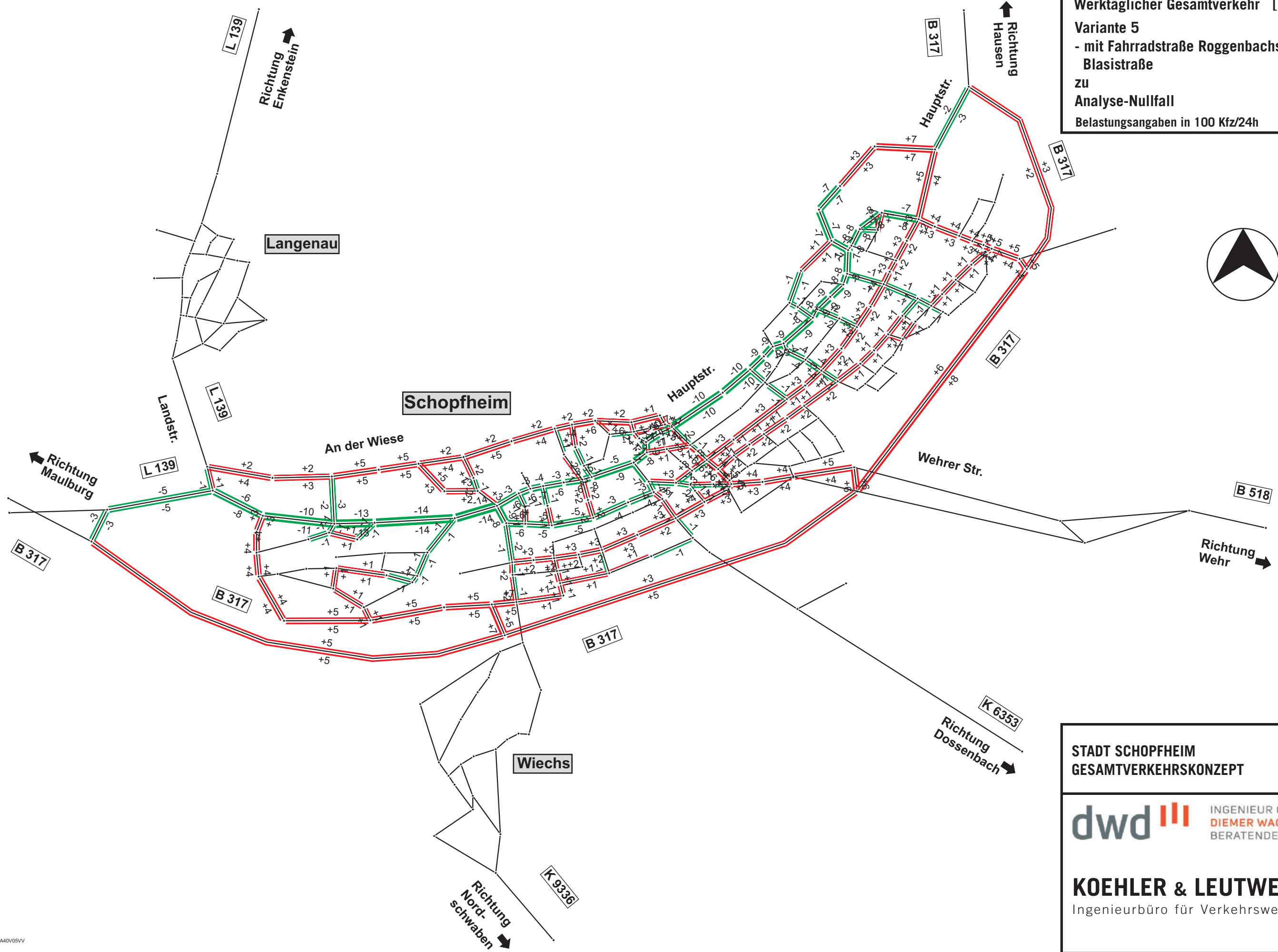
INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 5
- mit Fahrradstraße Roggenbachstraße /
Blasistraße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



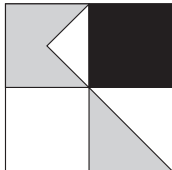
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

21

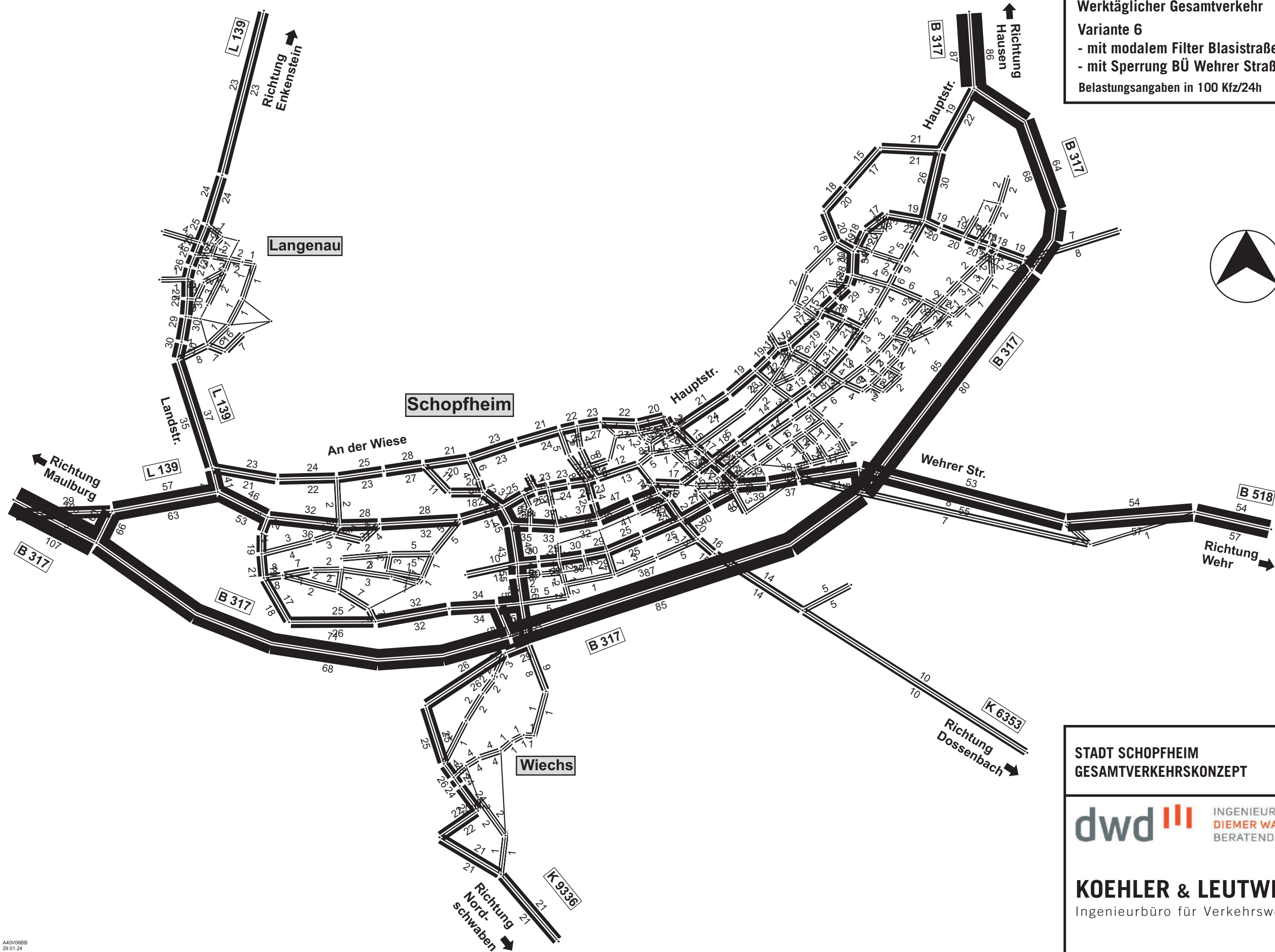
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 6
- mit modalem Filter Blasistraße
- mit Sperrung BÜ Wehrer Straße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



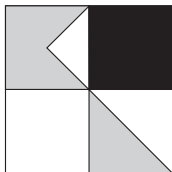
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

22

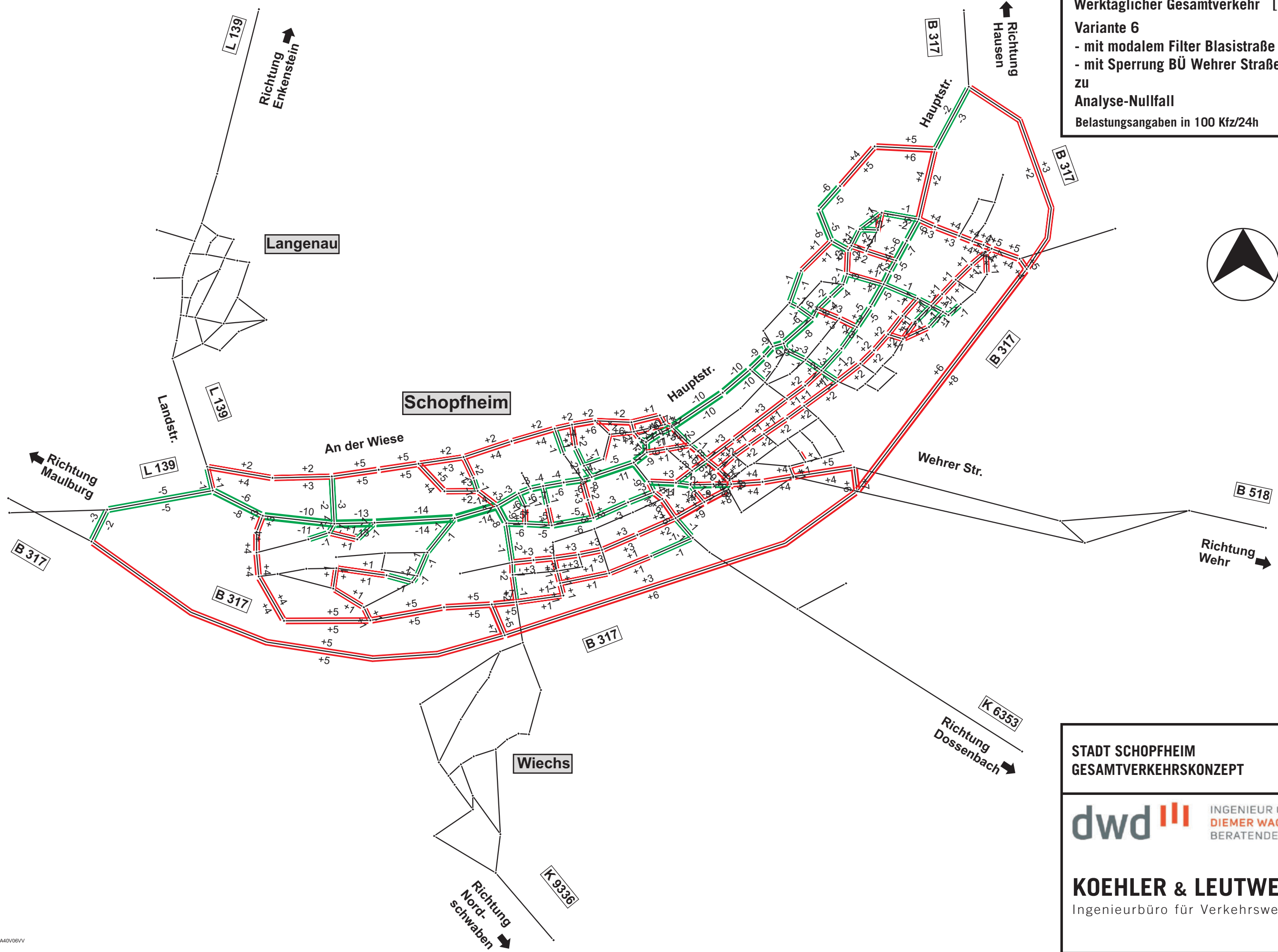
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 6
- mit modalem Filter Blasistraße
- mit Sperrung BÜ Wehrer Straße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



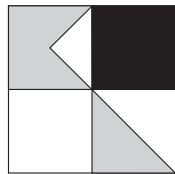
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

23

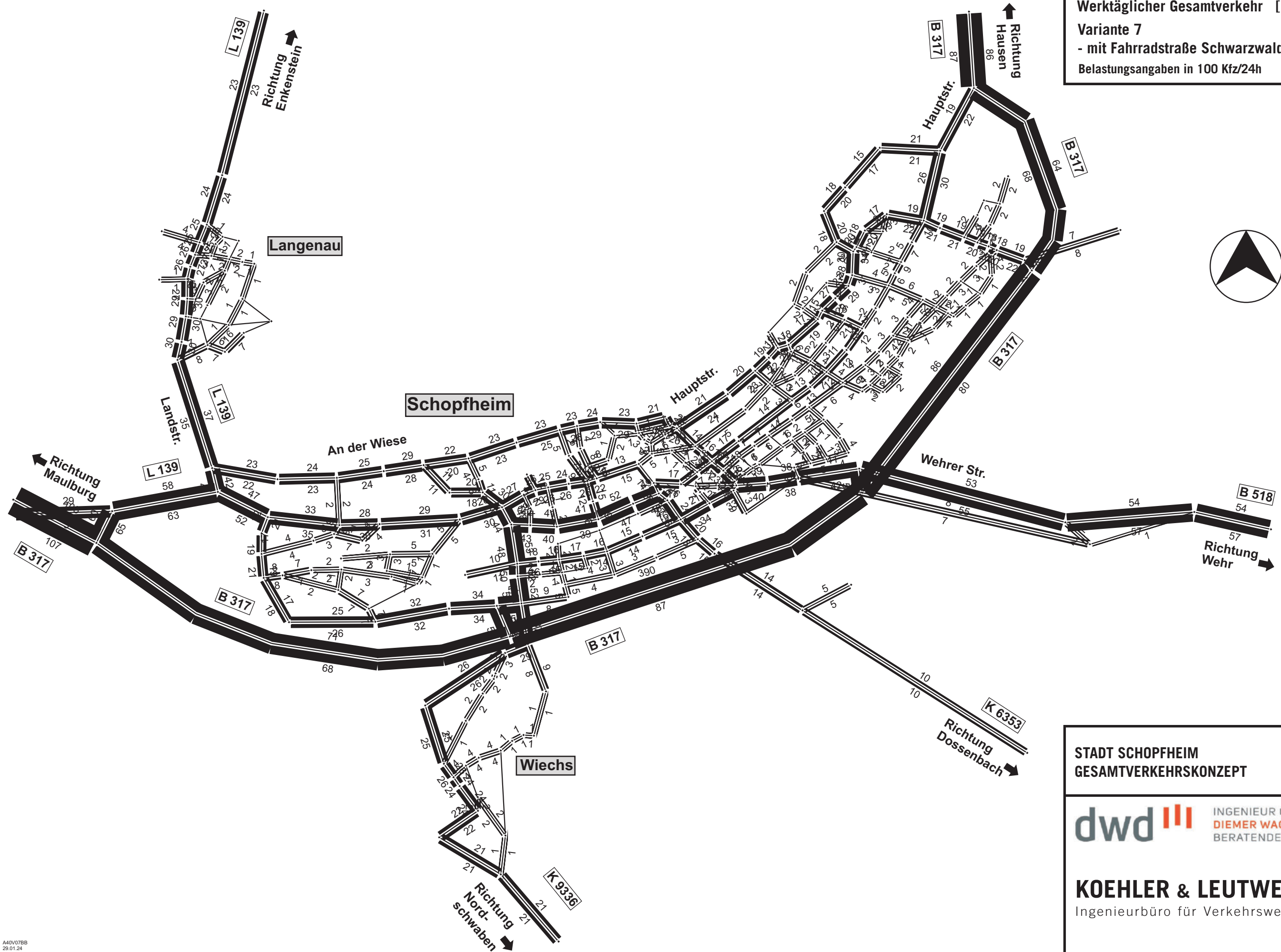
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7
- mit Fahrradstraße Schwarzwaldstraße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



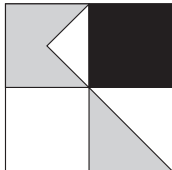
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

24

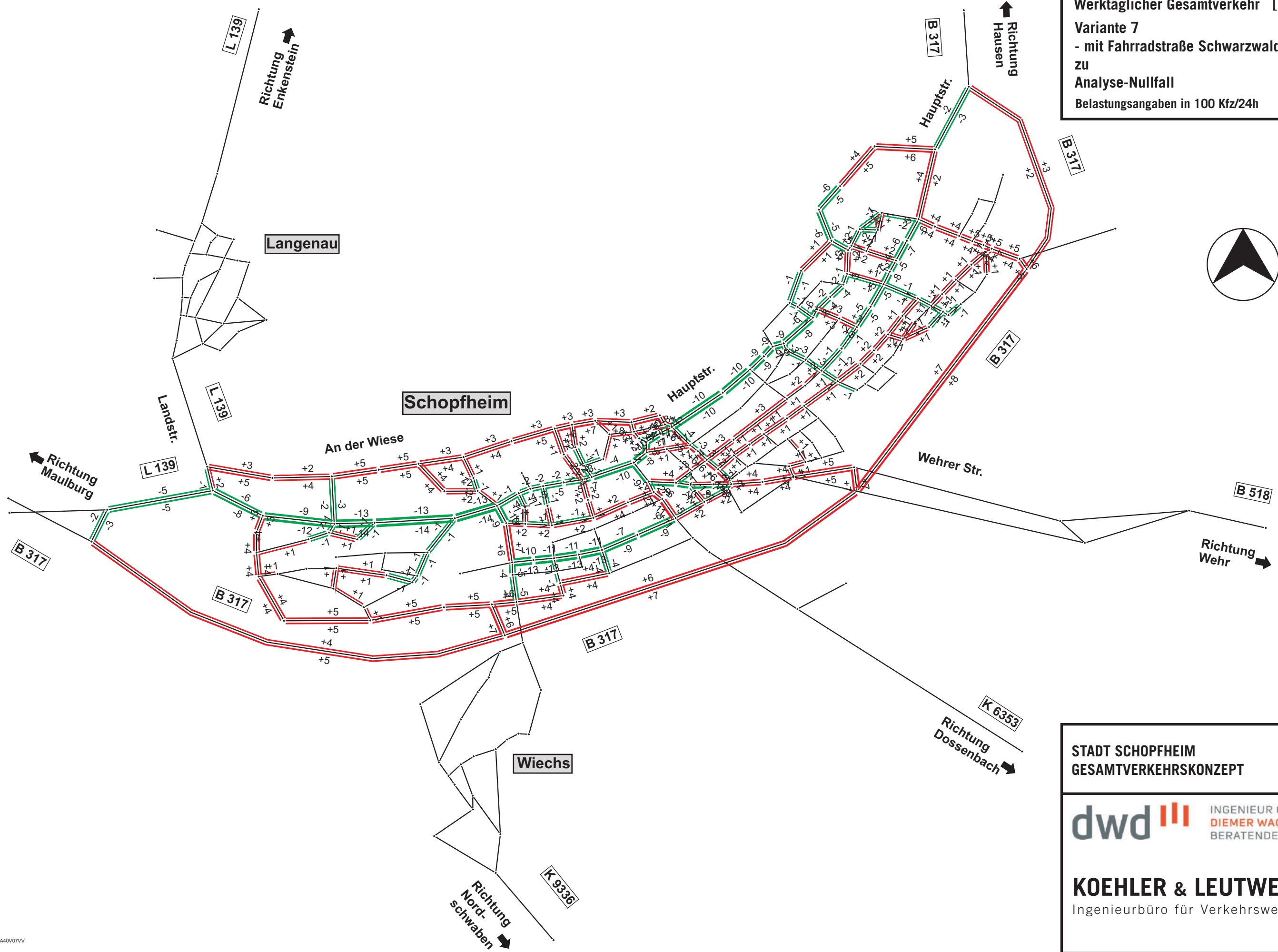
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante 7
- mit Fahrradstraße Schwarzwaldstraße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



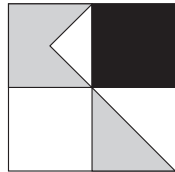
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

25

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

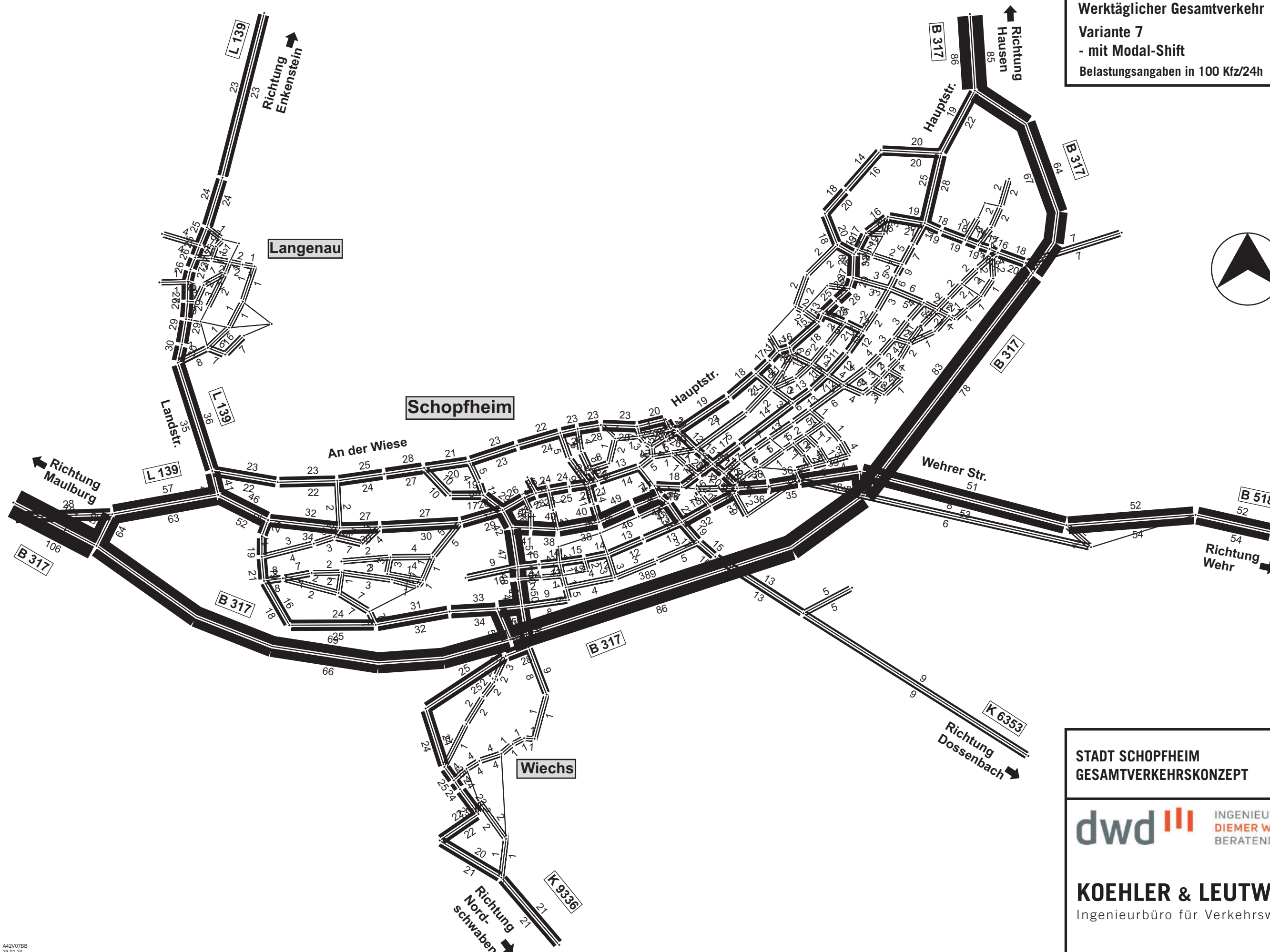
Belastungsplan

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 7

- mit Modal-Shift

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

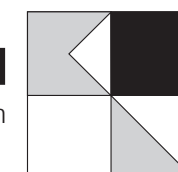
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

26

dwd

INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

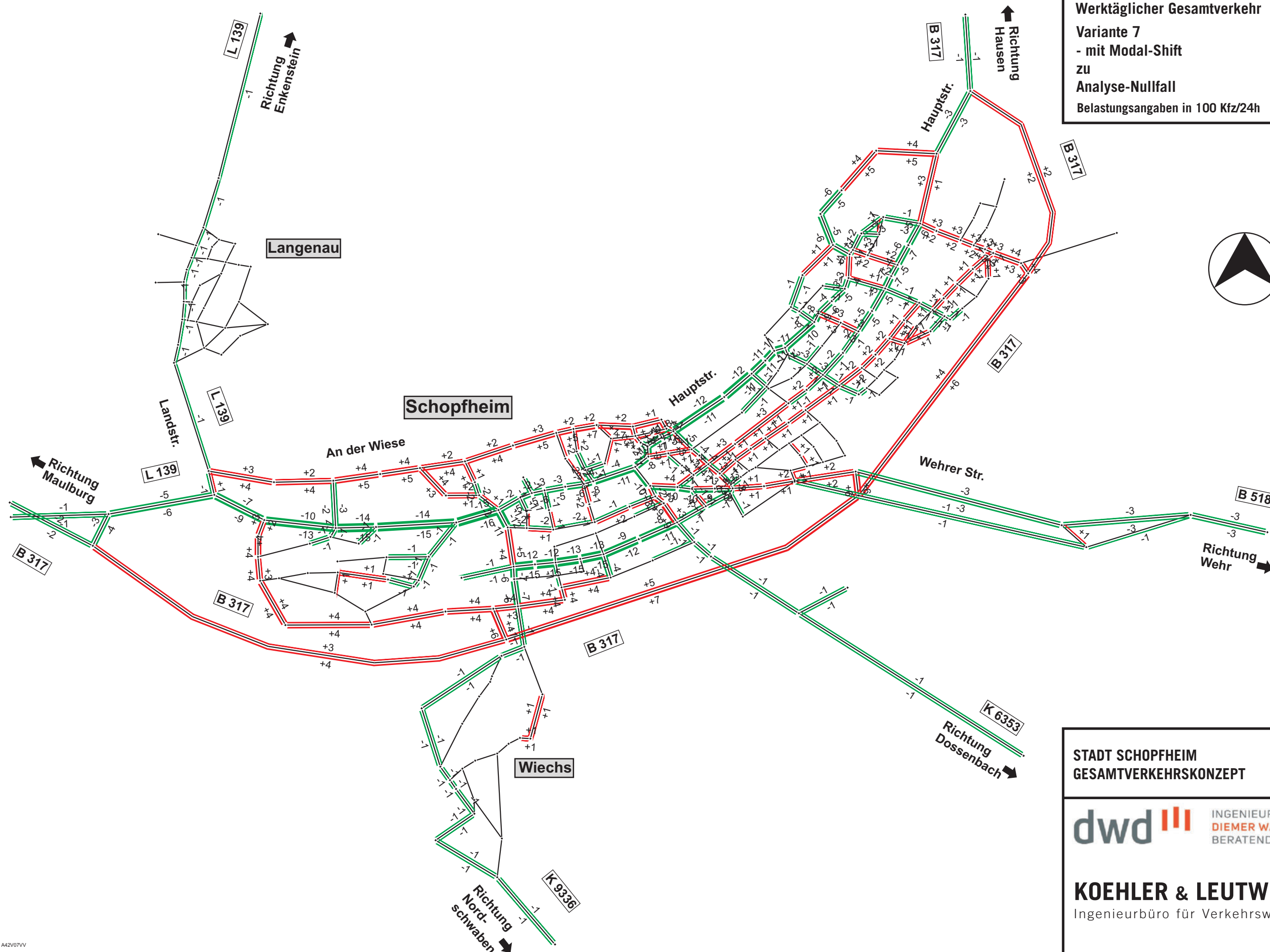
Variante 7

- mit Modal-Shift

zu

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

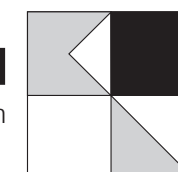
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

27

dwd

INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 7

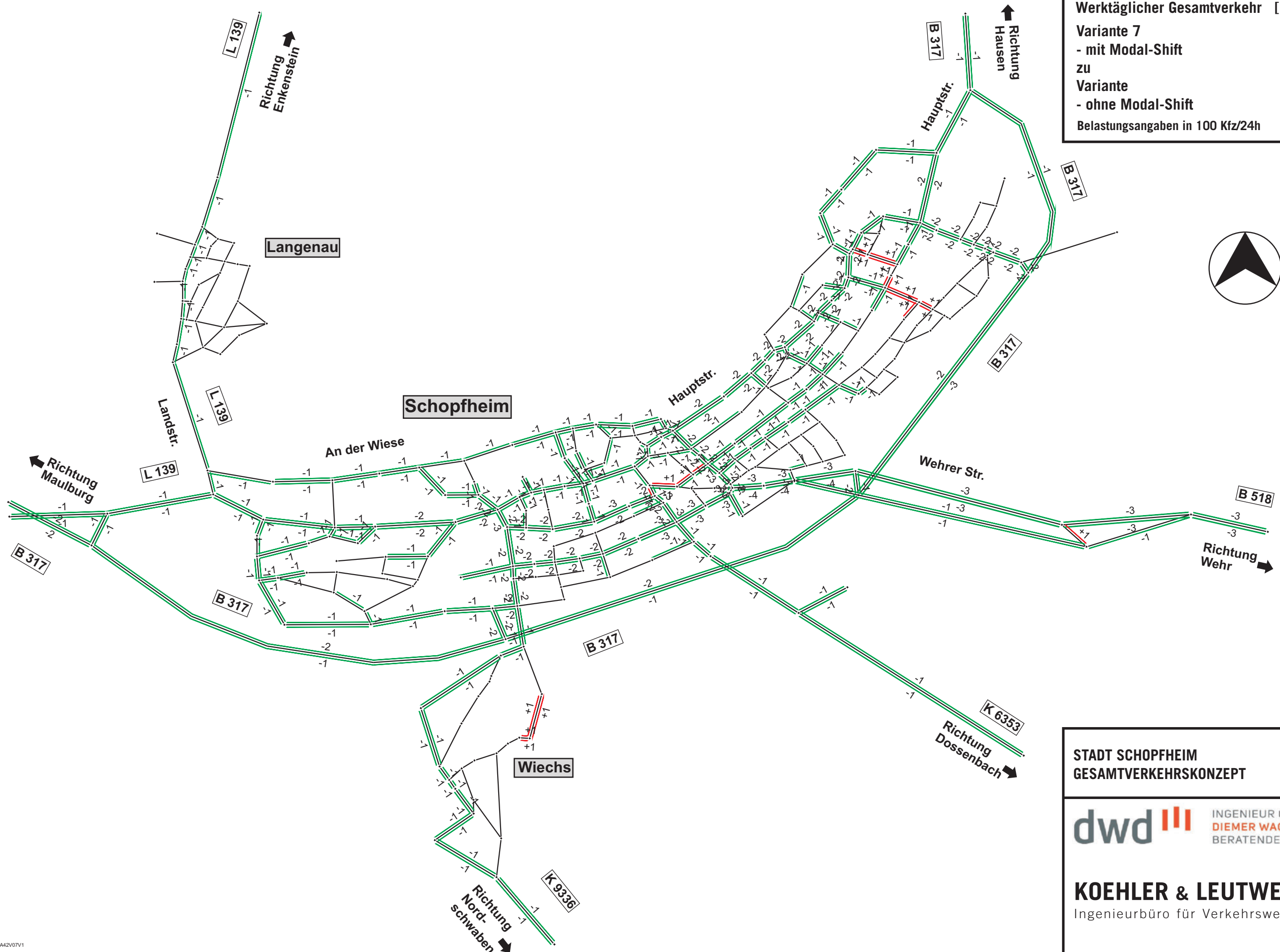
- mit Modal-Shift

zu

Variante

- ohne Modal-Shift

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

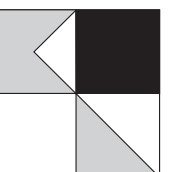
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

28

dwd

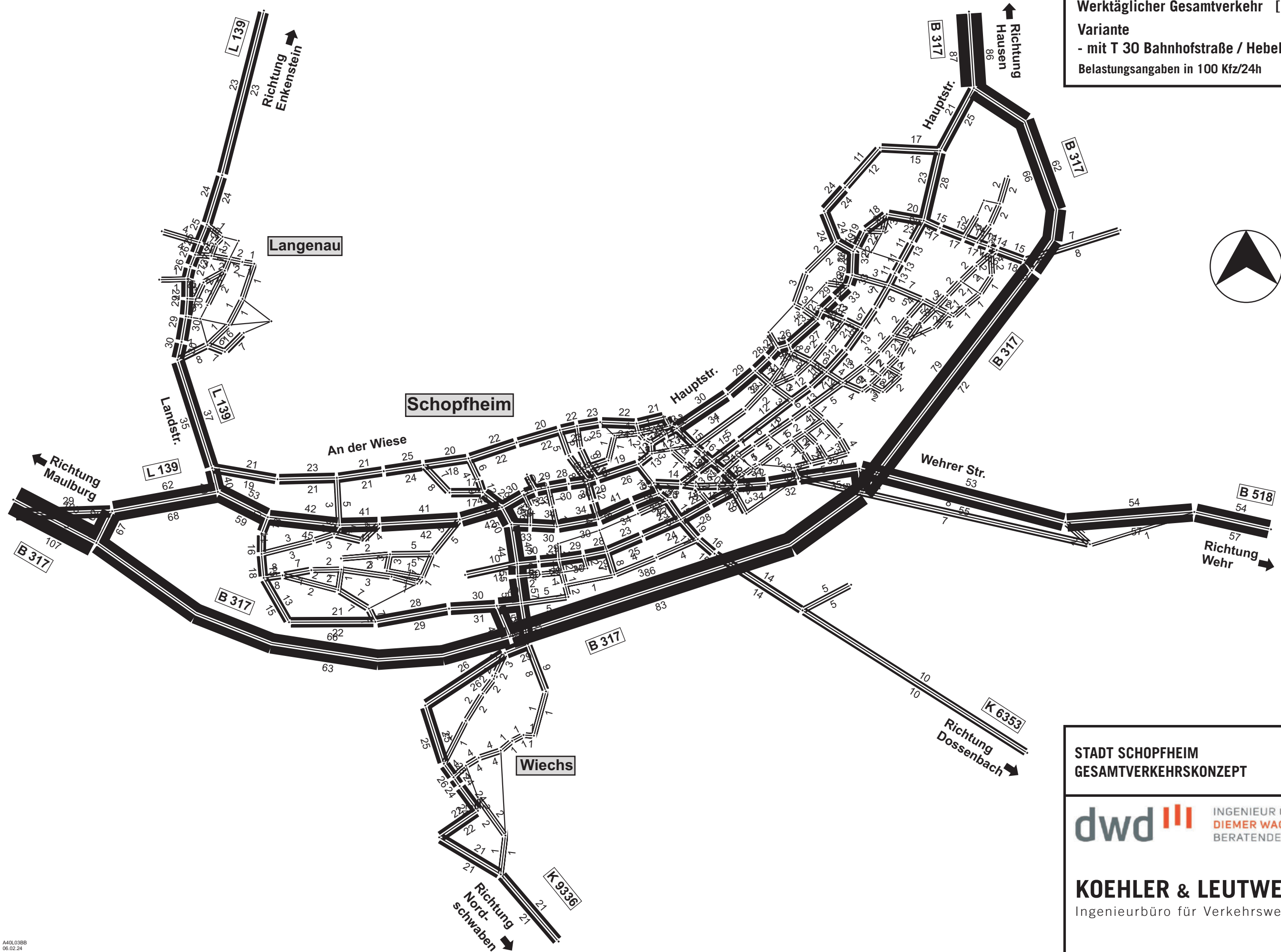
INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Bahnhofstraße / Hebelstraße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



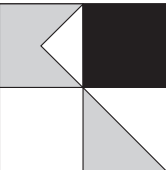
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

29

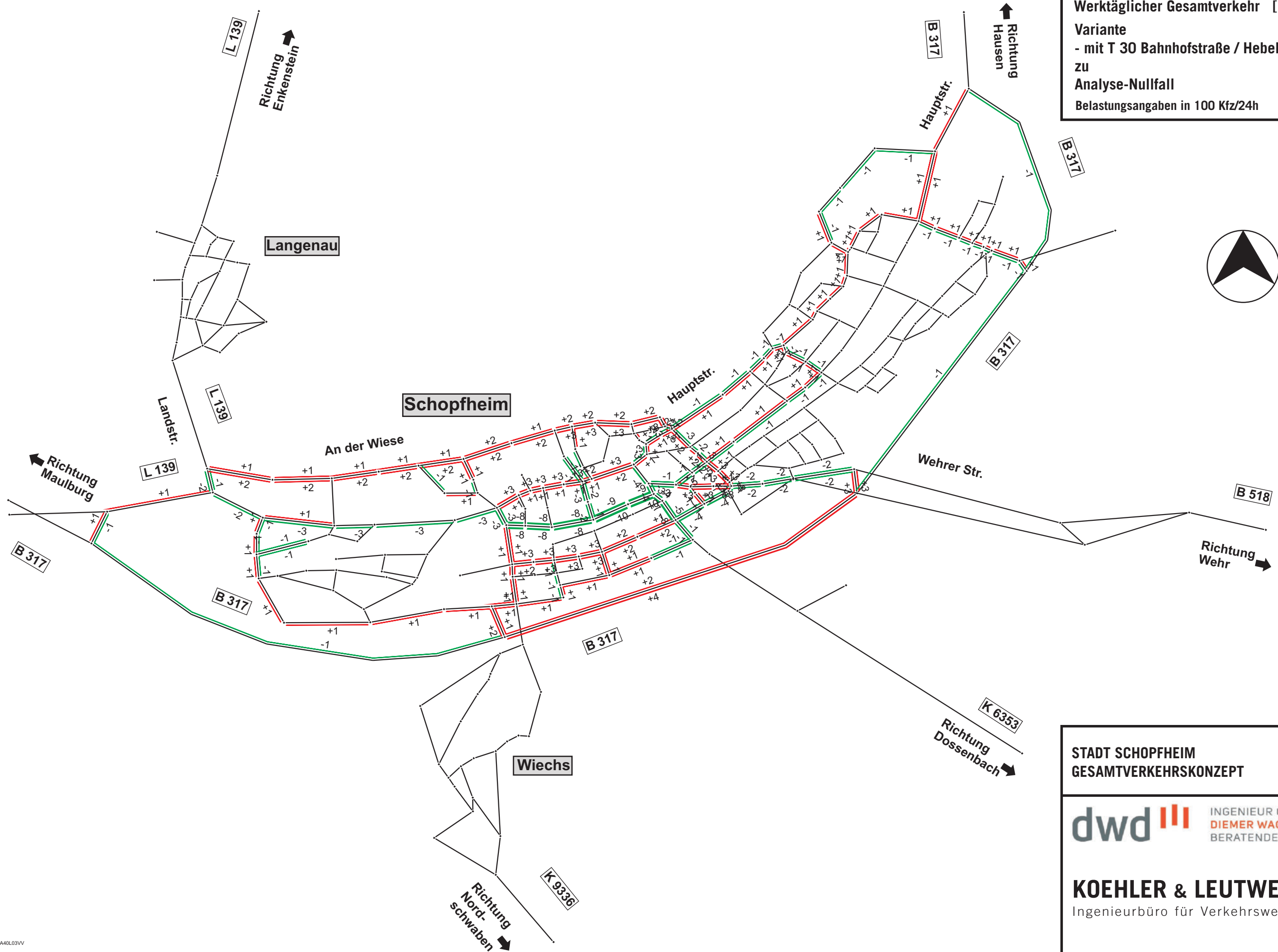
dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Bahnhofstraße / Hebelstraße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



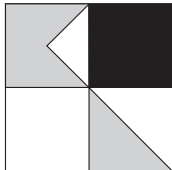
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

30

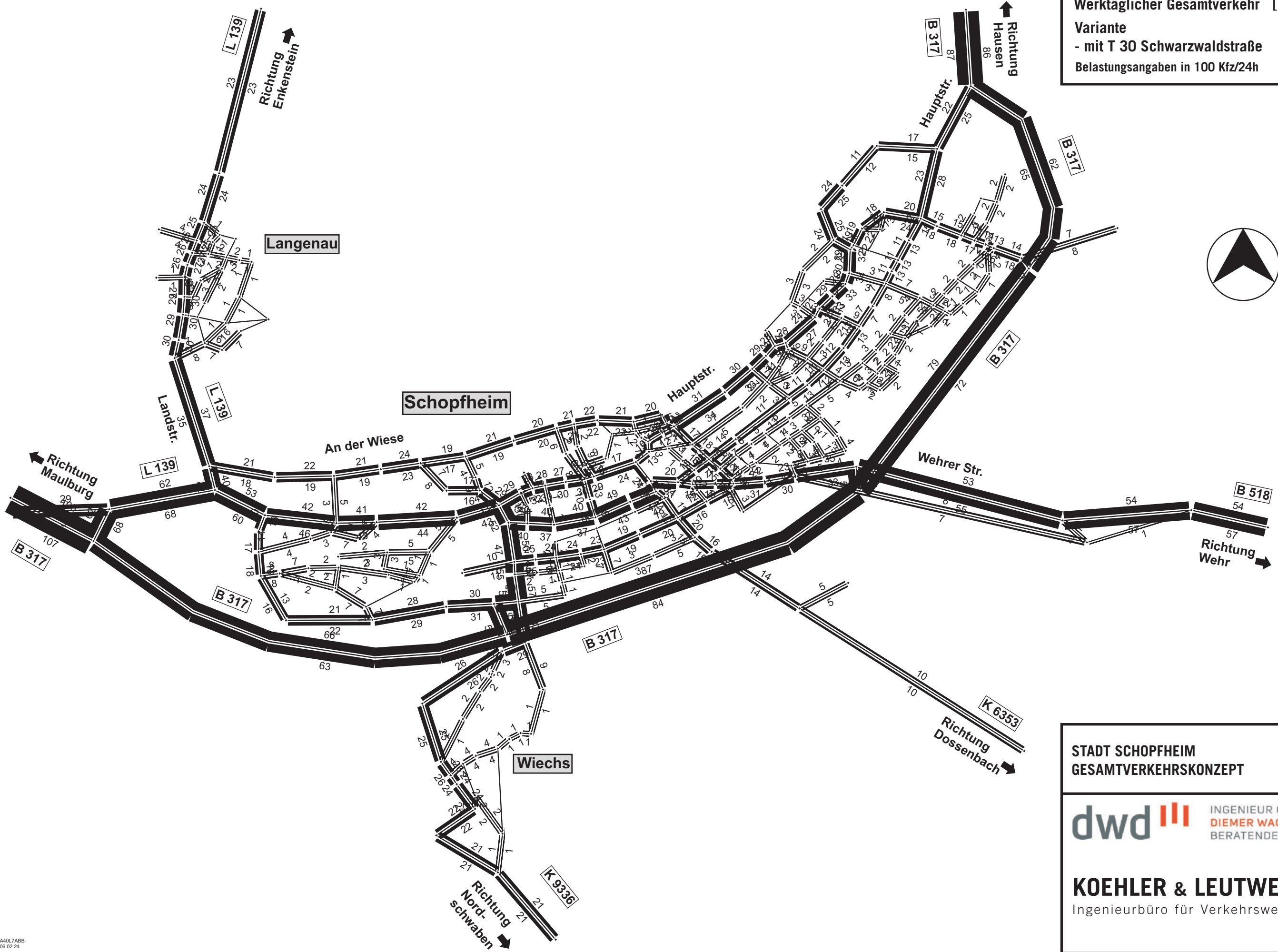
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Schwarzwaldstraße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



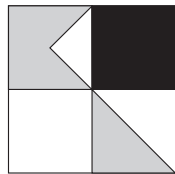
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

31

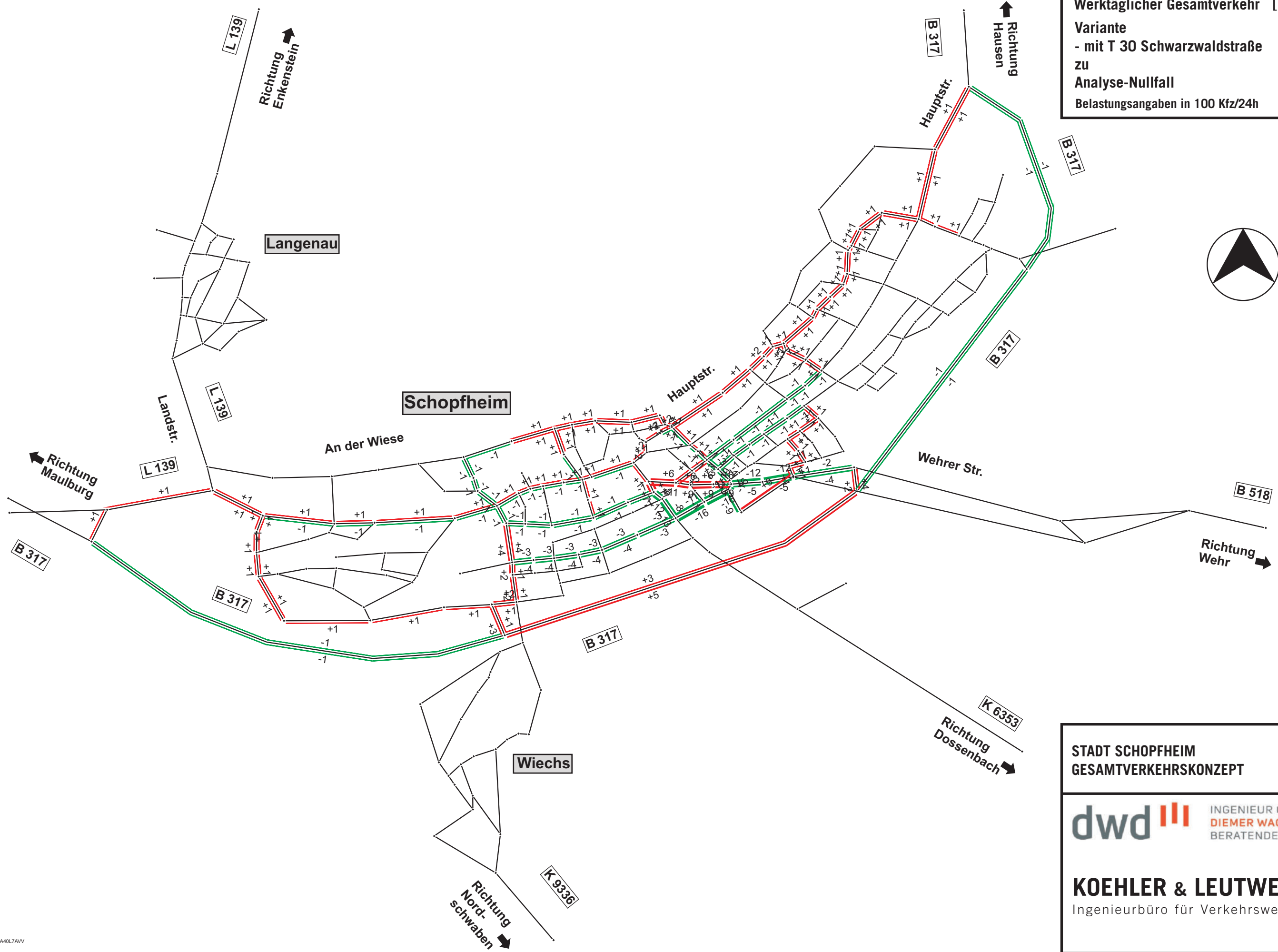
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Schwarzwaldstraße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



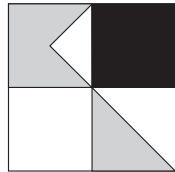
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

32

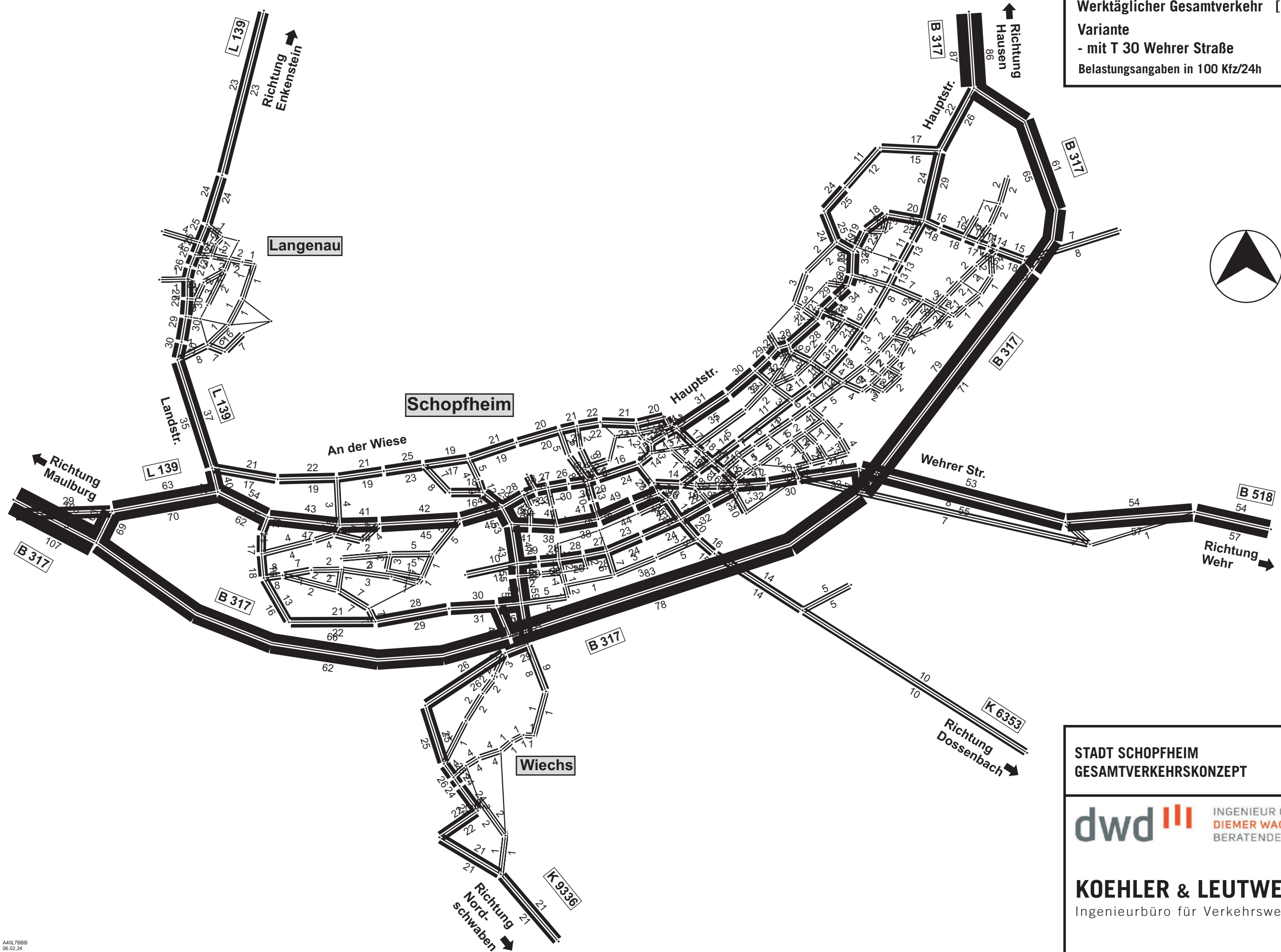
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Wehrer Straße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



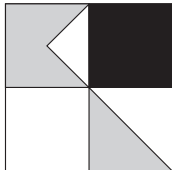
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

33

dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

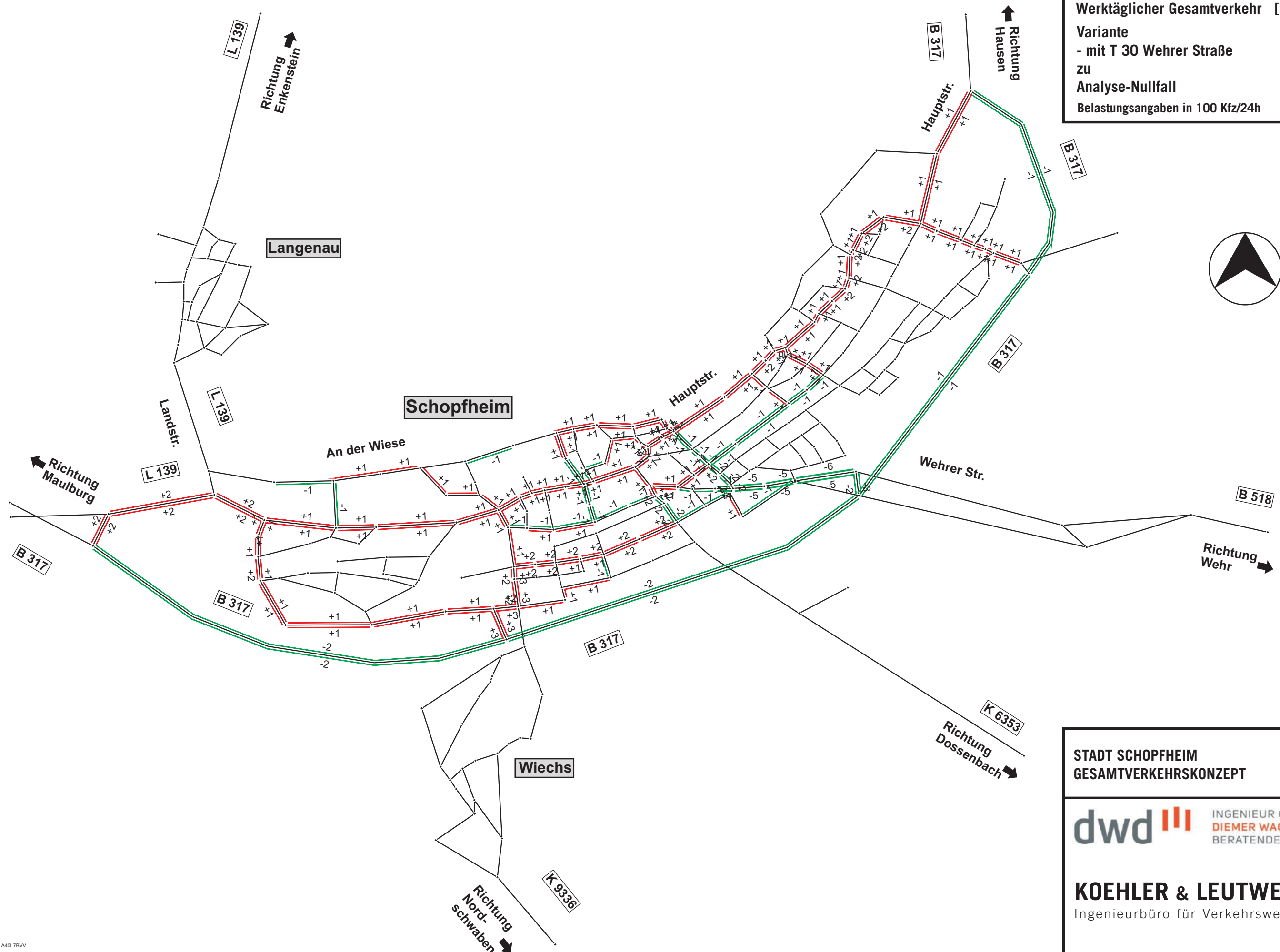
Variante

- mit T 30 Wehrer Straße

zu

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 02/24

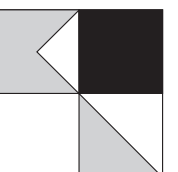
STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

34

dwd

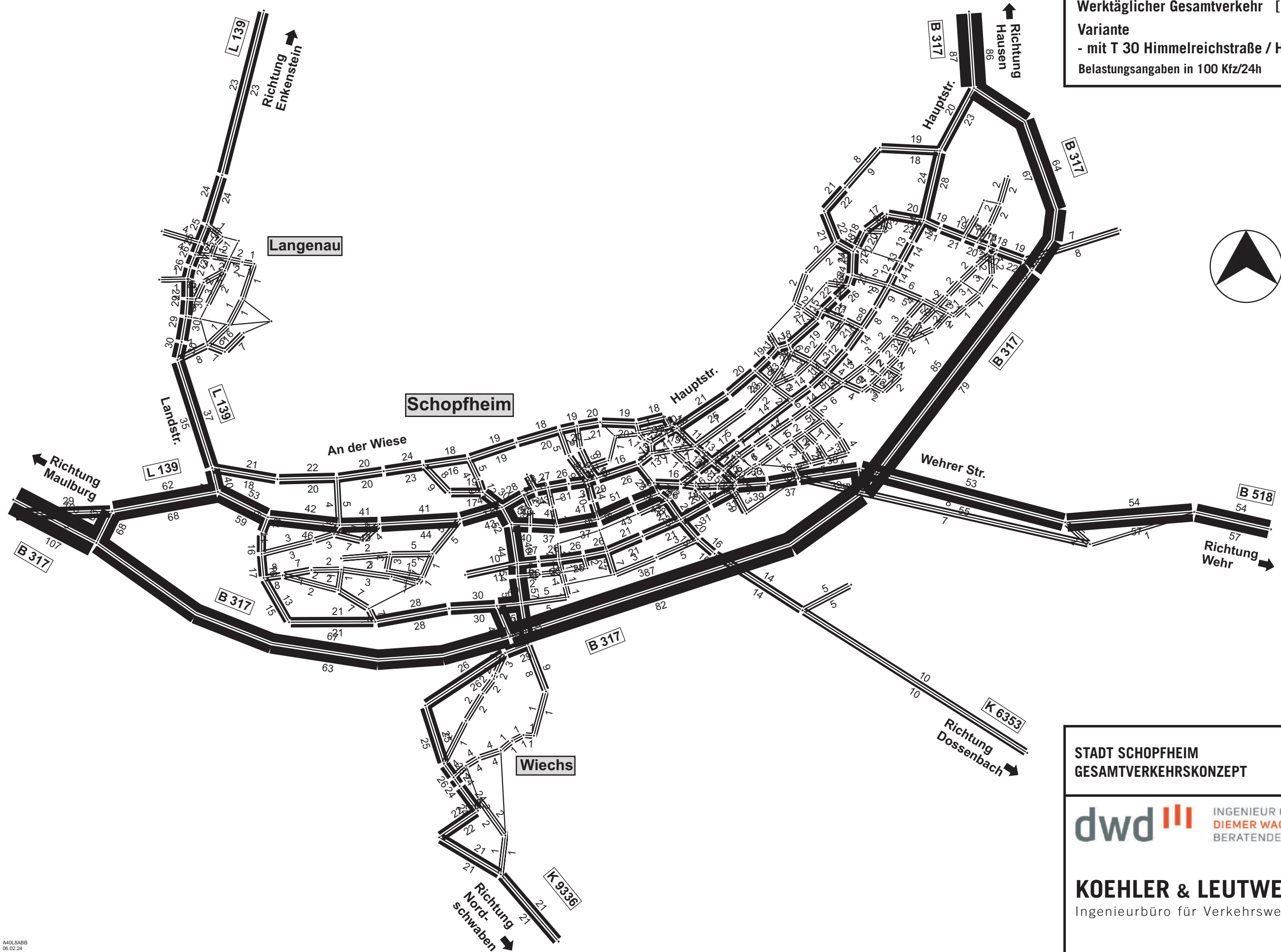
INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Himmelreichstraße / Hauptstraße
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



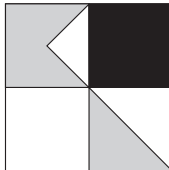
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

35

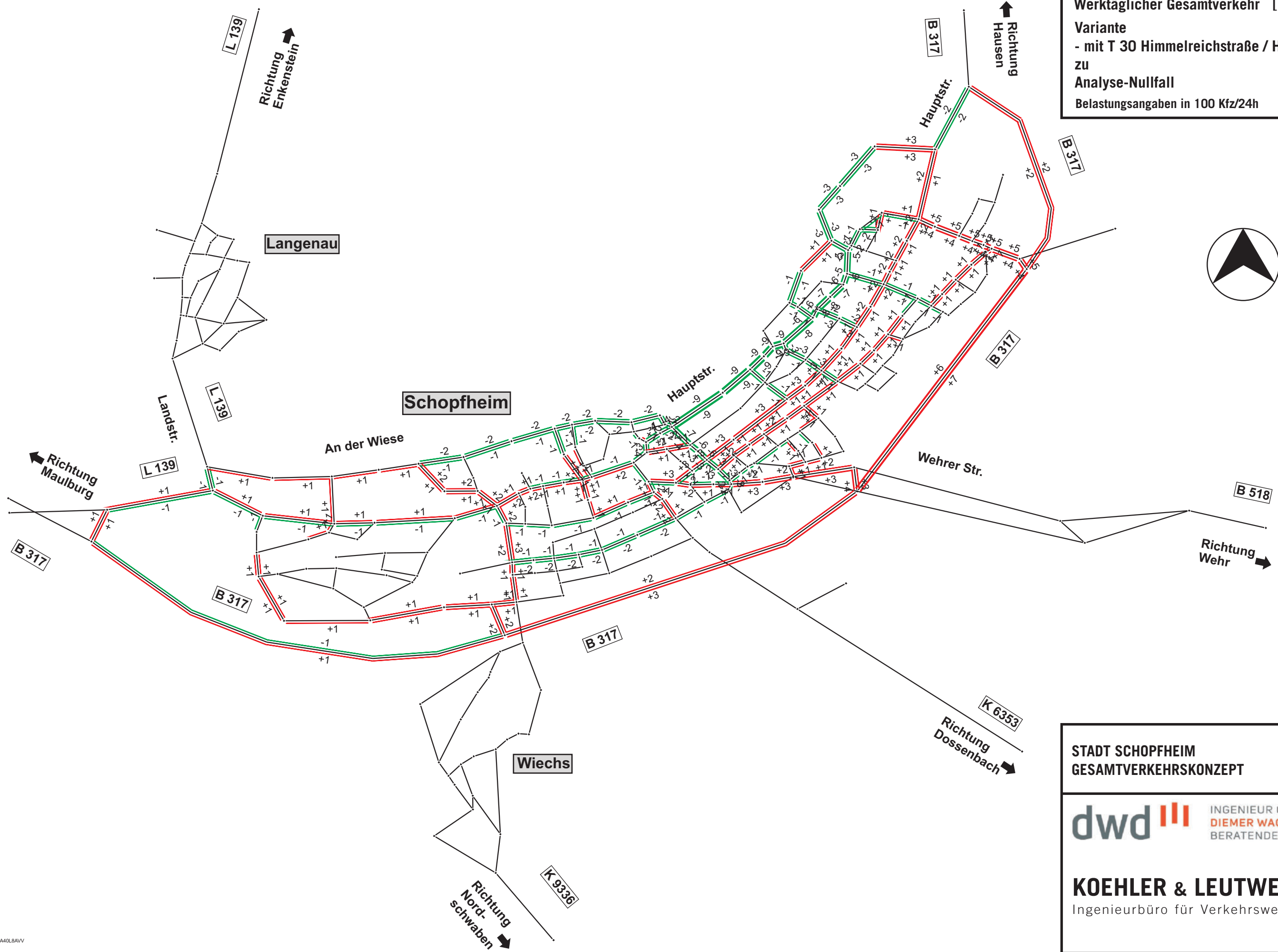
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 Himmelreichstraße / Hauptstraße
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



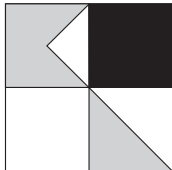
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

36

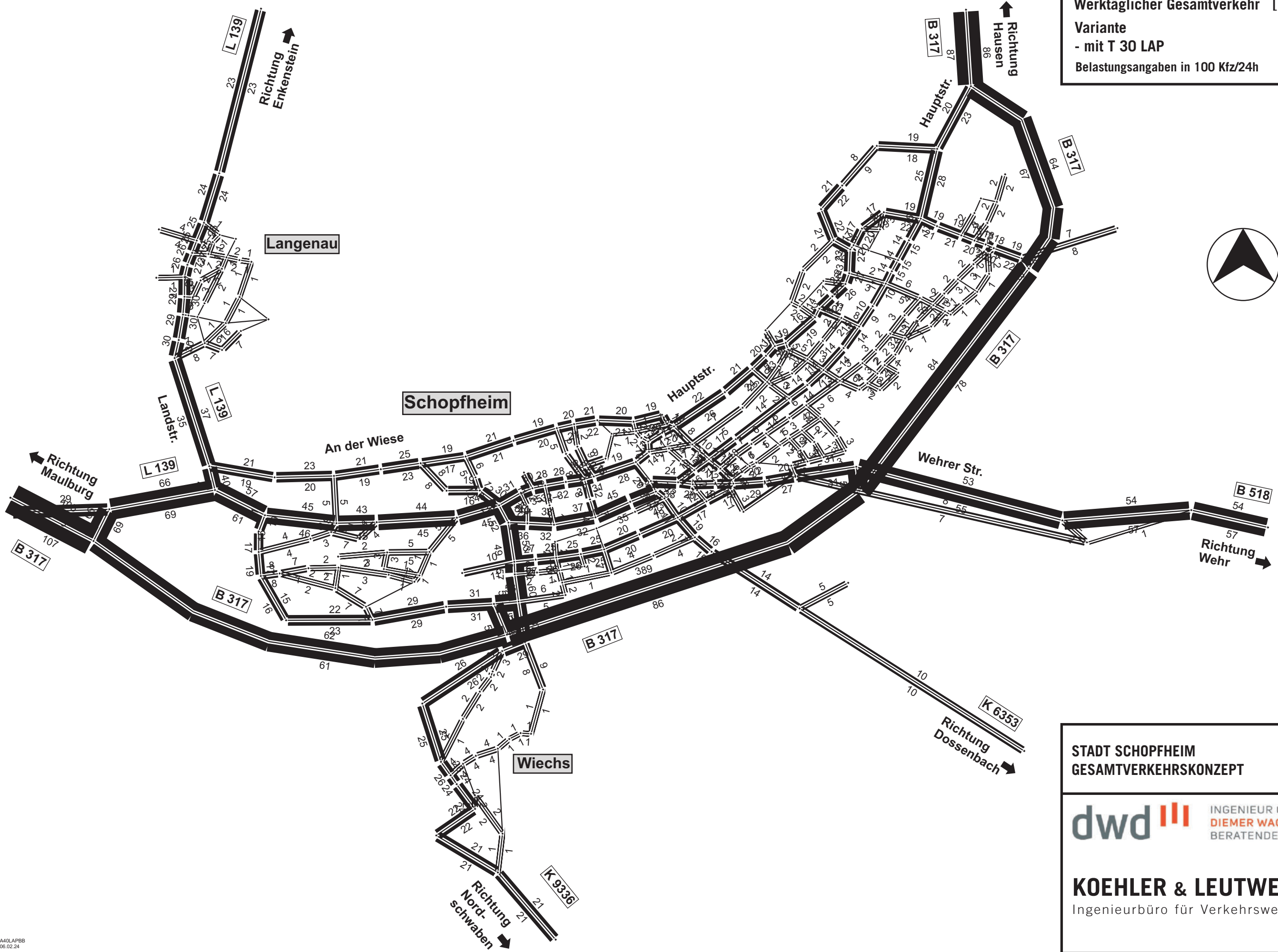
dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 LAP
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



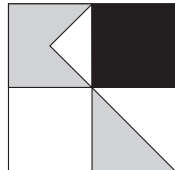
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

37

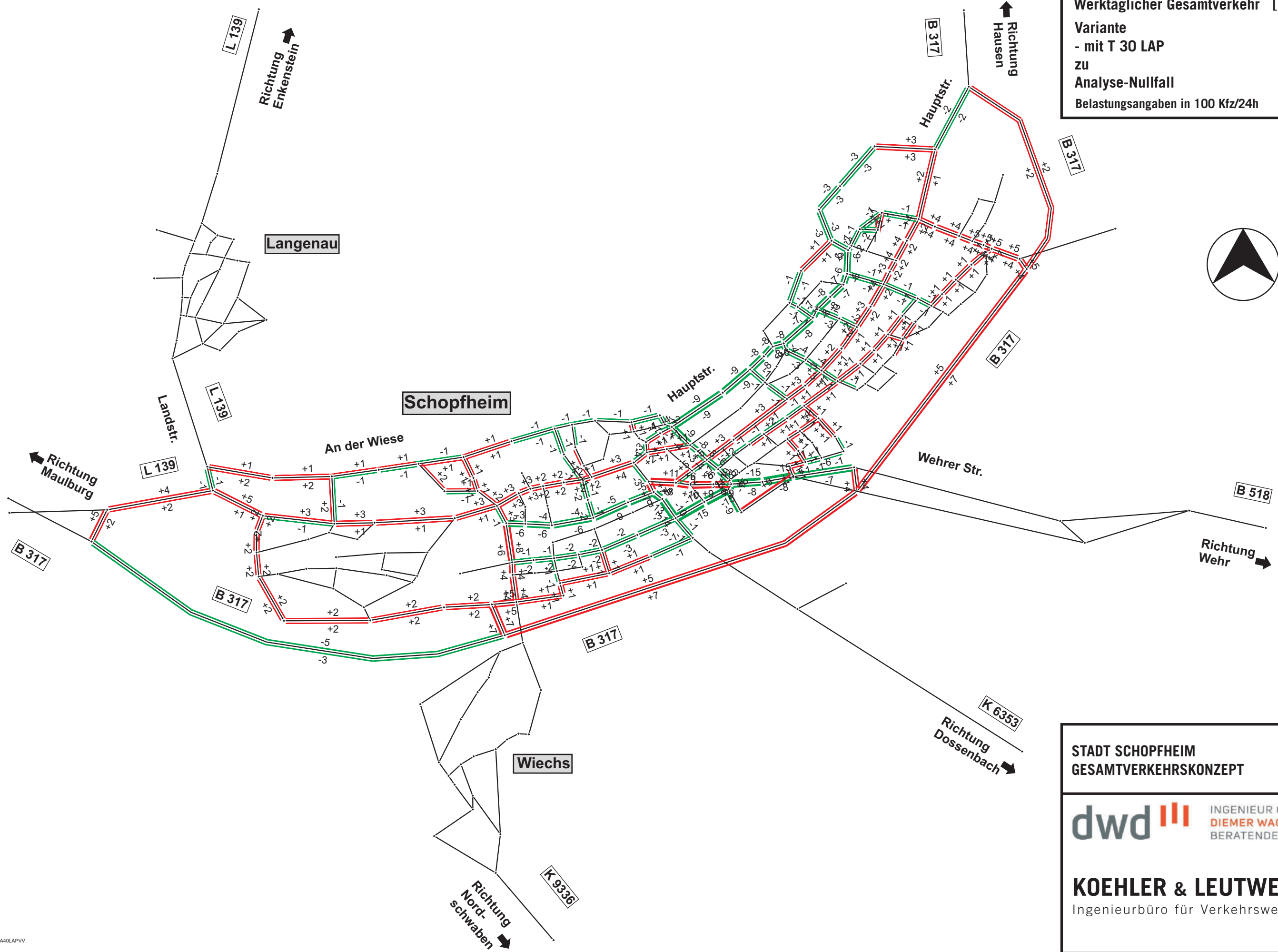
dwd  INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante
- mit T 30 LAP
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



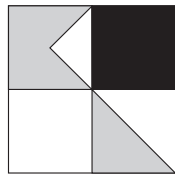
Stand: 02/24

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

38

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Maßnahmenbereiche Geschwindigkeit

LEGENDE

Geschwindigkeiten

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h

Maßnahmenbereiche

- LAP
- Verkehrskonzept
- LAP und Verkehrskonzept



Auf DIN A3 in Maßstab 1:20.000

05/25

STADT SCHOPFHEIM
GESAMTVERKEHRSKONZEPT

39

dwd INGENIEUR GMBH
DIEMER WACKENHUTH DIEWALD
BERATENDE INGENIEURE

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

