

# Sitzungsvorlage

Vorl. 086/2023



Bearbeiter Daniel Beilharz  
Aktenzeichen 106.30 - Bei  
Datum 10.07.2023

## Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte Eutingen - Vorstellung bisheriger Analysen - Vorstellung und Billigung der weiteren Vorgehensweise

### Bezug:

**Anlagen:** Anlage 1: Präsentation lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte Eutingen  
Anlage 2: Visualisierung Ortsmitte Eutingen im Gäu

### Beratungsfolge

Nr.	Gremium	Öffentlichkeitsstatus	Datum	TOP
1	Bezirksbeirat	Öffentlich	24.07.2023	1.1.
2	Gemeinderat	Öffentlich	25.07.2023	1.

### Beschlussvorschlag:

**Der Gemeinderat nimmt die Präsentation zur Kenntnis und billigt die weitere Vorgehensweise auf Grundlage der bisher erhobenen und ausgewerteten Datengrundlagen.**

### Finanzielle Auswirkung:

Keine. Die Ausgaben wurden bereits mit Beschluss zur Aufnahme in das Förderprogramm sowie der folgenden Auftragsvergabe beschlossen (Produkt 5110.0000, Sachkonto 44319000).

### Sachverhalt:

Die B 28 Ortsdurchfahrt Eutingen zeichnet sich durch einen hohen Durchgangsverkehr mit hohem Schwerverkehrsanteil aus. Laut bisherigen Aussagen aller zuständigen übergeordneten Behörden, angefangen bei der unteren Baurechtsbehörde in Horb, über das zuständige Regierungspräsidium in Karlsruhe, sowie die zuständigen Landes- und Bundesministerien sei keine Entlastung durch ein LKW-Durchfahrtsverbot möglich, da die B 28 als Bedarfsumleitungsstrecke für die A 81 dient. Darüber hinaus steht bis zur Aufstellung des avisierten Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 nicht in Aussicht, dass die Möglichkeit einer Ortsumfahrung überhaupt geprüft werden könnte.

Eine Tempo 30-Regelung sowie eine Fahrbahndeckenerneuerung konnte bisher lediglich mit der Begründung des Lärmschutzes durch die Lärmaktionsplanung erreicht werden. Mehr als Tempo 30 durchgängig zu sichern sowie weiterhin ein LKW-Durchfahrtsverbot und die Aufbrin-

gung eines Flüsterasphalts untersuchen zu lassen, kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiterhin vermutlich nicht erreicht werden.

Vom Regierungspräsidium Karlsruhe als auch dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg wurde deshalb die Bewerbung in das Programm lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten vorgeschlagen. Durch konkrete, professionelle Analysen sowie auf deren Grundlage zu erstellende gesamtheitliche Verkehrskonzepte für den Ortsmittenraum könne man potentiell auch eine Verbesserung auf der B 28 herbeiführen.

Im Juli 2022 beschloss der Gemeinderat deshalb, sich für das Programm lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu bewerben. Ein Antrag hierfür wurde Ende Juli 2022 gestellt und im Oktober 2022 bewilligt. Die notwendigen Grundlagendaten wurden seit 2022 von der Verwaltung gesammelt und mit Projektbeginn im März 2023 die quantitativen Bestandsanalysen als auch qualitativen Analysen zum derzeitigen Status Quo und eventuellen Verbesserungspotentialen ermittelt.

Inhalt dieser Sitzungsvorlage ist die Präsentation oben genannter Analysen durch Mitarbeiter der Rapp AG, s. Anlage.

Diese ist grob gegliedert in:

- die quantitative Bestandsanalyse des fließenden Verkehrs an verschiedenen Messpunkten und Vergleiche dieser mit vergangenen Messungen,
- die quantitative Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs (Parkraumuntersuchung),
- erste Ergebnisse einer qualitativen Analyse zum Rad- und Fußverkehr, dem ÖPNV sowie der Aufenthalts- und Umfeldqualität,
- erste Ansatzpunkte für ein zukünftiges Konzept und
- die Vorstellung der weiteren Vorgehensweise.

Zudem hat die Verwaltung über die Servicestelle Ortsmitten eine kostenlose Visualisierung der Ortsmitte beauftragt. Bei der Visualisierung wird auch der Einfahrtsbereich von der B 28 in die Marktstraße untersucht. Durch die Uneinsichtigkeit, insbesondere für Ortsfremde, ist diese Stelle vor allem für den Schwerlastverkehr oftmals mit Vollbremsungen verbunden, da die Lichtzeichenanlage zu spät erkannt wird. Eine visuelle Darstellung der Ortsmitte in Form eines einheitlichen Belags im erweiterten Kreuzungsbereich könnte einer Entschleunigung in dem Bereich zuträglich sein. Ebenso könnte hierdurch eine Verbindung des nördlichen und südlichen Bereichs Eutingens herbeigeführt werden und die Dienstleister an der B 28 in die Marktstraße – eigentlich einem Fußgängerbereich mit Potential – miteinbezogen werden.

Das Ergebnis der Visualisierung über die Servicestelle Ortsmitten ist lediglich ein Beispiel, wie sich die Ortsmitte durch z. B. Verlagerung von Parkplätzen und einer Oberflächengestaltung entschleunigen lassen könnte und soll (Denk-)Anreize für tatsächliches Handeln schaffen. Sie ist nicht verbindlich und wurde ebenso ohne Vorprüfung auf rechtliche Umsetzbarkeit erstellt. Die Planersocietät bot darüber hinaus an, nach dem Feedback aus der Beratung im Gemeinderat gerne eine weitere Variante zu erstellen. Aus Sicht der Verwaltung sollte diese dann die oben genannten Punkte bezüglich der B 28 stärker behandeln.



RAPP

# Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte Eutingen

**Niklas Maaßen**

25.07.2023 | Rapp AG

In der Schweiz zu Hause –  
mit Tochtergesellschaften in Deutschland.  
Die Rapp AG ist an 10 Standorten vertreten:

Basel  
Münchenstein  
Zürich  
Affoltern a. A.  
Münsingen  
Lugano

Berlin (DE)  
Freiburg i. Br. (DE)  
Konstanz  
Lörrach



# Beratung Mobilität, Verkehr und Schallschutz

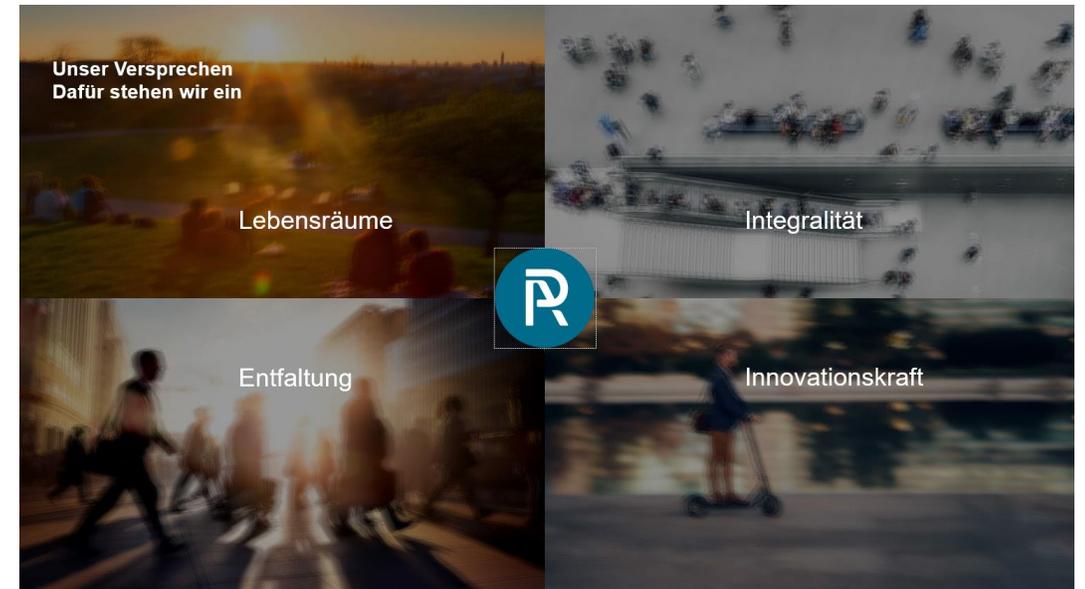
## Referenzen

### Mandate Verkehrsplanung Rapp AG Freiburg

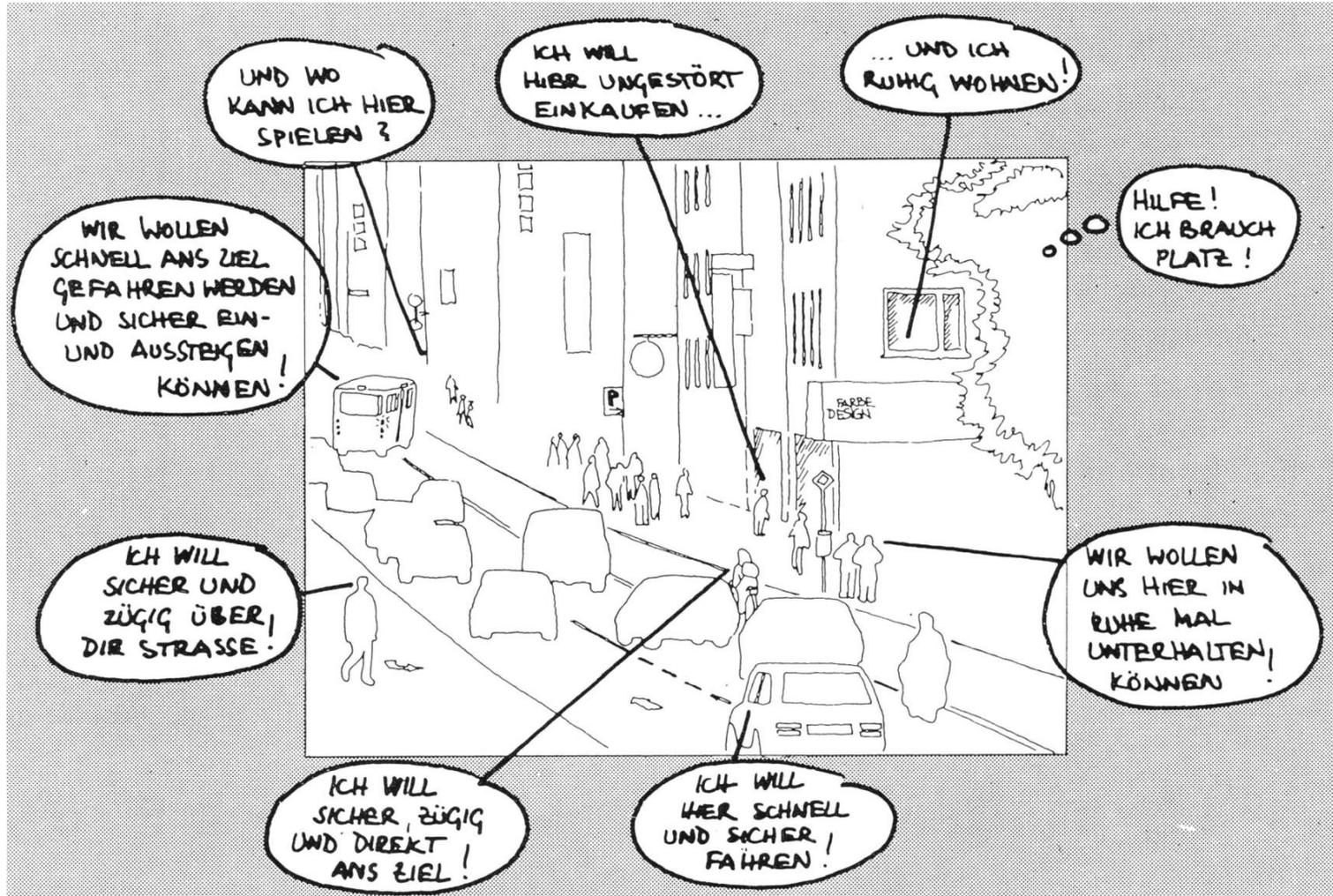
- Kandern, Furtwangen: Lebendige & verkehrsberuhigte Stadtmitte
- Freudenstadt: Mobilitätskonzept Landesgartenschau
- Rottenburg: Fußverkehrskonzept
- Waldkirch: Radverkehrskonzept & Schulwegeplanung
- Hagnau: Parkraumkonzept
- Bad Wurzach: Verkehrsentwicklungsplan

### Mandate Lärmaktionsplanung Rapp Freiburg

- über 100 Lärmaktionspläne in Baden-Württemberg, u. a.:
- LAP Eutingen, Horb, Rottenburg, Ravensburg, Salem, Donaueschingen, Hüfingen, Schwäbisch Hall, etc.

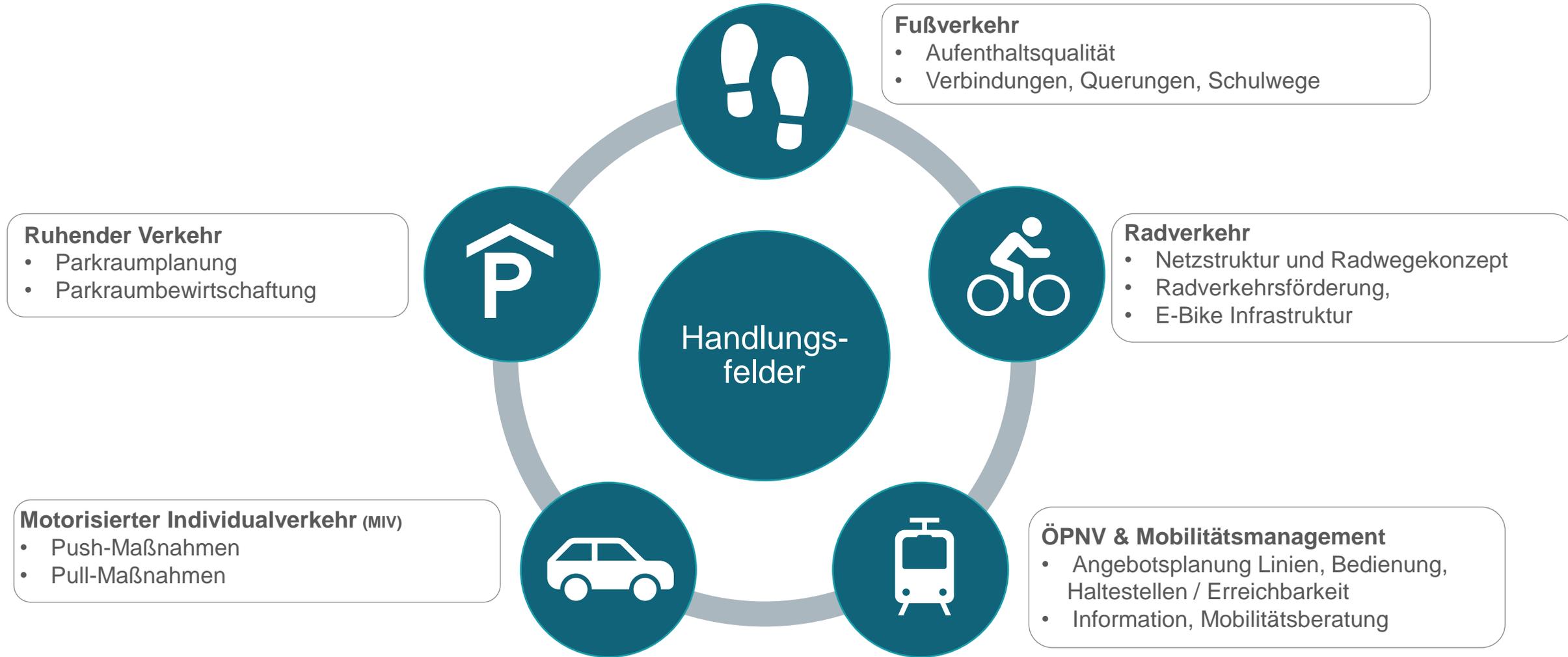


# Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsplanung



**Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche!**

# Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsplanung



# Ziele der kommunalen Verkehrsplanung (Auswahl)

## **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**

- Gestaltung des Straßenraums
- Entlastung der Wohnviertel vom Kfz-Verkehr
- Minimierung der sozialen Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen

## **Umwelt**

- Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen
- Minimierung der Versiegelung

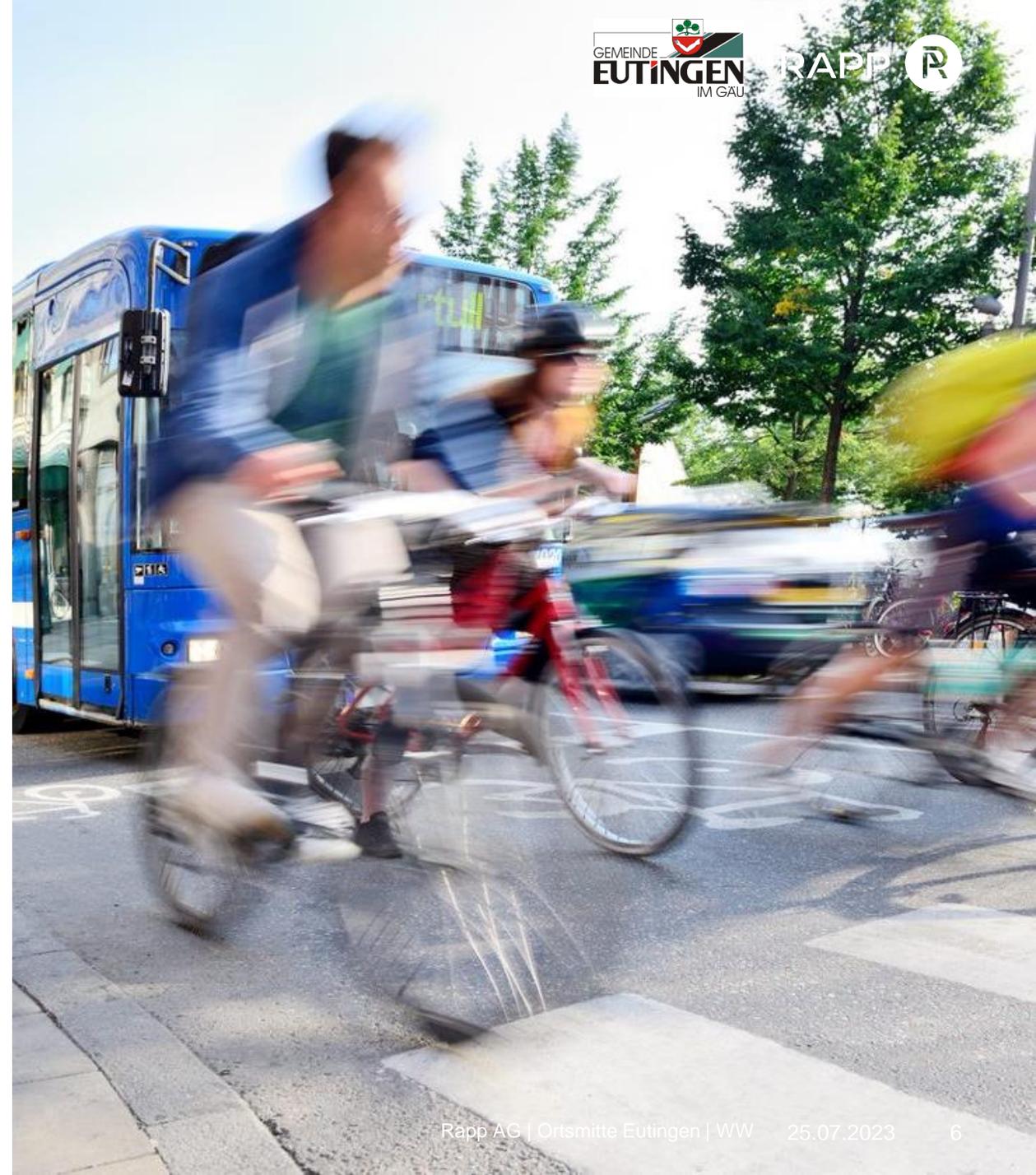
## **Verkehrsqualität**

- Erreichbarkeit von Standorten
- Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

## **Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, soziale Teilhabe**

## **Finanzierung**

- Verringerung der kommunalen Investitions- und Erhaltungskosten



# „Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“



- Förderquote maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten
- Konzeptionen müssen «Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte...» erfüllen
- eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung ist erforderlich
- die Umsetzung der Konzeptionen ist auf geeignete Weise zu evaluieren

# Ausgangssituation Eutingen

- sehr hohe Verkehrsbelastung mit überproportionalem Schwerverkehrsanteil in der Ortsdurchfahrt
- Tempo 30 aus Lärmschutz (LAP 2015, Rapp AG), Fertigstellung Hochbrücke Horb 2025  
→ keine nachhaltige Verbesserung der Situation
- Südumfahrung kurz- oder mittelfristig nicht absehbar
- Regierungspräsidentin empfiehlt die Erstellung eines „Verkehrskonzepts“



Quelle: Schwarzwälder Bote, 10.12.2021

## Ohne Planung kein weiterer Schritt

Die Regierungspräsidentin betonte immer wieder, wie wichtig ein **Verkehrskonzept** durch die Gemeinde Eutingen ist. Nach der Begehung der B28, auf Höhe der Metzgerei bis zur Bushaltestelle "Brobeil", wurde klar, dass ohne die Planung kein weiterer Schritt erfolgen wird. Die Regierungspräsidentin werde nochmals nachschauen, warum in ihren Unterlagen 30 Stundenkilometer durch ganz Eutingen, von Ortsschild zu Ortsschild, enthalten ist, dies aber nicht der Fall ist, denn an den Ortseingängen gelte noch kurze Zeit 50 Stundenkilometer. Ansonsten konnte sie der Gruppe aber keine weiteren

# Untersuchungsraum Eutingen

- primärer Untersuchungsraum umfasst die Haupt-, Markt-, Bahnhof- und Bergstraße
  - Reduzierung und Verlagerung des fließenden und ruhenden Verkehrs hat überörtliche Wirkungen
- Berücksichtigung eines sekundären Untersuchungsraumes notwendig



# Aufgabenstellung – Unsere Leistungen

- Analysen
  - Bestandsanalyse ruhender Verkehr, fließender Verkehr, ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, Aufenthalts- & Umfeldqualität
- Leitbilder und Planungsziele
- Integriertes Konzept
- Modelltechnische Untersuchung
  - Planfälle: Lkw-Lenkungskonzept & Sperrung Hochdorfer Weg
- Umsetzung, Verstetigung, Monitoring
- Beteiligungsprozess
- Berichtswesen



# Aufgabenstellung – Unsere Leistungen

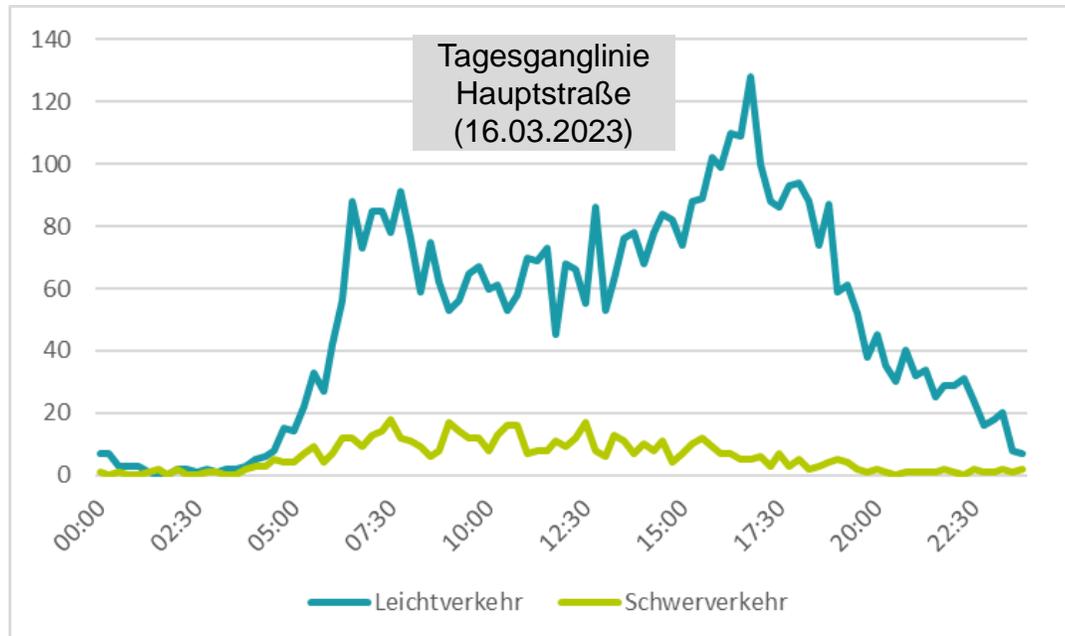
- «Erkenntnisse werden ergänzt durch die Problemlagen aus Sicht von Bürger:innen, TöB und weiterer Interessenvertreter:innen»
- «Das Maßnahmenkonzept enthält strategische Aussagen sowie konkrete besonders wichtige Maßnahmen»
- «Technische Machbarkeitsprüfungen sind nicht Gegenstand des Angebots»
- «...insbesondere die verkehrliche Wirkung eines Lkw-Lenkungskonzepts [wird evaluiert]»



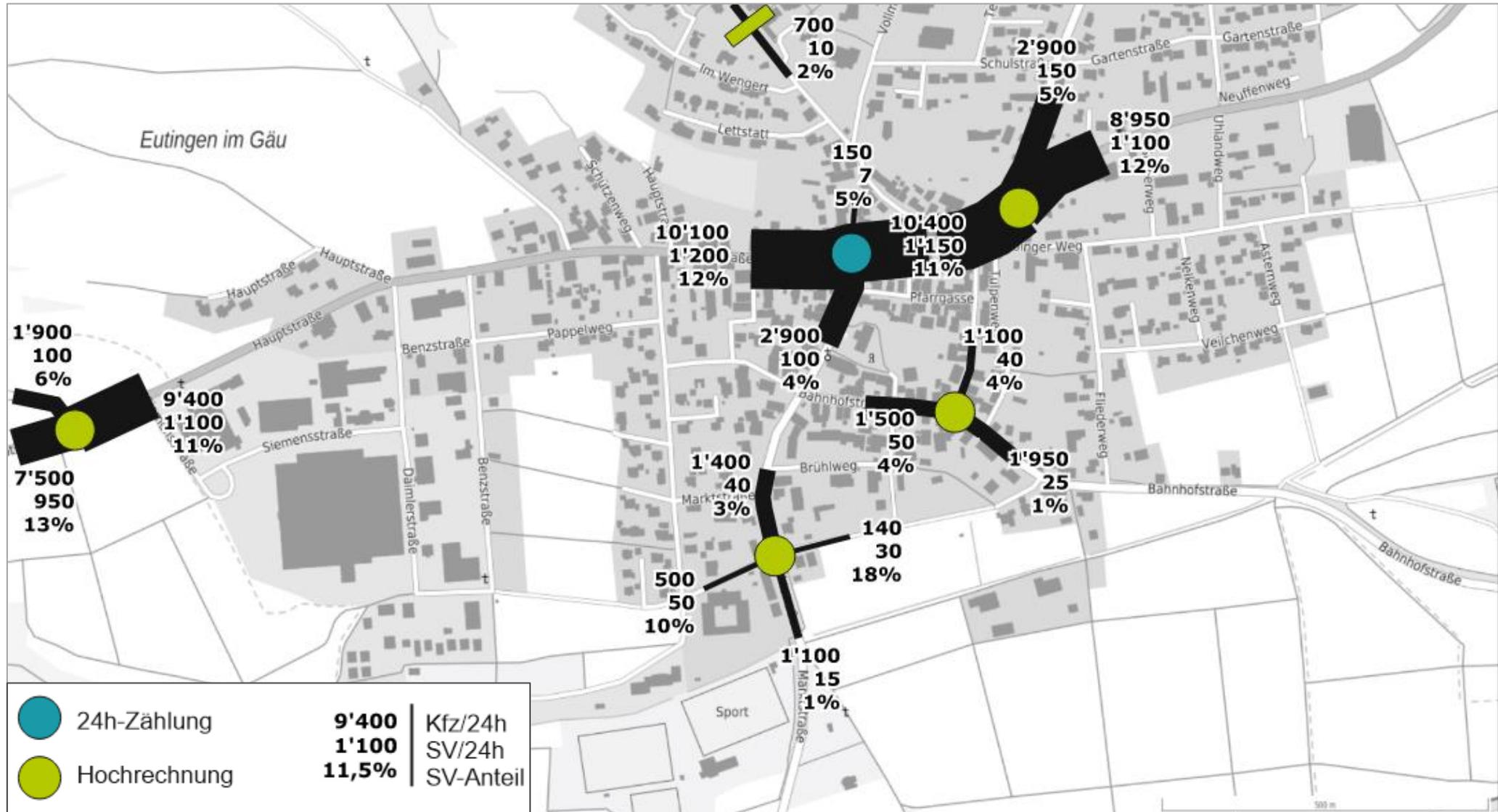
# Quantitative Bestandsanalyse Fließender Verkehr

Verkehrszählung am 16.03.2023

- Vier Knotenpunkte und ein Querschnitt
- 1x 24h
- 4x 6:00 – 19:00 Uhr (→ Hochrechnung auf Tageswerte)



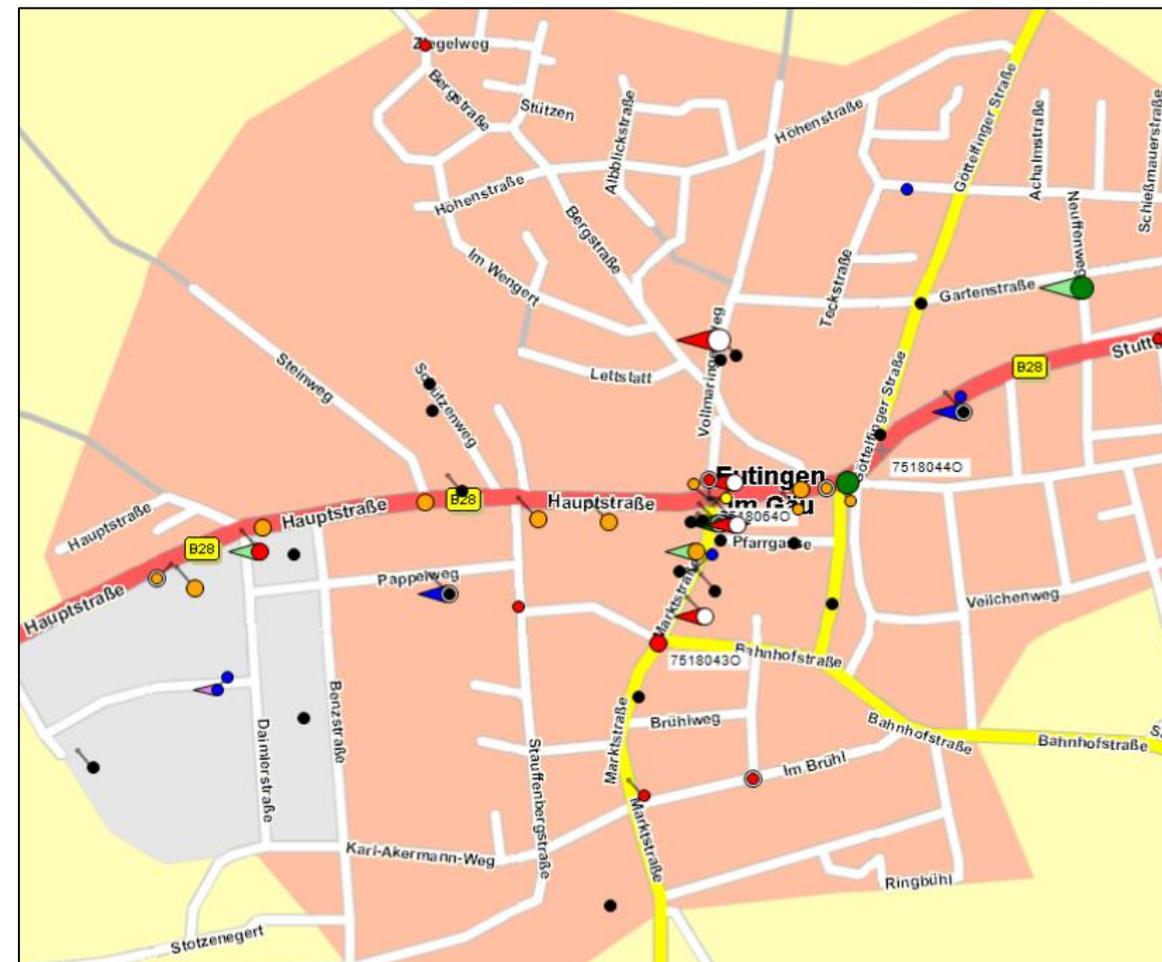
# Quantitative Bestandsanalyse Fließender Verkehr



# Quantitative Bestandsanalyse Fließender Verkehr

- Unfallkarten von Jan. 17 – Sep. 22
- relativ großes Unfallaufkommen
- Unfälle B28
  - Auffahrunfälle, Begegnende, Überholungen
- Marktstraße
  - Fußgänger:innen überschreiten Straße
- auffällig: 42% aller Unfälle bei Dunkelheit und/ oder Nässe

Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
 Unfall mit Getöteten	 1 - Fahr Unfall (F)	 Fußgänger
 Unfall mit Schwerverletzten	 2 - Abbiegeunfall (AB)	 Radfahrer
 Unfall mit Leichtverletzten	 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	 Kraftrad
 Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	 Baumunfall
 Unfall mit Sachschaden	 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	 Alkohol oder Drogen
	 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	 Überholunfall
	 7 - Sonstiger Unfall (SO)	 Wildunfall



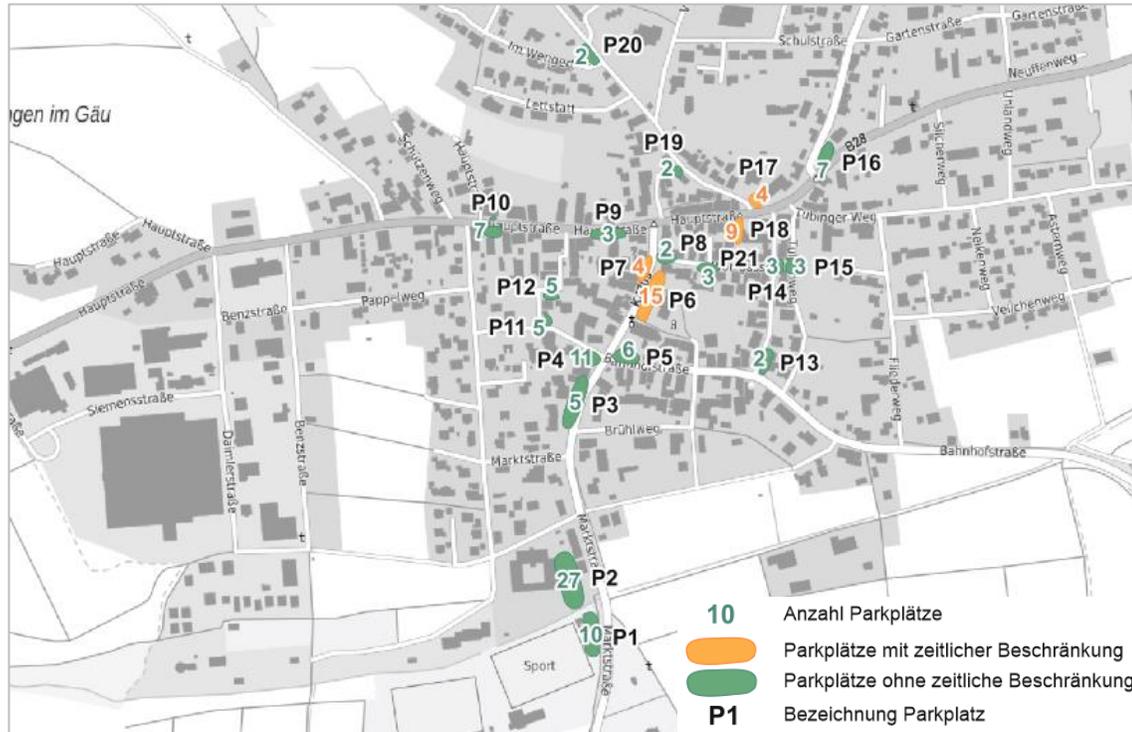
# Fazit quantitative Bestandsanalyse Fließender Verkehr

- Durchgehend hohe Kfz-Belastung:  
10.000 Kfz & 2.000 Lkw in der OD
- Untergeordnetes Straßennetz mit weitestgehend  
städtebaulich verträglichen Belastungen (<3.000 Kfz / 24h)
- Vergleichsweise hohe Unfallhäufigkeiten entlang der B28  
und Markstraße (Fußgänger:innenbeteiligung)



# Quantitative Bestandsanalyse Ruhender Verkehr

- Fotodokumentation in drei Durchgängen (14 – 15 Uhr, 16 – 17 Uhr, 18 – 19 Uhr)

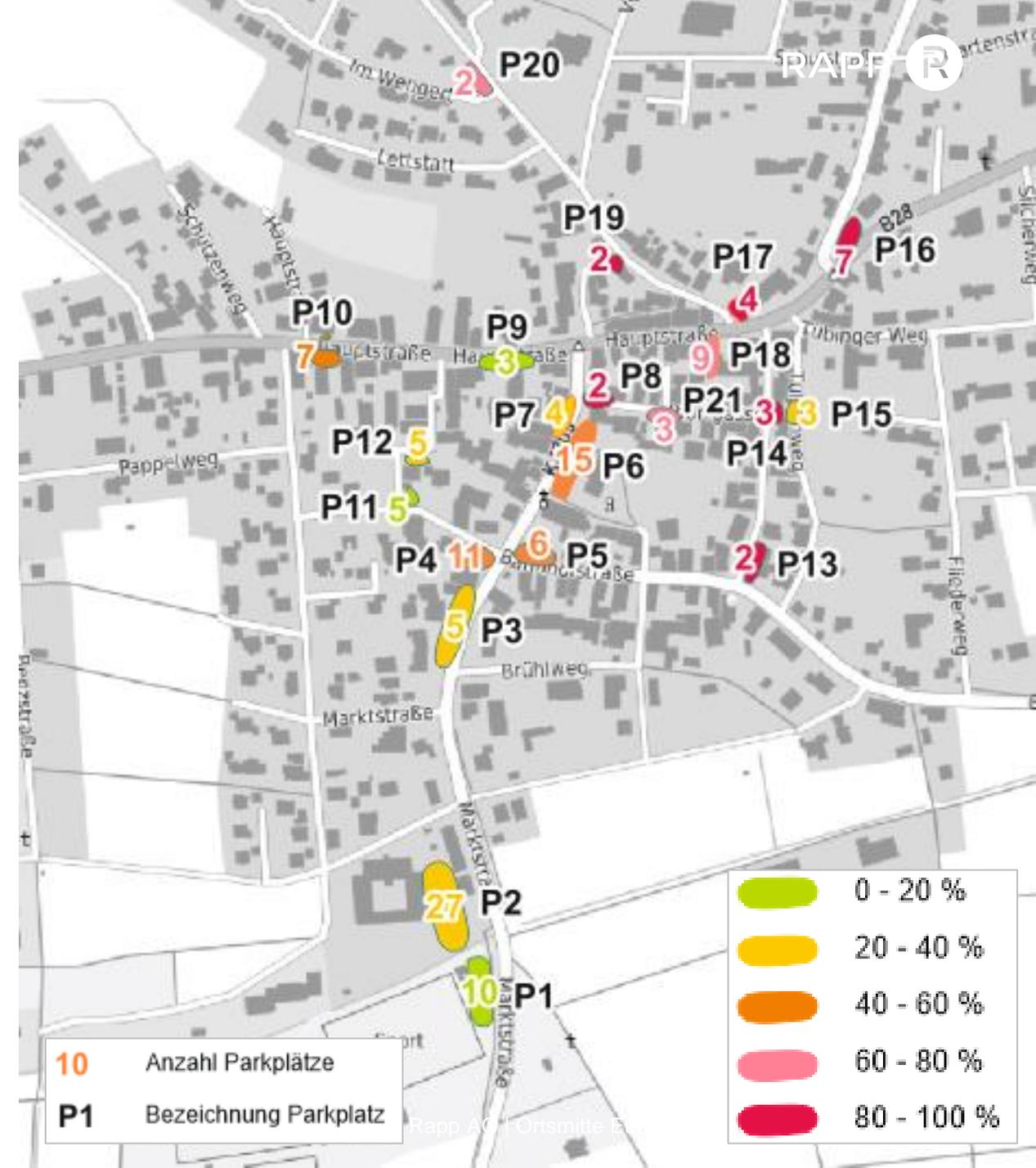


# Quantitative Bestandsanalyse Ruhender Verkehr

Nachmittagszeitraum 14 – 18 Uhr

(Verwaltung war am Erhebungstag nicht im Gebäude Marktstraße)

Nr.	Straße / Zone	Anzahl Parkplätze	Auslastung	
			durch- schnittlich	maximal
P1	Sportplatz	10	0%	0%
P2	Seniorenzentrum	27	35%	48%
P3	Marktstraße Brühlweg	5	40%	60%
P4	Marktstraße Schelmengraben	11	52%	64%
P5	Bahnhofstraße	6	56%	67%
P6	Marktstraße Rathaus (60 Min.)	15	42%	53%
P7	Marktstraße Sparkasse (60 Min.)	4	33%	50%
P8	Marktstraße Pfarrgasse	2	100%	100%
P9	Hauptstraße westl. Apotheke	3	11%	33%
P10	Hauptstraße Stauffenbergstraße	7	48%	57%
P11	Schelmengraben Süd	5	20%	20%
P12	Schelmengraben Nord	5	33%	40%
P13	Schillerstraße Süd	2	100%	100%
P14	Schillerstraße Nord	3	100%	100%
P15	Tulpenweg	3	33%	33%
P16	Göttelfinger Straße	7	81%	100%
P17	Hauptstraße Bergstraße	4	83%	100%
P18	Hauptstraße Ost (60 Min.)	9	63%	78%
P19	Bergstraße Süd	2	100%	100%
P20	Bergstraße Nord	2	67%	100%
P21	Pfarrgasse	3	78%	100%
<b>Gesamt</b>		135	56%	67%



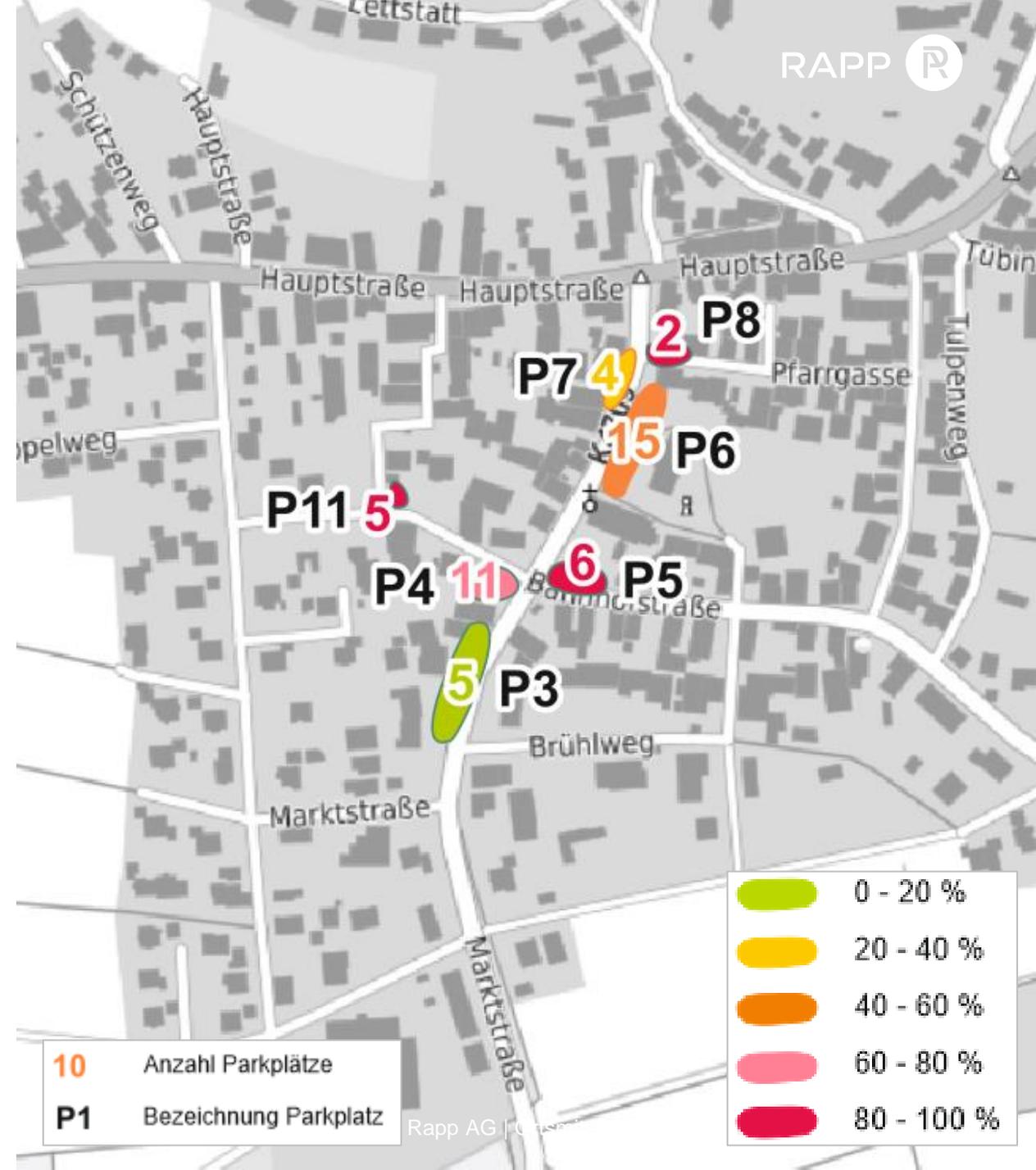
# Zusatzerhebung Ruhender Verkehr

Vormittagszeitraum 07 – 11 Uhr

(Verwaltung war am Erhebungstag wieder im Gebäude Marktstraße)

Nr.	Straße / Zone	Anzahl Parkplätze	Auslastung	
			durch- schnittlich	maximal
P3	Marktstraße Brühlweg	5	0%	0%
P4	Marktstraße Schelmengraben	11	75%	92%
P5	Bahnhofstraße	6	100%	100%
P6	Marktstraße Rathaus (60 Min.)	15	51%	60%
P7	Marktstraße Sparkasse (60 Min.)	4	33%	50%
P8	Marktstraße Pfarrgasse	2	83%	100%
P11	Schelmengraben Süd	5	87%	120%
<b>Gesamt</b>		48	61%	75%

- Auslastung im Vormittagszeitraum (+ Anwesenheit der Verwaltung) etwas höher als im Nachmittagszeitraum
- insb. P5 und P11 sind stärker ausgelastet
- P3 geringer ausgelastet als bei der Nachmittagserhebung



# Fazit quantitative Bestandsanalyse Ruhender Verkehr

- durchschnittliche Auslastung ist verhältnismäßig gering
- temporärer & punktueller Parkdruck
- hoher Anteil an Dauerparkern (> 2h) auf den Parkplätzen ohne zeitliche Beschränkung
- Parkverstöße
  - Marktstraße (auf der Fahrbahn / auf dem Gehweg, blockieren mehrerer Parkplätze, Kreuzungsbereich Pfarrgasse)
  - Bushaltestellenbereich Hauptstraße & Bahnhofstraße
  - Schelmengraben Süd auf nicht ausgewiesener Fläche
- Konflikte durch Parkwechselforgänge und mit dem fließenden Verkehr
- Garagen mit zweckentfremdeter Nutzung



# Qualitative Analyse – Fußverkehr

- sehr wenig Fußverkehr entlang der Hauptstraße, höheres Fußgänger:innenaufkommen in der Marktstraße
- Konflikte mit ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr
- subjektive Unsicherheit durch Dominanz des Kfz-Verkehrs
- fehlende Querungsmöglichkeiten (westliche Hauptstraße, Marktstraße)
- kurze Reaktionszeit der Fußgänger-LSA in Höhe Marktstraße → positiv für Fußgänger:innen, für Lkw-Verkehr kurze Reaktionszeit zum Bremsen (verstärkt durch Gefälle)
- eingeschränkte Barrierefreiheit



# Qualitative Analyse – Radverkehr

- Radverkehr ist kaum präsent
- keine eigenständige Radverkehrsführung
- Quantitativ und qualitativ optimierungsbedürftige Abstellanlagen
- Wegweisung generell gut
- Positiv: Teilnahme Stadtradeln  
→ noch mehr Nutzer:innen generieren durch z. B. Prämierung



# Qualitative Analyse – ÖPNV

- keine Barrierefreiheit
- Haltestellen in der Hauptstraße überdacht & mit Sitzmöglichkeiten
- werktags nahezu stündliche Bedienung der Linie 7400 (Horb – Nagold)
- wesentlich geringere Taktung am Wochenende
- Erreichbarkeit der Schienenhaltepunkte per Fuß und Rad?
- Positiv: Fahrradmitnahme in Zügen  
Negativ: Fahrradmitnahme in Bussen
- Start des ÖPNV-Taxis im Juli 23



# Qualitative Analyse – Aufenthalts- & Umfeldqualität

- wenig Aufenthaltsmöglichkeiten und Angebote für Kinder
- Wenig attraktive Sitzmöglichkeiten / wenig gepflegtes Stadtmobiliar
- beschränktes Gastronomie- & Einzelhandelsangebot
- Marktstraße Treffpunkt der Bürger:innen, allerdings für kurze Aufenthalte  
→ trotz Kfz-Präsenz zeitweise aktives Leben in der Ortsmitte
- Ausschilderung von öffentlichen Toiletten in der Marktstraße  
→ nicht ersichtlich, wo sich diese befinden
- Plätze hinter und vor dem Rathaus & Parkfläche im Kreuzungsbereich Marktstraße / Schelmengrabenweg haben Potential mit hoher Aufenthaltsqualität



# Planungsziele Eutingen (Offerte)

- Verkehrssituation in der Ortsmitte bzw. im Gesamtort verbessern
  - Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßenraum, Aufenthaltsqualität, Nutzungen),
  - Verbesserung der selbstaktiven Mobilität (Barrierefreiheit, Querungen, Anbindungen etc.),
  - Erhöhung Umfeldverträglichkeit des notwendigen MIV
- 
- Reduzierung der Verkehrs- und insbesondere der Schwerverkehrsbelastungen
  - Lkw-Durchfahrtsverbot wird angestrebt / ist zu prüfen
  - Wirkungen von verkehrslenkenden Maßnahmen müssen mithilfe eines Verkehrsumlegungsmodells aufgezeigt werden



# Beteiligungsprozess

## Frühzeitige Beteiligung nach Abschluss der Analysen (voraus. September / Oktober):

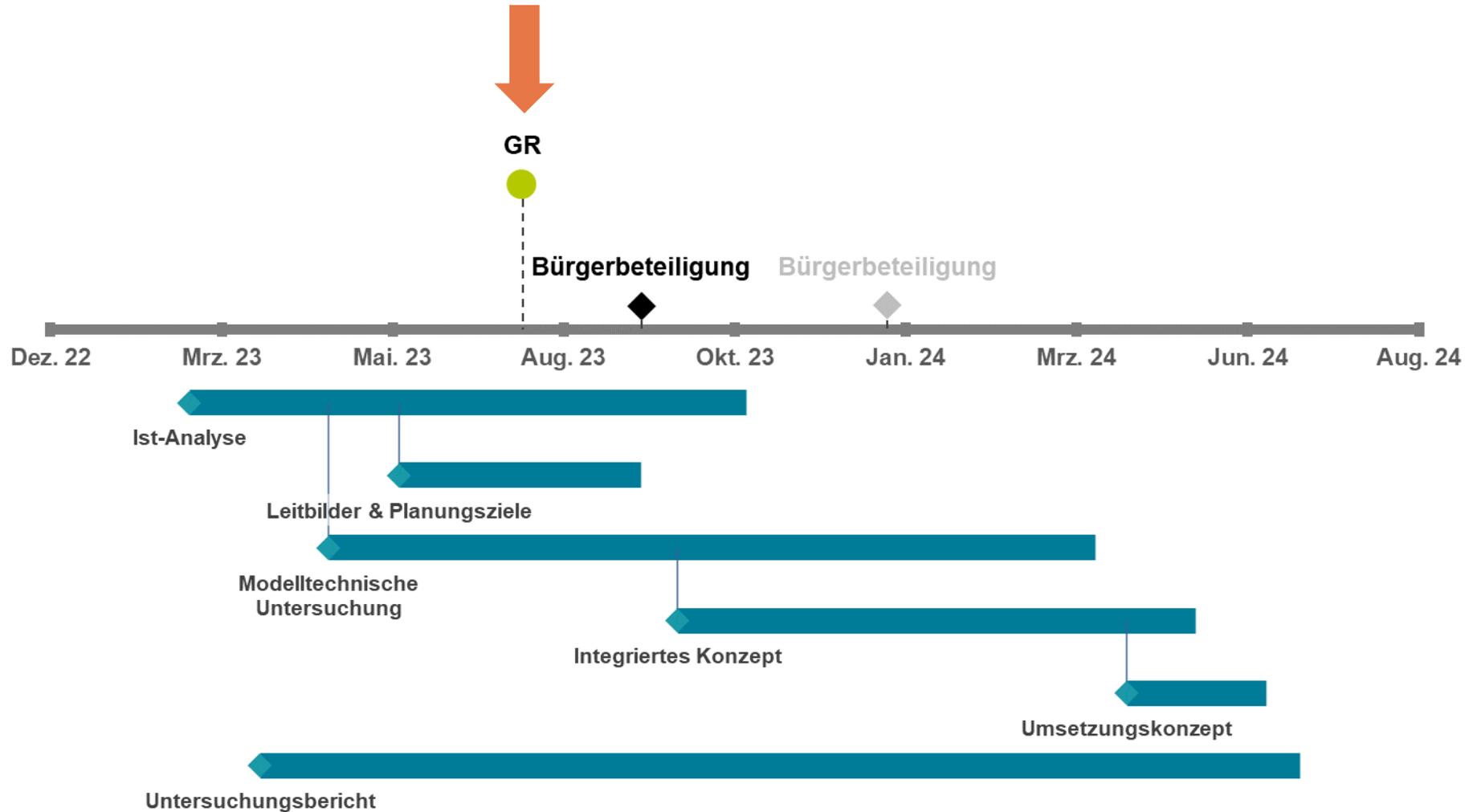
- Bürgerinformation / Workshop zur Erfassung der wesentlichen Defizite und Mängel aus Sicht der örtlichen Nutzer:innen
- Abgleich mit der Mängelanalyse Rapp AG
- Diskussion der Planungsziele

## Förmliche Beteiligung nach Abschluss der Konzeptphase:

- Bürgerinformation / Workshop zur Vorstellung, Bewertung und Priorisierung der möglichen Konzeptbausteine



# Weiteres Verfahren



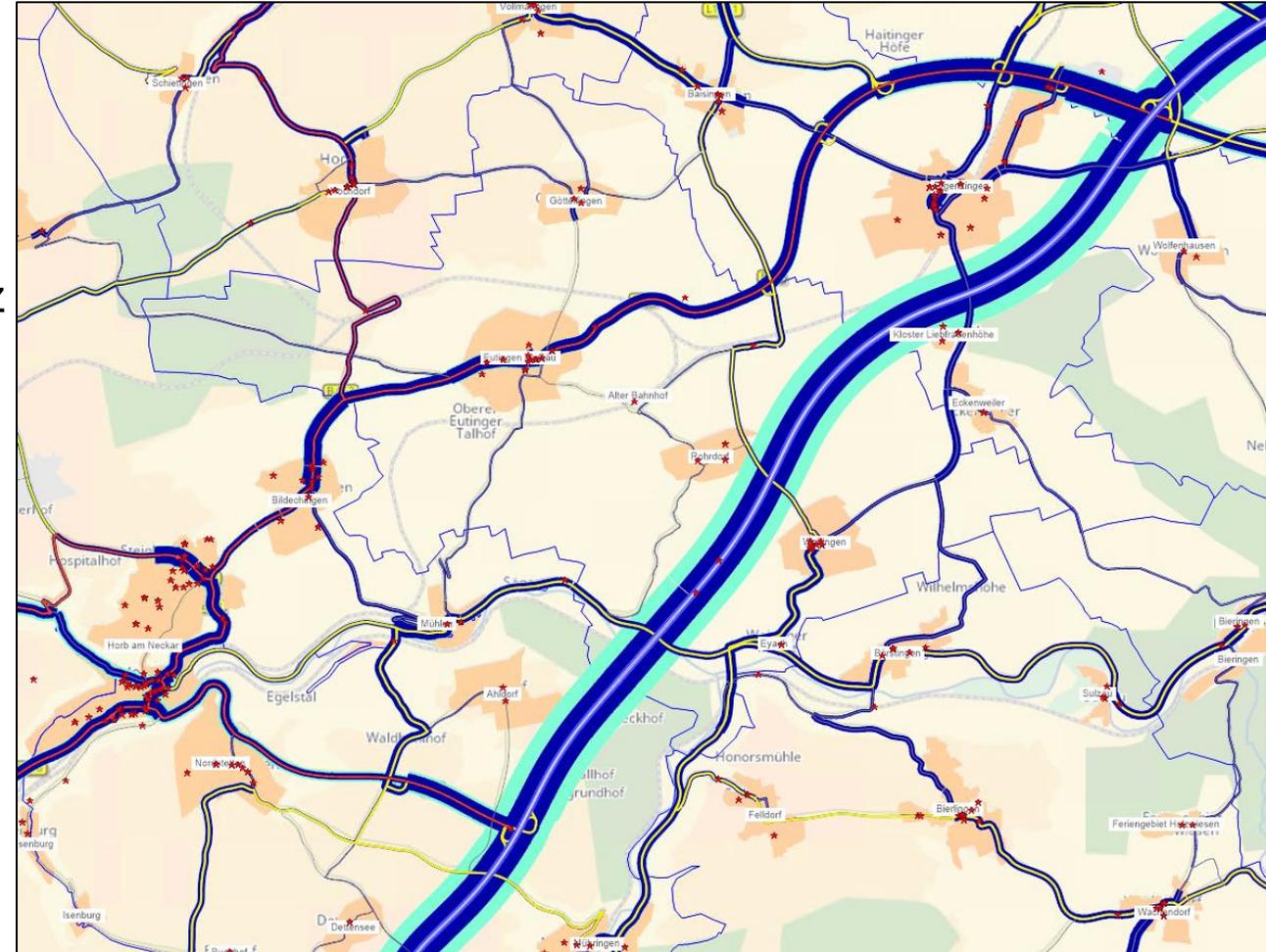
# Modellechnische Untersuchung

## Was kann ein Verkehrsmodell?

- Analyse von Verkehren: Quell-/ Zielverkehre, Durchgangsverkehre
- Abbildung von zukünftiger Nachfrage & Straßennetz
- Relevant für Dimensionierung von Knotenpunkten, Querschnitten etc.

## Fragestellung Eutingen:

- Auswirkungen Lkw-Lenkungskonzept
  - Sperrung Hochdorfer Weg
- Welche Verlagerungen ergeben sich?



# Beispiele – Umgestaltung Ortsmitten



# Beispiele – Umgestaltung Ortsmitten



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Freiburg, 25.07.2023

**Niklas Maaßen**  
niklas.maassen@rapp.ch

[www.rapp.ch](http://www.rapp.ch)

## Eutingen, Ortsmitte Eutingen Umgestaltung Marktstraße

Mit den „Visualisierungen von Ortsmittenumgestaltungen“ stellt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Kommunen, Fachbehörden sowie zivilgesellschaftlichen Gruppen ein kostenloses Serviceangebot zur Verfügung.

Es zeigt die Vielfalt an Umgestaltungspotenzialen in Ortsmitten anhand konkreter 3D-Visualisierungen und Planansichten auf und setzt Umsetzungsimpulse. Dabei werden vor allem alternative Möglichkeiten der Straßenraumaufteilung und Verkehrsberuhigung, Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Ausstattungsmerkmale und Grüngestaltung zur Steigerung der Aufenthalts- und Verweilqualität in der Ortsmitte verdeutlicht.

Die Kommunen, Fachbehörden sowie zivilgesellschaftlichen Gruppen sind angehalten, die 3D-Visualisierungen in den weiteren Planungs- und Umgestaltungsprozess der Ortsmitte einzubringen und die Darstellungen für den Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern und in den politischen Gremien zu nutzen.

Die 3D-Visualisierungen und Planansichten können frei verwendet werden. Sie werden zudem frei zugänglich auf der Website [aktivmobil-bw.de](http://aktivmobil-bw.de) veröffentlicht. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg behält alle Rechte zur Nutzung der bereitgestellten Original-Bilder, der Visualisierungen und Planansichten.

Konzeption und Bearbeitung:



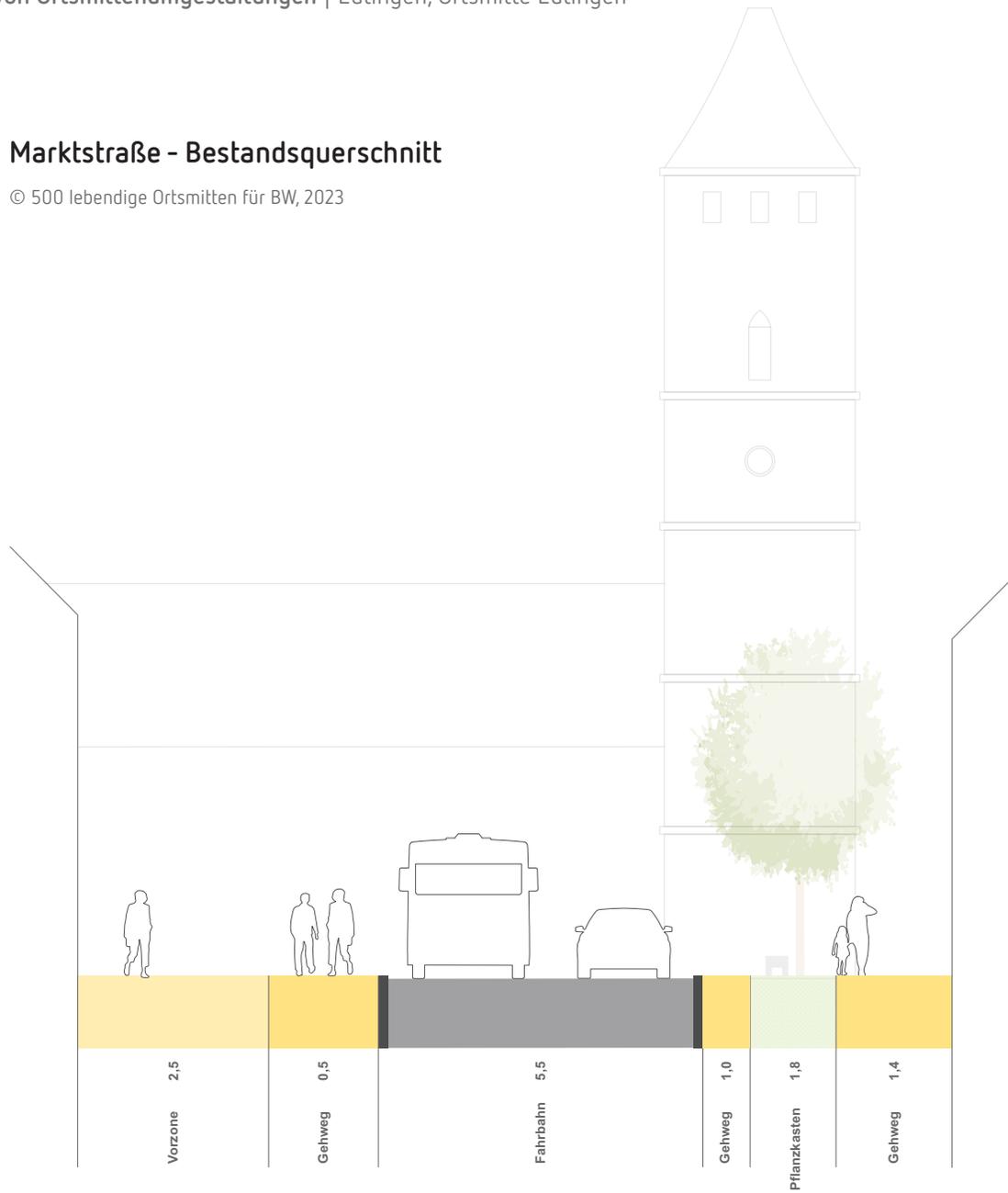
Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

## Marktstraße - Ausgangssituation



## Marktstraße - Bestandsquerschnitt

© 500 lebendige Ortsmittinnen für BW, 2023

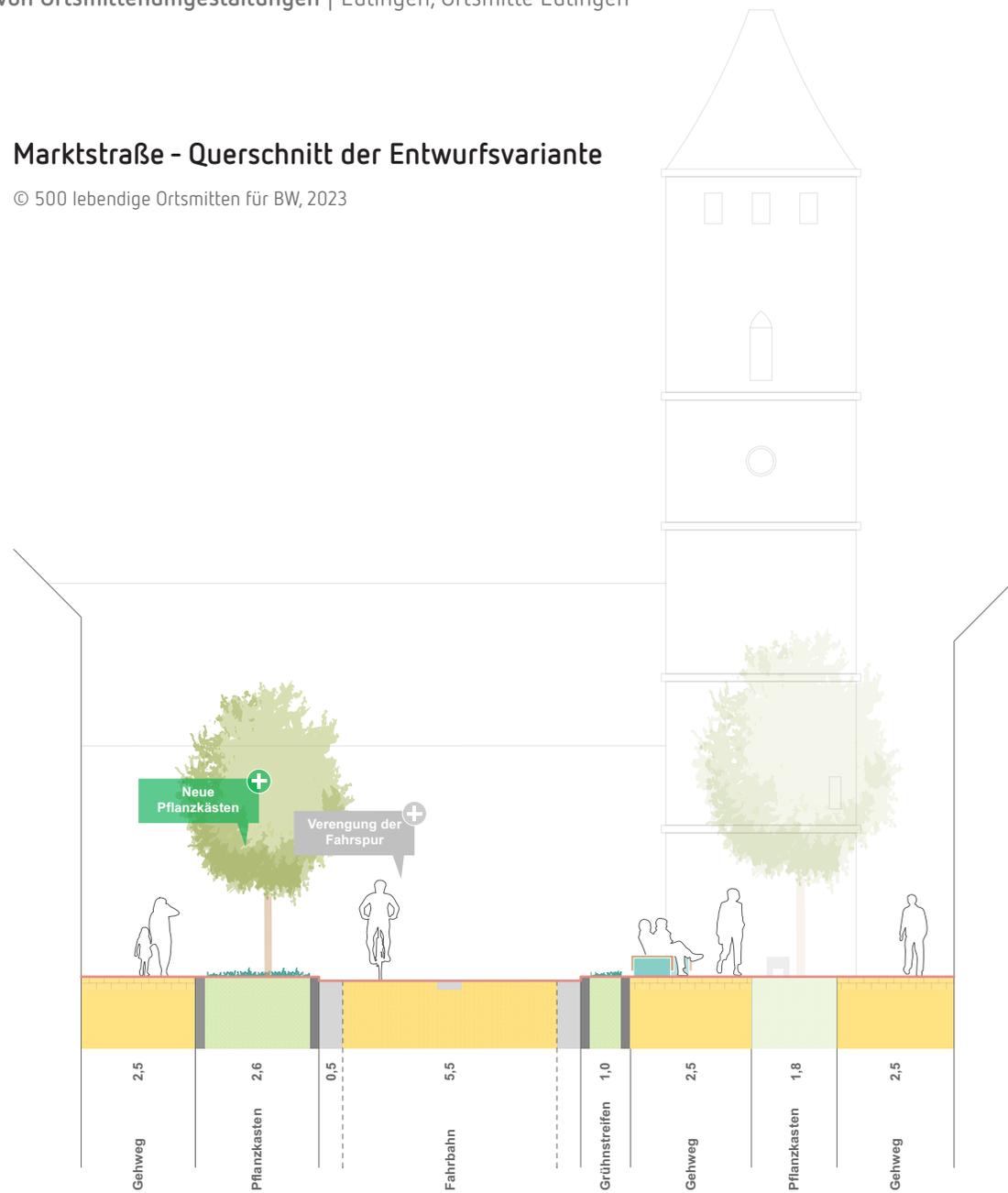


## Marktstraße - Entwurfsvariante



## Marktstraße - Querschnitt der Entwurfsvariante

© 500 lebendige Ortsmitteln für BW, 2023



## Visualisierung von Ortsmittenumgestaltungen | Eutingen, Ortsmitte Eutingen

Die Visualisierungen stellen alternative Gestaltungsmöglichkeiten eines ausgewählten Straßenabschnitts dar. Die dargestellten Breiten der einzelnen Verkehrsflächen entsprechen dem Stand der Technik, jedoch erfolgt im Rahmen der Visualisierung von Ortsmittenumgestaltungen keine Prüfung der rechtlichen, technischen, verkehrlichen und finanziellen Umsetzbarkeit. Hierzu sind nachfolgend separate Fachplanungen erforderlich und von den Kommunen bzw. Fachbehörden zu veranlassen.