Aufgabe des Verkehrsleitbildes

Die Aufgabe des Verkehrsleitbildes besteht darin, der Verkehrsgestaltung in Aulendorf einen verbindlichen Orientierungsrahmen zu geben. Die Verkehrsgestaltung beinhaltet in diesem Falle alle Maßnahmen, welche das Verkehrsaufkommen, die räumliche Verkehrsverteilung und den Verkehrsablauf beeinflussen.

Das zu entwickelnde Verkehrskonzept ist Teil der Stadtentwicklungsplanung und leistet einen Beitrag zu deren Zielen. Dafür benötigt die Gestaltung des Verkehrssystems des motorisierten Individualverkehrs einen verbindlichen Orientierungsrahmen.

Vor dem Hintergrund des Leitbildes können die Gutachter und die Verwaltung geeignete Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen für verschiedene Varianten entwickeln, bewerten und vorschlagen. Der Politik wird mit dem Leitbild ermöglicht, den Grad der Zielerreichung von Varianten zu vergleichen und auf Basis von Abwägungen sachgerechte Entscheidungen zu treffen. Der Öffentlichkeit werden komplexe Zusammenhänge verständlicher veranschaulicht, so dass vorgeschlagene Maßnahmen vor diesem Hintergrund eine höhere Akzeptanz erfahren.

Das Leitbild enthält bewusst keine Maßnahmen, diese werden in den folgenden Bearbeitungsschritten („Konzeption“) auf der Basis des Leitbildes entwickelt.

Defizite und Handlungsfelder

Der Innenstadtbereich und hier vor allem die Hauptstraße müssen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Gleichzeitig sollte das vorwiegend parallel zur Hauptstraße verlaufende Nebenstraßennetz möglichst nicht zusätzlich belastet werden. Um dies zu erreichen, müssen neben verkehrslenkenden und baulichen Maßnahmen gleichzeitig leistungsfähige Achsen geschaffen werden. Diese Achsen sollten ausreichend Kapazität besitzen, um auch bei einer Sperrung der Rugetsweiler Brücke den hierdurch verlagerten Verkehr zusätzlich aufnehmen zu können.

Das Vorrangnetz soll entwickelt und gestärkt werden, um sensible und bis an die Kapazitäts- bzw. Akzeptanzgrenze (bspw. Hauptstraße) belastete Straßenräume zu entlasten. Gleichzeitig können hier Freiräume für eine veränderte Straßenraumgestaltung geschaffen werden, um eine höhere Qualität des öffentlichen Raumes zu erreichen. Das Vorrangnetz ist so zu definieren, dass die Erschließung des Stadtgebietes sowie der überörtliche Verkehr über dieses Netz am ehesten umfeldverträglich gewährleistet werden kann. Die Entwicklung des Vorrangnetzes bezieht sich weniger auf Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz, sondern auf die Entlastung bestehender Streckenabschnitte, welche nicht dem Vorrangnetz zugeordnet werden.

Sowohl an den Ortseingängen im Norden und Westen als auch in der Hauptstraße finden häufig Geschwindigkeitsübertretungen statt. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und einzudämmen.

Die beiden Tiefgaragen in der Stadt Aulendorf weisen noch freie Kapazitäten auf. Insgesamt zeigt sich, dass das Parkraumangebot in der Stadt ausreichend ist. Die Auslastung insbesondere der Tiefgarage Am Kurpark sollte bestenfalls gesteigert werden.

Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung in Aulendorf

Leitziel: Sensible Straßenräume entlasten

Die Hauptstraße wird hinsichtlich ihrer Netzfunktion, ihrer Verkehrsbelastung sowie der kürzesten Verbindung zwischen Nord und Süd derzeit automatisch in das Vorrangnetz integriert. Ziel der Entwicklung muss sein, dass die Hauptstraße zukünftig nicht mehr zum Vorrangnetz (für den Durchgangsverkehr) gehört und hauptsächlich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Unbedingt zu unterbinden sind Schleichverkehre in Nord-Süd-Verbindung und in umgekehrter Richtung. Darüber hinaus sind Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsregulierung in weiteren Nebennetzbereichen zu untersuchen.

Leitziel: Straßenraumgestaltung verbessern

Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Straßenraumgestaltung ergibt sich vor allem für die Hauptstraße. Ein verbessertes Erscheinungsbild spielt auch für die Entschärfung und Reduzierung der verkehrlichen Konflikte eine Rolle.

Leitziel: Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsführung

Probleme einer unübersichtlichen und teilweise fehlenden Wegweisung und Ausschilderung zeigen sich beispielsweise am Knotenpunkt Schussenrieder Straße / Hauptstraße. Ein klar definiertes Vorrangnetz erleichtert Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsführung. Dies beinhaltet u.a. die Wegweisung / Beschilderung, die Anbringung von Informationen, die Definition von Vorrangrouten für den Schwerverkehr und verkehrsrechtliche Einschränkungen.

Im innerstädtischen Wegweisungssystem sind die angegebenen Ziele auf Zweckmäßigkeit und Lückenhaftigkeit zu überprüfen. Gegebenenfalls müssen die Schilder vereinheitlicht und die Anzahl der Ziele und der Schilder auf ein sinnvolles Maß begrenzt werden. In engem Zusammenhang mit der wegweisenden Beschilderung steht die Verbesserung der Information zu den innerörtlichen Zielen. Ansatzpunkte dafür sind beispielsweise Infotafeln an Entscheidungspunkten.

Leitziele für den Ruhenden Verkehr

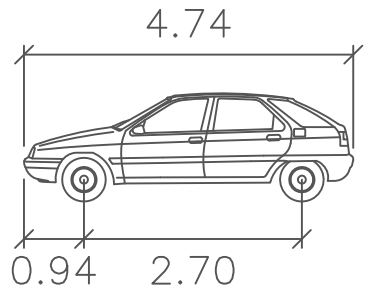
Für das Parken stehen innenstadtnah zwei Tiefgaragen sowie zahlreiche markierte Parkstände im Straßenraum zur Verfügung. Ein statisches Parkleitsystem ist nicht vorhanden. Die öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten sind abhängig von der Tageszeit gut ausgelastet, es bestehen aber gerade auch in den beiden Tiefgaragen noch Reserven. Alle Parkstände sowie die beiden Tiefgaragen können kostenlos genutzt werden. Bei den meisten Parkständen ist die Nutzung einer Parkscheibe erforderlich. Es ist eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Parkplätze zu gewährleisten. Die Zu- und Abfahrt soll ohne Beeinträchtigung der Ziele erfolgen. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivitätssteigerung der Bedingungen für weitere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) ist der Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Leitziele für den Radverkehr

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Kernstadt sind die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof zu untersuchen und bei Bedarf weitere Abstellmöglichkeiten zu konzipieren.

Planfall I - Sperrung Hauptstraße, Pfarrhausgäßle, Rugetsweiler Brücke

Schleppkurven Pkw



PKW	Meter
Breite	: 1.76
Spur	: 1.76
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 36.3

Karosserie Pkw
Vorderräder
Hinterräder
versenkbarer Poller

Geschwindigkeit 5 km/h

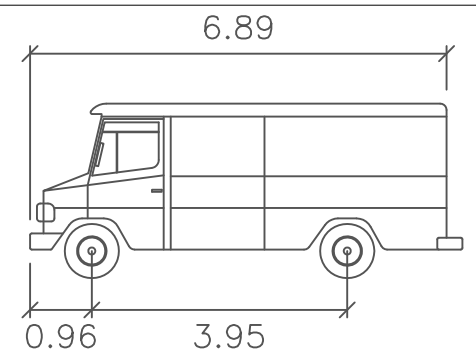
Räder im Stand einlenken

Parkstände im Bereich der Volksbank fallen weg

Anl. 1.1

Planfall I - Sperrung Hauptstraße, Pfarrhausgäßle, Rugetsweiler Brücke

Schleppkurven Lkw



TRANSPORTER Meter

Breite	: 2.17
Spur	: 2.17
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 41.8

Karosserie Lkw
Vorderräder
Hinterräder
versenkbarer Poller

Geschwindigkeit 5 km/h

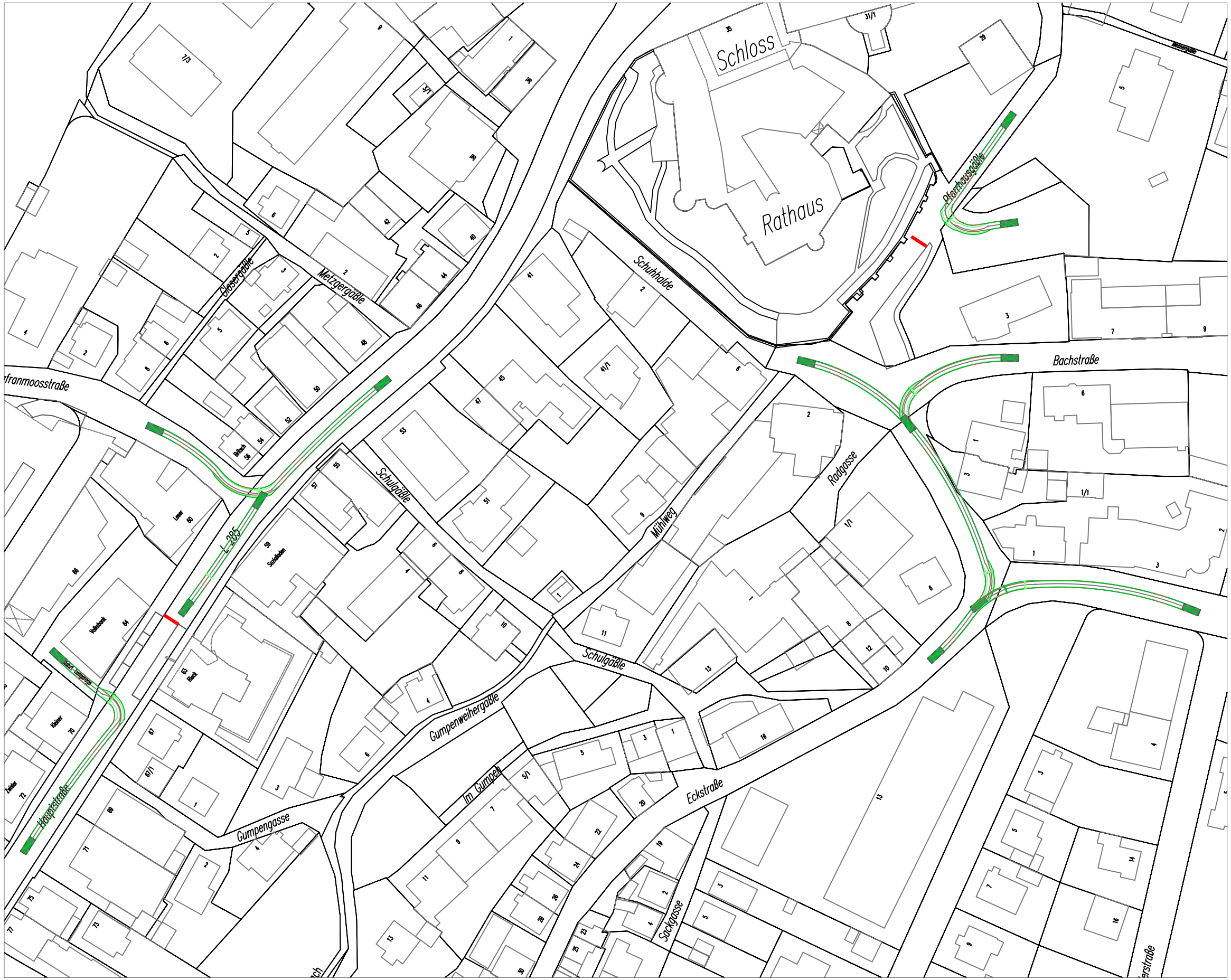
Räder im Stand einlenken

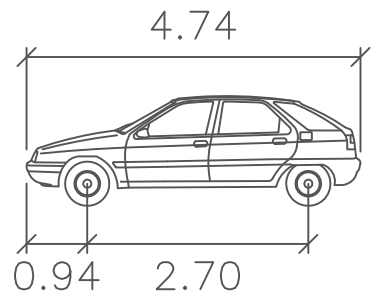
Parkstände im Bereich der Volksbank fallen weg

Anl. 1.2

Planfall I - Sperrung Hauptstraße, Pfarrhausgäßle, Rugetsweiler Brücke

Fahrwege





PKW	Meter
Breite	: 1.76
Spur	: 1.76
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 36.3

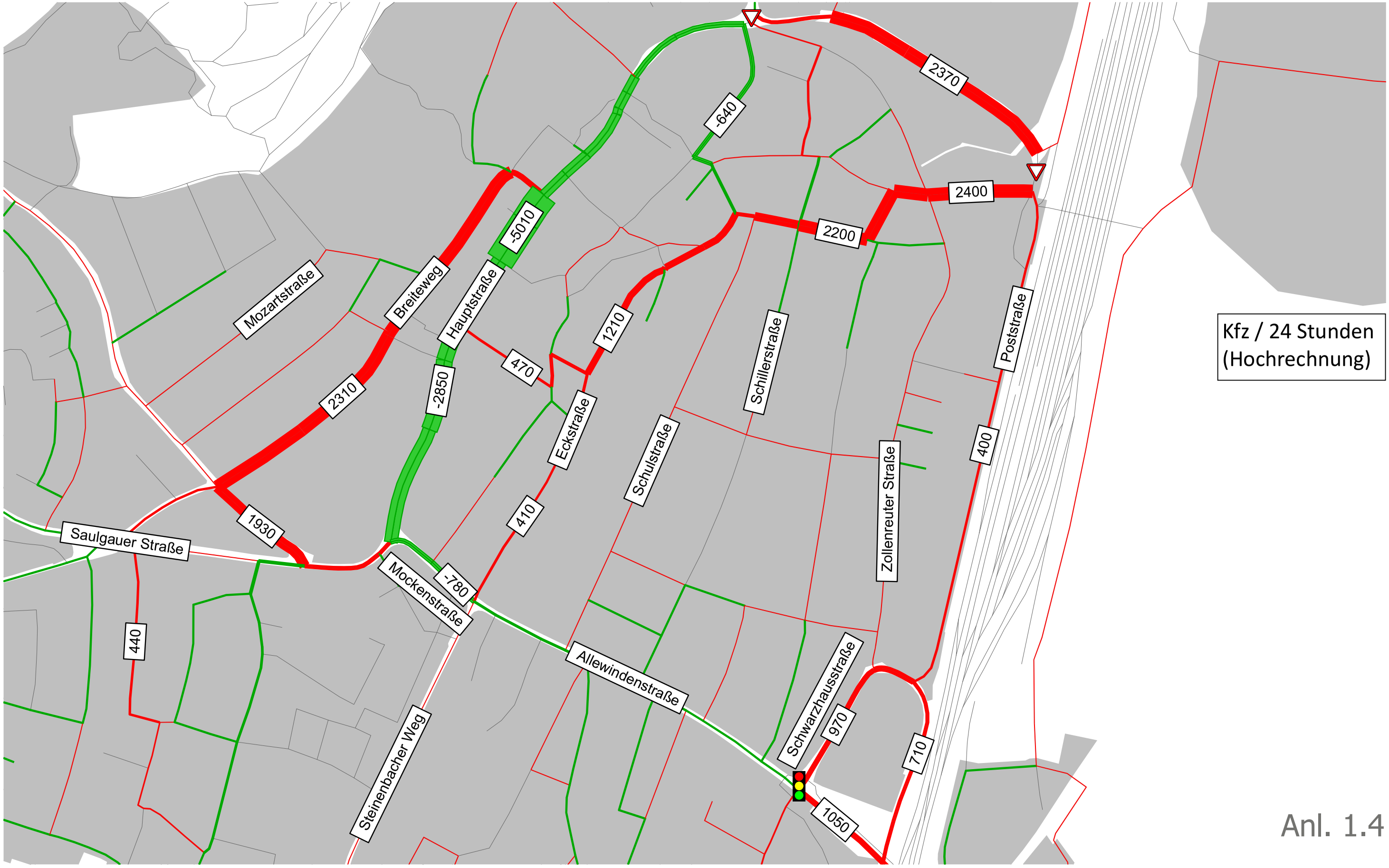
Karosserie Pkw
Vorderräder
Hinterräder
Sperrung

Mögliche Fahrwege für Fahrzeuge bei Sperrung der Hauptstraße und Pfarrhausgäßle

Anl. 1.3

Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planfall I

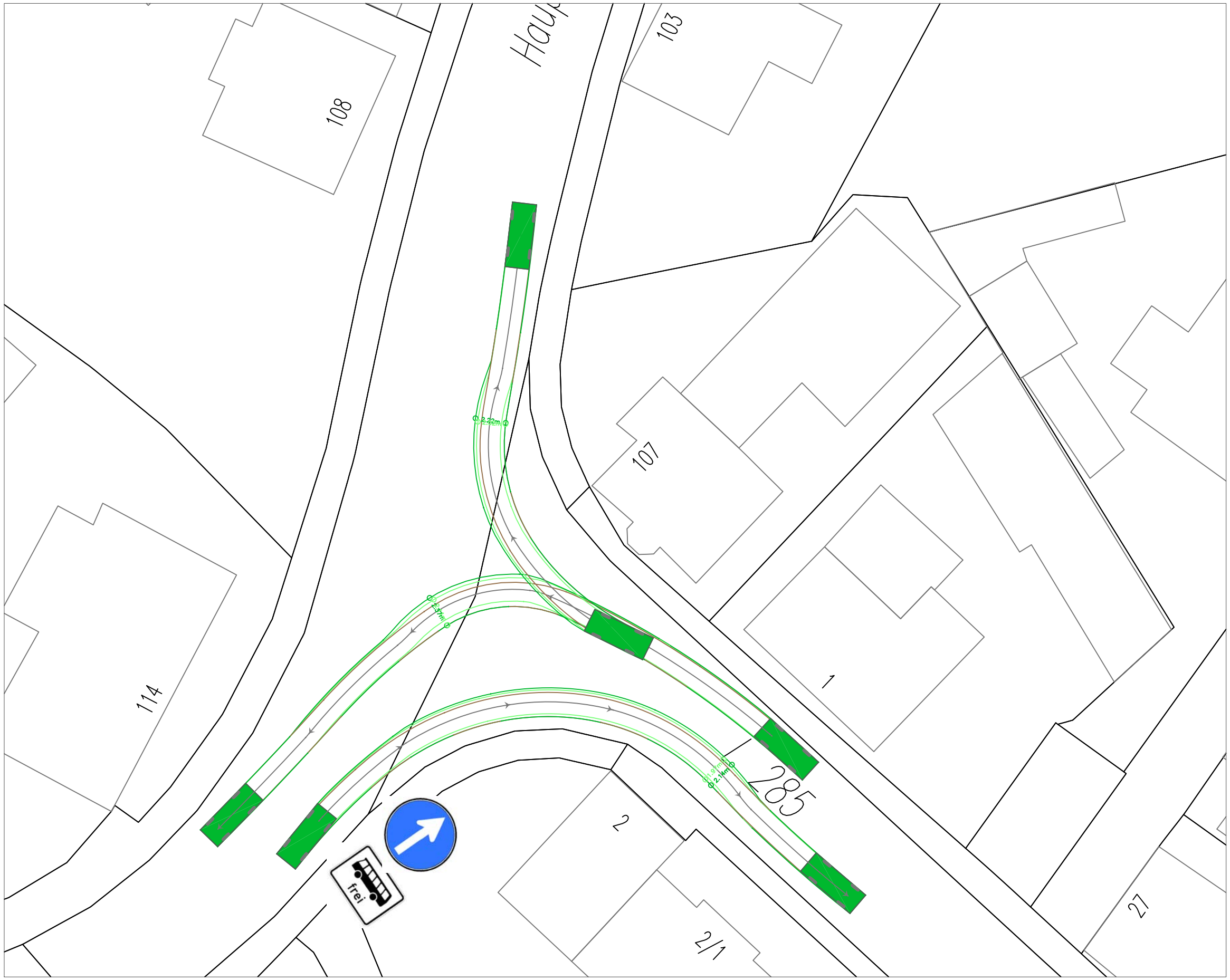
Sperrung Hauptstraße, Pfarrhausgäßle, Rugetsweiler Brücke

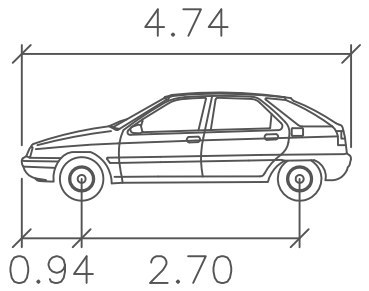


Anl. 1.4

Planfall II - Linksabbiegeverbot Hauptstraße Süd und Sperrung Rugetsweiler Brücke

Fahrwege





PKW	Meter
Breite	: 1.76
Spur	: 1.76
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 36.3

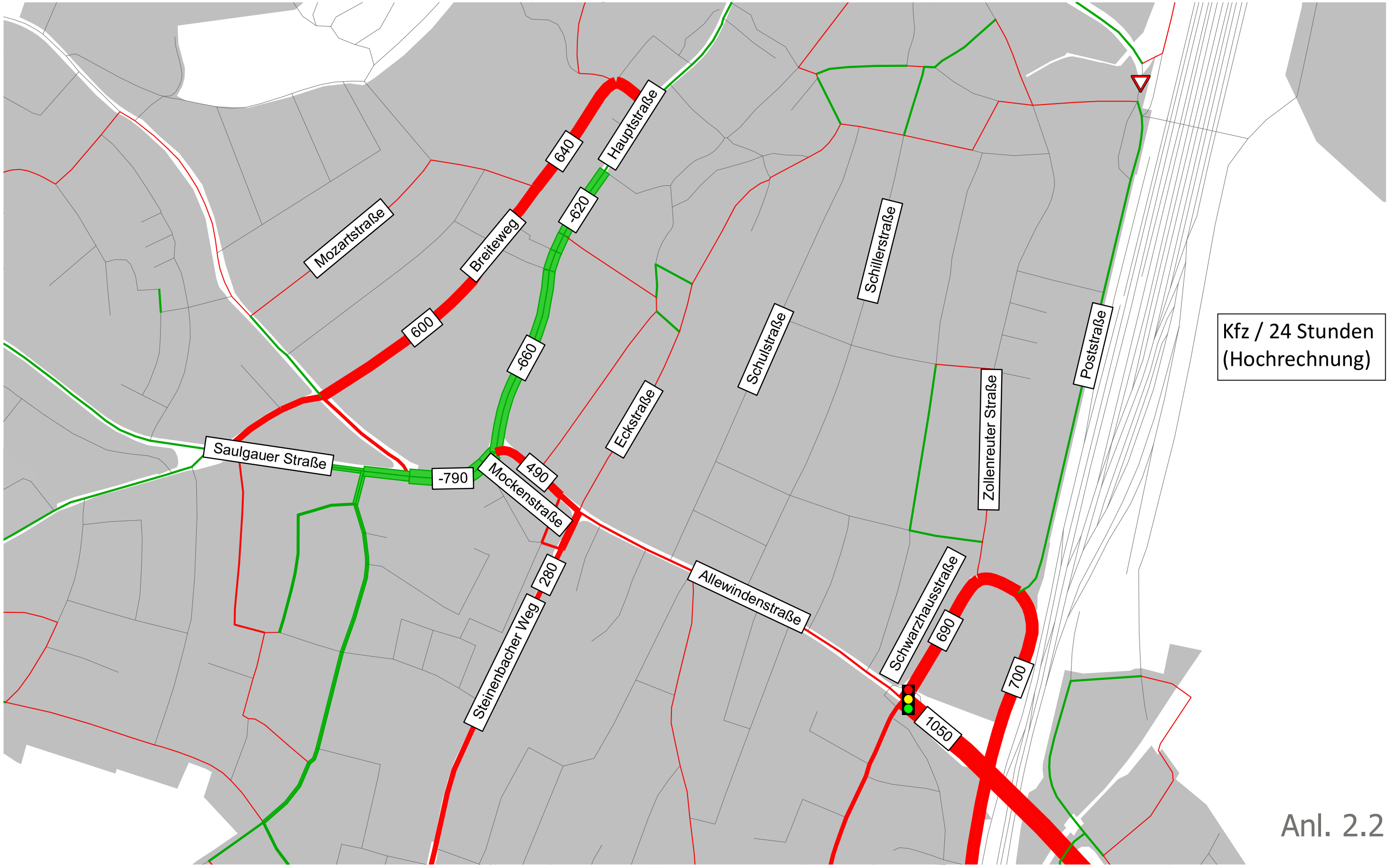
Karosserie Pkw
Vorderräder
Hinterräder
Sperrung

Mögliche Fahrwege für Fahrzeuge bei Linksabbiegeverbot von der Saulgauerstraße in die Hauptstraße

Anl. 2.1

Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planfall II

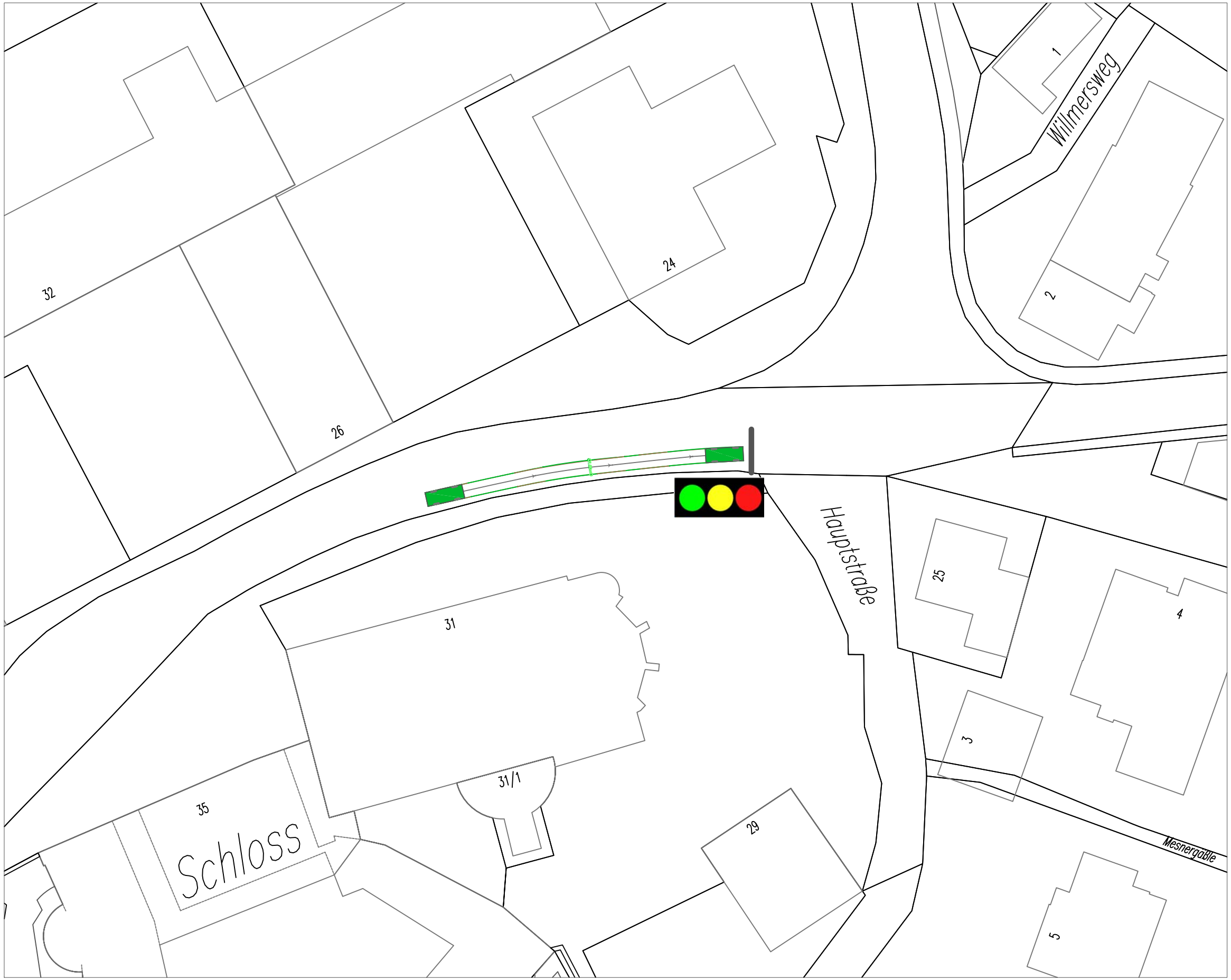
Linksabbiegeverbot Hauptstraße Süd und Sperrung Rugetsweiler Brücke

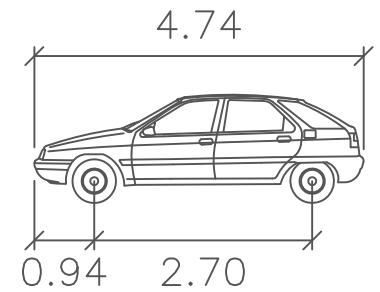


Anl. 2.2

Planfall III - LSA Hauptstraße Nord und Süd und Sperrung Rugetsweiler Brücke

LSA in der Hauptstraße Nord beim Ausfahren





PKW	Meter
Breite	: 1.76
Spur	: 1.76
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 36.3

Karosserie Pkw
Vorderräder
Hinterräder
Sperrung

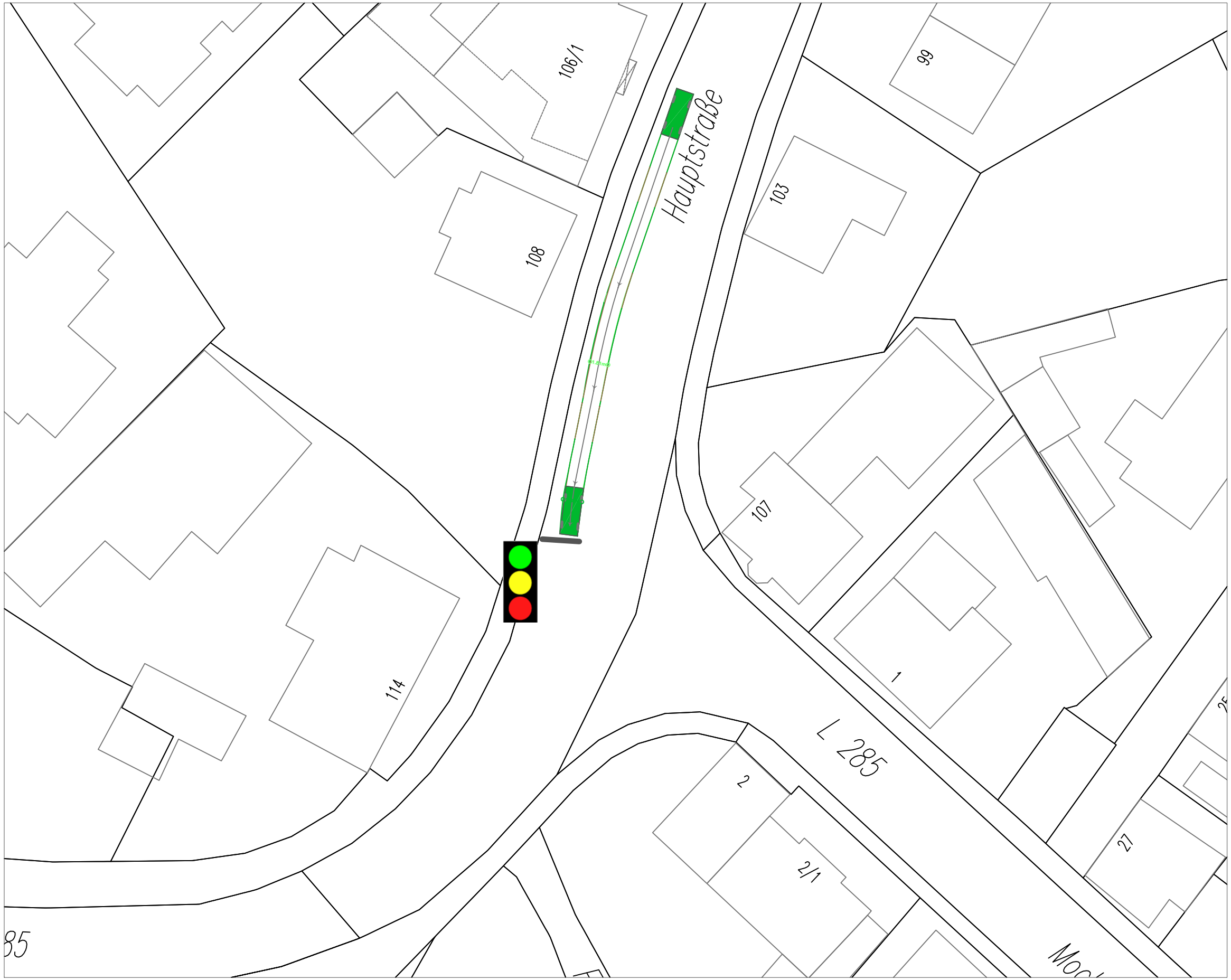
Mögliche Fahrwege für Fahrzeuge bei einer LSA in der Hauptstraße an den Ausfahrten

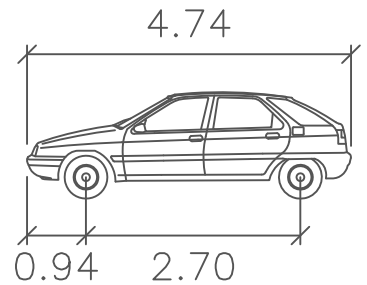
Wartezeit bspw. 90 Sekunden

Anl. 3.1

Planfall III - LSA Hauptstraße Nord und Süd und Sperrung Rugetsweiler Brücke

LSA in der Hauptstraße Süd beim Ausfahren





PKW	Meter
Breite	: 1.76
Spur	: 1.76
Zw. Endanschlägen	: 6.0
Steuerwinkel	: 36.3

- Karosserie Pkw
- Vorderräder
- Hinterräder
- Sperrung

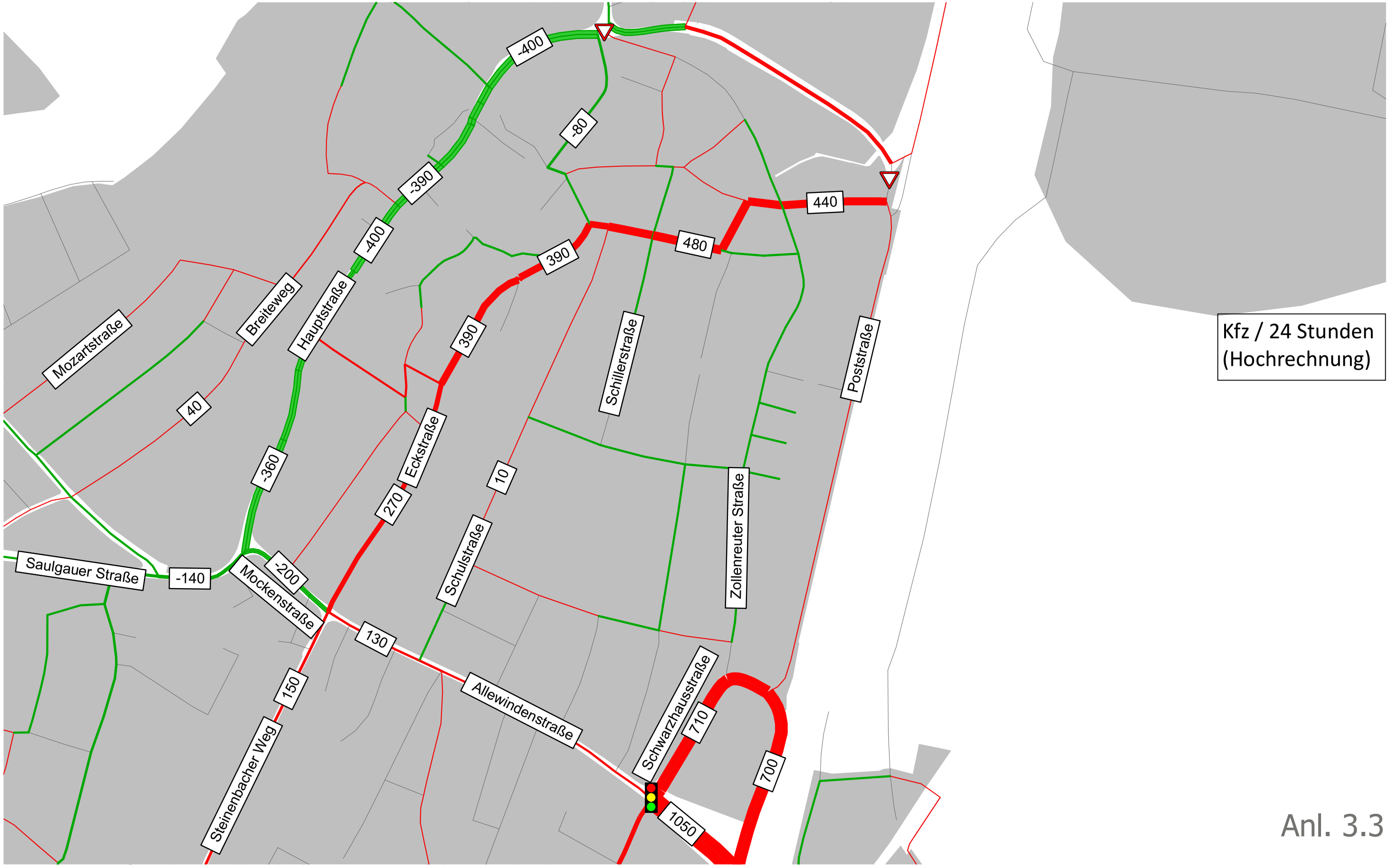
Mögliche Fahrwege für Fahrzeuge bei einer LSA in der Hauptstraße an den Ausfahrten

Wartezeit bspw. 90 Sekunden

Anl. 3.2

Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planfall III

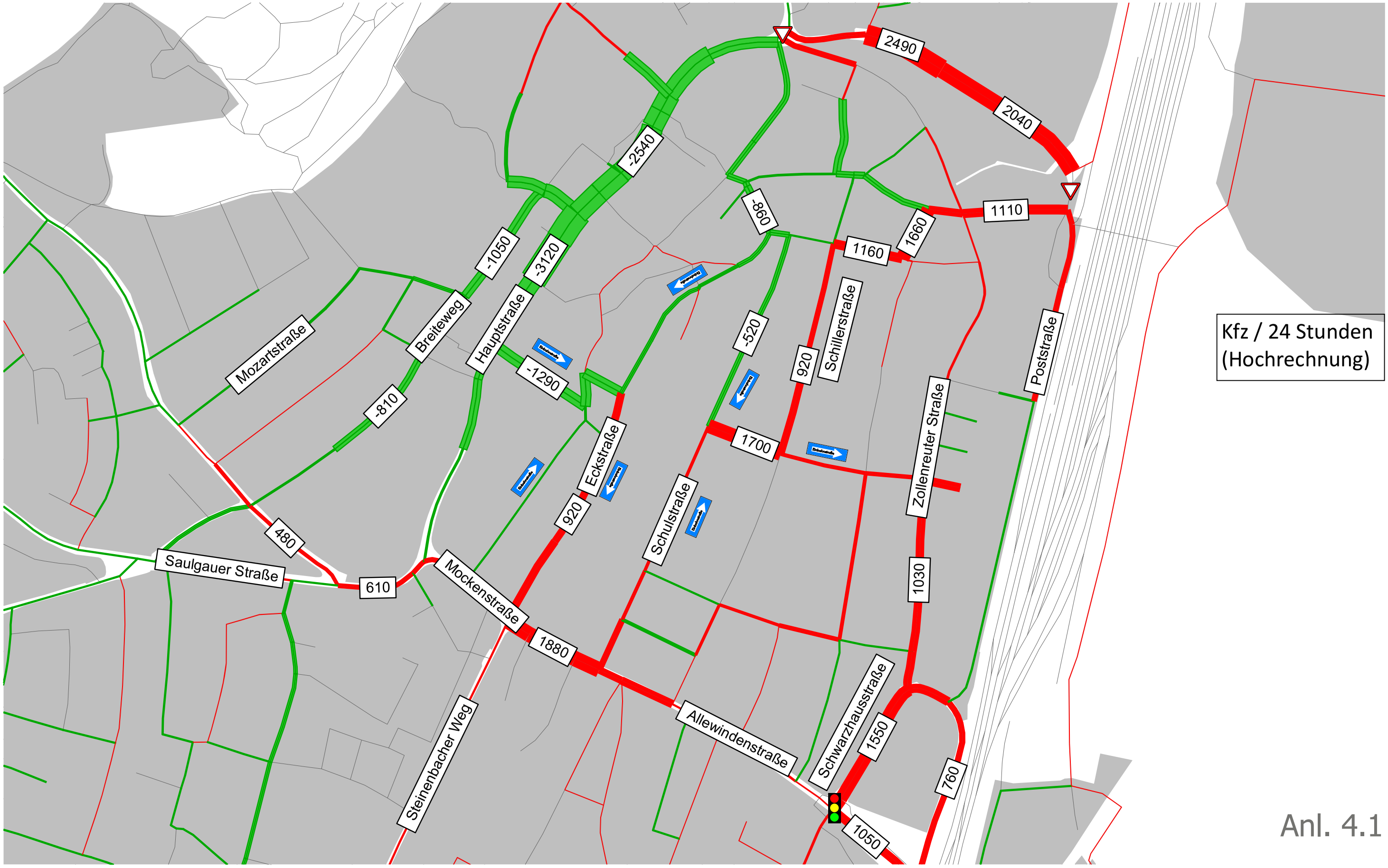
LSA Hauptstraße Nord und Süd und Sperrung Rugetsweiler Brücke



Anl. 3.3

Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planfall IV

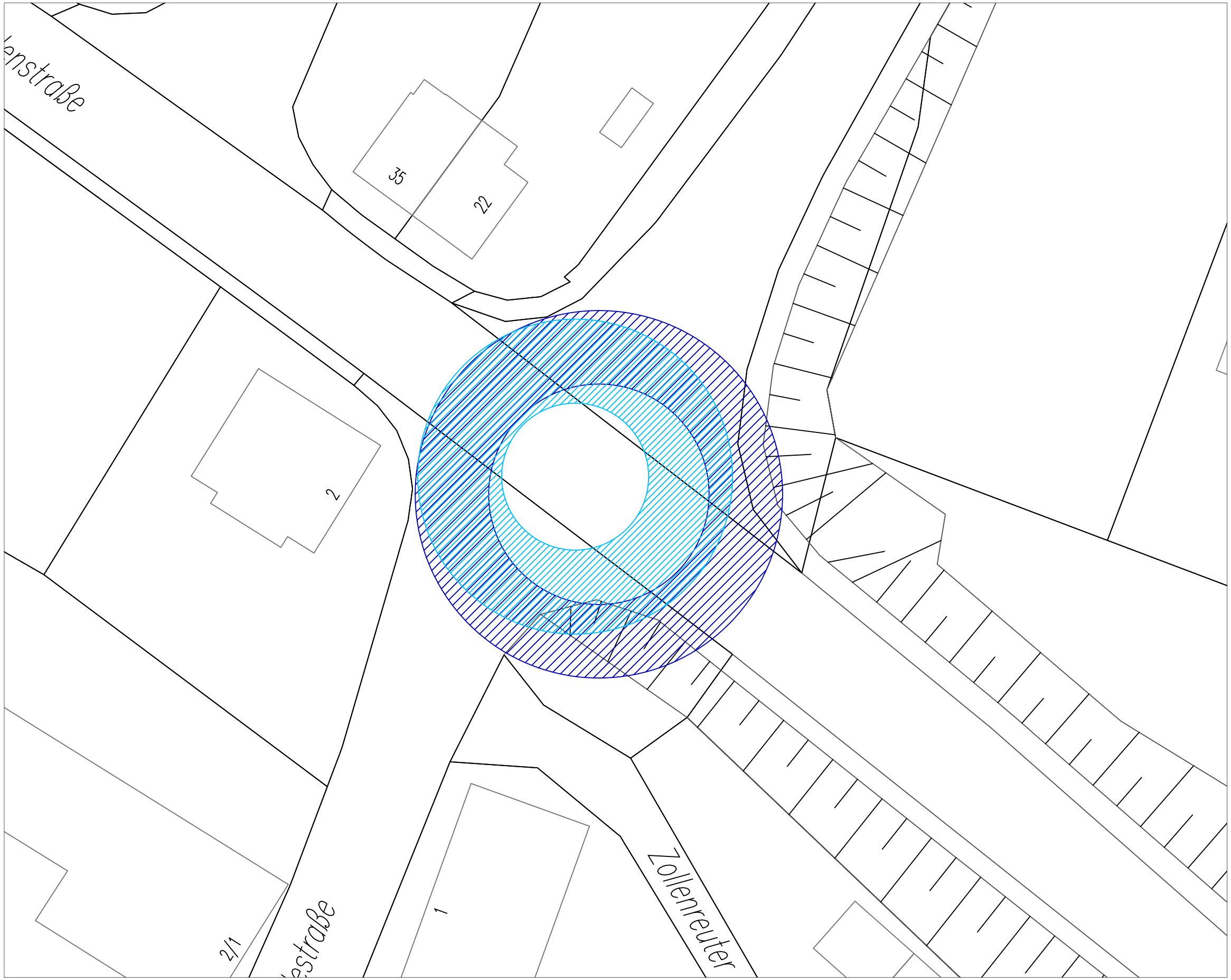
Sperrung Hauptstraße, Breiteweg, Rugetsweiler Brücke und Einbahnstraßenregelung



Anl. 4.1

Knotenpunkt Allewindenstraße / Schwarzhausstraße

Kreisverkehr



Außendurchmesser 30 Meter

Außendurchmesser 35 Meter

Im Bestand 17.400 Kfz/24h

Kapazität kleiner Kreisverkehr 13.000–25.000 Kfz/24h

Außendurchmesser Regelwert 30–35 Meter

Breite Kreisring 8–7 Meter

Bestand QSV B

Anl. 5.1