

**GEMEINDE UMKIRCH**

**Verkehrskonzept Umkirch**

**Erläuterungsbericht**

**Projekt-Nr. 612-1390**

**April 2012**

**FICHTNER**  
**WATER & TRANSPORTATION**

---

### Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	01.03.2012	F. Krentel	Dr. A. Clausen	Vorabzug
2	19.04.2012	F. Krentel	Dr. A. Clausen	Endbericht

---

ppa. Dr. Andreas Clausen

i. A. Florian Krentel

---

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg

Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0

Fax: +49-761-88505-22

E-Mail: [info@fwf.fichtner.de](mailto:info@fwf.fichtner.de)

---

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Bestandsanalyse</b> .....	<b>2</b>
2.1 Lage und Umfeld des Untersuchungsgebietes.....	2
2.2 Vorgehensweise der Verkehrsanalyse.....	2
2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	2
2.3.1 Verkehrsbelastungen.....	2
2.3.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes .....	3
2.3.3 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr .....	5
2.3.4 Fahrbahnbreiten und Einschränkungen Kfz-Verkehr .....	5
2.3.5 Ruhender Verkehr .....	6
2.4 Nicht motorisierter Verkehr (NIV) .....	6
2.4.1 Radverkehr .....	7
2.4.2 Fußgängerverkehr.....	7
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	8
2.6 Ergebnisweitergabe Bestandsanalyse und Bildung Arbeitsgruppe Verkehr.....	8
2.7 Ergänzung der Bestandsanalyse durch den Arbeitskreis.....	9
<b>3. Erarbeitung von Planungszielen im Arbeitskreis</b> .....	<b>9</b>
<b>4. Definition von Leitbildern</b> .....	<b>12</b>
<b>5. Maßnahmenpakete</b> .....	<b>13</b>
5.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes .....	13
5.2 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr .....	14
5.3 Ruhender Verkehr .....	16
5.4 Radverkehr.....	17
5.5 Fußgängerverkehr.....	18

5.6 Öffentlicher Personennahverkehr.....	20
<b>6. Zusammenfassung.....</b>	<b>22</b>

## Anlagen

<b>Anlage 1</b>	<b>Planungsprozess</b>
<b>Anlage 2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>
Anlage 2.1	Ergebnisse Verkehrsuntersuchung zur B31-West für Umkirch
Anlage 2.2	Funktionale Gliederung des Straßennetzes
Anlage 2.3	Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
Anlage 2.4	Straßenbreiten
Anlage 2.5	Parkierungsmöglichkeiten MIV
Anlage 2.6	Radverkehr
Anlage 2.7	Fußgängerverkehr
Anlage 2.8	ÖPNV
<b>Anlage 3</b>	<b>Planungszielarbeit im Arbeitskreis</b>
<b>Anlage 4</b>	<b>Varianten künftige funktionale Gliederung des Straßennetzes</b>
<b>Anlage 5</b>	<b>Vorschläge Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr</b>
<b>Anlage 6</b>	<b>Varianten zum Ausbau des Ruhenden Verkehrs</b>
<b>Anlage 7</b>	<b>Erweiterungen im Radverkehrsnetz</b>
<b>Anlage 8</b>	<b>Erweiterungen im Fußgängernetz</b>
<b>Anlage 9</b>	<b>Erweiterungen im ÖPNV-Netz</b>

## Quellenverzeichnis

- FGSV 2001      Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Leitfa-  
den für Verkehrsplanungen. Köln 2001
- FGSV 2006      Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtli-  
nien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln 2006
- FGSV 2010      Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfeh-  
lungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs.  
Köln 2010
- FWT 2008      Fichtner Water & Transportation im Auftrag des Regierungspräsidiums Frei-  
burg: Verkehrsuntersuchung B31 Breisach-Freiburg, November 2008

## 1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG

Im Zusammenhang mit der Planung und Teilrealisierung der B31-West Freiburg-Breisach wurde die Gemeinde Umkirch in den letzten Jahren wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet.

Zur Nutzung der Chancen durch die veränderte Situation wird derzeit von der Gemeinde das Projekt „Ortsmitte Umkirch“ vorangetrieben. Damit soll eine städtebauliche Aufwertung sowie Erhöhung der Attraktivität und Lebensqualität bei gleichzeitiger Anpassung der verkehrlichen Funktionen erreicht werden. Die damit einhergehende Umgestaltung des Ortskerns setzt neue Schwerpunkte in allen verkehrlichen Teilbereichen.

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes sollen nach einer Verkehrsanalyse für den gesamten Ortsbereich Vorschläge für die jeweiligen verkehrlichen Teilbereiche entwickelt werden. Die Ideen und Ziele der „Ortsmitte Umkirch“ werden dabei aufgegriffen sowie ggf. ergänzt und sollen zu einer verbesserten Verkehrssituation in ganz Umkirch beitragen. Die Vorgehensweise richtet sich hierbei nach den allgemeinen Empfehlungen zum Ablauf des Verkehrsplanungsprozesses (vgl. Anlage 1).

Grundsätzlich sind hierbei alle Verkehrssparten zu behandeln:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. Ruhender Verkehr
- Nicht motorisierter Individualverkehr (NIV) Fußgänger/ Radfahrer
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die einzelnen Teilbereiche werden in einem integrativen Ansatz unter Berücksichtigung gegenseitiger Wechselwirkungen sowie frühzeitiger Einbeziehung der entsprechenden politischen Gremien und Bürger bearbeitet.

Konzepte werden in Form von Szenarien entwickelt und ihre positiven und negativen Wirkungen in Bezug auf Verkehr, Städtebau und Umwelt abgewogen. Mit dem Verkehrskonzept entsteht so ein übergeordneter Leitfaden der verkehrlichen Planungen innerhalb der Gemeinde mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssituation allgemein sowie innerhalb der einzelnen Teilbereiche.

## **2. BESTANDSANALYSE**

### **2.1 Lage und Umfeld des Untersuchungsgebietes**

Die Gemeinde Umkirch hat derzeit ca. 5.200 Einwohner und liegt etwa 8 km westlich von Freiburg im Breisgau. Als Nachbargemeinden sind Gottenheim und March sowie die Stadt Freiburg zu nennen.

Die verkehrliche Erschließung der Gemeinde erfolgt überörtlich über die kürzlich errichtete Ortsumgehung Bundesstraße 31-West und das nahegelegene Autobahnkreuz der BAB A5 „Freiburg Mitte“. Zwischen den Nachbargemeinden Gottenheim, March und Waltershofen (Ortsteil der Stadt Freiburg) sind klassifizierte Straßenverbindungen (L115, L116 und K4979) vorhanden.

Im Bereich des ÖPNV existieren Busverbindungen nach Freiburg und Breisach. Über einen Schienenanschluss verfügt Umkirch nicht. Fußgänger- bzw. Radfahrerverbindungen in die umliegenden Gemeinden sowie die Stadt Freiburg sind über das Wirtschaftswegenetz vorhanden.

### **2.2 Vorgehensweise der Verkehrsanalyse**

Eine Grundlage für die weitere Bearbeitung stellt die Kenntnis der bestehenden Verkehrssituation dar. Innerhalb einer Verkehrsanalyse sollten daher die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten aufgenommen und hinsichtlich ihren Stärken und Schwächen fachlich bewertet werden.

Hierfür wurde zunächst vorhandenes Datenmaterial zusammengetragen und im Hinblick auf die Relevanz zur Berücksichtigung im Verkehrskonzept geordnet. So wurden Informationen zur Umgestaltung der Ortsmitte, die verkehrliche Entwicklung nach Realisierung des 1. Teilabschnitts der B31-West, Hinweise der letzten Verkehrsschauen sowie Rückmeldungen aus der Schule Umkirch berücksichtigt.

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurde das Verkehrsgeschehen in Umkirch an einem repräsentativen Werktag aufgenommen und fotografisch dokumentiert. Hierbei wurden alle verkehrlichen Teilbereiche berücksichtigt und fachlich bewertet.

### **2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

#### **2.3.1 Verkehrsbelastungen**

Zur Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsbelastungen und Verkehrsstruktur (Quelle und Ziel von Kfz-Fahrten) innerhalb der Gemeinde Umkirch konnte auf die Verkehrsuntersuchung zur B31 (FWT 2008) zurückgegriffen werden (vgl. Anlage 2.1).

Folgende wichtige Ergebnisse für Umkirch konnten hierbei festgestellt werden:

- **Vor Realisierung der B31-West**
  - Werktägliche Belastungen auf der Ortsdurchfahrt Umkirchs (L115)  
ca. 23.000 Kfz/24h, davon Schwerverkehr (> 3,5 t) etwa 1.600 SV/24h
  - Insbesondere in den Spitzenstunden morgens und am Nachmittag größere Wartezeiten und Rückstaus an den Lichtsignalanlagen im Ort
- **Nach Verkehrsfreigabe des 1. Teilabschnitts der B31-West**
  - Werktägliche Belastungen auf der Ortsdurchfahrt Umkirchs (L115)  
ca. 11.500 Kfz/24h, davon Schwerverkehr (> 3,5 t) etwa 500 SV/24h
  - Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen um etwa 50 %
  - Keine größeren Rückstaus und Wartezeiten mehr im Ort

Mit Realisierung der Ortsumfahrung Umkirchs bewegen sich die Verkehrsbelastungen im Ort in durchaus typischen Bereichen. Die höchsten Belastungen sind mit knapp 12.000 Kfz/24h weiterhin entlang der Hauptstraße vorhanden. Auf der Waltershofer Straße sind es etwa 8.000 Kfz/24h, im südlichen Bereich der Gottenheimer Straße ca. 6.000 Kfz/24h und Richtung Hugstetten (zwischen Umkirch und B31) sind ca. 4.000 Kfz/24h am Querschnitt vorhanden. Die übrigen Belastungen im Ort liegen unterhalb der genannten Werte.

Neben den festgestellten deutlichen Entlastungen für die Ortsdurchfahrt Umkirchs wurde auch ersichtlich, dass weiterhin Durchgangsverkehre auf der Beziehung Waltershofen bzw. Meringingen von und nach Freiburg in der Größenordnung von etwa 4.500 Kfz/24h vorhanden sein werden. Eine Weiterführung der B31-West würde lediglich leichte zusätzliche Entlastungseffekte für Umkirch mit sich bringen.

### 2.3.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Innerhalb des Straßennetzes müssen Straßenabschnitte verschiedene Aufgaben für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) übernehmen. Neben den verkehrlichen Funktionen wie die Verbindung zwischen Städten und Gemeinden oder die Erschließung von Gebieten kommen insbesondere im innerörtlichen Bereich auch städtebauliche Funktionen wie straßenräumliche Situation, Umfeldnutzungen und Aufenthaltsfunktionen hinzu.

Je nach Lage und Umfeld innerhalb des Straßennetzes überwiegen bestimmte Aufgabenbereiche und Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Mit einer Einordnung in bestimmte Funktionsgruppen bzw. Kategorien lassen sich Straßenabschnitte mit ähnlichen Bedingungen zusammenfassen. Für jede Gruppe existieren planerische Randbedingungen bzw. Vorgaben (z.B. Einsatzbereiche Verkehrsbelastungen, Fahrbahnbreiten Kfz-Verkehr, Gehwegbreiten, Radfahrerführung, etc.) zur sachgerechten Berücksichtigung der jeweiligen Aufgaben.

Im Bereich Umkirchs wurden folgende Unterscheidungen vorgenommen:

- **Überörtliche Hauptverkehrsstraße**  
Hier überwiegt die Verbindung des Kfz-Verkehrs mit den Städten und Gemeinden innerhalb der Region. Die Straße befindet sich außerorts und ist in der Regel anbaufrei ausgebildet, d.h. es sind keine Grundstückszufahrten direkt angebunden, sondern es erfolgt lediglich eine Verbindung mit weiteren Straßenabschnitten. Wege für Fußgänger und Radfahrer werden getrennt vom Kfz-Verkehr geführt und grenzen nicht direkt an die Straße.
- **Hauptverkehrsstraße**  
Für den Kfz-Verkehr werden hierüber überörtliche Aufgaben wie gebündelte Verbindung zwischen den Nachbargemeinden sowie innerörtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt. Sie befinden sich sowohl inner- als auch außerorts. Insbesondere im Innerortsbereich sind auch parallele Aufgaben für Fußgänger, Radfahrer und Ruhenden Verkehr zu erfüllen. Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastungen, des begrenzt verfügbaren Straßenraums und der Vielzahl an zu erfüllenden Aufgaben kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.
- **Hauptsammelstraße**  
Die Hauptsammelstraßen dienen dem innerörtlichem Verkehr. Im Bereich des Kfz-Verkehrs werden hier z.B. verschiedene Ortsteile oder größere Wohn/ Gewerbegebiete miteinander verbunden. Wie bei den Hauptverkehrsstraßen sind Ansprüche des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie der Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum zu vereinen.
- **Sammelstraßen**  
Innerhalb eines Ortsteils oder größeren Wohn/ Gewerbegebietes wird in Sammelstraßen der Verkehr aus den einzelnen Gebieten gebündelt und mit den Hauptverkehrs- bzw. Hauptsammelstraßen verknüpft. Neben dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind hier auch Fußgänger- und Radfahreransprüche zu berücksichtigen
- **Erschließungsstraßen**  
Die Erschließungsstraßen stellen die letzte Ebene der Straßenverbindung zu den einzelnen Grundstücken dar, die oft als Stichstraßen ausgebildet sind. Da dieverkehrliche Funktion hier eine untergeordnete Bedeutung hat, überwiegen meist städtebauliche Aspekte.

Eine Einordnung des Umkircher Straßennetzes in diese Kategorien zeigt die Anlage 2.2. Hierbei kann festgestellt werden, dass innerhalb der Hauptverkehrsstraßen eine einfache und klare Gliederung vorhanden ist. Im untergeordneten Straßennetz fehlen teilweise Netzverknüpfungen und es herrscht insgesamt eine unübersichtliche und verschachtelte Netzstruktur vor, die zu einer erschwerten Orientierung führt. Diese gewachsene und sukzessiv entwickelte Situation ist auch eine Reaktion auf die ehemalige Verkehrssituation vor Realisierung der B31 neu. Mit der bewussten Abschottung gegenüber dem Hauptstraßennetz sollte die Attraktivität für den durchlaufenden Verkehr bei Überlastungen im Hauptstraßennetz gemindert und somit die Wohnqualität im

Quartier erhöht werden. Die bestehende Straßenstruktur ist auch ein Zeichen dafür, dass bei der Entwicklung einzelner Baugebiete die Auswirkungen auf die übergeordnete Verkehrsstruktur Umkirchs aufgrund von Zielkonflikten nicht immer vollumfänglich berücksichtigt werden konnte.

### 2.3.3 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Die verkehrsrechtlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sowie die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sind bei der Bestandsbewertung sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer als auch im Hinblick auf die Umfeldauswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoffe) von Interesse.

Anlage 2.3 zeigt die verkehrsrechtliche Situation in Umkirch. Auf Geschwindigkeitsmessungen konnte zunächst verzichtet werden, da die Bereiche potentieller Überschreitungen im Rahmen der Ortsbesichtigung hinreichend genau erfasst werden konnten.

Die Strukturierung der verschiedenen Geschwindigkeitsanordnungen in Umkirch ist insgesamt einfach und klar. Entlang der Hauptverkehrsstraßen und im Gewerbegebiet gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, in Abschnitten der Hauptstraße 40 km/h. An den Ortseinfahrten im Übergang von freier Strecke und Ortsbereich sind Geschwindigkeitstrichter angeordnet. Hier kommt es teilweise zu Geschwindigkeitsüberschreitungen („Reinrollen“ in den Ort, bzw. frühzeitiges Beschleunigen aus dem Ort).

Die Wohngebiete befinden sich einsatzgerecht innerhalb von „Zone 30“-Anordnungen. Vereinzelt sind auch Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, wobei hierbei eine uneinheitliche bzw. nicht systematische Vorgehensweise vorliegt, die sich zum einen in der verkehrsrechtlichen Anordnung widerspiegelt und zum anderen auch bei der Oberflächengestaltung ersichtlich wird. Z.T. sind befinden sich lediglich einzelne Straßenabschnitte (Herrenwäldle, Im Zinken) in Verkehrsberuhigten Bereichen.

### 2.3.4 Fahrbahnbreiten und Einschränkungen Kfz-Verkehr

Bei der Untersuchung der Fahrbahnbreiten steht die Befahrbarkeit im Bereich des Kfz-Verkehrs im Vordergrund. Betrachtet werden hierbei die möglichen Begegnungsfälle z.B. Lkw/ Lkw, potentielle Engstellen oder Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuggruppen (vgl. Anlage 2.4).

Die Straßenbreiten in Umkirch sind überwiegend auf die Funktionen des Straßennetzes abgestimmt. Auffällig sind Anordnungen von Durchfahrtsperren bzw. die Beschilderung von Durchfahrtsverboten. Auch dies ist eine Reaktion auf die ehemalige Verkehrssituation (vgl. Funktionale Gliederung) und der Versuch die ortsfremden Verkehre aus den Wohngebieten zu halten.

Im Bereich der „Breite“ sowie an der Einmündung der Waltershofer- in die Hauptstraße ist die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr eingeschränkt. Aufgrund der vorausschauenden und rücksichtsvollen Fahrweise der beteiligten Verkehrsteilnehmer sind hier allerdings kaum tatsächliche Konflikte festzustellen.

### 2.3.5 Ruhender Verkehr

Im Bereich des Ruhenden Verkehrs wird die Parkraumsituation und das Parkverhalten auf öffentlichen Flächen wie z.B. entlang von Straßen betrachtet (vgl. Anlage 2.5).

Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe (bis 2 Stunden) wird in Umkirch entlang der Hauptstraße auf Parkstreifen neben der Fahrbahn betrieben. Hier ist auch eine hohe Wechselfrequenz der Parkstände insbesondere in direkter Nähe zu Einzelhandels- bzw. Gewerbebetrieben vorhanden. Während in diesem Bereich teilweise auch regelwidriges Halten am Straßenrand zu beobachten ist, sind die Parkstände in den Randbereichen der Hauptstraße wenig bzw. gar nicht ausgelastet.

Weitere Parkstreifen ohne Bewirtschaftung finden sich im Wohngebiet „Mühlenmatten“ sowie entlang der Snewelinstraße und Am Herrengarten.

In den übrigen Bereichen Umkirchs wird entlang der Straßen im Seitenbereich der Fahrbahn geparkt. Dies ist entweder durch Markierungen gekennzeichnet oder wird in Form von freiem Parken entlang der asphaltierten bzw. gepflasterten Straße durchgeführt.

In den neueren Wohngebieten ist ein gutes Angebot für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Bereich vorhanden. Insbesondere in den älteren Wohngebieten (Breite und Brunnleacker) mit verdichteter Bauweise reichen die Parkmöglichkeiten auf den Privatgrundstücken nicht aus und führen zu einer großen Anzahl und hoher Auslastung von Parkständen im öffentlichen Raum.

Auch im Gewerbegebiet konnte auf den Privatgrundstücken teilweise eine nicht ausreichende Anzahl an Parkmöglichkeiten für die Beschäftigten festgestellt werden, so dass der öffentliche Raum durch das Parken stark beansprucht wird.

## 2.4 Nicht motorisierter Verkehr (NIV)

Als nicht motorisierter Verkehr werden die Fußgänger und Radfahrer bezeichnet. Innerhalb der Ortsbesichtigung erfolgte hier eine Aufnahme des vorhandenen Netzes inkl. der charakteristischen Breiten, bestehender Quermöglichkeiten sowie zusätzlicher Einrichtungen (Beschilderung, Markierung, Sicherheitseinrichtungen, Schulwegsicherung). Über Beobachtungen des Verkehrsablaufs konnten potentielle Engpässe bzw. Mängel aufgezeigt und auch Rückschlüsse auf fehlende Netzrelationen gezogen werden.

## 2.4.1 Radverkehr

Umkirch ist in das überregionale Radwege- bzw. Radwandernetz inkl. der zugehörigen Wegweisung eingebunden. Die Verknüpfung der Radfahrer mit den Nachbargemeinden erfolgt vorwiegend über Wirtschaftswege (vgl. Anlage 2.6). Hinsichtlich der direkten Linienführung z.B. in Richtung Gottenheim bzw. Hugstetten oder in Bezug auf die komfortable Oberflächengestaltung sind hier teilweise Defizite vorhanden. Auch die Beschilderung im Ort ist z.B. im Bereich des Gewerbegebietes nicht immer an bauliche Veränderungen angepasst worden.

Innerorts erfolgt die Führung der Radfahrer überwiegend gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. In den Nebenstraßen innerhalb der Zone 30 ist dies auch die angemessene Führungsform. Das überörtliche Radwegenetz wird so durch Umkirch geführt, dass bei der Durchfahrt die Hauptverkehrsstraßen größtenteils nicht befahren werden müssen. Zum Erreichen der Wohnhäuser oder Einkaufsmöglichkeiten lässt sich dies nicht immer vermeiden. Entlang der Hauptstraße weichen die Radfahrer dann aufgrund fehlender Anlagen teilweise auf die Gehwegbereiche aus. Die Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten ermöglichen hier prinzipiell auch eine Führung zusammen mit dem Kfz-Verkehr.

Abstellanlagen für Radfahrer sind z.B. am Rathaus in ausreichender Anzahl und guter Qualität vorhanden. An anderen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Bank, Post, Schule, Turnhalle, Gutshof, Vereinsheim, Kindergärten) bzw. im Bereich der Einkaufsmärkte sind hier Defizite vorhanden.

## 2.4.2 Fußgängerverkehr

Für die Fußgänger sind in Umkirch entlang der Hauptverkehrsstraßen beidseitige straßenbegleitende Gehwege vorhanden, die überwiegend ca. 1,50 m breit sind. Im Bereich der Gottenheimer und Waltershofer Straße sowie im Gewerbegebiet sind Lücken bzw. Engstellen im Gehwegnetz feststellbar (vgl. Anlage 2.7).

Im untergeordneten Straßennetz existieren zumindest einseitige Gehwegbereiche. Vereinzelt sind in kurzen Erschließungsstraßen keine separaten Fußgängerverkehrsanlagen vorhanden und die Führung erfolgt zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Dies ist aufgrund der dort sehr geringen Verkehrsbelastungen auch nicht kritisch.

Mit Ausnahme der genannten Defizite besteht in Umkirch insgesamt ein angemessenes Angebot für den Fußgängerlängsverkehr.

Auch die Querungshilfen sind größtenteils bedarfsgerecht ausgebildet und in ausreichender Anzahl vorhanden. In Bereichen der Haupt- und Gottenheimer Straße kann dem vorhandenen linienhaften Querungsbedarf allerdings nicht vollumfänglich Rechnung getragen werden.

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Bereich des ÖPNV ist Umkirch an das Busliniennetz der Freiburger Verkehrs AG (Linie 31 bzw. 32) angebunden (vgl. Anlage 2.8). Darüber hinaus verkehren vereinzelt Busse der Südbadenbus GmbH (Linien 1076, 7211) sowie der Binninger Omnibusbetriebe (Linie 204).

Mit den empfohlenen Einzugsradien von 300 m vom Wohnort zur nächsten Haltestelle ist das Gemeindegebiet Umkirchs gut abgedeckt (FGSV 2010). Entlang der Haupt- und Wäldershofstraße gibt es häufige und schnelle Verbindungen in Richtung Freiburg und Breisach.

Die nordwestlichen Bereiche Umkirchs (Gewerbegebiet, Gansacker, Breite) werden nur am Morgen und am Nachmittag angefahren. In Richtung March und Gottenheim sind praktisch keine direkten Verbindungen vorhanden, so dass auch ein unzureichender Anschluss an die Breisgau S-Bahn gegeben ist. Positiv ist die Anbindung an das Freiburger Nachbussystem.

Die Haltestellenausstattung ist weitgehend der Funktion angepasst, die Gestaltung einheitlich und die Aktualität der Aushangfahrpläne gegeben. An der zentralen Haltestelle Adler ist mittlerweile eine digitale Anzeige angebracht worden. Ein weiteres positives Beispiel ist die neue Haltestelle am Schloss, die mit Wetterschutz und Fahrradabstellanlagen vorbildlich und ansprechend gestaltet ist.

Für den Nutzer nur eingeschränkt nachzuvollziehen sind teilweise die unterschiedlichen Streckenverläufe gleicher Busliniennummern oder die uneinheitliche Abfahrtszeiten (kein einprägsamer Takt).

## 2.6 Ergebnisweitergabe Bestandsanalyse und Bildung Arbeitsgruppe Verkehr

Die beschriebenen Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden dem Gemeinderat innerhalb einer Klausurtagung und einer Gemeinderatssitzung vorgestellt und diskutiert. Für die weiteren Bearbeitungsphasen der Planungszieldefinition (vgl. Planungsprozess in Anlage 1) sowie die Maßnahmenentwicklung wurde die Bildung eines „Arbeitskreises Verkehrskonzept Umkirch“ vorgeschlagen. Dies wurde von Verwaltung und Gemeinderat begrüßt und so durchgeführt.

Neben den 14 Gemeinderäten setzte sich der Arbeitskreis aus 14 interessierten Bürgern zusammen. Daneben war die Verwaltung durch den Bürgermeister und zwei Mitarbeiter vertreten. Eine fachliche Begleitung war durch das Büro fsp.stadtplanung für den Bereich Städtebau und FWT für den Bereich Verkehr gegeben.

In insgesamt 6 Arbeitskreissitzungen wurden die weiteren Phasen des Verkehrskonzeptes in konstruktiver Zusammenarbeit erarbeitet.

## 2.7 Ergänzung der Bestandsanalyse durch den Arbeitskreis

Die dargestellte Bestandsanalyse wurde in der ersten Sitzung des Arbeitskreises vorgestellt und intensiv diskutiert. Mit Hilfe der genauen Ortskenntnis konnte die Bestandsanalyse in einigen Bereichen um wertvolle Informationen und Problempunkte ergänzt werden:

- Verkehrsführung am Neukauf (Gansacker/ Snewelinstraße) ist für Fußgänger, Radfahrer und auch für Kfz nicht optimal
- Konfliktpotential an der Schule zwischen Kfz-Hol- und Bringverkehren und Schülern zu Fuß oder mit Rad (vor allem beim Rangieren der Kfz)
- Sichtverhältnisse bei Ausfahrt aus Seitenstraßen in die Hauptstraße teilweise nicht optimal
- Zu den dargelegten Problemen des ruhenden Verkehrs innerhalb einiger Wohngebiete kommt die Nutzung des Parkraums für gewerbliche Fahrzeuge in der Nacht
- Im Bereich des Radverkehrs sind die Abstände an den Umlaufsperrn (Unterführung, Spielplatz) zu klein und die Führung des Radweges über den Pausenhof der Schule verbesserungswürdig

Neben diesen Defiziten wurden in den ersten Sitzungen auch an vielen Stellen der Gemeinde räumlich sehr begrenzte „Problempunkte“ identifiziert, die nicht nur aufgrund verkehrlicher Missstände entstanden sind. Hier sind z.B. rücksichtsloses Kfz-Fahrverhalten, unangemessene Geschwindigkeitswahl, bewusstes Fehlverhalten und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu nennen. Die negativen Wirkungen bzw. Konflikte äußern sich zwar häufig im täglichen Verkehrsgeschehen, die Ursachen liegen hierbei allerdings nur selten in den verkehrlichen Ausgestaltungen oder Regelungen. Vielmehr sind unangebrachte Verhaltensweisen unter Missachtung der Grundregeln zur Teilnahme am Straßenverkehr ausschlaggebend für eine unbefriedigende Situation.

Mit dem Verkehrskonzept kann hier zwar in begrenztem Umfang möglichen Konflikten vorgebeugt werden, indem z.B. allgemein akzeptierte und bewährte Verkehrslösungen zum Einsatz kommen. Verhindern lassen sich die genannten Einzelfälle aufgrund der vielfältigen persönlichen Verhaltensweisen allein mit verkehrlichen Mitteln nicht. Hier sind auch die Grenzen eines Verkehrskonzeptes erreicht.

## 3. ERARBEITUNG VON PLANUNGSZIELEN IM ARBEITSKREIS

Verkehrliche Planungsziele bilden die Grundlage der mittel- bis langfristigen Entwicklung des Verkehrsbereiches in Umkirch. Sie sind unter Berücksichtigung berührender Fachplanungen (Städtebau, Flächennutzungsplanung, Umgestaltung Hauptstraße, übergeordnete Verkehrsplanung usw.) festzulegen. Mit der Definition der Planungsziele

le ist somit eine Weichenstellung und unter Umständen auch eine Priorisierung auf bestimmte verkehrliche Teilbereiche verbunden.

Nach einer Erläuterung dieser Wirkungszusammenhänge wurden im Rahmen des Arbeitskreises unter fachlicher Begleitung in Gruppenarbeit „Ziele“, „Konflikte“ und „Maßnahmenvorschläge“ für die verschiedenen verkehrlichen Teilbereiche von den Teilnehmern erarbeitet (vgl. Anlage 3). Im Anschluss stellte jede Gruppe die erarbeiteten Ideen und Wünsche dem gesamten Arbeitskreis vor, der die Ergebnisse intensiv diskutierte und teilweise erweiterte. Zu den einzelnen Verkehrsbereichen wurden folgende Punkte genannt, die ein gutes Meinungsbild des Arbeitskreises skizzieren:

### **Kfz-Verkehr**

Wichtige Themen und Ziele sind: Verkehrssicherheit / Reduzierung der Flächenversiegelung / Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen, aber auch flüssiger Verkehr und Verkehrslenkung.

Konflikte wurden bei innerörtlichen Nutzungen (Tankstelle) und der Einhaltung von verkehrsrechtlichen Anordnungen gesehen.

Neben Kontrollen wurden häufig Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit einem Ausbau der Straßen (Pflasterung, Poller usw.) zur Dämpfung der gefährlichen Kfz-Geschwindigkeiten gewünscht.

### **Ruhender Verkehr**

Auch beim ruhenden Verkehr spielt die Verkehrssicherheit (Feldbergstr., Breite, Hauptstraße / Mühle) eine wichtige Rolle.

Teilweise werden dort Lieferfahrzeuge (Sprinter) problematisch (auch nachts) geparkt, sodass die Sicht eingeschränkt ist (Kontrollen notwendig). Der vorhandene Parkraum entspricht punktuell (v. a. Breite, im Bereich der Hochhäuser) nicht dem Bedarf. Es wird auf den Konflikt privater und öffentlicher Bereiche zum Parken hingewiesen. Privatstellplätze sollen aktiviert werden.

Als Maßnahmen sollten diskutiert werden: Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparken und deren intensive Kontrolle über einen Vollzugsdienst, den sich Umkirch ggf. mit Umlandgemeinden teilen könnte.

### **Radverkehr**

Bei den Zielen wurden viele Einzelthemen über Lückenschließung im Radwegenetz, Radfahrer-, Fußgänger- und Pkw-Konflikte bis hin zu neuen, adäquaten Radabstellanlagen angesprochen.

Weiterhin wurde der Themenkomplex Radverkehr in das überörtliche und das örtliche Radwegenetz gegliedert. Über die konzeptionellen Ansätze hinaus wurden viele Ein-

zelpunkte genannt, die mit relativ wenig Aufwand sukzessive (z. B. nach Prioritäten gegliedert) bereinigt werden könnten.

Insgesamt konnte beim Radverkehr darauf hingewiesen werden, dass mit dem Schülerverkehr, dem beruflichen Radverkehr und dem Freizeitradverkehr unterschiedliche Gruppierungen bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind. Aufgrund verschiedener Zuständigkeiten im Straßennetz (Gemeinde, Land, Bund) ist eine übergeordnete Radwegeplanung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden.

Im Radverkehr wird nach wie vor ein hohes Potential für eine Entlastung auch im innerörtlichen Kfz-Verkehr gesehen.

### **Fußgängerverkehr**

Es werden Verbesserungsmöglichkeiten bei der Verkehrssicherheit für Fußgänger gesehen. In diesem Zusammenhang werden vor allem die teils mangelhaften Breiten der Gehwegquerschnitte (Engstellen), verkehrssichere Querungen und Schließungen von Lücken im Netz angesprochen.

Auch ist hier die Berücksichtigung von älteren Menschen und Kindern besonders wichtig. Für die Kinder wird die Notwendigkeit eines Schulwegeplans, auch im Zusammenhang mit dem Umbau der Hauptstraße, angesprochen.

Beim Umbau der Hauptstraße soll insbesondere geprüft werden, ob nicht doch eine stärkere Temporeduzierung und eine Anordnung von Zebrastreifen möglich sind.

Generell wird der Wunsch nach einem größeren Stellenwert der Fußgänger ggf. auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs geäußert.

### **ÖPNV**

Es wurde ein breites Spektrum von Zielen, Konflikten und Maßnahmen zum ÖPNV diskutiert. Von der Verbesserung im Liniennetz über ein höheres Angebot an Busverbindungen, vor allem in schwachen Verkehrszeiten, bis hin zu einem speziellen Umkirch-Tarif werden verschiedene Themen genannt. Ein Schwerpunkt bildet dabei die bessere Einbindung der Ortsteile sowie die Querverbindungen zwischen Tiengen-Umkirch-March-Riegel.

Soweit möglich und konzeptionell sinnvoll sollen diese Hinweise bei der nächsten Bedarfsanmeldung zum Nahverkehrsplan angesprochen werden.

Wichtig ist den Teilnehmern der ÖPNV-Gruppe auch, dass schon vor Einführung des ¼-Stunden-Taktes der Breisgau S-Bahn konzeptionell eine Abstimmung mit dem Busystem erfolgt. Diese Abstimmung muss im Gesamtnetz mit dem Zweckverband und den Verkehrsbetrieben auch vor dem Hintergrund des wirtschaftlich Machbaren durchgeführt werden.

Unter dem Thema Konflikte im ÖPNV werden vor allem Sicherheitsfragen bei den Überquerungen von Straßen an Bushaltestellen und teilweise zu schmale Straßen (Befahrbarkeit in der Breite) angesprochen.

Im Hinblick auf die demographische Struktur und die älter werdende Bevölkerung werden kurze Wege zu den Haltestellen und ein barrierefreies Ein- und Aussteigen gefordert.

#### 4. DEFINITION VON LEITBILDERN

Nach einer fachlichen Zusammenfassung der Vorstellungen des Arbeitskreises konnten sechs Leitbilder für die verkehrliche Entwicklung in Umkirch abgeleitet werden:

- **Stärkung, Attraktivitätssteigerung und Ausbau des Umweltverbundes**  
Sowohl im Bereich ÖPNV, als auch beim Angebot für Fußgänger und Radfahrer soll eine Verbesserung erzielt werden, um diese Bereiche attraktiver werden zu lassen.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer**  
Verkehrsmittelübergreifende Prüfung der Verkehrssicherheit und besondere Berücksichtigung der Belange von Jung und Alt.
- **Erhöhung der innerörtlichen Attraktivität**  
Schaffung eines angenehmen Umfeldes zum Wohnen, Einkaufen, Aufhalten, Wohlfühlen.
- **Reduzierung der Kfz-Belastungen (Verkehrlenkung räumlich und modal) bei weitestgehender Erhaltung der Erreichbarkeit**  
Erhöhung des verkehrlichen Widerstandes bei der Kfz-Durchfahrt durch Umkirch, Anpassung der Beschilderung, Anreize zum Wechsel auf andere Verkehrsmittel
- **Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr**  
Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs bei niedrigen Geschwindigkeiten
- **Umfeldverträgliche, bedarfsgerechte Bereitstellung von Flächen für den Ruhenden Verkehr**  
Ausweisung von Parkraum unter Berücksichtigung der städtebaulichen Wirkungen (Wohnqualität und Aufenthaltsfunktion), Erhöhung der Wechselfrequenzen bei gewerblichen Parkplätzen

Diese Liste macht deutlich, dass über eine Beschränkung der Belange des Kfz-Verkehrs bei einer gleichzeitigen Stärkung der Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNV-Bereichs die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Immissionen, Trennwirkung, Minderung der Aufenthaltsqualität etc.) für die Einwohner Umkirchs gemindert werden sollen. Dieses klassische Push-and-Pull-Verfahren ist insbesondere in innerörtlichen Be-

reichen eine typische Strategie, um verlorengegangene Aufenthalts- und Lebensqualität im urbanen Raum zurückzugewinnen.

## 5. MAßNAHMENPAKETE

Auf der Grundlage der verkehrlichen Leitbilder und Planungsziele wurden verkehrsartenübergreifende Maßnahmenpakete zur gezielten Verbesserung der verkehrlichen Situation in Umkirch erarbeitet. Grundsätzlich wurden für die einzelnen Verkehrsarten jeweils strategische Ziele, konkrete Maßnahmenvorschläge und teilweise eine Prioritätenliste erstellt sowie die zwischen den einzelnen Verkehrssparten bestehenden Wechselwirkungen der Maßnahmen berücksichtigt.

### 5.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Vor dem Hintergrund der verbleibenden Kfz-Verkehrsbelastungen im Ort und des vorhandenen Ausbaus des überörtlichen Straßennetzes sind Erweiterungen innerhalb des Umkircher Hauptverkehrsstraßennetzes (z.B. in Form einer südlichen Umfahrung) verkehrlich nicht sinnvoll. Strategisch sollten also keine Erweiterungen des Hauptstraßennetzes erfolgen und die bestehenden Funktionen größtenteils beibehalten werden. Somit wird die Hauptstraße auch nach erfolgtem Umbau weiterhin eine Hauptverkehrsstraße sein, über die auch die überörtlichen Verkehre abzuwickeln sind.

Eine Möglichkeit zur Entzerrung der Strukturen im untergeordneten Netz besteht mit dem Umbau des Knotenpunktbereiches Gottenheimer Straße/ Am Gansacker/ Snewelinstraße.

Mit Weiterführung der B31 bis Gottenheim wird die alte Gottenheimer Straße (L115) voraussichtlich als Gemeindestraße abgestuft. Zudem liegt ein GR-Beschluss vor, keine neuen Zufahrten auf die Gottenheimer Straße nördlich des Gansackers zu errichten. Somit wäre ein kompletter Verzicht auf den Kfz-Verkehr innerhalb der Gottenheimer Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz an den Rohmatten im Norden und der Kreuzung Am Gansacker/ In der Breite möglich. Der Straßenabschnitt könnte dann z.B. lediglich für Fußgänger und Radfahrer nutzbar bleiben. Die Kfz-Erschließung aller Grundstücke könnte weiterhin gewährleistet werden. Evtl. müsste in der Straße Im Kirchenhürstle eine Wendemöglichkeit im Bereich der Gottenheimer Straße vorgesehen werden.

Hinsichtlich der funktionalen Gliederung wäre dann die Funktion der Hauptverkehrsstraße von den Straßen Am Gansacker und Rohmatten zu übernehmen (vgl. Anlage 4.1). In Bezug auf Ausbaustandard und fachlicher Eignung wäre dies möglich und unter dem genannten Kontext auch sinnvoll. Einen darauf abgestimmten skizzenhaften Vorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktbereiches zeigt die Anlage 4.2.

Alternativ kann auch mit dem bestehenden Hauptverkehrsstraßennetz unter Beibehaltung des Streckenabschnitts der Gottenheimer Straße eine Verbesserung der beste-

henden Situation erzielt werden (vgl. Anlage 4.3). Hier würde sich dann die Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Gottenheimer Straße/ Am Gansacker/ Snewelinstraße zum Kreisverkehrsplatz anbieten. Erste Vorschläge hierzu zeigen die Anlagen 4.4 bzw 4.5.

Die übrige funktionale Gliederung in Umkirch ist prinzipiell angemessen aufgebaut. Im Bereich der Beroldinginger Straße sollte die faktisch schon nicht mehr existierende Durchfahrtsperre rückgebaut werden, um hier eine durchgehende Verbindung der Wohngebiete über Snewelinstraße, Beroldinginger Straße und Rosenstraße zu erreichen. Mit dem Bau der B31-West und der deutlichen Entlastung der Hauptstraße ist im Bereich der Beroldinginger Straße auch nicht mehr mit Lkw-Schleichverkehr zu rechnen.

## 5.2 Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Im Bereich der Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sollten die bestehenden Regelungen innerhalb der Wohngebiete mit Zone 30 oder Verkehrsberuhigtem Bereich beibehalten werden.

Um auch an den angebauten, zentralen Hauptverkehrsstraßen (Hauptstraße, Gottenheimer Straße, Waltershofer Straße, Hugstetter Straße) mit den höchsten Verkehrsbelastungen in Umkirch die Wohnqualität sowie Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, ist hier eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h anzustreben.

Langfristig wäre auch eine generelle innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h denkbar. Ggf. ist sogar eine flächenhafte Ausweisung der Zone 30 möglich, in der viele Verkehrsschilder entfallen könnten. Dies ist aber auch vor dem Hintergrund der verkehrsrechtlichen Situation (klassifizierte Straßen) in Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger sowie der Verkehrsbehörde zu diskutieren.

Neben der erhöhten Verkehrssicherheit und angenehmeren Umfeldsituation werden mit Geschwindigkeitsdämpfungen auch Erhöhungen des verkehrstechnischen Widerstands erreicht. Wird für die Ortsdurchfahrt eine längere Fahrzeit benötigt und ist nicht der höchste Fahrkomfort vorhanden, werden unter Umständen andere Routen attraktiver und können so zu geringfügigen Verkehrsverlagerungen führen.

Für die übrigen nicht angebauten Ortsrandbereiche und das Gewerbegebiet stellt die derzeit gültige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine angemessene Regelung dar (vgl. Anlage 5).

Nur über die verkehrsrechtliche Anordnung und die damit verbundene Beschilderung lässt sich im Allgemeinen keine ausreichende Geschwindigkeitsdämpfung erreichen. Insbesondere in den genannten Bereichen, in denen niedrige Geschwindigkeiten erreicht werden sollen, ist eine Unterstützung der rechtlichen Vorgaben durch bauliche bzw. straßenraumgestalterische Maßnahmen erforderlich.

Am wirkungsvollsten sind generell Maßnahmenkombinationen aus Straßenraumgestaltung, Linienführung, Oberflächenwahl und ergänzenden punktuellen Maßnahmen (vgl. Umgestaltung der Hauptstraße).

Lokal begrenzte Geschwindigkeitsreduzierungen, z.B. an Knotenpunkten lassen sich durch die Wahl der Vorfahrtssituation erreichen. Je nach Straßentyp und Verkehrsbelastung der zu verknüpfenden Straßen bieten sich z.B. „rechts-vor-links“-Lösungen bzw. Kreisverkehrsplätze an, um in allen zuführenden Straßen Geschwindigkeitsdämpfungen zu bewirken.

Soll der Straßenraum nicht komplett umgestaltet werden, bieten sich zur Geschwindigkeitsdämpfung auch punktuelle Maßnahmen wie Mittelinseln und damit verbundene Fahrbahnverschwenkungen, Fußgängerüberwege bzw. Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder auch Informationstafeln über die gefahrenen Geschwindigkeiten an. Auch Kontrollen können, gezielt eingesetzt, einen wirkungsvollen Beitrag zur gewünschten Dämpfung liefern.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung beginnen sinnvollerweise am Ortseingang und wiederholen sich dann in angemessenen Abständen innerhalb der Ortsdurchfahrt.

In Umkirch bieten sich insbesondere an Ortseingangsbereichen in der Hugstetter Straße und Waltershofer Straße Mittelinseln zur Geschwindigkeitsreduzierung an. Hier sind neben den dämpfenden Wirkungen für den Kfz-Verkehr auch weitere Vorteile wie optische und räumliche Vermittlung des Ortseingangscharakters (auch städtebaulich und gestalterisch nutzbar) sowie Ermöglichen der Querung für Fußgänger und Radfahrer kombinierbar. (vgl. Abschnitte 5.4 und 5.5). Die Wirkung kann mit Informationstafeln über die gefahrene Geschwindigkeit in kurzer Entfernung hinter den Mittelinseln noch erhöht werden.

In den übrigen Ortseinfahrten ist die Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorteilhaft, da hier auch Verknüpfungen mit weiteren Straßen geschaffen werden können. In Richtung Gottenheim besteht der Kreisverkehr schon, in Richtung Freiburg könnte er zur Verknüpfung des neuen Wohngebietes eine an die neuen Randbedingungen angepasste Knotenpunktform darstellen.

Beim umzugestaltenden Knotenpunkt Am Gansacker/ Gottenheimer Straße sollten die geschwindigkeitsdämpfenden Wirkungen berücksichtigt werden und möglichst keine schnurgerade Verbindung von Gottenheimer Straße und Am Gansacker geschaffen werden. Wie dargestellt wären hier generell Kreisel oder auch vorfahrts geregelter Knotenpunkt denkbar (vgl. Abschnitt 5.1).

Auch am Knotenpunkt Hugstetter Straße/ Hauptstraße bietet sich eine Wiederholung der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen an, die an den Ortseingängen begonnen wurden. Die vorhandene Lichtsignalanlage liefert hier zumindest für einzelne Verkehrsströme schon einen kleinen dämpfenden Beitrag. Dies könnte z.B. mit einem Kreisverkehrsplatz für alle Zufahrten erhöht werden. Auch hinsichtlich Gestaltung,

Ortsbild, Fußgänger- und Radverkehr könnte ein Kreisell an dieser Stelle eine sinnvolle Knotenpunktsform darstellen.

Eine Dämpfung der Geschwindigkeiten ist im Kernbereich der Hauptverkehrsstraßen Umkirchs neben der Straßenraum- und Oberflächengestaltung durch den gezielten Einsatz von Fußgängerquerungseinrichtungen zu erreichen (vgl. hierzu Abschnitt 5.5).

### 5.3 Ruhender Verkehr

Ziel für den Ruhenden Verkehr ist die umfeldverträgliche und bedarfsgerechte Bereitstellung von Parkierungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich.

Hier gibt es in Umkirch folgende Bereiche, in denen Handlungsbedarf besteht: Wohngebiet Breite und Brünneleacker, Gewerbegebiet, Kernbereich der Hauptstraße.

Als Strategie kommen hier das Ausschöpfen vorhandener Potentiale sowie eine bessere Parkplatzbelegung in Frage. Letzteres lässt sich vor allem über eine Nutzergruppenbeschränkung (z.B. Kunden, Anwohner) oder Bewirtschaftung (zeitliche bzw. finanzielle Einschränkungen) erreichen.

Im Bereich des Wohngebietes Breite können mit einer Anwohnerparkzone die Probleme (generell zu geringes Angebot und teilweise gewerbliche Nutzung der Parkplätze) nicht gelöst, sondern nur räumlich verlagert werden. Die Einführung einer Anwohnerparkzone ist darüber hinaus an rechtliche Randbedingungen geknüpft, aus denen hervorgeht, dass nicht alle verfügbaren öffentlichen Parkstände in einem Gebiet dem Anwohnerparken zugeordnet werden dürfen. Tagsüber müssen 50% und nachts 25% aller Parkstände auch für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Wirksamkeit des Anwohnerparkens kann letztlich nur durch regelmäßige Kontrollen gewährleistet werden.

Daher kann in der Breite die Prüfung der Erweiterung des Parkraumangebots empfohlen werden. In der Anlage 6 sind generell denkbare Erweiterungsflächen und ein erster Nutzungsvorschlag gekennzeichnet. Wie dargestellt, könnte auch die verkehrliche Situation um den frei stehenden Baum geordnet sowie ein weiterer straßenbegleitender Gehweg angeordnet werden. Die Realisierbarkeit des Vorschlages müsste auch unter Berücksichtigung der privaten Grundstücksverhältnisse (Eigentümer) geprüft werden.

Ein weiterer kritischer Punkt beim ruhenden Verkehr im Wohngebiet Breite ist der verbleibende Straßenraum in Bereichen des straßenbegleitenden Längsparkens. Größere bzw. breitere Fahrzeuge schränken hier teilweise die Straßenbreite soweit ein, dass eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nicht mehr gewährleistet ist. Gemeinsam mit Polizei und Feuerwehr sind an den kritischen Punkten die Möglichkeiten von baulichen Maßnahmen (z.B. Poller) und/ oder verkehrsrechtlichen Regelungen (Halteverbot, Kontrollen, Abschleppen) zu diskutieren.

Im Bereich des Wohngebietes Brünneleacker wird zunächst auf die bessere Ausnutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten gesetzt. Punktuelle Engstellen im ruhenden

Verkehr an öffentlichen Straßen könnten durch eine bessere Annahme der Parkmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken bzw. in den Tiefgaragen erreicht werden. Hier sollte von der Gemeinde der Dialog mit den Betroffenen gesucht werden. Sollte hierdurch keine Verbesserung der Situation erreicht werden, können auch hier bauliche Maßnahmen in Abstimmung mit Polizei, Feuerwehr und Anwohnern in Erwägung gezogen werden.

Auch für das Gewerbegebiet wäre eine Erweiterung des Angebots vorteilhaft. Da die Gemeinde hier jedoch über keine Grundstücke verfügt und auf den vorhandenen Gewerbebetrieben Parkplatzerweiterungen praktisch ausgeschlossen sind, ist eine Verbesserung der bestehenden Parkraumsituation hier ungleich schwieriger.

Vor diesem Hintergrund sollte daher bei künftigen Gebietsausweisungen (Wohnen und Gewerbe) darauf Wert gelegt werden, den Stellplatzbedarf der jeweiligen Nutzungen auf dem Privatgrundstück zu realisieren, um die negativen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs zu minimieren.

Im Bereich der Hauptstraße und ggf. am Gutshof kann mittels Parkraumbewirtschaftung eine bessere Auslastung der vorhandenen Parkplätze erreicht werden. Die heute gültige Regelung mit Parkscheibe und maximaler Parkdauer von 2 Stunden ist z.B. eine sinnvolle und einfach umsetzbare Möglichkeit. Ggf. ist auch die Begrenzung auf eine Stunde für die Einkaufstätigkeiten ausreichend.

Hinsichtlich der Gesamtanzahl an Parkständen im Bereich der Hauptstraße sollte nach der Umgestaltung in etwa der status quo weiterhin vorhanden sein.

## 5.4 Radverkehr

Beim Radverkehr kann als Strategie die Verbesserung des Angebots in Form von verkehrssicheren Wegen, Querungen und Abstellanlagen genannt werden. Hiermit wird die Attraktivität des Radfahrens weiter gesteigert und somit auch ein Anreiz geschaffen, dieses Verkehrsmittel verstärkt zu nutzen.

Bei den konkreten Maßnahmen kann z.B. der Lückenschluss der Radwegeverbindung in die March entlang der L116 genannt werden (vgl. Anlage 7). An der vorgeschlagenen Querungshilfe (vgl. Geschwindigkeitsdämpfung) kann die Verknüpfung mit der Radfahrerführung gemeinsam mit Kfz-Verkehr auf der Hugstetter Straße erfolgen.

Auch in Richtung Gottenheim kann eine Verbesserung der Verbindung für Radfahrer erfolgen. Wird die Gottenheimer Straße zwischen Kreisel und Am Gansacker für den Kfz-Verkehr gesperrt, kann hier eine sehr komfortable Radverkehrsanlage entstehen. Vom Kreisel in Richtung Gottenheim könnte dann mit der Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges eine sinnvolle Fortführung und entsprechender Lückenschluss erreicht werden. Eine weitere Option bietet sich an, wenn die L116 zwischen Umkirch und Gottenheim rückgebaut werden kann. Mit Weiterführung der B31 wäre für den Kfz-Verkehr die Verbindung weiterhin gegeben und die derzeitige Straße könnte als Geh-/

Radweg umgenutzt werden. Diese Entscheidungen müssen auch in Abstimmung mit Gottenheim und dem Regierungspräsidium getroffen werden.

Hinsichtlich der bedarfsgerechten und angemessen gestalteten Abstellanlagen ist die Errichtung einheitlicher Anlagen z.B. in der Qualität wie am Rathaus sinnvoll. Die öffentlichen Einrichtungen wie Post, Banken, Schule, Kindergärten, Vereinsheim wären hier entsprechend nachzurüsten.

Der hinsichtlich der Radfahrerführung nicht optimale Bereich am Neukauf (Am Gansacker) kann im Rahmen der vorgeschlagenen Knotenpunktumgestaltung auch für die Radfahrer Verbesserungen mit sich bringen. Durch die Entzerrung und Neuordnung der Verkehrsströme wird eine bessere Übersichtlichkeit erreicht und somit auch für Radfahrer eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt.

Im Rahmen des Arbeitskreises wurden noch detaillierte Hinweise zur Verbesserung der Situation vorgebracht, die sich relativ einfach und ohne hohen Kostenaufwand realisieren ließen:

- Markierung des Radweges im Bereich des Schulhofes und Gewährleistung des geöffneten Rolltors
- Regelung des Parkverkehrs im Bereich Am Gansacker
- Prüfung der Abstände der Umlaufsperrungen an der Unterführung und im Bereich des Spielplatzes (Herrenwädele)

## 5.5 Fußgängerverkehr

Die Strategien für den Fußgängerverkehr sind vergleichbar mit denen des Radverkehrs. Über ein insgesamt verbessertes Angebot, also optimierte oder neue Wegeverbindungen sowie bedarfsgerechte und verkehrssichere Querungsanlagen soll das System Fußgängerverkehr gestärkt werden. Auch hier sollen möglichst viele Anreize geschaffen werden, kurze Wege zu Fuß zurückzulegen.

Bei den neu zu errichtenden Anlagen im Längsverkehr sind hier vor allem die im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Lücken im Gehwegnetz zu schließen (vgl. Anlage 8).

Parallel zur Waltershoferstraße wäre zum Beispiel die Anlage eines öffentlichen Gehweges über den Friedhof denkbar, der die Lücke zwischen Schloss und Gottenheimer Straße schließen würde. Damit wäre eine verkehrssichere Verbindung entlang einer Hauptverkehrsstraße gegeben.

Ein weiterer Lückenschluss im Bereich des Gehwegnetzes wäre im Gewerbegebiet Am Gansacker sinnvoll. Auch hier wird aufgrund der Kfz-Verkehrbelastung und –geschwindigkeit die Errichtung einer durchgängigen Gehwegsverbindung empfohlen.

Die Realisierbarkeit müsste auch im Hinblick auf die Grundstücksverhältnisse geprüft werden.

Entlang der Gottenheimer Straße können die Gehwege im Rahmen der Umgestaltung geringfügig verbreitert werden. Eine kurze Engstelle wird aber weiterhin bestehen bleiben. Dies ist im Hinblick auf die verminderte Kfz-Geschwindigkeit (30 km/h) sowie die moderaten Verkehrsbelastungen nicht als kritisch einzustufen. Alternativ wäre hier auch eine Verbreiterung des Gehweges und eine kurze Engstelle für Kraftfahrzeuge denkbar.

Im Rahmen der Umgestaltung der Hauptstraße werden sich auch die für Fußgänger nutzbaren Seitenbereiche vergrößern und somit eine komfortablere Situation im Längsverkehr einstellen.

In den übrigen Bereichen Umkirchs abseits der Hauptverkehrsstraßen ist das vorhandene Angebot für den Fußgängerlängsverkehr unter der Berücksichtigung der Fußgängerströme, Kfz-Belastungen und –geschwindigkeiten insgesamt angemessen.

Um auch den schwächeren Verkehrsteilnehmern (v. a. kleine Kinder bzw. Schüler) und deren Eltern Hinweise für ein verkehrssicheres Verhalten im Straßenraum sowie auf dem Weg zum Kindergarten bzw. Schule zu geben, wäre die Erstellung eines speziellen Schulwegplanes sinnvoll. Hier kann dann explizit auf die Bereiche Schulwegwahl, Verkehrserziehung (von Schülern und Eltern) und Verkehrsverhalten an der Schule eingegangen werden und Vorschläge zur Optimierung (z.B. Querungen, Situation Schlossweg) gemacht werden.

Neben dem Fußgängerlängsverkehr sind auch verkehrssichere Anlagen zum Queren an geeigneten Stellen für ein attraktives Gehwegenetz erforderlich. Innerhalb der Wohngebiete in den Zone 30-Gebieten kann in der Regel auf separate Querungsanlagen verzichtet werden, da aufgrund des geringen Geschwindigkeits- und Kfz-Verkehrsbelastungsniveaus auch ohne Querungsanlagen ein verkehrssicheres Queren möglich ist. An Stellen besonderer Schutzwürdigkeit, wie z.B. am Kindergarten können Querungshilfen auch innerhalb der Zone 30 eine gute Ergänzung darstellen.

In den Hauptverkehrsstraßen sind die Kfz-Belastungen sowie das Geschwindigkeitsniveau und auch die Fußgängerquerungsströme in der Regel höher, so dass hier geeignete Querungsanlagen erforderlich werden.

In der Waltershoferstraße wird neben den bestehenden beiden Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastrifen“) die Errichtung einer Querungshilfe am Ortseingang vorgeschlagen. Hier können die Fußgängerbeziehungen der Bushaltestelle „Landhaus“ queren und gleichzeitig wird eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs erreicht. Die jeweiligen Sichtverhältnisse wären in Detailplanungen zu überprüfen.

Im Gewerbegebiet ist der derzeit gelb markierte Fußgängerüberweg nicht nur als Provisorium, sondern als dauerhafte (und dann weiß zu markierende) Lösung sinnvoll.

Im Bereich der Hugstetter Straße kommt neben den vorhandenen Querungsmöglichkeiten am Mittelweg und an der Hauptstraße auch die vorgeschlagene Querungshilfe am Ortseingang für Fußgängerquerungen in Frage.

Entlang der östlichen Hauptstraße sind derzeit schon Querungsmöglichkeiten an der Hugstetter Straße und eine Unterführung auf der Höhe Im Brünneleacker vorhanden, die dem hier vorhandenen Querungsbedarf gut genügen. Im Hinblick auf das geplante Wohngebiet am Ortseingang Ost sollte eine weitere Querungsanlage zum Erreichen einer neuen Bushaltestelle geschaffen werden, die sich z.B. in eine Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahme integrieren ließe.

Im Kernbereich Umkirchs entlang der Hauptstraße und Gottenheimer Straße ist der größte Fußgängerquerungsbedarf vorhanden, der nicht nur punktuell oder gebündelt auftritt, sondern zum Teil auch linienhaft. Neben der heute umgesetzten Möglichkeit der gesicherten Querung mit Lichtsignalanlage bietet sich hier generell auch der Einsatz von Fußgängerüberwegen an.

Beide Formen sind geeignet eine verkehrssichere Querungsmöglichkeit für die Fußgänger anzubieten. Die Fußgängerüberwege können hierbei etwas flexibler und auch in größerer Anzahl eingesetzt werden. Sie sind städtebaulich einfacher ins Umfeld zu integrieren und der Wartungsaufwand bzw. die Betriebskosten sind geringer. Querungen an Lichtsignalanlagen sind insbesondere für unerfahrene bzw. unsichere Verkehrsteilnehmer oder sehbehinderte Personen einfacher durchzuführen.

Ein Vorschlag für den genannten Bereich mit einem „Zebrastrifenkonzept“ zeigt die Anlage 8.1. Alternativ wären auch signalisierte Querungsanlagen denkbar vgl. Anlage 8.2.

## 5.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich des ÖPNV kann als Strategie die Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes sowie die Schaffung von Verbindungen in die March und nach Gottenheim und somit zur Breisgau S-Bahn genannt werden.

Dies ließe sich zum Beispiel mit einem Busrundkurs von Umkirch über Gottenheim in die March und wieder zurück nach Umkirch realisieren, der zusätzlich zu den bestehenden Verbindungen Breisach-Freiburg eingesetzt würde (vgl. Anlage 9). Dabei sollte auf eine Abstimmung der Fahrpläne und die Gewährleistung von Umsteigebeziehungen geachtet werden.

Als Betriebsform dieses Busrundkurses kommt generell die eigenwirtschaftliche Linienbusbedienung in Frage, z.B. von der VAG oder Südbadenbus GmbH ausgeführt.

Alternativ könnte der Rundkurs auch über einen Bürgerbus bedient werden. Eine solche Bedienform gibt es z.B. in Bad Krozingen und eine Einführung wird derzeit in Breisach diskutiert. Ein Bürgerbus wird ehrenamtlich von Bürgern der Gemeinde mit Per-

sonenbeförderungsberechtigung betrieben und meistens mit einem Kleinbus ausgeführt.

Eine weitere Alternative stellt die Bedienung mit Anruf-Sammeltaxen dar, die z.B. in Kooperation mit den Umkircher, Gottenheimer oder Marcher Taxiunternehmen erfolgen könnte. Hierbei gibt es auch feste Haltestellen und Fahrpläne. Eine Fahrt wird allerdings nur dann durchgeführt, wenn die Fahrgäste zuvor telefonisch eine Fahrtbuchung durchführen.

Die Realisierbarkeit dieser alternativen Bedienform hängt von einigen rechtlichen und finanziellen Randbedingungen ab und müsste vertieft mit Bus- bzw. Taxiunternehmen und Verwaltung diskutiert werden.

Im Rahmen der Diskussionen im Arbeitskreis wurde auch auf die ehemaligen Ausbaupläne der Stadtbahn Freiburg in Richtung Mundenhof hingewiesen, die ggf. unter geänderten Randbedingung, wie z.B. Stadionstandort, neu bewertet werden können. Ein Ausbau der Stadtbahn würde auch verbesserte Anbindungen für Umkirch ermöglichen. Daher ist es sinnvoll, dass sich die Gemeinde frühzeitig in den Planungsprozess mit einbringt.

Neben der beschriebenen Erweiterung in Richtung March und Gottenheim ist bei Realisierung des neuen Baugebietes „Ortseingang Ost“ eine gute Anbindung an den ÖPNV erforderlich. Dies könnte relativ einfach mit der Errichtung eines zusätzlichen Bushaltes an der Hauptstraße (L115) erreicht werden. Auch die Einbindung in den vorhandenen Fahrplan der Linien 31 bzw. 32 der VAG sollte prinzipiell problemlos möglich sein. Details wären hier noch zu prüfen.

Damit die neuen Haltestellen auch entsprechend angenommen werden und verkehrlich wirksam sind, ist eine gute Anbindung an das Gehwegenetz erforderlich. Mit der im Abschnitt 5.5 angesprochenen Querungshilfe in diesem Bereich könnte dies gut erreicht werden.

## 6. ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Realisierung der B31 neu wurde die Ortsdurchfahrt Umkirch in den letzten Jahren wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Zur Nutzung der Chancen durch die veränderte Situation wird mit der Umgestaltung der Hauptstraße eine städtebauliche Aufwertung sowie Erhöhung der Attraktivität und Lebensqualität bei gleichzeitiger Anpassung der verkehrlichen Funktionen erreicht. Diese Ausgangssituationen ermöglichen auch eine Neuausrichtung im Bereich der Verkehrsplanung in Umkirch.

Die vorliegende Abschlussdokumentation beinhaltet die redaktionelle Zusammenfassung des Verkehrskonzeptes Umkirch, das innerhalb der letzten Jahre in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Arbeitskreis „Verkehrskonzept“ entwickelt wurde.

Das Verkehrskonzept ist hierbei als „roter Faden“ für die Rahmenbedingungen und Einflussmöglichkeiten der verkehrlichen Entwicklungen innerhalb der Gemeinde Umkirch zu verstehen, um eine verbesserte Verkehrssituation in ganz Umkirch zu erreichen.

Die einzelnen Verkehrssparten Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Ruhender Verkehr wurden hierbei in einem integrativen Ansatz unter Berücksichtigung der gegenseitigen Wechselwirkungen behandelt.

Zu Beginn der Untersuchung wurde eine detaillierte Bestandsanalyse durchgeführt, die für alle Verkehrsarten die bestehenden Stärken und Schwächen aufzeigen konnte. Die im Rahmen von Ortsbesichtigungen und Bestandsaufnahmen gewonnenen fachlichen Informationen wurden durch die Ortskenntnisse der Arbeitskreismitglieder und ergänzende Hinweise komplettiert (vgl. Abschnitt 2).

Im Rahmen einer breit angelegten Planungszieldiskussion innerhalb der Arbeitskreissitzungen wurden sechs Leitbilder entwickelt, die bei künftigen Planungen in Umkirch als Grundlage dienen sollen (vgl. auch Abschnitte 3 und 4):

- Stärkung, Attraktivitätssteigerung und Ausbau des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der innerörtlichen Attraktivität
- Reduzierung der Kfz-Belastungen (Verkehrlenkung räumlich und modal) bei weitestgehender Erhaltung der Erreichbarkeit
- Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr
- Umfeldverträgliche, bedarfsgerechte Bereitstellung von Flächen für den Ruhenden Verkehr

Erklärtes Ziel ist hierbei eine Beschränkung der Belange des Kfz-Verkehrs bei einer gleichzeitigen Stärkung der Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNV-Bereichs. Dadurch

sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Immissionen, Trennwirkung, Minderung der Aufenthaltsqualität etc.) für die Einwohner Umkirchs gemindert werden.

Auf der Grundlage dieser gemeinsam erarbeiteten verkehrlichen Leitbilder und Planungsziele wurden verkehrsartenübergreifende Maßnahmenpakete zur gezielten Verbesserung der verkehrlichen Situation in Umkirch erarbeitet. Die verschiedenen Strategien und Vorschläge sind detailliert im Abschnitt 5 beschrieben. Beispielhaft sind hierbei zu nennen:

- Umbau Hauptstraße, Gottenheimer Straße, Gutshof
- Umbau Knotenpunkt Gottenheimer Straße/ Am Gansacker
- Querungshilfen zur Geschwindigkeitsdämpfung an den Ortseingängen
- Erweiterung Ruhender Verkehr im Wohngebiet Breite
- Ausbau des Radwegenetzes (z.B. Verbindung March und Gottenheim) und Optimierung Markierung, Beschilderung, Abstellanlagen
- Lückenschlüsse im Bereich des Gehwegenetzes (z.B. entlang des Friedhofes) und Anlage zusätzlicher Querungsmöglichkeiten (z.B. Zebrastreifenkonzept für die Hauptstraße)
- ÖPNV-Rundkurs zur Anbindung March und Gottenheim

Das vorliegende Verkehrskonzept Umkirch soll im Gemeinderat behandelt und als Grundsatzpapier VERKEHR beschlossen werden. Eine Prioritätenliste bei der Umsetzung der Maßnahmen wird von der Verwaltung erstellt und in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten schrittweise dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.

In regelmäßigen Abständen ist dann eine Bilanz der realisierten Maßnahmen und der eingetretenen Effekte vorzunehmen. Bei Änderungen der Randbedingungen ist eine Aktualisierung/ Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und der Maßnahmenprioritäten sinnvoll.

# Anlagen

---