

Gemeinde Aldingen

Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Zwischenbericht

10. März 2025

Bericht Nr. PRJ-MOL-2051.023

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	10. März 2025	Erstellung Qualitätssicherung	Leonie Wiesiollek Wolfgang Wahl

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
Leonie Wiesiollek	leonie.wiesiollek@rapp.ch	+49 761 217 717 384

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	6
2 Grundlagen	8
3 Analysen	11
3.1 Auswertung vorhandener Konzepte und Pläne	11
3.1.1 Entwicklungskonzept (2015)	11
3.1.2 Entwicklungskonzept (2023)	11
3.1.3 Studentisches Projekt Ortskern Aldingen (2024)	12
3.1.4 Bürgerbeteiligung «Aldingen trifft sich» (2023)	24
3.1.5 Nachhaltigkeitsregion NI-Region FÜNF G (Nachhaltigkeitsbericht 2017, 2020)	25
3.1.6 Gemeinsams Klimaschutzkonzept (2016-2017), KEA	26
3.1.7 Projekt Spurwechsel	27
3.2 Qualitative Bestands-Analyse	27
3.2.1 Checkliste 1	27
3.2.2 Checkliste 2	28
3.2.3 Regionale Funktion, Siedlungsstruktur und Entwicklung	28
3.2.4 Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrssituation	29
3.2.5 Lärm	30
3.2.6 Fahrleistung und CO ₂ -Ausstoß	31
3.2.7 Unfallstatistische Daten	32
3.2.8 Aufkommen Fließender Kfz-Verkehr	33
3.2.9 Geschwindigkeiten	34
3.2.10 Ruhender Verkehr im Kfz-Verkehr	34
3.2.11 ÖPNV und Mobilitätsmanagement	36
3.2.12 E-Mobilität	39
3.3 Stärken-Schwächen-Analyse	40
3.3.1 Straßennetz	40
3.3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit	41
3.3.3 Radverkehr	42
3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	46
3.3.5 Kfz-Verkehr und Straßenraumgestaltung	48
3.3.6 Aufenthaltsqualität, Grün, Ortsbild und Nutzungen (innerstädtischer Abschnitt der Hauptstraße)	48
3.3.7 Multi- und Intermodalität	49
3.3.8 Lärmschutz	50
3.3.9 Institutionelle Struktur und Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Jahresfahrleistung im Straßenverkehr im Gemeindegebiet Aldingen (Quelle: Statistisches Landesamt)	32
Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle ab 2020 nach Unfallursachen in Aldingen (Quelle: www.statistik-bw.de)	33
Tabelle 3: Verkehrsmengen klassifiziertes Straßennetz in Aldingen und Aixheim	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Präsentation LAP Aldingen 06.06.2024 / Machbarkeitsstudie Schutzstreifen (Rapp-Regioplan 2019)	6
Abbildung 2: Ablaufschema AMKL (Quelle: https://www.klimaschutz-bewegt.de)	7
Abbildung 3: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg (Quelle: www.vw.baden-wuerttemberg.de)	9
Abbildung 4: Zusammenspiel aus Maßnahmensets und Leitlinien (Quelle: Leitfaden, Kompetenznetz Klima Mobil)	10
Abbildung 5: Fuß- und Radweg in Aldingen zwischen Schulzentrum und Heidlesbach (Quelle: Entwicklungskonzept (2023))	12
Abbildung 6: Entwurf IGEK (Quelle: IGEK Aldingen, Green, Kuhn, Sax, Waidelich, 2024)	14
Abbildung 7: Räumliches Leitbild für den Ortskern von Aldingen (Quelle: IGEK Aldingen, Bergmann, Lösle, Maleta, Schultes, Simmendinger 2024)	16
Abbildung 8: SWOT Stärken und Potenziale (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	17
Abbildung 9: SWOT Schwächen und Risiken (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	17
Abbildung 10: Straßenraum Hauptstraße, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	18
Abbildung 11: Verkehrskonzept, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)	19
Abbildung 12: SWOT Mobilität (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	20
Abbildung 13: Ziel Verbinden (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	21
Abbildung 14: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	21
Abbildung 15: Umgestaltung der Hauptstraße (Quelle: IGEK Aldingen, Catizone, Gutmann, Fritz, Toplanaj, 2024)	22
Abbildung 16: Leitbild (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)	23
Abbildung 17: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)	23
Abbildung 18: Gefährliche Stellen für den Rad- und Fußverkehr in Aldingen (orange Punkte) (Quelle: Bürgerveranstaltung „Aldingen trifft sich“, Human IT Service GmbH)	24
Abbildung 19: Mitfahrbänke	26
Abbildung 20: Auspendelnde von Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)	29
Abbildung 21: Einpendelnde nach Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)	30
Abbildung 22: Freiwillige Lärmkartierung Aldingen 2024 (Rasterlärmkarte Tag)	30
Abbildung 23: Lärmkartierung Aldingen Pflichtstrecke B14 (Rasterlärmkarte Tag) (Quelle: www.udo.lubw.baden-wuerttemberg.de)	31
Abbildung 24: 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)	32
Abbildung 25: Unfallkarte 2023 (Quelle: unfallatlas.statistikportal.de)	33
Abbildung 26: Übersicht Verkehrsbelastungen	34
Abbildung 27: öffentliches Parkraumangebot in der Hauptstraße und südlich des Rathauses	35
Abbildung 28: Parkregelung in der Hauptstraße und Fahrbahnrandparken in der Hölderlinstraße	36
Abbildung 29: Streckenplan des Ringzug (Quelle: wikipedia)	37
Abbildung 30: Busliniennetz Aldingen und Aixheim (Quelle: https://littgis.landkreis-tuttlingen.de/)	39

Abbildung 31: E-Ladestationen in Aldingen (Quelle: https://chargefinder.com/de/aldingen/stromtankstelle/p5pgyn)	39
Abbildung 32: E-Ladestationen am Bahnhof und am Rathaus	40
Abbildung 33: Fahrbahneinengungen bei der Einfahrt in Tempo-30-Zonen	40
Abbildung 34: überdimensionierte Knotenpunktgestaltung	41
Abbildung 35: Zumeist kein barrierefreier Ausbau der Bushaltstellen, barrierefreie Bushaltestelle am Bahnhof Aldingen	42
Abbildung 36: Radweg an der B14 (Radnetz BW) mit Beleuchtung, Fahrradwegweisung	43
Abbildung 37: Fahrradabstellanlagen mit Vorderradklemmen am Hallenbad, keine durchlässige Sackgasse für Fuß- und Radverkehr beschildert	44
Abbildung 38: Radweg B14, kein Winterdienst und streckenweise Fahrbahnschäden, stark unterdimensionierte Radverkehrsanlage Trossinger Straße (L433) / Zotterangen	44
Abbildung 39: Fahrradaltwegweiser, fehlende gesicherte Überleitung zwischen Radverkehrsführung innerorts (Fahrbahn) und außerorts (Radweg)	45
Abbildung 40: Fahrradwegweisungsnetz in Aldingen (Quelle: Fahrradwegweisung, Planungsbüro VIA eG Köln)	46
Abbildung 41: Schienenhalt Ringzug und Haltestellenausstattung Bahnhof Aldingen	47
Abbildung 42: P&R-Parkplatz und B&R-Anlage am Bahnhof	47
Abbildung 43: neues Rathaus, Marktplatz und Spielplatz	49

Anlagenverzeichnis

1. Checkliste 1
2. Checkliste 2

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.

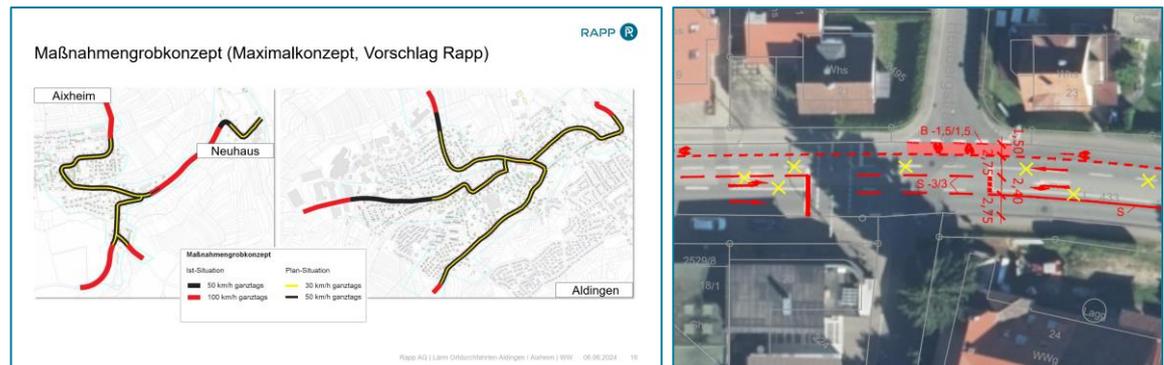


Abbildung 1: Präsentation LAP Aldingen 06.06.2024 / Machbarkeitsstudie Schutzstreifen (Rapp-Regioplan 2019)

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 Lärminderungsmaßnahmen 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 klimateffektiven 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

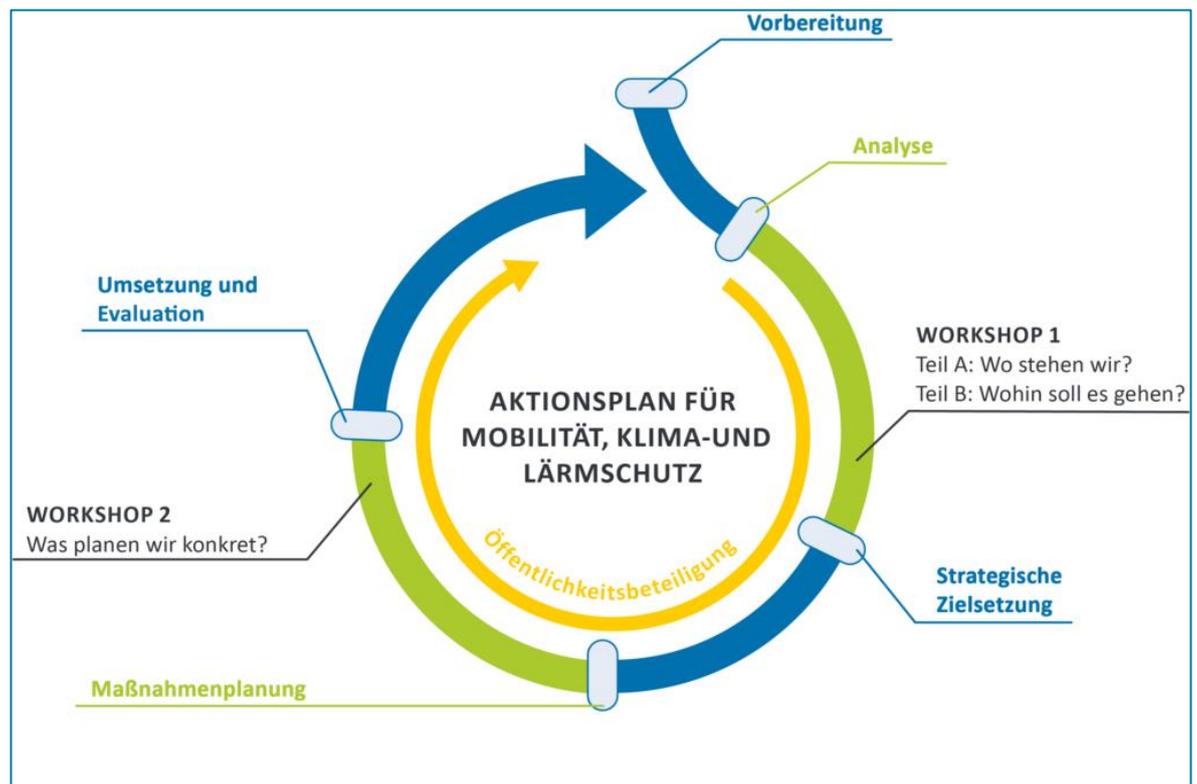


Abbildung 2: Ablaufschema AMKL (Quelle: <https://www.klimaschutz-bewegt.de>)

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/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:

- Aufsetzen eines integrierten, klimafreundlichen Aktionsplans unter Stärkung des Umweltverbunds und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, dabei Aufgreifen und Darstellung der Synergien zum Lärmschutz
- Abbildung des SUMP-Ansatzes in kleinen Städten
- In den Planungen bzw. zu gegebenem Zeitpunkt Aufgreifen des Leitfadens zu den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz des Landes
- Die Formulierung konkreter Ziele und wirksamer Maßnahmen mit Handlungsschritten, Priorisierungen, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, einfache Angabe zu Energie- und Treibhausgaseinsparung bzw. push-pull-Kombinationen
- Beachtung der vorhandenen Veröffentlichungen des Landes zur nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität im Aktionsplan, Aufgreifen weiterer Instrumente des Landes in Maßnahmen im Aktionsplan

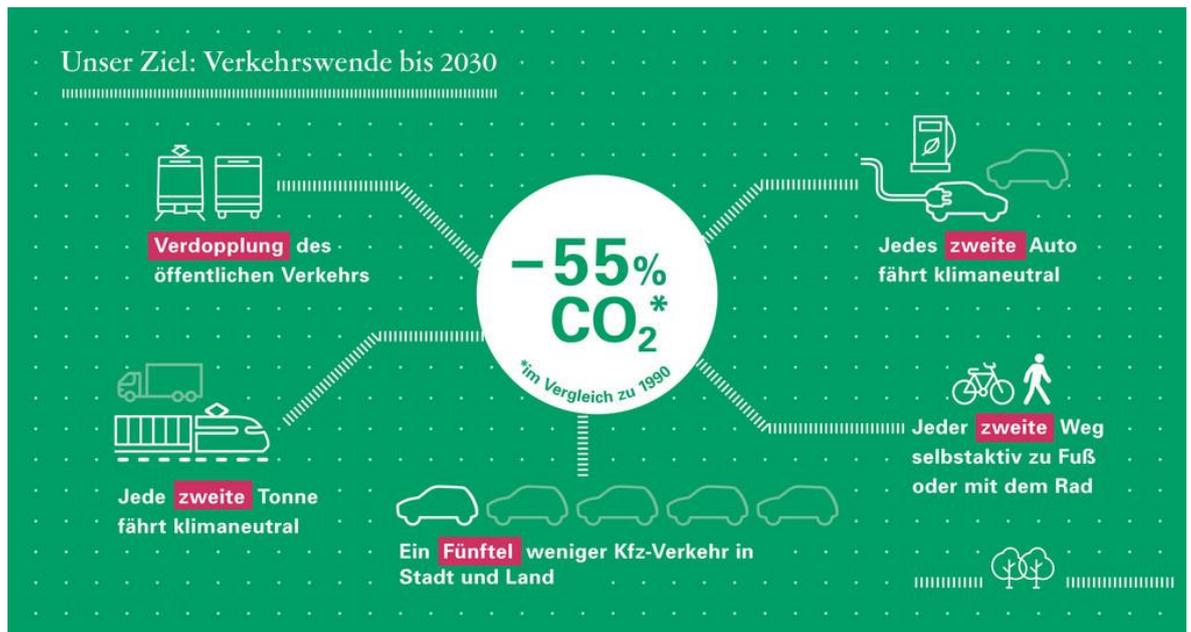


Abbildung 3: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg (Quelle: www.vm.baden-wuerttemberg.de)

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

LEITLINIEN



MASSNAHMENSETS

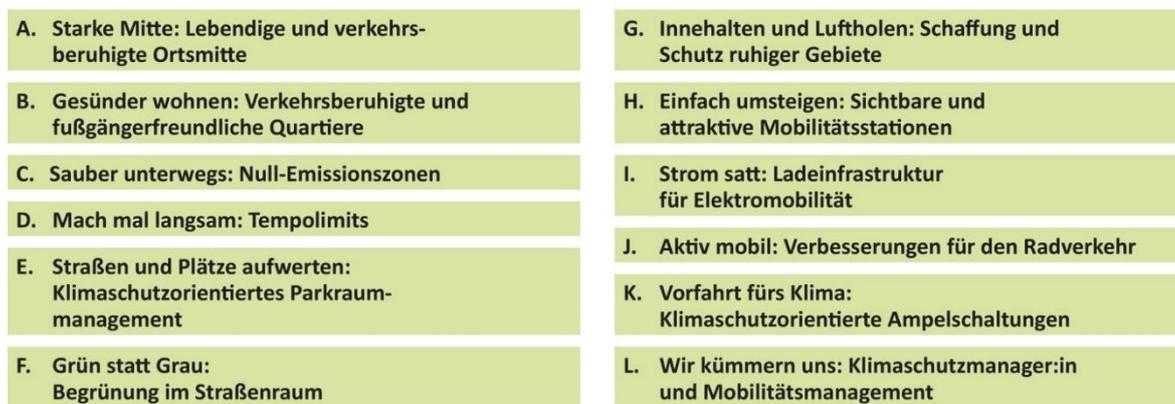


Abbildung 4: Zusammenspiel aus Maßnahmensets und Leitlinien (Quelle: Leitfaden, Kompetenznetz Klima Mobil)

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 Klimaschutzzielen). 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 Heildesbach: Wenn Entwicklung als Wohngebiets 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)

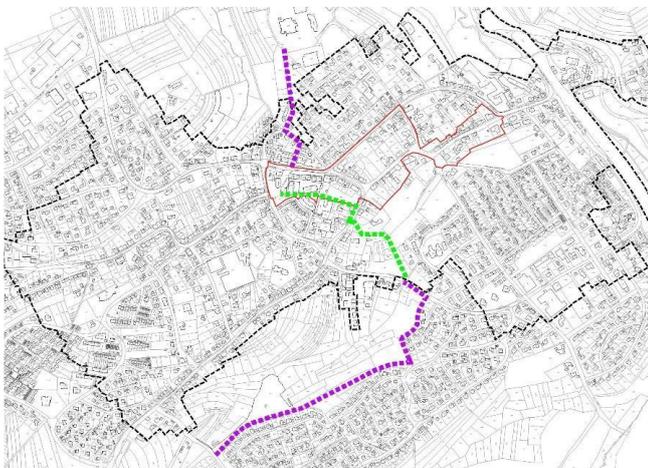


Abbildung 5: Fuß- und Radweg in Aldingen zwischen Schulzentrum und Heidlesbach (Quelle: Entwicklungskonzept (2023), LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH)

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

Ziel: Klimafit

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

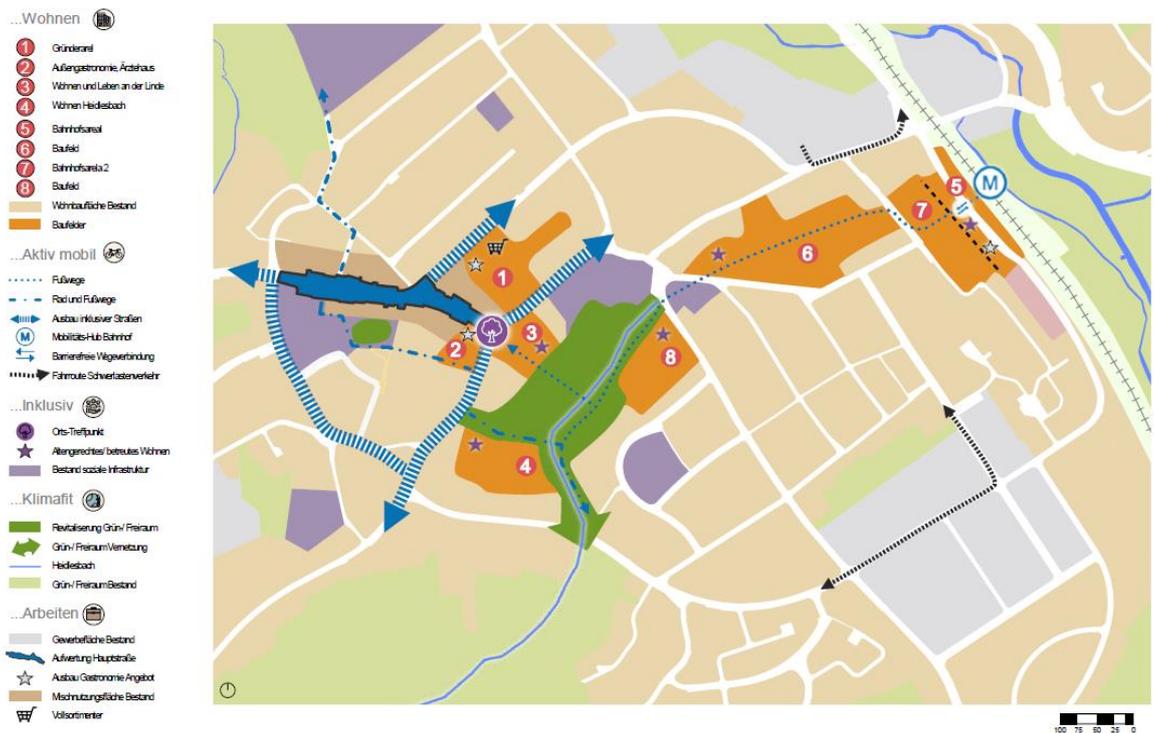


Abbildung 6: Entwurf IGEK (Quelle: IGEK Aldingen, Green, Kuhn, Sax, Waidelich, 2024)

- 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 Heidlesbach (vgl. Maßnahme Entwicklungskonzept (2023))
- Bahnhof ist bisher nicht in den Ort integriert, bessere Anbindung wird angestrebt (Baulücke Steig entwickeln)
- Entwurf Bahnhofsareal mit neuem ZOB, revitalisierten Bahnhofsgebäude (Z.B. Repaircafé, Warteraum, 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/ortsmitten/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 Bruhl

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 werden 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

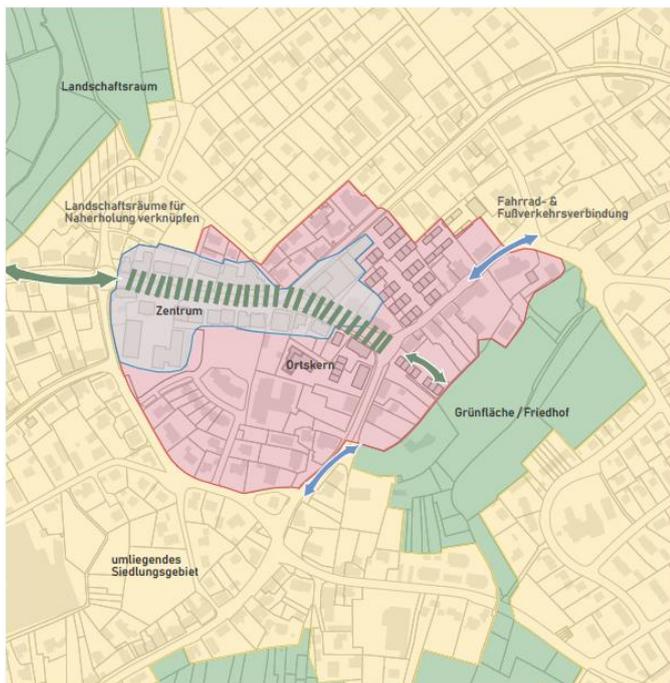


Abbildung 7: Räumliches Leitbild für den Ortskern von Aldingen (Quelle: IGEK Aldingen, Bergmann, Lösle, Maleta, Schultes, Simmendinger 2024)

Maßnahmen

- Umleitung Schwerlastverkehr über Hölderlinstraße, Riedwasen und Bahnhofstraße um Hauptstraße zu entlasten
- Vollsortimenter mit Tiefgarage (124 öffentliche Parkplätze) in Umlandstraße
- 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 B14
- Schienenanschluss
- gute Erreichbarkeit von Trossingen und Aixheim mit dem Bus
- Straßenraumaufwertung durch Staudenbeete

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)

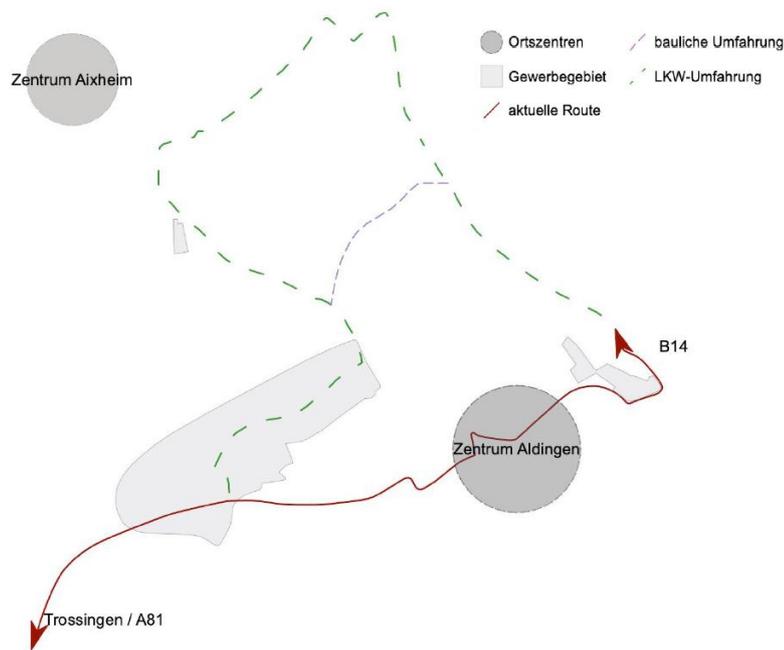


Abbildung 11: Verkehrskonzept, (Quelle: IGEK Aldingen, Binz, Ivancevic, Piller, Toth, 2024)

Zusammenfassung Handlungsbedarfe Mobilität Gruppe 4

Stärken

- gute Verkehrsanbindung (B14, A81)

Schwächen

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

Planungsziele

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

Rahmenplan

- Aufwertung Hauptstraße
- parallele Grünverbindung zur Hauptstraße

Strukturkonzept

- Aufwertung Hauptstraße, Parkplätze reduzieren, Parkraumbewirtschaftung einführen, autozentrierte Hauptstraße soll im Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Uhlandstraße sanieren und begrünen, grüne Querunginseln 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 (B14, A81)
- 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

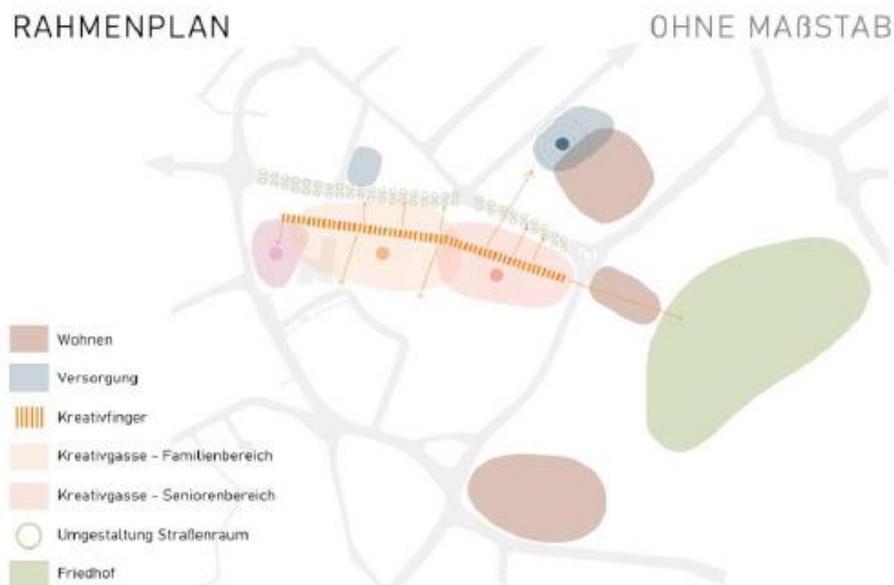


Abbildung 17: Rahmenplan (Quelle: IGEK Aldingen, Benz, Krause, Kühnel, Schmid, Zipperle, 2024)

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 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-/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

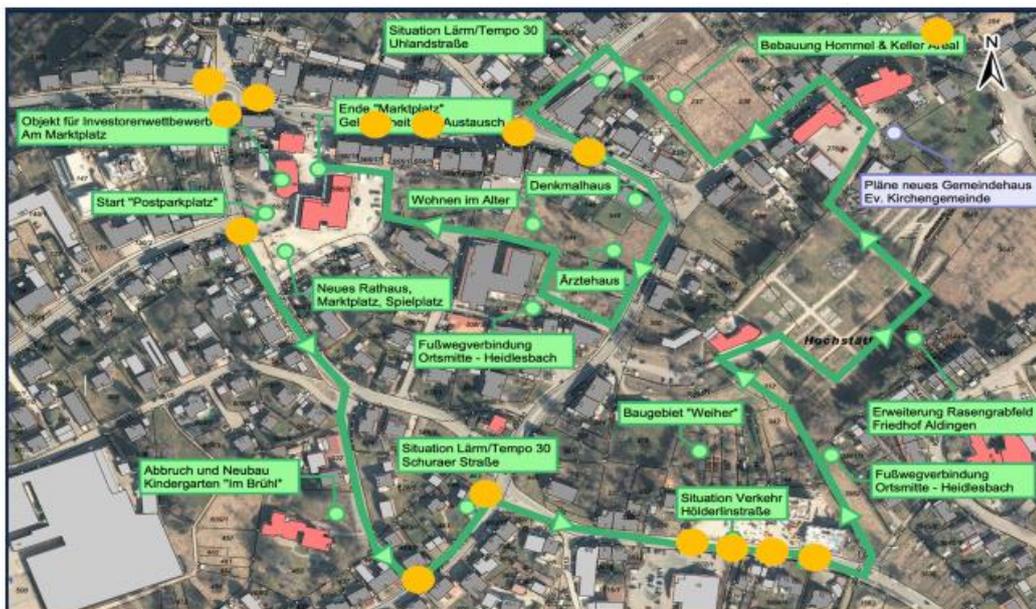


Abbildung 18: Gefährliche Stellen für den Rad- und Fußverkehr in Aldingen (orange Punkte) (Quelle: Bürgerveranstaltung „Aldingen trifft sich“, Human IT Service GmbH)

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 Radwegschäden 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 lärmmindernder Fahrbahnbelag und Anti-Klapper-Pads für Schachtdeckel verwenden
- Hotelgäste zur Nutzung der Tiefgarage verpflichten

Argumentesammlung für Tempo 30 bzw. gegen Tempo 30

3.1.5 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

- Mitfahrbänkle 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
- Mitfahrbänkle-App

Die Mitfahrbänkle 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 Mitfahrbänkle-App, welche die Vernetzung mit anderen Mitfahrbänklern möglich macht.



Abbildung 19: Mitfahrbänkle

Projekte die bisher nicht angegangen worden sind:

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

3.1.6 Gemeinsams Klimaschutzkonzept (2016-2017), KEA

Die Gemeinden Aldingen, Denkingen, Frittingen und Wellendingen haben 2016/17 ein gemeinsames integriertes Klimaschutzkonzept 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 Klimaschutzkonzept

Das Klimaschutzkonzept 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:

- Mitfahrbänkle 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

3.1.7 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 Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden, die im Rahmen der Nachbarschaftshilfe auf eine Begleitung angewiesen sind. Das Fahrzeug wird mit Fahrer gebucht und die Organisation der Fahrten übernimmt der Nachbarschaftshilfeverein MiKaDo e.V.

3.2 Qualitative Bestands-Analyse

3.2.1 Checkliste 1

Als Grundlagen der qualitativen Bestandsanalysen beinhaltet der AMKL-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 Ortsumgebung, 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 dem Leiter des kommunalen 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. Im Bezug auf die Verknüpfung von Mobilität und Klimaschutz fällt die Bewertung befriedigend aus, so dass es als sinnvoll erachtet werden kann einen AMKL 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, Allgemeinartzpraxen, 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)

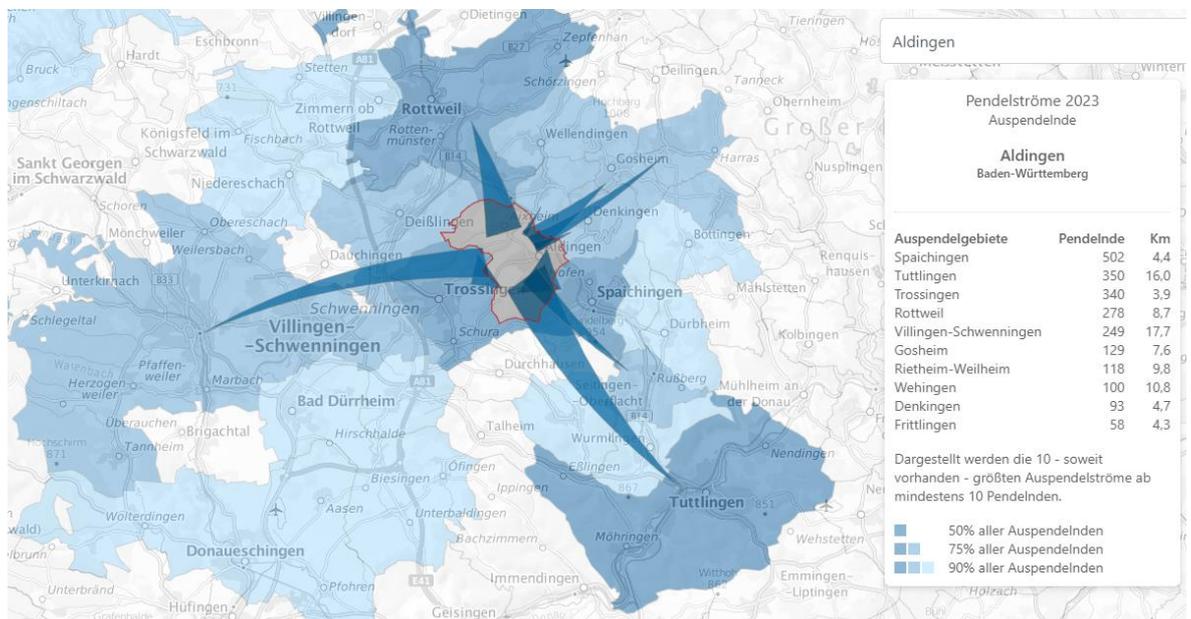


Abbildung 20: Auspendelnde von Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)

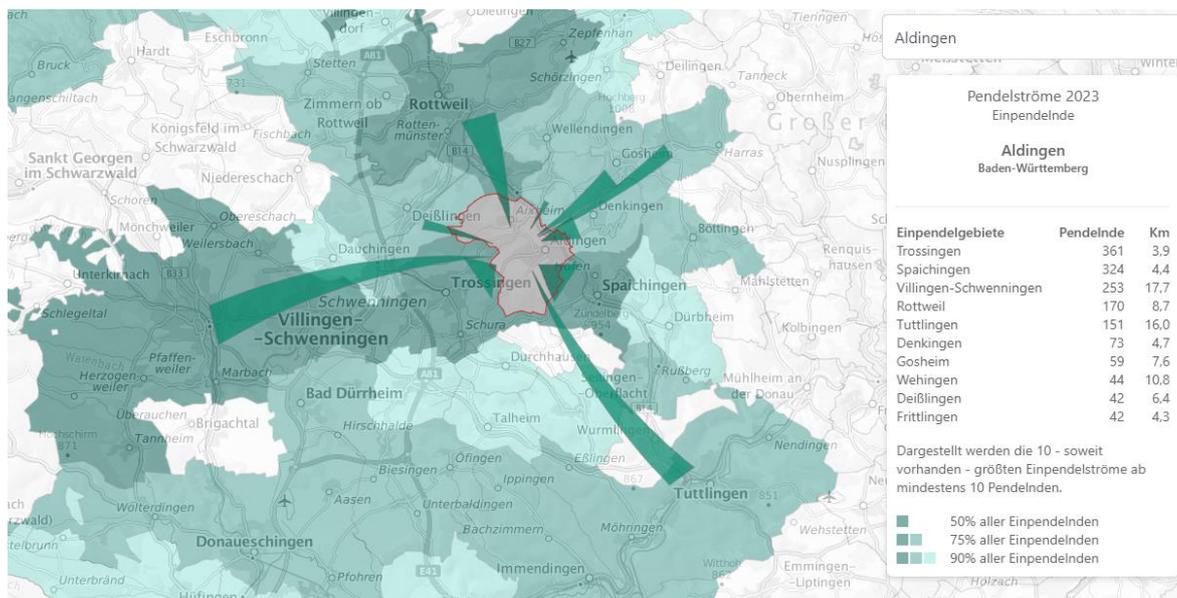


Abbildung 21: Einpendelnde nach Aldingen (Quelle: Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder)

3.2.5 Lärm

Es liegen ein aktueller 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) tags/nachts ermittelt. Ab diesen Werten besteht die Pflicht zur Einführung von lärmmindernden Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

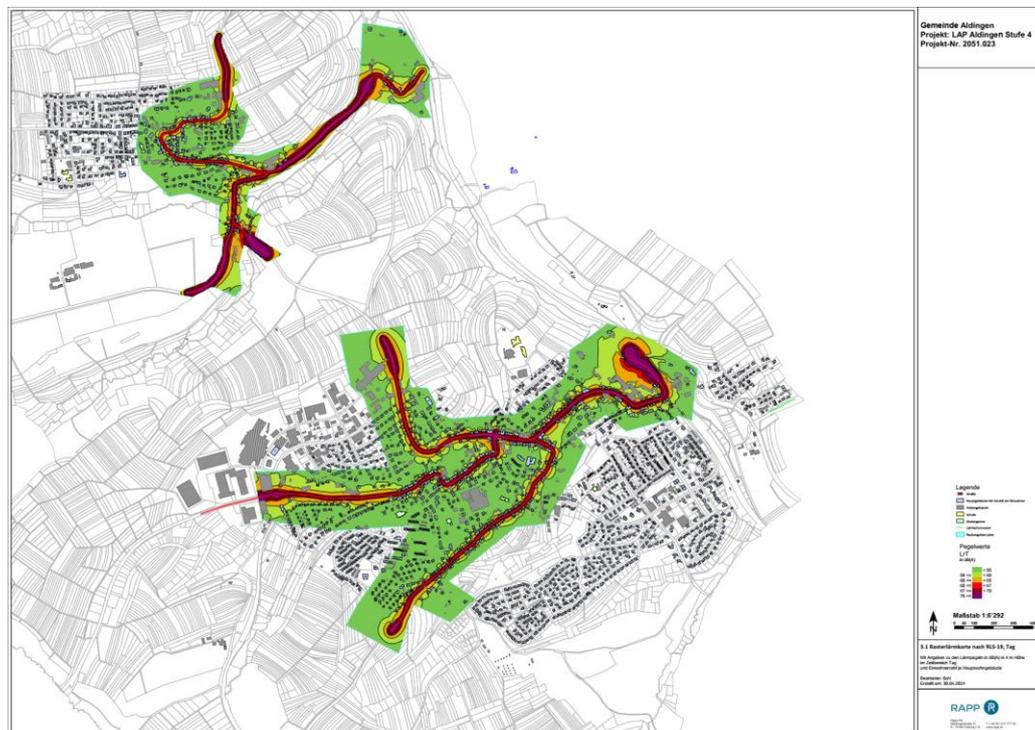


Abbildung 22: Freiwillige Lärmkartierung Aldingen 2024 (Rasterlärnkarte Tag)

Für die Bundesstraße 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.

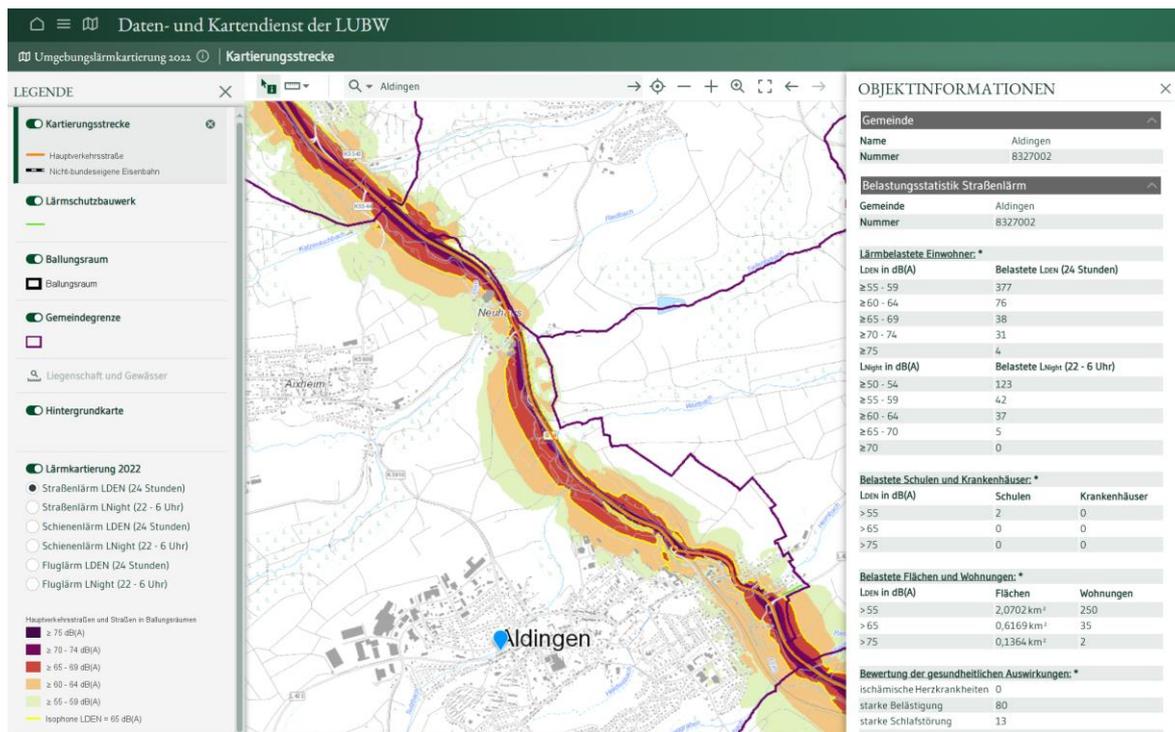


Abbildung 23: Lärmkartierung Aldingen Pflichtstrecke B14 (Rasterlärmkarte Tag) (Quelle: www.udo.lubw.baden-wuerttemberg.de)

3.2.6 Fahrleistung und CO₂-Ausstoß

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 Krafräder mit 1,5 % sind an der Gesamtfahrleistung nur mit einem geringen Anteil am Energieverbrauchs beteiligt (vgl. Tabelle 1).

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 1: Jahresfahrleistung im Straßenverkehr im Gemeindegebiet Aldingen (Quelle: Statistisches Landesamt)

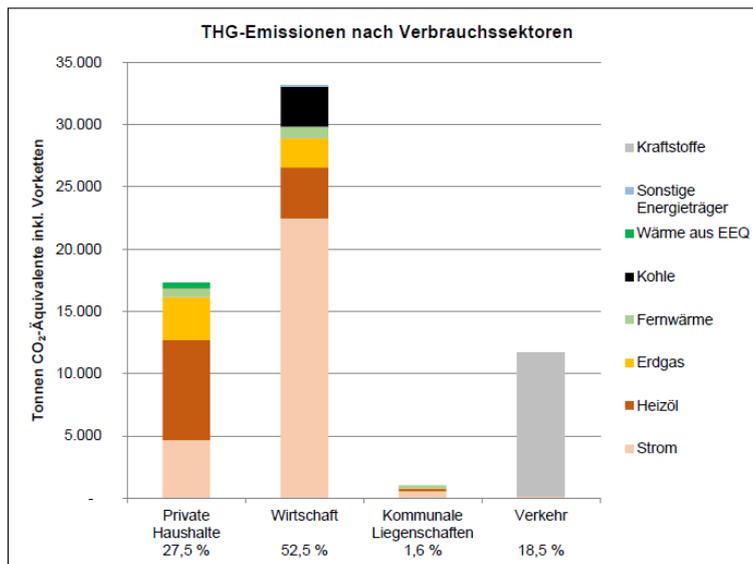


Abbildung 24: CO₂-Emissionen Energieträgern in der Gemeinde Aldingen nach Sektoren (Energie- und CO₂-Bilanz für die Gemeinde Aldingen, Energieagentur für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, 2024)

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

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



Abbildung 25: 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 Umlandstr. / Hauptstr. / Rotweiler 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 (ModusConsult)

Tabelle 3: Verkehrsmengen klassifiziertes Straßennetz in Aldingen und Aixheim

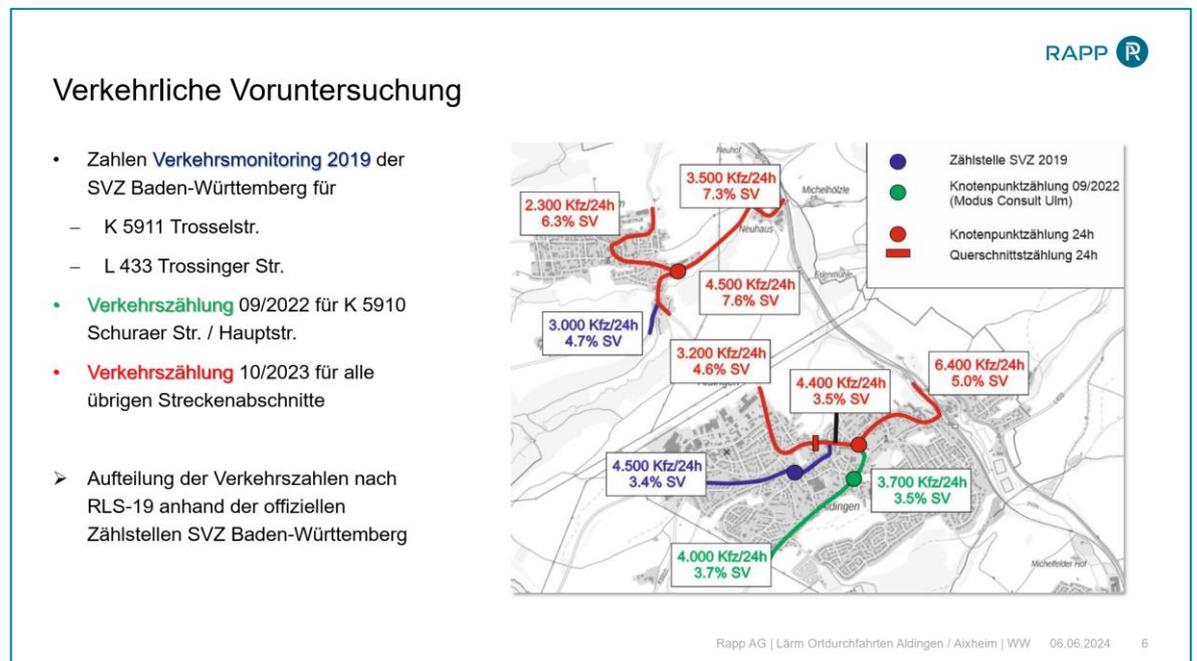


Abbildung 26: Übersicht Verkehrsbelastungen

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 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 27: öffentliches Parkraumbewirtschaftung in der Hauptstraße und südlich des Rathauses



Abbildung 28: 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-Haltestellen, 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 29: 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 einstündiger Takt 15 je Richtung Fahrten am Tag, zwischen 7:00 und 22:00 Uhr, So zweistündiger Takt zwischen 7:00 und 18 Uhr, einstündiger 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 halbstündiger 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

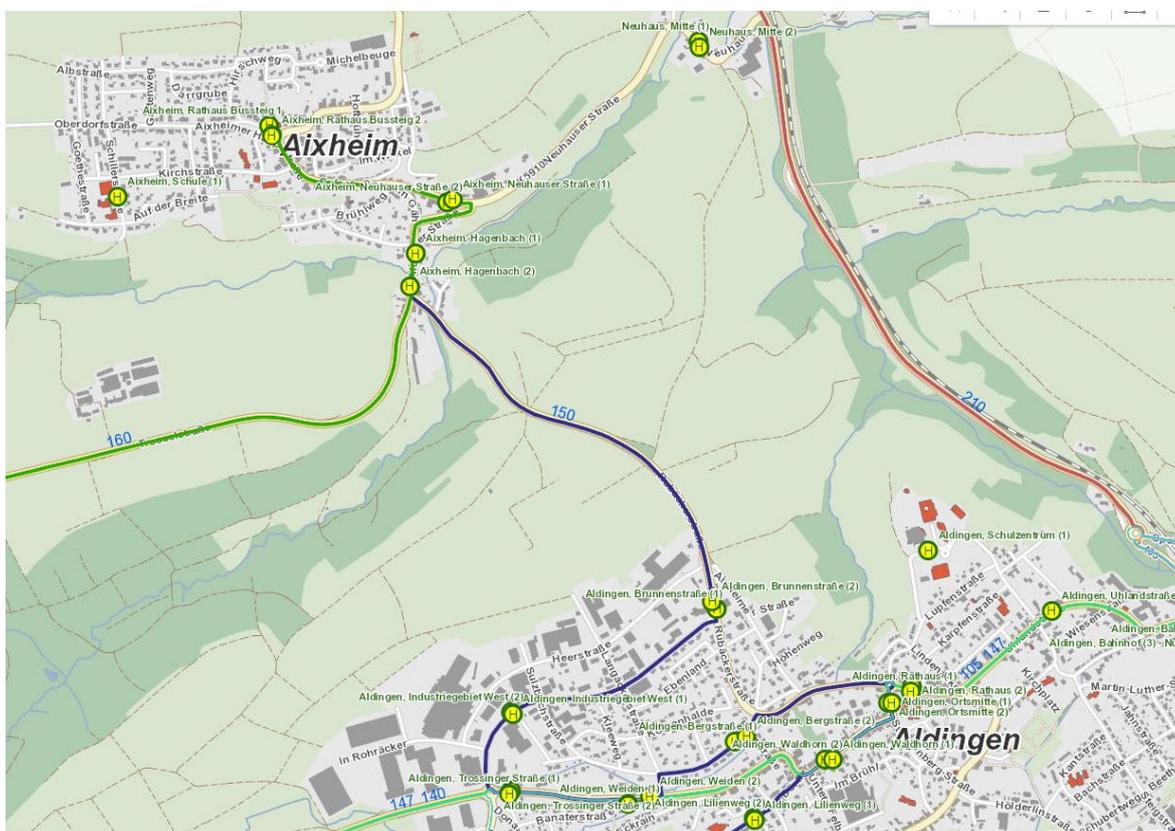




Abbildung 32: E-Ladestationen am Bahnhof und am Rathaus

3.3 Stärken-Schwächen-Analyse

3.3.1 Straßennetz

Stärken

- Einhaltung der städtebaulichen Einsatzgrenzen der Verkehrsbelastung ($DTV \leq 8.200$ 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 33: Fahrbahneinengungen bei der Einfahrt in Tempo-30-Zonen

Schwächen

- breite Straßenquerschnitte (Fahrbahnbreiten der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen > 6,50 m: Uhlandstraße: ca. 7,00 m - 9,50 m, 9,50 m mit separat markierten Abbiegestreifen, Hauptstraße: ca. 7,50 m, Aixheimer Straße: ca. 6,50 m, Rubäckerstraße: ca. 7,00 m, Schuraer Straße: ca. 7,00 m, am KP Hölderlinstraße bei Querungshilfen bis 10,50 m, Hölderlinstraße ca. 6,50 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 Uhlandstraße, Hauptstraße, 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 34: 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, Schutzstreifen-Konzept 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 35: 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 (B14, L433, K5910) 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 36: 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 37: Fahrradabstellanlagen mit Vorderradklemmen am Hallenbad, keine durchlässige Sackgasse für Fuß- und Radverkehr beschildert

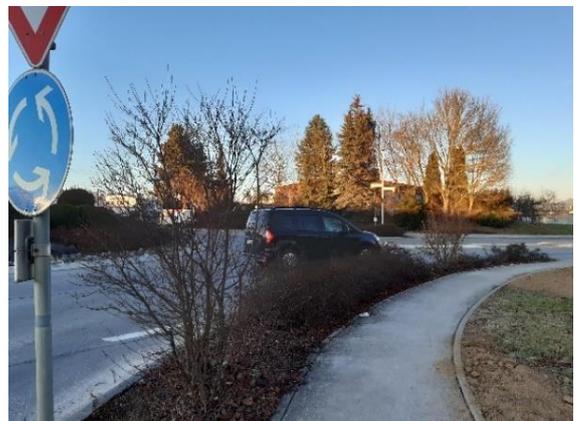


Abbildung 38: Radweg B14, kein Winterdienst und streckenweise Fahrbahnschäden, stark unterdimensionierte Radverkehrsanlage Trossinger Straße (L433) / Zotterangen



Abbildung 39: Fahrradwegweiser, 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

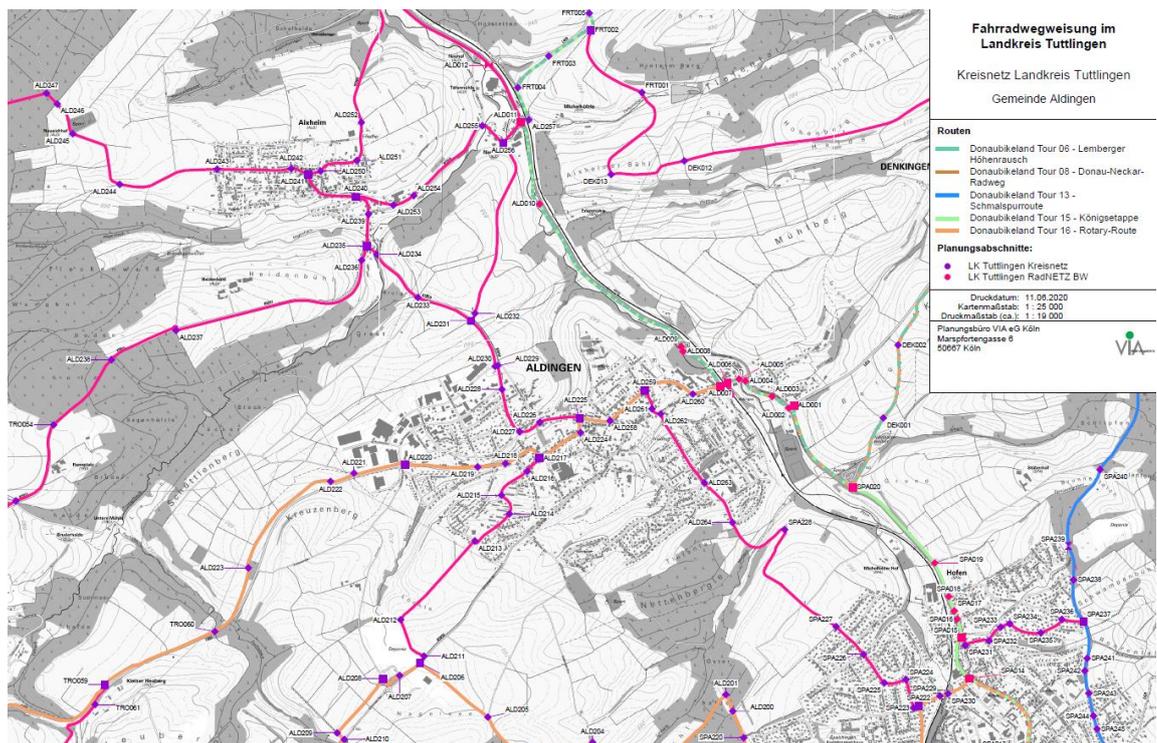


Abbildung 40: Fahrradwegweisungsnetz in Aldingen (Quelle: Fahrradwegweisung, Planungsbüro VIA eG Köln)

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken:

- Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr, Studentakt 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
- 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 41: Schienenhalt Ringzug und Haltestellenausstattung Bahnhof Aldingen

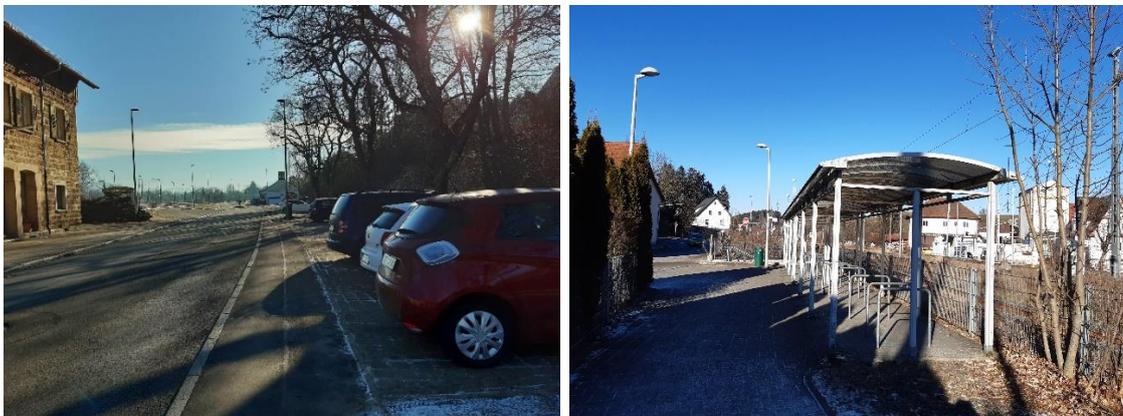


Abbildung 42: P&R-Parkplatz und B&R-Anlage am Bahnhof

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 überwiegenden 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 43: 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 B14 entwickeln

3.3.9 Institutionelle Struktur und Zusammenarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung

Stärken:

- 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)

Gutachterliche Einschätzung:

- Die institutionellen Voraussetzungen der Kommunalverwaltung (Kapazität, Struktur) für einen verstärkte 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 klimafreundliche Mobilität nutzen

Rapp AG

Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg

Leonie Wiesiollek
Projektleiterin Mobilität