

Gemeinde Aldingen

Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Abschlussbericht

20. November 2025

Bericht Nr. PRJ-MOL-2051.023

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	19. Februar 2025	Erstellung Zwischenbericht Analysen Qualitätssicherung	Leonie Wiesiollek Wolfgang Wahl
1.1	12. Juni 2025	Ergänzung Ziele und Beteiligung	Leonie Wiesiollek Wolfgang Wahl
2.0	3. September 2025	Integriertes Konzept (Maßnahmenplanung)	Wolfgang Wahl Nastia Alieksieieva
2.1	8. Oktober 2025	Ergänzungen nach Workshop 2	Wolfgang Wahl Nastia Alieksieieva
2.2	20. November 2025	Abschlussbericht	Wolfgang Wahl Nastia Alieksieieva

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Aldingen	Hr. Marc Krasser et al.	1 / PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Nastia Alieksieieva	nastia.alieksieieva@rapp.ch	+49 761 217 717 39

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	8
2 Grundlagen	10
3 Analysen	13
3.1 Auswertung vorhandener Konzepte und Pläne	13
3.1.1 Entwicklungskonzept (2015)	13
3.1.2 Entwicklungskonzept (2023)	13
3.1.3 Studentisches Projekt Ortskern Aldingen (2024)	14
3.1.4 Gemeindeentwicklung in der Schwerpunktregion Spaichingen - Auswertung der Bürgerumfrage 2022	26
3.1.5 Bürgerbeteiligung «Aldingen trifft sich» (2023)	27
3.1.6 Nachhaltigkeitsregion NI-Region FÜNF G (Nachhaltigkeitsbericht 2017, 2020)	29
3.1.7 Gemeinsamen Klimaschutzkonzept (2016-2017), KEA	30
3.1.8 Projekt Spurwechsel	31
3.1.9 Vorschlag für ein umfassendes Radwegenetz in Aldingen	31
3.2 Qualitative Bestands-Analyse	34
3.2.1 Checkliste 1	34
3.2.2 Checkliste 2	34
3.2.3 Regionale Funktion, Siedlungsstruktur und Entwicklung	35
3.2.4 Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrssituation	35
3.2.5 Lärm	36
3.2.6 Fahrleistung und CO ₂ -Ausstoß und Pkw-Bestand	38
3.2.7 Unfallstatistische Daten	39
3.2.8 Aufkommen Fließender Kfz-Verkehr	40
3.2.9 Geschwindigkeiten	41
3.2.10 Ruhender Verkehr im Kfz-Verkehr	41
3.2.11 ÖPNV und Mobilitätsmanagement	43
3.2.12 E-Mobilität	46
3.3 Stärken-Schwächen-Analyse	47
3.3.1 Straßennetz	47
3.3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit	48
3.3.3 Radverkehr	49
3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	53
3.3.5 Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung	55
3.3.6 Aufenthaltsqualität, Grün, Ortsbild und Nutzungen (innerstädtischer Abschnitt der Hauptstraße)	55
3.3.7 Multi- und Intermodalität	56
3.3.8 Lärmschutz	57
3.3.9 Institutionelle Struktur, Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung	57
3.4 Wesentliche Herausforderungen hinsichtlich Mobilität, Klima- und Lärmschutz	58
4 Strategische Zielsetzung	58
5 Integriertes Konzept (Maßnahmenplanung)	63
5.1 ÖPNV & Mobilitätsmanagement – 4 Maßnahmen	64
5.1.1 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	64
5.1.2 Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen	64
5.1.3 Mobilitätsmanagement an Schulen	64
5.1.4 Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen	64

5.2	Fußverkehr & Radverkehr – 6 Maßnahmen	65
5.2.1	Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur	65
5.2.2	Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen	65
5.2.3	Installation von Fahrrad-Abstellanlagen	65
5.2.4	Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße	65
5.2.5	Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidlesbach	65
5.2.6	Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr	66
5.3	Motorisierter Individualverkehr & Parkraummanagement – 6 Maßnahmen	66
5.3.1	Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten	66
5.3.2	Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Umlandstraße	66
5.3.3	Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr	66
5.3.4	Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen	66
5.3.5	Stärkung der E-Mobilität	67
5.3.6	Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung	67
6	Umsetzung, Verstetigung, Monitoring	67
6.1	Umsetzung	67
6.2	Verstetigung	69
6.3	Monitoring	71
7	Beteiligungsprozess	72
7.1	Workshop 1: Analyse und strategische Zielsetzung-	72
7.2	Onlinebeteiligung	73
7.2.1	Umfrage	74
7.2.2	Maßnahmenvorschläge	78
7.2.3	Handlungsbedarfe	82
7.3	Seminar zu den Maßnahmen im Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in Aldingen	87
7.4	Workshop 2: Maßnahmenplanung	88
7.5	Gemeinderatssitzungen	92
8	Fazit und Ausblick	92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Worauf sollte Ihre Gemeinde/Stadt in Zukunft besonders Wert legen? (Quelle: HIT - Human IT Service GmbH)	27
Tabelle 2: Jahresfahrleistung im Straßenverkehr im Gemeindegebiet Aldingen (Quelle: Statistisches Landesamt)	38
Tabelle 3: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohnende 2024 (Quelle: Statistisches Landesamt B-W)	39
Tabelle 4: Straßenverkehrsunfälle ab 2020 nach Unfallursachen in Aldingen (Quelle: www.statistik-bw.de)	40
Tabelle 5: Verkehrsmengen klassifiziertes Straßennetz in Aldingen und Aixheim	41
Tabelle 6: Einordnung der Maßnahmen nach Zeitrahmen, Kosten/Aufwand, Wirksamkeit, Priorisierung und Zuständigkeit	69
Tabelle 7: Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Präsentation LAP Aldingen 06.06.2024 / Machbarkeitsstudie Schutzstreifen (Rapp-Regioplan 2019)	8
Abbildung 2: Ablaufschema Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz (Quelle: https://www.klimaschutzbewegt.de)	9
Abbildung 3: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg (Quelle: www.vm.baden-wuerttemberg.de)	11
Abbildung 4: Zusammenspiel aus Maßnahmensets und Leitlinien (Quelle: Leitfaden, Kompetenznetz Klima Mobil)	12
Abbildung 5: Fuß- und Radweg in Aldingen zwischen Schulzentrum und Heidesbach (Quelle: Entwicklungskonzept (2023))	14
Abbildung 6: Entwurf IGEK (Quelle: IGEK Aldingen, Green, Kuhn, Sax, Waidelich, 2024)	16
Abbildung 7: Räumliches Leitbild für den Ortskern von Aldingen (Quelle: IGEK Aldingen, Bergmann, Lösle, Maleta, Schultes, Simmendinger 2024)	18
Abbildung 8: SWOT Stärken und Potenziale (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	19
Abbildung 9: SWOT Schwächen und Risiken (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	19
Abbildung 10: Straßenraum Hauptstraße, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	20
Abbildung 11: Verkehrskonzept, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	21
Abbildung 12: SWOT Mobilität (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	22
Abbildung 13: Ziel Verbinden (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	23
Abbildung 14: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	23
Abbildung 15: Umgestaltung der Hauptstraße (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	24
Abbildung 16: Leitbild (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)	25
Abbildung 17: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)	25
Abbildung 18: Gefährliche Stellen für den Rad- und Fußverkehr in Aldingen (orange Punkte) (Quelle: Bürgerveranstaltung „Aldingen trifft sich“, Human IT Service GmbH)	28
Abbildung 19: Mitfahrbänke	30
Abbildung 20: Radwegkonzept mit Neugestaltung des Gemeindezentrums Aldingen (Quelle: Bruno Ege)	33
Abbildung 21: Auspendelnde von Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)	36
Abbildung 22: Einpendelnde nach Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)	36
Abbildung 23: Freiwillige Lärmkartierung Aldingen 2024 (Rasterlärmkarte Tag)	37
Abbildung 24: Lärmkartierung Aldingen Pflichtstrecke B14 (Rasterlärmkarte Tag) (Quelle: www.udo.lubw.baden-wuerttemberg.de)	38

Abbildung 25: CO ₂ -Emissionen Energieträgern in der Gemeinde Aldingen nach Sektoren (Energie- und CO ₂ -Bilanz für die Gemeinde Aldingen, Energieagentur für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, 2024) ..	39
Abbildung 26: Unfallkarte 2023 (Quelle: unfallatlas.statistikportal.de)	40
Abbildung 27: Übersicht Verkehrsbelastungen	41
Abbildung 28: öffentliches Parkraumangebot in der Hauptstraße und südlich des Rathauses	42
Abbildung 29: Parkregelung in der Hauptstraße und Fahrbahnrandparken in der Hölderlinstraße	43
Abbildung 30: Streckenplan des Ringzug (Quelle: wikipedia).....	44
Abbildung 31: Busliniennetz Aldingen und Aixheim (Quelle: https://lttgis.landkreis-tuttlingen.de/)	46
Abbildung 32: E-Ladestationen in Aldingen (Quelle: https://chargefinder.com/de/aldingen/stromtankstelle/p5pgyn)	46
Abbildung 33: E-Ladestationen am Bahnhof und am Rathaus	47
Abbildung 34: Fahrbahneinengungen bei der Einfahrt in Tempo-30-Zonen	47
Abbildung 35: überdimensionierte Knotenpunktgestaltung	48
Abbildung 36: Zumeist kein barrierefreier Ausbau der Bushaltstellen, barrierefreie Bushaltestelle am Bahnhof Aldingen.....	49
Abbildung 37: Radweg an der B14 (Radnetz BW) mit Beleuchtung, Fahrradwegweisung	50
Abbildung 38: Fahrradabstellanlagen mit Vorderradklemmen am Hallenbad, keine durchlässige Sackgasse für Fuß- und Radverkehr beschildert	51
Abbildung 39: Radweg B14, kein Winterdienst und streckenweise Fahrbahnschäden, stark unterdimensionierte Radverkehrsanlage Trossinger Straße (L433) / Zotterangen	51
Abbildung 40: Fahrradaltwegweiser, fehlende gesicherte Überleitung zwischen Radverkehrsführung innerorts (Fahrbahn) und außerorts (Radweg)	52
Abbildung 41: Fahrradwegweisungsnetz in Aldingen (Quelle: Fahrradwegweisung, Planungsbüro VIA eG Köln)	53
Abbildung 42: Schienenhalt Ringzug und Haltestellenausstattung Bahnhof Aldingen	54
Abbildung 43: P&R-Parkplatz und B&R-Anlage am Bahnhof	54
Abbildung 44: neues Rathaus, Marktplatz und Spielplatz.....	56
Abbildung 45: Ziele für die Verkehrswende Baden-Württemberg (Quelle: www.vm.baden-wuerttemberg.de) ..	59
Abbildung 46: Planungslogik der E-Klima (Quelle: FGSV, 2022)	59
Abbildung 47: Übersicht der Ober- und Unterziele des Aktionsplans Aldingen	60
Abbildung 48: Strategien der Verkehrswende	63
Abbildung 49: Impressionen Workshop 1 3.04.2025	73
Abbildung 50: Onlinebeteiligung Aldingen	74
Abbildung 51: Anteil der Teilnehmenden nach Altersgruppen	74
Abbildung 52: Regelmäßig genutzte (links) und gewollt häufiger genutzte (rechts) Verkehrsmittel	75
Abbildung 53: Hindernisse für bevorzugte Verkehrsmittel	76
Abbildung 54: Meinungsbild zu Photovoltaik und potentielle PV-Standorte	76
Abbildung 55: Potenzial für Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums	77
Abbildung 56: Betroffenheiten Verkehrslärm und Meinungsbild zu Tempo 30	77
Abbildung 57: Maßnahmenvorschläge Onlinebefragung	78
Abbildung 58: Bewertung Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten.....	79
Abbildung 59: Bereiche zur Markierung öffentlicher Stellplätze	79
Abbildung 60: Bewertung Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen	80
Abbildung 61: Bewertung Fahrradabstellanlagen	80
Abbildung 62: Bewertung Maßnahmen ÖPNV	81
Abbildung 63: Bewertung Maßnahmen Fußverkehr	81
Abbildung 64: Handlungsbedarfe Onlinebefragung	82
Abbildung 65: Handlungsbedarfe mit über 20 Reaktionen.....	83
Abbildung 66: Onlinebeteiligung Aldingen, Maßnahmenvorschläge bewerten	84

Abbildung 67: Onlinebeteiligung Aldingen, Handlungsbedarfe angeben	85
Abbildung 68: Seminar des Kompetenznetzes Klim Mobil in Aldingen 22.07.25	88
Abbildung 69: Impressionen Workshop 2 25.09.2025	88
Abbildung 70: Aggregierte Bewertungsergebnisse der Zustimmung zu den Maßnahmenbündeln	89
Abbildung 71: Aggregierte Bewertungsergebnisse der Priorisierung	90

Anlagenverzeichnis

- 1 Checkliste 1
- 2 Checkliste 2
- 3 Maßnahmenblätter
 - 3.1 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
 - 3.2 Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen
 - 3.3 Mobilitätsmanagement an Schulen
 - 3.4 Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen
 - 3.5 Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur
 - 3.6 Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen
 - 3.7 Installation von Fahrrad-Abstellanlagen
 - 3.8 Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße
 - 3.9 Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidlesbach
 - 3.10 Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr
 - 3.11 Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten
 - 3.12 Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Uhlandstraße
 - 3.13 Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr
 - 3.14 Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen
 - 3.15 Stärkung der E-Mobilität
 - 3.16 Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Gemeinderat Aldingen beauftragte am 24.09.2024 in öffentlicher Sitzung die Rapp AG mit der Erstellung eines Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz. 2023/24 hatte die Rapp AG bereits die kommunalen Lärmaktionsplanung Stufe 4 für die Gemeinde Aldingen erstellt. Neben der Pflichtkartierung der B14 wurden freiwillig die Ortsdurchfahrten in Aldingen und Aixheim untersucht. Unabhängig hiervon wurden durch Rapp Regioplan Radschutzstreifen in den Ortsdurchfahrten geplant.

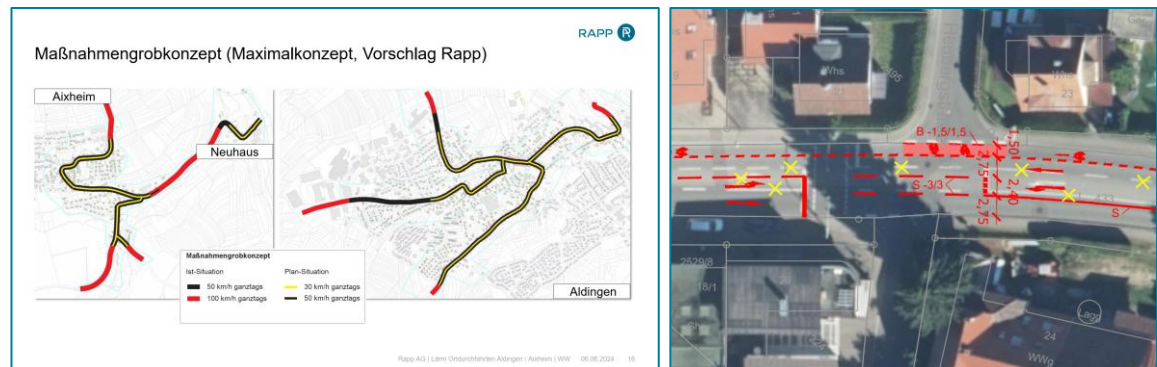


Abbildung 1: Präsentation LAP Aldingen 06.06.2024 / Machbarkeitsstudie Schutzstreifen (Rapp-Regioplan 2019)

Das wesentliche Ergebnis der Lärmkartierung bzw. die Empfehlung der Rapp AG für die freiwillig kartierten Ortsdurchfahrten von Aixheim und Aldingen ist die Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen auf den innerörtlichen Strecken von Aldingen, Aixheim und Neuhaus als Sofortmaßnahme. Laut der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Stadt Spaichingen sollen die Maßnahmen wie vorgeschlagen angeordnet werden.

Für die B 14 wurde die Lärmaktionsplanung Aldingen, 4. Stufe im vereinfachten Verfahren fortgeschrieben. Ob im Rahmen einer qualifizierten Lärmaktionsplanung für die Abschnitte B 14 Neuhaus und B 14 Aldingen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder andere Lärmminderungsmaßnahmen abgewogen werden sollen, ist im weiteren Verfahren des Aktionsplans Mobilität, Klima- und Lärmschutz durch die Gemeinde Aldingen zu entscheiden.

Die angestrebten verkehrsrechtlichen Sofortmaßnahmen der Lärmaktionsplanung können primär nur die Lärmbelastungen reduzieren¹. Für eine weitergehende Stärkung der Lebensqualität vor Ort sind aber zusätzliche Maßnahmen einer ganzheitlichen und Klimaschutzorientierten Mobilitätsplanung erforderlich.

Im Vordergrund eines kommunalen Mobilitätskonzepts sollen die Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs, wie auch des ÖPNV stehen. Der fließende und ruhende Individualverkehr soll möglichst reduziert werden, sodass die negativen Umweltwirkungen, wie Lärm- und Luftschadstoffbelastungen vermindert werden. Straßen und Plätze sollen aufgewertet werden.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg stellt den Kommunen mit dem «Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ein innovatives Instrument zur Verfügung. Der Aktionsplan ist ein Instrument für eine integrierte klimaschutzorientierte Verkehrsplanung. Er richtet sich an kleinere und mittlere Kommunen mit bis zu 50.000 Einwohner:innen oder weniger. In einem kompakten, übersichtlichen Verfahren werden die Themen Mobilität, Klima- und Lärmschutz gemeinsam bearbeitet. Das Ziel ist es, innerhalb von 9 bis 12 Monaten

¹ Zusätzliche Synergieeffekte ergeben sich mit den Geschwindigkeitsbeschränkungen z.B. durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit

konkrete Maßnahmen zu entwickeln, ggf. weitere Untersuchungen anzustoßen und mit der Umsetzung zu beginnen:

- Der Aktionsplan konzentriert sich auf das Wesentliche. Dank des Leitfadens, zahlreicher Checklisten und Arbeitshilfen ist eine effiziente und zügige Bearbeitung des Themas möglich.
- Der Aktionsplan will explizit Erkenntnisse, Maßnahmen und Zielsetzungen aus anderen Plänen und Konzepten integrieren: Hier soll das Rad nicht neu erfunden, sondern auf Vorhandenem aufgebaut werden.
- Eine Vorauswahl von zwölf klimaeffektiven und lärmreduzierenden Maßnahmensets ermöglicht schnelles Handeln. Gleichzeitig wird durch fünf Leitlinien der Fokus auf eine strategische, langfristige Entwicklung gelegt.
- Ein auf den Aktionsplan abgestimmtes Workshop- und Öffentlichkeitskonzept zielt auf das richtige Maß an Beteiligung ab: Kommunikativ, partizipativ, einfach und gleichzeitig zielgerichtet.
- Der Aktionsplan bietet Kommunen die Möglichkeit, Teile ihrer Lärmaktionsplanung in den Plan zu integrieren und so zahlreiche Synergien zu nutzen

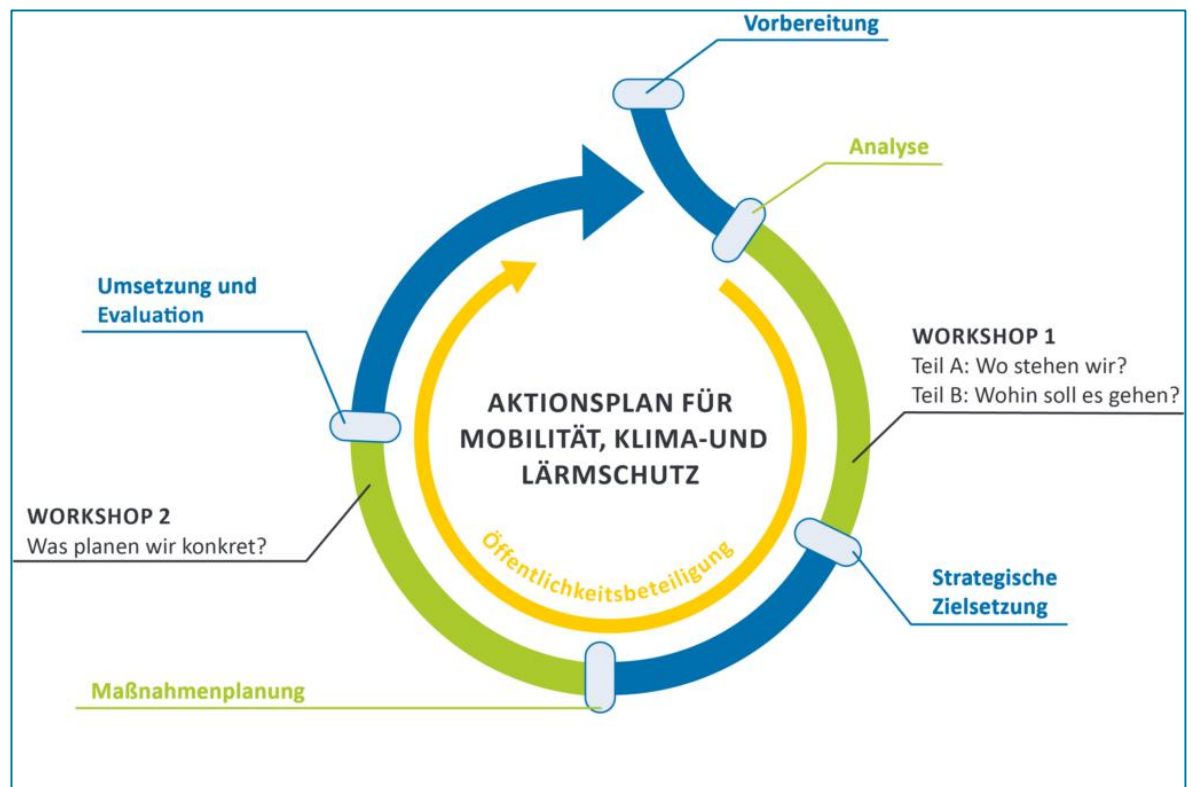


Abbildung 2: Ablaufschema Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz (Quelle: <https://www.klimaschutz-bewegt.de>)

In öffentlicher Sitzung beschließt der Gemeinderat die Erarbeitung eines integrierten Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Über das Förderprogramm qualifizierte Fachkonzepte wird die Erstellung des Aktionsplans mit 65% der Kosten gefördert.

Grundlage der Bearbeitung ist der seitens des Kompetenznetzes Klima Mobil der NVBW entwickelte Leitfaden mit einem standardisierten Prozess der klima- und lärmschutzfreundlichen Verkehrsplanung für Kommunen unter 50.000 Einwohner.

2 Grundlagen

Untersuchungsraum

Der Fokus der Untersuchungen und Konzeptionen liegt auf der Gesamtgemeinde mit den Ortsteilen Aldingen und Aixheim (Primärer Untersuchungsbereich). Insbesondere im Hinblick auf Maßnahmen des fließenden Verkehrs (Kfz, Rad und ÖPNV) sind die Relationen in die Nachbarkommunen zu berücksichtigen (Sekundärbereich).

Grundsätze und Standards zur Förderung

Die Förderung von nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Das Land unterstützt Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, wie z.B. Klimamobilitätspläne, Aktionspläne Mobilität, Klima- und Lärmschutz oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte wie z.B. zum Rad- und Fußverkehr.

Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zur Erstellung der jeweiligen Konzeption ist erforderlich. Die Kosten hierfür sind grundsätzlich zuwendungsfähig.

Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz müssen mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Erstellung gemäß des Leitfadens Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in fünf Arbeitsphasen, verbunden mit der Durchführung von mindestens zwei Workshops
Hinweis: Alternativ kann die Erstellung auch gemäß der europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“ erfolgen.
- thematische Bearbeitung der fünf Leitlinien und zwölf Maßnahmensets des Leitfadens
- Formulierung von Zielen und Festlegung von konkreten Maßnahmen möglichst für jedes Maßnahmenset auf Basis der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse
- Handlungsschritte für die Maßnahmenumsetzung inkl. Priorisierung, Realisierungszeiträume, grobe Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten, einfache qualitative Angaben zu Energie- und Treibhausgaseinsparungen bzw. Wechselwirkungen (Push & Pull-Kombinationen)
- Handlungsschritte und Indikatoren für die Maßnahmenevaluation

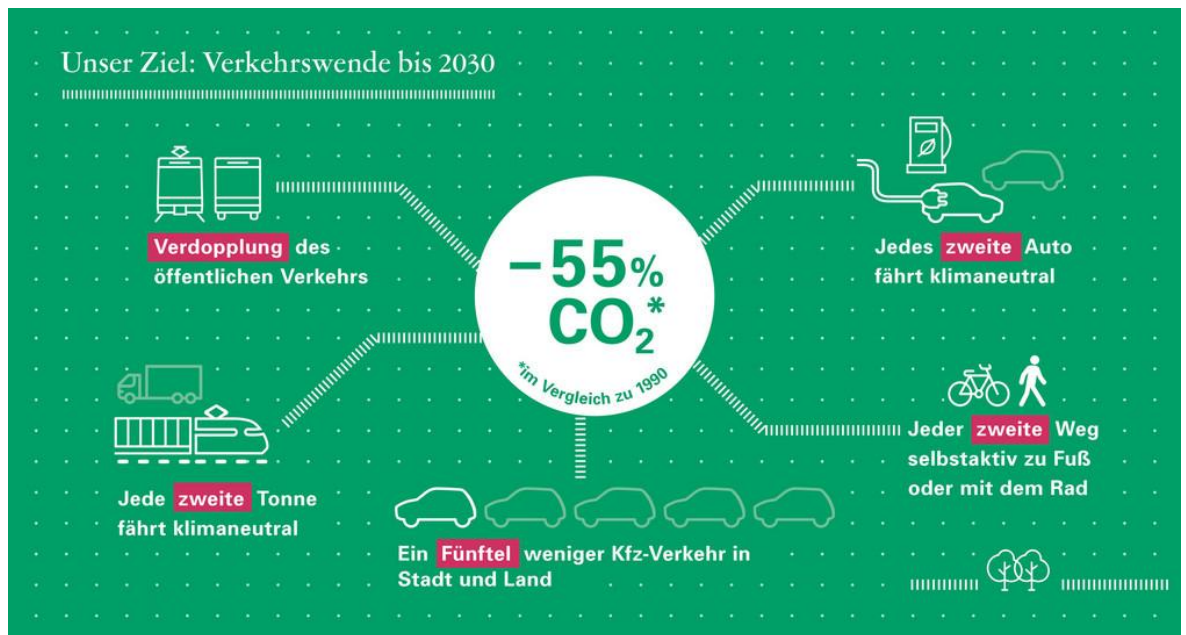


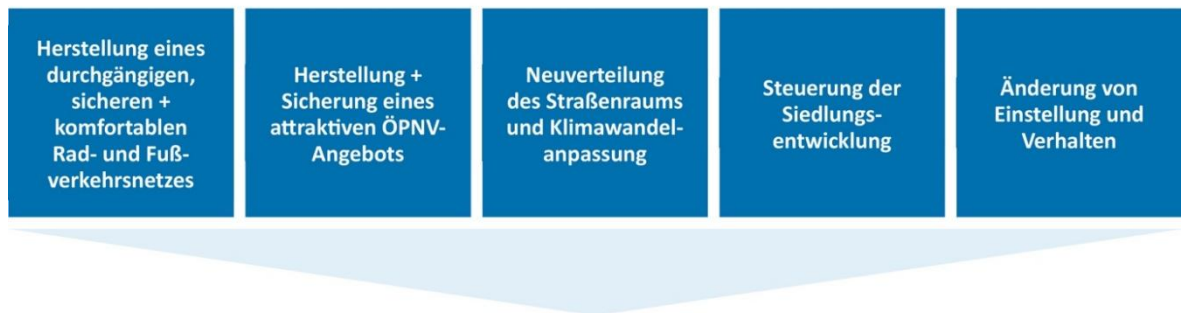
Abbildung 3: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg (Quelle: www.vm.baden-wuerttemberg.de)

Darüber hinaus sollten die Pläne

- diverse Empfehlungen zur (nachhaltigen) Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigen,
- eine strategisch-konzeptionelle und eine umsetzungsorientierte Ebene beinhalten,
- die Maßnahmen konkretisieren,
- eine Kommunikationsstrategie aufzeigen,
- die Stakeholder beteiligen,
- ein Monitoring der Konzepte beinhalten sowie
- eine Priorisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der klimapolitischen Ziele vorsehen.

Der vorliegende Aktionsplan Mobilität, klima- und Lärmschutz der Gemeinde Aldingen berücksichtigt die Leitlinien und die Maßnahmenets aus dem Leitfaden (Abbildung 4: Zusammenspiel aus Maßnahmenets und Leitlinien (Quelle: Leitfaden, Kompetenznetz Klima Mobil)).

LEITLINIEN



MASSNAHMENSETS

A. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte	G. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
B. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere	H. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
C. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen	I. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
D. Mach mal langsam: Tempolimits	J. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
E. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement	K. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
F. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum	L. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Abbildung 4: Zusammenspiel aus Maßnahmensets und Leitlinien (Quelle: Leitfaden, Kompetenznetz Klima Mobil)

3 Analysen

Im Rahmen der Zustandsanalyse wird die vorhandene Verkehrssituation im Untersuchungsbereich bewertet. Die Analyse umfasst alle Verkehrsarten – Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr – als auch die städtebauliche Qualität.

Als Qualitätsstandards für die Zustandsbewertung dienen die Planungsempfehlungen und Richtwerte der einschlägigen Regelwerke einschließlich der aktuellen E-Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele). Eine weitere wichtige Grundlage für die Ableitung von Handlungsbedarf sind die bisherigen Erkenntnisse zum Klimaschutz, Luftreinhaltung sowie Lärmschutz.

Die im Rahmen der Projektbearbeitung gewonnenen Erkenntnisse sind ergänzt durch die Problemlagen aus Sicht von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und weiterer Interessenvertreter im Rahmen des Beteiligungsprozesses.

3.1 Auswertung vorhandener Konzepte und Pläne

3.1.1 Entwicklungskonzept (2015)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität:

Parken (Parken im Ortskern, Langzeitparken vor Geschäften reduzieren durch Anordnung Kurzzeitparken, Parkplatz bei ehemaligen Netto schaffen), Belastung Schwerverkehr auf der Hauptstraße, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, Barrierefreiheit herstellen, Fuß- und Radverbindungen (Wohngebiete, Schule, Halle) verbessern und schaffen, Querungshilfen schaffen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Vergrößerung des Parkplatzangebots im Ortskern, Lärmbelastung, Verkehrssicherheit (Fuß- und Radverkehr, Schwerpunkt: Kinder und Senior:innen) verbessern

3.1.2 Entwicklungskonzept (2023)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität:

Ziele

- Schaffung von Barrierefreiheit im Alltag
- öffentlichen Raum (Gehwege, Straßen und Plätze)
- Aufrechterhalten der Mobilität im Alter (ÖPNV)

Maßnahmen

- verbesserte Anbindung Neubaugebiete an die Ortsmitte und Anbindung Neubaugebiete an Schulzentrum
- Herstellung von sicheren und attraktiven Fußwegeverbindungen von der Ortsmitte in die einzelnen Wohngebiete
- Landschaftsraum Heidesbach: Wenn Entwicklung als Wohngebiet sollte der angrenzende Grünzug eine attraktive Gestaltung mit einem durchgängigen Fuß- und Radweg erhalten

Stärken

- Verkehrsanbindung, auch die des öffentlichen Personenverkehrs (Schienenanschluss)

Schwächen

- Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten, damit verbunden die mangelhafte Gestaltung der Hauptstraße in Aldingen
- fehlende Radwege und Barrierefreiheit
- Die Ortsdurchfahrt der Landesstraße L 433 zeigt sich im Bereich der Ortsmitte wenig attraktiv. Die Aufenthaltsqualität ist mangelhaft. Dies hat zur Folge, dass der ansässige Einzelhandel mehr und mehr ausdünn. Ladengeschäfte schließen, es folgen zweitklassige Wareensegmente, sofern überhaupt Nachnutzer gefunden werden.

Kommunale Baumaßnahmen: Fuß- und Radweg in Aldingen zwischen Schulzentrum und Heidlesbach (Umsetzungszeitraum 1. BA von 2024 bis 2025, 2. BA von 2026 bis 2028)

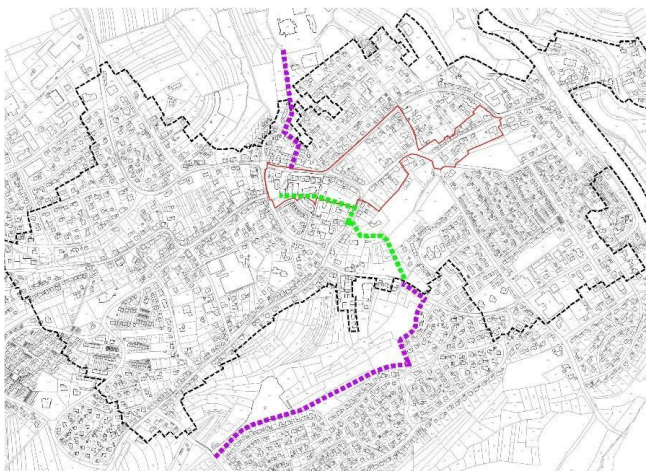


Abbildung 5: Fuß- und Radweg in Aldingen zwischen Schulzentrum und Heidlesbach (Quelle: Entwicklungskonzept (2023), LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH)

3.1.3 Studentisches Projekt Ortskern Aldingen (2024)

2024 wurde von Studierendengruppe der Hochschule Nürtingen, Studiengang Stadtplanung, Vorlesung Projektentwicklung sechs Studienarbeiten für ein Integriertes Gemeindliches Entwicklungskonzept erstellt. Dabei wurden in unterschiedlicher Ausprägung auch Mobilitätsthemen behandelt. Beispielhaft genannt sei hier: die Fokussierung auf den Bahnhof und damit verbunden ein Konzept den Bahnhof stärker mit dem Ortskern zu verknüpfen. Hierbei wurde das Konzept BlueGreenStreets aufgegriffen. Das Ziel von BlueGreenStreets (BGS) ist die wassersensible Umgestaltung von Straßenräumen durch die multifunktionale Nutzung von Verkehrsflächen und die Nutzung von Regenwasser zur Bewässerung von blau-grünen Infrastrukturen im Straßenraum. Eine andere Studienarbeit nimmt sich der Parksituation am Bahnhof an und schlägt ein Parkhaus am Marktplatz vor, um den öffentlichen Straßenraum vom parkenden Kfz-Verkehr zu entlasten.

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 1

SWOT-Analyse

Stärken (Mobilität)

- Bahnhof Aldingen (Vorhandensein eines Bahn-Haltepunktes)

Schwächen (Mobilität)

- verkehrliche Situation im Ortskern (Hauptstraße, Schuraer Straße Uhlandstraße (Schwerlastverkehr, Lärm, hohe Unfallgefahr, starke Luftverschmutzung, hohe Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität)

Risiken (Mobilität)

- große Erweiterung der Gewerbegebiete Aldingen

Planungsziele

Ziele: Aktiv Mobil/Mobilität

Nachhaltige Mobilität stärken:

- Fuß- und Radwege ausbauen und vernetzen
- gerechte Verteilung/Aufteilung des Straßenraums (Flächenzuschlag, Umverteilung für Fuß- und Radverkehr und Barrierefreiheit)
- Begrünung, Bäume, Beschattung der Wege
- Verbesserung des Mikroklimas
- Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30
- «alte Hauptstraße» zwischen der Linde und der Kreuzung Uhlandstraße-Hauptstraße als Fahrradstraße
- Hauptstraße auf Höhe des Marktplatzes als Spielstraße

Schwerverkehrs-Anteil im Ortskern verringern:

- Mit einem Schwerverkehrskonzept soll eine Alternativroute für den Schwerverkehr außerhalb des Ortskerns geschaffen werden.

ÖPNV-nahes Wohnen und Arbeiten:

- Das Bahnhofsumfeld soll mit Mischnutzung und Neugestaltung des Bahnhofsumfelds zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeld nahe der wichtigsten ÖPNV-Achsen werden.

Ziele: Inklusiv

- Neugestaltung der Haupt- und Schuraer Straße
- Die Attraktivierung des Heidesbach-Areals
- Quartiersplätze

Ziele: Klimafit

- Straßen mit schattenspendenden Bäumen, sowie wasserresilienten Maßnahmen zur Versickerung und Rückhaltung bei Starkregen ausstatten

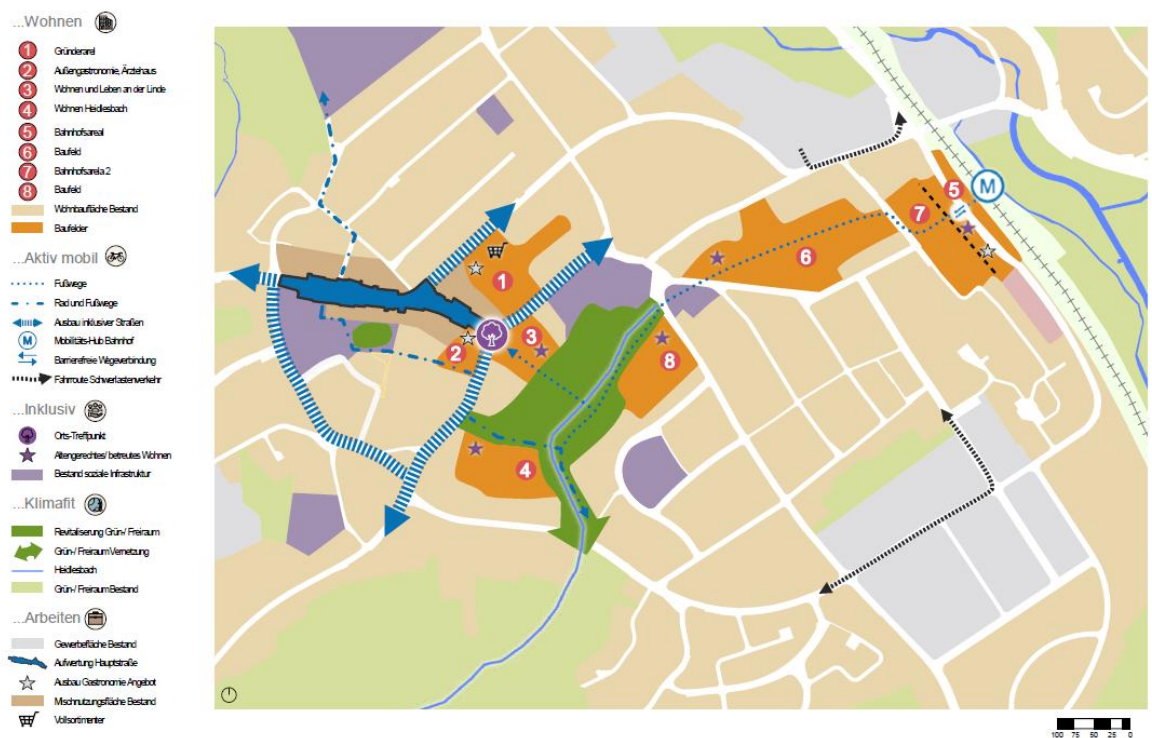


Abbildung 6: Entwurf IGEK (Quelle: IGEK Aldingen, Green, Kuhn, Sax, Waidelich, 2024)

- Entwurf Straßenraumgestaltung, Ziel: Beziehung zwischen ehemaligen Gründerzentrum, Hauptstraße und Marktplatz stärken, Straßenraum: fuß-/fahrradfreundlich, zum Flanieren einladend ausbauen
- vierstöckige Quartiersgarage mit insg. 135 Stellplätzen in Kombination mit Vollsortimenter, von Bewohner*innen wie auch Kund*innen genutzt
- Begrünung Hauptstraße (Konzept: GreenBlueStreet, Begrünung in Form von Tiefbeeten und in Mulden, Wasserdurchlässige Bodenbeläge, versickerungsoptimiert)
- Ausbau Radweg Heidesbach (vgl. Maßnahme Entwicklungskonzept (2023))
- Bahnhof ist bisher nicht in den Ort integriert, bessere Anbindung wird angestrebt (Baulücke Steig entwickeln)
- Entwurf Bahnhofsbereich mit neuem ZOB, revitalisierten Bahnhofsbauwerke (z.B. Repaircafé, Wartezimmer, Schließfächer, Toiletten, Paketstation), Quartiersgarage und P&R, Altersgerechtes Wohnen in unmittelbarer Bahnhofsnähe und wiederbelebtes ehemaliges Brauereigebäude als Gastronomie)
- Angebot der temporäre Stadtmöblierung für Hauptstraße nutzen (<https://www.aktivmobil-bw.de/orts-mitten/temporaere-umgestaltung>)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 2

Schwächen

- dezentrale Lage des Bahnhofs, nicht für alle Ortsteile fußläufig zu erreichen

- hoher Anteil motorisierter Individualverkehr, Pkw ist Hauptverkehrsmittel
- geringe Taktung Bus zw. Aldingen und Aixheim
- stark befahrene Ortsdurchfahrten
- Umlandstraße und Schuraer Straße starke Nutzung durch Schwerlastverkehr, dadurch hohe Lärmemissionen
- Straße «Im Brühl»: viel Bring- und Abholverkehr an Kita Im Brühl

Stärken

- vier Mitfahrbänke in Aldingen, zwei in Aixheim
- Fußwegverbindungen in Grünräumen
- Ausführungsplanung Schutzstreifen
- Achse Aixheimer Straße, Hauptstraße zentrale Versorgungsfunktion für Aldingen

Entwurfsideen

- öffentlichen Park schaffen
- Linde (Wappen), Dorflinde, Sitzgelegenheiten Kreuzung Hauptstraße/Schuraer Straße aufwerten
- Aixheimer Straße (bis Kreisverkehr) und Hauptstraße für Fuß- und Radverkehr aufwerten
- Hauptstraße, öffentlicher Raum durch Begrünung aufwerten

Planungsziele für das Handlungsfeld Mobilität

- Aufenthaltsqualität Hauptstraße verbessern, Hauptstraße als verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet
- Umleitung des Schwerlastverkehrs
- Sicherheit und Attraktivität des öffentlichen Raumes erhöhen
- Lärminderung für die Anwohner:innen
- sichere Radverbindungen inner- und außerorts
- Priorisierung auf klimafreundliche, alternative Verkehrsmittel
- Klimafreundliche Erreichbarkeit der umliegenden Gemeinden stärken
- schrittweise Reduzierung von öffentlichen Parkierungsflächen, um Anreize für die Nutzung von alternativen, klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu schaffen

Planungsziele für das Handlungsfeld «Ökologie», die Mobilität betreffend:

- Maßnahmen zur Bewältigung von Starkregenereignissen straßenbegleitend planen
- Bildung von Hitzeinseln vermeiden
- Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen bei Hitzetagen steigern

Planungsziele für das Handlungsfeld «Soziales», die Mobilität betreffend:

- vorhandene soziale Einrichtungen (Bsp.: Kita im Brühl, Bücherei, Schulcampus) mit einem sichere Fußwege- und Radwegenetz verbinden

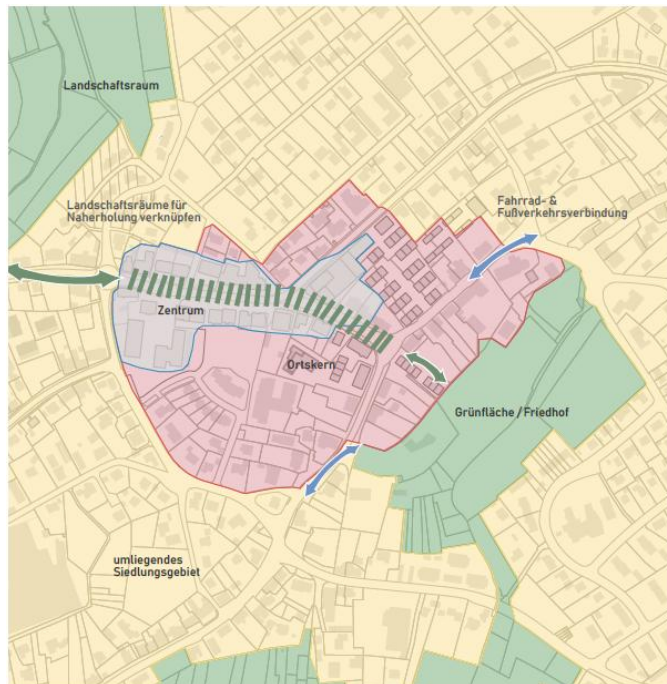


Abbildung 7: Räumliches Leitbild für den Ortskern von Aldingen (Quelle: IGEK Aldingen, Bergmann, Lösle, Maleta, Schultes, Simmendinger 2024)

Maßnahmen

- Umleitung Schwerlastverkehr über Hölderlinstraße, Riedwasen und Bahnhofsstraße, um Hauptstraße zu entlasten
- Vollsortimenter mit Tiefgarage (124 öffentliche Parkplätze) in Uhlandstraße
- Wegfall von Parkplätzen in der Hauptstraße/Aixheimer Straße (33 der bisherigen 65 Parkierungsflächen entfallen) um Grüninseln zu schaffen
- Schaffung von elf neuen Parkierungsflächen in Aixheimer Straße
- Umgestaltung Aixheimer Straße und Hauptstraße, (Belag: verkehrsberuhigend, wasserdurchlässig, Gehwege: Barrierefreiheit schaffen), Grüninseln mit Sitzgelegenheiten und neue Bäume/Baumstandorte
- Straßenlaterne nah am Fahrbahnrand zur visualisieren Einengung der Fahrbahn
- Fahrbahn max. 6 m
- Umsetzung von Tempo 30 auf Durchgangsstraßen
- Neugestaltung Bushaltestelle, Halt auf der Fahrbahn
- öffentliche Fahrradstellplätze in Haupt- und Aixheimer Straße

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 3

Stärken

- verkehrlich gut angebunden durch B 14
- Schienenanschluss
- gute Erreichbarkeit von Trossingen und Aixheim mit dem Bus
- Straßenraumaufwertung durch Staudenbeete

Schwächen

- starke Verkehrs-Lärmbelastung vor allem Schwerverkehr in der Hauptstraße
- geringe Taktung des Busverkehrs
- geringe Taktung des Schienenverkehrs (stündliche Taktung)
- keine innerörtliche Radinfrastruktur
- auf motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung
- fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

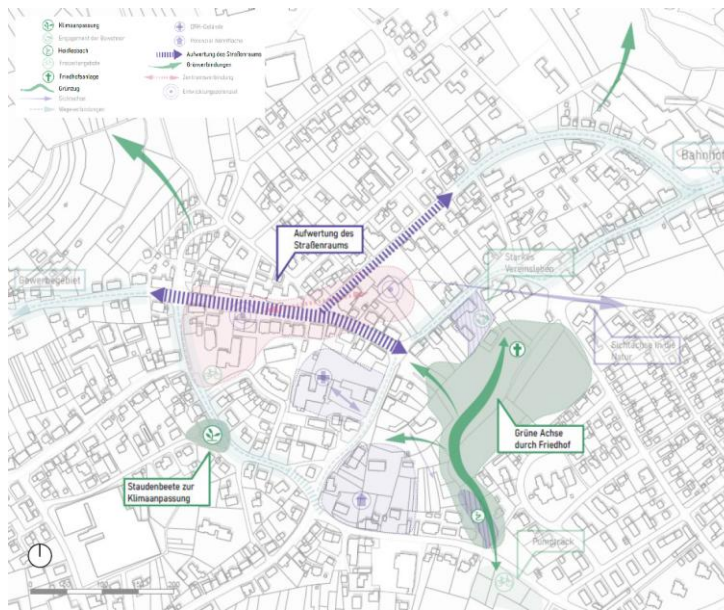


Abbildung 8: SWOT Stärken und Potenziale (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)



Abbildung 9: SWOT Schwächen und Risiken (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)

Leitbild

- umliegendes Grün in den Ortskern ziehen (Balance zw. Nachverdichtung und Aufenthaltsqualität durch öffentliches Grün im Straßenraum)

Planungsziele Mobilität

- zentrale Parkierungsflächen schaffen
- Reduzierung des parkenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Flanier- und Verbindungsachse für alle Verkehrsteilnehmenden
- Fokus auf Fuß- und Radverkehr bei der Straßenraumgestaltung
- Lärmemissionen des motorisierten Verkehrs reduzieren

Maßnahmen Mobilität

- Aufwertung Hauptstraße, Grüninseln mit Sitzgelegenheiten, Reduzierung parkender Kfz-Verkehr
- Parkierungsscheune an der Von-Stauffenberg-Straße
- neuer Belag, Tempo 30
- Fahrradabstellanlagen
- neuer Fuß- und Radweg zwischen Wohngebiet Nord-Ost und Friedhof
- Umfahrung des Ortskerns (MIV und LKW)
- Ausbau Radinfrastruktur



Abbildung 10: Straßenraum Hauptstraße, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)

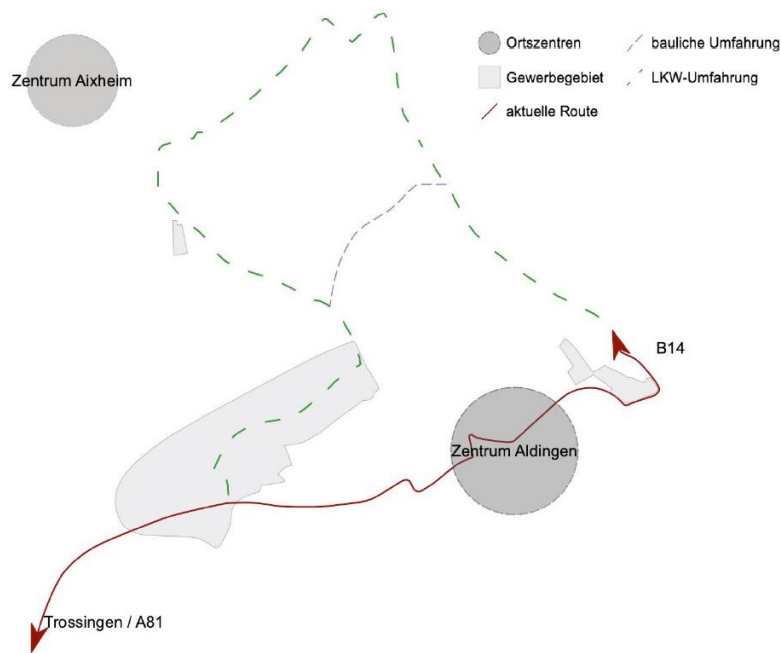


Abbildung 11: Verkehrskonzept, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 4

Stärken

- gute Verkehrsanbindung (B 14, A 81)

Schwächen

- Verkehrslärm
- Ortszentrum von parkenden Kfz-Verkehr dominiert
- fehlende Aufenthaltsqualität (Aixheimer Straße und Hauptstraße)
- nur eine Quermöglichkeiten für Fußverkehr in Hauptstraße (LSA)

Planungsziele

- generationenübergreifend Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schaffen
- Fußverkehrswegeverbindung in Grünräumen

Rahmenplan

- Aufwertung Hauptstraße
- parallele Grünverbindung zur Hauptstraße

Strukturkonzept

- Aufwertung Hauptstraße, Parkplätze reduzieren, Parkraumbewirtschaftung einführen, autozentrierte Hauptstraße soll im Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Umlandstraße sanieren und begrünen, grüne Querungsinseln schaffen, Standorte für Bike-Sharing, Fahrradständer bzw. Fahrradboxen, Raum für Stadtmöblierung, Linde (Wappenbaum, identitätsstiftend) als Straßenbaum einsetzen

- attraktive Mischverkehrsfläche für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr sowie bepflanzten Querungsiseln
- neue Fußverbindung zwischen Marktplatz und Friedhof, Spielplatz, Grünfläche hinter Bücherei aufwerten

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 5

Stärken

- ÖV-Anbindung (Schiene und Bus)
- Außerorts-Radwege in umliegende Gemeinden vorhanden

Schwächen

- Qualitative Freiraumflächen innerorts fehlen
- Dominanz von parkenden und fahrenden Kfz-Verkehr
- keine Radinfrastruktur innerorts
- Konflikte beim Bring- und Holverkehr an der Kita im Brühl

Chancen

- bestehende Grünflächen erweitern und aufwerten
- qualitativen Freiraumflächen
- Fokus auf Fuß- und Radverkehr, Fuß- und Radverkehrsnetz schaffen
- Shared Spaces

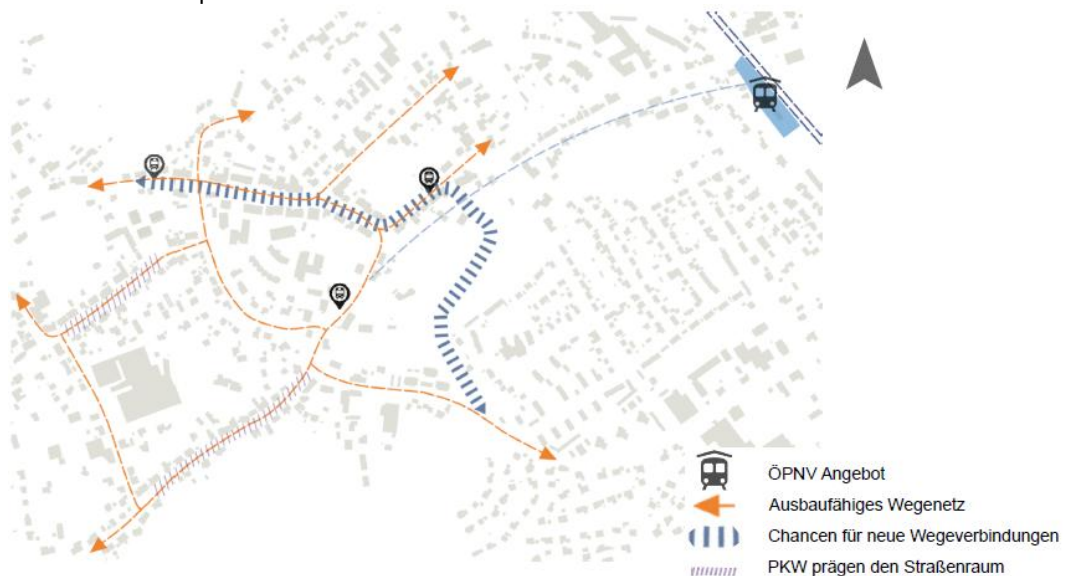


Abbildung 12: SWOT Mobilität (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)



Abbildung 13: Ziel Verbinden (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)

Leitbild

- Aldingen: Die Verbindung zwischen Gemeinschaft, Grün und Mobilität

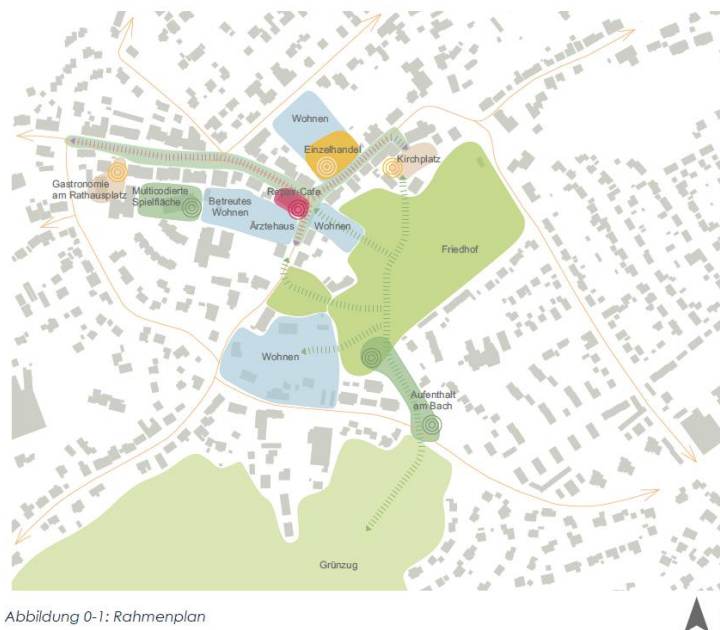


Abbildung 0-1: Rahmenplan

- Entwicklungsflächen
- Mobilitäts Verbindungen
- Treffpunkte
- Belebung der Straße
- Grünverbindung

Abbildung 14: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)

Maßnahme: Umgestaltung der Hauptstraße

- einige Parkplätze umnutzen → grün und Sitzmöglichkeiten
- Fahrradstation (Fahrradverleih und Abstellanlagen) in der Mitte der Hauptstraße
- Fahrradstationen an allen wichtigen Knotenpunkten in Aldingen
- Schutzstreifenplanung umsetzen
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen umsetzen



Abbildung 15: Umgestaltung der Hauptstraße (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 6

Stärken

- einige Straßen mit Straßenbegleitgrün
- gute Verkehrsanbindung (B 14, A 81)
- Schienenanbindung

Schwächen

- zahlreiche öffentliche Parkplätze
- Dominanz des Kfz-Verkehrs
- Busverkehr = Schülerverkehr, Hauptverkehrszeiten: höhere Taktung 15 - 20 Minuten, Nebenverkehrszeiten: 30 - 60 Minuten, Taktung nicht ausreichend, um von Kfz-Verkehr auf ÖPNV umzusteigen
- geringe Taktung der Schienenanbindung

Leitbild



Abbildung 16: Leitbild (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)

Nachhaltig

- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und die Schaffung von Fahrradwegen

Gemeinschaftlich

- Öffentliche Plätze und Begegnungsräume werden geschaffen

Räumliches Leitbild

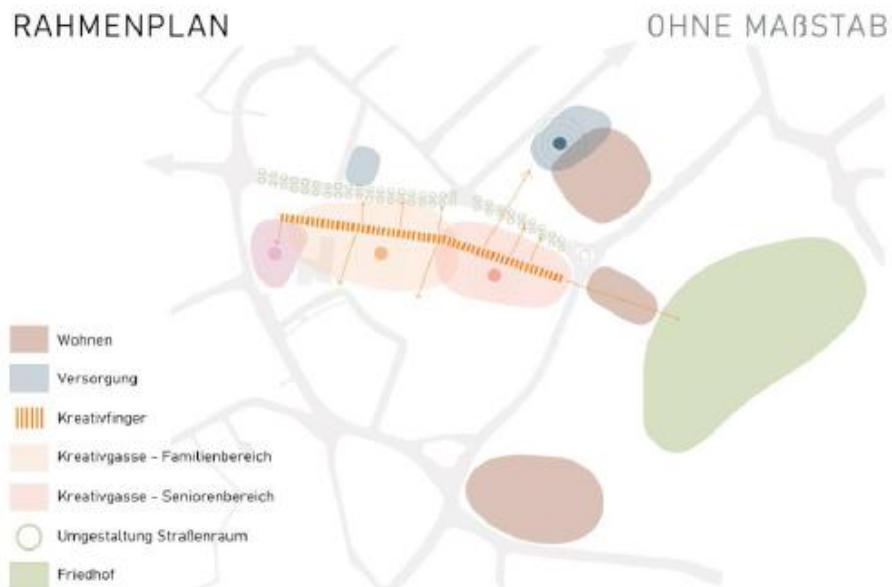


Abbildung 17: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)

Maßnahmen

- Kreativgasse mit Familien und Seniorenbereich

- Umgestaltung Hauptstraße (Reduzierung des Parkraums in der Hauptstraße, Begrünung, Gestaltung Fußwege, Parklets auf einigen Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen anstatt Pkw-Parkplätze an einigen Stellen, Hotel-Parkplätze bleiben bestehen, Fußgängerüberwege
- Tempo 30 in Hauptstraße
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

3.1.4 Gemeindeentwicklung in der Schwerpunktregion Spaichingen - Auswertung der Bürgerumfrage 2022

Mobilität und Digitalisierung

(gewichtete Darstellung im Vergleich mit den anderen Kommunen der Schwerpunktregion²)

Ist-Zustand Aldingen

Angebot des ÖPNV	durchschnittlich bewertet
Fußwegenetz	durchschnittlich bewertet
Radwegenetz	durchschnittlich bewertet
Parkplatzangebot	unterdurchschnittlich bewertet
Infrastruktur für E-Mobilität	durchschnittlich bewertet
Mobilfunknetz (Qualität und Verfügbarkeit)	durchschnittlich bewertet
Internet (Qualität und Verfügbarkeit)	durchschnittlich bewertet
Kommunale digitale Angebote	durchschnittlich bewertet

Was fehlt Ihnen im Bereich Mobilität und Digitalisierung? Was ist Ihnen hier besonders wichtig? (gesamte Schwerpunktregion)

Rad- und Fußverkehr

- Mehr und sichere (innerörtliche) Verbindungs- und Überwege
- E-Bike-Ladestationen
- Radwege nach Tuttlingen und Spaichingen
- Schulwegekonzept

Pkw / MIV

- Förderung von E-Mobilität
- Temporeduzierung innerorts

ÖPNV

- kürzere Taktung / höhere Frequenz
- Mehr, verlässliche Verbindungen
- Bessere Abstimmung von Zug und Bus
- Stadtbuslinie mit umliegenden Gemeinden

² Kommunen der Schwerpunktregion: Aldingen, Balgheim, Böttingen, Denkingen, Dürbheim, Frittlingen, Hausen, Mahlstetten, Spaichingen

- Barrierefreier Bahnhof
- Fahrradmitnahme ermöglichen
- Taxi/Minicar nach 24 Uhr

Was fehlt Ihnen im Bereich Natur und Umwelt, Energie und Nachhaltigkeit? Was ist Ihnen hier besonders wichtig? (gesamte Schwerpunktregion)

Mobilität

- Autofreie Strukturen, Vorrang für Rad und ÖPNV
- Ausbau Radinfrastruktur (Wege, E-Bike-Ladestationen)
- Ausbau ÖPNV
- Innerorts Tempo 30
- Parkplätze mit PV-Anlagen Stromtankstellen
- Kostenlose Hol- und Bringdienste
- E-Mobilität im städtischen Fuhrpark

Worauf sollte Ihre Gemeinde/Stadt in Zukunft besonders Wert legen? (SOLL-Zustand, gesamte Schwerpunktregion)

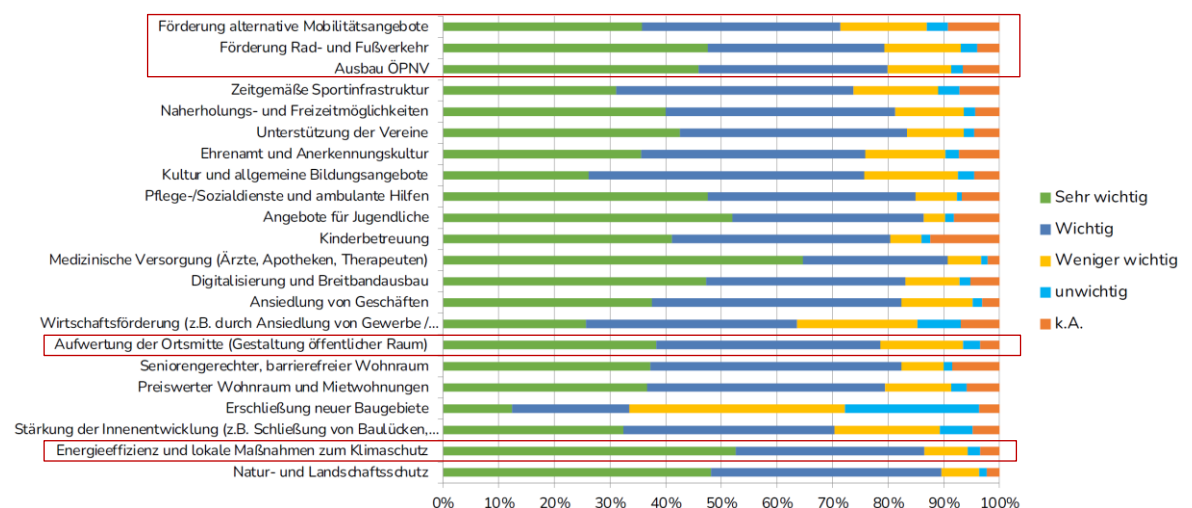


Tabelle 1: Worauf sollte Ihre Gemeinde/Stadt in Zukunft besonders Wert legen? (Quelle: HIT - Human IT Service GmbH)

3.1.5 Bürgerbeteiligung «Aldingen trifft sich» (2023)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität

Ziele der Bürgerbeteiligung

- allgemein: Ideen und Anliegen aus der Bürgerschaft zu den Themen „Verkehr“ / „Mobilität“ und Belebung Ortsmitte sammeln (z.B. Treffpunkt, Café, Markt)
- Verkehrsschwerpunkte (z.B. gefährliche Stellen für Fuß- und Radverkehr) identifizieren

Stärken

- Umgestaltung des Markt- und Rathausplatzes

- Durchgrünung des Siedlungsgefüges

Schwächen

- Hauptstraße: Gefahr durch rückwärts ausparkenden Kfz-Verkehr
- Konflikte von Kfz-, Rad-, und Fußverkehr zwischen Kreisverkehr B14 / Bahnübergang und Primbrücke
- große Verkehrsbelastung der Hauptstraße, Dominanz von motorisierten Individual- und Gewerbeverkehr
- fehlende Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr insbesondere im Ortskern, sowie Lindenäcker und Hölderlinstraße
- fehlender Grünschnitt am Radweg zwischen Aldingen und Winzingen



Abbildung 18: Gefährliche Stellen für den Rad- und Fußverkehr in Aldingen (orange Punkte) (Quelle: Bürgerveranstaltung „Aldingen trifft sich“, Human IT Service GmbH)

Maßnahmenvorschläge

- Markierungsmaßnahmen für den Radverkehr umsetzen
- Machbarkeitsstudie Schutzstreifen umsetzen
- Durchgängiger Radweg zwischen Rottweil und Spaichingen, in Aldingen betrifft das vor allem innerorts Abzweig B14 (Spaichinger Straße) und Bahnhofstraße
- Schutzstreifen auf allen Hauptachsen (Hauptverkehrsstraßen?) in Aldingen
- gemeinsame Geh- und Radwege innerorts
- Ladestellen für E-Bikes
- Ortsmitte beruhigen, Parkmöglichkeiten rundum schaffen
- Aufenthaltsqualität der Ortsmitte erhöhen (Begrünung, Sitzgelegenheiten)
- Geh- und Radwegs Schäden beheben

- E-Lade-Konzept, Schnellladestationen
- Mobilitätskonzept erstellen, Bürger miteinbeziehen
- Regelmäßige oder permanente Geschwindigkeitskontrollen zur Einhaltung von Tempo 30
- Blitzerattrappen aufstellen
- Unterbinden von Gehwegparken
- Parkflächen markieren
- Gefahrenstelle Hölderlinstraße entschärfen
- Sensibilisierung des Kfz-Verkehr (Geschwindigkeit, Rücksichtnahme Fokus ältere und jüngere Menschen)
- Ein- und Ausfahrt für Busverkehr am Knotenpunkt Bahnhof- /Haupt- /Spaichinger - /Rottweiler Straße verbessern
- Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag und Anti-Klapper-Pads für Schachtdeckel verwenden
- Hotelgäste zur Nutzung der Tiefgarage verpflichten

Argumentesammlung für Tempo 30 bzw. gegen Tempo 30

3.1.6 Nachhaltigkeitsregion NI-Region FÜNF G (Nachhaltigkeitsbericht 2017, 2020)

Die Gemeinden Aldingen, Deißlingen, Denkingen, Frittlingen und Wellendingen haben sich im Jahr 2014 zur Nachhaltigkeitsregion NI-Region FÜNF G. Die Gemeinden grenzen jeweils aneinander, allerdings über eine Landkreisgrenze hinweg (Rottweil und Tuttlingen) und bilden so gemeinsam die erste Nachhaltigkeitsregion in Baden-Württemberg.

Im ersten Nachhaltigkeitsbericht aus dem Jahr 2017 wurden verschiedene gemeinsame Handlungsfelder definiert: «Ökologische Tragfähigkeit», «Wirtschaft und Soziales: Gutes Leben in Kommunen» und «Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Kommunalentwicklung». Unter dem übergeordneten Handlungsfeld «Ökologische Tragfähigkeit» wurde das Handlungsfeld «Nachhaltige Mobilität» behandelt.

Umgesetzte Projekte im Bereich Mobilität und Klimaschutz:

- E-Bike für kommunale Dienstfahrten in Aldingen
- Ausführungsplanung von Schutzstreifen für den Radverkehr auf den Durchgangsstraßen von Aldingen und Aixheim
- Mitfahrbänke in allen fünf Gemeinden, mit den folgenden Standorten in Aldingen und Aixheim:
 - Aldingen
 - Bauhof (Rubackerstraße, Richtung Aixheim)
 - Autohaus Hauser (Trossinger Straße, Richtung Trossingen)
 - Gasthaus Lamm (Spaichinger Straße/B14)
 - Richtung Spaichingen/Denkingen)
 - Aixheim
 - Richtung Aldingen, Trossingen
- Mitfahrbänke-App

Die Mitfahrbänke in den Gemeinden der NI-Region FÜNF G sind seit einiger Zeit installiert und in Benutzung. Damit auch vorher schon eine Mitfahrt organisiert werden kann, gibt es auch eine Mitfahrbänke-App, welche die Vernetzung mit anderen Mitfahrbänklern möglich macht.



Abbildung 19: Mitfahrbänke

Projekte die bisher nicht angegangen worden sind:

- Übertragung des Laufbusmodells auf Aldingen (in Frittingen bereits umgesetzt)
- Radschulwegplanung

3.1.7 Gemeinsams Klimaschutskonzept (2016-2017), KEA

Die Gemeinden Aldingen, Denkingen, Frittlingen und Wellendingen haben 2016/17 ein gemeinsames integriertes Klimaschutskonzept erstellt. Neben den Handlungsfeldern eigene Liegenschaften und Fuhrpark, Siedlungsentwicklung, Sanierung und Neubau von energieeffizienten Wohngebäuden, Energieversorgung und erneuerbarer Energie, Energieeffizienz in Haushalten, Ernährung und Konsum, betriebliche Energieeffizienz wird auch als Handlungsfeld Mobilität analysiert und Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Mobilität im Klimaschutskonzept

Das Klimaschutskonzept behandelt die Themenfelder Radverkehr, ÖPNV, Intermodalität, Carsharing, Elektromobilität, energiesparendes Fahren, Verkehrsvermeidung und Mobilitätsmarketing. Im Folgenden sind die wesentlichen Maßnahmenvorschläge der verschiedenen Themenfelder zusammengefasst, auf die im Aktionsplan aufgebaut werden kann.

Wesentliche Maßnahmenvorschläge Radverkehr:

- Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Kreis zum Ausbau der Radwege
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Fahrrad
- Unfallschwerpunkte beheben
- Abstellanlagen am Bahnhof erweitern (Fahrradboxen).
- Sensibilisierung für Mobilitätsmanagement größerer Unternehmen

Wesentliche Maßnahmenvorschläge ÖPNV:

- Mitfahrbänke einrichten (→ wurde bereits umgesetzt)
- Job-Ticket einführen und bewerben

Wesentliche Maßnahmenvorschläge Intermodalität (Mobilitätsstationen):

- Bahnhof Aldingen als Mobilitätsstation (P&R-erweitern) ausbauen

Wesentliche Maßnahmenvorschläge Carsharing:

- Spurwechsel-Konzept für Carsharing nutzen

Wesentliche Maßnahmenvorschläge Elektromobilität:

- Einrichtung von öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen in Zusammenhang mit Carsharing (→ es sind bereits 5 E-Ladestationen umgesetzt)
- Öffentliche E-Ladestationen für E-Bikes

3.1.8 Projekt Spurwechsel

In den Gemeinden der NI-Region FÜNF G sowie in der Nachbargemeinde Balgheim kommt je ein E-Auto zum Einsatz. Diese Fahrzeuge können auch von Bürger:innen genutzt werden, die im Rahmen der Nachbarschaftshilfe auf eine Begleitung angewiesen sind. Das Fahrzeug wird mit Fahrer:in gebucht und die Organisation der Fahrten übernimmt der Nachbarschaftshilfeverein MiKaDo e.V.

3.1.9 Vorschlag für ein umfassendes Radwegenetz in Aldingen

Seitens eines Teilnehmers der beiden Workshops wurde im Oktober 2025 eine Radwege- und Verkehrsführungskonzeption zur Verfügung gestellt.

1. Verknüpfung aller an den Ortsrändern endenden Kreis-Radwege: Richtung Rottweil, Tuttlingen, Trossingen, Schura, Aixheim etc.
2. Damit eng verbunden: Herstellung eines innerörtlichen Radwegenetzes entlang der 4 Verkehrsachsen: Schuraerstr., Trossingerstr., Uhlandstr./Hauptstraße, Aixheimerstr. .
3. Damit wiederum verknüpft die Radwege-Verbindungen in die einzelnen Ortsteile.
4. Einrichtung einer sog. "Schulstraße" zur Sicherung des Schulwegs für unsere Kinder.
5. Alle diese Punkte 1 - 4 münden in die Umgestaltung des Aldinger Zentrums in eine lebendige kommunikative Zone
6. Sondermaßnahmen

Zu (1) und (2): Radwegenetze:

Alle Radwege des Kreises enden an den Ortsrändern. Daher Entflechtung der Verkehrsteilnehmer durch Anlegen separater Radwege entlang der vier verkehrsstarken Achsen:

- entlang der Schuraerstr., Trossingerstr., Uhlandstr./Hauptstr. (bis Einmündung Bismarckstr.): Verbreiterung des linken Gehwegs (Richtung Zentrum) von bislang 1,5 m auf 2,5 m, benutzbar sowohl von Fußgängern als auch von Radlern (in beide Richtungen!!). Fußgänger haben die Möglichkeit, jeweils den gegenüber liegenden Gehweg zu benutzen. Diese Maßnahme wäre kostenmäßig wohl zu verkraften: der Höhenunterschied zwischen den bisherigen Gehwegen und der Fahrbahn beträgt fast überall ca 3 cm und wäre bei der vorgeschlagenen Verbreiterung leicht zu egalisieren. Eine durchgezogene weiße Linie zur Fahrbahn wäre erforderlich.

Uhlandstr./Hauptstr.: Lösung des Zugangsproblem im Bahnhofsbereich in alle Richtungen. Ab Hengstlerkurve Richtung Zentrum können Radler sowohl die verkehrsreduzierte Hauptstr. als auch den Radweg über die Heubergstr./Karpfenstr. in beide Richtungen benutzen.

- entlang der Aixheimerstr.: der auf Höhe der Heerstr. endene Radweg von Aixheim wird auf dem rechten Gehweg (Richtung Zentrum!) in eine Richtung - zum Zentrum hin - weitergeführt. Die Gegenrichtung (Zentrum-Aixheim) verläuft zunächst auf einem sog. "Schutzstreifen" rechts der Fahrbahn, der dann in die ansteigende Aixheimerstr. rechts abzweigt und hinter dem Bauhof durch Querung der Rubäckerstr. den Anschluß an den bereits vorhandenen Radweg nach Aixheim findet.

Zu (3): Ortsteile:

Das Radnetz entlang der 4 Achsen ermöglicht überall einen direkten Zugang über weitgehend verkehrsarme Straßen in alle Ortsteile. Zusätzliche mögliche Maßnahmen: Schutzstreifen, Radschilder .

. .

Zu (4): Schulstraße:

Verbesserung und Sicherung der Schulwege ihrer Schülerinnen und Schüler. Daher Einrichtung einer sog. "Schulstraße" (nutzungsberechtigt sind Fußgänger, Radler, nur Anlieger der Heubergstr.), die sowohl die Bismarckstr. als auch die Heubergstr. einschließt: Ein- und Ausfahrten in/aus diesen beiden Straßen auf die Uhlandstr wären verboten (außer Feuerwehr!). Die angrenzenden Straßen (Karpfen-, Lupfen-, Klippeneckstr.) wären dann "Sackgassen". Notwendig wäre eine Verschiebung der bestehenden Ampelanlage direkt auf die Kreuzung "Uhlandstr./Heubergstr./Bismarckstr.".

Die Zu- und Abfahrt des Schülerbusses müsste hierbei möglicherweise geändert werden.

Zu 5: Zentrum

Verkehrsberuhigung:

- Einbahn-KFZ-Verkehr mit 20 kmh vom Lindenbaum bis Bäckerei Rottler
- Separater innerer Radwege-Ring ums Zentrum (Hauptstr./Uhlandstr./Staufenbergstr.) in beide Richtungen mit vorfahrtsberechtigten radialen Radweg-Anschlüssen an alle Achsen-Radwege.
- Die Parallelverschiebung der bisherigen KFZ-Durchgangsstrecke "Lindenbaum"-Volksbank auf die sog. "Storchenwiese" ermöglicht die oben beschriebene verkehrsberuhigte Einbahnstraße und damit einen entspannten Zugang zu allen dort ansässigen Ortsgeschäften! Damit wäre das Verkehrsaufkommen dort halbiert und der Schwerlastverkehr deutlich erschwert. - Eine solche Maßnahme kann im Rahmen der sowieso anstehenden Überplanung der "Storchenwiese" infrastrukturell kostengünstig gelöst werden.
- Dadurch entsteht eine komplett verkehrsfreie Zone auf der Uhlandstr. zwischen Volksbank und Storchenwiese. Mit idealen Möglichkeiten für: Café, Kiosk, Spielstraße, verkehrsfreier Zugang zur Storchenwiese (Nahversorgung?), Ort der Kommunikation . . .

Zu (6): Sondermaßnahmen:

- Einrichtung eines ovalförmigen Kreisverkehrs auf der Kreuzung "Schuraerstr./Hölderlinstr./Staufenbergstr. .
- Überschaubare bauliche Radwegerweiterung am Ortsausgang Schuraerstr.

- Bei Straßenquerungen: Aufbringung roter Schutzstreifen auf Fahrbahnen als Vorfahrtsberechtigung für Radfahrer.

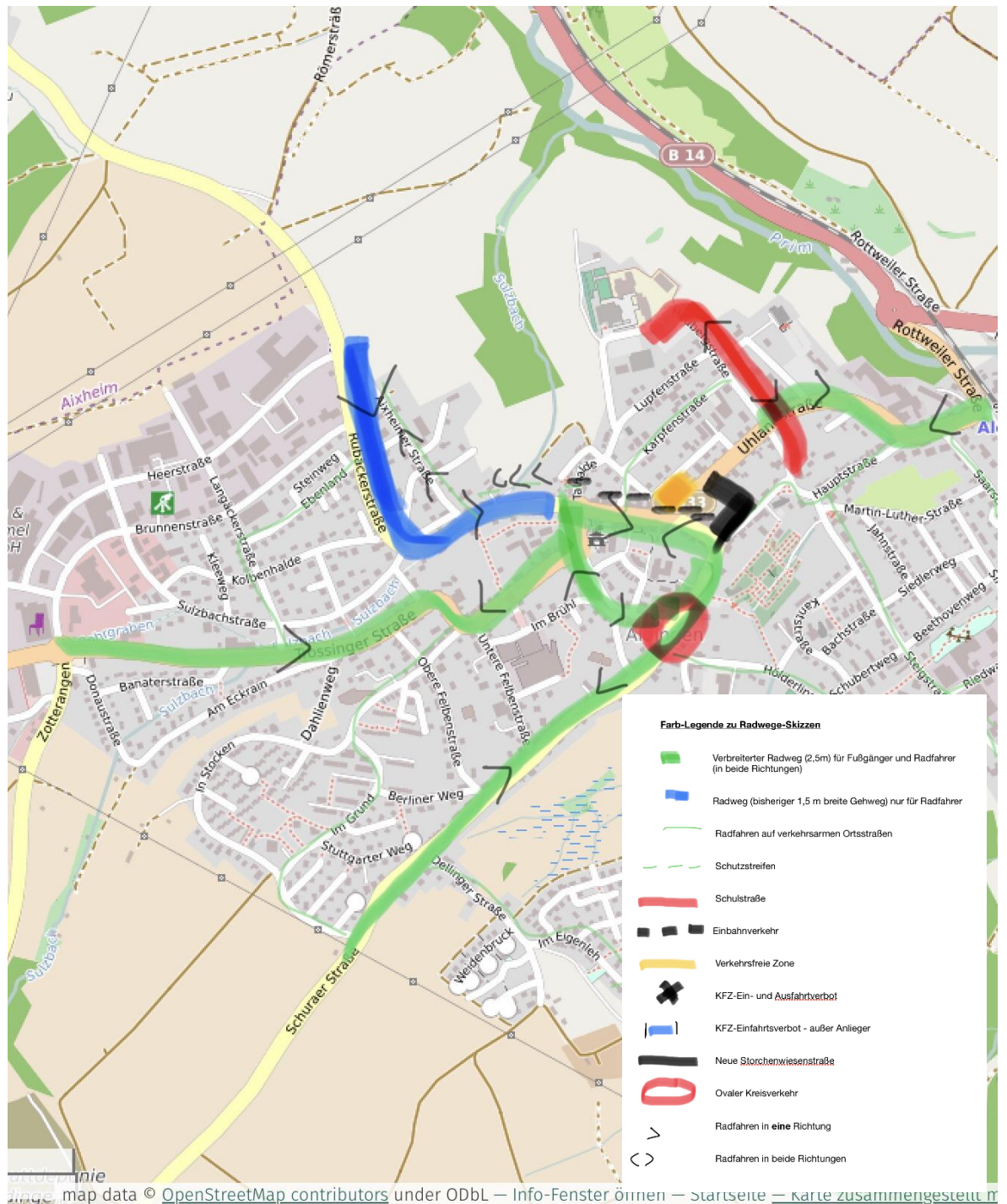


Abbildung 20: Radwegekonzept mit Neugestaltung des Gemeindezentrums Aldingen (Quelle: Bruno Ege)

3.2 Qualitative Bestands-Analyse

3.2.1 Checkliste 1

Als Grundlagen der qualitativen Bestandsanalysen beinhaltet der Aktionsplan-Leitfaden zwei Checklisten:

Als Einstieg in das Thema und den Prozess dient die Checkliste 1. Mit Hilfe der Fragen gewinnen die Verantwortlichen einen schnellen, ersten Eindruck der aktuellen Situation. Die Checkliste soll motivieren und die Beteiligten aktivieren. Zudem soll sie Hinweise geben, ob der Aktionsplan als Instrument richtig gewählt ist oder ob ggf. ein weiteres oder anderes Instrument für die jeweiligen Bedürfnisse sinnvoll ist.

Die von der Bauamtsleitung der Gemeinde ausgefüllte Checkliste 1 kann in Anlage 1 eingesehen werden.

Die Auswertung der Checkliste 1 hat folgende Ist-Situation und Handlungsbedarfe ergeben. Aldingen hat eine aktuelle Lärmaktionsplanung (siehe Kapitel 1). Die Gemeinde sieht einen hohen Handlungsbedarf im Klima- und Lärmschutz im Verkehr. Die Situation für den Fuß- und Radverkehr wird als befriedigend, das überörtliche ÖPNV-Angebot als gut und die Situation für den Kfz-Verkehr als mangelhaft bewerten. Die Nahversorgung (Bildung, Güter des täglichen Bedarfs, Gesundheit) ist mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds möglich. Es liegen Planungen für Fuß- und Radverkehrsnetze vor. Handlungsbedarf wird beim ÖPNV-Angebot zwischen den Ortsteilen und dem Angebot bei der vernetzten Mobilität z.B. in Form von Mobilitätsstationen gesehen. Aldingen ist aufgeschlossen Fuß- Rad- oder öffentlichen Verkehr zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu fördern. In Aldingen wird von der Möglichkeit innerörtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen Gebrauch gemacht und es gibt Tempo 30-Zonen. Es gibt kommunale Elektrofahrzeuge (Fahrrad und Kfz) und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. In Aldingen sind die öffentlichen Parkplätze im innerstädtischen Bereich teilweise nur zeitlich begrenzt nutzbar. Umwidmungen von Parkplätzen zu Geh- und Radwegen oder Grünflächen sind bisher nicht geplant. Die aktuelle Lärmkartierung weist an Ortsdurchfahrten, Landes- und Kreisstraßen in Aldingen und Aixheim, lärmbelastete Bereiche mit hohen Betroffenheiten auf. Für Ortsumgehungen, die B14, wurde der Lärmaktionsplan 2024 fortgeschrieben. Daraus resultierende Maßnahmen werden im vorliegenden Plan erörtert. Auf großen Abschnitten der Ortsdurchfahrten in Aldingen und Aixheim, soll Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet werden. Für die Festlegung ruhiger Gebiete auf der Gemarkung von Aldingen fehlt es an der rechtlichen Erforderlichkeit, da den Menschen genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen. Aktionen oder Kampagnen zu nachhaltiger Mobilität werden in Aldingen bisher nicht durchgeführt. Die Kommune ist nicht Mitglied im Kompetenznetz Klima Mobil und hat bisher keine Mobilitätsmanagement-Stelle geschaffen oder besetzt.

3.2.2 Checkliste 2

Die Checkliste 2 stellt eine vertiefende Betrachtung dar. Sie wurde in Aldingen von der Leitung des Bauamts ausgefüllt und kann Anlage 2 entnommen werden. Die Ergebnisse der Checkliste 2 dienen als zentrale inhaltliche Grundlage für die Analyse und deren Auswertung, die als Abschluss dieser Arbeitsphase erfolgt. In der Checkliste 2 werden Fragen zu grundlegenden Themen, insbesondere aber zu den verschiedenen Handlungsfeldern gestellt, die später sowohl in der Stärken-Schwächen-Analyse als auch in der strategischen Zielsetzung wieder auftauchen.

In Aldingen besteht in Kommunalpolitik, Öffentlichkeit und Verwaltung ein starkes Interesse an Mobilitätsthemen. In Bezug auf die Verknüpfung von Mobilität und Klimaschutz fällt die Bewertung befriedigend aus, sodass es als sinnvoll erachtet werden kann einen Aktionsplan zu erstellen. Da eine aktuelle Lärmaktionsplanung vorliegt und diese kurz vor der Umsetzung steht wird Thematik Lärmschutz als sehr gut bewertet.

Übergeordnete Planwerke der letzten fünf Jahre mit Fokus auf Mobilität liegen nicht vor. In Bezug auf die städtebauliche Entwicklung liegen integrierte örtliche Entwicklungskonzepte von 2015 und 2023 vor. Diese

legen einen Fokus auf die Festlegung von städtebaulichen Sanierungsgebieten, die als Grundlage für städtebauliche Fördermaßnahmen dienen können.

Bisher gibt es kein verkehrspolitisches Leitbild für Aldingen.

Die detaillierten Ergebnisse der Checkliste 2 sind in den folgenden Kapiteln integriert.

3.2.3 Regionale Funktion, Siedlungsstruktur und Entwicklung

- 7.600 Einwohnende
- zwei Teilorte: Aldingen ca. 5.300 Einwohnende, Aixheim ca. 1.300 Einwohnende
- ca. 2.900 Arbeitsplätze
- kleinere Gemeinde im Umfeld / Verdichtungsbereich einer Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt im ansonsten ländlich geprägten Raum
- Bildungs-, Versorgungs- und sonstigen öffentlichen Einrichtungen: Kita, Grundschule, weiterführende Schule, 2 Supermärkte (1x südwestlicher Bereich von Aldingen am Rand des Industriegebietes, 1x östlich des Zentrums gelegen), Fachgeschäfte / Fachmärkte, Apotheke, Allgemeinarztpraxen, Senioren-/Pflegeeinrichtungen
- Siedlungsstruktur: Teilweise städtisch (mittlere Siedlungsdichte, erkennbarer Siedlungskern bzw. Hauptort mit Mehrfamilienhäusern / mehrgeschossiger Bebauung)
- Mittlere Nutzungstrennung
- Siedlungsstrukturelle Besonderheiten in Bezug auf Mobilität: B14 und Bahnlinie trennen in Aldingen das Gebiet Winzingen vom Hauptort ab. Ortsteil Aixheim ist 1 km vom Hauptort Aldingen entfernt.
- gute Internet- bzw. Breitbandversorgung
- In den letzten 10-15 Jahren ist Aldingen gewachsen. Die Bevölkerungsvorausberechnung für Aldingen von 2020 – 2040 ist nach den Daten des statistischen Landesamtes leicht steigend.

3.2.4 Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrssituation

- dominierende Verkehrsströme: Aus- und Einpendelnde, sowie Durchgangsverkehr
- geschätzte Verkehrsmittelverteilung (Bauamtsleitung): 5% Fußverkehr, 5% Radverkehr, 10% ÖPNV, 75% Kfz-Fahrer:innen, 5% Kfz-Mitfahrer:innen
- örtliche Besonderheiten: großes Industriegebiet Westen (Hugger Logistics, Flaig + Hommel GmbH, Kohler Präzisionstechnik GmbH & Co. KG, Haller Stahllogistik GmbH & Co. KG, He- Fertigungstechnik GmbH & Co. KG, Sauter)

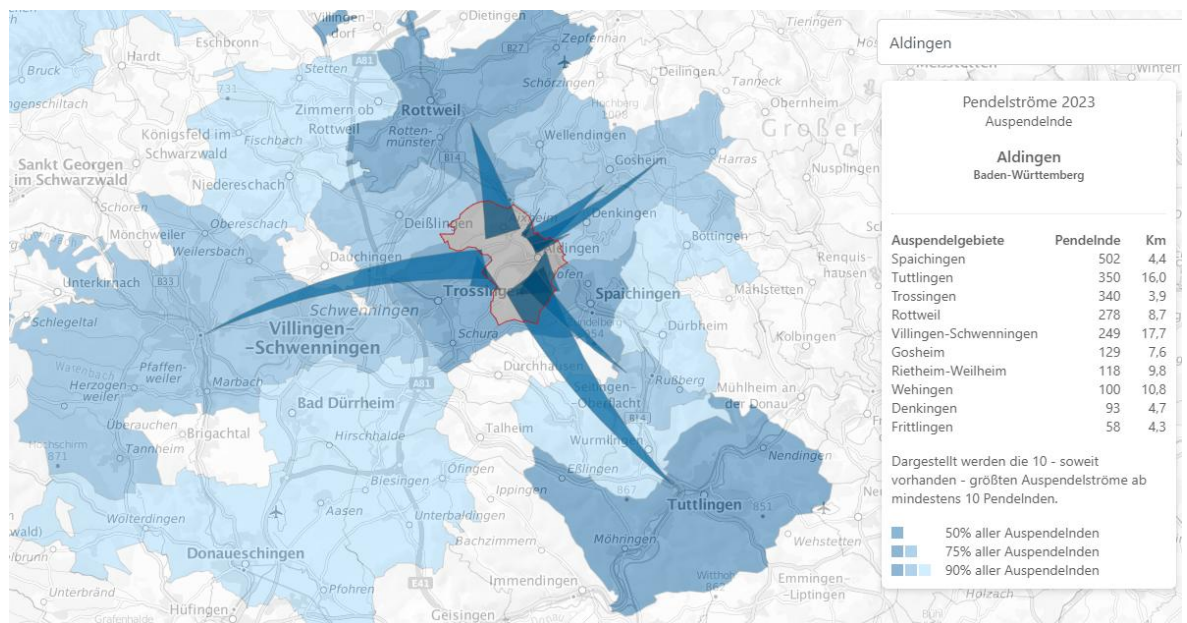


Abbildung 21: Auspendelnde von Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)

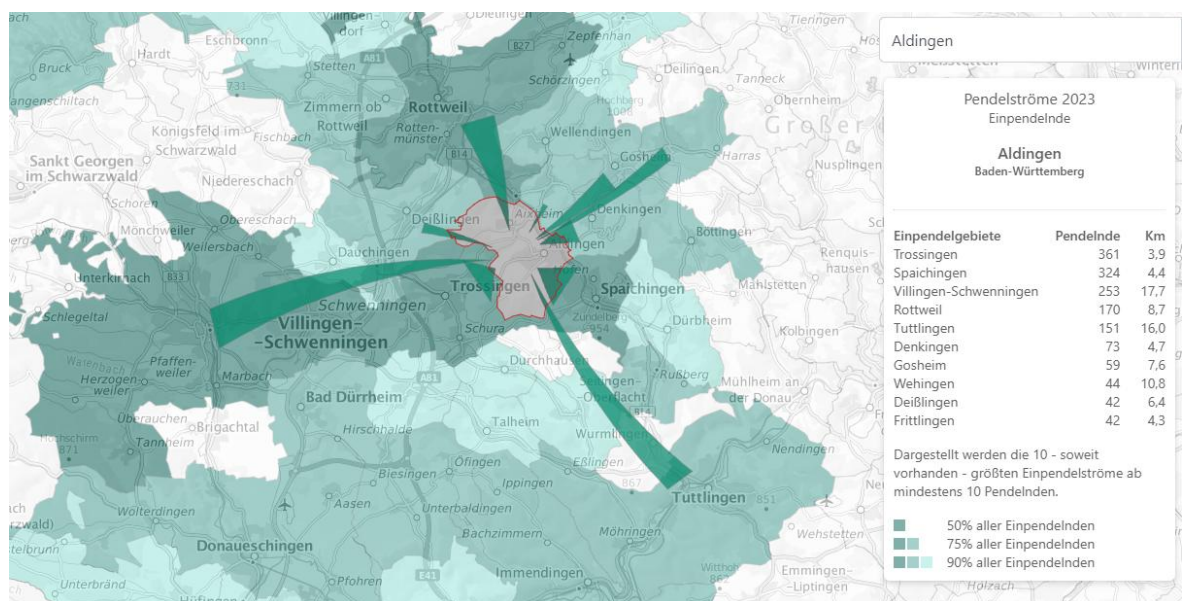


Abbildung 22: Einpindelnde nach Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)

3.2.5 Lärm

Es liegt eine aktuelle Lärmkartierung (2024) für die Kreisstraßen und die Landestraße in Aldingen und Aixheim vor. Entlang der untersuchten Streckenabschnitte, sowohl in der Ortsdurchfahrt Aixheim / Bebauung Neuhaus als auch in der Ortsdurchfahrt Aldingen, wurden vielfach Betroffenheiten über den Schwellenwerten 67/57 dB(A) dB(A) tags/nachts ermittelt. Ab diesen Werten besteht die Pflicht zur Einführung von lärmmindernden Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.



Abbildung 23: Freiwillige Lärmkartierung Aldingen 2024 (Rasterlärnkarte Tag)

Für die B 14 wurde der Lärmaktionsplan 4. Stufe im vereinfachten Verfahren fortgeschrieben. Ob im Rahmen einer qualifizierten Lärmaktionsplanung für die Abschnitte B 14 Neuhaus und B 14 Aldingen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder andere Lärminderungsmaßnahmen abgewogen werden sollen, ist im weiteren Verfahren des Aktionsplans Mobilität, Klima- und Lärmschutz durch die Gemeinde Aldingen und die Stadt Spaichingen als zuständige Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden.

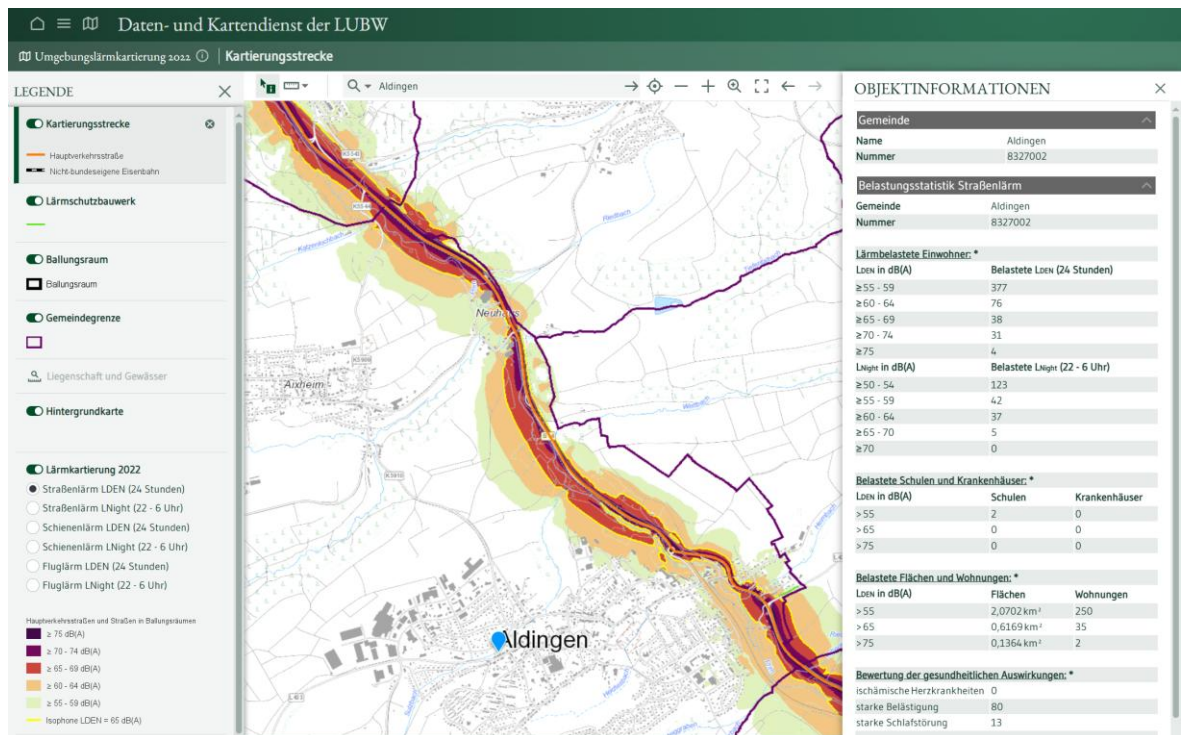


Abbildung 24: Lärmkartierung Aldingen Pflichtstrecke B14 (Rasterlärmkarte Tag) (Quelle: www.udo.lubw.baden-wuerttemberg.de)

3.2.6 Fahrleistung und CO₂-Ausstoß und Pkw-Bestand

Die Gemeinde Aldingen hat im Jahr 2024 die Energie- und CO₂-Bilanz aktualisiert. In Bezug auf den Verkehr wurde hierfür die Jahresfahrleistung betrachtet. Daraus geht hervor, dass mit ca. 86,5% der Pkw-Verkehr mit weitem Abstand die höchste Jahresfahrleistung aufweist und somit den größten Energieverbrauch im Gemeindegebiet ausmachen und maßgeblich am CO₂-Ausstoß beteiligt ist. Die leichten Nutzfahrzeuge mit 7,3 %, der LKW-Verkehr mit ca. 4,6 % und die Krafträder mit 1,5 % sind an der Gesamtfahrleistung nur mit einem geringen Anteil am Energieverbrauchs beteiligt (vgl. Tabelle 2).

Kfz-Kategorie	Innerorts [Mio. km]	Außerorts [Mio. km]	Autobahn [Mio. km]	Relative Verteilung
PKW	11,6	31,0	0,0	86,5 %
LKW ≥ 3,5t	0,5	1,7	0,0	4,6 %
Leichte Nutzfahrzeuge	0,6	3,0	0,0	7,3 %
Krafträder	0,3	0,5	0,0	1,5 %
Gesamtfahrleistung	13,0	36,2	0,0	100,0 %
Gesamt: 49,1 Mio. km				

Tabelle 2: Jahresfahrleistung im Straßenverkehr im Gemeindegebiet Aldingen (Quelle: Statistisches Landesamt)

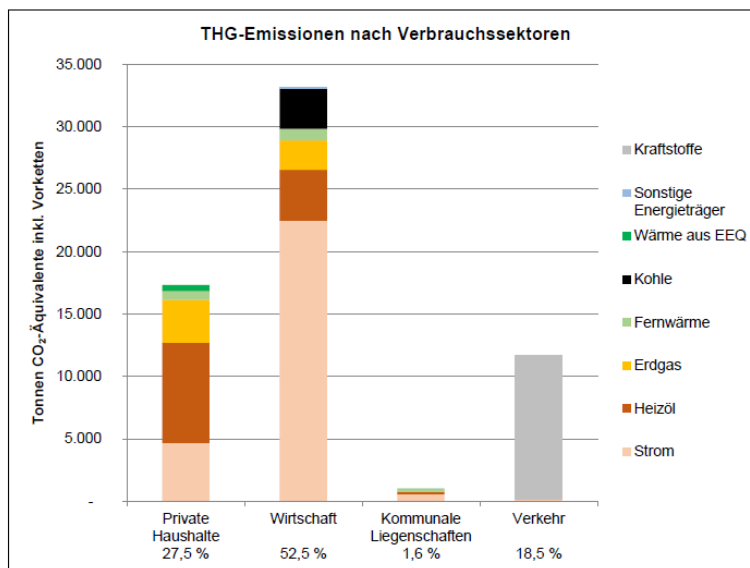


Abbildung 25: CO₂-Emissionen Energieträgern in der Gemeinde Aldingen nach Sektoren (Energie- und CO₂-Bilanz für die Gemeinde Aldingen, Energieagentur für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, 2024)

Um die Treibhausgasemissionen in der Gemeinde Aldingen zu reduzieren, bietet der Sektor Verkehr den drittgrößten Handlungsbedarf nach der Wirtschaft und den privaten Haushalten. Hier empfiehlt der Energieagentur Schwarzwald-Barr-Heuberg weitere Geschwindigkeitsreduzierungen sowie die Entflechtung von Verkehrsknoten für einen besseren Verkehrsfluss. Des Weiteren wird empfohlen den Ausbau der Elektromobilität und der kombinierten Mobilität sowie des Radverkehrs weiter zu verfolgen, um die Treibhausgasemissionen in diesem Bereich weiter zu reduzieren

Gemeinde Aldingen	Landkreis Tuttlingen	Land Baden-Württemberg
667 Pkw/1.000 EW	638 Pkw/1.000 EW	611 Pkw/1.000 EW

Tabelle 3: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohnende 2024 (Quelle: Statistisches Landesamt B-W)

3.2.7 Unfallstatistische Daten

Die Verkehrssituation in der Kommune wird in der Checkliste 2 als gut bewertet. Die Auswertung der Unfallstatistik der letzten vier Jahre (2020 – 2023) bestätigt dieses Urteil. In den letzten Jahren gab es demnach vor allem vereinzelt Verkehrsunfälle auf dem übergeordneten Straßennetz. Ein vermehrtes Auftreten von Unfällen ist auf der Bundesstraße 14 zu verzeichnen. Unfallbeteiligte sind Kfz-Verkehr, Krafträder und Radverkehr. Die Beteiligung des Fußverkehrs am Unfallgeschehen tritt kaum auf.

Unfallursachen	2020	2021	2022	2023
Fehlverhalten der Fahrzeugführer	21	19	29	29
darunter durch ...				
Alkoholmissbrauch	–	–	5	–
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	2	4	3
nicht eingehaltenen Abstand	4	5	2	2
falsches Überholen	–	–	1	2
Nichtbeachten der Vorfahrt	8	2	5	10
technische Mängel	1	–	–	–
Fehlverhalten der Fußgänger	–	–	–	–
schlechte Straßenverhältnisse	–	1	2	1
Witterungseinflüsse	–	–	1	–
sonstige Unfallursachen	4	–	1	2

Tabelle 4: Straßenverkehrsunfälle ab 2020 nach Unfallursachen in Aldingen (Quelle: www.statistik-bw.de)



Abbildung 26: Unfallkarte 2023 (Quelle: unfallatlas.statistikportal.de)

Es sind keine Unfallhäufungsstellen in Aldingen und Aixheim vorhanden. In der Tendenz ereignen sich die Unfälle eher dem klassifizierten Straßennetz. Knotenpunkte sind unfallträchtiger als Streckenabschnitte. Der Knotenpunkt B14 / L433 sticht über den Jahresverlauf 2018 - 2023 mit mehreren Unfallereignissen hervor.

3.2.8 Aufkommen Fließender Kfz-Verkehr

Der Lärmkartierung 2024 für Pflicht- und freiwillig untersuchte Strecke basiert auf folgenden Verkehrsbelastungen:

	Umgehungs- straße	Ortsdurchfahrt Aixheim					Ortsdurchfahrt Aldingen					
	B14	K 5911 Trosselstr.	K 5910 Aldinger Str.	K 5910 Neuhauser Str.	K 5909 Neuhauser Str. / Sulzstr./ Aixheimer Hauptstr./ Neufraer Str.	K 5910 bei Straße Hagenbach	L 433 Trossinger Str.	K 5910 Aixheimer Str. / Rübacker Str.	L 433 Hauptstr.	L 433 Uhlandstr. / Hauptstr. / Rottweiler Str.	K 5910 Schuraer Str.	K 5910 Schuraer Str.
DTV Kfz/24h	17.551	2.974	4.519	3.538	2.335	3.164	4.486	3.164	4.367	6.435	3.745	3.940
SV/24h	882	140	344	260	146	146	153	146	154	325	131	146
SV-Anteil	3,8%	4,7%	7,6%	7,3%	6,3%	4,6%	3,4%	4,6%	3,5%	5,0%	3,5%	3,7%

Werte aus VM 2019
Werte hochgerechnet aus Verkehrszählung 2023
Werte hochgerechnet aus Verkehrszählung 2022 (Modus Consult)

Tabelle 5: Verkehrsmengen klassifiziertes Straßennetz in Aldingen und Aixheim

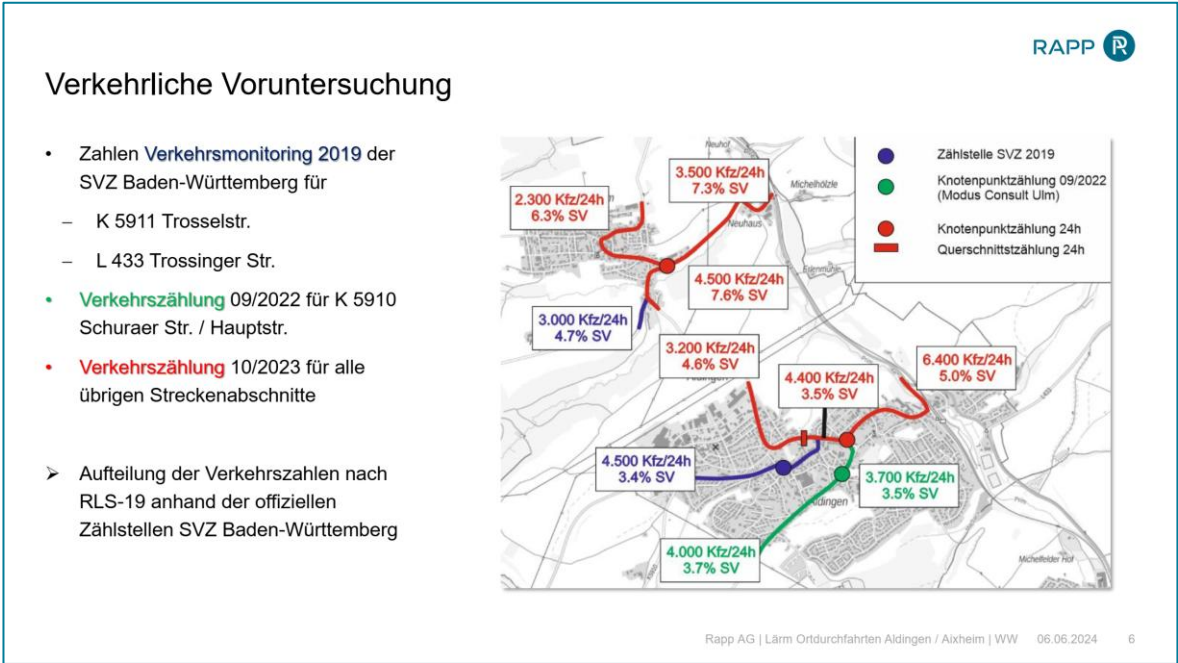


Abbildung 27: Übersicht Verkehrsbelastungen

3.2.9 Geschwindigkeiten

Auf dem klassifizierten Straßennetz ist in Aldingen und Aixheim innerorts bislang eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h erlaubt. Die Lärmaktionsplanung (2024) sieht auf den Kreisstraßen innerorts und auf der Landesstraße innerorts ganztags Tempo 30 vor. In den Wohngebieten in Aldingen ist fast ausnahmslos Tempo 30 angeordnet. In Aixheim ist in den Wohngebieten Tempo 50 erlaubt. Neben dem klassifizierten Straßennetz ist auf den Gemeindestraßen Hölderlinstraße, Riedwasen und Bahnhofstraße eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet.

3.2.10 Ruhender Verkehr im Kfz-Verkehr

Öffentliches Parkraumangebot

- bauliche Parkplätze in der Hauptstraße vorhanden (nördlichen Straßenseite 17 Schräg- und 2 Längsparker sowie auf der südlichen Straßenseite 34 Schrägparker und 10 Senkrechtparker im Eingangsbereich des Markplatzes) sowie südliches des Rathauses
- ansonsten Fahrbahnrandparken

Parkraumbewirtschaftung

- keine Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum. Parkhaus am Hotel kostet 6 Euro/Tag, daher wird es nicht genutzt
- Parkraumregelung in der Hauptstraße auf 2 Stunden begrenzt, Parkscheibenregelung, allerdings hat Aldingen keinen Gemeindevollzugsdienst, so dass nur ca. zweimal im Jahr kontrolliert wird, Parkraum wird vermutlich von Angestellten und Besuchern der Geschäfte, sowie Anwohnenden genutzt

Parkplatzangebot und -auslastung

- hohe Auslastung oberirdisch, Regelverstöße in Hauptstraße, länger als 2h, keine Parkscheiben eingelegt
- Parken in Hölderlinstraße vor den neuen Mehrfamilienhäusern (ein Stellplatz pro Wohneinheit) Hausnummer 15, 17, 19 wird als Problem wahrgenommen, durch parkenden Kfz-Verkehr muss entgegenkommender Kfz-Verkehr auf Durchfahrt warten

Lieferverkehr

- keine Lieferzonen vorhanden, Lieferverkehr in 2. Reihe kommt ab und zu vor, wird aber nicht als Problem wahrgenommen

Bewohnerparken

- keine Bewohnerparkregelung, in Wohngebieten mit Ein- und Doppelhäusern kein hoher Parkdruck



Abbildung 28: öffentliches Parkraumangebot in der Hauptstraße und südlich des Rathauses



Abbildung 29: Parkregelung in der Hauptstraße und Fahrbahnrandparken in der Hölderlinstraße

3.2.11 ÖPNV und Mobilitätsmanagement

Aldingen ist an den regionalen Schienenverkehr (Ringzug, SWE RB43 (69843)) angebunden. Der Ringzug, ursprünglich auch 3er-Ringzug genannt, ist das Schienenpersonennahverkehrssystem im Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heuberg (move). Der Ringzug nahm seinen regulären Betrieb am 31. August 2003 auf und wird seit dem 12. Dezember 2004 in seiner heutigen Form betrieben. Konzept des Ringzugs ist es, ein vertaktes und auf eine Vielzahl anderer Busse und Bahnen abgestimmtes S-Bahn-ähnliches Angebot in einem ländlich strukturierten Raum zu schaffen. Im März 2006 zeichnete der Fahrgastverband Pro Bahn den Ringzug als vorbildliches Nahverkehrssystem mit dem „Fahrgastpreis 2006“ aus. Der Ringzug fand über die Region hinaus weite Beachtung und kann auf stetig steigende Fahrgastzahlen und sinkenden Zuschussbedarf verweisen. Die alternative Bezeichnung „3er-Ringzug“ sollte darauf hinweisen, dass sich drei Landkreise (Tuttlingen, Rottweil und Schwarzwald-Baar) am Projekt beteiligen.

Über den Ringzug ist Aldingen an die Städte Rottweil, Tuttlingen, Villingen und Donaueschingen angebunden. Der Bahnhof Aldingen ist heute einer der erfolgreichsten Ringzug-Haltepunkte, an dem werktäglich um die 1000 Fahrgäste ein- bzw. aussteigen. Die hohen Fahrgastzahlen am Bahnhof Aldingen lassen sich auch darauf zurückführen, dass Aldingen ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Ringzug und Busverkehr ist. In Aldingen, wo sich zur Minute 30 die Ringzüge aus Richtung Rottweil mit denen aus Richtung Tuttlingen kreuzen, werden kurz nach Ankunft der Ringzüge Omnibusverkehre nach Trossingen und auf den Heuberg angeboten.

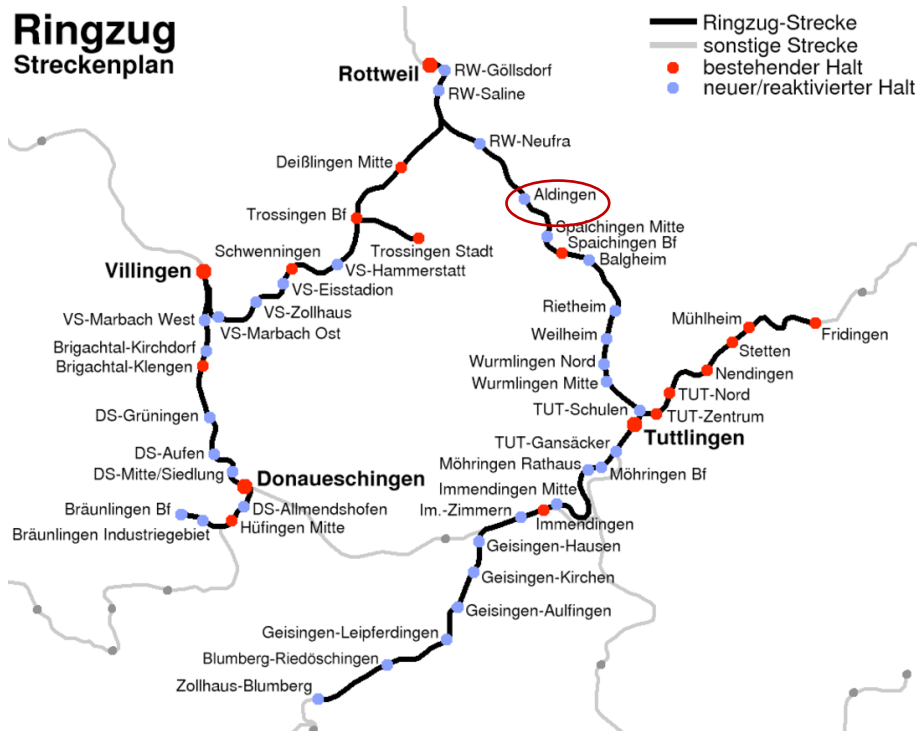


Abbildung 30: Streckenplan des Ringzug (Quelle: wikipedia)

Bedienungszeit, Takt

- **SWE RB43:**
einstündiger Takt, Morgen- und Abendspitze jeweils halbstündlicher Takt, zwischen Mo und Fr 19 Fahrten je Richtung am Tag zw. 06:00 und 22:00 Uhr, Sa einständiger Takt 15 je Richtung Fahrten am Tag, zwischen 7:00 und 22:00 Uhr, So zweistündiger Takt zwischen 7:00 und 18 Uhr, einständiger Takt zwischen 19:00 und 22 Uhr, 9 Fahrten am Tag
- **Regionalbus 210 Aldingen-Frittlingen:**
zwischen Mo und Fr 26-29 Fahrten am Tag zwischen 5:00 und 21:00 Uhr, einige Fahrten nur an Schul- oder Ferientagen, Taktverdichtung zu Schulbeginn/-ende, ansonsten stündlicher Takt
- **Regionalbus 142 Aldingen-Trossingen:**
zwischen Mo und Fr 5 Fahrten am Tag je Richtung, Fahrten finden zwischen 06:00 und 16:00 statt, einige Fahrten nur an Schultagen
- **Regionalbus 150 Aldingen-Aixheim:**
zwischen Mo und Fr 30 (Schultage 26, Ferientage 4) Fahrten pro Tag je Richtung, Fahrten finden zw. 05:00 und 21:00 statt, einige Fahrten nur an Schul- oder Ferientagen, Taktdichte je nach Tageszeit unterschiedlich, Fahrzeiten unterschiedlich, da nicht jeder Bus alle Haltestellen bedient
- **Regionalbus 220 Aldingen-Deilingen:**
29-31 Fahrten pro Tag je nach Richtung zw. Mo und Fr, Fahrten finden zw. 05:00 und 21:00 statt, einige Fahrten nur an Schul- oder Ferientagen, Taktverdichtung zum Schulbeginn/-ende, ansonsten halbstündlicher bzw. stündlicher Takt, 14 Fahrten am Samstag/Richtung, Fahrten finden zw. 06:00 und 21:00 in stündlichem Takt statt

- **Regionalbus 140 Aldingen-Trossingen:**

17-20 Fahrten pro Tag je nach Richtung zw. Mo und Fr, Fahrten finden zw. 05:00 und 21:00 statt, einige Fahrten nur an Schul- oder Ferientagen, Taktverdichtung am Morgen, ansonsten stündlicher Takt, 5-9 Fahrten am Samstag je nach Richtung, Fahrten finden zw. 07:00 und 16:00 in stündlichem Takt statt

- **Regionalbus 102 Aldingen-Weilheim:**

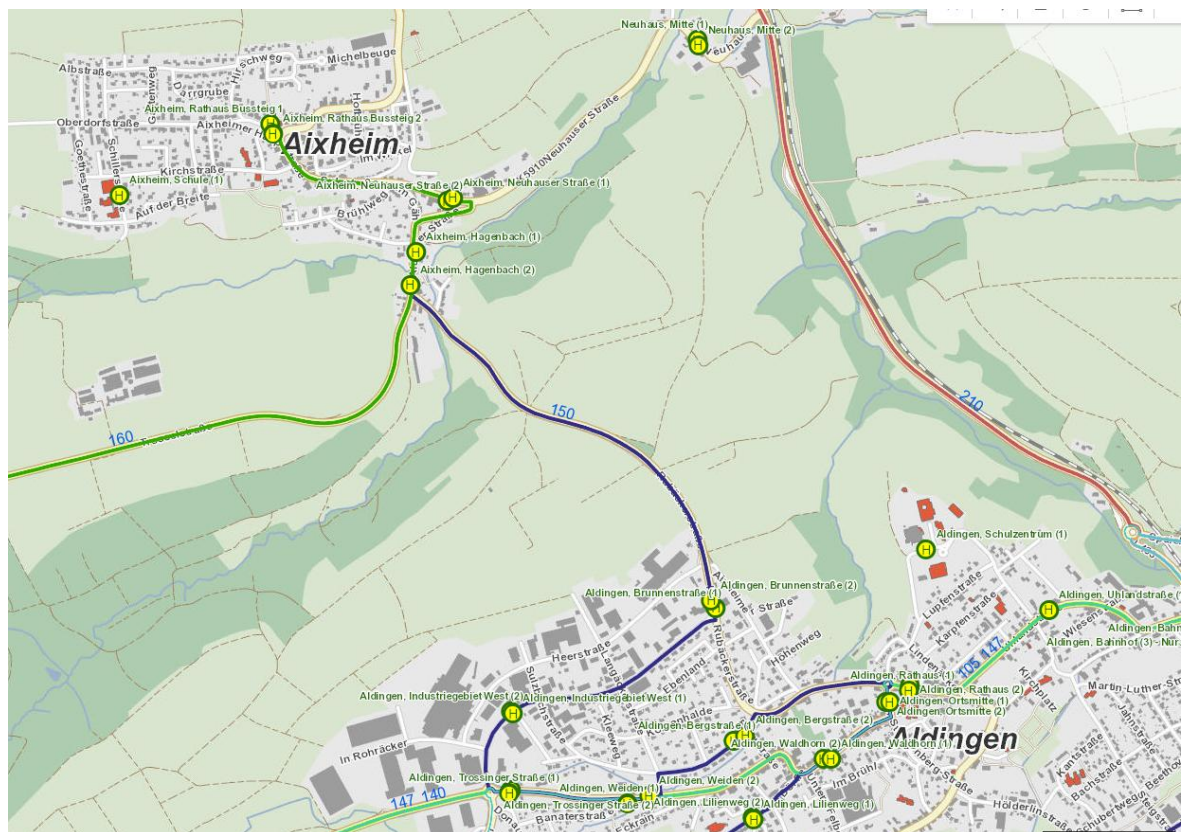
7-11 Fahrten pro Tag je nach Richtung zw. Mo und Fr, Fahrten finden zw. 07:00 und 19:00 statt, einige Fahrten nur an Schultagen, unterschiedliche Abfahrtschaltstellen daher eher unregelmäßiger Takt

- **Regionalbus 147 Spaichingen-Trossingen:**

6-8 Fahrten pro Tag je nach Richtung zw. Mo und Fr, Fahrten finden zw. 05:00 und 16:00 statt, einige Fahrten nur an Schul- oder Ferientagen, Fahrten finden am Morgen und am Nachmittag statt

- **Hey-Move, On-Demand-Verkehr**

mit Kleinbussen fahrplan- und linienunabhängig im Landkreis Tuttlingen, Bedienzeiten Mo-Fr 21:00-24:00 Uhr, Samstag von 06:00 Uhr - 24:00 Uhr, 07:00 Uhr - 24:00 Uhr, mit hey-move-App, Telefon oder über das Internet, mit pooling, barrierefrei



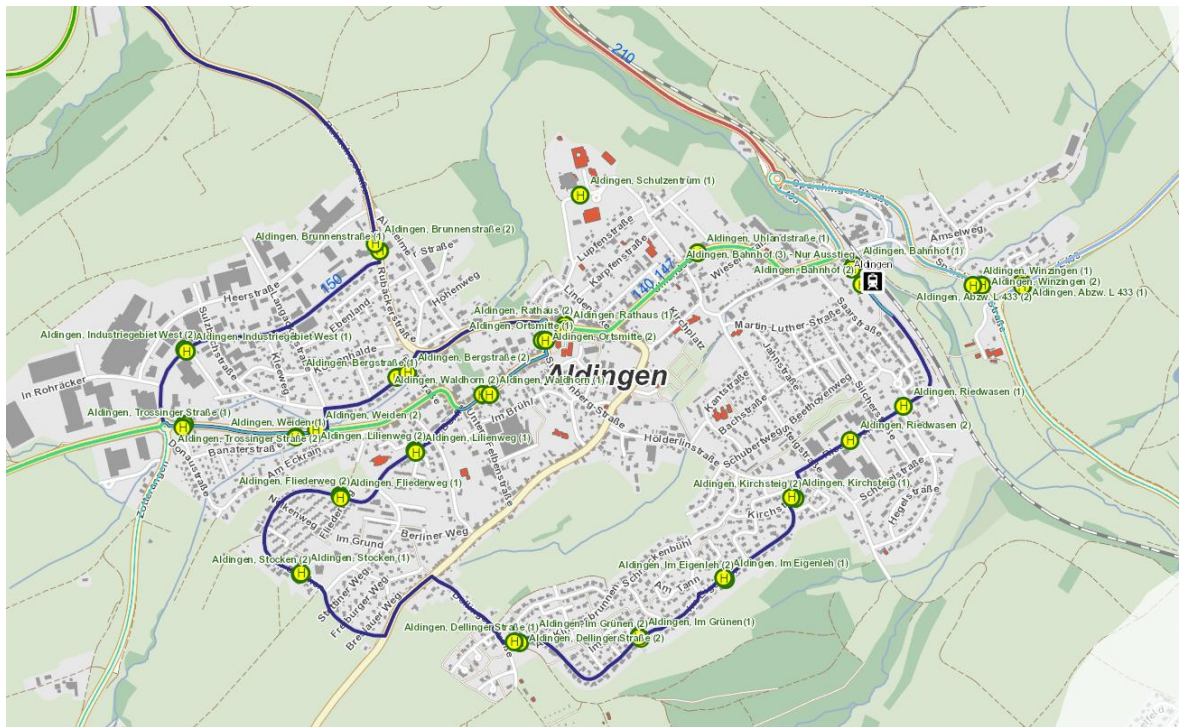


Abbildung 31: Busliniennetz Aldingen und Aixheim (Quelle: <https://lttgis.landkreis-tuttlingen.de/>)

3.2.12 E-Mobilität

In Aldingen gibt es fünf öffentlich zugängliche E-Ladestationen für E-Autos. Im kommunalen Fuhrpark sind zwei Elektrofahrzeuge (Pkw) vorhanden. Ein weiteres Fahrzeug ist für die Anschaffung vorgesehen.

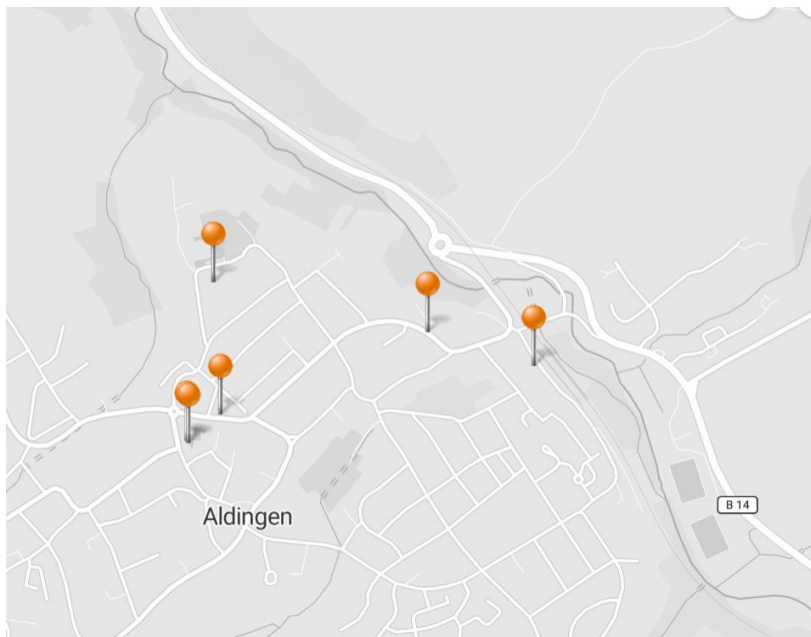


Abbildung 32: E-Ladestationen in Aldingen (Quelle: <https://chargefinder.com/de/aldingen/stromtankstelle/p5pgyn>)



Abbildung 33: E-Ladestationen am Bahnhof und am Rathaus

3.3 Stärken-Schwächen-Analyse

3.3.1 Straßennetz

Stärken

- Einhaltung der städtebaulichen Einsatzgrenzen der Verkehrsbelastung ($DTV \leq 8.200 \text{ Kfz/24h}$)
- auf allen Hauptverkehrsstraßen wird aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet
- in Wohngebieten in Aldingen flächendeckend Tempo 30
- Einfahrt in Tempo 30-Zonen (Wohngebiete) Fahrbahneinengungen vorhanden
- regelmäßige Geschwindigkeitsmessung mit Dialogdisplays an Hauptverkehrsstraßen, werden immer wieder neuplatziert, momentan 4 Standorte in Aldingen und 2 Standorte an Hauptverkehrsstraßen
- keine Unfallhäufungsstellen



Abbildung 34: Fahrbahneinengungen bei der Einfahrt in Tempo-30-Zonen

Schwächen

- breite Straßenquerschnitte (Fahrbahnbreiten der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen $> 6,50 \text{ m}$: Uhlandstraße: ca. $7,00 \text{ m} - 9,50 \text{ m}$, $9,50 \text{ m}$ mit separat markierten Abbiegestreifen, Hauptstraße: ca. $7,50 \text{ m}$, Aixheimer Straße: ca. $6,50 \text{ m}$, Rubäckerstraße: ca. $7,00 \text{ m}$, Schuraer Straße: ca. $7,00 \text{ m}$, am KP Hölderlinstraße bei Querungshilfen bis $10,50 \text{ m}$, Hölderlinstraße ca. $6,50 \text{ m}$ (aus LGL-Luftbild gemessen))

- teilweise hoher Schwerverkehrsanteil mit $\geq 5\%$ in Aixheim auf Aldinger Straße (K5910), Neuhauser Straße (K5910), Neuhauser Straße/Sulzstraße/Aixheimer Hauptstraße/Neufraer Straße (K5909)
- teilweise hoher Schwerverkehrsanteil mit $\geq 5\%$ in Aldingen auf Uhland-, Haupt-, und Rottweiler Straße (L433)
- zwei große Logistiker vor Ort. Der Lkw-Verkehr einer Logistikfirma fährt durch den Ort
- keine Radverkehrsanlagen innerorts
- schmale Gehwege, keine barrierefreien Bordabsenkungen (4 cm-Bord)
- in Wohngebieten in Aixheim flächendeckend Tempo 50
- Aldingen: Bahnhofsstraße, Riedwasen, Hölderlinstraße zulässige Geschwindigkeit 50 km/h
überdimensionierte Knotenpunktgestaltung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten, separate Abbiegestreifen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

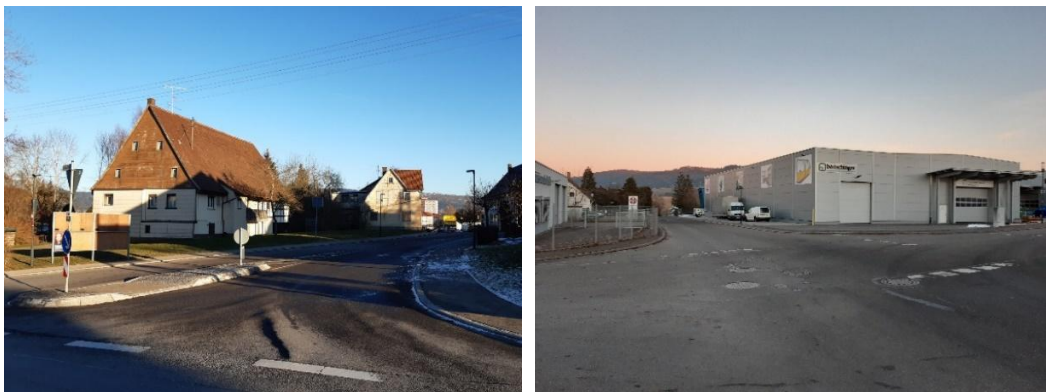


Abbildung 35: überdimensionierte Knotenpunktgestaltung

Gutachterliche Einschätzung

- Straßenraum ist geprägt durch fließenden und parkenden Kfz-Verkehr.
- Radverkehrsverbindungen innerorts fehlen
- Wenn Tempo 30 (Lärmschutz) auf den Hauptverkehrsstraßen eingeführt wird, könnte es zu Ausweichverkehr auf Bahnhofsstraße, Riedwasen, Hölderlinstraße geben, da hier weiterhin Tempo 50 erlaubt ist.

Zentrale Handlungsbedarfe

- Räumliche Verlagerung des Schwerlastverkehrs prüfen
- Straßenraum: Umverteilung zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr sowie Grünflächen, Machbarkeitsstudie Schutzstreifen umsetzen
- bei Sanierung Knotenpunkte umgestalten, Umverteilung zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr sowie Grünflächen

3.3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Stärken:

- Neu- / Ausbau von Fußwegen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Ortskerns
- Regelmäßige Überprüfung und Instandsetzung von Fußverkehrsanlagen

- teilweise attraktive Fußverkehrsverbindungen (Friedhof, Querverbindungen)
- ausreichende Beleuchtung, Querungsstellen sind beleuchtet
- keine Unfallhäufungen bekannt

Schwächen:

- geringe Gehwegbreiten, überwiegende Gehwegbreite < 2,50 m
- Hindernisse auf Gehwegen, teilweise Einschränkungen durch ruhenden Verkehr oder Lieferverkehr
- teilweise schlechte fußläufige Erreichbarkeiten durch weite Entfernungen
- bedingte Barrierefreiheit der Gehwege und Querungsstellen, meist 3-4 cm Bordabsenkung, vorwiegend ebener Belag
- Trennwirkung durch innerörtliches Hauptverkehrsstraßennetz
- schmale Querungshilfen für den Fußverkehr an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- keine Fußverkehrswegweisung vorhanden
- keine Geh- und Radschulwegepläne vorhanden



Abbildung 36: Zumeist kein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen, barrierefreie Bushaltestelle am Bahnhof Aldingen

Gutachterliche Einschätzung:

- schmale Gehwege vor allem an den Hauptverkehrsstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsanteil und überdimensionierten Knotenpunkten schränken die Attraktivität des zu Fußgehens in Aldingen ein.

Zentrale Handlungsbedarfe:

- barrierefreie Sanierung von vorhandenen Fußwegen
- Fußverkehrsfreundlicher Um- / Neubau von Kreuzungen und Querungen
- Schaffung von gesicherten Querungsstellen
- Geh- und Radschulwegepläne erstellen
- ggf. Fußverkehrswegweisung planen und installieren

3.3.3 Radverkehr

Stärken:

- Fahrradwegweisung auf aktuellen Stand, Anbindung an Kreis- und Radnetz BW, gute Verknüpfung mit den Nachbarkommunen
- mehrere ausgeschilderte touristische Radrouten
- an übergeordneten Straßen (B 14, L 433, K 5910) außerorts ist Radinfrastruktur vorhanden
- innerorts: Machbarkeitsstudie für einseitige Schutzstreifen auf Ortsdurchfahrten in Aldingen und Aixheim vorhanden (2022)
- regelmäßige Überprüfung und Instandsetzung der Radverkehrsanlagen
- Beleuchtung von wichtigen Radrouten
- verträgliche Fußverkehrsbedeutung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- keine Unfallhäufungen bekannt



Abbildung 37: Radweg an der B14 (Radnetz BW) mit Beleuchtung, Fahrradwegweisung

Schwächen:

- sehr geringe Nutzung, vergleiche Abschätzung Verkehrsmittelverteilung und Eindruck bei Vorortbegehung
- bewegte Topografie und fehlende Radkultur schränkt Fahrradnutzung ein
- Planung einseitiger Schutzstreifen auf Ortsdurchfahrten bisher nicht umgesetzt
- kein Radverkehrskonzept (der Verwaltungsgemeinschaft oder des Landkreises Tuttlingen) vorhanden
- keine Geh- und Radschulwegplanung
- lückenhaftes Radwegenetz, innerorts kaum Radinfrastruktur, wenn vorhanden unterdimensioniert, Mischverkehr bei zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h
- breite der Radverkehrsanlagen unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen für Radinfrastruktur von Baden-Württemberg
- Unsichere / fehlende / unkomfortable Radverkehrsführung an Kreuzungen (z.B. Bahnhofstraße/Spaichinger Straße/Hauptstraße, Von-Stauffenberg-Str / Schuraer Str. / Hölderlinstraße)
- sichere Überleitungen zwischen Verknüpfungsbereich Innerorts-/Außerortsführung fehlen durchgängig

- innerorts häufig (zu) schmale Mittelinseln / Fahrbahnteiler als Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr der Hauptverkehrsstraßen
- teilweise Altwegweiser vorhanden
- keine, kaum oder unzureichende Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (Ausnahme Rathaus) und Geschäften
- Vorderradklemmen als Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum
- teilweise Schäden auf Radverkehrsanlagen außerorts
- Kein Winterdienst auf Radwegen
- Fuß- und Radverkehr bei StVO-Beschilderung nicht immer berücksichtigt
- keine Zusatzausstattungen an öffentlichen Radabstellanlagen, wie Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung, vorhanden
- Beeinträchtigung des Radverkehrs durch ruhenden Verkehr, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel (vor allem bei Unterführungen)
- keine sichere Radverkehrsanbindung des Bahnhofs, fehlende oder zu schmale Radverkehrsanlagen, keine gesicherte Querungsstellen



Abbildung 38: Fahrradabstellanlagen mit Vorderradklemmen am Hallenbad, keine durchlässige Sackgasse für Fuß- und Radverkehr beschildert



Abbildung 39: Radweg B14, kein Winterdienst und streckenweise Fahrbahnschäden, stark unterdimensionierte Radverkehrsanlage Trossinger Straße (L433) / Zotterangen



Abbildung 40: Fahrradaltwegweiser, fehlende gesicherte Überleitung zwischen Radverkehrsführung innerorts (Fahrbahn) und außerorts (Radweg)

Gutachterliche Einschätzung:

- In Aldingen ist die Radverkehrsnutzung bisher unterdurchschnittlich (vgl. Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrssituation). Vor allem innerorts fehlt ein Grundangebot von sicherer Radinfrastruktur. Das Potenzial einer stärkeren Radverkehrsnutzung ist groß, wenn die Bedingungen und Angebote für den Radverkehr verbessert werden.

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Umsetzung einseitiger Schutzstreifen auf Ortsdurchfahrten, gesicherte Überleitung zwischen Innerorts-Führung (Fahrbahn) und Außerorts-Führung (Radweg) herstellen
- Sanierung von vorhandenen Radwegen, regelmäßige Überprüfung und Instandsetzung der Radverkehrsanlagen
- Geh- und Radweg zw. südwestlichen Wohngebieten über Heidlesbach zum Schulzentrum umsetzen (vgl. Entwicklungskonzept (2023))
- auf Außerorts-Radwegen seitliche Leitlinien markieren
- gesicherte Radabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) am Bahnhof
- radverkehrsfreundlicher Um- / Neubau von Kreuzungen und Querungen, Freihaltung von Sichtdreiecken an Kreuzungen und Einmündungen, fuß- und radverkehrsfreundliche Ampelsteuerungen mit kurzen Wartezeiten
- Möglichkeiten der StVO für Herstellung von Radverkehrsführungen nutzen z. B. Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung, Einrichtung von Fahrradstraßen
- Beleuchtung von wichtigen Radrouten

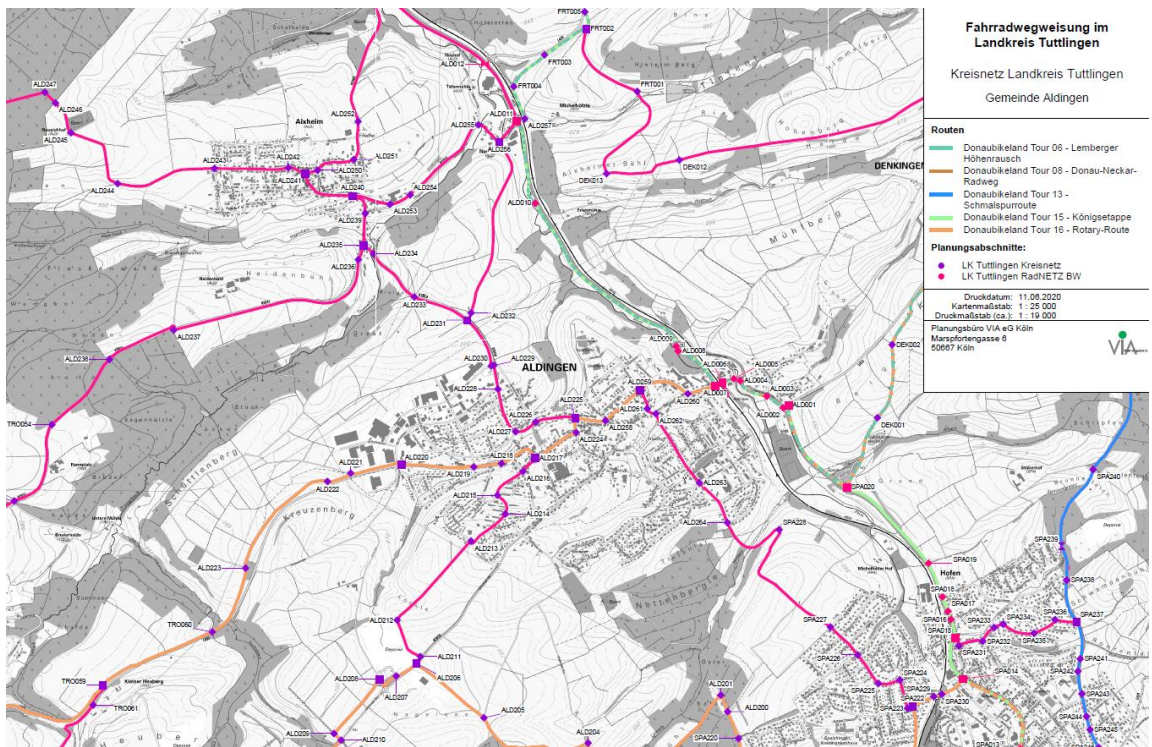


Abbildung 41: Fahrradwegweisungsnetz in Aldingen (Quelle: Fahrradwegweisung, Planungsbüro VIA eG Köln)

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken:

- Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr, Stundentakt je Richtung (Rottweil oder Tuttlingen),
- zentraler Verknüpfungs- und Umstiegspunkt zwischen Bus- und Bahnverkehr
- Erschließungsqualität Bahnhof: mittlere Entfernung (1 km Fußweg über Hauptstraße zwischen Bahnhof und Ortsmitte Aldingen (Rathaus))
- gute ÖV-Bedienung innerorts durch Buslinie 150 (Aixheim - Aldingen), 26 Fahrten am Tag je Richtung, allerdings zwei unterschiedliche Fahrverläufe: 1. Schule - Ortskern - Bahnhof, 2. Schule - Ortskern - Wohngebiete – Bahnhof
- gutes On-Demand-Verkehr-Angebot (hey-move) in den Abendstunden unter der Woche und ganztags am Wochenende
- Barrierefreiheit am Schienenpersonennahverkehr gegeben
- Haltestellenausstattung Bahnverkehr: Überdachte Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten in beide Fahrtrichtungen, Fahrplanauskunft per Aushang auf aktuellem Stand
- P+R und B+R-Angebot in ausreichender Anzahl vorhanden: 19 P&R-Stellplätze, sehr geringe Auslastung, Di 14.01.2025 vormittags nur 3 Fahrzeuge, 2 E-Ladesäulen vorhanden
2 überdachte B&R-Anlagen mit Anlehnbügel 12+20, am 14.01.2025 keine abgestellten Fahrräder, Zustand nicht perfekt, aber ok
- öffentliche Toilette vorhanden



Abbildung 42: Schienenhalt Ringzug und Haltestellenausstattung Bahnhof Aldingen

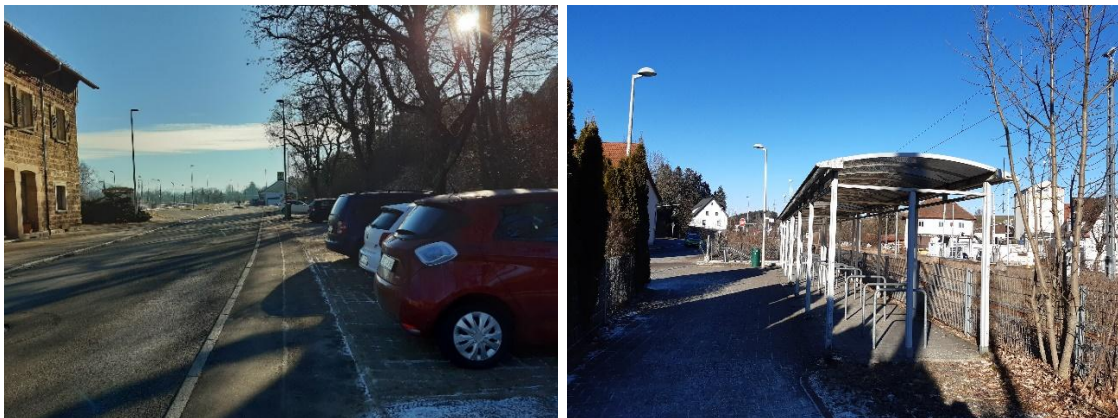


Abbildung 43: P&R-Parkplatz und B&R-Anlage am Bahnhof

Schwächen:

- Erschließungsqualität Bahnhof: äußere Wohngebiete in Aldingen 2 km, Wohngebiete in Aixheim weit außerhalb von Fußverkehrsdistanz zum Bahnhof Aldingen (Bushaltestellenabdeckung über Buslinie 150, 105, 140, 147 gut)
- barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen fehlt zu überwiegenen Teilen (keine Bodenindikatoren, kein barrierefreier Zustieg)
- Haltestellenausstattung: Buswartehäuschen im Gemeindegebiet sehr unterschiedlich, oft Bushäuschen aus den 90ern Stahl/Glas, Probleme mit Vandalismus Außenscheiben werden zerschlagen
- Bushaltestellenausstattung am Bahnhof ohne Wartehäuschen, B&R-Anlagen werden als Sitzgelegenheiten und zum Unterstellen zum Warten genutzt
- Fahrkartenautomat nur für Ringzughalte, kein Fahrkartenkauf für Fernverkehr der DB möglich
- überfüllte Busse / Bahnen zu Hauptverkehrszeiten
- Problem der „letzten / ersten Meile“ (kein Fort- / Hinkommen vom / zum Bahnhof zumindest in Schwachlastzeiten)

Gutachterliche Einschätzung:

- Angebot des ÖPNV wird als gut bewertet (Checkliste 2)
- Park und Ride Parkplatz wird kaum genutzt
- Bike und Ride Anlage und Park und Ride Parkplatz bietet Potenzial die ÖPNV-Nutzung zu steigern

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Erschließungsqualität Fuß- und Radverkehr des Bahnhof Aldingen verbessern
- barrierefreie Bushaltestellen herstellen
- DB-Fahrkartenautomat installieren
- längere Züge zu Hauptverkehrszeiten einsetzen (unter Berücksichtigung der max. Bahnsteiglänge)

3.3.5 Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung

Stärken:

- Sanierung von Straßen (ohne Ausbau Schuraer Straße (K 5910))
- teilweise Begrünung des Straßenraums vorhanden
- Belegung / Begrünung / Umbau der Ortsmitte
- Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30- und Tempo 20-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen im Dorfkernbereich und in Wohngebieten
- bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Einengungen, Aufpflasterungen etc.) z. B. bei der Einfahrt in Tempo-30-Zonen

Schwächen:

- Straßenräume sind stark vom fließenden und parkenden Kfz-Verkehr geprägt
- kein Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftungskonzept vorhanden
- keine Stellplatzsatzung vorhanden
- sehr hohe Abhängigkeit der Bevölkerung von der Kraftfahrzeugnutzung

Gutachterliche Einschätzung:

- Die Situation des Kfz-Verkehrs wird als befriedend bewertet (Checkliste 2).
- Restriktive Maßnahmen für den Kfz-Verkehr werden in Kommunalpolitik, und Öffentlichkeit als eher nichts mehrheitsfähig angesehen (Checkliste 2).
- Engagement bzw. die Bereitschaft in der Verwaltung restriktive Maßnahmen für den Kfz-Verkehr wird als mittel angesehen (Checkliste 2).

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Umsetzung von Tempo 30 (Lärmschutz) auf den Ortsdurchfahrten
- Parkraummanagement (niederschwellig: z. B. Parkscheiben/Parkgebühren im innerörtlichen Bereich, Parkhaus Marktplatz Umsetzbarkeit prüfen)

3.3.6 Aufenthaltsqualität, Grün, Ortsbild und Nutzungen (innerstädtischer Abschnitt der Hauptstraße)

Stärken:

- neu gestalteter Marktplatz, ansprechende Oberflächenqualität, Sitzgelegenheiten, Baumstandorte
- Kinderspielelemente: neuer Spielplatz am Rathaus
- Identitätsstiftende Elemente: neues Rathaus

- Öffentliche Gebäude: Rathaus und Bibliothek sind barrierefrei



Abbildung 44: neues Rathaus, Marktplatz und Spielplatz

Schwächen:

- Baumstandorte, Begrünung, Entsiegelung: geringer Grünflächenanteil, wenig Bäume im Straßenraum, fehlende Beschattung, überdimensionierte Straßenflächen
- Nordseite Hauptstraße: keine Entsiegelung wenige Bäume (ca. 4), hauptsächlich Parkplätze (ca. 35), Südseite: kein öffentliches Grün, nur privates Grün auch zur Fahrbahn hin, vor Hotel (Hausnr. 13) kein öffentlicher Raum, 14 Pkw-Stellplätze für Hotel, davon 2 mit E-Ladepunkt
- keine Sitzgelegenheiten außerhalb von Marktplatz und Buswartehäuschen
- teilweise Leerstände, bzw. Mix aus Dienstleistungen und Geschäften
- innerstädtische Gastronomie wird von der Bevölkerung vermisst, Außenflächen für Gastronomie nur bei den beiden Bäckereien in der Hauptstraße vorhanden

Gutachterliche Einschätzung:

- Mit dem Neubau des Rathauses und der Neugestaltung des Marktplatzes ist es gelungen einen identitätsstiftenden Ort zu gestalten. Diese Attraktivierung der Ortsmitte sollte auf die Hauptstraße ausgeweitet werden.

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Entsiegelung / Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Grünflächen bzw. Grünpflanzungen, oder von Aufenthalts-, Spiel- und Erlebnis- sowie Multifunktionsflächen, Maßnahmen zur Klimawandelanpassung
- Belebung der Ortsmitte durch Platz für Begegnung, Kommunikation, Kultur, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Arztzentren etc.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch attraktive Gestaltung, Stadtmöbiliar und mehr Grün

3.3.7 Multi- und Intermodalität

Stärken:

- kurze innerörtliche Wege (Fuß- und Radverkehrsdistanz)

Schwächen:

- starke Abhängigkeit der alltäglichen Kraftverkehrsnutzung
- kein Carsharing-Angebot
- bisher keine Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement (Schule, Betriebe, Verwaltung) umgesetzt

Gutachterliche Einschätzung:

- Potenzial: Innerörtliche Wege können auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden

Zentrale Handlungsbedarfe:

- innerörtliche Fuß- und Radwege attraktiv gestalten
- ggf. Carsharing-Angebot schaffen

3.3.8 Lärmschutz

Stärken:

- Lärmkartierungen von 2024 (übergeordnetes Straßennetz) vorhanden, 1.082 betroffene Einwohner:innen > 65 dB(A) tags, 1.293 betroffene Einwohner:innen > 55 dB(A) nachts
- Geschwindigkeitsreduzierungen als Lärmschutzmaßnahme geplant
- Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen für die kommenden Jahre geplant

Schwächen:

- Akzeptanz der Bürger:innen für lärmindernde Maßnahmen

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten in Aldingen und Aixheim umsetzen
- Handlungsempfehlung für B 14 entwickeln

3.3.9 Institutionelle Struktur, Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung

Stärken:

- Mitglied in der NI-Region 5 G
- unregelmäßiger, nach Bedarf ämterübergreifender Austausch der Mitarbeitenden innerhalb Aldingens zur integrierten Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr
- regelmäßige, institutionalisiert mit den Nachbarkommunen im Bereich Mobilität und Verkehr
- ehrenamtliche Klimagruppe Aldingen/Aixheim (Bürgerinitiative)
- Presseinformationen, kommunale Homepage und Soziale Medien werden nach Bedarf für die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr genutzt
- Bürgerbefragung und Bürgerveranstaltung „Aldingen trifft sich“ (als Bürgerspaziergang) Juni 2023 zur Verkehrssituation und zur Ortsmitte

Schwächen:

- wenig Personalkapazitäten für die Bearbeitung von Mobilität, Klima- und Lärmschutz, auch beim Landkreis Tuttlingen
- Mitglied in keinem Netzwerk (z.B. Kompetenznetz Klima Mobil)

- Mobilität wird auf kommunaler Homepage kaum thematisiert

Gutachterliche Einschätzung:

- Die institutionellen Voraussetzungen der Kommunalverwaltung (Kapazität, Struktur) für einen verstärkten Anstrengungen im Bereich Klima- und Lärmschutz werden als ausreichend bewertet (Checkliste 2).
- Verkehrsplanerische Themen werden im Bauamt und im Hauptamt (Ortspolizeibehörde) bearbeitet, dadurch Verknüpfung Verkehrsplanung und Stadtplanung gegeben.

Zentrale Handlungsbedarfe:

- Personalkapazitäten schaffen, Stelle Koordinator:innen für Mobilität und Klimaschutz beim Landkreis Tuttlingen schaffen und besetzen, alternativ oder zusätzlich Stelle für Mobilitätsmanagements in Verwaltungsgemeinschaft Spaichingen, oder NI-Region schaffen und besetzen
- ggf. Mitgliedschaft im Kommunennetzwerk «Kompetenznetz Klima Mobil»
- NI-Region für Öffentlichkeitsarbeit zu klimafreundlicher Mobilität nutzen

3.4 Wesentliche Herausforderungen hinsichtlich Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Risiken:

- Hohe Pkw-Besitz-Quote (667 Pkw/1.000 EW), hohe Pkw-Nutzungen vor allem im Berufspendelverkehr
- Fehlende Radinfrastruktur innerorts (z. B. Radrouten und Abstellanlagen) hat bisher keine Radkultur entstehen lassen
- ÖPNV-Nutzung hauptsächlich von Schüler:innen
- Mangelnde finanzielle Ressourcen für Umsetzung
- Kleine Kommune, verhältnismäßig wenig Einfluss. Nachbarkommunen, Landkreis, Land, Bund, EU müssen auch Ziele bzgl. nachhaltige Mobilität, Klima- und Lärmschutz verfolgen

Chancen:

- Gute verkehrsplanerische Ansätze vorhanden: wie Machbarkeitsstudie Schutzstreifen oder Lärmaktionsplanung
- Synergien aus Stadtplanung (Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum) und Verkehrsplanung (Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz nutzen)
- Wille der Verwaltung Maßnahmen zu ergreifen z. B. temporäre Umgestaltung Ortsmitte
- Schienenanbindung vorhanden
- NI-Region bieten ein gutes Gefäß der gemeinsamen Maßnahmenumsetzung

4 Strategische Zielsetzung

Die Erarbeitung von Leitbildern und Planungszielen ist ein iterativer Prozess. Das Land Baden-Württemberg hat ambitionierte Ziele für die Verkehrswende formuliert (vgl. Abbildung 45). Diese bilden die strategische Grundlage für die Ziele des Aktionsplans Mobilität, Klima- und Lärmschutz für Aldingen.

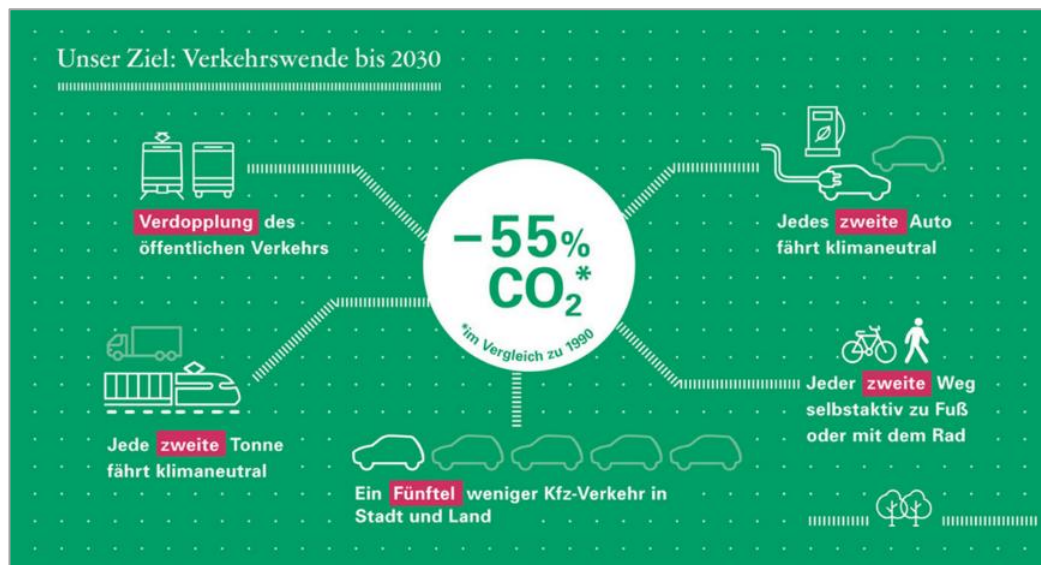


Abbildung 45: Ziele für die Verkehrswende Baden-Württemberg (Quelle: www.vm.baden-wuerttemberg.de)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 2022 das Regelwerk «Empfehlungen zur Erreichung von Klimaschutzzielen» (E-Klima) veröffentlicht, welches ermöglichen soll, bei verkehrsplanerischen Maßnahmen bzw. verkehrspolitischen Entscheidungen, den Klimaschutz zu priorisieren. Flächenumverteilung steht dabei im Fokus (vgl. Abbildung 46). Diese Zielvorgaben bilden die Grundlage für die Zieldefinition des Aktionsplans für Aldingen.

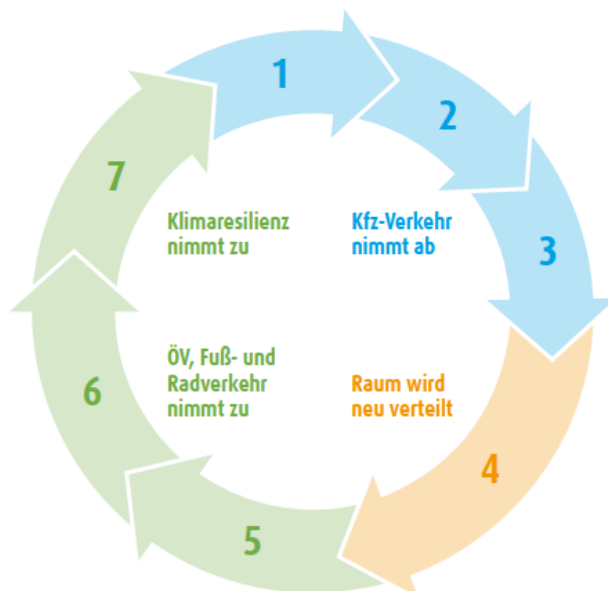


Abbildung 46: Planungslogik der E-Klima (Quelle: FGSV, 2022)

Kommunale Ziele

Für die Erarbeitung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz sind politisch und fachlich abgestimmte Ziele von hoher Bedeutung. Die formulierten Ziele sollen die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung definieren und einen Orientierungsrahmen für die Maßnahmenentwicklung darstellen.

Ausgehend von den ermittelten städtebaulichen und verkehrlichen Defiziten im Untersuchungsbereich wurden Ober-, Unter- und Planungsziele entwickelt und definiert. Die Oberziele stehen dabei gleichberechtigt nebeneinander und werden von Unterzielen ergänzt. Die Unterziele sind in einem weiteren Schritt durch Planungsziele konkretisiert.

Für die strategische Zielformulierungen wurden Ziele aus dem Nachhaltigkeitsbericht (2020) und dem Entwicklungskonzept (2023) berücksichtigt. Insbesondere für die Definition der Planungsziele wurden die Zielformulierungen aus den studentischen Projekten zum Ortskern Aldingen (2024) berücksichtigt. Die Oberziele für den Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen spiegeln den Titel des Aktionsplans wider: „Nachhaltige Mobilität stärken“, „Klimaschutz“ und „Lärmschutz“. Diese drei Oberziele sind in Aldingen zusätzlich ergänzt durch das Oberziel „Barrierefreiheit / Inklusivität schaffen“

Die strategischen Ziele wurden im weiteren Verlauf mit der Verwaltung und dem Gemeinderat diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (Workshop 1) sind dabei ebenfalls berücksichtigt. Das Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses hat zu den folgenden Zielen für den Aktionsplan für Aldingen geführt:

Strategische Ziele Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen

Nachhaltige Mobilität stärken	Barrierefreiheit/ Inklusivität schaffen	Klimaschutz	Lärmschutz
Stärkung und Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität	barrierefreie Haltestellen	lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte	Schwerlastverkehr verringern
Stärkung und Förderung des Radverkehrs	barrierefreie Gehwege	öffentlichen Raum aufwerten	Geschwindigkeitsbegrenzungen
Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs	barrierefreie Querungsstellen	mehr Stadtgrün, Beschattung und Versickerungsflächen	E-Mobilität fördern
Parkraummanagement einführen			
Mobilitätsmanagement in Unternehmen einführen			
Institutionelle Struktur, Zusammenarbeit und Öffentlichkeitsarbeit stärken			

Abbildung 47: Übersicht der Ober- und Unterziele des Aktionsplans Aldingen

Übersicht der Ober-, Unter- und Planungsziele für Aldingen

Nachhaltige Mobilität stärken

Stärkung und Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität

- Fußwege ausbauen und vernetzen, öffentliche Einrichtungen und Wohngebiete anbinden
- Straßenraum fußverkehrsfreundlich sanieren und ausbauen
- Fußverkehrswegeverbindung in Grünräumen schaffen
- bei Straßensanierung Straßen und Knotenpunkte umgestalten, Umverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs, sowie Grünflächen

Stärkung und Förderung des Radverkehrs

- Radrouten ausbauen und vernetzen
- sichere Radverbindungen inner- und außerorts schaffen
- Ausbau Radweg Heidesbach
- Machbarkeitsstudie Schutzstreifen umsetzen
- bei Straßensanierung Straßen und Knotenpunkte umgestalten, Umverteilung zu Gunsten des Radverkehrs, sowie Grünflächen
- sichere Überleitungen zwischen Verknüpfungsbereich Innerorts-/Außerortsführung umsetzen
- Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden und am Bahnhof schaffen
- Winterdienst auf Radwegen

Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs

- Fuß- und Radverbindung zw. Bahnhof und Ortsmitte aufwerten und verbessern
- längere Züge zu Hauptverkehrszeiten einsetzen (unter Berücksichtigung der max. Bahnsteiglänge)

Parkraummanagement einführen

- schrittweise Reduzierung von öffentlichen Parkplätzen, um Anreize für die Nutzung von alternativen, klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu schaffen
- zentrale Parkierungsflächen schaffen, z. B. als Quartiersgaragen
- Parken auf der Fahrbahn neu ordnen: Markierung von Parkflächen im Straßenraum, Parken nur auf markierten Flächen erlauben
- niederschwelliges Parkraummanagement einführen z. B. mit Parkscheiben
- Reduzierung von Parkverstößen durch regelmäßige und konsequente Parkraumüberwachung

Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung, an Schulen und in Unternehmen einführen

- Job-Ticket einführen und bewerben
- Radverkehr fördern (Abstellanlagen, Spints, Duschen, usw.)

Institutionelle Struktur, Zusammenarbeit und Öffentlichkeitsarbeit stärken

- Stelle Mobilitätsmanagement bei NI-Region schaffen und besetzen
- Stelle Koordinator:innen für Mobilität und Klimaschutz beim Landkreis Tuttlingen besetzen
- Mitgliedschaft im Kompetenznetz Klima Mobil
- NI-Region für Öffentlichkeitsarbeit zu klimafreundlicher Mobilität nutzen
- Klimafreundliche Mobilität auf Gemeinde-Homepage thematisieren

Barrierefreiheit / Inklusivität schaffen

barrierefreie Haltestellen

- barrierefreie Bushaltestellen herstellen

barrierefreie Gehwege

- barrierefreie Sanierung von vorhandenen Fußwegen
- ausreichende Gehwegbreite für Rollstühle / Kinderwagen

barrierefreie Querungsstellen

- Querungsanlagen (z.B. Mittelinseln) nach dem aktuellen Stand der Technik bauen bzw. umbauen
- barrierefreier Ausbau von Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege, Blindenleitsystem

Selbständige Kinder- und Jugendmobilität fördern

- Geh- und Radschulwegpläne erstellen (Kitas in Planung integrieren)
- Laufbus initiieren
- Bei ÖPNV-Planung Jugendmobilität berücksichtigen

Klimaschutz

lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte

- Angebot temporäre Umgestaltung für Hauptstraße nutzen
- Neugestaltung der Haupt- und Schuraer Straße mit Begrünung
- Aufenthaltsqualität der Ortsmitte verbessern

öffentlichen Raum aufwerten

- Attraktivierung des Heidlesbach-Areals
- Quartiersplätze schaffen
- generationenübergreifende Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schaffen

Mehr Stadtgrün, Beschattung und Versickerungsflächen

- Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Grünflächen bzw. Grünpflanzungen, oder von Aufenthalts-, Spiel- und Erlebnis- sowie Multifunktionsflächen, Maßnahmen zur Klimawandelanpassung
- Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen bei Hitzetagen steigern
- Bildung von Hitzeinseln vermeiden

Lärmschutz

Schwerlastverkehr verringern

- Verkehrsberuhigung der Hauptstraße
- Schwerverkehrskonzept erstellen: Alternativroute für Schwerverkehr außerhalb des Ortskerns schaffen

Geschwindigkeitsbegrenzungen

- Tempo 30 (Lärmschutz) auf Hauptverkehrsstraßen

E-Mobilität fördern

- Einrichtung von öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen in Zusammenhang mit Carsharing
- Öffentliche E-Ladestationen für E-Bikes
- Kommunalen Fuhrpark auf E-Mobilität umstellen

5 Integriertes Konzept (Maßnahmenplanung)

Das Maßnahmenkonzept enthält strategische Aussagen, grundlegende Netzstrukturen sowie konkrete besonders wichtige Maßnahmen. Es werden jedoch keine Maßnahmenplanungen durchgeführt. Auch technische Machbarkeitsprüfungen sind nicht Gegenstand dieser Konzeption, können aber bei Bedarf ergänzend angeboten werden.

Die Arbeitshilfen des Leitfadens für die Erstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ermöglichen einen kompakten und zielorientierten Prozess. Mit dieser Absicht wird im Bereich der Maßnahmenplanung im Leitfaden ein Grundgerüst aus zwölf schnellen und wirksamen Maßnahmensets (vgl. Abbildung 4) sowie fünf Leitlinien für die langfristige Entwicklung vorgegeben. An diesem Gerüst orientieren wir uns bei der Maßnahmenplanung.

Das Maßnahmenkonzept eines kommunalen Verkehrskonzepts verfolgt in abnehmender Priorität die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehren (vgl. Abbildung 48).

Das folgende Maßnahmenkonzept umfasst übergeordnete Maßnahmen und Entwicklungen, Maßnahmen aus bisherigen Konzepten und Untersuchungen, aber auch neu entwickelte Maßnahmen, welche vorrangig auf die Verlagerung und Vermeidung von Verkehren eingehen.



Abbildung 48: Strategien der Verkehrswende

Aufbauend auf der Bestandsanalyse, der Zieldefinition sowie den Ergebnissen der Beteiligung werden die Maßnahmen der Konzeption entwickelt.

Im Folgenden werden die einzelnen Konzeptbausteine und Maßnahmen kurz erläutert. Im Anhang befinden sich die Maßnahmenblätter. Darin wird die jeweilige Maßnahme mit den zugehörigen Handlungsempfehlungen und deren Auswirkungen detaillierter beschrieben. Gleichfalls wird der Zusammenhang mit den 12

Maßnahmensets der Aktionsplanung dargestellt und eine erste Einschätzung bezüglich Zeiträumen, Priorisierung, Kosten und Wirksamkeiten getroffen.

5.1 ÖPNV & Mobilitätsmanagement – 4 Maßnahmen

5.1.1 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Der ÖPNV soll als attraktive Alternative zum Pkw gestärkt werden und eine wichtige Rolle zur verträglichen Verkehrsabwicklung übernehmen. Das Schienenangebot in Aldingen ist barrierefrei und im Stundentakt verfügbar, wobei der Einsatz längerer Züge zu Hauptverkehrszeiten die hohe Nachfrage besser decken könnte. Das Busnetz gewährleistet die regionalen Verbindungen, während die Buslinie 150 die innerörtliche Erreichbarkeit sichert. Zur Stärkung des Umweltverbunds und zur Verkehrsberuhigung der Ortsmitten sollen ein Bürgerbus bzw. On-Demand-Verkehre geprüft, sowie intermodale Lösungen wie ausgebauter P+R- und B+R-Anlagen sowie Carsharing- und Bike-Sharing-Angebote realisiert werden.

5.1.2 Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen

Das Personenbeförderungsgesetz legt fest, dass der ÖPNV in ganz Deutschland barrierefrei zugänglich sein soll. Barrierefreie Bushaltestellen ermöglichen einen stufenlosen Ein- und Ausstieg für Behinderte, ältere Personen sowie Menschen mit Kinderwagen. In der Gemeinde Aldingen fehlt zu überwiegenden Teilen ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen. Die Ausstattung der Haltestellen sollte mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und Radabstellanlagen ergänzt werden.

Mit Digitalen Abfahrtstafeln an den (wichtigen) Haltestellen werden dem Nutzer Informationen zur Wartezeit oder allfälligen Störung gegeben. Die Anzeigen dienen auch als Werbung für potenzielle Nutzer.

5.1.3 Mobilitätsmanagement an Schulen

Das Mobilitätsverhalten von Kindern ist im Wesentlichen durch dasjenige der Eltern geprägt. Umso wichtiger ist, der Schülerschaft einen Überblick der Alternativen bzgl. Mobilität aufzuzeigen, eine Reflexion des Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen und sie insbesondere hinsichtlich selbstaktiver Mobilität zu begeistern.

Eine Verhaltensänderung kann auch durch verkehrsrechtliche Änderungen erreicht werden. Temporäre Schulstraßen sehen während der Bring- und Holzeiten ein Verbot für Kraftfahrzeuge (ausgenommen Schulbusse und Anwohner) im unmittelbaren Umfeld des Schuleingangs vor.

5.1.4 Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen

Das Mobilitätsverhalten ist im Allgemeinen stark routinisiert. Verhaltensänderungen sind in der Regel äußerst schwer «von außen» beeinflussbar. Stehen im Leben Kontextänderungen (Geburt eines Kindes, Umzug, neuer Arbeitsplatz o.Ä.) an, besteht die Chance Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwirken. Nur wer Angebote kennt, wird sie auch nutzen. Dies trifft zudem auch auf ältere bzw. zu gewissem Maße mobilitätseingeschränkte Personen zu.

5.2 Fußverkehr & Radverkehr – 6 Maßnahmen

5.2.1 Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur

Eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur ist ein zentraler Baustein für die Förderung nachhaltiger Mobilität. Besonders im innerörtlichen Bereich gilt es, den Radverkehr sichtbar und konfliktarm in das Verkehrsgeschehen einzubinden. Dabei steht die Führung des Radverkehrs im Blickfeld des Kfz-Verkehrs im Vordergrund, da dies nachweislich zu mehr Sicherheit beiträgt. Durch gezielte Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, Radschutzstreifen oder alternative Markierungen kann die Präsenz des Radverkehrs gestärkt und dessen Akzeptanz im Straßenraum erhöht werden.

5.2.2 Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen

Die Ortseingänge sind zentrale Schnittstellen im Straßenraum, an denen unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen. Eine angepasste Führung des Radverkehrs an diesen Punkten erhöht die Sichtbarkeit und Präsenz der Radfahrenden im Straßenbild. Insbesondere die Führung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs trägt nachweislich zu mehr Sicherheit bei und reduziert Konflikte zwischen Rad- und Autoverkehr. Durch die Umsetzung der bestehenden Planungen können die Belange des Radverkehrs gezielt gestärkt und die Verkehrssicherheit an den Ortseingängen, d.h. bei dem Wechsel vom außerörtlichen einseitigen Radweg auf den innerörtlichen Mischverkehr nachhaltig verbessert werden.

5.2.3 Installation von Fahrrad-Abstellanlagen

Eine attraktive und funktionale Radverkehrsinfrastruktur ist entscheidend, um den Radverkehr zu fördern und den Anteil des selbstaktiven Verkehrs zu erhöhen. Insbesondere an zentralen Orten wie Schulen, öffentlichen Einrichtungen, Bahnhöfen und in der Ortsmitte können gut geplante Abstellanlagen die Nutzung des Fahrrads erleichtern und sicherer machen. Abschließbare Fahrradboxen, nutzerspezifische Ausstattungen wie Diebstahlschutz, Wetterschutz oder Reparaturmöglichkeiten tragen zusätzlich zur Attraktivität bei.

5.2.4 Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße

Eine attraktive und sichere Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof ist wichtig, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern und die Multimodalität zu stärken. Die Aufwertung der fuß- und radläufigen Strecke über die Hauptstraße ermöglicht eine komfortablere, sichere und gut sichtbare Führung für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die Prüfung und Optimierung der Gehwegbreiten, Querungsstellen und Radverkehrsführung sowie die Ergänzung wegweisender Fahrrad-Beschilderung kann der selbstaktive Verkehrsanteil erhöht und die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln attraktiver gestaltet werden.

5.2.5 Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidlesbach

Gut ausgebaute und sichere Fuß- und Radwege sind zentrale Elemente für eine nachhaltige Mobilität in der Gemeinde. Durch die Realisierung des südlichen Abschnitts Heidlesbach-Aue sowie den Ausbau und die Optimierung des nördlichen, bebauten Abschnitts wird der selbstaktive Verkehrsanteil erhöht und die Nutzung von Rad- und Fußverkehr gefördert. Gleichzeitig unterstützt die Verbesserung der innerörtlichen Wege die Multimodalität, indem sie attraktive Verknüpfungen zu Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln schafft. Besonders hervorzuheben ist die verbesserte Anbindung der Neubaugebiete an die Ortsmitte sowie an das

Schulzentrum, wodurch wichtige Alltagswege für Bewohnerinnen und Bewohner erleichtert und die Attraktivität des Umweltverbunds weiter gesteigert werden.

5.2.6 Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr

Eine hohe Aufenthalts- und Umfeldqualität ist entscheidend, um den Fußverkehr zu fördern und den Straßenraum attraktiver zu gestalten. Das Ziel besteht darin, Orte der Immobilität und Begegnung zu schaffen, Barrieren abzubauen und komfortable sowie sichere Wegeführungen zu gewährleisten. Durch Maßnahmen wie Ruhebänke, gastronomische Flächen, barrierefreie Querungsstellen sowie die Vermeidung von Befahren oder Beparken der Fußverkehrsflächen kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit erhöht, die Mobilität für alle Nutzergruppen verbessert und der Straßenraum als Lebens- und Begegnungsraum aufgewertet.

5.3 Motorisierter Individualverkehr & Parkraummanagement – 6 Maßnahmen

5.3.1 Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist ein wirksames Instrument, um die Sicherheit und Lebensqualität im Straßenraum zu erhöhen. Durch die Komplettierung von Tempo-30-Zonen in den Nebenverkehrsstraßen, die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen 30 km/h – Beschränkungen auf den Hauptverkehrsstraßen, die Reduzierung von 70 auf 50 km/h auf der B14 sowie die Prüfung weiterer Regelungen aus der StVO-Novelle können Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten verringert und die Lärmbelastung gesenkt werden. Gleichzeitig werden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger: innen verbessert und der relative „Geschwindigkeitsvorteil“ des Kfz gegenüber anderen Verkehrsmitteln verringert.

5.3.2 Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Uhlandstraße

Die Hauptstraße zwischen dem Kreisel und der Uhlandstraße soll durch eine städtebauliche Umgestaltung aufgewertet werden, um den öffentlichen Raum vielfältiger und einladender zu gestalten. Durch gestalterische Erweiterung des Marktplatzes über die Hauptstraße, die Anpassung der Parkstände und die Schaffung von Buskaps anstelle von Haltebuchten wird zusätzliche Fläche für Begrünung und Radabstellanlagen geschaffen, wodurch sich die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte erhöht.

5.3.3 Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr

Die gezielte Lenkung von Durchgangs- und Schwerverkehr ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Sicherheit, Lebensqualität und Verkehrsorganisation in den Ortszentren. Zunächst sollen die Verkehrsströme in Aldingen und Aixheim mittels Kennzeichen-Erfassung ermittelt werden, um ein belastbares Datenfundament zu schaffen. Darauf aufbauend können verkehrsrechtliche Beschränkungen geprüft und mögliche verkehrliche Verlagerungen, Betroffenheiten sowie die Verhältnismäßigkeit bewertet werden. Ergänzend ist die Prüfung baulicher Maßnahmen möglich, um den Verkehr gezielt zu steuern.

5.3.4 Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen

Die Rückbau- und Umgestaltungsmaßnahmen an zentralen Knotenpunkten sollen den Fokus stärker auf Fuß- und Radverkehr legen und die Barrierefreiheit verbessern. Ziel ist es, komfortable Straßenquerungen,

verkürzte Querungsdistanzen und eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Gleichzeitig werden Aufenthaltsqualität und städtebauliche Attraktivität durch ergänzende Begrünung und Baumstandorte erhöht.

5.3.5 Stärkung der E-Mobilität

Die Stärkung der E-Mobilität ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Verkehrs- und Klimastrategien. Ziel ist es, den Zugang zu Elektromobilität niedrigschwellig zu gestalten, die Ladeinfrastruktur flächendeckend auszubauen und Kommunen, Unternehmen sowie Privatpersonen bei der Nutzung und Planung von E-Fahrzeugen zu unterstützen.

5.3.6 Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung

Ein strukturiertes Parkraummanagement trägt entscheidend dazu bei, den öffentlichen Raum geordnet zu nutzen und Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen zu verringern. Durch klare Regeln und eine angepasste Stellplatzorganisation kann der Parkdruck reduziert und gleichzeitig ein Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsformen gefördert werden. Zudem entstehen neue Gestaltungsspielräume für mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Straßenraum.

6 Umsetzung, Verstetigung, Monitoring

Mit dem vorliegenden Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz definiert die Gemeinde Aldingen ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten Jahre. Es werden Maßnahmen empfohlen, welche weiter konkretisiert und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen. Im Folgenden wird ein Realisierungskonzept skizziert, dem eine Erläuterung der zugrunde liegenden Bewertungskriterien vorangestellt ist.

6.1 Umsetzung

Zeitraumen der Maßnahmen

Der zeitliche Aufwand für die Umsetzung einer Maßnahme variiert je nach Maßnahmentyp, Zuständigkeiten und Umfang der beteiligten Stellen. Zudem können Abhängigkeiten zu anderen Planungsvorhaben – wie Straßensanierungen, Siedlungsentwicklungen oder Maßnahmen aus übergeordneten Konzepten – den zeitlichen Rahmen für Planung und Umsetzung beeinflussen.

Zur besseren Orientierung werden die Maßnahmen in folgende zeitliche Kategorien eingeteilt:

- **Kurzfristig** (1-2 Jahre): Maßnahmen, die mit geringem Planungsaufwand und wenigen Abstimmungsprozessen verbunden sind und rasch realisiert werden können (z. B. Markierungen, Beschilderung, kleinere Anpassungen).
- **Mittelfristig** (2-4 Jahre): Maßnahmen mit moderatem Planungs- und Koordinationsaufwand oder solche, die im Zuge anderer laufender Planungen umgesetzt werden können (z. B. Umbauten im Straßenraum, Anschaffung von Ausstattung).
- **Langfristig** (ab 5 Jahren): Maßnahmen, die komplexe Planungsverfahren erfordern, größere bauliche Eingriffe mit sich bringen oder stark von externen Rahmenbedingungen abhängig sind (z. B. umfassende Umgestaltungen, infrastrukturelle Großprojekte).

Darüber hinaus gibt es Maßnahmen, die wiederkehrend oder dauerhaft angelegt sind und kontinuierlich im Verwaltungshandeln zu berücksichtigen sind (z. B. Kommunikation).

Kosten und Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen kann im Rahmen einer konzeptionellen Planung nur grob abgeschätzt werden. Eine belastbare Kostenkalkulation erfordert eine vertiefte Detailplanung. Für das vorliegende Konzept erfolgt die Aufwandsabschätzung unter Berücksichtigung folgender Teilaspekte:

- Organisatorischer und koordinativer Aufwand (z. B. Abstimmung mit Behörden oder Dritten),
- Umfang und Art der zu erbringenden Leistungen (z. B. Markierungsarbeiten, Beschilderung, bauliche Neugestaltung),
- Zeitlicher Aufwand für die Planung und Umsetzung.

Auf dieser Grundlage ergibt sich folgende Zuteilung zu hohen, mittleren und geringen Kosten/Aufwand:

- **Hohe Kosten:** Umfassende bauliche Veränderungen, z. B. der barrierefreie Ausbau einer Bushaltestelle.
- **Mittlere Kosten:** Kleinere bis mittelgroße bauliche Veränderungen oder größere Anschaffungen, z. B. Parkscheinautomaten, Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten
- **Geringe Kosten:** Verkehrstechnische oder -rechtliche Maßnahmen wie die Erneuerung / Schaffung von Markierungen oder Beschilderung.

Wirksamkeit der Maßnahmen

Angesichts der Vielzahl vorgeschlagener Maßnahmen ist nur eine schrittweise Umsetzung möglich. Es bedarf einer Gliederung der verschiedenen Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit bzw. Wirksamkeit. In die Bewertung fließen folgende Kriterien ein:

- Aktuelle Situation / Umfang der Verbesserung, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrssicherheit,
- Bedeutung für besonders schützenswerte Personen (Kinder, Behinderte, ältere Personen etc.),
- Vorhandene Verkehrsstärken im jeweiligen Bereich,
- Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.

Die Maßnahmen werden wie folgt gegliedert:

- **Hohe Wirksamkeit:** Die Maßnahme bewirkt eine signifikante Verbesserung für den Umweltverbund oder die Verkehrssicherheit, insbesondere von besonders schützenswerten Personen.
- **Mittlere Wirksamkeit:** Die Maßnahme trägt zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds bei und entschärft bestehende Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden
- **Geringe Wirksamkeit:** Die Maßnahme wirkt unterstützend für die Verbesserung der Qualität des Umweltverbunds, hat jedoch in Einzelfällen keinen unmittelbar spürbaren Effekt.

Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung der vorgenannten Bewertungen sowie der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung. Entsprechend schlägt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis in der Priorisierung nieder. Die Einteilung dient als Orientierungshilfe für die Umsetzungsplanung im Rahmen des Mobilitätskonzepts.

Die Maßnahmen werden entsprechend folgender Prioritätsstufen klassifiziert:

- **Hohe Priorität:** Maßnahmen sollten vorrangig umgesetzt und insbesondere im Falle einer langen Umsetzungsdauer zügig angegangen werden.

- **Mittlere Priorität:** Maßnahmen sollten im Anschluss an Maßnahmen mit hoher Priorität bzw. im Zuge genereller Umbaumaßnahmen umgesetzt werden.
- **Geringe Priorität:** Maßnahmen haben eine geringere Bedeutung für die Qualität des Umweltverbunds oder lassen sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht umsetzen. Diese sollten perspektivisch überprüft und bei veränderten Rahmenbedingungen ggf. neu bewertet werden.

Die angegebenen Prioritäten dienen als Orientierung für die Umsetzungsplanung des gesamten Maßnahmenpakets. In Hinblick auf künftige Entwicklungen (städtebauliche Entwicklungen, erforderliche Straßenplanungen / Straßensanierungsmaßnahmen etc.) kann sich auch eine veränderte Reihenfolge der Maßnahmenrealisierung ergeben. Grundsätzlich haben alle aufgeführten Maßnahmen Relevanz für ein nachhaltiges Verkehrssystem und sollten regelmäßig auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft werden. Insbesondere Maßnahmen mit hoher und mittlerer Priorität sind von besonderer Bedeutung. Für diese sollte mit Nachdruck zeitnah ein Realisierungszeitplan erarbeitet werden. Die tatsächliche Umsetzung hängt schlussendlich von der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung ab und muss letztlich vom Gemeinderat entschieden werden.

Tabelle 6 gibt einen Überblick über die finale Auswahl der Maßnahmen sowie über deren Bewertung.

Themenfeld	Nr.	Maßnahme	Zeitraumen	Kosten / Aufwand	Wirksamkeit	Priorisierung	Zuständigkeit
ÖPNV & Multimodalität	1	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	kurz- bis langfristig	hoch	mittel	mittel	Landkreis
	2	Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen	mittelfristig	hoch	mittel	hoch	Landkreis
	3	Mobilitätsmanagement an Schulen	kurzfristig	gering	hoch	hoch	Gemeinde / Schule
	4	Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen	fortlaufend	mittel	mittel	mittel	Kommune
Fuß- und Radverkehr	5	Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur	kurzfristig	gering	hoch	hoch	Kommune
	6	Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen	mittelfristig	mittel	hoch	mittel	Kommune / Baulasträger
	7	Installation von Fahrrad-Abstellanlagen	mittelfristig	mittel	hoch	mittel	Kommune
	8	Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße	mittel- bis langfristig	mittel - hoch	mittel	gering	Kommune
	9	Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidesbach	langfristig	hoch	gering	gering	Kommune
	10	Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr	kurz- bis mittelfristig	gering - mittel	hoch	mittel	Kommune
MIV & Parkraummanagement	11	Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten	kurzfristig	gering	hoch	hoch	Landkreis
	12	Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Umlandstraße	mittel- bis langfristig	hoch	hoch	gering	Kommune
	13	Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr	kurz- bis langfristig	gering	mittel	hoch	Kommune (Untersuchung/Konzept)
	14	Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen	mittel- bis langfristig	mittel - hoch	mittel	gering	Kommune
	15	Stärkung der E-Mobilität	kurz- bis mittelfristig	mittel	mittel	mittel	Private / Kommune
	16	Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung	mittelfristig	gering - mittel	mittel	hoch	Kommune

Tabelle 6: Einordnung der Maßnahmen nach Zeitraumen, Kosten/Aufwand, Wirksamkeit, Priorisierung und Zuständigkeit

6.2 Verstetigung

Die Verstetigungsstrategie dient dazu, dass die entwickelten Maßnahmen umgesetzt und der Umweltverbund dank kontinuierlicher Verbesserung der Infrastrukturen langfristig gestärkt und gefördert sowie die Aufenthaltsqualität erhöht wird.

Hierzu werden folgende Aktivitäten empfohlen:

- Jede verkehrliche und siedlungsstrukturelle Planung sollte den Umweltverbund gleichberechtigt berücksichtigen und Verbesserungen für den Umweltverbund und die Aufenthaltsqualität untersuchen. Eine entsprechende verwaltungsinterne Kommunikation und Sensibilisierung sind sicherzustellen.
- Vorhaltung einer dauerhaften Stelle einer / eines Mobilitätsbeauftragten innerhalb der Gemeindeverwaltung. Hier sollen ausschließlich verkehrliche Themen koordiniert werden.
- Schaffung und Förderung von Angeboten zu Fortbildungen und Qualifizierungen im Themenfeld Nahmobilität.
- Bildung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe mit allen Stellen, die mit dem Thema Förderung des Umweltverbunds und Erhöhung der Aufenthaltsqualität befassen (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Klimaschutz, Tourismus, Wirtschaftsförderung etc.), um zu gewährleisten, dass bei Planungsvorhaben der jeweiligen Abteilungen die Belange des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.
- Schaffung interdisziplinärer Arbeitsgruppen mit Vertreter:innen verschiedener Ämter und Behörden sowie Interessensgruppen, Verbänden, der Wirtschaft, Polizei und Schulen zwecks Umsetzung und Weiterentwicklung des kommunalen Mobilitätskonzepts.
- Vernetzung zum Thema ÖPNV mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis Tuttlingen, beispielsweise durch regelmäßigen Austausch mit den Mobilitätsbeauftragten.
- Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und unter anderem von attraktiven Förderprogrammen zur Nahmobilität profitieren.
- Festlegung und Sicherung eines ausreichenden Budgets zur Umsetzung der Maßnahmen und der Aufrechterhaltung eines hohen Qualitätsstandards.
- Verbindliche Einführung von Qualitätsstandards für die Planung, der Errichtung und insbesondere dem Unterhalt der Infrastruktur für den Umweltverbund. Dabei bietet sich die Kombination von Qualitätskontrollen (Check bzgl. Belagsschäden, Verschmutzung, Beleuchtung, Zustand der Sitzmöglichkeiten, Abfallerfüllstand, Behinderungen durch Vegetation oder ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr etc.) und Reinigungs- und Wartungsmaßnahmen an der Infrastruktur (Reinigung der Gehwege, Winterdienst, Grünpflege etc.) zwecks Nutzung von Synergien und Aufwandsminimierung. Die Häufigkeit der Kontrollfahrten wird durch die Qualitätsanforderung definiert.
- Planungsvorhaben und insbesondere der Abschluss von Maßnahmen aus der Mobilitätskonzeption sollten gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Ggf. bietet sich eine kleine „Einweihungsfeier“ an, an welcher namhafte Repräsentant:innen aus der Verwaltung und der Politik teilnehmen.
- Es sind regelmäßig Fortschrittsberichte zum Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu erstellen und zu veröffentlichen (Homepage der Gemeinde Aldingen, Pressemitteilung).
- Regelmäßige Teilnahme an Aktionen wie Tag der Umwelt, Europäische Woche der Mobilität, (internationaler) Aktionstag wie „Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten“, „Schritte-Challenge“ etc.
- Aktiver Einbezug der Öffentlichkeit zur Mitgestaltung der künftigen Verkehrsinfrastruktur und dem Erhalt bestehender Infrastruktur bspw. mittels Senior-Scouts, School-Scouts, Wege-Patenschaften etc.

6.3 Monitoring

Der Aktionsplan stellt einen Leitfaden zur verkehrlichen und zu einem gewissen Maße auch städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde Aldingen dar. Ein Monitoring dient der regelmäßigen Überprüfung der Fortschritte bei der Umsetzung und der Zielerreichung. Gleichfalls bietet es die Möglichkeit, bei Bedarf gegenzusteuern, indem Maßnahmen angepasst, optimiert oder zusätzliche Maßnahmen definiert werden.

- Jährlich vorbereitend zur Haushaltsplanung Kurzübersicht zum Stand der umgesetzten Maßnahmen sowie Planungsablauf für die kommenden Jahre
- Alle zwei bis drei Jahre Erstellung eines Fortschrittsberichts mit umfassender Analyse und Bewertung des Umsetzungsstands und der Zielerreichung
- Spätestens in 10 Jahre Fortschreibung des Mobilitätskonzepts für die Gemeinde Aldingen
- Vorher-Nachher-Erhebungen des jeweiligen Verkehrsträgers bei Umsetzung einzelner größerer Maßnahmen

Für die Fortschrittsbetrachtung sowie die Messbarkeit der Zielerreichung bieten sich folgende Kenngrößen an:

- Gegenüberstellung der Anzahl Maßnahmen, die
 - vollständig realisiert wurden
 - derzeit umgesetzt werden
 - sich in der Planungsphase befinden
 - noch nicht in Angriff genommen werden konnten
- Erhebung und Entwicklung des fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs wie auch des Fuß- und Radverkehrsaufkommens an relevanten Punkten
 - u. a. auch Erkenntnisse spezifischer Vorher-Nachher-Erhebungen
- Auswertung der Fahrgastzahlen im ÖPNV
- Erhebung der Parkraumnachfrage
- Erhebung und Entwicklung des Modal Splits mittels regelmäßiger Haushaltsbefragung (z. B. seitens der Gemeinde Aldingen initiierte Befragungen, Teilnahme an „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“)
- Anzahl durchgeführter Aktionstage, Veranstaltungen etc. mit Fokus auf den Umweltverbund
 - Nach Möglichkeit auch Aussagen zu den Erfahrungen, bspw. Rückmeldungen seitens der Teilnehmenden
- Erhebung und Auswertung der Unfallstatistik
- Entwicklung der eingesetzten finanziellen Mittel zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts pro Einwohner:in pro Jahr

7 Beteiligungsprozess

Zur Sicherstellung der Akzeptanz von vorgeschlagenen Maßnahmen ist es essenziell, dass sowohl die Politik als auch die von Maßnahmen betroffenen Personen frühzeitig informiert und beteiligt werden. Bei der Erstellung des integrierten Konzepts hat daher ein umfassender Beteiligungsprozess stattgefunden.

7.1 Workshop 1: Analyse und strategische Zielsetzung-

Am 03.04.2025 fand der Workshop 1, Teil A und Teil B im Rathaus Aldingen statt. Teilnehmende des Workshop I waren Vertretung der Gemeindeverwaltung, der Donaubergland Marketing und Tourismus GmbH, der Gemeinderatsfraktionen, der Klimagruppe, der Gemeinschaftsschule, der Elternvertretung, der Jugend und der Senior:innen.

Inhalt des Workshop 1 war die Vorstellung der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse, die im Rahmen des Aktionsplans erstellt wurde. Diese Analyseergebnisse bildeten anschließend die Grundlage für die strategische Zielsetzung. Die Zielsetzungen für die Aktionsplan wurden im Workshop diskutiert, abgestimmt und weiterentwickelt.

Von den Teilnehmenden wurden folgende Themen und Herausforderungen benannt, die im Aktionsplan berücksichtigt werden sollen:

- E-Mobilität
- Schwerlastverkehr, Umleitung
- Durchgangsverkehr?, Quell-Ziel-Verkehre?
- Perspektivische innerörtliche Radverkehrsführung, Alternativen zu Schutzstreifen?
- Hohe (Kfz-)Pendelverkehre berücksichtigen
- Schul-/Kindermobilität, Elterntaxi
- Laufbus
- Jugend-Mobilität, Teilhabe
- Kinder/Eltern Bring- und Holverkehr (Freizeit)
- öV-Ticket Angebote für Gruppen/Schüler:innen
- Verknüpfung von Alltags- und touristischer Mobilität
- Vorschlag Innenstadt-Verkehr: Einbahn-Ring
- Gegenseitige Akzeptanz, Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden
- Stellplatzregelung für Mehrfamilienhäuser, gesetzliche Grundlagen passend für Aldingen?
- Parkraummanagement (Parkgebühren für öffentliche Parkplätze?), Fahrbahnrandparken
- Förderprogramme für Umsetzung
- Bürgerbeteiligung/-information für Akzeptanz



Abbildung 49: Impressionen Workshop 1 3.04.2025

7.2 Onlinebeteiligung

Vom 08. Mai bis 05. Juni 2025 wurde eine Onlinebeteiligung im Rahmen der Erstellung des Aktionsplans Mobilität, Klima- und Lärmschutz durchgeführt.

Die Onlinebeteiligung war in die drei folgenden Schritte unterteilt:

7. In der Umfrage wurden grundsätzliche Fragen/Einstellungen zum Thema Mobilität, Klima- und Lärmschutz sowie zur temporären Umgestaltung des Marktplatzes und der Hauptstraße abgefragt.
8. In der Karte «Maßnahmenvorschläge» waren Maßnahmenvorschläge eingetragen, die bereits zwischen Gemeindeverwaltung und Planungsbüro erarbeitet waren, dargestellt. Diese konnten eingesehen, bewertet und kommentiert werden.
9. In der Karte «Handlungsbedarfe» konnten die Bürger:innen frei eintragen, wo sie in der Gemeinde Aldingen Handlungsbedarf in den Bereichen Mobilität, Klima- und Lärmschutz sehen.



Onlinebeteiligung zum Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen

Wir freuen uns, Sie auf der Webseite zur Onlinebeteiligung zum Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen begrüßen zu dürfen. Die Gemeinde Aldingen erstellt momentan einen [Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz](#). Die Fertigstellung des Plans ist für Oktober 2025 geplant. Der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ist ein Instrument zur klima- und lärmschutzorientierten Verkehrsplanung für kleinere und mittlere Kommunen mit bis zu 50.000 Einwohner:innen. Durch die Kombination von Klima- und Lärmschutz werden Synergien zwischen beiden Planungsansätzen genutzt. Die Kosten der Erstellung des Aktionsplans werden zu 75 Prozent durch das Land Baden-Württemberg gefördert.

Als Hintergrundinformation steht die [Stärken-Schwächen-Analyse](#) des Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen zum Download zur Verfügung.

Die Beteiligung ist in folgende Schritte unterteilt:

- **Zur Umfrage:** In der Umfrage werden grundsätzliche Fragen/Einstellungen zum Thema Mobilität, Klima- und Lärmschutz sowie zur temporären Umgestaltung des Marktplatzes und der Hauptstraße abgefragt.
- **Maßnahmenvorschläge:** In der Karte sind Maßnahmenvorschläge aus dem Aktionsplan hinterlegt. Diese können eingesehen, bewertet und kommentiert werden.
- **Handlungsbedarfe:** In dieser Karte können Sie frei eintragen, wo Sie in der Gemeinde Aldingen Handlungsbedarf in den Bereichen Mobilität, Klima- und Lärmschutz sehen.

[Zur Umfrage](#)

[Maßnahmenvorschläge](#)

[Handlungsbedarfe](#)

Abbildung 50: Onlinebeteiligung Aldingen

7.2.1 Umfrage

- Anzahl Fragebogen / Teilnehmer: ca. 330 (Teilweise Mehrfachangaben)
- Geschlecht: je 48% weiblich/männlich, 3% keine Angabe, 1% divers
- Alter: mit Ausnahme der Jugend sehr gute Repräsentanz

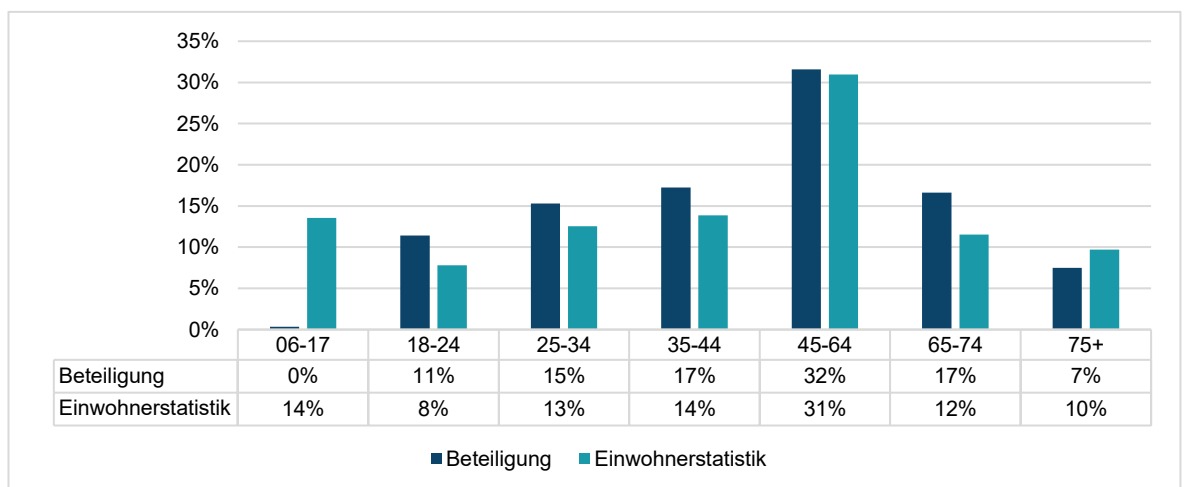


Abbildung 51: Anteil der Teilnehmenden nach Altersgruppen

Der Großteil der Befragten (86 %) lebt in Aldingen, 5 % in Aixheim, das dabei leicht unterrepräsentiert ist, während 9 % einen anderen Wohnort haben oder keine Angabe gemacht haben.

Über die Hälfte der Befragten ist regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, während der Kfz-Verkehr weiterhin das dominierende Verkehrsmittel in der Gemeinde ist. Der öffentliche Personennahverkehr hat im innerörtlichen Verkehr kaum Bedeutung.

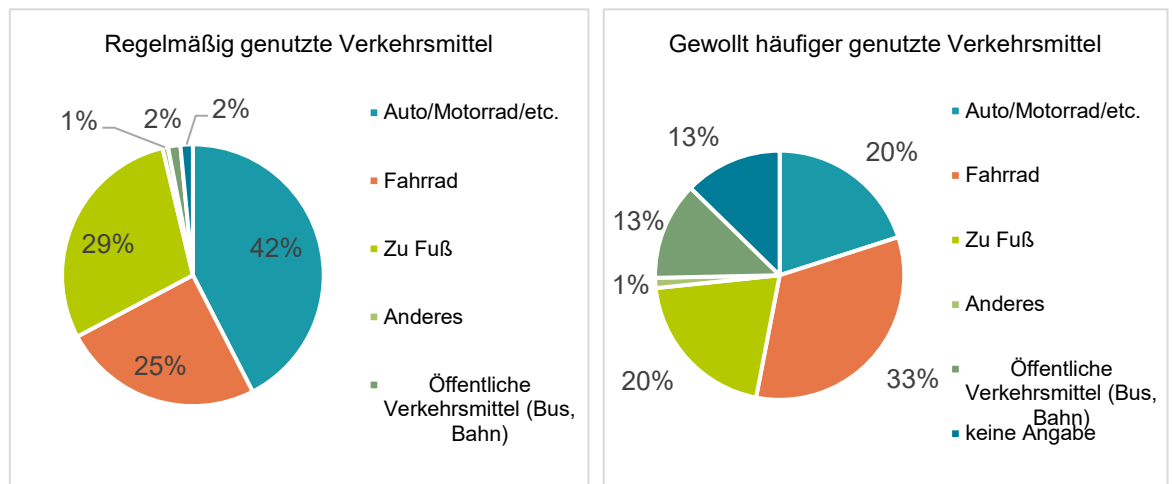


Abbildung 52: Regelmäßig genutzte (links) und gewollt häufiger genutzte (rechts) Verkehrsmittel

Allerdings wünscht sich ein Drittel der Befragten, häufiger mit dem Fahrrad fahren zu können. Als Hindernisse werden die unzureichende Radinfrastruktur sowie das Unsicherheitsgefühl aufgrund der hohen Fahrzeuggeschwindigkeiten und des viel Schwerverkehrs genannt. 20 % der Befragten würden häufiger zu Fuß gehen, wenn die Behinderungen auf Gehwegen durch den fließenden Verkehr, die mangelhafte Infrastruktur und fehlende Querungsmöglichkeiten beseitigt würden.

Eine von zwölf Personen, die sich an der Befragung beteiligten, gab an, dass sie eine Steigerung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) begrüßen würden. Als Gründe hierfür wurden die mangelnden Verbindungen des ÖPNV sowie die als exzessiv empfundenen Fahrzeiten angeführt.

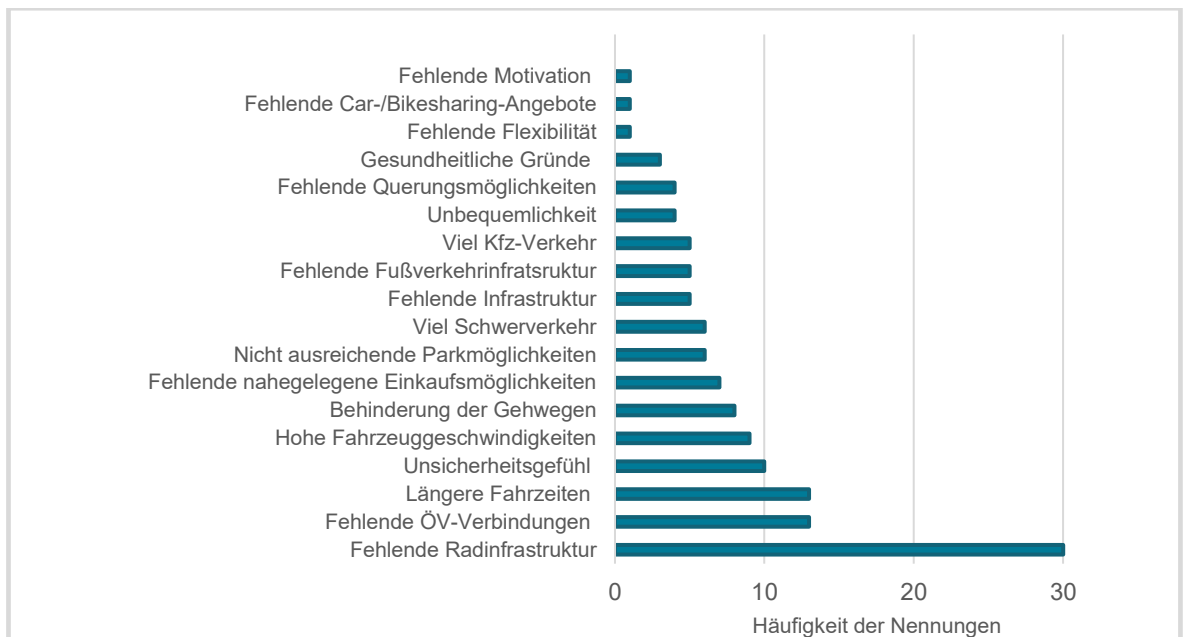


Abbildung 53: Hindernisse für bevorzugte Verkehrsmittel

65% der Befragten würden eine Photovoltaik-Überdachung auf öffentlichen Parkplätzen begrüßen. Potenzielle Lage für solche Anlagen sehen die Befragten auf den Parkplätzen vor dem Rathaus, Schulzentrum, Friedhöfen sowie auf den Parkplätzen von Edeka oder Netto.

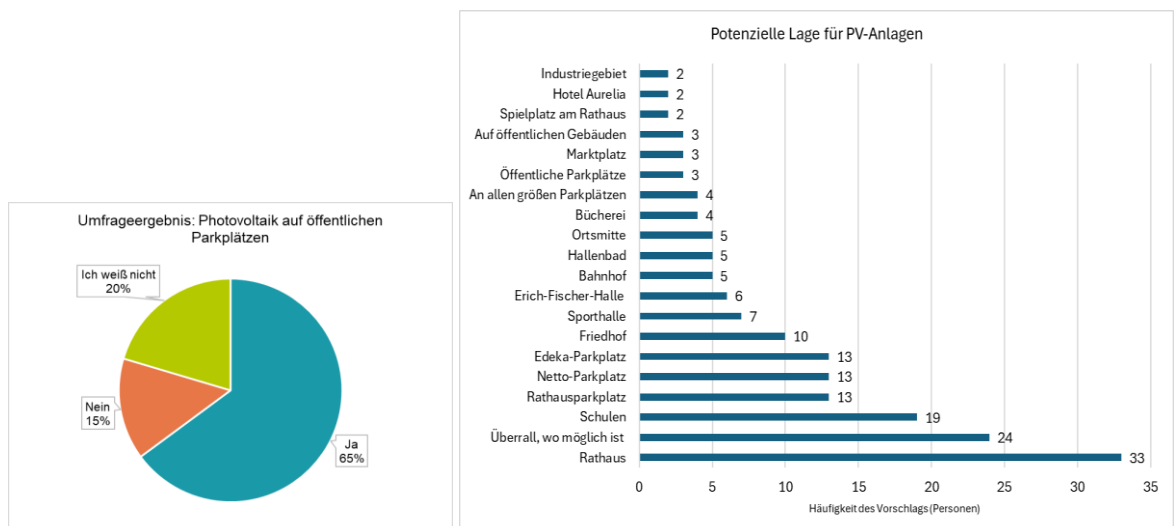


Abbildung 54: Meinungsbild zu Photovoltaik und potentielle PV-Standorte

Bei der Frage nach Potenzialen für Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums werden vorrangig der Marktplatz, Hauptstraße und generell die Ortsmitte benannt.

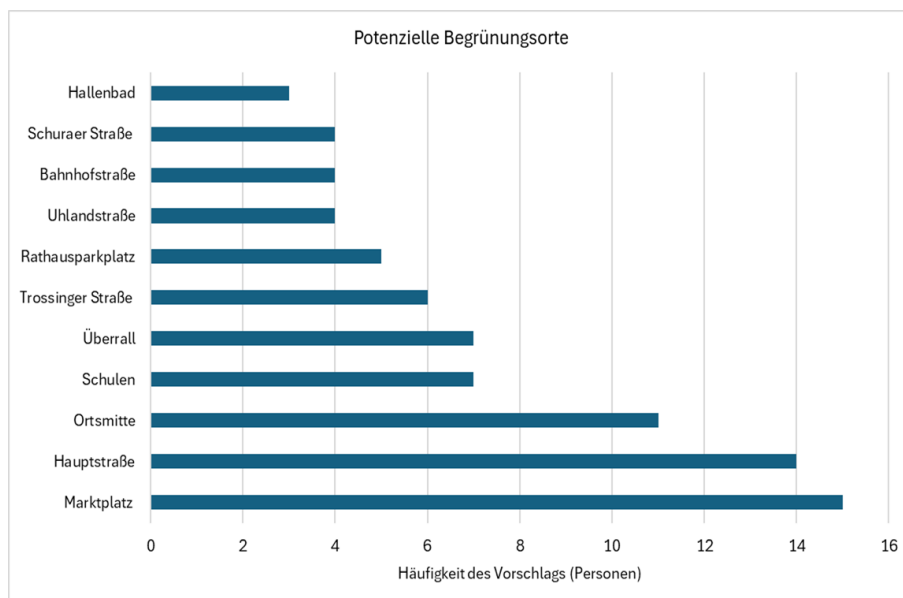


Abbildung 55: Potenzial für Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums

48% der Teilnehmer sind von Verkehrslärm betroffen. Die Einführung von Tempo 30 auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraße befürworten allerdings nur 43%.

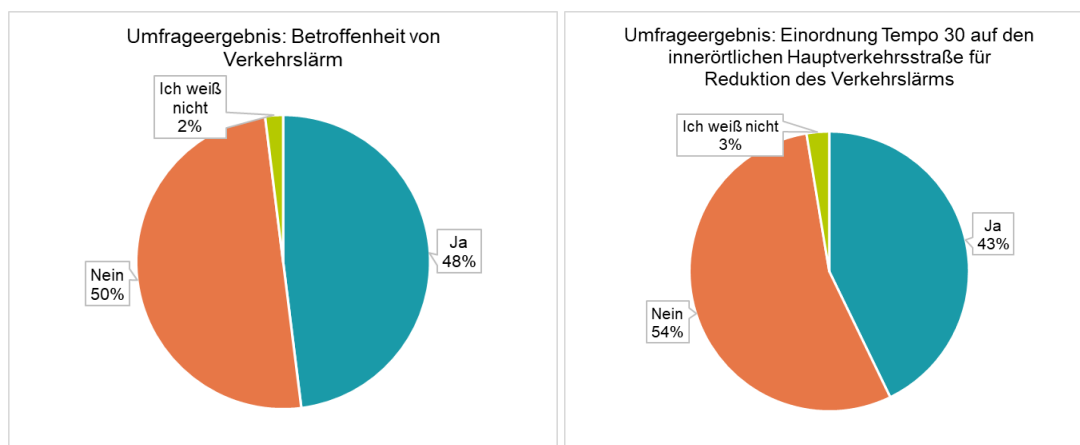


Abbildung 56: Betroffenheiten Verkehrslärm und Meinungsbild zu Tempo 30

7.2.2 Maßnahmenvorschläge

In diesem Befragungsteil konnten insgesamt 83 Maßnahmenvorschläge bewertet werden.

Maßnahmenvorschläge bewerten

Hier können Sie die bisherigen Maßnahmenvorschläge des Aktionsplans bewerten.

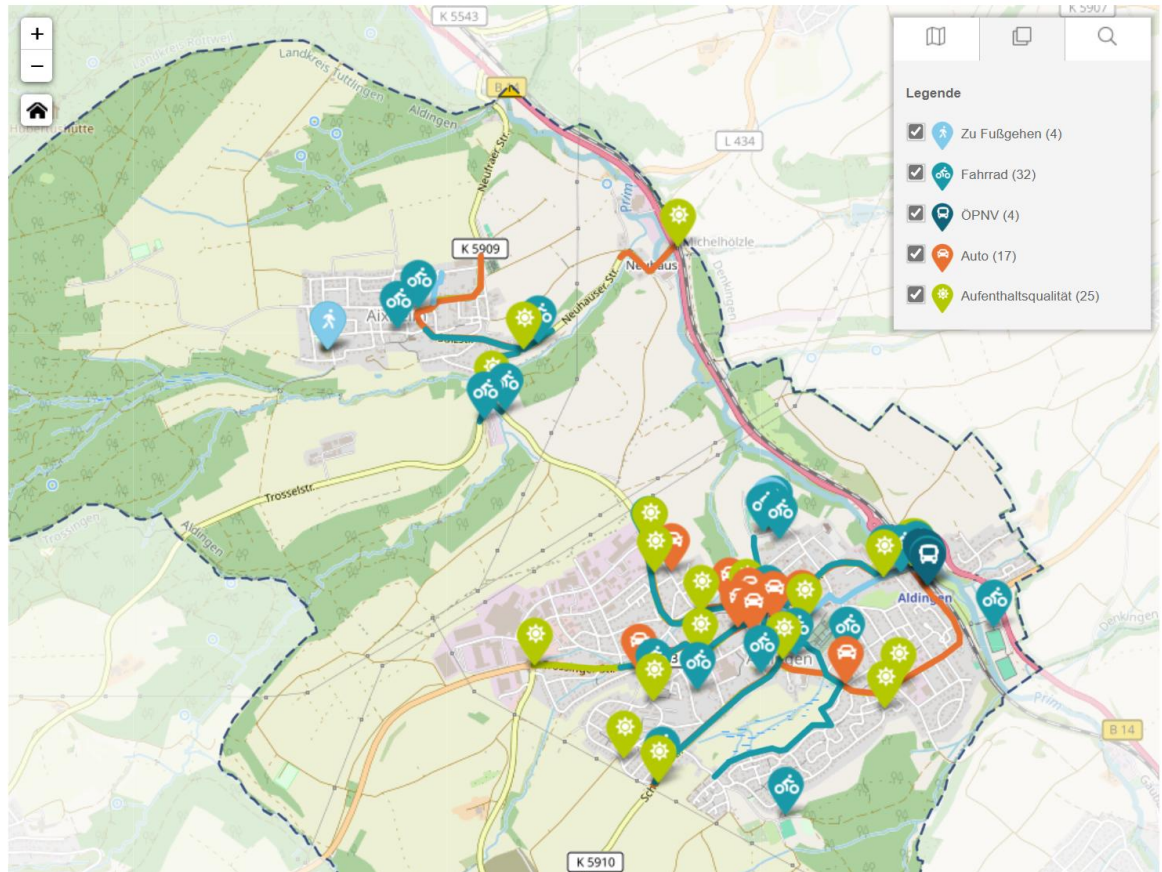


Abbildung 57: Maßnahmenvorschläge Onlinebefragung

Während die Vorschläge zur „Verkehrsberuhigung, Umgestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Marktplatz und Hauptstraße durch dauerhafte attraktive Gestaltung, Stadtmobiliar und mehr Grün“ oder auch „Entsiegelung / Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Grünflächen bzw. Grünpflanzungen, oder Flächen für den Fuß- und Radverkehr“ (5 Orte) keine Resonanz fanden, wurden mit 205 Likes und 69 Dislikes die Vorschläge zu „Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit, Straßenbegrünung und Bäumen“ (19 Orte) intensiv diskutiert.

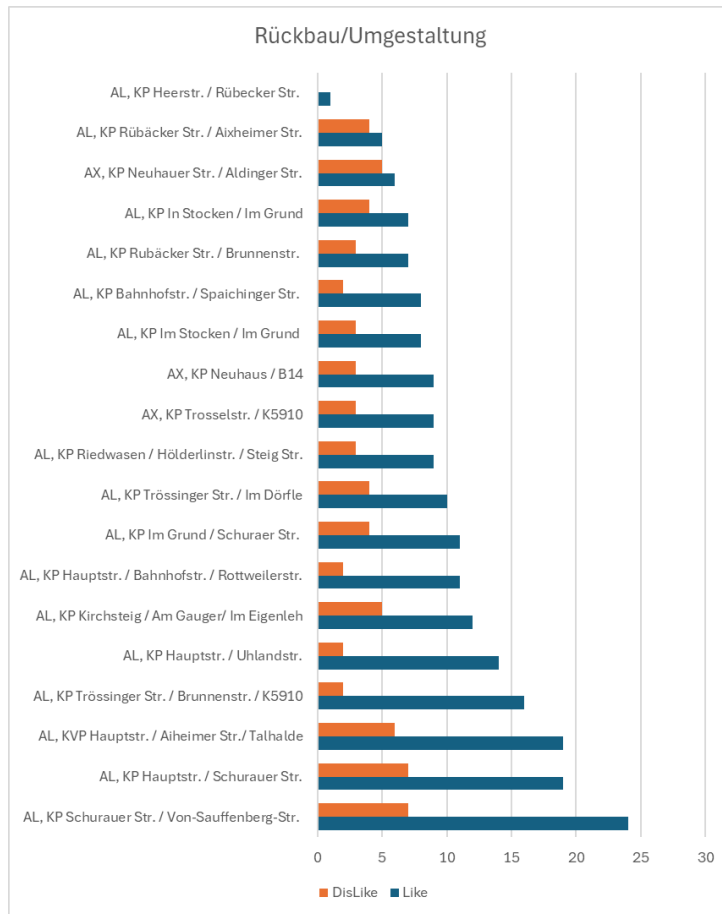


Abbildung 58: Bewertung Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten

Bezüglich der Frage zur Realisierung eines Parkhauses, um das Parken im Straßenraum zu reduzieren, sind die Meinungen geteilt (20 Likes, 2 Dislikes).

Eine große Mehrheit befürwortet hingegen das Markieren öffentlicher Parkplätze, um das Parken zu regeln.

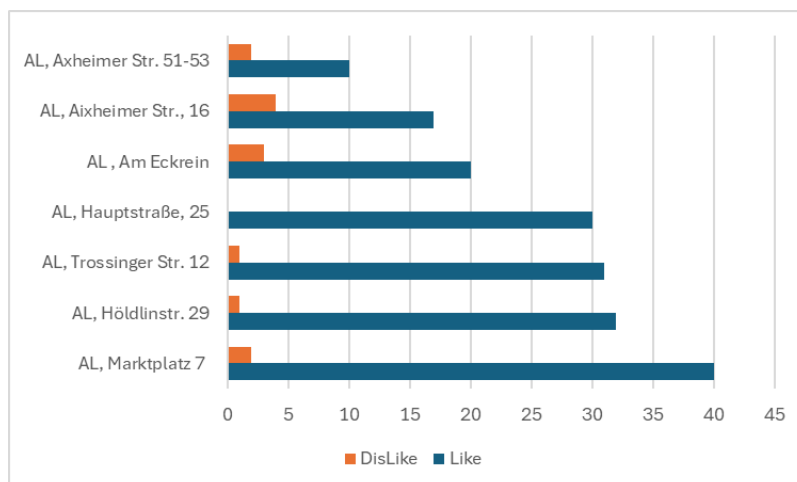


Abbildung 59: Bereiche zur Markierung öffentlicher Stellplätze

Bei der Verortung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zeigt sich eine überwiegend ablehnende Haltung zu den Einzelvorschlägen.

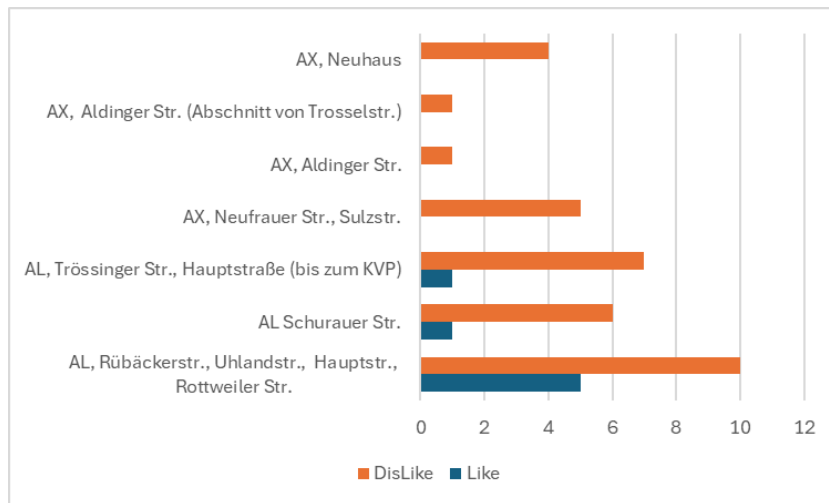


Abbildung 60: Bewertung Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Die Maßnahmenvorschläge für das Fahrrad thematisieren einerseits die geplanten Radschutzstreifen und andererseits mögliche Fahrradabstellanlagen. Die Schutzstreifen finden nur eine geringe Resonanz (5 Like, 6 Dislike), wohingegen die Abstellanlagen an 14 möglichen Orten i.a. befürwortet werden.

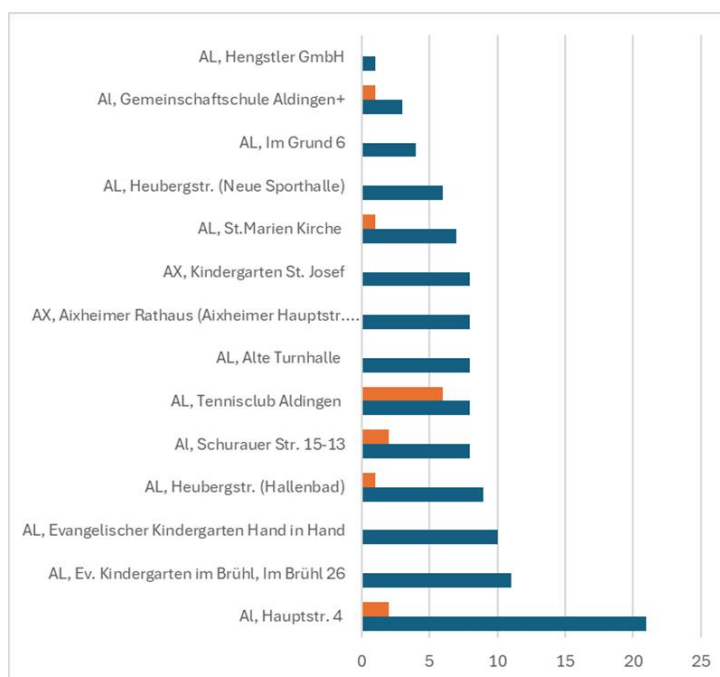


Abbildung 61: Bewertung Fahrradabstellanlagen

Die vier Maßnahmenvorschläge zum ÖPNV werden wie folgt bewertet:

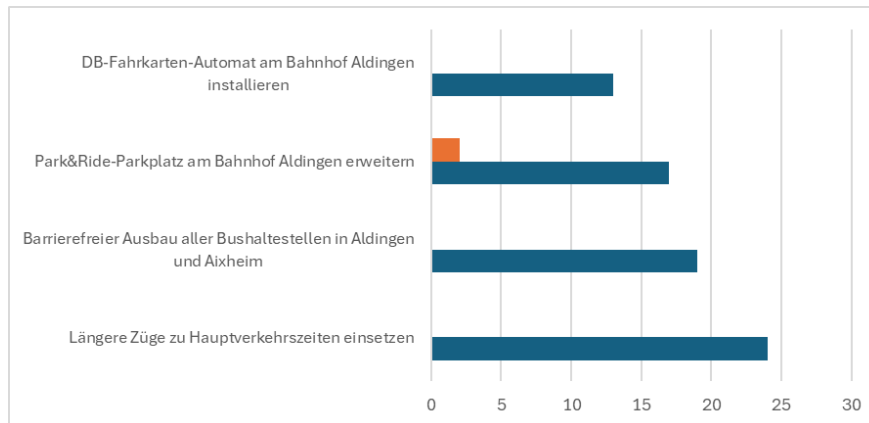


Abbildung 62: Bewertung Maßnahmen ÖPNV

Im Fußverkehr wird vorrangig die Idee eines Laufbusses³ in Aixheim und auch in Aldingen befürwortet.

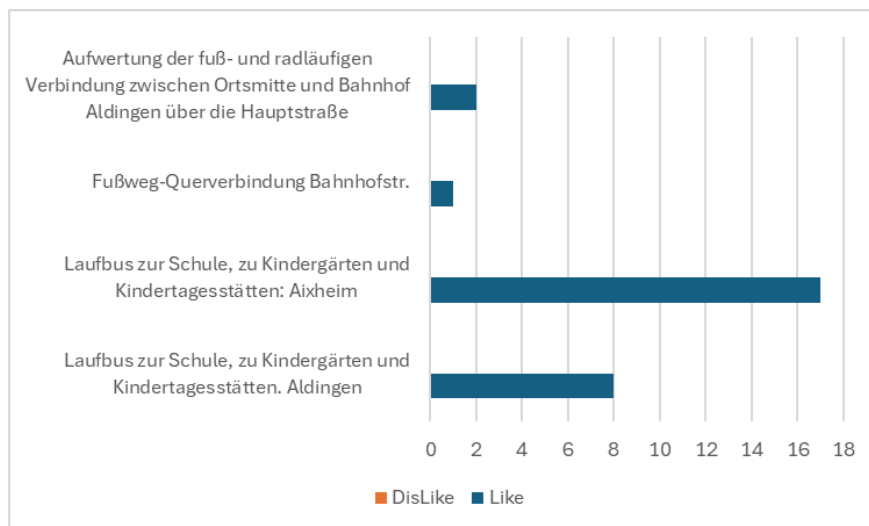


Abbildung 63: Bewertung Maßnahmen Fußverkehr

³ eine organisierte Gruppe von Kindern, die gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen, wobei sie eine festgelegte Route mit Haltestellen nutzen. Die Kinder werden an diesen Haltestellen von Erwachsenen, den sogenannten Laufpaten, abgeholt und gemeinsam zur Schule begleitet.

7.2.3 Handlungsbedarfe

In diesem Befragungsteil wurden insgesamt 91 Maßnahmevorschläge eingebracht.

Handlungsbedarfe

Hier können Sie eintragen, wo Sie in der Gemeinde Aldingen in Bezug auf Mobilität, Klima- und Lärmschutz Handlungsbedarfe sehen.

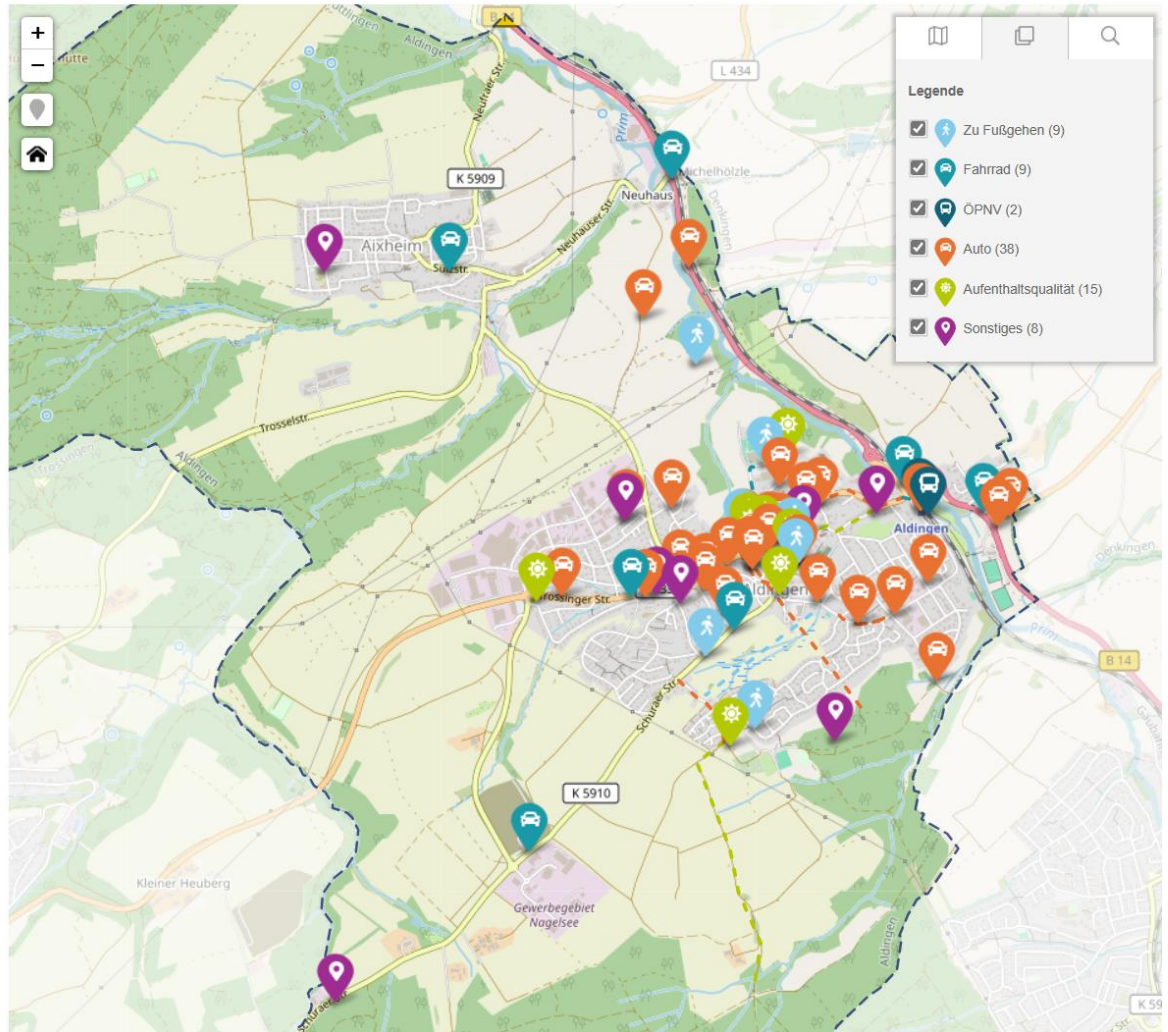


Abbildung 64: Handlungsbedarfe Onlinebefragung

19 Vorschläge wurden mehr als 20 mal mit Zustimmung oder Ablehnung bewertet.

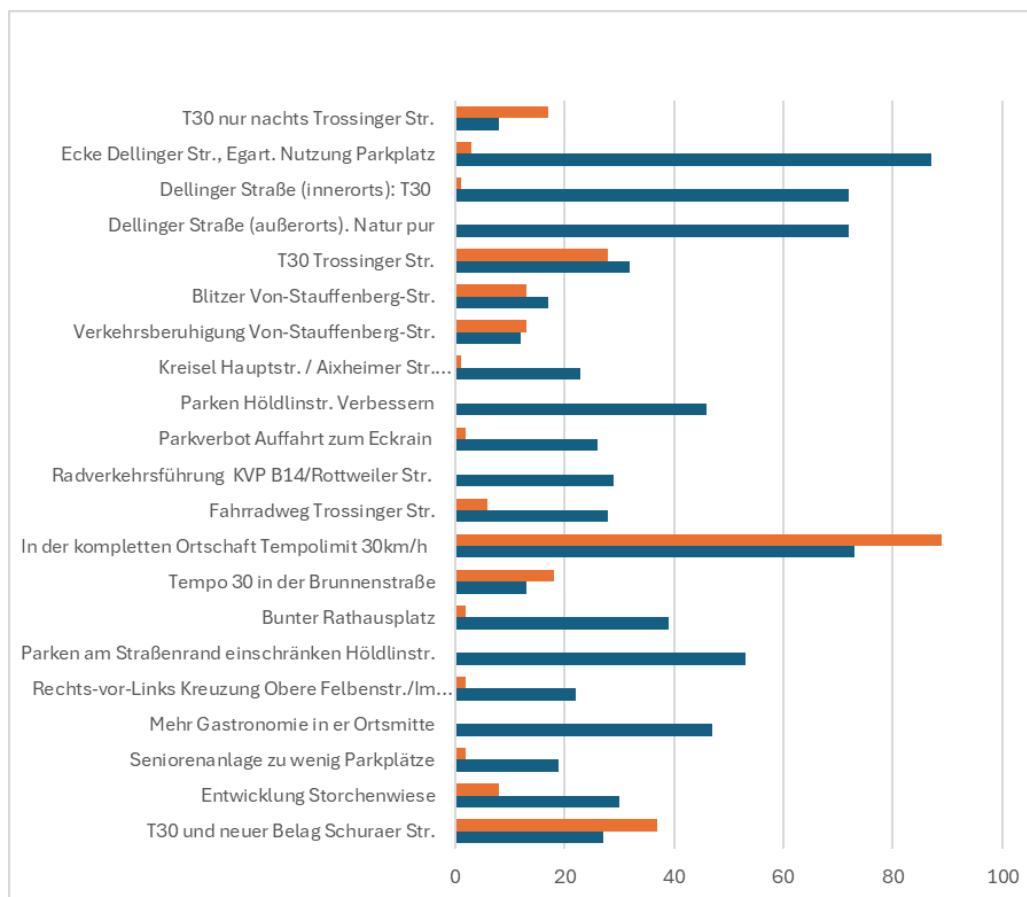


Abbildung 65: Handlungsbedarfe mit über 20 Reaktionen

Maßnahmenvorschläge bewerten

Hier können Sie die bisherigen Maßnahmenvorschläge des Aktionsplans bewerten.

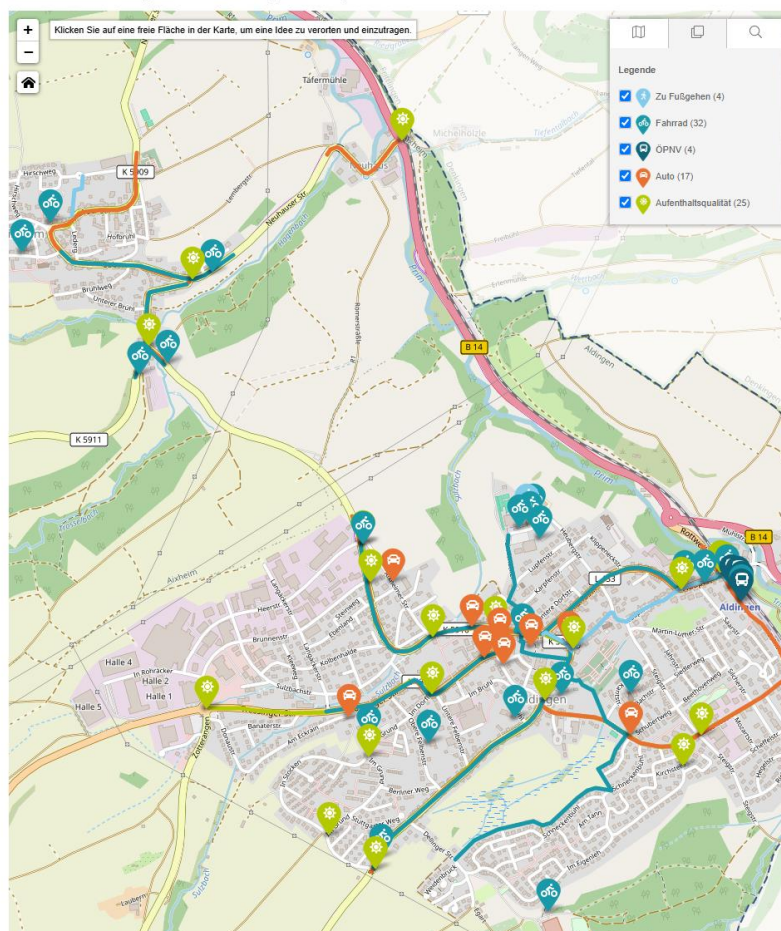


Abbildung 66: Onlinebeteiligung Aldingen, Maßnahmenvorschläge bewerten

Handlungsbedarfe

Hier können Sie eintragen, wo Sie in der Gemeinde Aldingen in Bezug auf Mobilität, Klima- und Lärmschutz Handlungsbedarfe sehen.

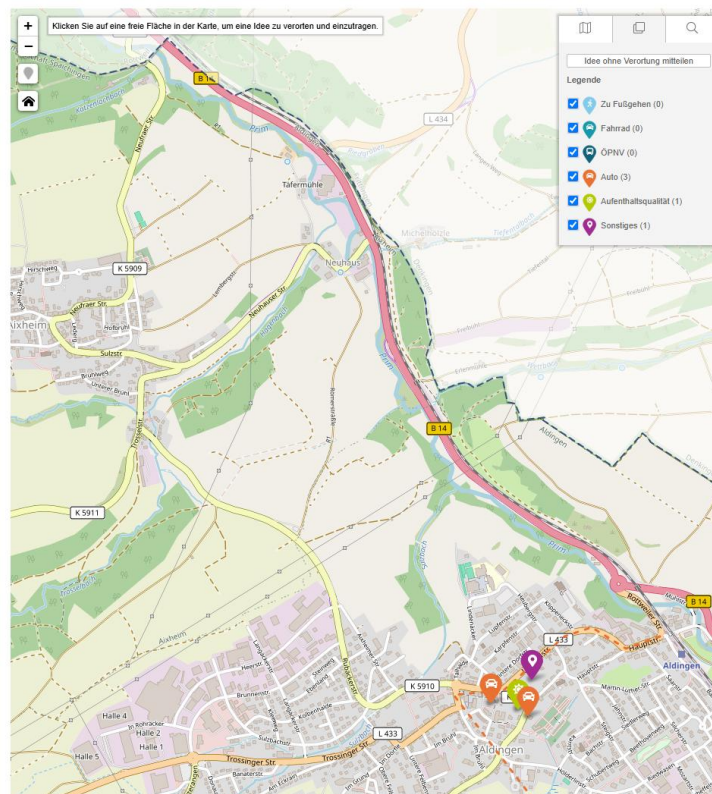


Abbildung 67: Onlinebeteiligung Aldingen, Handlungsbedarfe angeben

Maßnahmenvorschläge

73 Maßnahmen wurden kommentiert und bewertet. 91 weitere Handlungsbedarfe genannt und identifiziert.

Für die Maßnahmenentwicklungen können in erster Linie die folgenden Punkte mitgenommen werden:

- Parkraummanagement: öffentliche Parkplätze markieren, Parken nur auf markierten Parkplätzen am Parkplatz:
 - KP Von-Stauffenberg-Straße/Eugen-Bolz Straße (südlich Rathaus)
 - KP Schubertweg/Hölderlinstraße
 - Trössinger Straße 14
 - Hauptstraße 25
 - Am Eckrain 7
- Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit, Straßenbegrünung und Bäumen:
 - An KP Schurauer Straße/ Von-Stauffenberg-Straße
- Längere Züge zu Hauptverkehrszeiten einsetzen
- Sichere Fahrradabstellanlagen (keine Vorderradklemmen, sondern Fahrrad-Anlehnbügel) an öffentlichen Gebäuden
 - An der Hauptstraße

Vorschläge, die gleichermaßen positiv wie negativ bewertet wurden:

- Parkhaus bauen, um Parken im Straßenraum zu verringern
 - Am Rathaus
 - An der Eugen-Bolz-Straße 7

Handlungsempfehlungen

Außerdem wurden in der Onlinebefragung 91 weitere Handlungsbedarfe genannt und bewertet.

Sehr gut bewertete Handlungsbedarfe (mehr als 20 Likes) sind:

- Vorschlag für einen Parkplatz für Besucher des Feldwegs/Kapelle
- Fahrverbot (nur Anlieger frei) auf der Dellinger Straße
- Tempo30 auf der Dellienger Straße (Abschnitt zwischen Schurauer Straße und Egart) und Brunnenstraße
- Parkbeschränkung oder auf der Hölderlinstraße 16, 36 (zu viel ruhender verkehr, die Durchfahrt ist abends erschwert)
- Mehr Gastronomie auf der Hauptstraße (z.B. Eisdiele)
- Sitzmöglichkeiten vor dem Rathaus
- Häuser/ Parkanlage / Kleingewerbe auf der Storchenwiese (Unlandstraße und Hauptstraße)
- Parkverbot bei der Einfahrt zum Eckrain (Höldlingerstraße 33)
- Umgestaltung des Kreisels auf der Hauptstraße / Aixheimer Straße zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Rechts-vor-links Markierung ("Haifischzähne") auf der Kreuzung Obere Felbenstraße und im Dörfle
- Gesicherte Überleitung für den Radverkehr (z.B. farbige Markierung der Querungen oder der Radfahrstreifen)
 - Auf der Rottweiler Straße
 - Auf der Trössinger Straße

Vorschläge, die gleichermaßen positiv wie negativ bewertet wurden

- Tempo 30:
- Auf der Schurauer Straße
- Auf der Trössinger Straße
- 30-er Zone
 - Auf der Schurauer Straße

Der gemeinsame Wille und die gegenseitige Anerkennung zwischen in der Gemeinde sind bei den folgenden Maßnahmen zu sehen:

- Parkplatzmarkierung und Schaffung von mehr Parkplätzen für die Bewohner auf der Hölderlinstraße.
- Radschutzstreifen auf der Trossinger Straße in Aldingen und auf der Sulzstraße in Aixheim
- Innerortlicher Rad- und Fußweg auf dem Lindenäcker für die Sicherheit der Schuller
- Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Hauptstraße / Aixheimer Straße in Aldingen und der Kreuzung Neuhaus/B14 in Aixheim zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Bahnhof“ in Aldingen

Darüber hinaus besteht trotz auseinander gehender Meinungen ein deutliches Interesse an der Einführung von Tempo 30 auf der Schurauer Straße und der Trossinger Straße.

Zudem besteht in der Ortsmitte ein wachsender Bedarf an barrierefreien Parkplätzen. Bezüglich des Baus der Parkhäuser auf dem Rathausparkplatz und auf der Eugen-Bolz-Straße zeigen sich innerhalb der Bürgerschaft eher negative Reaktionen. Dennoch stellt dieses Vorhaben aus verkehrsplanerischer Sicht eine sinnvolle Lösung zur Entlastung der Parksituation im Ortskern dar.

7.3 Seminar zu den Maßnahmen im Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in Aldingen

Am Dienstag, den 22.07.2025, fand in Aldingen ein Seminar zu den Maßnahmen im Rahmen des „Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“ statt. Die Veranstaltung wurde vom Kompetenznetz Klima Mobil organisiert und stellt einen zentralen Baustein in den laufenden Planungsprozessen der Gemeinden dar.

In Aldingen begrüßte Bürgermeister Ralf Sulzmann die Teilnehmenden persönlich und betonte die Bedeutung des integrierten Planwerks als Startpunkt auch für seine Amtszeit: „Wir befinden uns mitten im Prozess – und das ist eine große Chance für Aldingen.“

Gastgeber Tobias Vogt vom Kompetenznetz Klima Mobil zeigte sich sehr zufrieden mit dem Verlauf: „Es war eine sehr harmonische, sehr schöne Veranstaltung, bei der wir uns ausgiebig mit den Maßnahmen, aber auch mit Fragen rund um Beteiligung und Leitlinien auseinandersetzen konnten.“

Im Mittelpunkt des Seminars standen der interkommunale Austausch, Vernetzung und intensive Diskussionen. Die fachlichen Schwerpunkte lagen auf der Aufwertung von Straßen und Plätzen, einer grünen und klimaangepassten Innenstadt, der Optimierung von Ampelschaltungen, gesünderem Wohnen sowie der generellen Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Fachlich begleitet wurde die Veranstaltung durch fundierte Vorträge von Bauassessorin Dipl.-Ing. Juliane Krause vom Planungsbüro Plan & Rat aus Braunschweig sowie Dipl.-Ing. Oskar Emanuel vom Büro IVAS aus Dresden.

Ein besonderes Highlight war die anschließende Exkursion durch die Ortsmitte, geführt von Marc Krasser aus dem Bauamt der Gemeinde Aldingen. Dabei wurden unter anderem die derzeit ausgeliehenen „Ortsmittenmöbel“ des Landes Baden-Württemberg vorgestellt, die sich harmonisch ins Stadtbild einfügen. Neben gelungenen Beispielen für mehr Grün und Aufenthaltsqualität wurden auch Herausforderungen thematisiert – etwa das Gehwegparken, die Elterntaxis vor Schulen und die generelle Parksituation.

Das Seminar war rundum ein voller Erfolg und ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur nachhaltigen und lebenswerten Entwicklung Aldingens und den weiteren teilnehmenden Kommunen.



Abbildung 68: Seminar des Kompetenznetzes Klim Mobil in Aldingen 22.07.25

7.4 Workshop 2: Maßnahmenplanung

Am 25. September 2025 fand der Workshop 2 wiederum im Rathaus Aldingen statt. Eingeladen war der gleiche Teilnehmerkreis wie in Workshop 1 mit einer Vertretung der Gemeindeverwaltung, der Gemeinderatsfraktionen, der Klimagruppe, der Gemeinschaftsschule, der Jugend und der Senior:innen.

Inhalt des Workshop 2 war zuerst ein Rückblick auf die abgestimmten Ziele des Aktionsplans sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der temporären Möblierung. In einem zweiten Block wurden die Maßnahmenbündel ÖPNV & Mobilitätsmanagement, Fußverkehr & Radverkehr sowie MIV & Parkraummanagement vorgestellt.

Die 16 Maßnahmenblöcke (vgl. Beilage 3) wurden in einer anschließenden Gruppenarbeit intensiv hinsichtlich Wirksamkeit, Umsetzbarkeit und möglicher Alternativen diskutiert. In zwei Gruppen konnten die Teilnehmenden an themenspezifischen Stellwänden zu einzelnen Maßnahmenbündeln ihre Zustimmung geben und die Maßnahmen priorisieren. Außerdem hatten sie die Möglichkeit, eigene Ergänzungen dazu einzubringen



Abbildung 69: Impressionen Workshop 2 25.09.2025

Die aggregierten Ergebnisse der Bewertung für die 16 Maßnahmenbündel sind in der Abbildung 70 dargestellt. Die Auswertung zeigt eine insgesamt hohe Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen. Besonders positiv bewertet wurden das Mobilitätsmanagement an Schulen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr sowie die Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur. Maßnahmen wie die „Attraktivitätssteigerung Öffentlicher Personennahverkehr“ und der „Rückbau bzw. die Umgestaltung von Knotenpunkten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs“ erhielten hingegen vergleichsweise weniger Zustimmung.

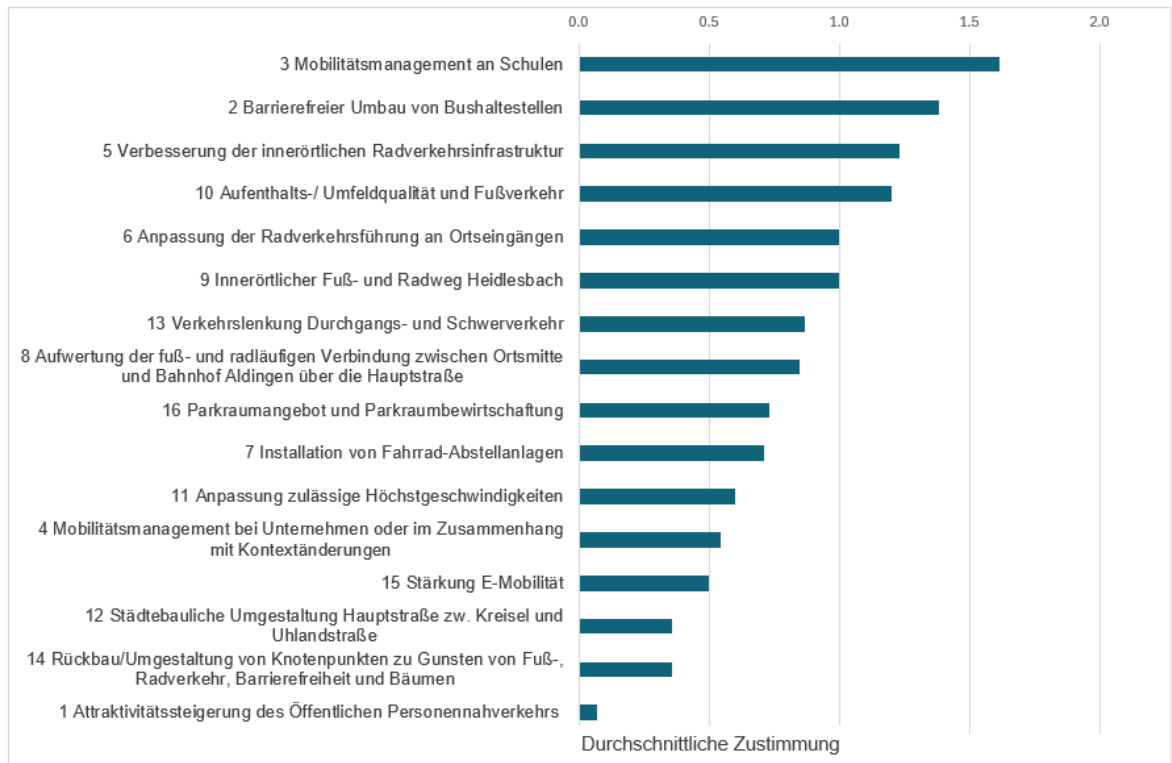


Abbildung 70: Aggregierte Bewertungsergebnisse der Zustimmung zu den Maßnahmenbündeln

Im Rahmen des Workshops hatten die Teilnehmenden weiterhin die Möglichkeit, die Prioritäten für die vorgeschlagenen Maßnahmen zu setzen.

Das aggregierte Ergebnisse kann Abbildung 71 entnommen werden und spiegeln das deutliche Meinungsbild der Teilnehmenden wider: Besonders Maßnahmen zur Verbesserung der schulischen Mobilität wurden als besonders wichtig eingestuft. Auch der „Barrierefreie Umbau von Bushaltestellen“ sowie die „Verbesserung der innerörtlichen Radinfrastruktur“ wurden überwiegend als hoch priorisiert bewertet.

Im Gegensatz dazu wurden Maßnahmen wie die „Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehr“ sowie der „Rückbau und die Umgestaltung von Knotenpunkten“ von den Teilnehmenden weniger stark priorisiert.

Diese Ergebnisse geben wertvolle Hinweise darauf, welche Themen aus Sicht der Teilnehmenden besonders dringlich sind und wo ein konkreter Handlungsbedarf besteht.

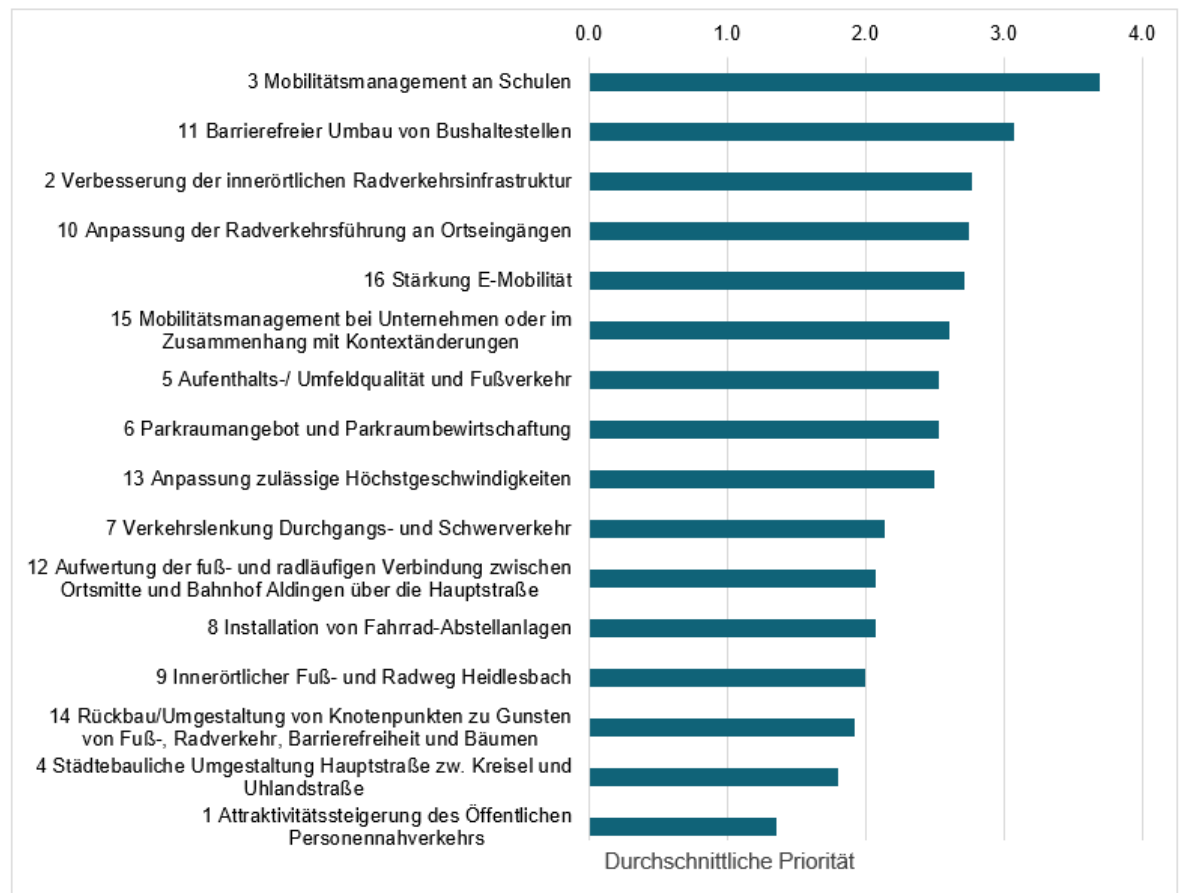


Abbildung 71: Aggregierte Bewertungsergebnisse der Priorisierung

Neben der Bewertung der Maßnahmen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, individuelle Stellungnahmen zu den Vorschlägen abzugeben. Diese Rückmeldungen sind in Tabelle 7 dokumentiert und bieten wertvolle qualitative Ergänzungen zur quantitativen Bewertung. Besonders hervorgehoben wurden die Maßnahmen in Bezug auf die Radverkehrsführung, zu welchen zahlreiche Vorschläge und Kommentare eingegeben wurden. Auch die Schulstraße wurde als besonders wichtig betont, was auf die Bedeutung sicherer Schulwege für die Gemeinde hinweist.

Diese Hinweise verdeutlichen, welche Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden besonders relevant sind und wo gezielte Verbesserungen erwartet werden.

Der Workshop bot den Teilnehmenden einen strukturierten Überblick über die bisherigen Arbeitsschritte und die nächsten Maßnahmen im Rahmen der Erstellung des Aktionsplans. Die Ergebnisse der Bewertung der Maßnahmenvorschläge zeigen, dass die Maßnahmen zur Mobilitätsmanagement an Schulen in der Gemeinde besonders wichtig sind. Etwa überraschend war eine niedrige Priorität zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs, wobei der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wiederum als sehr wichtig eingestuft wurde.

Tabelle 7: Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln

Maßnahmenbündel		Stellungnahme
1	Attraktivitätssteigerung Öffentlicher Personennahverkehr	Verbesserung des innerörtlichen Busverkehrs zwischen Aldingen und Aixheim.
2	Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen	
3	Mobilitätsmanagement an Schulen	- Schulstraße ist sehr wichtig! - Einmündung Heubergstraße ist kritisch.
4	Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen	Ladeinfrastruktur für Elektromobilität bei Unternehmen
5	Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur	- Radnetzplanung mit Fokus auf die Wegebeziehungen: Identifikation zentraler Hauptachsen und ergänzender Nebenverbindungen. - Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur: Beidseitiger Radweg entlang der Hauptstraße, Von-Stauffenberg-Straße und Schuraer Straße durch: - Einbahnverkehr zwischen der Linde und der Einfahrt Trossinger Straße. 20-Zone - Fahrverbot für Schwerverkehr - Umwidmung eine der beiden Fahrbahnen zugunsten eines Radwegs.
6	Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen	Einrichtung eigener, baulich getrennter Radwege: Umwandlung von Gehwegen in Radwege auf allen vier Hauptachsenstraßen (30-Zone).
7	Installation von Fahrrad-Abstellanlagen	
8	Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße	
9	Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidlesbach	- Zweiteilige Radwegplanung mit funktionaler Gliederung in Nord-Süd- und Ost-West-Achsen - Berücksichtigung verkehrlicher Wechselwirkungen bei der Planung eines Radwegs entlang der Schuraer Straße.
10	Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr	Integriertes Entwicklungskonzept Attraktivitätssteigerung des Ortskerns.
11	Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten	Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens, insbesondere des Durchgangsverkehrs.
12	Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Uhlandstraße	- Maßnahmen zur Fahrbahnverengung wirken geschwindigkeitsreduzierend und unterstützen die Entwicklung eines verkehrsberuhigten Straßenraums. - Kosten-Nutzen-Analyse durchführen.
13	Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr	Faktencheck ist eine wichtige Grundlage für viele weitere Entscheidungen.
14	Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen	
15	Stärkung E-Mobilität	Wichtige Voraussetzung für die Umsetzung ist die Sicherstellung der Energieversorgung.
16	Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung	Zielgerichtete Parkraumbewirtschaftung durch ausgewiesene Stellplätze für Lastenfahrzeuge vor Geschäfte.

7.5 Gemeinderatssitzungen

Am 08.04.2025 wurden die Zwischenergebnisse des Aktionsplans im Gemeinderat Aldingen vorgestellt. Weitergehende Synergieeffekte konnten dadurch entstehen, dass die Studierenden-Projekte zur Ortsmitte Aldingen in der gleichen Sitzung vorgestellt werden. Der Zwischenbericht wurde vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen.

Am 21. Oktober 2025 wurden im Gemeinderat die Maßnahmen sowie die Ergebnisse des 2. Workshops vorgestellt und diskutiert. Gleichfalls wurde in dieser Sitzung der Planentwurf des Pflicht-Lärmaktionsplans zur B14 vorgestellt.

Am 16. Dezember 2025 soll der Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen mit einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats formal abgeschlossen werden. Im Frühjahr 2026 ist eine Gemeinderatsklausur geplant, in der die Prioritäten zur Umsetzung des Aktionsplans diskutiert werden sollen.

8 Fazit und Ausblick

Der vorliegende Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz beinhaltet ein breit angelegtes Maßnahmenpaket, mit dem die Mobilität und der Verkehr in Aldingen und Aixheim sozial- und klimaverträglicher gestaltet und die Aufenthaltsqualität in den Ortsmitteln gesteigert werden kann. Im Mittelpunkt steht die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes.

Die im Rahmen der Mobilitätskonzeption entwickelten Maßnahmen bieten ein breites Spektrum an Handlungsansätzen in verschiedenen Themenfeldern. Ziel ist es, die Maßnahmen in den kommenden Jahren sukzessive umzusetzen, um die bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Mängel zu beheben bzw. zu minimieren. Die Konzeption beinhaltet sowohl kurzfristig realisierbare Maßnahmen, Maßnahmen, welche einen größeren Planungsaufwand erfordern als auch Maßnahmen, die kontinuierlich betrieben werden.

Die Beratungen in den Workshops und im Gemeinderat ergaben hinsichtlich der als nächstes anzugehenden Maßnahmen eine klare Priorisierung. Die Themen Schulwegesicherheit, innerörtliche Radverkehrsführung, Barrierefreie Bushaltestellen und Prüfung einer möglichen Entlastung der Ortsmitteln vom Schwerverkehr sollen im Vordergrund stehen und haben einen großen Rückhalt in der Kommunalpolitik und der Öffentlichkeit.

Die volle Wirkung entfaltet das Gesamtkonzept erst durch die Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei der Integration aller Handlungs- und Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen, voneinander abhängig sind oder in Wechselwirkung zueinanderstehen. Daher ist es essenziell, dass das Konzept nicht als starres Konstrukt betrachtet wird, sondern als dynamisches Instrument, das kontinuierlich an sich wandelnde Rahmenbedingungen angepasst werden muss.

Die Öffentlichkeit wurde bei der Erstellung des Konzepts umfassend einbezogen. Vielfältige Hinweise und Anregungen konnten auf diese Weise gesammelt und in der Konzeption berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, ein fortlaufendes Monitoring zu etablieren, mit dem in einem Fortschrittsbericht dokumentiert wird, welche Ziele erreicht und welche Maßnahmen umgesetzt wurden. Zudem sollte aufgezeigt werden, welcher finanzielle Rahmen für die folgenden Haushaltsjahre erforderlich ist. Ein koordiniertes Zusammenwirken aller Entscheidungsträger:innen im regelmäßigen Austausch mit der Öffentlichkeit ist dabei unerlässlich, um eine breite Akzeptanz für die Maßnahmen zu schaffen und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität langfristig zu stärken.

Aus planerischer Sicht wird der Gemeindeverwaltung Aldingen empfohlen, Mut zu Umsetzung innovativer Maßnahmen zu zeigen. Der Nutzen solcher Veränderungen wird für die Bürger:innen oftmals erst nach ihrer Realisierung deutlich und erfahrbar.

Rapp AG

Two handwritten signatures in blue ink. The first signature, 'W. Wahl', is written in a cursive style. The second signature, 'i. A. Alekseeva', is also cursive and includes the initials 'i. A.' before the name.

Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg

Nastia Alekseeva
Fachplanerin Mobilität

Checkliste 1 für Kommunen: Klimafit und Lärmschutz im Verkehr

Eine Liste zum schnellen Check, die u. a. für Erstberatungsgespräche geeignet ist mit Fragen, die eher aktivierend wirken (Zielgruppe: Fachverwaltung, Gemeinderäte, kommunale Entscheider:innen).

Welche der folgenden Planwerke sind für Ihre Kommune in den letzten fünf Jahren erarbeitet bzw. beschlossen worden?

- ☐ Verkehrsentwicklungsplan / Integriertes Mobilitätskonzept / Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)
- ☐ Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Teilkonzept Mobilität / Verkehr
- ☐ Klimaschutzkonzept mit Teilkonzept Mobilität / Verkehr oder eigenständiges Klimaschutzteilkonzept Mobilität / Verkehr
- ☐ Lärmaktionsplan
- ☐ Radverkehrskonzept
- ☐ Fußverkehrs-Check / Fußverkehrskonzept
- ☐ Keines der aufgeführten

Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in Ihrer Kommune insgesamt?	1 sehr gut keine wesentlichen Probleme	2	3	4	5	6 ungenügend erhebliche Probleme
	☐	☐	☐	☒	☐	☐

Wie bewerten Sie den aktuellen Stand Ihrer Kommune im Hinblick auf...	1 sehr gut „wir haben schon einiges getan und sind damit schon sehr weit“	2	3	4	5	6 ungenügend „wir stehen noch am Anfang und müssen noch sehr viel tun“
den Klimaschutz im Verkehr?	☐	☐	☐	☐	☒	☐
den Lärmschutz im Verkehr?	☐	☐	☐	☐	☒	☐

Wie bewerten Sie die Situation für die einzelnen Verkehrsarten in Ihrer Kommune?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend
Fußverkehr	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Radverkehr	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Öffentlicher Personennahverkehr	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Kraftfahrzeugverkehr	☐	☐	☐	☐	☒	☐

Befinden sich Bildungs-, Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen innerhalb Ihres Gemeindegebiets an Standorten, die von Ihrer gesamten Bevölkerung gut und in kurzer Zeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können?	Ja	nur zum Teil	Nein
	☒	☐	☐

Haben Sie Ihre Bauleitplanung so ausgerichtet, dass Bildungs-, Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen nur an (zentralen) Standorten neu errichtet werden können, die gut zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können?	Ja	Nein
	☐	☒

Gibt es bereits Netze von Fuß- und Radwegen, die alle Ortsteile/Quartiere mit der Innenstadt/dem Ortskern sowie untereinander direkt, durchgängig, sicher, hinsichtlich Breite und Oberfläche gut ausgebaut, beschildert und soweit wie möglich barrierefrei verbinden bzw. entsprechende Planungen?	Ja		Nein
	bereits vorhanden	konkret geplant	
	☐	☒	☐

Sind alle Ortsteile/Quartiere in Ihrer Kommune gut und bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar?	Ja	Nein
<i>Wahlkreis</i>	☒	☒

Haben Sie nutzerfreundlich gestaltete Mobilitätsstationen, die nachhaltige Verkehrsmittel (ÖPNV, Bikeshaing, Carsharing u. a.) vernetzen oder sind diese in Planung?	Ja		Nein
	bereits vorhanden	konkret geplant	
	☐	☐	☒

Gibt es konkrete Vorhaben in Ihrer Kommune, den Fuß-, Rad- oder öffentlichen Verkehr zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu fördern und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum zu steigern?	Ja	Nein
	☒	☐

Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs haben Sie bereits umgesetzt bzw. sind konkret geplant?

- ☒ Nutzung der kommunalen Möglichkeiten Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30- und Tempo 20-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen
- ☐ Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Einengungen, Aufpflasterungen etc.)
- ☐ Unterbindung von Durchfahrtsverkehren und gebietsfremden Verkehren in Ortsmitten, Wohngebieten und anderen sensiblen Bereichen mittels Durchfahrtsbeschränkungen, Modalfiltern, Einbahnstraßenregelungen o. ä.
- ☐ Andere:

Fördern Sie aktiv die Verbreitung und Nutzung von Elektrofahrzeugen?

- ☒ Ja
- ☒ durch die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten
- ☐ durch Bevorrechtigungen beim Parken nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG)
- ☒ durch entsprechende Anschaffungen für den kommunalen Fuhrpark
- ☐ durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- ☐ Nein, gar nicht.

Sind die Parkplätze in Ihrer Kommune in zentralen, verdichteten Bereichen (z. B. Innenstadt, Ortsteilzentren) bewirtschaftet?

- ☒ Ja
- ☐ mit Parkgebühren
- ☒ mit zeitlichen Beschränkungen teilweise
- ☐ durch entsprechende Anschaffungen für den kommunalen Fuhrpark
- ☐ durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- ☐ Nein, gar nicht.

Haben Sie bereits oder planen Sie konkret Parkplätze zurückzubauen, um diese Flächen für Geh- und Radwege, Mobilitätsstationen, zum Verweilen (Aufenthalts-, Spiel-, Erlebnisflächen) oder zur Entsiegelung (Baumpflanzungen, Grüninseln) umzuwandeln?

Ja		Nein
bereits erfolgt	konkret geplant	
☐	☐	☒

Weist die aktuelle Umgebungslärmkartierung für Ihr Gemeindegebiet lärmbelastete Bereiche und Lärmschwerpunkte aus?

- ☐ Ja
 -> Gibt es zu dieser Umgebungslärmkartierung einen entsprechenden Lärmaktionsplan?
- ☐ ja
☐ nein
☐ nicht bekannt / keine Angabe
- ☐ Nein
☐ es gibt keine lärmbelasteten Bereiche und Lärmschwerpunkte
☐ es gibt keine aktuelle Umgebungslärmkartierung für das Gemeindegebiet
- ☐ Lärmkartierung ist nicht bekannt / wurde nicht ausgewertet
☐ Keine Angabe

Ist für Ihre Kommune die Erstellung eines Lärmaktionsplans oder dessen Fortschreibung nach der Umgebungslärmrichtlinie erforderlich?

Ja

☐

Nein

☐

Sind in Ihrer Kommune bereits Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt worden oder sind entsprechende Maßnahmen konkret in der Vorbereitung?

Ja

bereits
umgesetzt
☐
konkret
geplant
☐

Nein

☐

Sind in Ihrer Kommune bereits ruhige Gebiete nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt worden?

Ja

☐

Nein

☒

Führen Sie mehrmals pro Jahr öffentlichkeitswirksame Aktionen / Kampagnen zur nachhaltigen Mobilität durch?

Ja

☐

Nein

☒

Ist Ihre Kommune Mitglied im Kompetenznetz Klima Mobil?

Ja

☐

Nein

☒

Haben Sie in Ihrer Kommune bzw. gemeinsam mit einer oder mehreren Nachbarkommunen bereits eine:n Mobilitätsmanager:in?

Ja

☐

Nein

☒

Checkliste 2 für Kommunen: Klimafit und Lärmschutz im Verkehr

Allgemeine Fragen zur Kommune	
Name Aldingen	Landkreis Tuttlingen

Durch wen wird der Fragebogen ausgefüllt?
(z. B. Bürgermeister:in, einzelne/r Verwaltungsmitarbeiter:in, Arbeitsgruppe der Verwaltung, Workshop mit Politik / Stakeholdern / Bürger:innen, Interessensgruppe, einzelne:r Bürger:in) Bauamtsleitung

Ausgangssituation							
Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in Ihrer Kommune insgesamt? <i>Liegen keine Unfalldaten der Polizei vor, kann eine grobe Einschätzung auch über den Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder erfolgen LINK</i>	1 sehr gut keine wesentlichen Probleme ☐	2 ☒	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ungenügend erhebliche Probleme ☐	k. A. ☐

Gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrssituationen in den Teilorten Ihrer Kommune?

☐ Ja, in welchen Teilorten bestehen erhebliche Probleme?

☒ Nein

☐ Keine Angabe

Wie stark ist das Thema Mobilität und Verkehr	1 sehr stark	2	3	4	5	6 sehr wenig	k.A.
Diskussionsgegenstand in ...							
der Kommunalpolitik	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
der Verwaltung	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☐

Wie bewerten Sie den aktuellen Stand Ihrer Kommune im Hinblick auf Klimaschutz im Verkehr?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Wie stark ist der Aspekt Klimaschutz im Bereich Mobilität und Verkehr	1 sehr stark	2	3	4	5	6 sehr wenig	k.A.
Diskussionsgegenstand in ...							
der Kommunalpolitik	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
der Verwaltung	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Wie beurteilen Sie den Wissensstand zu Klimaschutz im Bereich Mobilität und Verkehr	1 sehr hoch	2	3	4	5	6 sehr gering	k.A.
in ...							
der Kommunalpolitik	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
der Verwaltung	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Wie bewerten Sie den aktuellen Stand Ihrer Kommune im Hinblick auf Lärmschutz im Verkehr?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Wie stark ist der Aspekt Lärmschutz im Bereich Mobilität und Verkehr	1 sehr stark	2	3	4	5	6 sehr wenig	k.A.
Diskussionsgegenstand in ...							
der Kommunalpolitik	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐
der Verwaltung	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Wie beurteilen Sie den Wissensstand zu Lärmschutz im Bereich Mobilität und Verkehr in ...	1 sehr hoch	2	3	4	5	6 sehr gering	k.A.
der Kommunalpolitik	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
der Verwaltung	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Wie macht sich der Klimawandel in Ihrer Region bereits bemerkbar?

Ist eines der folgenden Planwerke für Ihre Kommune vorhanden, das nicht älter als fünf Jahre ist?

- ☐ Verkehrsentwicklungsplan / Integriertes Mobilitätskonzept / Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)
- ☒ Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Teilkonzept Mobilität / Verkehr
- ☐ Klimaschutzkonzept mit Teilkonzept Mobilität / Verkehr oder eigenständiges Klimaschutzteilkonzept Mobilität / Verkehr
- ☒ Lärmaktionsplan
- ☒ Radverkehrskonzept
- ☐ Fußverkehrskonzept
- ☐ Geh- und Radschulwegpläne
- ☐ Keine Angabe

Wurden in einem dieser Planwerke oder an anderer Stelle ein Leitbild bzw. Ziele für die weitere Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Ihrer Kommune erarbeitet und politisch beschlossen?

- ☐ Ja, welche
- ☒ Nein
- ☐ Keine Angabe

Regionale Funktion, Siedlungsstruktur und Entwicklung

Wie groß ist Ihre Kommune? (ggf. Schätzung)

Einwohnerzahl	Anzahl Arbeitsplätze
7.600	ca. 2.900 Beschäftigte

Aus wie vielen Teilorten besteht Ihre Kommune?

Teilort	Einwohnerzahl Teilort
2	Aldingen ca. 5.300, Aixheim ca. 1.300

Wie würden Sie die Funktion Ihrer Kommune im regionalen Kontext charakterisieren?

siehe hierzu auch *Regionalstatische Raumtypologie des BMDV* [LINK](#)

- ☐ Mittelstadt in oder am Rande eines Ballungs-/Verdichtungsraumes
- ☐ Kleinstadt in oder am Rande eines Ballungs-/Verdichtungsraumes
- ☐ Kleinere Gemeinde in oder am Rande eines Ballungs-/Verdichtungsraumes
- ☐ Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt im ansonsten ländlich geprägten Raum
- ☐ Kleinstadt im Umfeld / Verdichtungsraum einer Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt im ansonsten ländlich geprägten Raum
- ☒ Kleinere Gemeinde im Umfeld / Verdichtungsraum einer Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt im ansonsten ländlich geprägten Raum
- ☐ Kleinstadt im ländlichen Raum abseits des Umfeldes / Verdichtungsraumes einer Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt
- ☐ Kleinere Gemeinde im ländlichen Raum abseits des Verdichtungsraumes einer Kernstadt / Mittelstadt / Kreisstadt
- ☐ Meine / Unsere Kommune lässt sich keiner dieser Kategorien zuordnen.
- ☐ Keine Angabe

Welche der folgenden Bildungs-, Versorgungs- und sonstigen öffentlichen Einrichtungen sind in Ihrer Kommune vorhanden?

- ☒ Kita
- ☒ Grundschule
- ☒ Weiterführende Schule
- ☒ Lebensmittelhändler / Supermarkt
- ☒ Fachgeschäfte / Fachmärkte
- ☒ Apotheke
- ☒ Allgemeinarztpraxen
- ☐ Facharztpraxen
- ☐ Krankenhaus / Klinik
- ☒ Senioren-/Pflegeeinrichtungen
- ☐ Öffentliche Verwaltung (außer der eigenen kommunalen Verwaltung) mit Aufgaben auch für umliegende Kommunen (z. B. Kreisverwaltung, Agentur für Arbeit)
- ☐ Keine Angabe

Wie würden Sie die Siedlungsstruktur innerhalb Ihrer Kommune charakterisieren?

- ☐ Überwiegend städtisch (höhere Siedlungsdichte, höherer Anteil Mehrfamilienhäuser und mehrgeschossige Bebauung ...)
- ☒ Teilweise städtisch (mittlere Siedlungsdichte, erkennbarer Siedlungskern bzw. Hauptort mit Mehrfamilienhäusern / mehrgeschossiger Bebauung ...)
- ☐ Ländlich (geringe Siedlungsdichte, überwiegend Einfamilienhausbebauung, gar keine oder nur einige wenige Mehrfamilienhäuser ...)
- ☐ Meine / Unsere Kommune lässt sich keiner dieser Kategorien zuordnen.
- ☐ Keine Angabe

Bitte beschreiben Sie kurz die räumliche Gliederung Ihrer Kommune im Hinblick auf die Anzahl und die Struktur von Ortsteilen / Teilorten / Siedlungsbereichen!

Wie stark sind die verschiedenen Nutzungen in Ihrer Kommune räumlich getrennt?	1 sehr stark überwiegend monofunktionale- Quartiere / Bereiche	2	3	4	5	6 sehr gering überwiegend gemischt genutzte Quartiere	k.A.
	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Gibt es siedlungsstrukturelle Besonderheiten, die die Mobilität und das Verkehrsgeschehen stark beeinflussen (z. B. starke Höhenunterschiede, Trennwirkung von Eisenbahnstrecken, Flüssen)?

☒ Ja, welche

B14 und Bahnlinie trennen in Aldingen das Gebiet Winzingen vom Hauptort ab. Ortsteil Aixheim ist 1 km vom Hauptort Aldingen entfernt.

☐ Nein

☐ Keine Angabe

Wie gut sind in Ihrer Kommune schnelle Internet- bzw. Breitbandverbindungen (mind. DSL 50) verfügbar?	1 sehr gut flächen- deckend	2	3	4	5	6 gar nicht ungenügend	k.A.
	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Wie würden Sie die Entwicklung Ihrer Kommune in den letzten 10-15 Jahren charakterisieren?

- ☐ Überdurchschnittlich wachsend
- ☒ Wachsend
- ☐ Keine eindeutige Entwicklungsrichtung
- ☐ Schrumpfend
- ☐ Überdurchschnittlich schrumpfend
- ☐ Meine / Unsere Kommune lässt sich keiner dieser Kategorien zuordnen.
- ☐ Keine Angabe

Welche Entwicklung erwarten Sie für die kommenden 10-15 Jahre?

- ☐ Überdurchschnittlich wachsend
- ☐ Wachsend
- ☒ Keine eindeutige Entwicklungsrichtung
- ☐ Schrumpfend
- ☐ Überdurchschnittlich schrumpfend
- ☐ Meine / Unsere Kommune lässt sich keiner dieser Kategorien zuordnen.
- ☐ Keine Angabe

Gibt es in Ihrer Kommune Einzelhandelsstandorte am Orts-/Stadtrand?

- ☒ Ja, welche
Ja, EDEKA-Markt im Industriegebiet Rohrwiesen

- ☐ Nein
- ☐ Keine Angabe

Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrssituation

Welche Verkehrsströme bestimmen Ihrer Meinung nach das Verkehrsgeschehen in Ihrer Kommune maßgebend?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- ☐ Binnenverkehre: Wege, die an den Wohnstandorten Ihrer Bevölkerung beginnen und an einem Zielort in Ihrer Kommune (z. B. Kita, Supermarkt, Freizeiteinrichtung) enden und damit in der Regel die Gemeindegrenze nicht überqueren.
- ☒ Auspendlerverkehre: Wege, die an den Wohnstandorten Ihrer Bevölkerung beginnen und in einer anderen Kommune (z. B. an Arbeitsplatz- oder Einkaufsstandorten) enden.
- ☒ Einpendlerverkehre: Wege, die ihren Ursprung in anderen Kommunen außerhalb Ihres Gemeindegebiets haben und an einem Zielort in Ihrer Kommunen enden.
- ☒ Durchgangsverkehre: Wege, die ohne wesentlichen Zwischenstopps Ihr Gemeindegebiet durchqueren.
- ☐ Keine Angabe

Gibt es für Ihre Kommune Daten zum Modal-Split, d. h. den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen Ihrer Bevölkerung?

Wenn ja,
 aus welchem Jahr und welcher Erhebung?

Welche Anteile entfallen auf die einzelnen Verkehrsmittel?

zu Fuß	Fahrrad	Öffentlicher Personennahverkehr	Kfz-Fahrer:innen	Kfz-Mitfahrer:innen
%	%	%	%	%

Wenn nein,
 auf wie hoch würden Sie die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel schätzen?

zu Fuß	Fahrrad	Öffentlicher Personennahverkehr	Kfz-Fahrer:innen	Kfz-Mitfahrer:innen
5 %	5 %	10 %	75 %	5 %

Fußverkehr und Barrierefreiheit							
Wie bewerten Sie die Situation für den Fußverkehr in Ihrer Kommune insgesamt?	1 sehr gut ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☒	5 ☐	6 ungenügend ☐	k.A. ☐
Wurde in Ihrer Kommune bereits ein Fußverkehrscheck durchgeführt?							
☐ Ja ☒ Nein ☐ Keine Angabe							
Was sind die größten Herausforderungen für den Fußverkehr in Ihrer Kommune?							
☒ Zu geringe Gehwegbreiten ☐ Fehlende Fußverkehrsverbindungen ☐ Fehlende Querungsmöglichkeiten ☐ Fehlende Beleuchtung ☒ Schlechte fußläufige Erreichbarkeiten (weite Entfernungen) ☐ Andere:							
Welche Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?							
	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt			... für die kommenden Jahre fest geplant			
Barrierefreie Sanierung von vorhandenen Fußwegen	☐			☒			
Neu- / Ausbau von Fußwegen	☒			☐			
Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Stadt(teil)zentren / Ortskernen	☒			☐			
Fußverkehrsfreundlicher Um- / Neubau von Kreuzungen und Querungen	☐			☒			
Schaffung von gesicherten Querungsstellen	☐			☒			
Regelmäßige Überprüfung und Instandsetzung von Fußverkehrsanlagen	☒			☐			
Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen	☐			☐			
Förderung von Mischgebieten	☐			☐			
Umsetzung Wegweisungssystem	☐			☐			
Gewährleistung der Freihaltung der Gehwege von Einbauten und Hindernissen	☐			☐			
Sicherung der Schulwege entsprechend qualifizierter Geh-Schulwegpläne	☐			☐			
Andere:	☐			☐			

Welche in den letzten Jahren angedachten / vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs konnten nicht umgesetzt werden und warum konnten sie nicht umgesetzt werden?

nach Anlass

Wie bewerten Sie die Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in Ihrer Kommune insgesamt?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Inwieweit wird die Barrierefreiheit bei aktuellen Um- und Neubaumaßnahmen berücksichtigt?	1 sehr umfangreich	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Was sind die größten Herausforderungen bei der Herstellung einer barrierefreien öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in Ihrer Kommune?

Ausreichender Platz

Radverkehr							
Wie bewerten Sie die Situation des Radverkehrs in Ihrer Kommune insgesamt?	1 sehr gut ☐	2 ☒	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ungenügend ☐	k.A. ☐
Wie schätzen Sie die Potenziale für eine stärkere Radverkehrsnutzung in Ihrer Kommune ein?	1 sehr groß ☐	2 ☒	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 sehr niedrig ☐	k.A. ☐
Gibt es in Ihrer Kommune bereits ein Radverkehrskonzept? Wenn ja, welcher Art?							
☒ Ja ☐ Kommunales Radverkehrskonzept ☐ Regionales, mehrere Kommunen übergreifendes Radverkehrskonzept ☒ Kreisweites Radverkehrskonzept ☐ Radschulwegpläne ☐ Nein ☐ Keine Angabe							
Was sind die größten Herausforderungen für den Radverkehr in Ihrer Kommune?							
☐ Unattraktive Radwege (z. B. geringe Breiten, schlechte Oberflächen) ☒ Lückenhaftes Radwegenetz ☐ Topographie / große Steigungen ☐ Viele Unfallschwerpunkte / Gefahrenstellen ☒ Unsichere / fehlende / unkomfortable Radverkehrsführung an Kreuzungen ☐ Fehlende Querungsmöglichkeiten ☐ Fehlende / unattraktive Radabstellanlagen ☐ Schlechte Anbindung der Bahnhöfe und Haltestellen ☐ Andere:							

Welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Sanierung von vorhandenen Radwegen	☐	☐
Neu- / Ausbau von Radwegen	☐	☐
Markierung von Schutzstreifen / Radfahrstreifen auf Fahrbahnen	☐	☒
Einrichtung von Fahrradstraßen	☐	☐
Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung	☐	☐
Neu- / Ausbau von Radabstellanlagen in Wohnquartieren	☐	☐
Neu- / Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen / ÖPNV-Haltestellen	☐	☒
Radverkehrsfreundlicher Um- / Neubau von Kreuzungen und Querungen	☐	☐
Freihaltung von Sichtdreiecken an Kreuzungen und Einmündungen	☐	☐
Regelmäßige Überprüfung und Instandsetzung der Radverkehrsanlagen	☒	☐
Umsetzung Wegweisungssystem	☐	☐
Beleuchtung von wichtigen Radrouten	☒	☒
Winterdienst auf wichtigen Radrouten	☐	☐
Radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen	☐	☐
Sicherung der Schulwege entsprechend qualifizierter Rad-Schulwege	☐	☐
Andere:	☐	☐

Welche in den letzten Jahren angedachten / vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs konnten nicht umgesetzt werden und warum konnten sie nicht umgesetzt werden?

Öffentlicher Personennahverkehr							
Wie bewerten Sie das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs in Ihrer Kommune insgesamt?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Ist Ihre Kommune an den Schienenpersonennahverkehr angeschlossen?							
☒ Ja							
Wie bewerten Sie das Angebot?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
☐ Nein ☐ Keine Angabe							
Wie schätzen Sie in Bezug auf die Verkehre Ihrer Kommune die Potenziale für den Schienenpersonennahverkehr ein?	1 sehr groß	2	3	4	5	6 sehr niedrig	k.A.
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ist Ihre Kommune an den überörtlichen bzw. regionalen Busverkehr angeschlossen?							
☒ Ja							
Wie bewerten Sie das Angebot?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐
☐ Nein ☐ Keine Angabe							
Wie schätzen Sie in Bezug auf die Verkehre Ihrer Kommune die Potenziale für den regionalen Busverkehr ein?	1 sehr groß	2	3	4	5	6 sehr niedrig	k.A.
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gibt es in Ihrer Kommune einen (innergemeindlichen) Stadtbusverkehr?							
☐ Ja							
Wie bewerten Sie das Angebot?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
☒ Nein ☐ Keine Angabe							
Wie schätzen Sie die Potenziale für einen Stadtbusverkehr bzw. eine stärkere Nutzung des Stadtverkehrs ein?	1 sehr groß	2	3	4	5	6 sehr niedrig	k.A.
	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Was sind die größten Herausforderungen für eine Ausweitung bzw. stärkere Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Ihrer Kommune?

- ☐ Schlechte räumliche Erschließung (ungenügend angebundene Stadtteile / Ortsteile / Gebiete, lange Wege zu Bahnhöfen / Haltestellen)
- ☒ Ungenügende Taktdichte
- ☒ Überfüllte Busse / Bahnen zu Hauptverkehrszeiten
- ☒ Problem der „letzten / ersten Meile“ (kein Fort- / Hinkommen vom / zum Bahnhof zumindest in Schwachlastzeiten)
- ☐ Andere:

Welche Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Ausbau des Stadtbahn- / Busnetzes	☐	☐
Erhöhung des Fahrplantakts	☐	☐
Erweiterung der Fahrzeugkapazitäten	☐	☐
Integration von flexiblen Zubringersystemen zu den Bahnhöfen / Umsteigehaltestellen	☐	☐
Einrichtung eines Bürgerbusses oder ähnlicher Angebote	☐	☐
Einrichtung von Busspuren	☐	☐
Buspriorisierung bei Ampelschaltungen	☐	☐
Ansiedlung von Car- und / oder Bikesharingstationen an Bahnhöfen / wichtigen Bushaltestellen	☐	☐
Neu-/Ausbau von überdachten Radabstellanlagen an Bahnhöfen / Bushaltestellen, ggf. Fahrradboxen, Fahrradparkhaus	☐	☒
Andere:	☐	☐

Welche in den letzten Jahren angedachten / vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs konnten nicht umgesetzt werden und warum konnten sie nicht umgesetzt werden?

Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung

Bitte beschreiben Sie kurz die Struktur des Straßennetzes in Ihrer Kommune!

Wie bewerten Sie die Situation des Kfz-Verkehrs in Ihrer Kommune insgesamt?

1
sehr gut

☐

2

☐

3

☒

4

☐

5

☐

6
ungenügend

☐

k.A.

☐

Welche Maßnahmen in Bezug auf den fließenden Kfz-Verkehr wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

- ☒ Neu- oder Ausbau von Straßen
- ☒ Sanierung von Straßen (ohne Ausbau)
- ☐ Verbesserung der Verkehrslenkung
- ☐ Andere:

☐ Keine Angabe

Wie stark prägt der fließende und parkende Kfz-Verkehr die Straßenräume in Ihrer Kommune?

1
sehr stark

☐

2

☒

3

☐

4

☐

5

☐

6
sehr wenig

☐

k.A.

☐

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenraumgestaltung wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten anderer Verkehrsarten (z. B. für breitere Fußwege, Radwege)	☐	☐
Entsiegelung / Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Grünflächen bzw. Grünpflanzungen	☐	☐
Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Neubebauungen mit neuen Nutzungen	☐	☐
Rückbau von Fahrbahn- oder Parkplatzflächen zugunsten von Aufenthalts-, Spiel- und Erlebnis- sowie Multifunktionsflächen	☐	☐
Begrünung des Straßenraums	☒	☐
Belebung / Begrünung / Umbau der Ortsmitte und / oder von Stadtteilzentren	☒	☐
Andere:	☐	☐

Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30- und Tempo 20-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen	☒	☒
· auf Hauptverkehrsstraßen	☐	☒
· in Innenstadt- / Dorfkernbereichen	☒	☐
· in Wohngebieten	☒	☐
Kfz-Zuflusdosierung und Koordinierung von Ampeln	☐	☐
Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Einengungen, Aufpflasterungen etc.)	☒	☐
Unterbindung von Durchfahrtsverkehren und gebietsfremden Verkehren in Ortsmitten, Wohngebieten und anderen sensiblen Bereichen	☐	☐
Andere:	☐	☐

Wie beurteilen Sie die Mehrheitsfähigkeit für restriktive Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr beschränken bzw. zurückdrängen, in ...	1 sehr hoch	2	3	4	5	6 sehr gering	k.A.
der Kommunalpolitik	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
der Öffentlichkeit	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Wie beurteilen Sie das Engagement bzw. die Bereitschaft in der Verwaltung restriktive Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr beschränken bzw. zurückdrängen, umzusetzen?	1 sehr hoch	2	3	4	5	6 sehr gering	k.A.
	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

Verfügt Ihre Kommune über ein Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftungskonzept?

Ja, dieses umfasst Parkraumbewirtschaftung mit ...

	in der Innenstadt / Kerngebieten	in zentralen Wohnquartieren
Parkscheibe	☐	☐
Parkgebühren	☐	☐
Bewohnerparken	☐	☐
Ausweisung von Lieferzonen	☐	☐
Anderes:	☐	☐

☒ Nein

☐ Keine Angabe

Sofern Ihre Kommune Parkgebühren erhebt und / oder Bewohnerparkausweise ausgibt, wie hoch sind die entsprechenden Gebühren?

Parkgebühren:

Bewohnerparkausweis:

Gibt es in Ihrer Kommune eine Stellplatzsatzung oder sonstige diesbezügliche Festlegungen?

☐ Ja, diese regeln für Neu- / Umbauten

☐ Unterdurchschnittliche / reduzierte Zahl an erforderlichen Kfz-Stellplätzen

☐ Obergrenze für Kfz-Stellplatzzahlen

☐ Ausstattung von Kfz-Stellplätzen mit E-Lademöglichkeiten

☐ Überdurchschnittliche Zahl an mindestens zu schaffenden Fahrradabstellplätzen (über die Anforderungen der Landesbauordnung hinausgehend)

☐ Qualitative Vorgaben für Fahrradabstellplätze

☒ Nein

☐ Keine Angabe

Multi- und Intermodalität

Wie bewerten Sie die Abhängigkeit Ihrer Bevölkerung von der Kraftfahrzeugnutzung bei ihren alltäglichen Aktivitäten?	1 sehr hoch keine Alternativen vorhanden	2	3	4	5	6 sehr gering viele Alternativen vorhanden	k.A.
	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Welche Maßnahmen zur besseren Nutzung oder Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

☐ Aufbau eines Bikesharing-Angebots
☐ Aufbau eines Carsharing-Angebots
☐ Neubau / Ausbau von Mobilitätsstationen / Mobility-Hubs
☐ Andere:

Nutzen Sie die Möglichkeiten zur Bevorzugung für Carsharingfahrzeuge oder -unternehmen nach dem Carsharinggesetz (CsgG) bzw. dem Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG)?

☐ Ja, welche
☒ Nein
☐ Keine Angabe

Mobilitätsmanagement

Welche Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Schulisches Mobilitätsmanagement	☐	☐
Betriebliches Mobilitätsmanagement	☐	☐
Behördliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung	☐	☐
Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement (z. B. Neubürger:innen-Aktionen)	☐	☐
Andere:	☐	☐

Elektromobilität	
Besitzt Ihre Kommune eine beschlossene Strategie / Konzeption zum Ausbau der Elektromobilität?	
☐ Ja ☒ Nein ☐ Keine Angabe	
Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen gibt es in Ihrer Kommune (ggf. schätzen)?	5
Wie viele (weitere) öffentlich zugängliche Ladesäulen sind bereits in der Planung bzw. im Bau?	0
Nutzen Sie die Möglichkeiten zur Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG)?	
☐ Ja und zwar Berechtigungen ... (Mehrfachnennungen möglich) ☐ beim Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen ☐ bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen ☐ durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten ☐ im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen ☒ Nein ☐ Keine Angabe	
Wie viele Elektrofahrzeuge umfasst der kommunale Fuhrpark (ggf. schätzen)?	2
Die Anschaffung wie vieler (weiterer) Elektrofahrzeuge für den kommunalen Fuhrpark ist konkret geplant bzw. in der Umsetzung?	1

Wirtschaftsverkehr

Finden in Ihrer Kommune in erheblichem Umfang innerörtliche Wirtschaftsverkehre statt?

- ☐ Ja, und zwar
- ☐ Dienstleistungsverkehre (z. B. Pflegedienste, Handwerker)
 - ☐ Lieferverkehre (z. B. Essenlieferdienste, Paketdienste)
 - ☐ Güterverkehre
 - ☐ Landwirtschaftliche Verkehre
 - ☐ Sonstige, und zwar

☒ Nein

☐ Keine Angabe

Welche Maßnahmen zur Optimierung und Reduzierung des motorisierten innerörtlichen Wirtschaftsverkehrs wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Förderung alternativer Fahrzeugkonzepte (z. B. E-Fahrzeuge, Lastenfahrräder)	☐	☐
Einrichtung von Paket- / Lieferboxen	☐	☐
Andere:	☐	☐

Lärmschutz

Weist die aktuelle Umgebungslärmkartierung für Ihr Gemeindegebiet lärmbelastete Bereiche und Lärmschwerpunkte aus?

- ☒ Ja, im Bereich / in den Bereichen
- ☒ Straße
 - ☐ Schiene
 - ☐ Luftverkehr
- Bitte detaillierte Angaben bei der nachfolgenden Frage machen!
- ☐ Nein
- ☐ es gibt keine lärmbelasteten Bereiche und Lärmschwerpunkte
 - ☐ es gibt keine aktuelle Umgebungslärmkartierung für das Gemeindegebiet
- ☐ Lärmkartierung ist nicht bekannt / wurde nicht ausgewertet
- ☐ Keine Angabe

Sofern es lärmbelastete Bereiche und Lärmschwerpunkte in Ihrem Gemeindegebiet gibt:

Welche Straßen(abschnitte) sind relevante Lärmquellen des Straßenverkehrs?

Hauptverkehrsstraßen, Bundesstraße B14

Wie viele Personen sind Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr oberhalb der Kartierungsschwellen ausgesetzt?

... mit einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} :	Personen
... mit einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} :	Personen

Welche Schienenstrecken sind relevante Lärmquellen des Schienenverkehrs?

Wie viele Personen sind Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr oberhalb der Kartierungsschwellen ausgesetzt?

... mit einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} :	Personen
... mit einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} :	Personen

Wurde für Ihre Kommune ein Lärmaktionsplan erstellt?
☒ Ja, zuletzt im Jahr 2024

☐ Nein

Warum nicht?

☐ Keine Angabe

Was sind die größten Herausforderungen für die Lärminderung bzw. einen besseren Lärmschutz in Ihrer Kommune?

Akzeptanz der Bürger

Welche Maßnahmen zur Lärminderung bzw. zum Lärmschutz wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt bzw. sind derzeit fest geplant?

	... in den letzten Jahren bereits umgesetzt	... für die kommenden Jahre fest geplant
Geschwindigkeitsreduzierung von Streckenabschnitten	☒	☒
Aufstellung von Lärmschutzwänden	☐	☐
Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen	☐	☒
Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und / oder ÖPNV)	☐	☐
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Ortsmitten	☐	☐
Planerischer Lärmschutz in der Stadt- und / oder Bauleitplanung	☐	☐
Passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster, technische Lüftungen)	☐	☐
Ausweisung ruhiger Gebiete	☐	☐
Andere:	☐	☐

Welche in den letzten Jahren angedachten / vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung bzw. zum Lärmschutz konnten nicht umgesetzt werden und warum konnten sie nicht umgesetzt werden?

Institutionelle Struktur und Zusammenarbeit							
Wie beurteilen Sie die institutionellen Voraussetzungen Ihrer Kommunalverwaltung (Kapazität, Struktur) für verstärkte Anstrengungen im Bereich Klima- und Lärmschutz?	1 sehr gut	2	3	4	5	6 ungenügend	k.A.
	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Wie viele Mitarbeitende der Verwaltung beschäftigen sich planmäßig explizit und ausschließlich mit den Themenfeldern Mobilität, Verkehr, Klimaschutz, Lärminderung?					0		Personen (in Vollzeit-Planstellen)
davon aktuell nicht besetzte Stellen					0		(in Vollzeit-Planstellen)
Was sind die größten Herausforderungen, um die institutionellen Voraussetzungen zu schaffen, dass Ihre Kommunalverwaltung verstärkte Anstrengungen im Bereich Klima- und Lärmschutz in den kommenden Jahren initiieren, planen und umsetzen kann?							
☒ Ausreichende Personalkapazitäten ☐ Qualifikation des Personals ☒ Struktur der Verwaltung und der Verwaltungsprozesse ☐ Andere: Finanzmittel							
Wie oft findet ein ämterübergreifender Austausch der Mitarbeitenden zur integrierten Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr statt?							
☐ Regelmäßig, institutionalisiert ☒ Unregelmäßig, nach Bedarf ca. Mal pro Jahr							
In welchem Amt / in welchen Ämtern sind die Aufgaben der Verkehrsplanung angesiedelt?							
Bauamt ggf. mit Ortspolizeibehörde (Hauptamt)							
Ist die Verkehrsplanung mit der Stadtplanung verknüpft (z. B. durch gemeinsame Bearbeitung von Fragestellungen / Projekten der klima- bzw. lärmfreundlichen Mobilität)?							
☒ Ja ☐ Nein ☐ Keine Angabe							

Gibt es in Ihrer Kommune zivilgesellschaftliche / ehrenamtliche Initiativen im Bereich Klimaschutz, Lärm und Mobilität?
☒ Ja, welche

Klimagruppe Aldingen/Aixheim (Bürgerinitiative)

☐ Nein

☐ Keine Angabe

Haben Sie in Ihrer Kommune bzw. gemeinsam mit einer oder mehreren Nachbarkommunen bereits eine:n Mobilitätsmanager:in?
☐ Ja

☒ Nein

Wie oft findet ein Austausch Ihrer Kommune mit den Nachbarkommunen bzw. den Kommunen des Landeskreises im Bereich Mobilität und Verkehr statt?
☒ Regelmäßig, institutionalisiert

☐ Unregelmäßig, nach Bedarf

ca. Mal pro Jahr

In welchen der folgenden Netzwerke ist Ihre Kommune Mitglied?
☐ Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)

☐ Kompetenznetz Klima Mobil

☐ Keine Angabe

Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung

Wie oft haben Sie die folgenden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung im Bereich Mobilität und Verkehr in den letzten Jahren bereits genutzt?

	Wie oft pro Jahr?	Davon mit besonderem Fokus auf Klima- oder Lärmschutz?
Presseinformationen	nach Anlass	
Informationen auf der kommunalen Internetseite	nach Anlass	
Soziale Medien (Twitter, Facebook etc.)	nach Anlass	
Zielgruppenspezifische Kampagnen / Aktionen		
Übergreifende Kampagnen / Aktionen		
Beteiligungsverfahren bei Konzeptentwicklungen / Planungen / Maßnahmenumsetzungen		
Andere:		

1. Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Beschreibung: Der ÖPNV soll als attraktive Alternative zum Pkw gestärkt werden und eine wichtige Rolle zur verträglichen Verkehrsabwicklung übernehmen. Das Schienenangebot in Aldingen ist barrierefrei und im Stundentakt verfügbar, wobei der Einsatz längerer Züge zu Hauptverkehrszeiten die hohe Nachfrage besser decken könnte. Das Bus-netz gewährleistet die regionalen Verbindungen, während die Buslinie 150 die innerörtliche Erreichbarkeit sichert. Zur Stärkung des Umweltverbunds und zur Verkehrsberuhigung der Ortsmitten sollen ein Bürgerbus bzw. On-Demand-Verkehre geprüft, sowie intermodale Lösungen wie ausgebaute P+R- und B+R-Anlagen sowie Carsharing- und Bike-Sharing-Angebote realisiert werden.

Handlungsempfehlungen

- Bedarfsermittlung und ggf. Ausbau P&R-Anlage Bahnhof Aldingen
- Intermodalität ermöglichen bzw. ausbauen (Ausbau B+R-Anlagen, Car- und Bike-Sharing)
- Längere Züge zu Hauptverkehrszeiten
- Prüfung innerörtliche On-Demand-Verkehre / Bürgerbus
- Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktionen (z. B. Freifahrt im ÖPNV an bestimmten Tagen

Auswirkungen:

- Förderung des Umweltverbunds
- Etablierung eines attraktiven ÖPNVs
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurz- bis langfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	variabel
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune, Landkreis

2. Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen

Beschreibung: Das Personenbeförderungsgesetz legt fest, dass der ÖPNV in ganz Deutschland barrierefrei zugänglich sein soll. Barrierefreie Bushaltestellen ermöglichen einen stufenlosen Ein- und Ausstieg für Behinderte, ältere Personen sowie Menschen mit Kinderwagen. In der Gemeinde Aldingen fehlt zu überwiegenden Teilen ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen. Die Ausstattung der Haltestellen sollte mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und Radabstellanlagen ergänzt werden. Mit Digitalen Abfahrtstafeln an den (wichtigen) Haltestellen werden dem Nutzer Informationen zur Wartezeit oder allfälligen Störungen gegeben. Die Anzeigen dienen auch als Werbung für potenzielle Nutzer.

Handlungsempfehlungen

- Umbau von Busbuchten zu Kaps (am Fahrbahnrand)
- Umbau zu barrierefreien Haltestellen
- Schaffung von Überdachung und Sitzmöglichkeiten sowie Radabstellanlagen (B&R) und ausreichend Beleuchtung an stark frequentierten Haltestellen
- Digitale Fahrgastinformationen

Auswirkungen:

- Einfachere Anfahrbarkeit, keine Querschleunigungskräfte
- Beschleunigung / Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Flächengewinn für Fuß (Aufenthaltsfläche)
- Beeinträchtigungen für MIV und Radverkehr
- Mobilitätsteilhabe für Alle
- Informationen zu Wartezeiten und Störungen
- ÖPNV-Werbung im öffentlichen Raum



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittelfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	hoch
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune, Landkreis

3. Mobilitätsmanagement an Schulen

Beschreibung: Das Mobilitätsverhalten von Kindern ist im Wesentlichen durch dasjenige der Eltern geprägt. Umso wichtiger ist, der Schülerschaft einen Überblick der Alternativen bzgl. Mobilität aufzuzeigen, eine Reflexion des Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen und sie insbesondere hinsichtlich selbstaktiver Mobilität zu begeistern.

Eine Verhaltensänderung kann auch durch verkehrsrechtliche Änderungen erreicht werden. Temporäre Schulstraßen sehen während der Bring- und Holzeiten ein Verbot für Kraftfahrzeuge (ausgenommen Schulbusse und Anwohner) im unmittelbaren Umfeld des Schuleingangs vor.

Handlungsempfehlungen

- Erstellung von Geh- und Radschulwegpläne
- Einrichtung eines Laufbusses
- Verkehrserziehung
- Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen
- Schulstraße
- Fahrradstraße

Auswirkungen:

- Erhöhen die Verkehrssicherheit und Reduktion der Gefahrensituationen
- Brechen der «Spirale des Verkehrswachstums»: aus Sicherheitsgründen bringen Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Kita/ Schule
- Motivation der Schuler, den Schulweg eigenständig zu Fuß oder Rad zur bewältigen: Förderung der selbstaktiven Mobilität im Schülerverkehr (Abnahme Elterntaxis)
- Verbesserung der Luftqualität in Bereich der Schulen



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

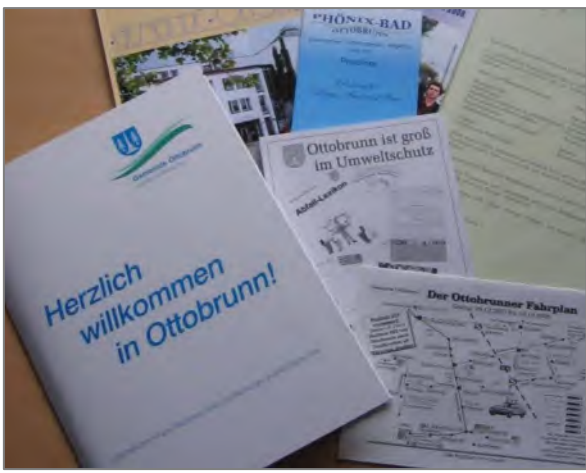
Zeitraumen	Kur- bis mittelfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	gering
Wirksamkeit	Mittel - hoch
Zuständigkeit	Kommune, Schule&Eltern

4. Mobilitätsmanagement bei Unternehmen oder im Zusammenhang mit Kontextänderungen

Beschreibung: Das Mobilitätsverhalten ist im Allgemeinen stark routinisiert. Verhaltensänderungen sind in der Regel äußerst schwer «von außen» beeinflussbar. Stehen im Leben Kontextänderungen (Geburt eines Kindes, Umzug, neuer Arbeitsplatz o.Ä.) an, besteht die Chance Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwirken. Nur wer Angebote kennt, wird sie auch nutzen. Dies trifft zudem auch auf ältere bzw. zu gewissem Maße mobilitätseingeschränkte Personen zu.

Handlungsempfehlungen

- effektive und kostengünstige Bereitstellung von Mobilitätsinformationen z.B. Broschüre „Radfahren in der Schwangerschaft und mit Baby“, ein Stadtplan mit Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten, Rad- und Fußwegenetzen, Rad-Reparaturstationen mit Luftpumpen oder Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Gutscheine für den ÖPNV, einen Fahrradcheck oder Reparaturmöglichkeiten bei örtlichen Fahrradhändlern
- Regelmäßig wiederkehrende Willkommenstouren via Rad oder Fuß für Neubürger
- Kurse wie „Mobil im Alter“, „Achtsamkeitstraining für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Verkehrsteilnehmern“ oder Informationen über Aktivitäten im Radverkehr wie „Cycling without Age“
- Benennung eines Ansprechpartners, der bei Fragen telefonisch kontaktierbar ist. Ggf. Einrichtung einer Mobilitätszentrale/ Mobilitätsmanagers, der multimodale Themen bearbeitet, damit man sich hier ebenfalls beraten lassen kann.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement z.B. bei großen Arbeitgebern wie Hermetic Pumpen GmbH.
- Prämien zur Beschaffung eines E-Bikes, Pedelects oder (E-)Lastenfahrrads und neu: Kopplung an die Abgabe eines Pkws / Motorrollers



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kur- bis langfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	gering
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune

5. Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur

Beschreibung: Eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur ist ein zentraler Baustein für die Förderung nachhaltiger Mobilität. Besonders im innerörtlichen Bereich gilt es, den Radverkehr sichtbar und konfliktarm in das Verkehrsgeschehen einzubinden. Dabei steht die Führung des Radverkehrs im Blickfeld des Kfz-Verkehrs im Vordergrund, da dies nachweislich zu mehr Sicherheit beiträgt. Durch gezielte Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, Radschutzstreifen oder alternative Markierungen kann die Präsenz des Radverkehrs gestärkt und dessen Akzeptanz im Straßenraum erhöht werden.

Handlungsempfehlungen

- Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, Führung im Mischverkehr
- Einseitige Radschutzstreifen gemäß bestehender Planung
- Alternativ: beidseits Fahrrad-Piktogrammketten (Erlass VM B-W 12/2023)

Auswirkungen:

- Förderung der Belange/ Präsenz des Radverkehrs
- Flächengewinn für Fußverkehr
- Tendenziell objektiv sicherer (Radverkehr im Blickfeld des Kfz-Verkehrs)
- Weniger Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. **Starke Mitte:** Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. **Gesünder wohnen:** Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. **Sauber unterwegs:** Null-Emissionszonen
- d. **Mach mal langsam:** Tempolimits
- e. **Straßen und Plätze aufwerten:** Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. **Grün statt Grau:** Begrünung im Straßenraum
- g. **Einfach umsteigen:** Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. **Strom satt:** Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. **Aktiv mobil:** Verbesserungen für den Radverkehr
- j. **Innehalten und Luftholen:** Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. **Vorfahrt fürs Klima:** Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. **Wir kümmern uns:** Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

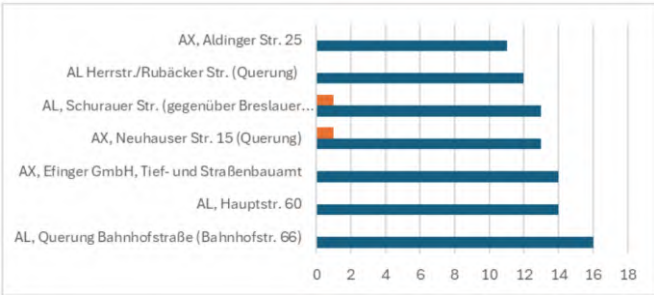
Zeitraumen	Kurz- bis mittelfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	Gering - mittel
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune, Verkehrsbehörde

6. Anpassung der Radverkehrsführung an Ortseingängen

Beschreibung: Die Ortseingänge sind zentrale Schnittstellen im Straßenraum, an denen unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen. Eine angepasste Führung des Radverkehrs an diesen Punkten erhöht die Sichtbarkeit und Präsenz der Radfahrenden im Straßenbild. Insbesondere die Führung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs trägt nachweislich zu mehr Sicherheit bei und reduziert Konflikte zwischen Rad- und Autoverkehr. Durch die Umsetzung der bestehenden Planungen können die Belange des Radverkehrs gezielt gestärkt und die Verkehrssicherheit an den Ortseingängen, d.h. bei dem Wechsel vom außerörtlichen einseitigen Radweg auf den innerörtlichen Mischverkehr nachhaltig verbessert werden. .

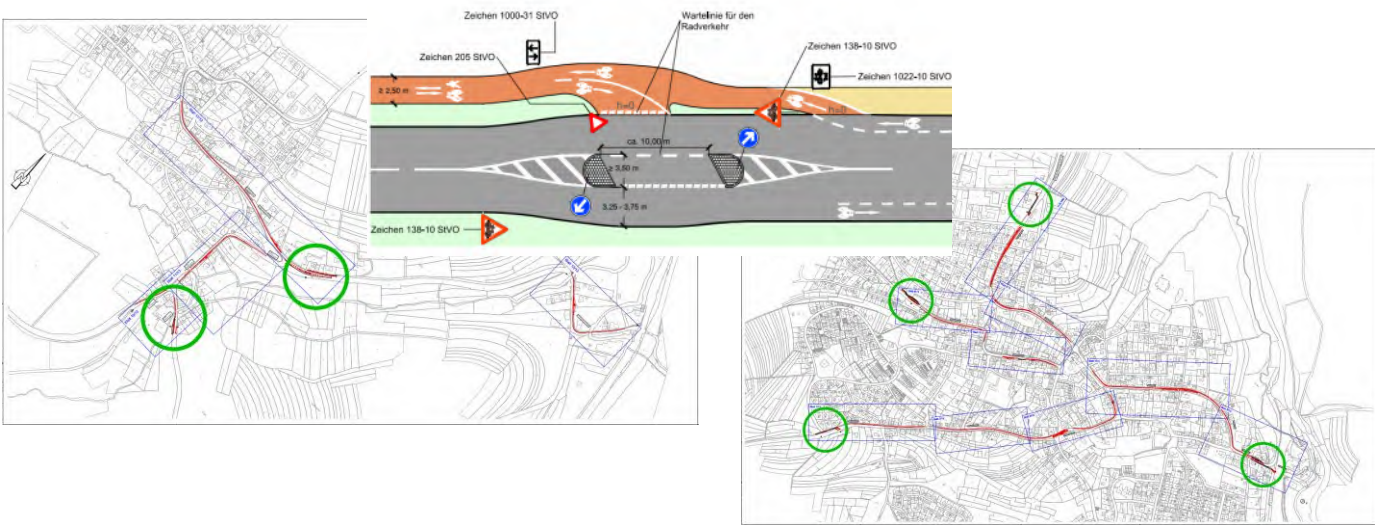
Handlungsempfehlungen

- Anpassung Radverkehrsführungen gemäß bestehender Planung



Auswirkungen:

- Förderung der Belange/ Präsenz des Radverkehrs
- Tendenziell sicherer (Radverkehr im Blickfeld des Kfz-Verkehrs)
- Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- Mach mal langsam: Tempolimits**
- Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr**
- Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittelfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	mittel
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune, Verkehrsbehörde

7. Installation von Fahrrad-Abstellanlagen

Beschreibung: Eine attraktive und funktionale Radverkehrsinfrastruktur ist entscheidend, um den Radverkehr zu fördern und den Anteil des selbstaktiven Verkehrs zu erhöhen. Insbesondere an zentralen Orten wie Schulen, öffentlichen Einrichtungen, Bahnhöfen und in der Ortsmitte können gut geplante Abstellanlagen die Nutzung des Fahrrads erleichtern und sicherer machen. Abschließbare Fahrradboxen, nutzerspezifische Ausstattungen wie Diebstahlschutz, Wetterschutz oder Reparaturmöglichkeiten tragen zusätzlich zur Attraktivität bei.

Handlungsempfehlungen

- Schaffung von attraktiven Radabstellanlagen an zentralen Orten (Im Fokus: Schulen, öffentliche Einrichtungen, Bahnhof, Ortsmitte / Einkaufen)
- Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof
- Grundanforderungen von Abstellanlagen:
 - Standort und Gestaltung
 - Standicherheit / Untergrund
 - Diebstahlschutz
 - Wetterschutz
 - Bereitstellen von Reparatur- oder Lademöglichkeiten

Auswirkungen:

- Erhöhung des selbstaktiven Verkehrsanteils
- Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Unterstützung der Präsenz und der Rechte von Radfahrenden
- Ggf. Reduktion der Kfz-Stellplatzflächen



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. **Starke Mitte:** Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. **Gesünder wohnen:** Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. **Sauber unterwegs:** Null-Emissionszonen
- d. **Mach mal langsam:** Tempolimits
- e. **Straßen und Plätze aufwerten:** Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. **Grün statt Grau:** Begrünung im Straßenraum
- g. **Einfach umsteigen:** Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. **Strom satt:** Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. **Aktiv mobil:** Verbesserungen für den Radverkehr
- j. **Innehalten und Luftholen:** Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. **Vorfahrt fürs Klima:** Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. **Wir kümmern uns:** Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurzfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	gering
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune

8. Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof Aldingen über die Hauptstraße

Beschreibung: Eine attraktive und sichere Verbindung zwischen Ortsmitte und Bahnhof ist wichtig, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern und die Multimodalität zu stärken. Die Aufwertung der fuß- und radläufigen Strecke über die Hauptstraße ermöglicht eine komfortablere, sichere und gut sichtbare Führung für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die Prüfung und Optimierung der Gehwegbreiten, Querungsstellen und Radverkehrsführung sowie die Ergänzung wegweisender Fahrrad-Beschilderung kann der selbstaktive Verkehrsanteil erhöht und die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln attraktiver gestaltet werden.

Handlungsempfehlungen

- Prüfung und Optimierung der Gehwegbreiten und Querungsstellen für den Fußverkehr
- Prüfung und Optimierung der Radverkehrsführung
- Anpassung und Ergänzung Wegweisende Fahrrad-Beschilderung

Auswirkungen:

- Erhöhung des selbstaktiven Verkehrsanteils
- Allgemeine Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Allgemeine Förderung der Multimodalität



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittelfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	Mittel - hoch
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune

9. Innerörtlicher Fuß- und Radweg Heidlesbach

Beschreibung: Gut ausgebaute und sichere Fuß- und Radwege sind zentrale Elemente für eine nachhaltige Mobilität in der Gemeinde. Durch die Realisierung des südlichen Abschnitts Heidlesbach-Aue sowie den Ausbau und die Optimierung des nördlichen, bebauten Abschnitts wird der selbstaktive Verkehrsanteil erhöht und die Nutzung von Rad- und Fußverkehr gefördert. Gleichzeitig unterstützt die Verbesserung der innerörtlichen Wege die Multimodalität, indem sie attraktive Verknüpfungen zu Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln schafft.

Handlungsempfehlungen

- Realisierung im südlichen Abschnitt Heidlesbach-Aue
- Ausbau/Optimierung im nördlichen, bebauten Abschnitt
- Schaffung der wegweisenden Beschilderungen für Fuß- und Radverkehr
- Sicherstellung der barrierefreien Zugänge entlang des Fußweges
- Erhöhung der Beschattung durch Begrünung entlang des Weges

Auswirkungen:

- Erhöhung des selbstaktiven Verkehrsanteils
- Allgemeine Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Allgemeine Förderung der Multimodalität



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	mittelfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	Mittel - hoch
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune

10. Aufenthalts-/ Umfeldqualität und Fußverkehr

Beschreibung: Eine hohe Aufenthalts- und Umfeldqualität ist entscheidend, um den Fußverkehr zu fördern und den Straßenraum attraktiver zu gestalten. Das Ziel besteht darin, Orte der Immobilität und Begegnung zu schaffen, Barrieren abzubauen und komfortable sowie sichere Wegeführungen zu gewährleisten. Durch Maßnahmen wie Ruhebänke, gastronomische Flächen, barrierefreie Querungsstellen sowie die Vermeidung von Befahren oder Beparken der Fußverkehrsflächen kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit erhöht, die Mobilität für alle Nutzergruppen verbessert und der Straßenraum als Lebens- und Begegnungsraum aufgewertet.

Handlungsempfehlungen

- Orte der Immobilität und zum Aufenthalt schaffen (Ruhebänke, gastronomische Flächen)
- Barrierefreiheit (z.B. abgesenkte Bordsteine an Querungseinseln, Beibehaltung des Gehwegniveaus an Einmündungen und Einfahrten)
- Komfortable Straßenquerungen (z.B. Verkürzung Querungsdistanzen)
- Kraftfahrzeuge vom Befahren und Beparken der Fußverkehrsflächen abhalten

Auswirkungen:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Schaffung attraktiver Wegeführungen
- Förderung Fußverkehr
- Optimierung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Mobilität für alle Personengruppen
- Attraktivierung des Straßenraums



12 Maßnahmen des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurz- bis mittelfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	Gering - mittel
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune

11. Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeiten

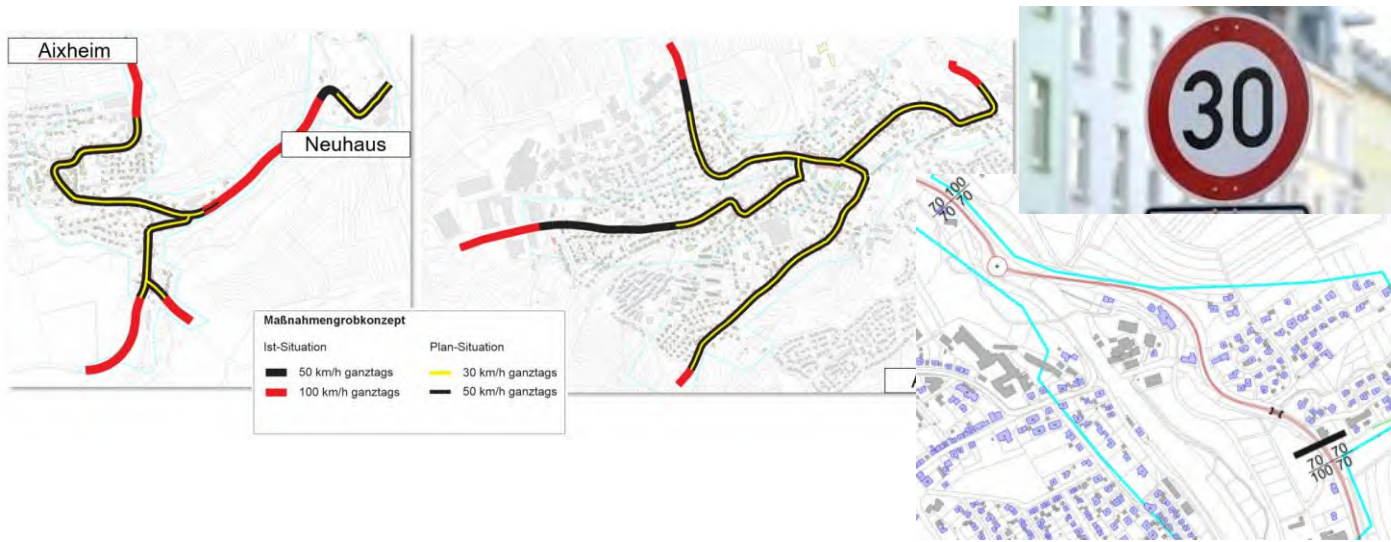
Beschreibung: Die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist ein wirksames Instrument, um die Sicherheit und Lebensqualität im Straßenraum zu erhöhen. Durch die Komplettierung von Tempo-30-Zonen in den Nebenverkehrsstraßen, die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen 30 km/h – Beschränkungen auf den Hauptverkehrsstraßen, die Reduzierung von 70 auf 50 km/h auf der B14 sowie die Prüfung weiterer Regelungen aus der StVO-Novelle können Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten verringert und die Lärmbelastung gesenkt werden. Gleichzeitig werden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger: innen verbessert und der relative „Geschwindigkeitsvorteil“ des Kfz gegenüber anderen Verkehrsmitteln verringert.

Handlungsempfehlungen

- Umsetzung T30 Aixheim (Lärmaktionsplan)
- Pflicht-LAP B14: 50 km/h anstatt 70 km/h Aldingen
- Ggf. Prüfung Ansätze StVO-Novelle
- Ergänzung T30 Gemeindestraßen
 - AL Hölderlinstraße, Riedwasen, Bahnhofstraße u.a.
 - AX Kirchstraße , Aixheim Hauptstraße u.a.
 - Dellinger Straße

Auswirkungen:

- Straßen werden sicherer
- Straßen werden leiser
- «Geschwindigkeitsvorteil» des Kfz ggü. anderer Verkehrsmittel wird geringer
- Optimierung Querungsmöglichkeit für Fußgänger: innen
- Attraktivitätssteigerung des Umfelds (Aufenthaltsqualität)



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurzfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	gering
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune, Verkehrsbehörde

12. Städtebauliche Umgestaltung Hauptstraße zw. Kreisel und Uhlandstraße

Beschreibung: Die Hauptstraße zwischen dem Kreisel und der Uhlandstraße soll durch eine städtebauliche Umgestaltung aufgewertet werden, um den öffentlichen Raum vielfältiger und einladender zu gestalten. Durch gestalterische Erweiterung des Marktplatzes über die Hauptstraße, die Anpassung der Parkstände und die Schaffung von Buskaps anstelle von Haltebuchten wird zusätzliche Fläche für Begrünung und Radabstellanlagen geschaffen, wodurch sich die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte erhöht.

Handlungsempfehlungen

- Optische Erweiterung Marktplatz auf Hauptstraße
- (Teil-) Aufpflasterungen
- Reduzierung Straßenquerschnitt
- Anpassung Parkstände (z.B. Multifunktionsstreifen)
- Buskaps anstatt Haltebuchten
- Zusätzliche Aufenthaltsflächen, Begrünung, Radabstellanlagen etc.

Auswirkungen:

- Aktivierung des öffentlichen Lebens
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Schaffen Begegnungsorte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen
- Verbesserung des Erscheinungsbilds und des Identitätsgefühls der Gemeinde



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittel- langfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	hoch
Wirksamkeit	hoch
Zuständigkeit	Kommune, Straßenbau- und Verkehrsbehörde

13. Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerverkehr

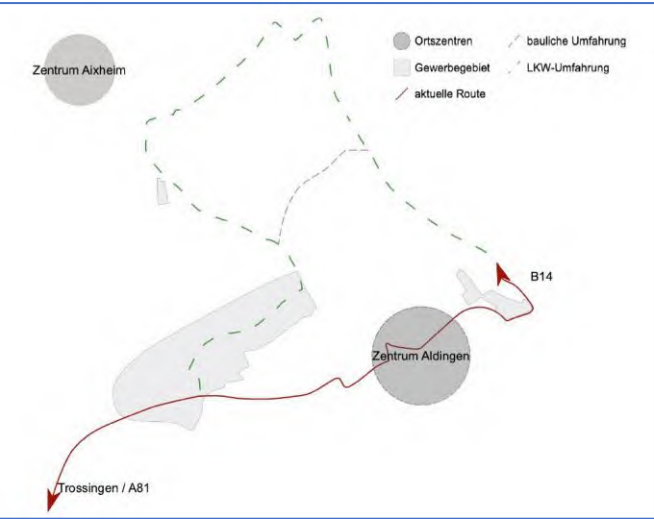
Beschreibung: Die gezielte Lenkung von Durchgangs- und Schwerverkehr ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Sicherheit, Lebensqualität und Verkehrsorganisation in den Ortszentren. Zunächst sollen die Verkehrsströme in Aldingen und Aixheim mittels Kennzeichen-Erfassung ermittelt werden, um ein belastbares Datenfundament zu schaffen. Darauf aufbauend können verkehrsrechtliche Beschränkungen geprüft und mögliche verkehrliche Verlagerungen, Betroffenheiten sowie die Verhältnismäßigkeit bewertet werden. Ergänzend ist die Prüfung baulicher Maßnahmen möglich, um den Verkehr gezielt zu steuern. .

Handlungsempfehlungen

- Ermittlung Durchgangsverkehre Aldingen und Aixheim mittels Kennzeichen-Erfassung
- Prüfung Verkehrsrechtliche Beschränkungen
 - Verkehrliche Verlagerungen
 - Veränderung Betroffenheiten
 - Verhältnismäßigkeit
- Ggf. Prüfung baulicher Maßnahmen

Auswirkungen:

- Faktencheck DV-Belastungen
- Belastbare Abwägung Vor-/Nachteile
- Verkehrsrechtliche Machbarkeit



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurz- bis langfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	Gering (Untersuchung)
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune

14. Rückbau/Umgestaltung von Knotenpunkten zu Gunsten von Fuß-, Radverkehr, Barrierefreiheit und Bäumen

Beschreibung: Die Rückbau- und Umgestaltungsmaßnahmen an zentralen Knotenpunkten sollen den Fokus stärker auf Fuß- und Radverkehr legen und die Barrierefreiheit verbessern. Ziel ist es, komfortable Straßenquerungen, verkürzte Querungsdistanzen und eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Gleichzeitig werden Aufenthaltsqualität und städtebauliche Attraktivität durch ergänzende Begrünung und Baumstandorte erhöht.

Handlungsempfehlungen

- Kreisel Aixheimer Straße: Barrierefreier Ausbau der Mittelinseln und Ergänzung von Fußgängerüberwegen an allen Knotenpunktarmen
- Einmündung Hauptstr. / Schuarer Str.: Prüfung einer Auflösung der nördlichen Fahrbahn und Gestaltung als Platzfläche
- Einmündung Lindenäcker / Hauptstr. : Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch die Anlage einer Gehwegüberfahrt
- Einmündung Ledergasse / Neufraer Str. : Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch die Anlage einer Gehwegüberfahrt
- Knoten Schuraer Str./ v.Stauffenbg.-Str./ Hölderlinstr.: Barrierefreier Ausbau der Mittelinseln und Reduzierung der Radien und Querschnitte
- Kreisel Trossinger Str./Brunnenstr.: Barrierefreier Ausbau der Mittelinseln und Ergänzung von Fußgängerüberwege an allen Knotenpunktarmen



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittel bis langfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	Mittel - hoch
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune, Straßenbau- und Verkehrsbehörde

15. Stärkung E-Mobilität

Beschreibung: Die Stärkung der E-Mobilität ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Verkehrs- und Klimastrategien. Ziel ist es, den Zugang zu Elektromobilität niedrigschwellig zu gestalten, die Ladeinfrastruktur flächendeckend auszubauen und Kommunen, Unternehmen sowie Privatpersonen bei der Nutzung und Planung von E-Fahrzeugen zu unterstützen.

Handlungsempfehlungen

- Ausbau Carsharing mit E-Fahrzeugen (niedrige Schwelle für Erstkontakt mit E-Mobilität)
- Information von Privatpersonen hinsichtlich Installation und Betrieb von Ladeinfrastruktur (LIS)
- Information zur Berücksichtigung von LIS bei Neubauprojekten für Gewerbe und Privatpersonen
- Kommunikation und Entwicklung von Fördermöglichkeiten für LIS
- Verbindliche Beschaffungsquote für saubere Kommunal-Fahrzeuge in der Neubeschaffung
- Bedarfsorientierter und proaktiver Ausbau der öffentlichen LIS: AC- und DC-Ladepunkte

Auswirkungen:

- Reduktion der lokalen CO2-Emissionen
- Keine verkehrsvermeidende oder verlagernde Wirkung



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. **Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität**
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Kurz- bis mittelfristig
Priorisierung	mittel
Kosten / Aufwand	Mittel
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune, Energieunternehmen

16. Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung

Beschreibung: Ein strukturiertes Parkraummanagement trägt entscheidend dazu bei, den öffentlichen Raum geordnet zu nutzen und Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen zu verringern. Durch klare Regeln und eine angepasste Stellplatzorganisation kann der Parkdruck reduziert und gleichzeitig ein Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsformen gefördert werden. Zudem entstehen neue Gestaltungsspielräume für mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Straßenraum.

Handlungsempfehlungen

- Schrittweise Reduzierung von öffentlichen Parkplätzen, um Anreize für die Nutzung von alternativen, klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu schaffen
- Parken auf der Fahrbahn neu ordnen: Markierung von Parkflächen im Straßenraum, Parken nur auf markierten Flächen erlauben
- Einführung/Erweiterung der niederschwelliges Parkraummanagement einführen z. B. mit Parkscheiben
- Reduzierung von Parkverstößen durch regelmäßige und konsequente Parkraumüberwachung

Auswirkungen:

- Effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums
- Bedarfsgerechte Parkmöglichkeiten
- Gerechtere Verteilung des Öffentlichen Raums
- Reduzierung von Falschparken
- Erhöhung der Grünflächen im Öffentlichen Raum



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- a. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- b. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- c. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- d. Mach mal langsam: Tempolimits
- e. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- f. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- g. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- h. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- i. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- j. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
- k. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- l. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Zeitraumen	Mittelfristig
Priorisierung	hoch
Kosten / Aufwand	Gering - mittel
Wirksamkeit	mittel
Zuständigkeit	Kommune, Verkehrsbehörde