

Gemeinde Aldingen

Verkehrsanalysen 2026

Bericht

10. Juni 2026

Bericht Nr. PRJ-MOL-2052.054

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	10. Juni 2026	Erstellung	Wolfgang Wahl
			Nastia Aleksieieva
		Qualitätssicherung	Therese Lüthi

Verteiler dieser Version

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

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Therese Lüthi	therese.lüthi@rapp.ch	+49 761 217 717 36
Nastia Aleksieieva	nastia.aleksieieva@rapp.ch	+49 761 217 717 39

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	5
2	Erhebungen und Analysen 2026	6
2.1	Verkehrszählungen	9
2.2	Vergleich Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg 2024	10
2.3	Vergleich Erhebung 2023	11
2.4	Stromverfolgung	12
2.4.1	Stromverfolgung Gesamtgemeinde	13
2.4.2	Stromverfolgung OT Aixheim	15
2.4.3	Stromverfolgung OT Aldingen	17
3	Qualitative Bewertung der Ergebnisse im Hinblick auf mögliche Entlastungs-Strategien	17
3.1	Verkehrsrechtliche Beschränkungen (Lkw-Durchfahrtsverbote o.a.)	17
3.2	(Aus-)Bau einer Ortsumfahrung	19
4	Zusammenfassung und Empfehlungen	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aktionsplan - Maßnahmenblatt 13	5
Abbildung 2: Videokamera mit Seitenradar (Zählstelle 1, K5544/K5909 Aixheim)	6
Abbildung 3: Zählstellenplan	7
Abbildung 4: Wetter Aldingen 19.03.2026 (timeanddate.de)	8
Abbildung 5: Tagesverkehrsbelastungen Do. 19.03.2026	9
Abbildung 6: Tagesganglinie Knoten K1 Aixheim	10
Abbildung 7: Verkehrliche Voruntersuchungen zur Lärmkartierung 2024	11
Abbildung 8: Stromverfolgung Gesamtgemeinde Kfz/24h 19.03.26	14
Abbildung 9: Stromverfolgung Gesamtgemeinde SV/24h 19.03.26	15
Abbildung 10: Stromverfolgung OT Aixheim Kfz/24h und SV/24h 19.03.26	16
Abbildung 11: Maßnahmengrobkonzept OD Aixheim / Bebauung Neuhaus	16
Abbildung 12: Stromverfolgung OT Aldingen Kfz/24h und SV/24h 19.03.26	17
Abbildung 13: Verkehrszeichen 253 und mögliche Zusatzzeichen	18
Abbildung 14: Absolute Schwerverkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Eutingen im Gäu	18
Abbildung 15: Auszug Flächennutzungsplan (www.geoportal-raumordnung-bw.de)	19
Abbildung 16: Ideenskizze Umfahrungsmöglichkeiten (Quelle unbekannt)	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich Verkehrsmonitoring BW 2024 / Zählung 2026	11
Tabelle 2: Vergleich Zählungen 2023 / 2026	12
Tabelle 3: Stromverfolgungen Kfz/24h und SV/24h	13

Anlagenverzeichnis

1	Zählstellenplan 2026
2	Tagesverkehrsbelastungen Do. 19.03.2026
3	Stromverfolgung Gesamtgemeinde
3.1	Kfz/24h
3.2	SV/24h
4	Stromverfolgung OT Aixheim
4.1	Kfz/24h
4.2	SV/24h
5	Stromverfolgung OT Aldingen
5.1	Kfz/24h
5.2	SV/24h

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Am 16. Dezember 2025 wurde der „Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz“ der Gemeinde Aldingen mit einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats abgeschlossen. Im Vordergrund des kommunalen Mobilitätskonzepts stehen die Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs, wie auch des ÖPNV. 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 im Rahmen des Aktionsplans erarbeitete Maßnahmenkonzept enthält strategische Aussagen, grundlegende Netzstrukturen sowie konkrete besonders wichtige Maßnahmen.

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.

Gemeinde Aldingen
Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz Aldingen
RAPP 

13. Verkehrslenkung Durchgangs- und Schwerververkehr

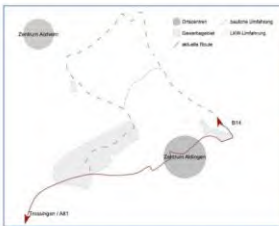
Beschreibung: Die gezielte Lenkung von Durchgangs- und Schwerververkehr ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Sicherheit, Lebensqualität und Verkehrsorganisation in den Ortszentren. Zunächst sollen die Verkehrsströme in Aldingen und Aisheim mittels Kennzeichen-Erfassung ermittelt werden, um ein belastbares Datenelement 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 Durchgangsverkehrs Aldingen und Aisheim 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



Legend: — Umleitung, — aktuelle Umleitung, — weitere Route



12 Maßnahmensets des Aktionsplans:

- Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte**
 - Gesamter Bereich: Verkehrsberuhigung und Fußgängerfreundliche Quartiere
 - Südsee unterwegs: Fußgängerzone
- Mach mal langsam: Tempolimits**
 - Straten und Plätze aufwachen: Klima- und verkehrsorientiertes Parkraummanagement
 - Ordnung und Ordnung: Begrünung im Straßenraum
 - Einfach umsetzen: Sichtlinien und aktuelle Mobilitätsstationen
 - Strom auf: Ladeninfrastruktur für Elektromobilität
- Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr**
 - Innehalten und Leifolien: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
 - Vorhelfen fürs Klima: Klima- und verkehrsorientierte Ampelschaltungen
 - Wir kommen und: Klima- und verkehrsorientierte Ampelschaltungen

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

25.08.2025
Projektnummer 2052.039
13

Abbildung 1: Aktionsplan - Maßnahmenblatt 13

Der vorliegende Untersuchungsbericht beinhaltet die Verkehrserhebungen mit Kennzeichenverfolgungen als fachliche Grundlage weiterführender Untersuchungen zu einer zielgerichteten Verkehrsverlagerung und Entlastung der Ortsdurchfahrten in der Gemeinde Aldingen.

Die Verkehrsuntersuchung enthält insbesondere Aussagen zu:

- Ermittlung der Gesamtverkehrsbelastungen im örtlichen Straßennetz für den Analysefall 2026
- Ermittlung der Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrsanteile für den Kfz- und Schwerverkehr
- Qualitative Bewertung der Erhebungsergebnisse im Hinblick auf mögliche Entlastungs-Strategien
 - Verkehrsrechtliche Beschränkungen (Lkw-Durchfahrtsverbote o.a.)
 - (Aus-)Bau einer Ortsumfahrung
- Hinweise zu ergänzenden Konzeptionen und Planungen

Die Verkehrsuntersuchung konzentriert sich somit auf Datenerhebung und -Analyse. Ob anschließend verkehrsrechtliche Beschränkungen im Detail zu prüfen und mögliche verkehrliche Verlagerungen, Betroffenheiten sowie die Verhältnismäßigkeit zu bewerten sind oder sogar bauliche Maßnahmen untersucht werden sollen, ist letztendlich abhängig von den Analyseergebnissen. Diese Leistungen werden daher bei Bedarf in einer zweiten Stufe angeboten.

2 Erhebungen und Analysen 2026

Die Verkehrszählung erfolgte an 3 Knotenpunkten sowie 6 Querschnitten und Kennzeichenerfassungsstellen mittels Videotechnik.



Abbildung 2: Videokamera mit Seitenradar (Zählstelle 1, K5544/K5909 Aixheim)

Die Lage der Zählstellen kann der folgenden Abbildung bzw. Beilage 1 entnommen werden.

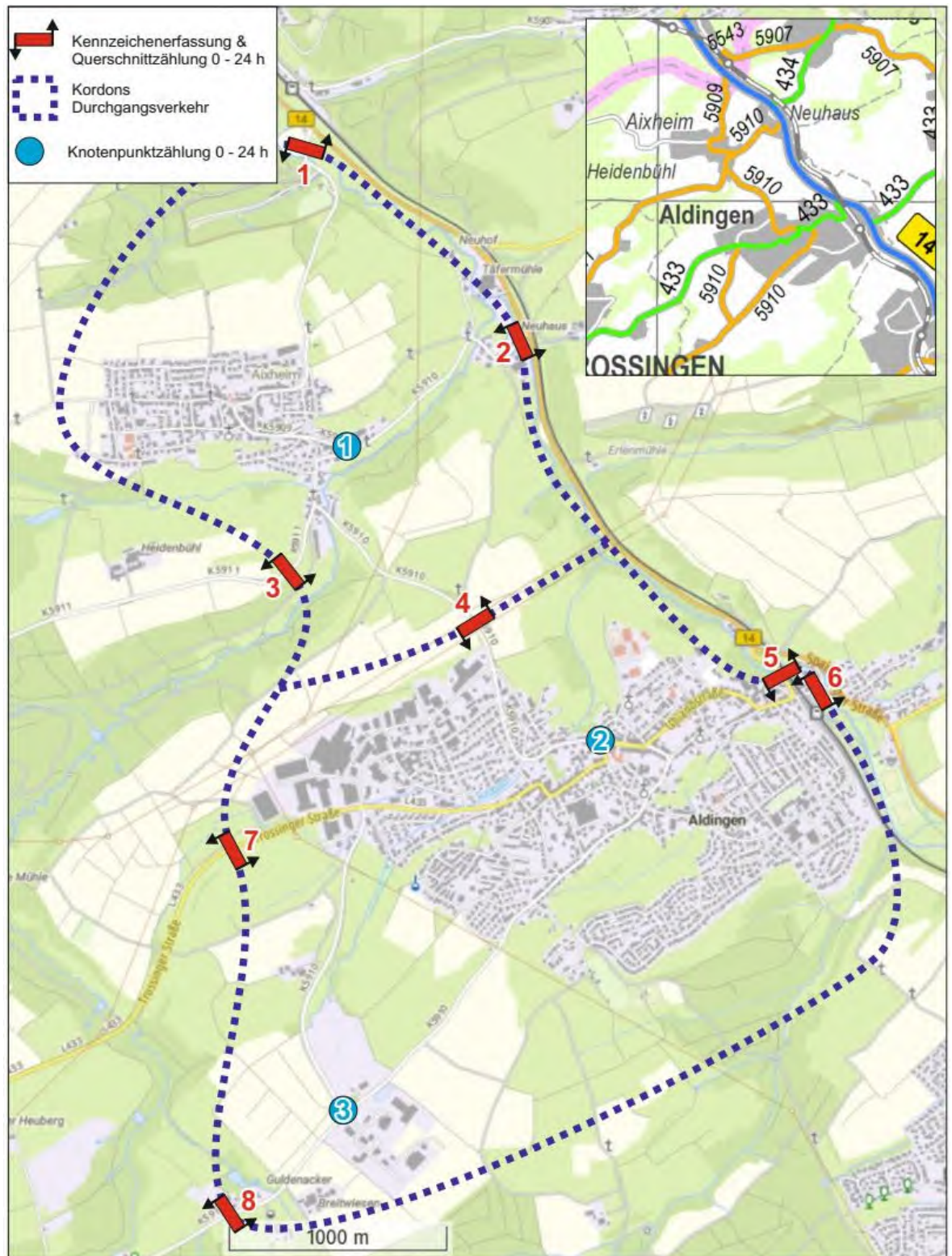


Abbildung 3: Zählstellenplan

- KP 1: K5909/K5910 Neuhauser Straße / Aldinger Straße in Aixheim
- KP 2: L433 Hauptstr. / Talhalde / K5909 Aixheimer Str. / L433 Von-Stauffenberg-Str.
- KP 3: Kreisverkehr K5910 Schuraer Straße / Nägelsee

- KE/QS 1: K5909 - B14
- KE/QS 2: K5910 - B14 Neuhaus
- KE/QS 3: K5909 Trosselstr.
- KE/QS 4: K5910 Rubäckerstr.
- KE/QS 5: L433 Rottweiler Str.
- KE/QS 6: Spaichinger Str.
- KE/QS 7: L433 Trossinger Str.
- KE/QS 8: K5910 Schuraer Str.

Die Verkehrserhebung inkl. der Stromverfolgung wurde am Donnerstag, den 19. März 2026, einem repräsentativen Werktag, durchgeführt. Die Belastungen wurden in der Zeit von 0:00 bis 24:00 Uhr erfasst. Es erfolgt eine Klassifizierung der Fahrzeuge in Anlehnung an die RLS-19:

- PKW (inkl. leichte Lieferwagen)
- Lkw über 3,5t ohne Anhänger und Busse (Lkw1)
- Lkw mit Anhänger und Sattelzugmaschinen (Lkw2)
- Motorräder (Kräder)

Das Wetter am Erhebungstag war sonnig und für die Jahreszeit warm. Es sind keine Verkehrsbehinderungen im Umfeld bekannt, die zu einer Verlagerung hätten führen können.

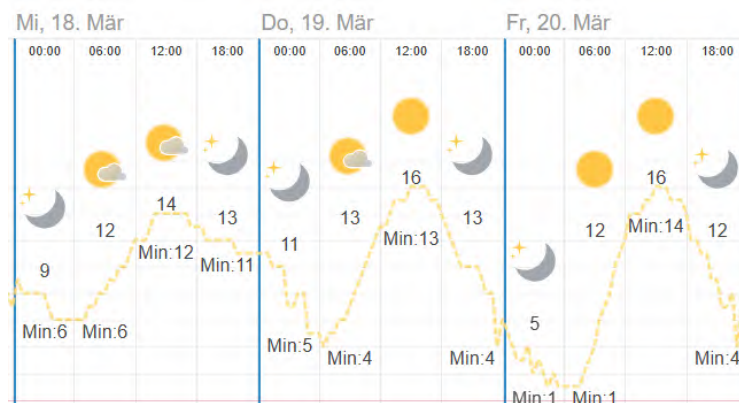


Abbildung 4: Wetter Aldingen 19.03.2026 (timeanddate.de)

2.1 Verkehrszählungen

Die erhobenen Gesamttagelastungen können der folgenden Abbildung sowie Beilage 2 entnommen werden. Es werden für jede Strecke (Querschnitt) die Gesamtverkehrsbelastung Kfz/24h, die Belastungen für Lkw über 3,5t ohne Anhänger und Busse (Lkw1), Lkw mit Anhänger und Sattelzugmaschinen (Lkw2) sowie der prozentuale Schwerververkehrsanteil (alle Lkw über 3,5t) dargestellt.

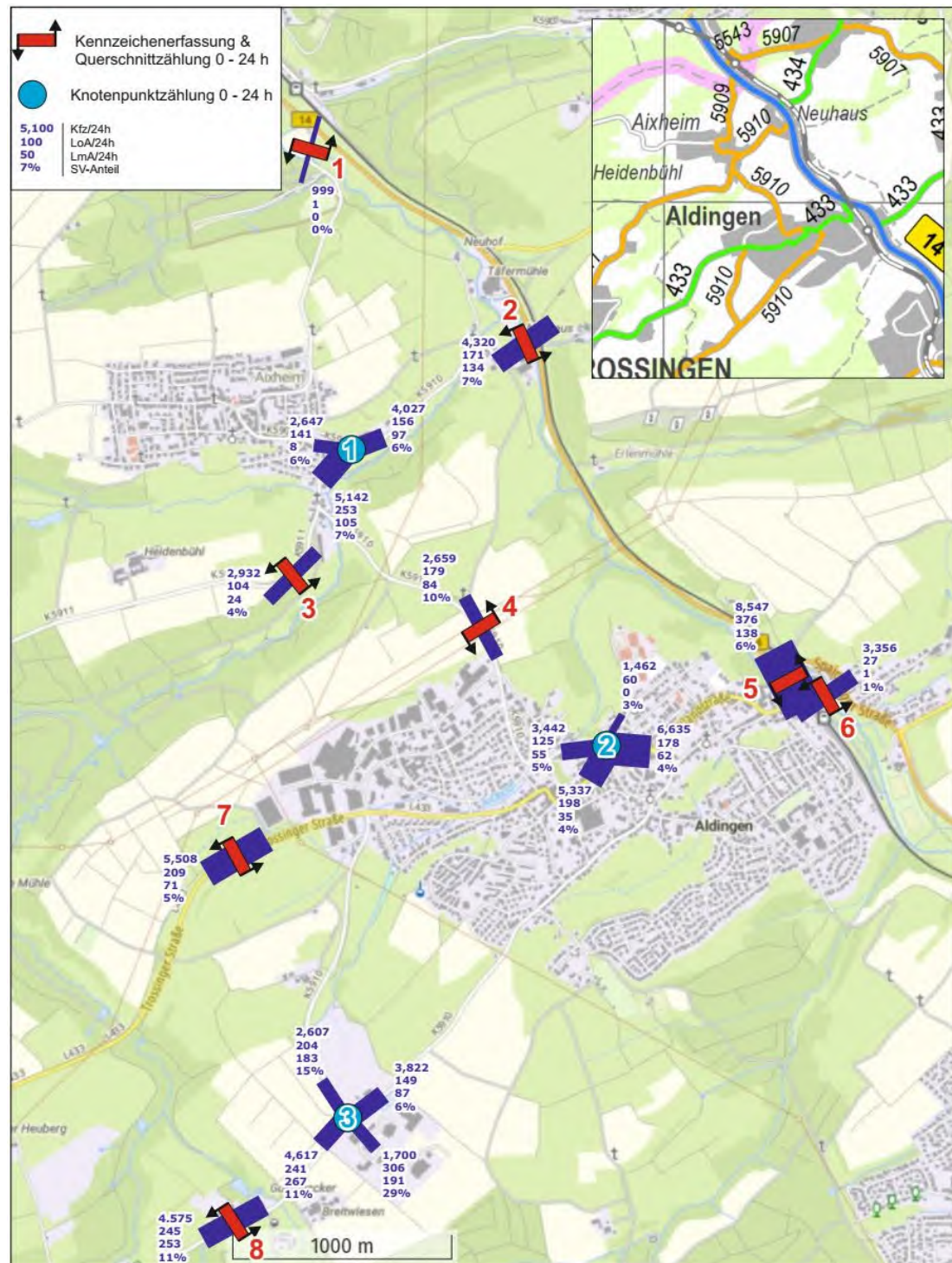


Abbildung 5: Tagesverkehrsbelastungen Do. 19.03.2026

Die stärkste Verkehrsbelastung wird auf der L433 Rottweiler Straße mit über 8.500 Kfz/24h ermittelt. Auffallend ist an dieser Straße das Richtungsungleichgewicht mit 5.800 Kfz/24h in Richtung Aldingen und 2.700 Kfz/24h in Richtung Kreisverkehr B14. An Zählstelle 6, Spaichinger Straße wird das korrespondierende, gegenläufige Richtungsungleichgewicht festgestellt (3.300 Kfz/24h Richtung B14 Spaichingen, 100 Kfz/24h Richtung Aldingen). An den anderen Zählstellen sind die beiden Fahrtrichtungen jeweils annähernd gleichverteilt.

Die höchsten prozentualen Schwerverkehrsbelastungen ergeben sich an Zählstelle K3 in der Zufahrt Gewerbegebiet Nagelsee mit 29% sowie in der K5910 Schuraer Straße mit 11%. Auffallend sind hier insbesondere die Belastungen mit großen Lkw (Lkw2). Aber auch auf der K5910 Rubäckerstraße zwischen den Ortsteilen wird mit 10% ein erhöhter SV-Anteil ermittelt.

Eine Auswertung der Tagesganglinie am Knoten K1 in Aixheim zeigt eine ausgeglichene Tagesganglinie mit üblichen Spitzen. Am Gesamtknoten ist die Morgenspitzenbelastung 7:15 – 8:15 mit 9% der Tagesbelastung in etwa gleich hoch wie die Abendspitze 17:15 – 18:15 h.

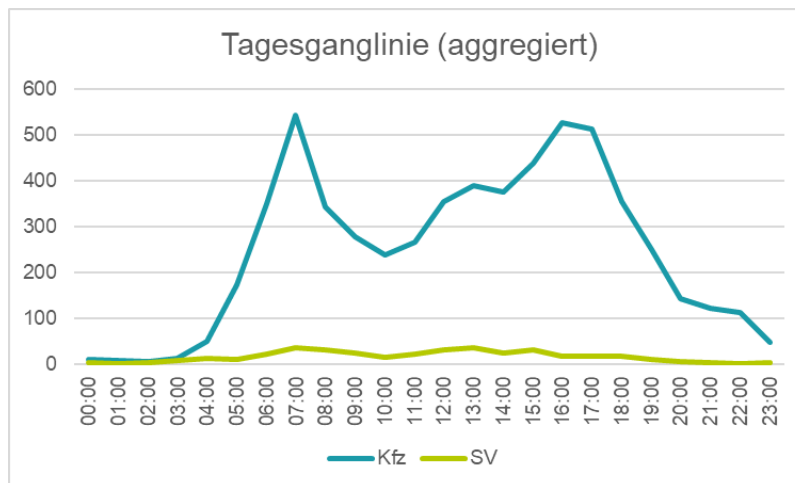


Abbildung 6: Tagesganglinie Knoten K1 Aixheim

2.2 Vergleich Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg 2024

Ein direkter Vergleich der aktuellen Erhebungen mit den Daten des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg ist an zwei Zählstellen möglich:

- L433 Trossinger Str. Zählstellen-Nr. 79181202 = QS 7
- K5910 Schuraer Str. Zählstellen-Nr. 79181400 = QS 8

Aktuell liegen die Daten des Verkehrsmonitoring 2024 vor.

Straße	Verkehrsmonitoring 2024				Rapp 19.03.26				Veränderung	
	Zählstelle	DTVw	DTVw SV	SV-Anteil	Zählstelle	Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Kfz	SV
L433 Trossinger Str.	79181202	5487	276	5.0%	QS 7	5508	280	5.1%	+0.4%	+1.4%
K5910 Schuraer Str.	79181400	4363	450	10.3%	QS 8	4575	498	10.9%	+4.9%	+10.7%

Tabelle 1: Vergleich Verkehrsmonitoring BW 2024 / Zählung 2026

Unter Berücksichtigung der täglichen Schwankungen bei Eintageszählungen entsprechen sich die Erhebungen. Kleinere Abweichungen auf der Schuraer Straße insbesondere im Schwerverkehr können z.B. durch temporäre Baustellen verursacht werden.

2.3 Vergleich Erhebung 2023

Zuletzt wurden im Rahmen der freiwilligen kommunalen Lärmaktionsplanung am Dienstag, 17. Oktober 2023 lokale Verkehrszählungen an verschiedenen Knoten durchgeführt.

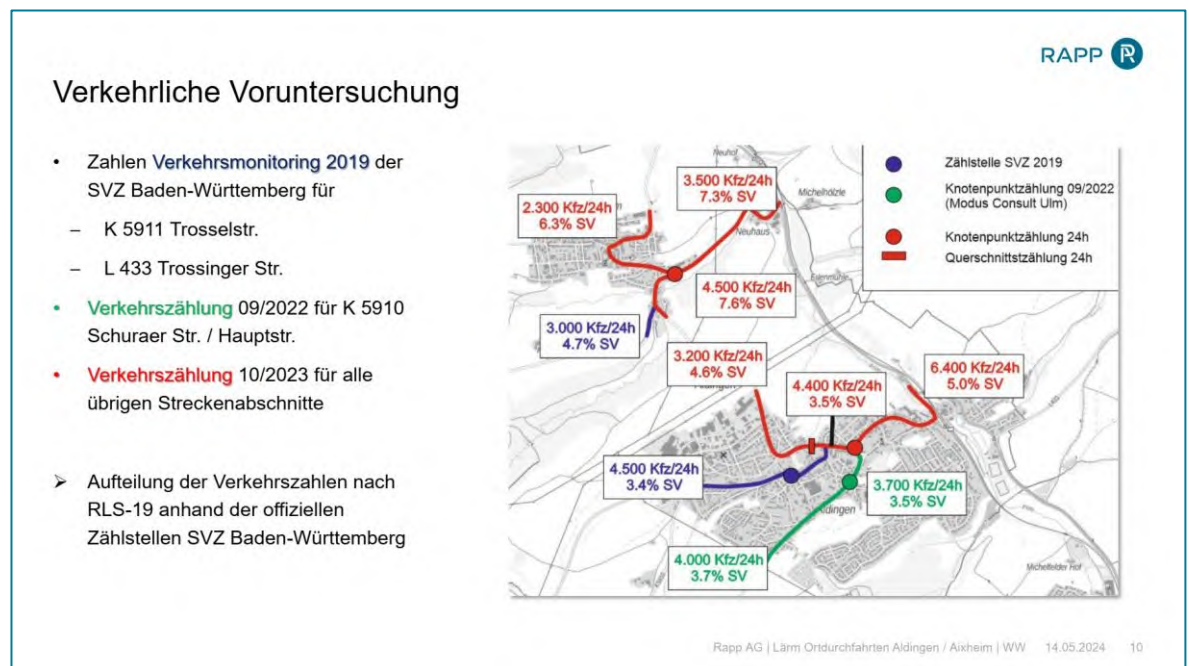


Abbildung 7: Verkehrliche Voruntersuchungen zur Lärmkartierung 2024

Ein Vergleich mit der aktuellen Erhebung 2026 ist in den Ortsmitten Aldingen und Aixheim möglich. In der folgenden Tabelle sind die werktäglichen Belastungen am Zähltag dargestellt. Für die Lärmkartierung wurden hingegen die (hochgerechneten) Wochenmittelwerte DTV zugrunde gelegt (Abbildung 7).

Straße	Rapp 17.10.23				Rapp 19.03.26				Veränderung	
	Zählstelle	Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Zählstelle	Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Kfz	SV
L433 Hauptstr. Östl. KVP Aixh.Str.	KP 1	4938	243	4.9%	KP 2	6635	282	4.3%	+34.4%	+16.0%
K 5909 Neuhauser Str. West	KP 2	2665	214	8.0%	KP 1	2647	149	5.6%	-1.8%	-30.8%
K 5910 Aldinger Str. Süd	KP 2	5157	504	9.8%	KP 1	5142	358	7.0%	-0.8%	-29.8%
K 5910 Neuhauser Str. Ost	KP 2	4038	380	9.4%	KP 1	4027	253	6.3%	-0.8%	-33.8%

Tabelle 2: Vergleich Zählungen 2023 / 2026

In Aixheim ergibt der Vergleich eine um 34% höhere Gesamtbelastung gegenüber der Erhebung vor rund 2,5 Jahren. Auch im Schwerverkehr ergab sich eine Erhöhung um 16%. Es sind keine konkreten Ursachen für diese lokalen Veränderung ersichtlich.

In Aldingen ergibt sich für den Gesamtverkehr eine sehr hohe Übereinstimmung. Im Schwerverkehr werden hingegen Belastungsreduzierungen um rund 30% ermittelt. Auch hierfür sind keine konkreten Ursachen bekannt.

2.4 Stromverfolgung

Aus fachlichen und organisatorischen Gründen wurde die Ermittlung des Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs mittels Kennzeichenverfolgung durchgeführt. Die Kennzeichenerfassung erfolgte mit Videotechnik ohne Eingriff in den Verkehrsablauf.

Die Kennzeichenverfolgung erfolgte an folgenden 8 Querschnitten richtungsabhängig (vgl. Abbildung 3):

- Kennzeichenerfassung 1: K5909 - B14
- Kennzeichenerfassung 2: K5910 - B14 Neuhaus
- Kennzeichenerfassung 3: K5909 Trosselstr.
- Kennzeichenerfassung 4: K5910 Rubäckerstr.
- Kennzeichenerfassung 5: L433 Rottweiler Str.
- Kennzeichenerfassung 6: Spaichinger Str.
- Kennzeichenerfassung 7: L433 Trossinger Str.
- Kennzeichenerfassung 8: K5910 Schuraer Str.

Die Erfassungsstelle 4, K5910 Rubäckerstraße dient einer Erhebung der Verkehre zwischen den Ortsteilen Aldingen und Aixheim. Die übrigen 7 Erfassungsstellen dienen zur Ermittlung der Durchgangsverkehre. Die Stromverfolgung wurde gleichfalls am Donnerstag, den 19. März 2026 über 24 Stunden durchgeführt. Es erfolgt eine Klassifizierung in zwei Kategorien (LV = Krad, Pkw, Lfw; SV = Bus, Lkw, Lastzug).

2.4.1 Stromverfolgung Gesamtgemeinde

Im Folgenden werden die richtungsabhängigen 24 Stunden-Strombelastungen für den Außenkordon dargestellt. In Blau sind die Quell-/Zielverkehre sowie die Binnenverkehre zwischen den Ortsteilen dargestellt, in Grün werden die Durchgangsverkehrsströme abgebildet.

Tabelle 3: Stromverfolgungen Kfz/24h und SV/24h

Kfz										
von \ nach	Zelle AD	Zelle AX	Zelle 1	Zelle 2	Zelle 3	Zelle 5	Zelle 6	Zelle 7	Zelle 8	Summe
Zelle AD	0	569	34	481	39	2226	2394	2042	1629	9414
Zelle AX	554	0	415	605	456	13	15	8	85	2151
Zelle 1	24	404	0	4	53	0	0	0	4	489
Zelle 2	477	642	5	0	909	2	2	6	86	2129
Zelle 3	38	429	41	912	0	4	5	1	2	1432
Zelle 5	4596	14	0	6	3	0	119	585	416	5739
Zelle 6	60	2	0	0	1	11	0	5	3	82
Zelle 7	2042	12	2	13	3	243	466	0	29	2810
Zelle 8	1625	76	2	53	6	256	253	22	0	2293
	9416	2148	499	2074	1470	2755	3254	2669	2254	26539

SV										
von \ nach	Zelle AD	Zelle AX	Zelle 1	Zelle 2	Zelle 3	Zelle 5	Zelle 6	Zelle 7	Zelle 8	Summe
Zelle AD		48	0	63	2	192	13	123	219	660
Zelle AX	47		1	55	39	5	1	0	2	150
Zelle 1	0	0		0	0	0	0	0	0	0
Zelle 2	65	56	0		30	0	0	0	10	161
Zelle 3	2	33	0	20		1	0	0	0	56
Zelle 5	226	2	0	0	0		7	10	18	263
Zelle 6	1	1	0	0	0	0		0	0	2
Zelle 7	113	2	0	2	0	26	2		0	145
Zelle 8	205	4	0	4	1	27	3	2		246
	659	146	1	144	72	251	26	135	249	1683

Die grafische Übersicht der Verkehrsströme Kfz/24h in Anlage 3.1 zeigt, dass im Gesamtverkehr der Quell-/Zielverkehr mit 79 % dominiert. Diese Verkehre sind zu 59 % aus bzw. in Richtung Ost B14 orientiert (Zellen 1, 2, 5 und 6) sowie zu 41 % aus/in Richtung Westen (Zellen 3, 7 und 8).

Der Quell-Zielverkehr Aixheim beträgt 3176 Kfz/24h (15%) und von Aldingen 17707 Kfz/24h (85%). Damit entspricht der Eigenverkehr relativ genau der Einwohnerverteilung von 17% Aixheim (1375 EW) und 83% Aldingen (6524 EW).

Der insgesamt geringe Durchgangsverkehr Kfz/24h setzt sich aus den Verkehrsströmen B14 Neuhaus – K5909 Trosselstr. (40 %), L433 Rottweiler Str. – L433 Trossinger Str. (28 %) und L433 Rottweiler Str. – K5910 Schuraer Str. (21 %) zusammen.

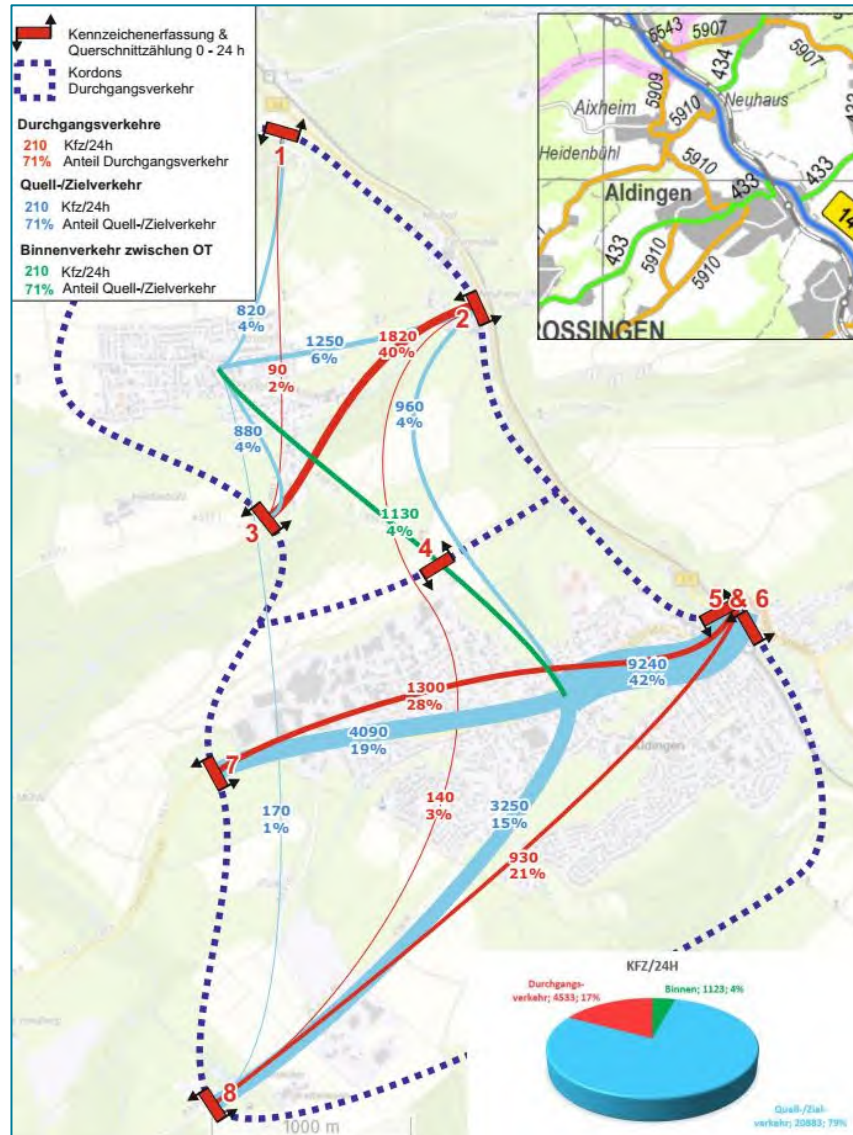


Abbildung 8: Stromverfolgung Gesamtgemeinde Kfz/24h 19.03.26

Die Übersicht der Schwerverkehrsströme SV/24h in Anlage 3.2 zeigt, dass im Gesamtschwerverkehr der Durchgangsverkehrsanteil mit 10 % nochmals geringer ist. Die örtliche Verteilung der Schwerverkehre ist mit der Gesamtverkehrsbelastung vergleichbar.

Die Quell-/Zielverkehre sind zu 48 % aus bzw. in Richtung Ost B14 orientiert (Zellen 1, 2, 5 und 6) sowie zu 52 % aus/in Richtung Westen (Zellen 3, 7 und 8). Der Schwerverkehr ist somit etwas stärker nach Westen orientiert als der Gesamtverkehr Kfz.

Auffallend ist auch, dass der Schwerverkehr, sowohl Durchgangs- als auch Schwerverkehr in Richtung Trossingen sich stärker auf die Schuraer Straße als auf die Trossinger Straße konzentriert.

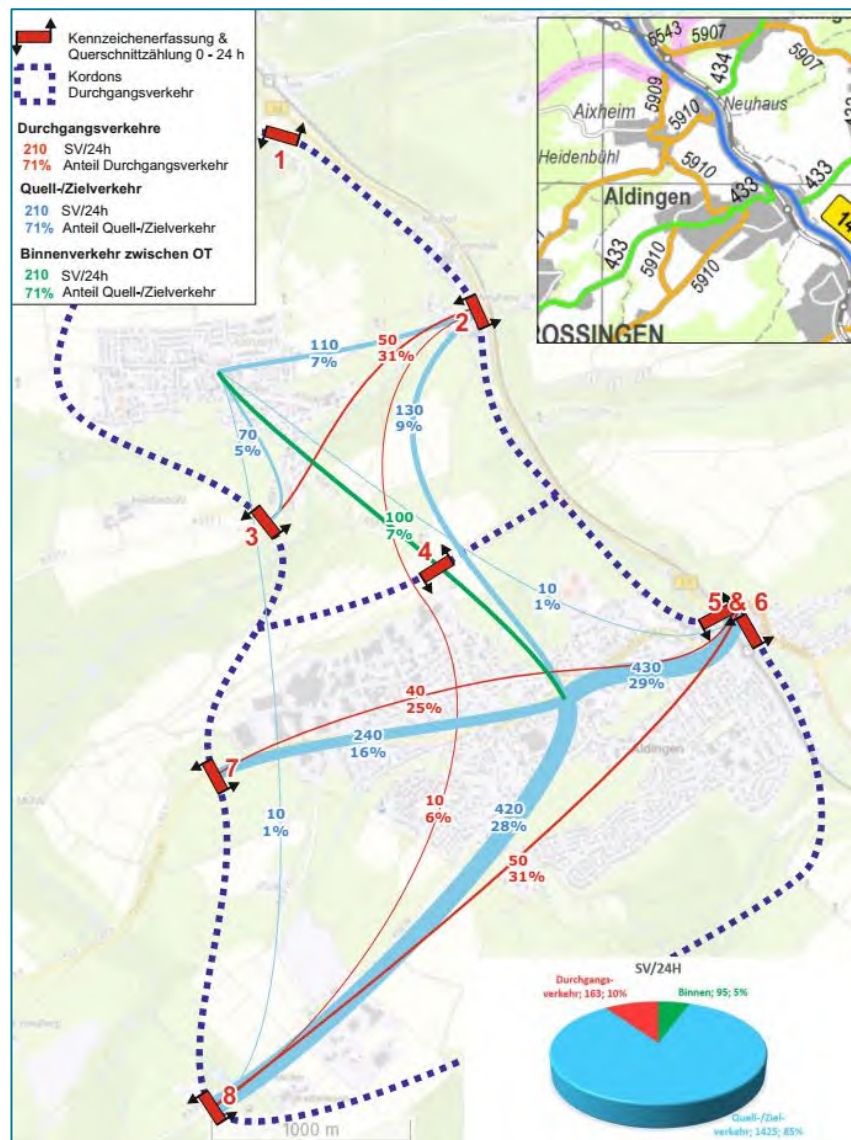


Abbildung 9: Stromverfolgung Gesamtgemeinde SV/24h 19.03.26

2.4.2 Stromverfolgung OT Aixheim

Eine Einzelauswertung für den Ortsteil Aixheim ergibt im Gesamtverkehr Kfz/24h einen wesentlich höheren Durchgangverkehrsanteil von 43%. Im Schwerverkehr ergibt sich ein Anteil von 40%. Verkehre von der B14 Neuhaus in Richtung OT Aldingen (über die Erfassungsstelle 4) werden in dieser Auswertung als Durchgangsverkehr gewertet.

Die grafischen Ergebnisse können im Detail der Anlage 4 entnommen werden.

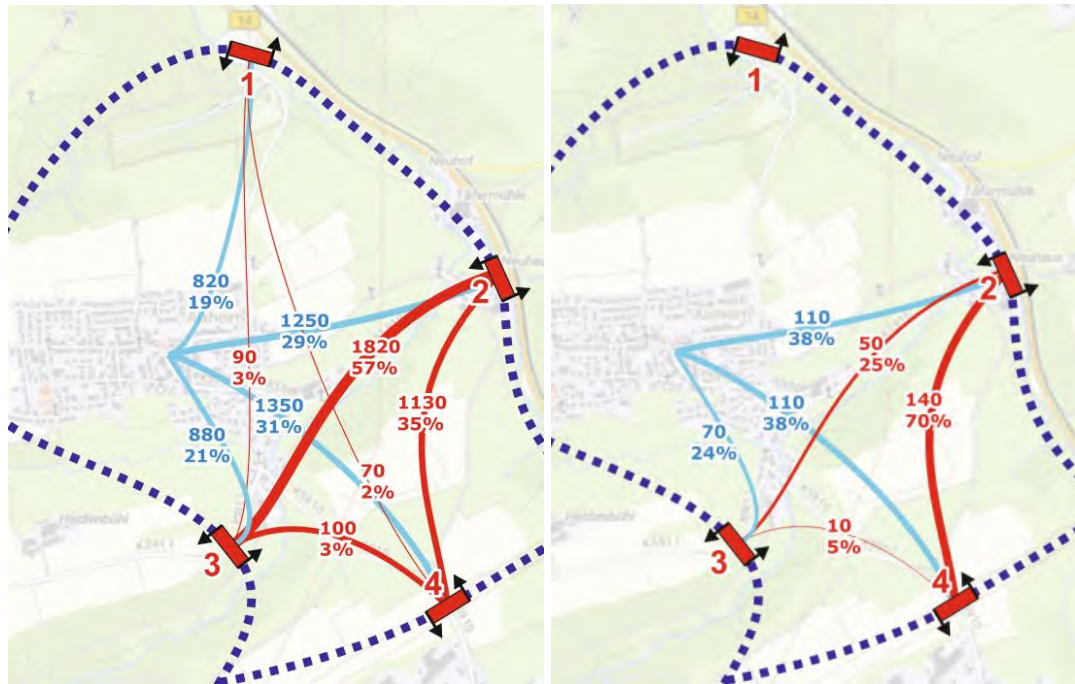


Abbildung 10: Stromverfolgung OT Aixheim Kfz/24h und SV/24h 19.03.26

Aufgrund der relativ hohen Durchgangsverkehrsanteile in der Neuhauser Straße und Aldinger Straße wird eine zeitnahe Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen empfohlen.

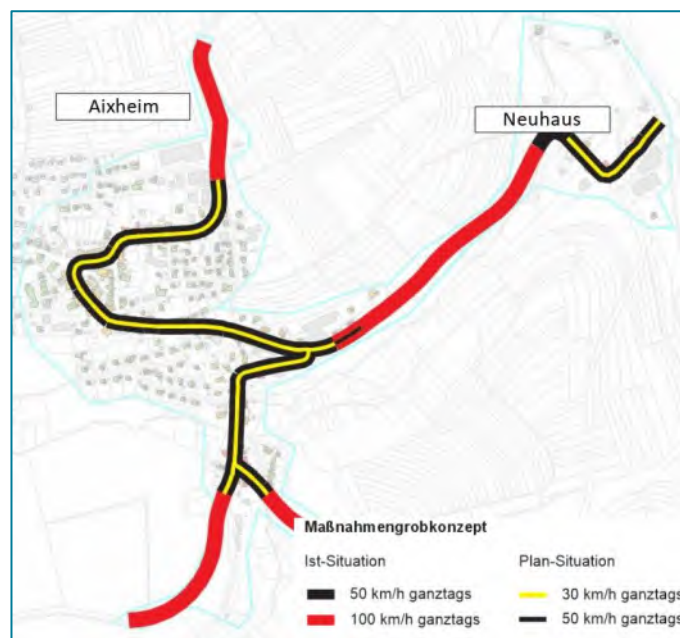


Abbildung 11: Maßnahmengrobkonzept OD Aixheim / Bebauung Neuhaus

2.4.3 Stromverfolgung OT Aldingen

Eine Einzelauswertung für den Ortsteil Aldingen ergibt im Gesamtverkehr Kfz/24h einen Durchgangverkehrsanteil von 13%. Im Schwerververkehr ergibt sich ein Anteil von nur 9%. Die grafischen Ergebnisse können im Detail der Anlage 5 entnommen werden.

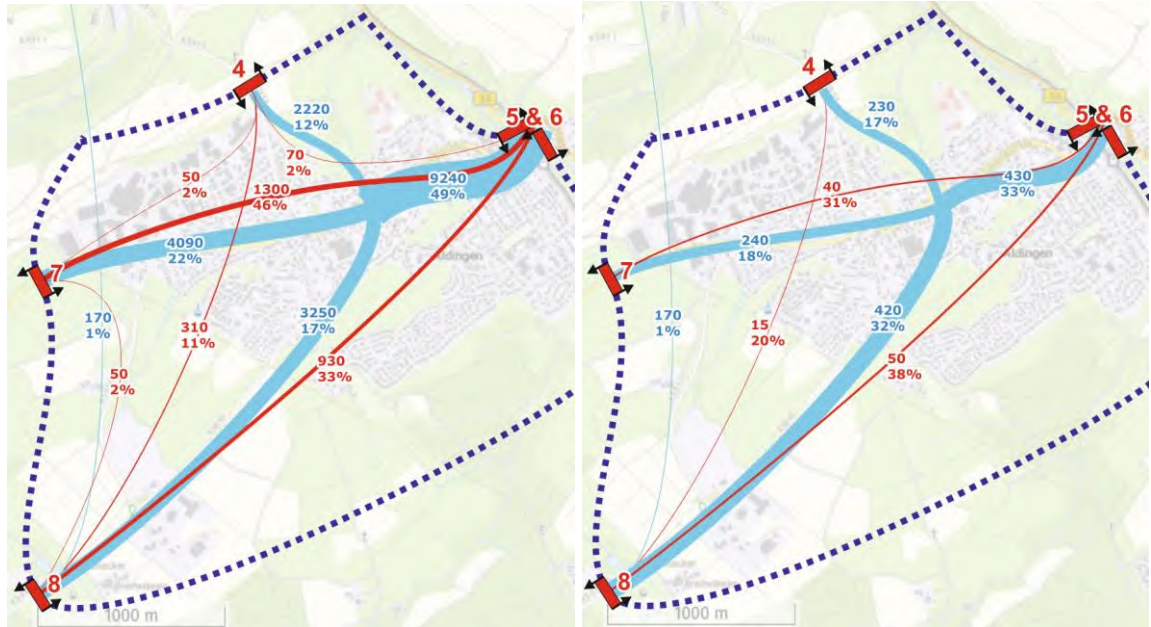


Abbildung 12: Stromverfolgung OT Aldingen Kfz/24h und SV/24h 19.03.26

3 Qualitative Bewertung der Ergebnisse im Hinblick auf mögliche Entlastungs-Strategien

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen mit Ermittlung der Durchgangsverkehrsbelastungen im Schwer- und Gesamtverkehr zeigen, dass allenfalls ein eher geringes Potential für eine Entlastung der Ortsdurchfahrten besteht. In qualitativer Form werden mögliche Strategien zur räumlichen Verlagerung der Durchgangsverkehre aufgezeigt:

3.1 Verkehrsrechtliche Beschränkungen (Lkw-Durchfahrtsverbote o.a.)

Einleitend sollen zunächst die Möglichkeiten zur Umsetzung eines Lkw-Verbots betrachtet werden. Eine zentrale Rolle stellt hierbei das Verkehrszeichen 253 dar, welches auf ein Verbot der Durchfahrt für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen hinweist. Ergänzend zum Verkehrszeichen 253 kommen eine Reihe möglicher Zusatzzeichen in Betracht. Abbildung 53 gibt hierzu einen beispielhaften Überblick.

Dabei kommen eine zeitliche Befristung (z.B. ein Nachtfahrverbot), ein höheres zulässiges Gesamtgewicht (7,5 oder 12 Tonnen), die Freigabe von Lieferverkehr oder ein Verbot von sogenanntem Durchgangsverkehr in Frage.

Vom Durchgangsverkehr sind nach Anlage 2 der StVO Quell- und Zielverkehr innerhalb des Gebietes, sowie der sogenannte regionale Wirtschaftsverkehr ausgenommen. Dem regionalen Wirtschaftsverkehr werden

Fahrten zugeordnet, welche in einem Radius von 75 Kilometern Luftlinie um den ausgewiesenen Streckenabschnitt ihre Quelle oder Ziel haben. Das Zusatzzeichen «Durchgangsverkehr» bezweckt die Sperrung des überregionalen Durchgangsverkehrs.

Im Fall Aldingen hätte ein Verbot von Durchgangsverkehr wenig Verlagerungswirkungen, da mit Sicherheit annähernd alle Lkw ihre Quelle oder Ziel innerhalb eines 75-Kilometer-Radius haben. Der Anteil von großräumigem Durchgangsverkehr dürfte vernachlässigbar gering sein.

Der Begriff Lieferverkehr ist in der StVO oder anderen Gesetzestexten nicht abschließend definiert. In der Rechtsprechung hat sich jedoch folgende Definition durchgesetzt: Lieferverkehr hat den Zweck des geschäftsmäßigen Transports von Gegenständen, welcher für die Führung und Aufrechterhaltung eines Geschäfts- oder Gewerbebetriebes erforderlich ist. Privatpersonen, die große Gegenstände transportieren, gelten somit nicht als Lieferverkehr, ebenso wenig Taxifahrer. Um die Existenz der lokalen Gewerbebetriebe zu sichern, ist dieser Zusatz also unabdingbar.

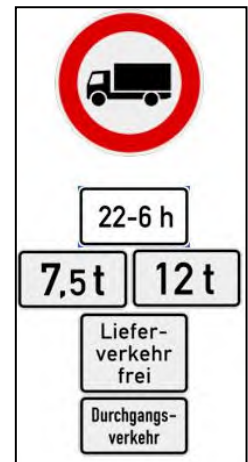


Abbildung 13: Verkehrszeichen 253 und mögliche Zusatzzeichen

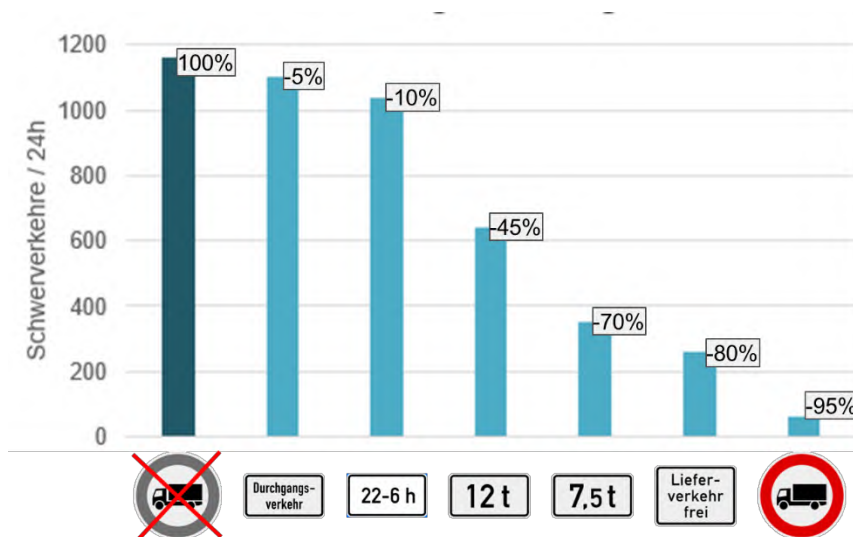


Abbildung 14: Absolute Schwerverkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Eutingen im Gäu

Abbildung 14 stellt beispielhaft die unterschiedlichen Schwerverkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Eutingen im Gäu abhängig vom Zusatzzeichen dar. Die Wirkung eines Durchfahrtsverbotes nur nachts oder mit dem Zusatzschild Durchgangsverkehr ist nahezu vernachlässigbar. Die Entlastungswirkung in Abhängigkeit der Tonnageklasse ergibt sich anhand der örtlichen Verkehrszusammensetzung. Mit Zusatzzeichen «Lieferverkehr frei» ist die Entlastung in Aldingen wesentlich geringer einzuschätzen als im Zuge der Bundesstraße in Eutingen, da es sich in Aldingen um Verkehre mit örtlichen bzw. regionalen Zielen handelt.

Ein Verbot aller Lkw über 3,5t ist nicht realisierbar. Gleichfalls ist zu berücksichtigen, dass die tatsächliche Entlastung derartiger Lkw-Verbote aufgrund Missachtung geringer ist.

Grundsätzlich denkbar wäre ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Ortslage Aldingen unter Ausschluss des Gewerbegebiets Brunnenstraße. Lkw von der B14 müssten über den Anschluss B14 Neuhaus anfahren. Die Anwohner in Neuhaus sowie der Neuhauser und Aldinger Straße in Aixheim würden dadurch stärker belastet, wohingegen eine größere Anzahl von Anwohnern in Aldingen entlastet würden.

Unabhängig der voraussichtlich negativen Ermessensentscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde wird aufgrund der insgesamt geringen Verlagerungswirkungen eine entsprechende verkehrsrechtliche Beschränkung nicht empfohlen.

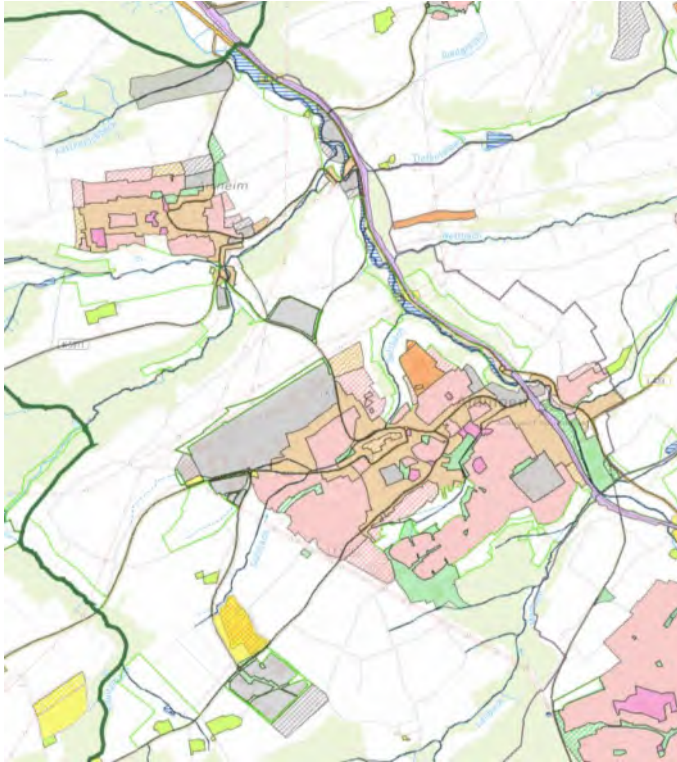


Abbildung 15: Auszug Flächennutzungsplan (www.geoportal-raumordnung-bw.de)

3.2 (Aus-)Bau einer Ortsumfahrung

Unabhängig der technischen und ökologischen Machbarkeit einer Ortsumfahrung wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer derartigen Maßnahme in Aldingen als voraussichtlich ungenügend erachtet. Entsprechend u.a. Darstellung könnte eine nördliche Umfahrung von Aldingen die B14 und die K5910 Rubäckerstraße mit zwei neuen Anschlussknotenpunkten verbinden.

Allein die Zulässigkeit eines neuen Anschlussknotens auf der rund 1,9 km langen Strecke der B14 zwischen den Anschlüssen Neuhaus und Kreisverkehr Aldingen wird als fraglich eingeschätzt.

Aber vor allem der Nutzen im Sinne einer Entlastung von Anwohnern erscheint gering. Durch die Verlagerung von Quell-Zielverkehren ergäben sich nicht nur Ent- sondern auch Mehrbelastungen.

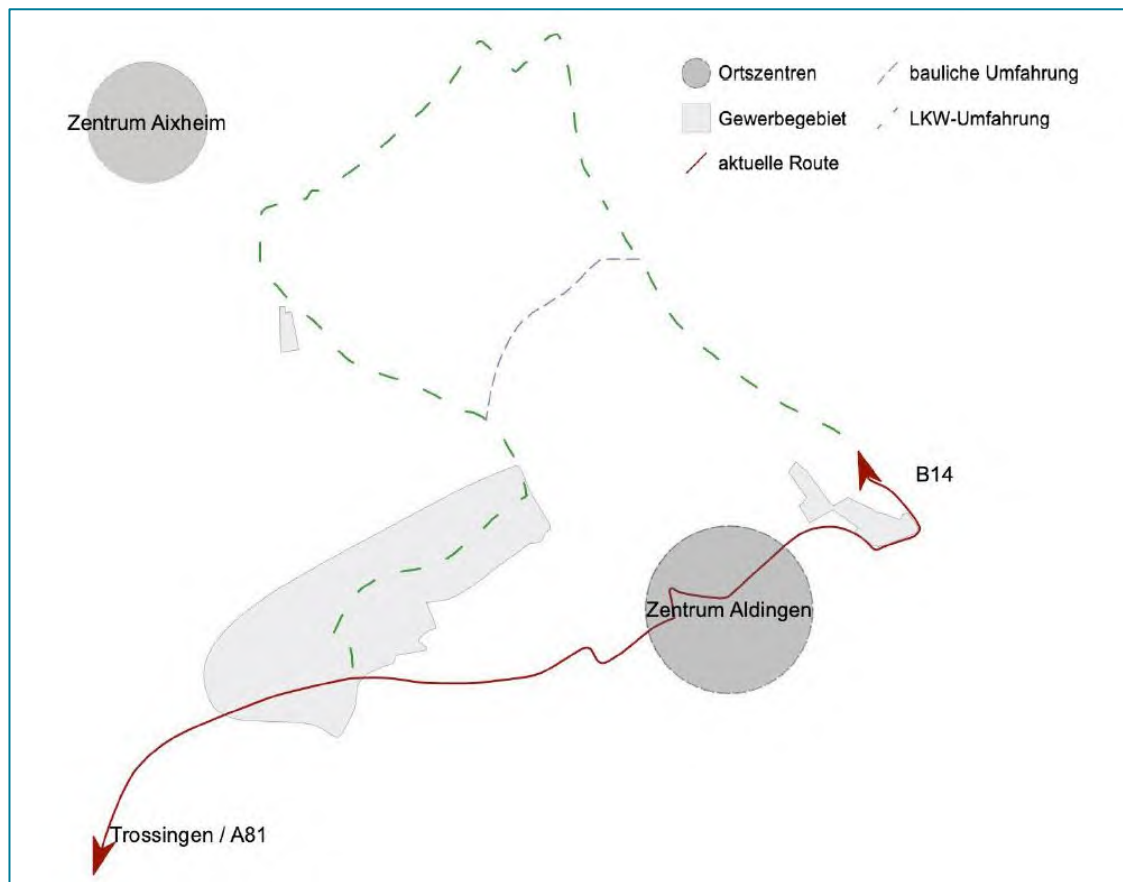


Abbildung 16: Ideenskizze Umfahrungsmöglichkeiten (Quelle unbekannt)

4 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Gemeinde Aldingen hat auf der Grundlage des Aktionsplans Mobilität, Klima- und Lärmschutz die verkehrliche Situation in den Ortslagen Aldingen und Aixheim vertieft untersuchen lassen. Ziel der vorliegenden Verkehrsanalyse 2026 ist es, die tatsächlichen Belastungen im Straßennetz, die Anteile von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sowie die Bedeutung des Schwerverkehrs belastbar zu erfassen. Auf dieser Grundlage sollte bewertet werden, ob bzw. in welchem Umfang verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen zu einer wirksamen Entlastung der Ortsdurchfahrten beitragen können.

Für die Untersuchung wurden am 19. März 2026 an drei Knotenpunkten sowie an acht Erfassungsquerschnitten Verkehrszählungen und Kennzeichenverfolgungen durchgeführt. Damit konnten sowohl die Tagesverkehrsbelastungen als auch die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinde und über den Außenkordon hinweg bestimmt werden. Die Erhebung erfolgte an einem repräsentativen Werktag bei unauffälligen Randbedingungen, sodass die Ergebnisse als belastbare Grundlage für die verkehrliche Einordnung herangezogen werden können.

Die höchsten Verkehrsbelastungen wurden auf der L433 Rottweiler Straße mit mehr als 8.500 Kfz pro 24 Stunden festgestellt. Auffällig ist dort ein deutliches Richtungsungleichgewicht zugunsten der Fahrtrichtung Aldingen. Ein gegenläufiges Ungleichgewicht zeigt sich an der Spaichinger Straße. Insgesamt bestätigen die Erhebungen, dass die Ortsdurchfahrten und die Verbindungen zwischen den Ortsteilen eine relevante Alltagsfunktion für den Gemeinde- und Regionalverkehr haben. Erhöhte Schwerverkehrsanteile wurden

insbesondere im Bereich der Zufahrt zum Gewerbegebiet Nägelsee, auf der Schuraer Straße sowie auf der Rubäckerstraße zwischen den Ortsteilen ermittelt.

Die Kennzeichenverfolgung liefert den entscheidenden Befund für die Bewertung möglicher Entlastungsmaßnahmen: Bezogen auf die Gesamtgemeinde wird der Verkehr klar vom Quell- und Zielverkehr dominiert. Rund 79 % des Gesamtverkehrs stehen in unmittelbarem Bezug zur Gemeinde; der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs ist damit insgesamt gering. Beim Schwerverkehr fällt der Durchgangsverkehrsanteil mit rund 10 % sogar noch niedriger aus. Das bedeutet, dass der überwiegende Teil der Belastung nicht aus verlagerbaren Fern- oder Umgehungsverkehr besteht, sondern aus Fahrten mit konkretem Bezug zu Aldingen oder Aixheim.

Für Aixheim zeigt die Einzelauswertung ein anderes Bild als für die Gesamtgemeinde: Hier liegt der Durchgangsverkehrsanteil im Gesamtverkehr bei rund 43 %, beim Schwerverkehr bei rund 40 %. Aixheim ist damit spürbar stärker von Durchfahrten betroffen, insbesondere in der Neuhauser Straße und Aldinger Straße. Vor diesem Hintergrund ist die im Bericht genannte zeitnahe Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen fachlich gut begründet. Die Maßnahme beseitigt die Belastung nicht, kann jedoch die Lärmsituation und Aufenthaltsqualität vor Ort verbessern.

Für Aldingen ergibt die Einzelauswertung dagegen einen deutlich geringeren Durchgangsverkehrsanteil von rund 13 % im Gesamtverkehr und nur rund 9 % im Schwerverkehr. Daraus folgt, dass verkehrsverlagernde Maßnahmen in Aldingen nur ein begrenztes Entlastungspotenzial besitzen. Ein Großteil des Verkehrs ist auch hier dem Eigenverkehr oder dem Ziel- und Quellverkehr zuzuordnen. Maßnahmen, die allein auf die Verdrängung des Durchgangsverkehrs zielen, können deshalb nur einen relativ kleinen Anteil der Gesamtbelastung beeinflussen.

Die qualitative Bewertung möglicher Entlastungsstrategien bestätigt diese Einschätzung. Verkehrsrechtliche Beschränkungen wie ein Lkw-Durchfahrtsverbot erscheinen auf den ersten Blick naheliegend, ihre tatsächliche Wirkung wäre in Aldingen jedoch voraussichtlich gering. Hintergrund ist, dass nur ein kleiner Teil des Schwerverkehrs als echter überregionaler Durchgangsverkehr einzustufen ist. Hinzu kommt, dass rechtliche Ausnahmen – etwa für Quell- und Zielverkehr oder regionalen Wirtschaftsverkehr – einen erheblichen Anteil der Fahrten weiterhin zulassen würden. Ein umfassendes Verbot aller Lkw über 3,5 Tonnen ist zudem nicht realistisch und fachlich wie rechtlich kaum durchsetzbar.

Auch eine räumliche Verlagerung des Verkehrs durch eine Ortsumfahrung wird kritisch bewertet. Unabhängig von technischen, ökologischen und planungsrechtlichen Fragen ist das zu erwartende Kosten-Nutzen-Verhältnis voraussichtlich ungenügend. Eine Umfahrung könnte zwar einzelne Straßenzüge entlasten, zugleich würden jedoch neue Belastungen an anderer Stelle entstehen, weil auch hier wesentliche Verkehrsanteile aus Quell- und Zielverkehren bestehen. Der verkehrliche Nutzen einer solchen Infrastrukturmaßnahme erscheint daher nach derzeitigem Erkenntnisstand begrenzt.

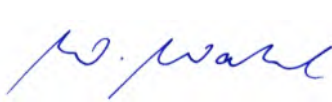
Zusammenfassend zeigt die Untersuchung, dass für die Gesamtgemeinde Aldingen nur ein begrenztes Potenzial zur Entlastung durch die Verlagerung von Durchgangsverkehren besteht. Die Datengrundlage spricht gegen die Erwartung, dass mit restriktiven Maßnahmen oder einer Umfahrungsstraße eine grundlegende verkehrliche Entlastung erreicht werden kann. Besonders für Aldingen sind die Spielräume klein, da der Verkehr überwiegend gemeindebezogen ist. Aixheim weist dagegen höhere Durchgangsverkehrsanteile auf, sodass dort punktuelle Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastungen eher ansetzen können.

Aus fachlicher Sicht wird daher empfohlen, die weiteren Schritte auf realistische und wirksame Einzelmaßnahmen zu konzentrieren. Der Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz zeigt hierzu eine Vielzahl von Möglichkeiten auf.

Die vorliegende Analyse schafft damit eine solide fachliche Grundlage für die politische und planerische Einordnung der Verkehrssituation in Aldingen. Sie zeigt klar, wo Belastungen bestehen, welche Ursachen ihnen zugrunde liegen und wo die Grenzen klassischer Verlagerungsstrategien erreicht sind. Die sinnvollste

Perspektive liegt daher nicht in einer pauschalen Verdrängung des Verkehrs, sondern in einer gezielten, orts-
teilbezogenen Optimierung mit Fokus auf Lärm, Sicherheit, Aufenthaltsqualität und verträgliche Verkehrsab-
wicklung.

Rapp AG



Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg



Nastia Alekseeieva
Fachplanerin Mobilität



RAPP



Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.B.
www.rapp.ch



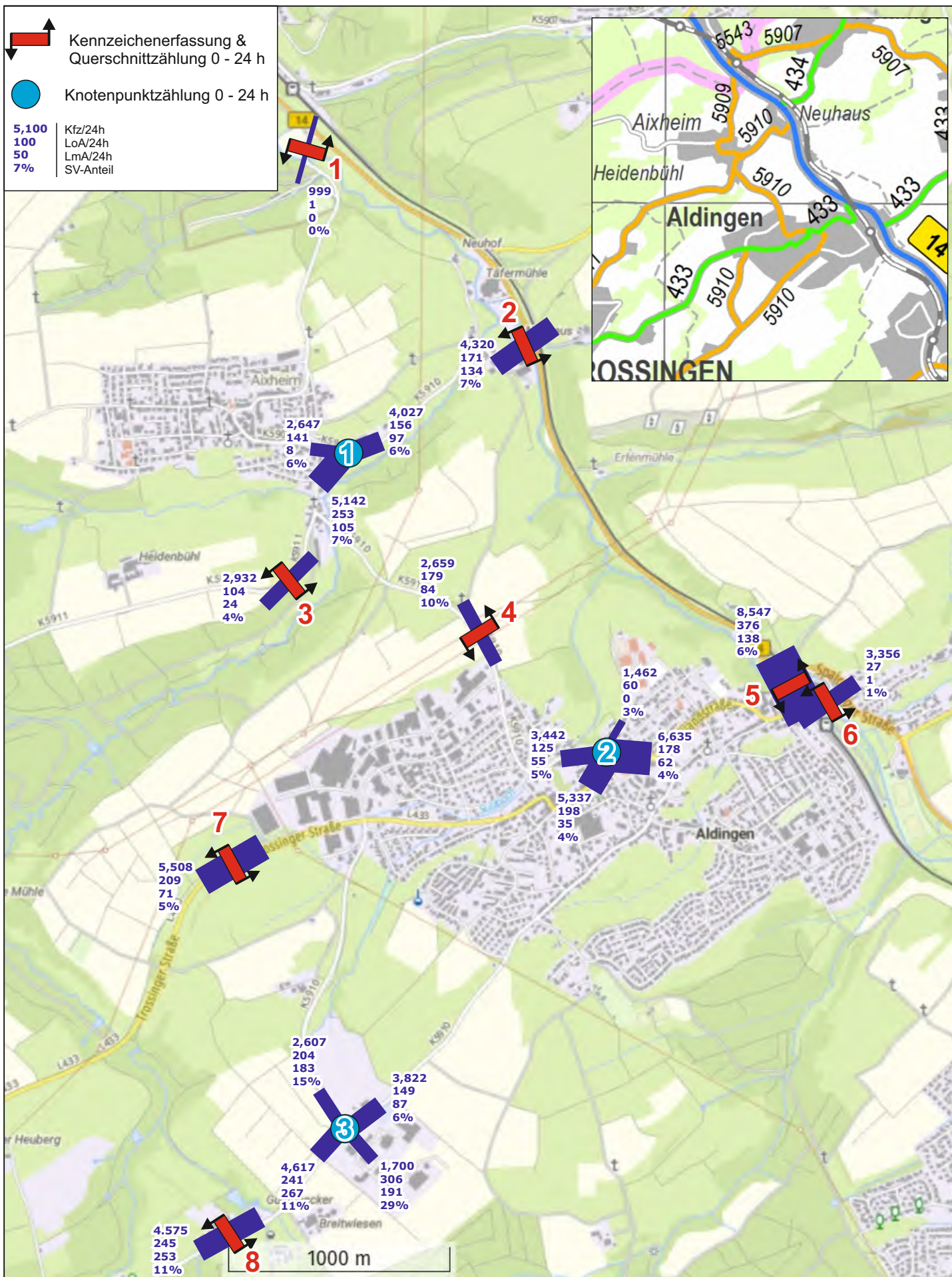
Verkehrsuntersuchung Aldingen

Zählstellen

2052.039

09.10.2025

Anlage 1



RAPP

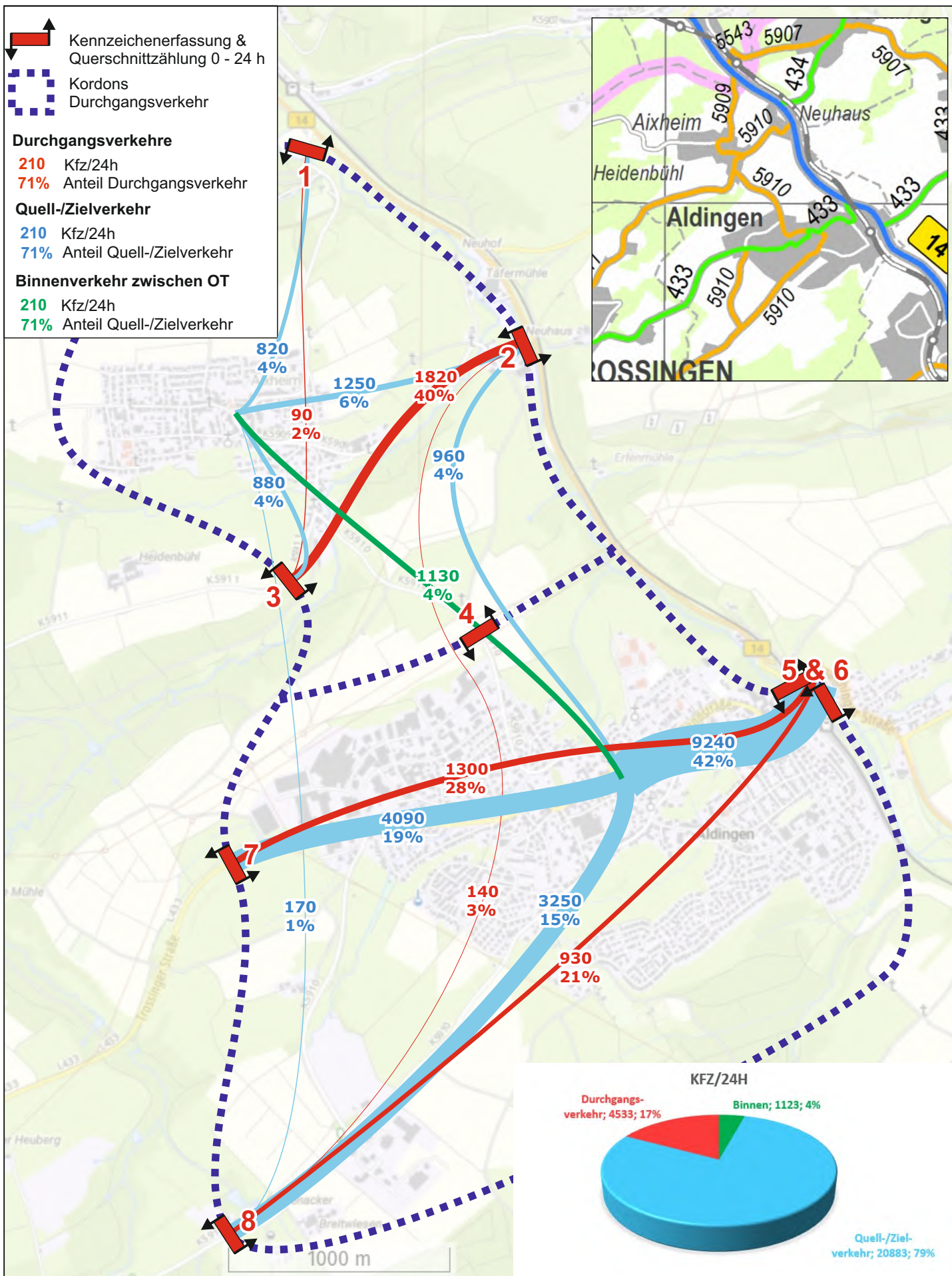


Rapp AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch



Verkehrsuntersuchung Aldingen

Tagesbelastung Do. 19.03.2026



RAPP

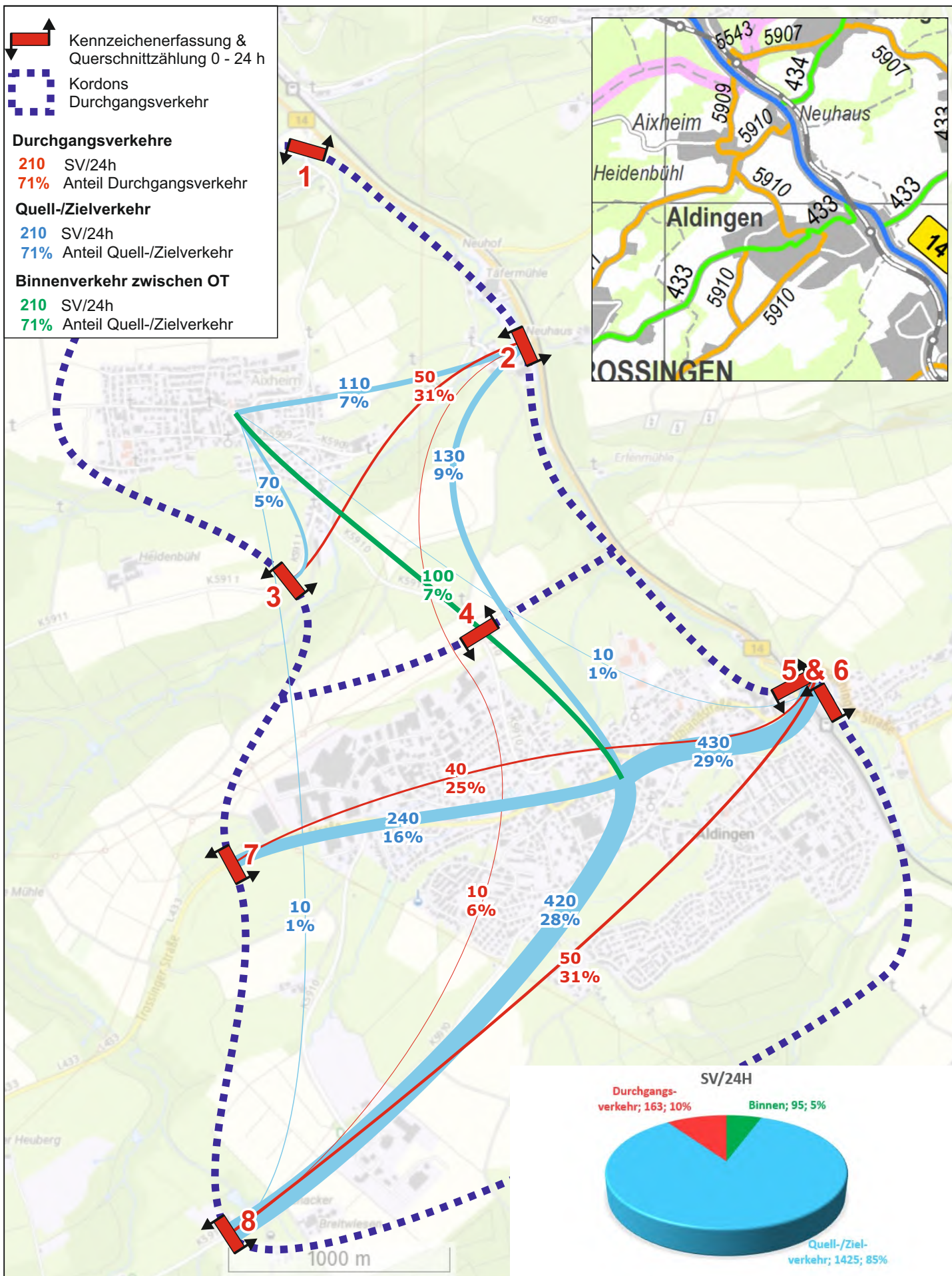


Rapp AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch



Verkehrsuntersuchung Aldingen

Stromverfolgung Do. 19.03.26
 Gesamtgemeinde Kfz/24h



RAPP

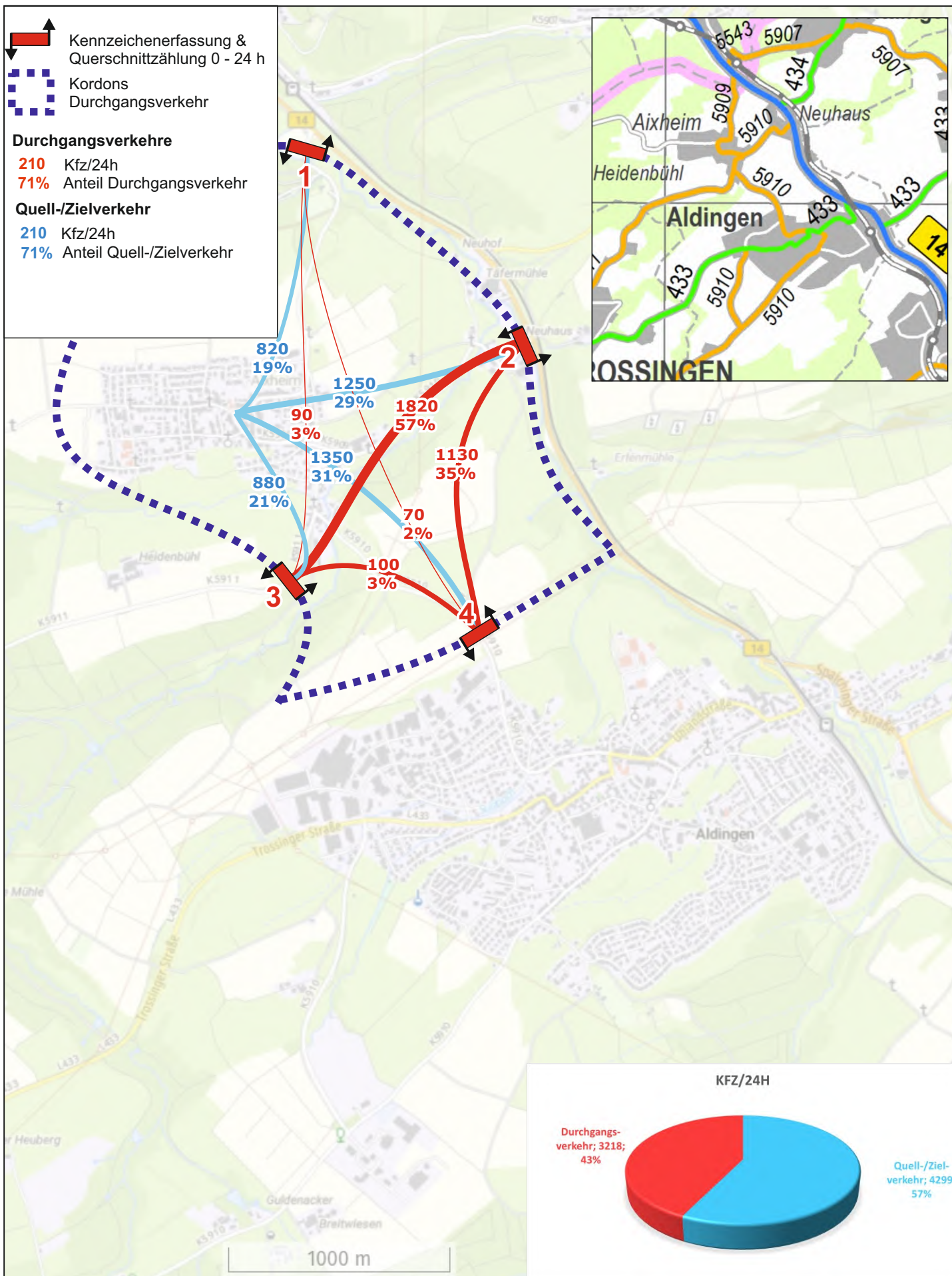


Rapp AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch



Verkehrsuntersuchung Aldingen

Stromverfolgung Do. 19.03.26
 Gesamtgemeinde SV/24h



RAPP

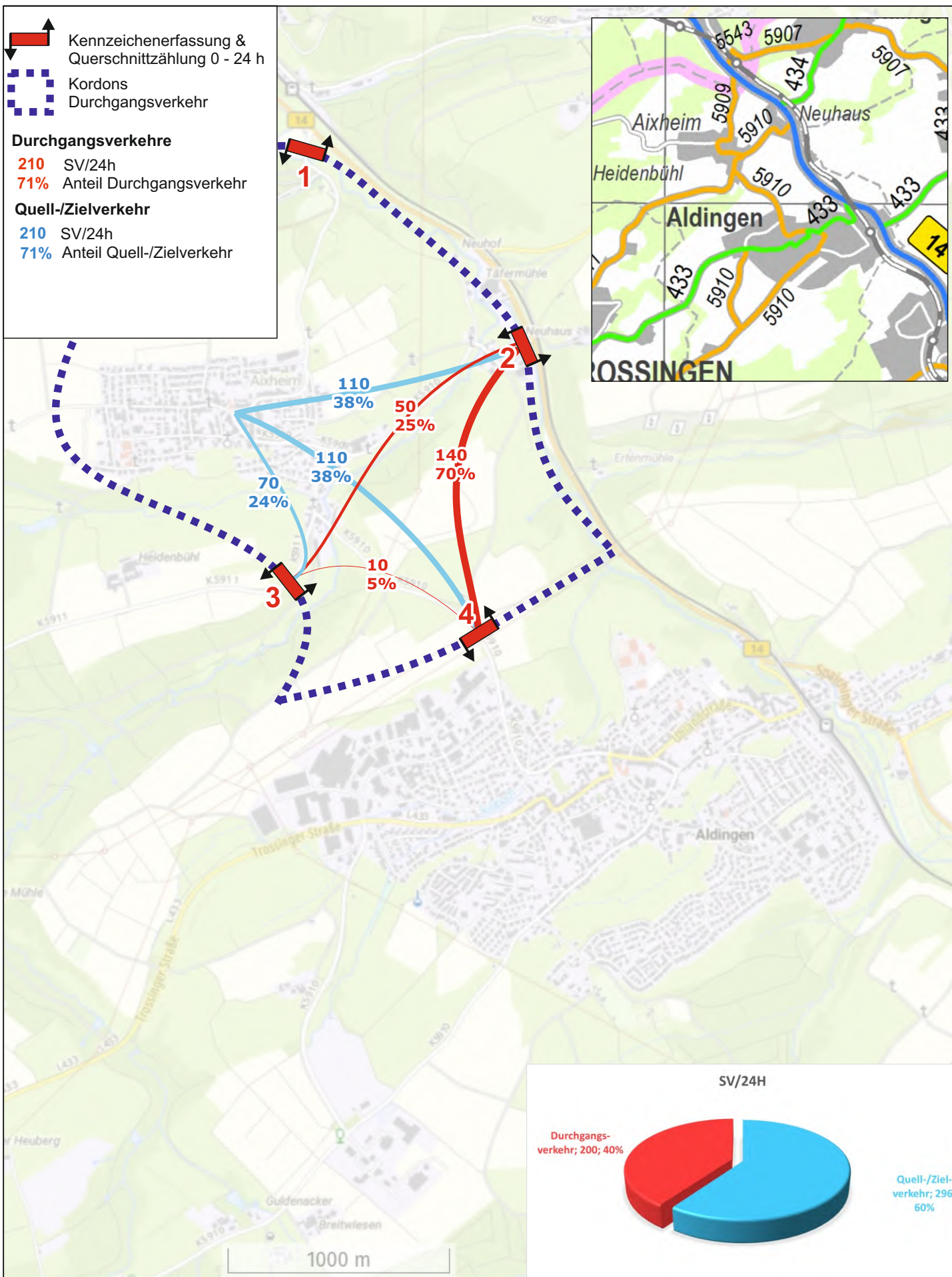


Rapp AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch



Verkehrsuntersuchung Aldingen

Stromverfolgung Do. 19.03.26
 OT Aixheim Kfz/24h



RAPP



Rapp AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch



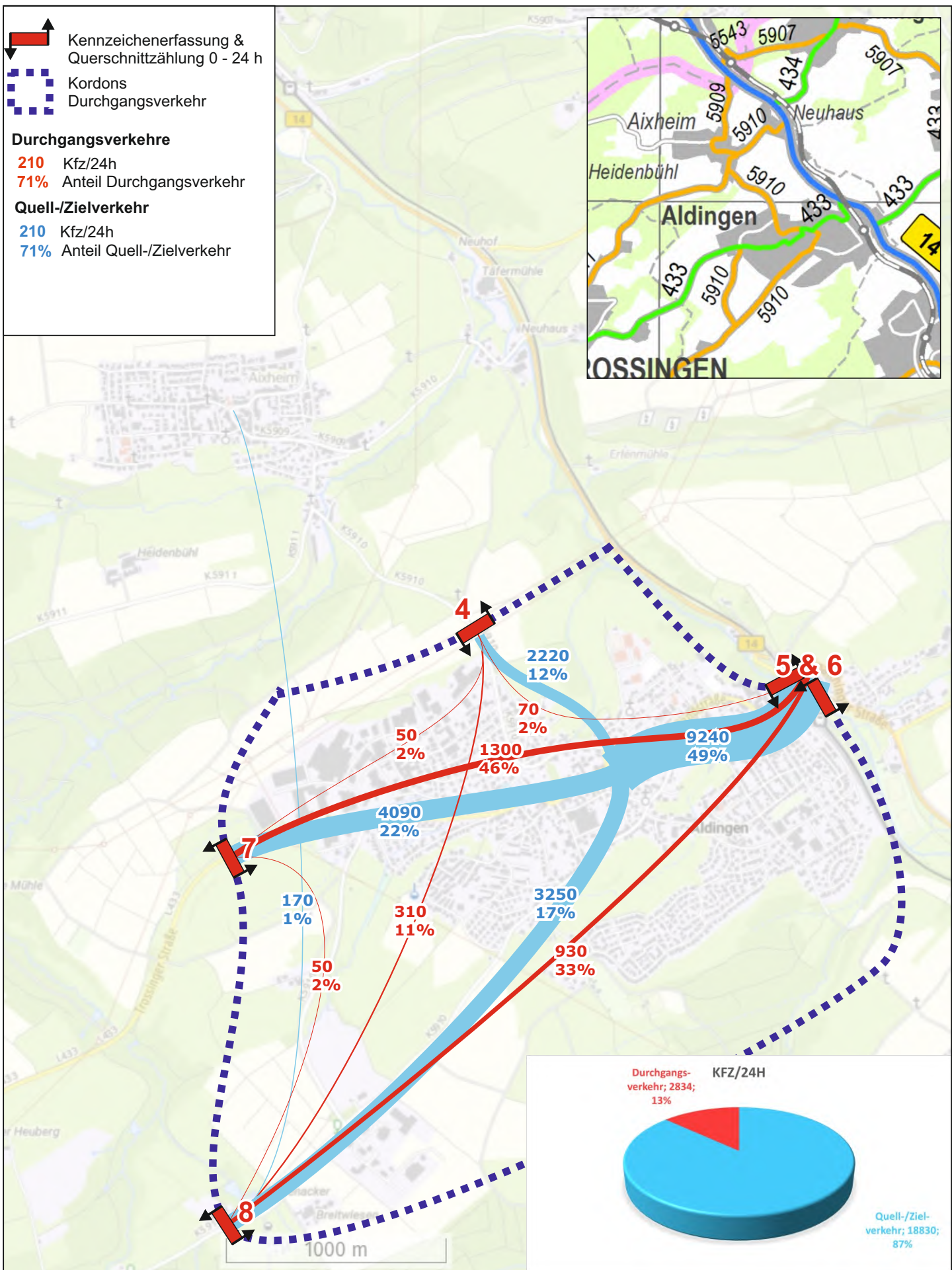
Verkehrsuntersuchung Aldingen

Stromverfolgung Do. 19.03.26
 OT Aixheim SV/24h

 Kennzeichenerfassung & Querschnittszählung 0 - 24 h
 Kordons Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehre
210 Kfz/24h
71% Anteil Durchgangsverkehr

Quell-/Zielverkehr
210 Kfz/24h
71% Anteil Quell-/Zielverkehr



 Kennzeichenerfassung & Querschnittszählung 0 - 24 h
 Kordons Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehre
210 SV/24h
71% Anteil Durchgangsverkehr

Quell-/Zielverkehr
210 SV/24h
71% Anteil Quell-/Zielverkehr

