

BAHNSTADT

# **Mobilitätsdrehscheiben in der Region Freiburg Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1-3 HOAI)**

Bahnhof Kirchzarten: Vorstellung im Bauausschuss am 18. September 2023

Input BahnStadt GmbH

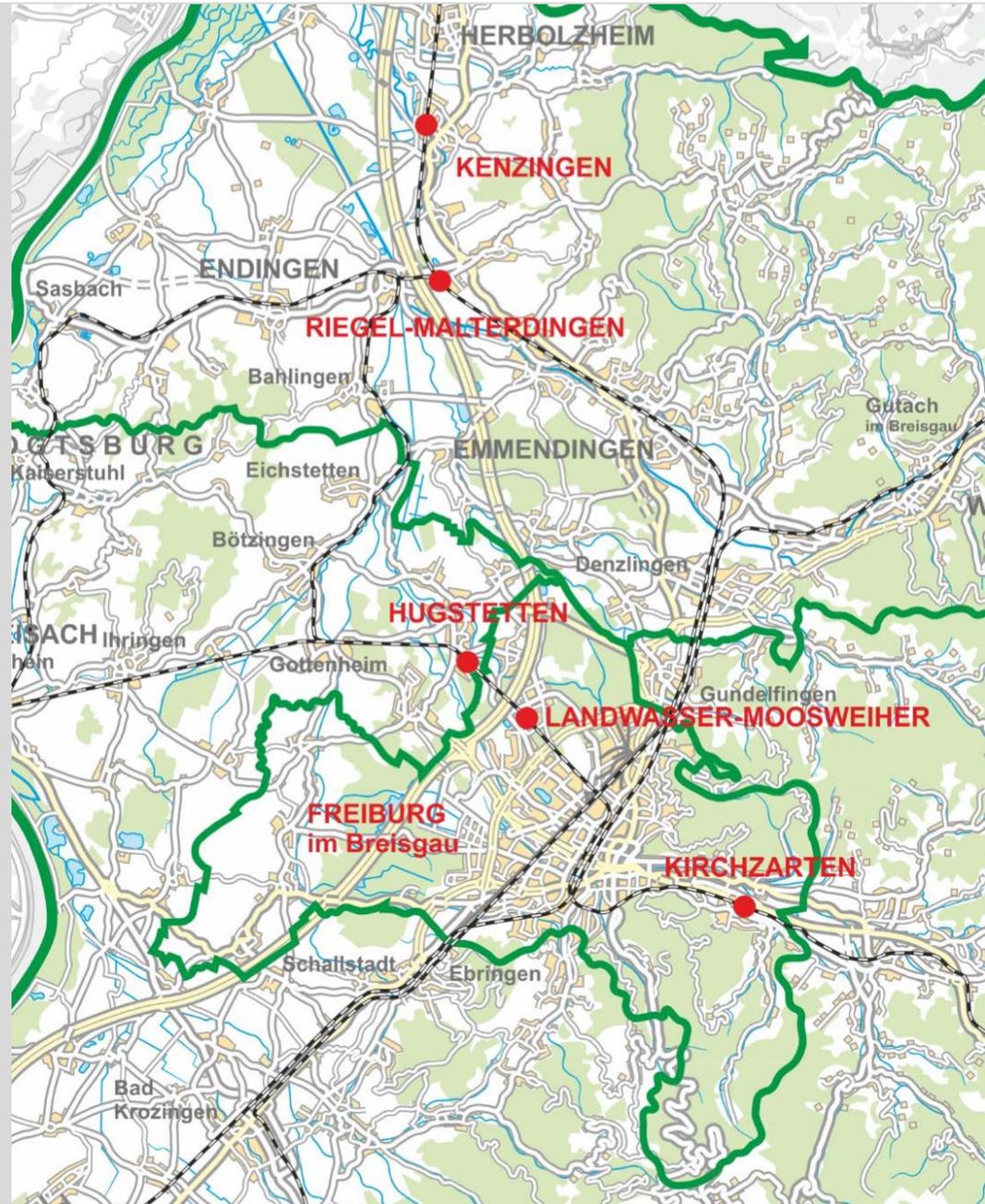
## ■ Inhalt

1. Informationen zum Gesamtprojekt
2. Status Quo und Analyse
3. Die Themen Städtebau und Verkehr
4. Vorplanung (Planungsstand)

# 1. Informationen zum Gesamtprojekt

## Standorte

- Freiburg-Landwasser  
(487 Ein-/ Aussteiger\*innen)
- Hugstetten  
(1.447 Ein-/ Aussteiger\*innen)
- Kenzingen  
(2.602 Ein-/Aussteiger\*innen)
- Kirchzarten  
(5.312 Ein-/ Aussteiger\*innen)
- Riegel-Malterdingen  
(3.362 Ein-/ Aussteiger\*innen)



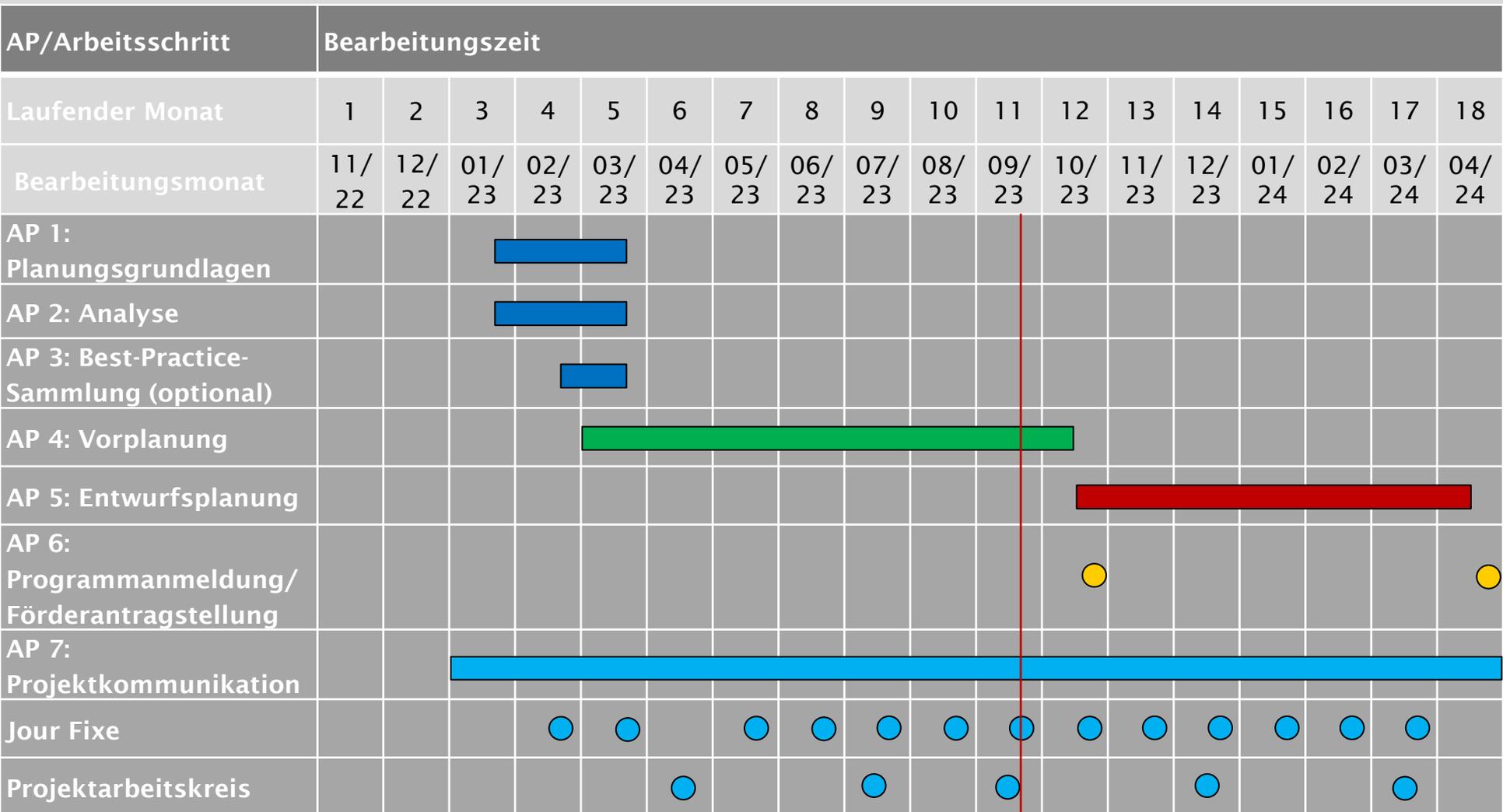
Ein-/Aussteigerzahlen gemäß DB, 2017

- **Planungsansatz: Leitbilder und übergeordnete Ziele**
  - Verbesserung der Verkehrsverknüpfung; dabei: Stärkung des Umweltverbundes als Priorität
  - Berücksichtigung alternativer Mobilitätsformen (Car-Sharing, Shuttle-On-Demand, Mitfahrerangebote)
  - Barrierefreiheit; hierzu zählt neben möglichst barrierefreien Wegeketten auch die Vermeidung psychologischer Barrieren (Angsträume, schlecht einsehbare Bereiche etc.)
  - Minimierung versiegelter Flächen; nach Möglichkeit: Schaffung von Mischverkehrsflächen („Begegnungszonen“) mit hoher Aufenthaltsqualität
  - Verbesserung der Nutzungsqualität; Berücksichtigung von Wetterschutz bzw. Verschattung, Trinkbrunnen, Lokalprodukte-Automat, WLAN etc.
  - Maßnahmen gegen Überhitzung und Austrocknen im Sommer; Berücksichtigung der nötigen Entwässerung als Teil eines ökologischen Planungskonzepts (z.B.: „Schwammstadt“)
  - Berücksichtigung von Dachbegrünungen und Photovoltaik (z.B.: Bike+Ride-Überdachungen; PV bei P+R)
  - Ressourcenschonende Materialwahl (z.B.: Holz bei der Bike+Ride-Anlage)
  - Einbeziehung von Bahnhofsgebäuden bzw. Serviceeinrichtungen in ein verkehrliches und städtebauliches Gesamtkonzept

## ■ Meilensteine: Planung und Förderung

- Grundlagenermittlung und Vorplanung (Lph. 1-2 HOAI): bis Mitte Oktober 2023
- Programmanmeldung für die öffentliche Förderung: bis 31. Oktober 2023
- Aufnahmebescheid ins LGVFG-Programm: voraussichtlich März/April 2024
- Fertigstellung der Entwurfsplanung (Lph. 3 HOAI) und LGVFG-Antragstellung: spätestens August 2024
- Wichtig: frühzeitige Beteiligung der Bürger\*innen (standortabhängig evtl. bereits in der Vorplanung und mittels separater Veranstaltungen)

## Zeitscheine: Projektplan



## 2. Status Quo und Analyse

- **Status Quo: Verkehrsstation und Empfangsgebäude**



Empfangsgebäude (in Privatbesitz)



Hausbahnsteig (Gleis 1) mit Bahnsteigdach



Hausbahnsteig mit Zugangsgebäude und EG



Zwischenbahnsteig (Gleis 2)

- **Status Quo: Verkehrsverknüpfung (Bike+Ride und Bus)**



- **Status Quo: Verkehrsverknüpfung (Park+Ride)**



- **Status Quo: Bahnhofsumfeld**



## ■ Analyse: Eigentumsverhältnisse



### LEGENDE

- LK BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD
- GEMEINDE KIRCHZARTEN
- DB NETZ AG/STATION & SERVICE AG
- PRIVAT / SONSTIGE

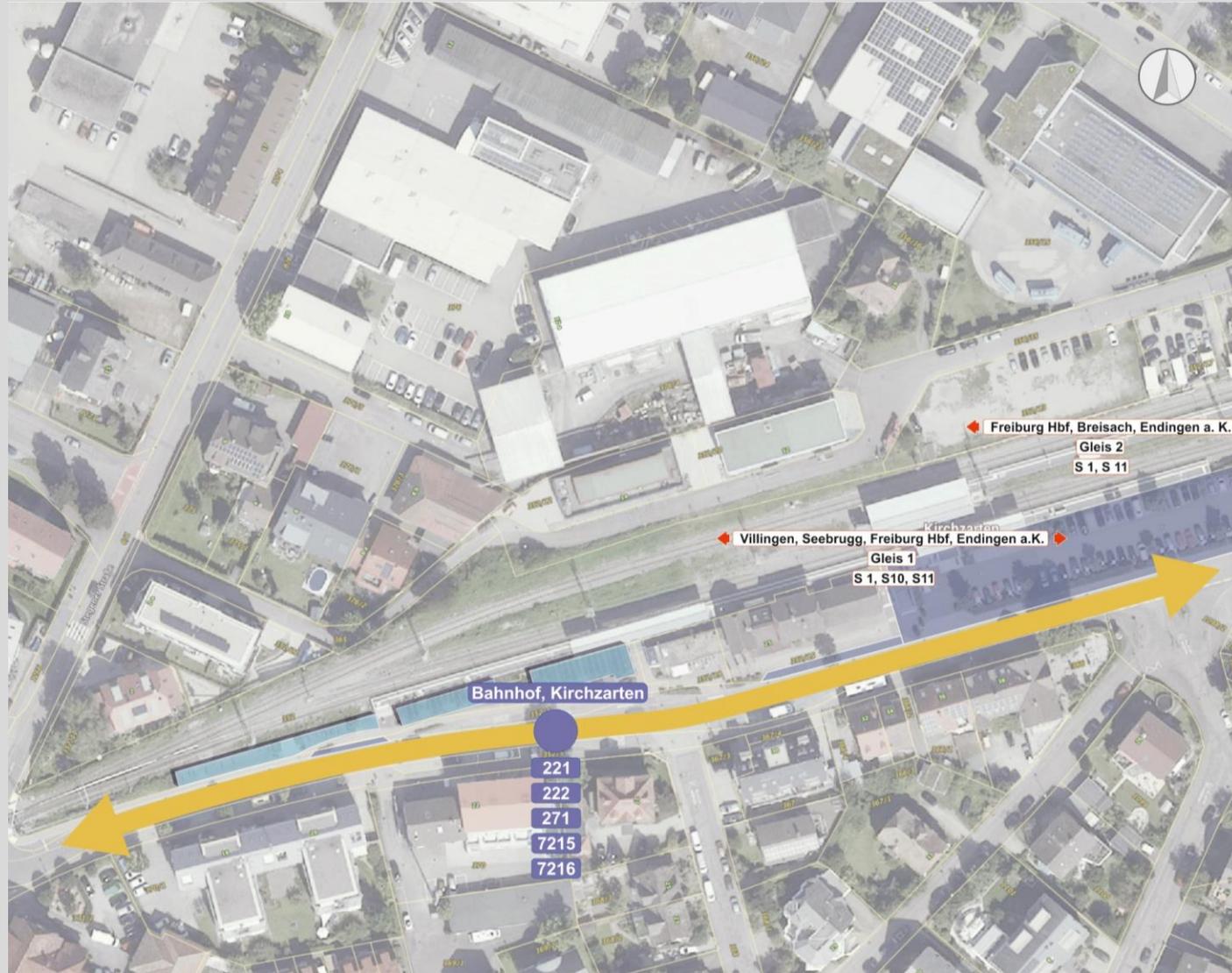
## ■ Analyse: bauliche Nutzung



### LEGENDE

- VORWIEGEND WOHNEN
- VORWIEGEND GEWERBE/  
DIENSTLEISTUNG
- BAHN/BUS/BIKE+RIDE/PARK+RIDE  
(KISS+RIDE)

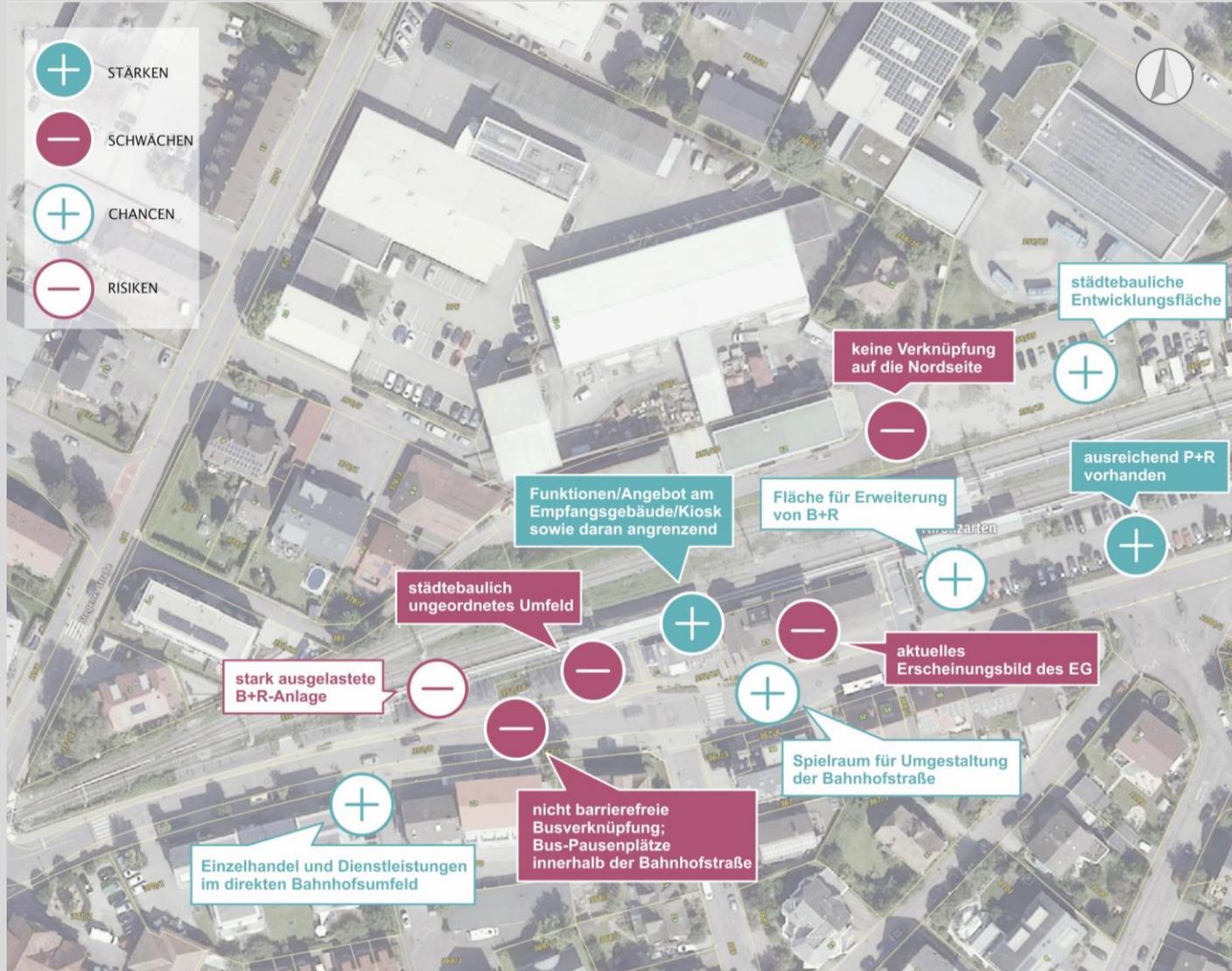
## ■ Analyse: ÖPNV/MIV



### LEGENDE

-  MIV - ACHSE
-  BUSHALTEPUNKT
-  BUSLINIEN
-  B+R
-  P+R (KISS+RIDE)

■ Analyse: SWOT



### 3. Aussagen zur Verkehrsverknüpfung

## ■ Allgemein: Reisendenzahlen und Prognosen

Standort	Reisendenzahl der DB (2017)	Reisendenprognose der DB (2040)	Wachstumsprognose der DB in %
Freiburg-Landwasser	487	773	59 %
Hugstetten	1.447	2.062	42 %
Kenzingen	2.602	3.929	51 %
Kirchzarten	5.312	7.954	50 %
Riegel-Malterdingen	3.362	4.810	43 %
Heitersheim	3.624	5.739	58 %

## ■ Bike+Ride: Bewertung des Status Quo

### ■ Kriterien:

- + Bahnsteignähe; gute Sichtbarkeit im Stadtraum
- seitlich geringer und teilweise fehlender Dachüberstand
- Anlehnbügel mit funktionalen Mängeln
- Entwässerung auf die Platzfläche
- keine gesicherten Stellplätze
- teilweise negatives Erscheinungsbild (Überdachungen „in die Jahre gekommen“)

### ■ Fazit:

- keine ausreichende Qualität
- Betrachtung in Szenarien



## ▪ Standortspezifische Annahmen

- Bemessungsgröße (Einsteigerzahl): 3.977 Reisende
- Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen ergibt sich aus der Differenz zwischen vorhandenem, positiv bewertetem Angebot und errechnetem Bedarf; dabei: Berücksichtigung von gesicherten Stellplätzen (Sammelschließanlage) sowie Berücksichtigung barrierefreier Stellplätze bzw. von Stellplätzen für Sonderfahräder (Lastenräder, Dreiräder, Liegeräder etc.)
- Konzeptioneller Ansatz:
  - Ersatz aller bestehenden Stellplätze (= **Szenario 1**)
  - eventuell aus Kostengründen sinnvoll: Erhalt der überdachten Stellplätze (= **Szenario 2**)
  - frei zugängliche Stellplätze gemäß Bedarfsermittlung (Ausstattung: Anlehnbügel mit Knieholm oder Doppelstockparker)
  - gesicherte Stellplätze in einer Sammelschließanlage gemäß Bedarfsermittlung (Ausstattung: Anlehnbügel oder Doppelstockparker)

## ▪ Bike+Ride: Herleitung des Mengengerüsts (Szenario 1)

Analyseschritt	Anzahl Stellplätze
Anzahl Stellplätze (Bestand)	184
Anzahl Stellplätze mit ausreichendem Standard = Bestand bereinigt	0
Anzahl Einsteiger (50% der Ein- und Aussteiger)	3.977
davon 20% = Modal-Split-Zielwert für B+R	795
Minderungsfaktor 1,2 wegen Mehrfachnutzung = Bedarf	663
davon gesichert (30%)	199
Differenz Bedarf – Bestand bereinigt	663
Ergebnis BW-Bedarfsrechner (auf Basis des DB-Prognosewertes)	379
<b>Gewählter Wert: neu errichtete Stellplätze</b>	<b>≈ 663</b>
<b>davon frei zugänglich</b>	<b>≈ 464</b>
<b>davon gesichert (Sammelschließanlage)</b>	<b>≈ 199</b>

## ▪ Bike+Ride: Herleitung des Mengengerüsts (Szenario 2)

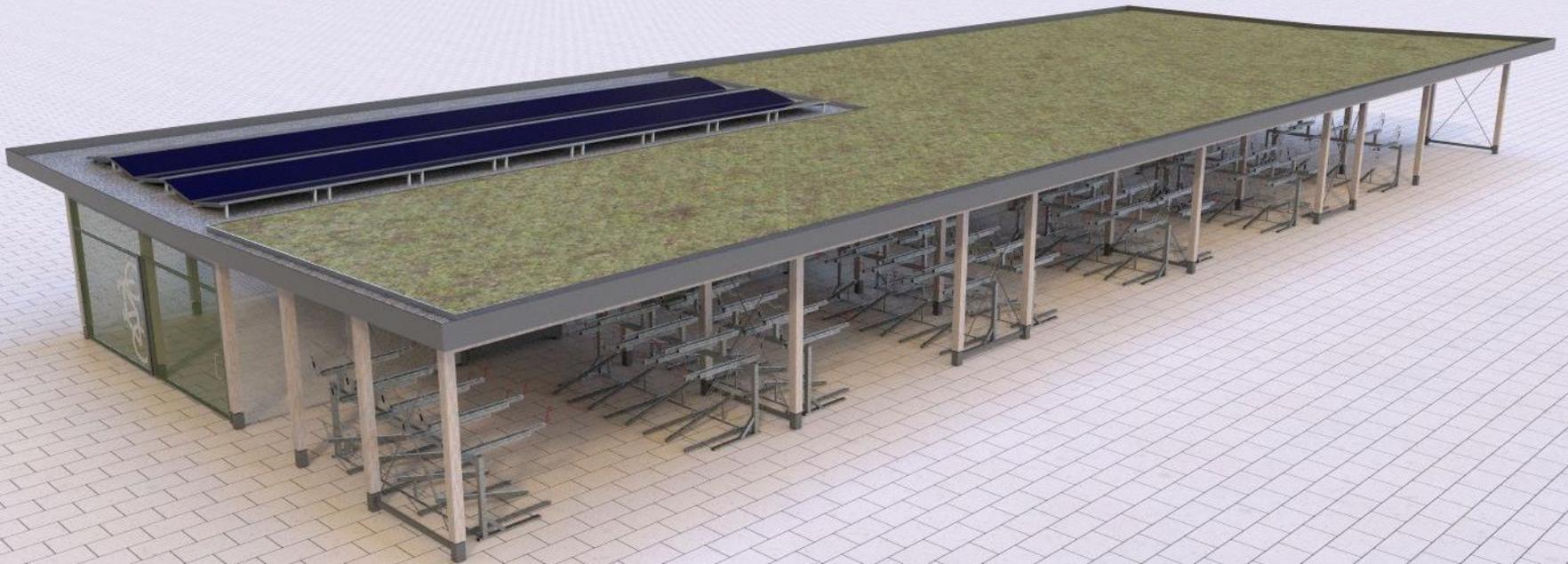
Analyseschritt	Anzahl Stellplätze
Anzahl Stellplätze (Bestand)	184
Anzahl Stellplätze mit ausreichendem Standard = Bedarf bereinigt	122 (ohne nicht überdachte Stellplätze)
Anzahl Einsteiger (50% der Ein- und Aussteiger)	3.977
davon 20% = Modal-Split-Zielwert für B+R	795
Minderungsfaktor 1,2 wegen Mehrfachnutzung = Bedarf	663
davon gesichert (30%)	199
Differenz Bedarf – Bestand bereinigt	543
Ergebnis BW-Bedarfsrechner (auf Basis des DB-Prognosewertes)	379
<b>Gewählter Wert: neu errichtete Stellplätze</b>	<b>≈ 543</b>
<b>davon frei zugänglich</b>	<b>≈ 344</b>
<b>davon gesichert (Sammelschließanlage)</b>	<b>≈ 199</b>

## ▪ Bike+Ride: Beispiel für einen regionalen Ansatz

- Schleswig-Holstein: Entwicklung eines landesweiten Bike+Ride-Anlagentyps
- Leitlinien des Entwurfs:
  - Funktionalität: z.B. ausreichender Dachüberstand)
  - Modularität: Anpassung an vorhandene Platzverhältnisse auf Basis eines Standard-Moduls)
  - Variabilität: Kombination aus frei zugänglichen und gesicherten Stellplätzen sowie aus Anlehnbügel und Doppelstockparkern
- Design gemäß Corporate-Identity-Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein und der NAH.SH
- Wiedererkennbarkeit durch Umsetzung an mittlerweile über 30 Stationen im Land



- **Bike+Ride: Weiterentwicklung mit ökologischem Ansatz**



Planung für den S-Bahnhof Eichwalde (bei Berlin)

## ▪ Bus: Mengengerüst und funktionales Konzept

Kriterium	Anzahl / Konzept
Anzahl Haltestellen (Bestand)	5 (3 x 12m-Bus; 1 x 15m-Bus; 1 x 18m-Bus)
Anzahl Haltestellen (Planung)	5 (2 x 12m-Bus; 2 x 15m-Bus; 1 x 18m-Bus)
Städtebauliches Leitbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorplatz als städtebauliche Einheit (Begegnungszone)</li> </ul>
Planungsansätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ grundlegender Umbau                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erneuerung des Fahrbahnbelags (Pflasterung)                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestellenbereiche: Pflaster oder Beton (Grund: längere Haltbarkeit)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▪ Östlich der Kommunaltrasse: Wendemöglichkeit für 15-m-Busse (ungünstigste Schleppkurve)</li> </ul>

## 4. Vorplanung (Planungsstand)

■ Varianten (Stand 06.07.2023)

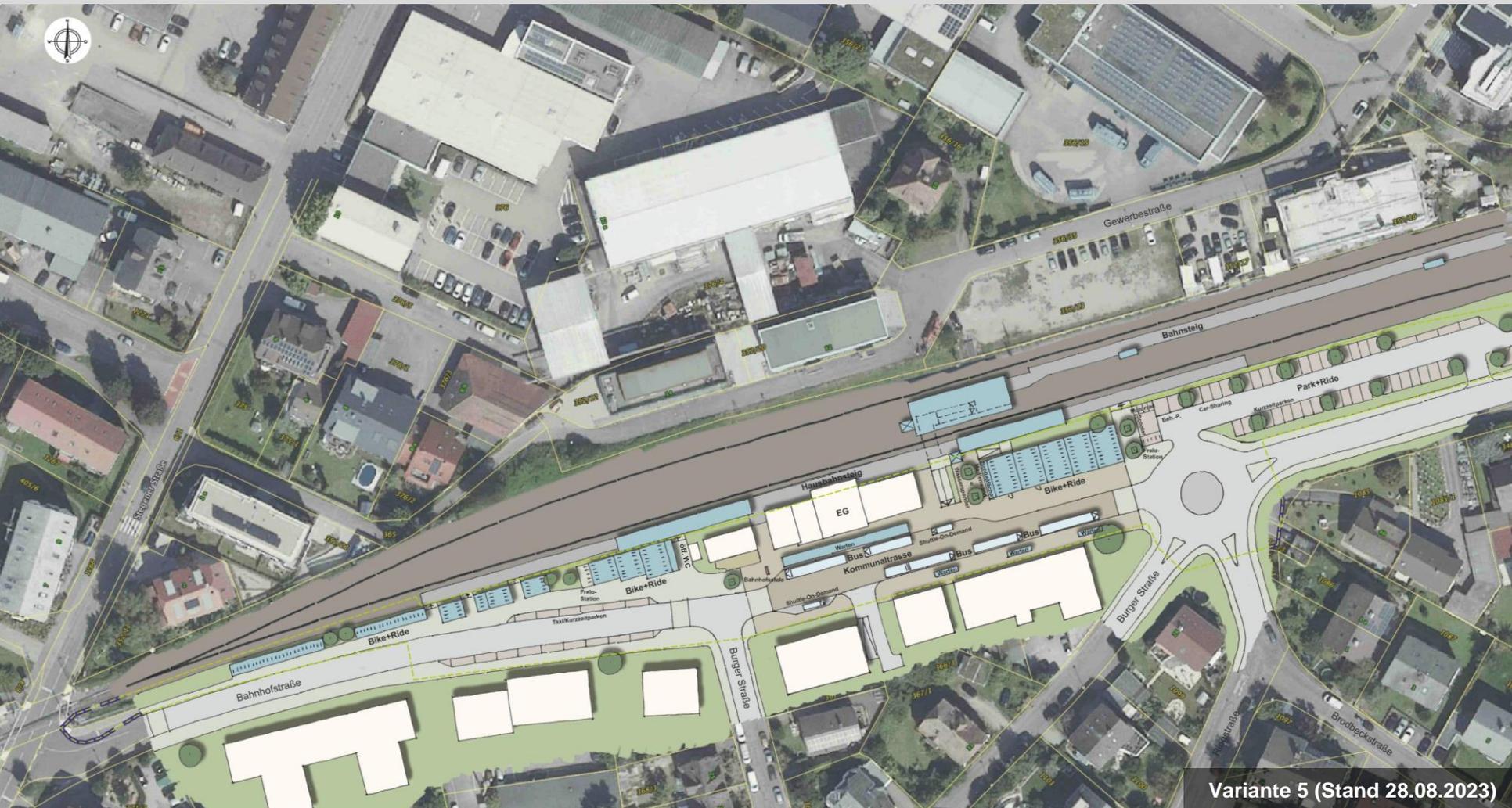


## ▪ Exkurs: Thema „Durchstich“ des Bahnsteigtunnels

- Tunnelverlängerung ist mit einer Reihe von Chancen verbunden:
  - Kürzere Wege aus dem nördlichen Umfeld zu den Bahnsteigen
  - Höhere Lagequalität der Nordseite (bessere Verkehrsanbindung)
  - Entlastung für die Verknüpfungsanlagen auf der Südseite (Verlagerungsmöglichkeit von Bike+Ride und Park+Ride)
- Lösung wurde bereits im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Verkehrsstation diskutiert → Das Angebot der Bahn wurde von der Gemeinde abgelehnt (Grund aus gemeindlicher Sicht: zu hoher Kostenanteil)
- Aktuelle Einschätzung:
  - Wird die Idee heute wieder aufgerollt, ergeben sich mit Sicherheit höhere Kosten (generell und für die Gemeinde)
  - Mitwirkungsbereitschaft der Bahn ist voraussichtlich gegeben, aber: mit großer Wahrscheinlichkeit keine Kostenbeteiligung
  - Umsetzbarkeit hängt primär an der Finanzierung; v.a.: Frage der öffentlichen Förderung
- Konsequenz für die aktuelle Planung: Betrachtung des „Mit- und Ohne-Falls“ bei der Diskussion der Varianten → Tunneldurchstich als Option (unabhängig von der Variante)

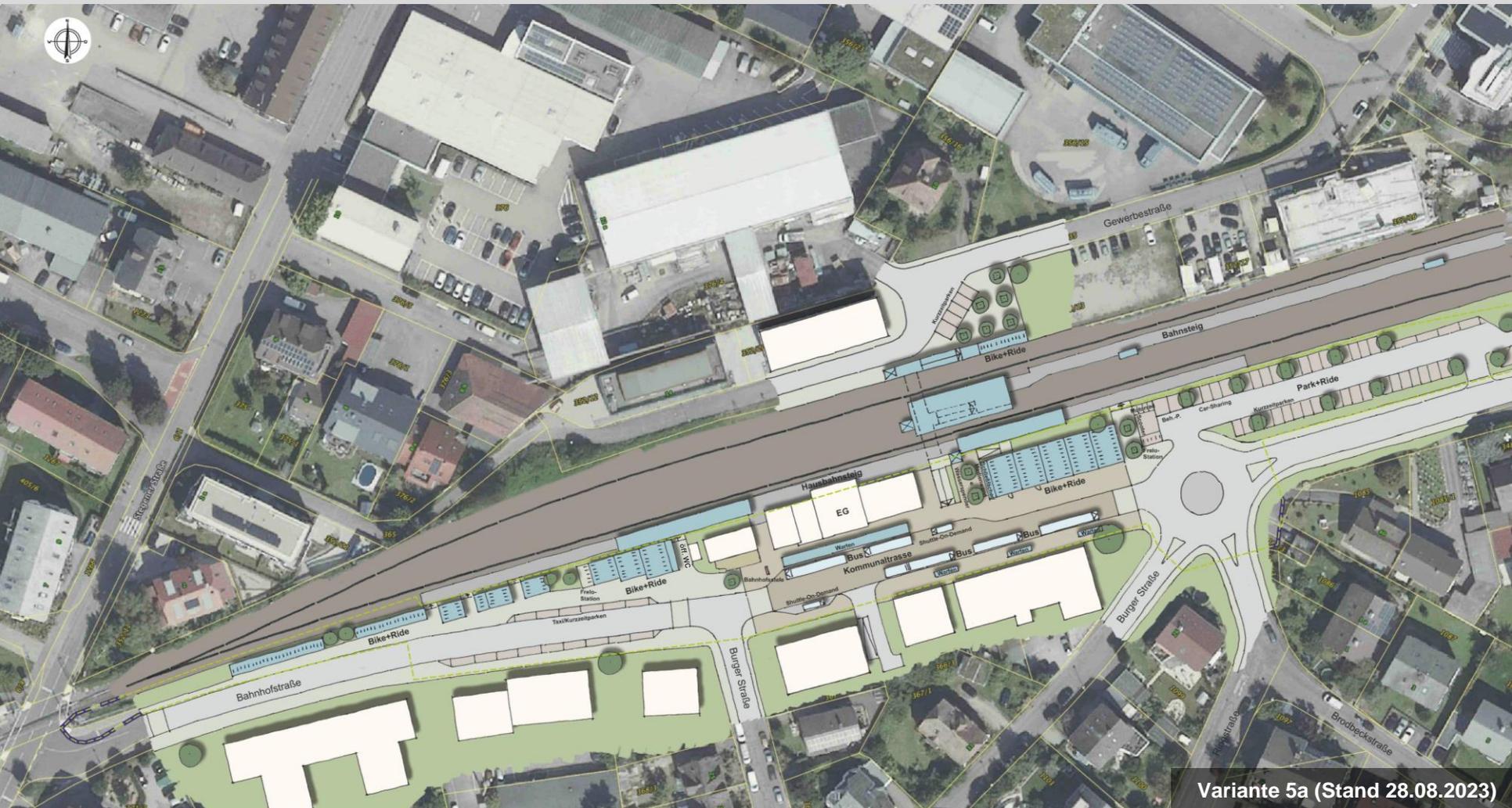


▪ **Vorzugsvariante (ohne Tunnelverlängerung): Übersicht**



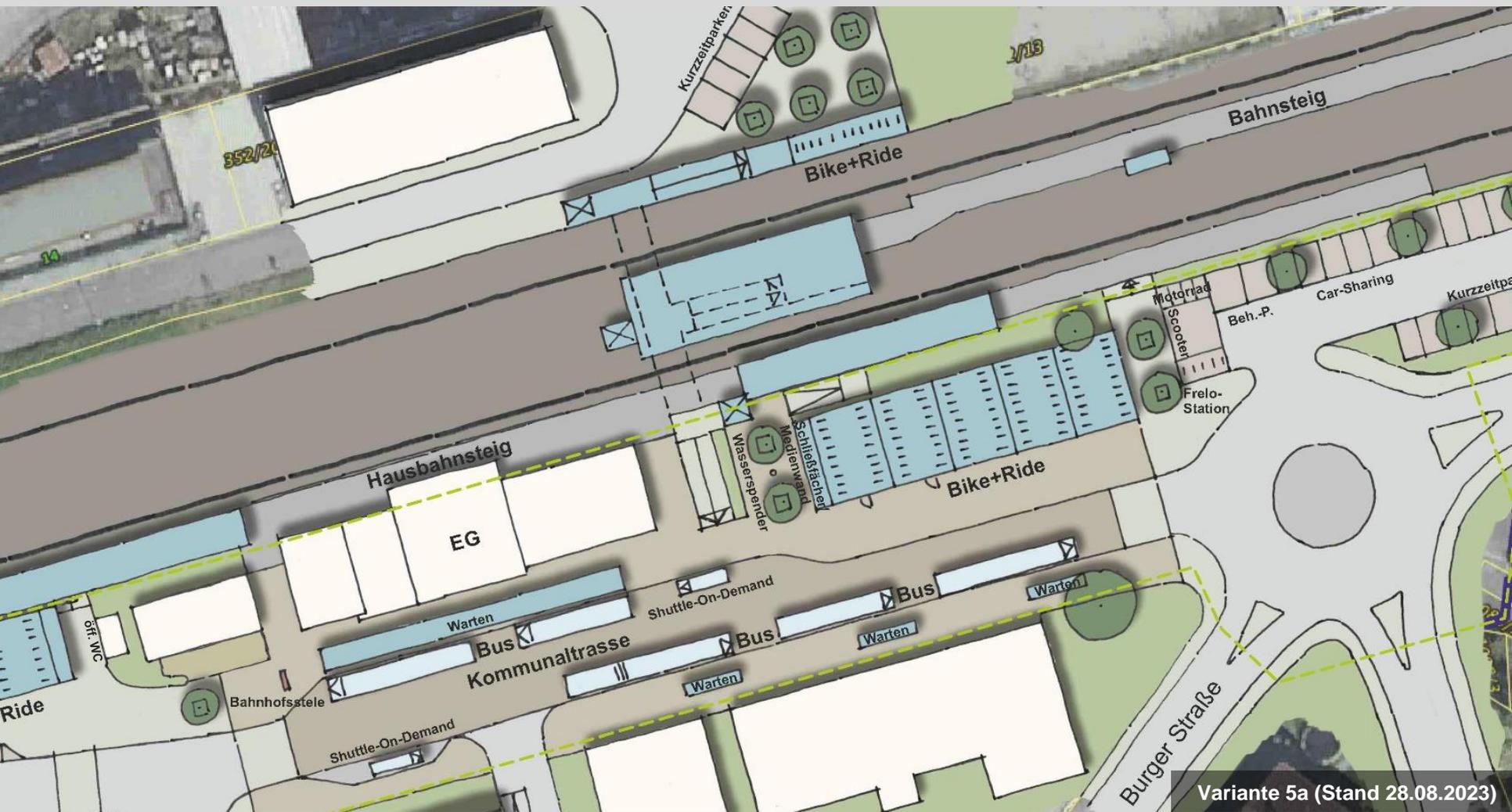
Variante 5 (Stand 28.08.2023)

▪ **Vorzugsvariante (mit Tunnelverlängerung): Übersicht**



Variante 5a (Stand 28.08.2023)

▪ **Vorzugsvariante (mit Tunnelverlängerung): Lupe**



Variante 5a (Stand 28.08.2023)

- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann  
BahnStadt GmbH  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel.: 030 - 4050577-13  
neumann@bahnstadt.de  
www.bahnstadt.de