

4.4 Maßnahmenkonzept für Aulendorf

Blatt 6 Im Folgenden wird das konkrete Maßnahmenkonzept zur Minderung des Straßenverkehrslärms in Aulendorf vorgestellt. Unter Blatt 6 sind die Maßnahmen in einer schematischen Übersicht abgebildet.

4.4.1 Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge

Zur Minderung der Lärmbelastungen durch Schlaglöcher oder Fahrbahnunebenheiten wurde das Sanierungskonzept der Poststraße beschlossen, welche sich derzeit in einem straßenbaulich sehr schlechten Zustand befindet.

Des Weiteren soll auf der L 285 im Bereich der Einmündung Mockenstraße/ Hauptstraße die Ausbesserung einer Unebenheit aufgrund einer ehemaligen Verkehrsinsel durchgeführt werden.

4.4.2 Lärmschutzwände

Aufgrund der freien Flächen entlang der L 285 zwischen dem bestehenden Lärmschutzwand und der Brücke Allewindenstraße ist als mittelfristige Maßnahme der Bau von Lärmschutzwänden möglich, um die dahinter liegenden Wohngebiete zu schützen (vgl. Blatt 6).

Beim Bau der Lärmschutzwand zwischen der Brücke Allewindenstraße und dem der Wohnbebauung benachbart gelegenen Gewerbe mit einer Höhe von 1,80 m und ca. 150 m Länge ergeben sich die in Tabelle 5 dargestellten Minderungen der Betroffenen.⁹ Nach dem vom LUBW genannten Preis von 200 €/m² würden sich die Kosten für eine solche Lärmschutzwand auf ca. 54.000 € belaufen.

Bei Fortführung der Lärmschutzwand bis zum bestehenden Lärmschutzwand (weitere rund 50 m) reduzieren sich die Betroffenen lediglich noch um 5 belastete Einwohner im Bereich 50 bis 55 dB(A), da vorrangig das vorgelagerte Gewerbe durch die Lärmschutzwand geschützt wird.

⁹ Die Lärmschutzwände wurden als Fortführung der Höhe des Berührungsschutzes auf der Brücke Allewindenstraße betrachtet, wonach sich die Höhe von 1,80 m ergab.

Intervalle	Lärmschutzwand Allewindenstraße (Eisenbahnbrücke bis Gewerbe) (h = 1,80 m; nicht reflektierend)				Lärmschutzwand Allewindenstraße (Eisenbahnbrücke bis Lärmschutzwand) (h = 1,80 m; nicht reflektierend)			
	Betroffene		Differenz zu Bestand		Betroffene		Differenz zu Bestand	
	[dB(A)]	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}
50 - 55	680	153	-1	-7	675	153	-6	-7
55 - 60	295	104	-2	+/- 0	295	104	-2	+/- 0
60 - 65	163	11	-8	+/- 0	163	11	-8	+/- 0
65 - 70	112	-	+/- 0	-	112	-	+/- 0	-
70 - 75	20	-	+/- 0	-	20	-	+/- 0	-
> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 5: Wirkung Lärmschutzwände

Beim Bau von Lärmschutzwänden sind Natur- und Bodenschutzbelange zu beachten (bspw. Gehölz- und Baumstrukturen, vorsorgender Bodenschutz).

4.4.3 Geschwindigkeitsreduzierung und -überwachung

Derzeit besteht in Aulendorf auf der Schussenrieder Straße (L 284) auf Höhe des Parksanatoriums die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Im weiteren Verlauf der Schussenrieder Straße in stadtauswärtiger Richtung wiesen die Bewohner auf Lärmbelastungen hin und das bereits weit vor dem Ortsausgangsschild die Autofahrer deutlich schneller fahren als den derzeit zulässigen 50 km/h (vgl. auch Blatt 2.3).

Zum Schutz der Wohnbevölkerung ist daher die Fortführung der Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h vorgesehen. Gleichzeitig wirkt sich die Geschwindigkeitsreduzierung positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Dies ist aufgrund der Nähe zu Schule und Sportstätten im betrachteten Bereich der L 284 von besonderer Bedeutung.

Wie in Abschnitt 4.2.2 festgestellt wurde, befindet sich an der L 285 Mockenstraße/ Allewindenstraße ein Lärmschwerpunkt. Um diesen Bereich vor allem während des Nachtzeitraums zu entlasten, soll zwischen dem Abzweig Booser Straße und dem Abzweig Altshauer Straße die Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht herabgesetzt werden. Zur Gewährleistung der Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage im Bereich Mockenstraße/ Allewindenstraße geplant.

Die Wirkungen der Geschwindigkeitsreduzierungen sind in Tabelle 6 dargestellt.

Intervalle	Tempo 30 (nachts) (L 285 - Booser Str. bis Altshauser Str.)				Tempo 30 (L 284 - Schussenrieder Str.)			
	Betroffene		Differenz zu Bestand		Betroffene		Differenz zu Bestand	
[dB(A)]	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	648	162	-33	+2	682	147	+1	-13
55 - 60	278	71	-19	-33	306	103	+9	-1
60 - 65	168	8	-3	-3	155	-	-16	-
65 - 70	109	-	-3	-	111	-	-1	-
70 - 75	16	-	-4	-	-	-	-	-
> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 6: Wirkung Geschwindigkeitsreduzierung

Die Zunahme in den Pegelklassen L_{DEN} 50 bis 60 dB(A) liegt darin begründet, dass durch die Maßnahmen hohe Pegel abgebaut werden und die Betroffenen einer niedrigeren Pegelklasse zugeordnet werden können.

4.4.4 Verkehrsfluss verstetigen

Als positiver Nebeneffekt der Herstellung der Leistungsfähigkeit durch den Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Allewindenstraße/ Schwarzhausstraße sind durch die Verstetigung des Verkehrsflusses Lärminderungseffekte zu erwarten. Dabei können im Mittel Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A) gegenüber herkömmlichen Kreuzungen erzielt werden.

4.4.5 Ortsumgehungen

Um den Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet Aulendorf zu entfernen, wären Ortsumgehungen zur Entlastung der L 284 in Nord-Süd-Richtung oder zur Entlastung der L 285 in Ost-West-Richtung denkbar.

Im Falle der L 284 bestanden bereits 2007 Planungen den Verkehr verstärkt über die Poststraße und Waldseer Straße zu führen und somit entlang des Stadtrandes von Aulendorf.

Die Umgehung des Stadtgebietes Aulendorf in Ost-West-Richtung könnte westlich von Aulendorf geführt werden. Auf der Verkehrsachse zwischen Ravensburg, Aulendorf und Saulgau fließt viel Verkehr, der südöstlich im Bereich Zollenreute durch eine Ortsumgehung aufgenommen werden könnte und an der L 286/L285 wieder zusammengeführt werden könnte.

Im Zuge des Verkehrskonzeptes für die Stadt Aulendorf wurde insgesamt ein Durchgangsverkehr von 29 % ermittelt, wobei 48 % davon dem Schwerverkehr zuzuordnen sind. Ein entsprechendes Potential ergibt sich für die Verkehrsentslastung im Zuge einer Ortsumgehung.

Ein konkreter Verlauf der Ortsumgehungen ist derzeit noch nicht festgelegt. Bei der Planung der Ortsumgehungen sind die Belange des Naturschutzes (Berührung FFH-Gebiet, mögliche Zerschneidung von Biotopen) und des Bodenschutzes (scho-nender, haushälterischer Umgang mit Boden) zu beachten.

Im Zuge einer konkreten Planung sind dann auch Verkehrsverlagerungseffekte aufgrund der Ortsumgehung in ihrer Gesamtbilanz zu berücksichtigen (Entlastung auf der einen Straße, Belastung auf anderen Straßen).

4.4.6 Begleitende Konzepte

Nachfolgend sind tabellarisch die Bereiche aufgeführt, die zur Lärminderung beitragen und in denen daher weiterhin bzw. in Zukunft die Lärmschutzbelange Berücksichtigung finden sollten:







Stadtentwicklungsplanung	Vekehrsentwicklungsplanung	Bauleitplanung
Schließen von Baulücken	Förderung Radverkehr (Abstellanlagen Bahnhof, Radwegenetz Landkreis)	Abstände zur Straße vergrößern
	Förderung Fußverkehr	Grundrissgestaltung beim Bau neuer Gebäude
	Förderung ÖPNV	
	Förderung Car Sharing	
	Förderung Anschaffung lärm- armer Fahrzeuge im kommunalen Nutzungsbereich (Vorbildfunktion, Ladestation für Elektrofahrzeuge bereits vorhanden)	
	Parksuchverkehr verringern (stärkere Nutzung Tiefgaragen)	

Tabelle 7: Begleitende Konzepte zur Lärmaktionsplanung

Derzeit werden parallel zur Lärmaktionsplanung ein Verkehrskonzept und ein integriertes Stadtkonzept für Aulendorf aufgestellt.



Legende:

-  / Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge
-  bestehender Lärmschutzwall
-  mögliche Lärmschutzwände
-  Geschwindigkeitsbeschränkung
-  Kreisverkehr
-  mögliche Ortsumfahrungen (schematische Darstellung)

Maßnahmenübersicht Straßenverkehr