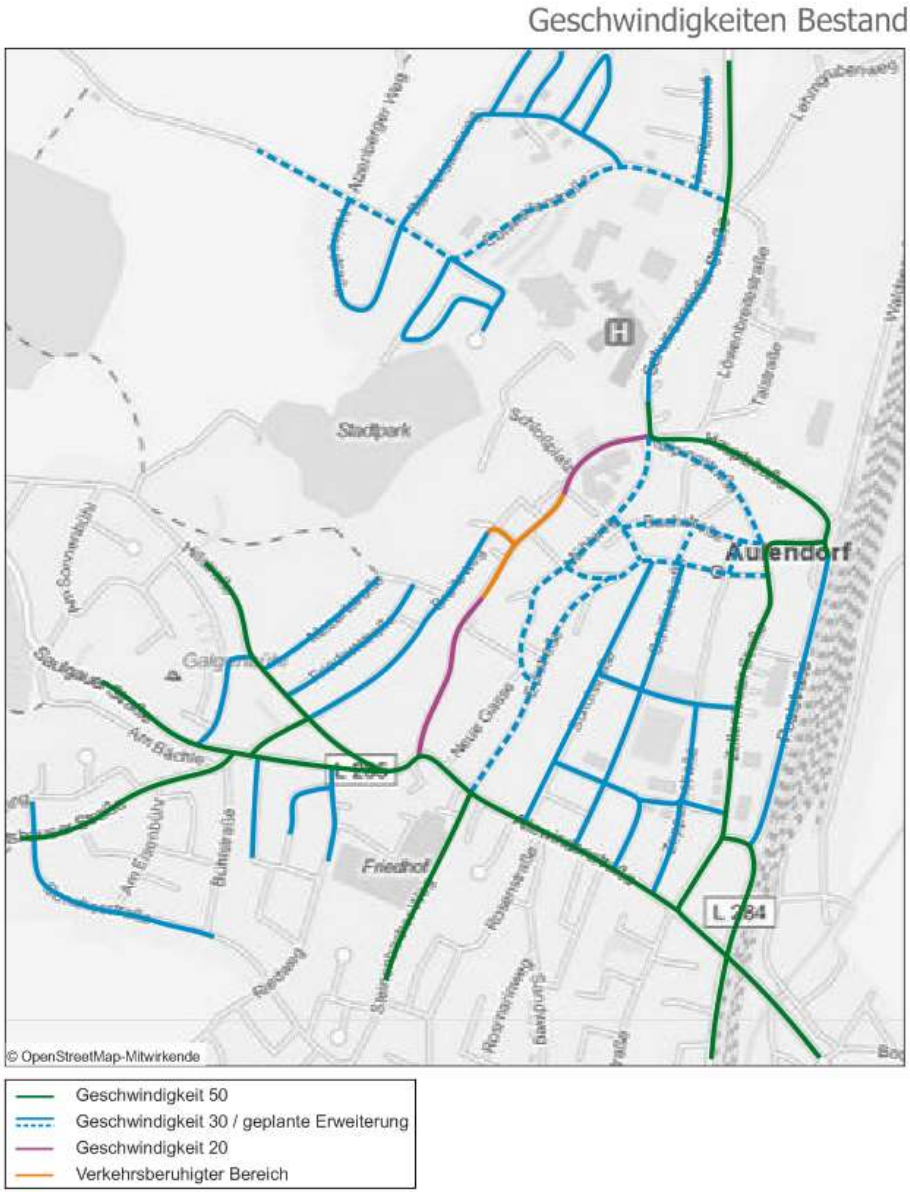
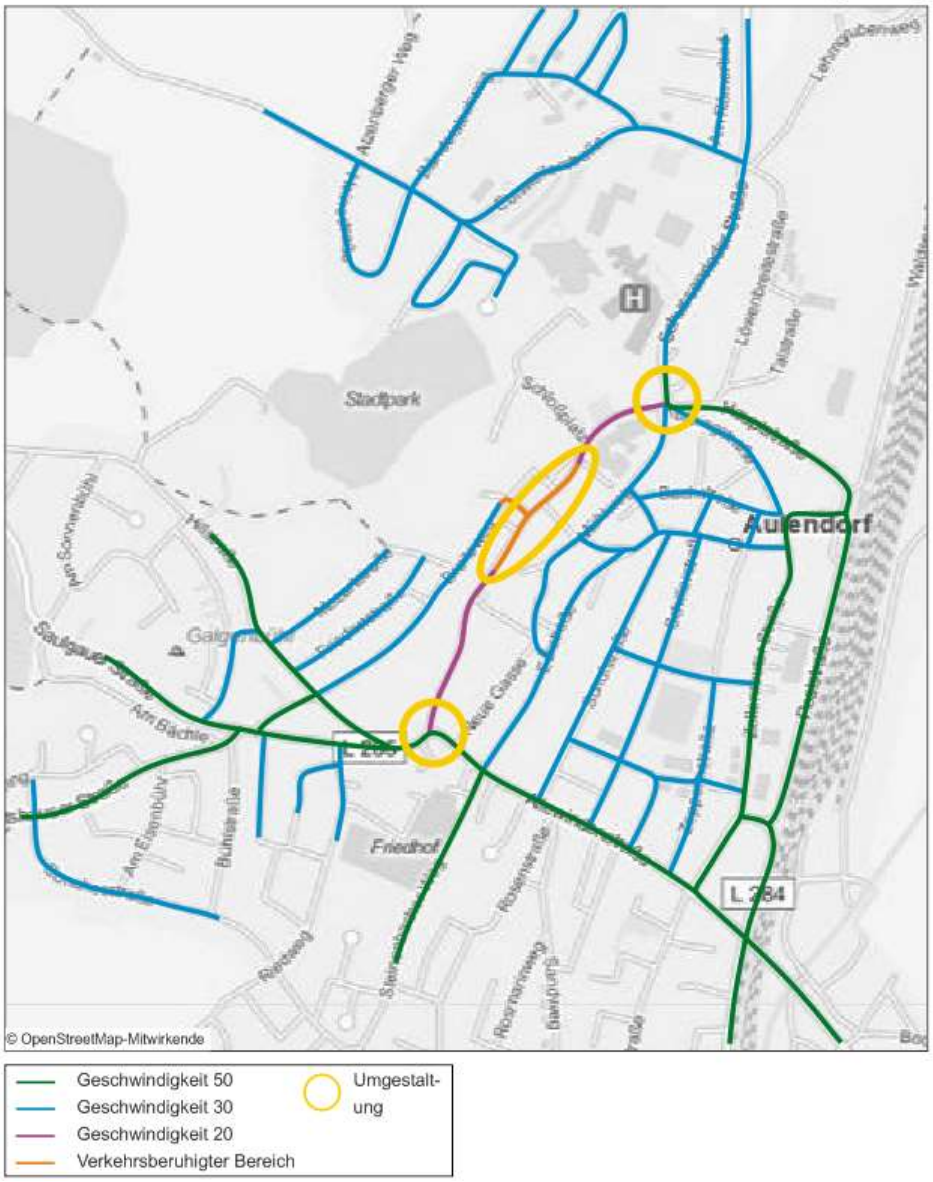
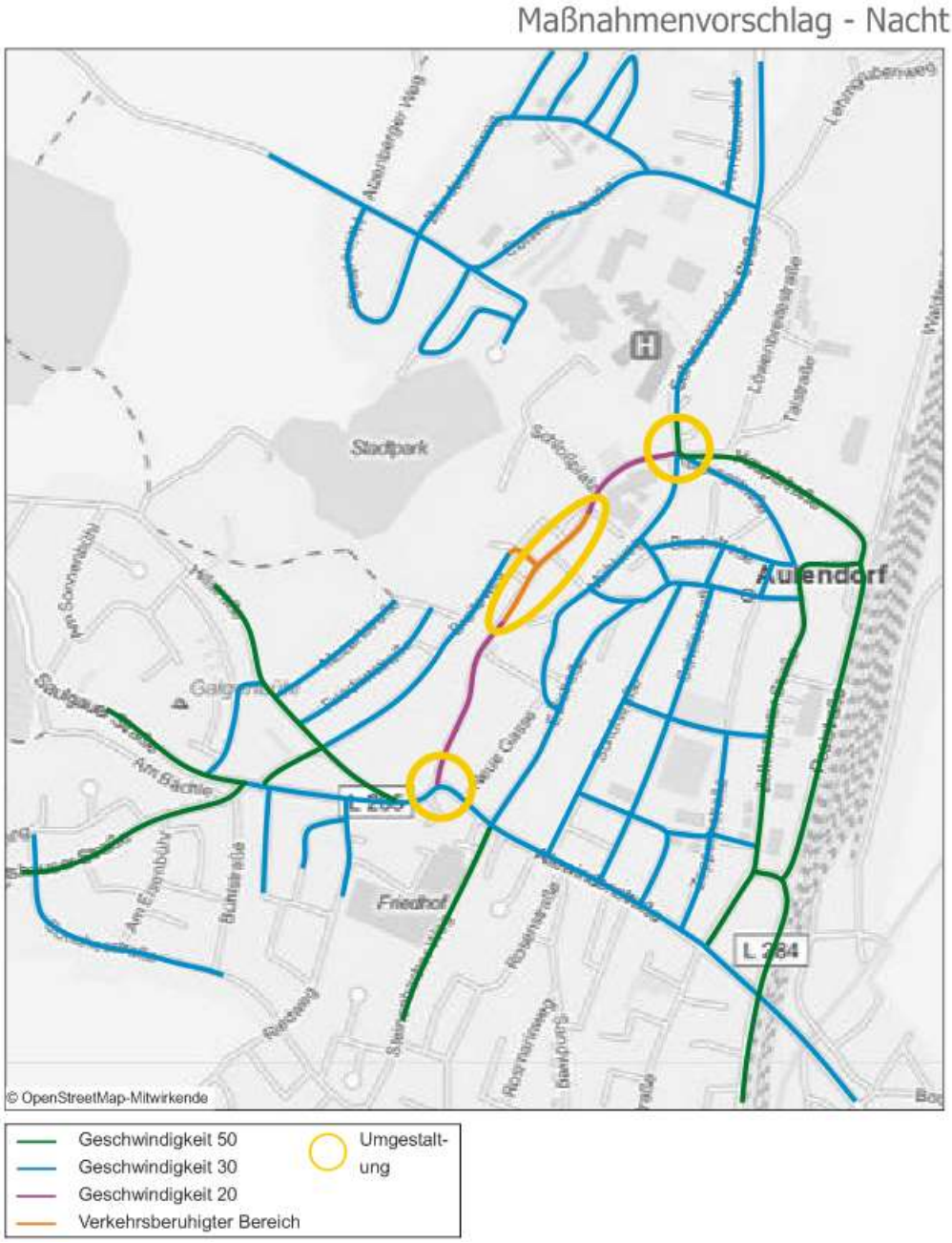
1. Geschwindigkeitskonzept

Für das Geschwindigkeitskonzept wurden zum Vergleich die derzeitigen zulässigen Geschwindigkeiten dargestellt. Auf dieser Grundlage wurde ein Geschwindigkeitskonzept erarbeitet. Berücksichtigt wurden dabei sowohl die bereits geplanten und beschlossenen Tempo-30-Zonen sowie die Maßnahmen hinsichtlich der Beschränkung der Geschwindigkeit aus dem Lärmaktionsplan. Deswegen wurde hinsichtlich des Geschwindigkeitskonzeptes auch zwischen Tag und Nacht differenziert. Der Unterschied besteht darin, dass vor dem Hintergrund einer Lärmreduzierung in der Allewindenstraße nachts die Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h reduziert werden soll. Des Weiteren wurden Bereiche markiert, welche zur Reduzierung der Geschwindigkeiten umgestaltet werden können.



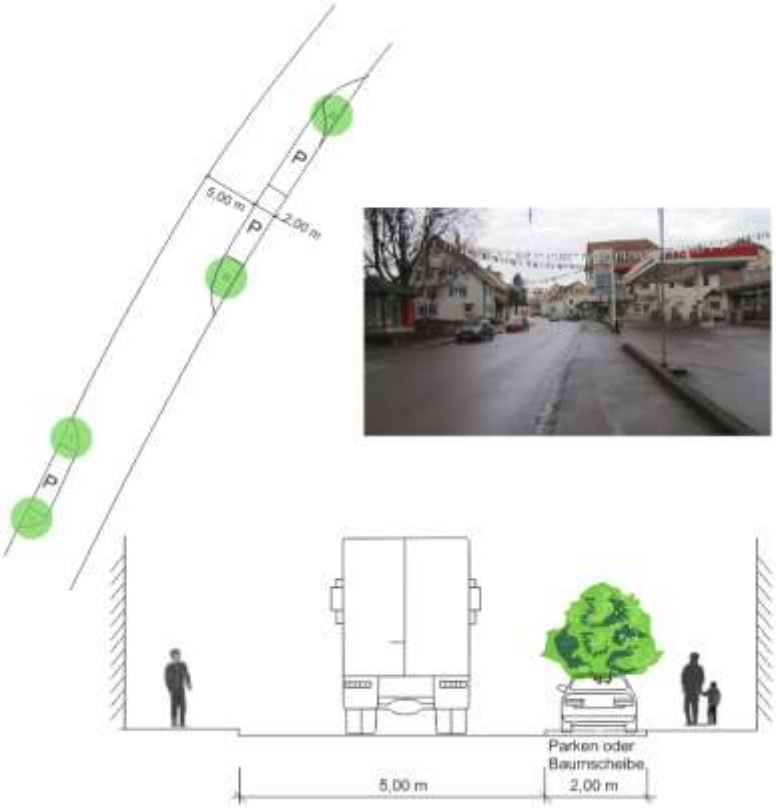
Maßnahmenvorschlag - Tag



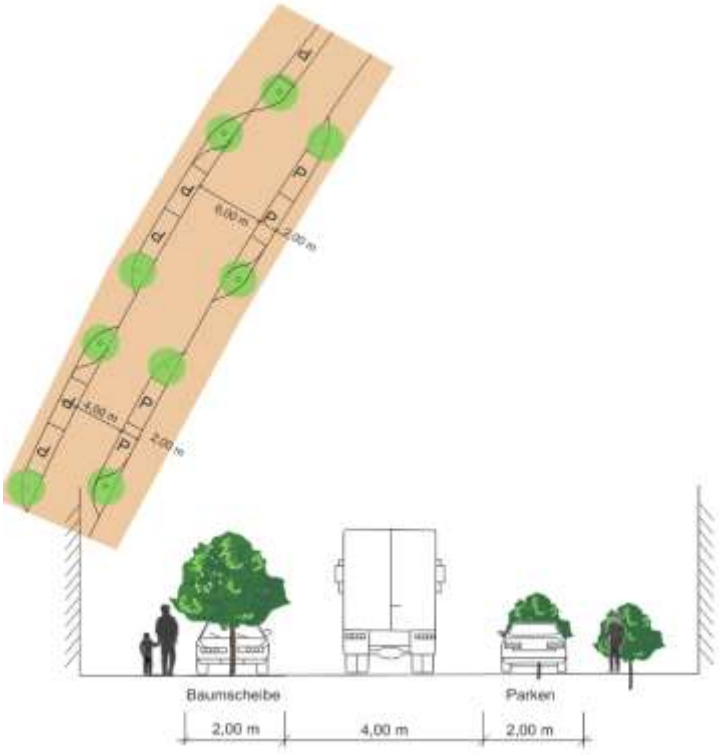


2. Maßnahmen und Umgestaltung Hauptstraße

Um zu erreichen, dass die zulässige Geschwindigkeit auch eingehalten wird, kann der Straßenquerschnitt der Hauptstraße umgestaltet werden. In der Tempo-20-Zone könnten einheitlich die Parkstände auf der Fahrbahn markiert sowie zusätzlich durch Bepflanzung abgegrenzt werden. Hierdurch ergibt sich optisch eine Einengung des Straßenraumes. Dies sollte bestenfalls alternierend auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.



Im verkehrsberuhigten Bereich kann die Fahrbahnbreite auf 4,00 Meter reduziert werden, indem die markierten Parkstände teilweise auf die Fahrbahn eingerückt werden. Dadurch ergibt sich mehr Raum für die Gehwege oder für eine Bewirtschaftung im Außenbereich. Des Weiteren sollte aus optischen Gesichtspunkten die Oberfläche des verkehrsberuhigten Bereiches einheitliche gestaltet werden. Der Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs kann durch eine Verengung der Fahrbahn und mit einer Beschilderung auf Augenhöhe deutlich gemacht werden.

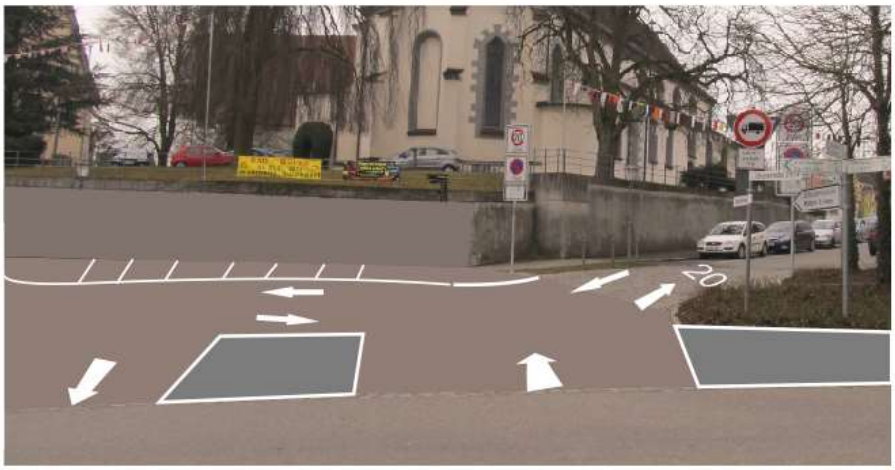


Quelle: eigenes Foto mit eigener Bearbeitung

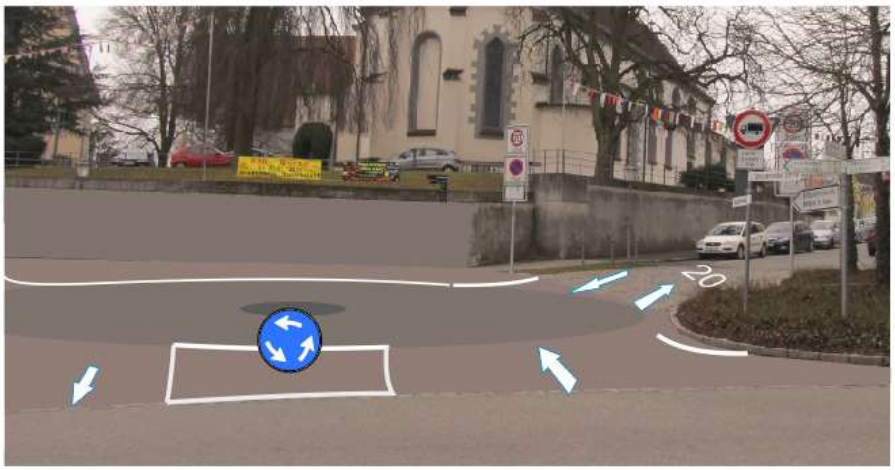
Quelle: eigenes Foto mit eigener Bearbeitung

Des Weiteren bietet sich eine Umgestaltung an den Einfahrtsbereichen aus südlicher und nördlicher Richtung in die Hauptstraße an. Dadurch wird deutlich, dass hier eine andere Geschwindigkeitszone beginnt und die Fahrzeuge werden gezwungen, langsamer zu fahren. Im südlichen Bereich kann die bestehende Einengung der Einmündung noch erweitert werden. Allerdings ist dies aufgrund der Einfahrt auf der gegenüberliegenden Straßenseite lediglich auf der östlichen Straßenseite möglich. Bei der nördlichen Ein- und Ausfahrt in die Hauptstraße ist die Lage aufgrund des 5-armigen-Knotenpunktes recht unübersichtlich. Hier besteht die Möglichkeit, einen kleinen überfahrbaren Kreisverkehr zu errichten oder eine Verkehrsinsel zu erreichten, welche auch das Überqueren der Fußgänger im Einmündungsbereich erleichtert. Hierdurch wird eine eindeutige und klare Trennung zwischen den einfahren und den ausfahrenden Fahrzeugen geschaffen.

Quelle: eigenes Foto mit eigener Bearbeitung



Quelle: eigenes Foto mit eigener Bearbeitung



Quelle: eigenes Foto mit eigener Bearbeitung

3. Ruhender Verkehr (Anlagen 1.1-1.6)

Auslastung gesamter Erhebungszeitraum

Aus den gemittelten Auslastungswerten über den gesamten Erhebungszeitraum ergibt sich kein Handlungsbedarf für einen Stellplatzbereich / Parkplatz. In allen Bereichen gibt es keinen Parkdruck, bis auf die Stellplätze in der Hauptstraße („geringer Parkdruck"), Grund- und Berufsschule („geringer Parkdruck") und am Bahnhof („geringer Parkdruck").

Mittlere Auslastung Vormittag

Die maximale mittlere Auslastung wird bei der Grund- und Berufsschule mit einem hohen Parkdruck erreicht. Ein mittlerer Parkdruck am Vormittag wurde in den Bereichen Klinik, Schlossplatz, Tiefgarage am alten Rathausplatz, Hauptstraße und am Bahnhof erreicht.

Mittlere Auslastung Nachmittag

Die mittlere Auslastung am Nachmittag ergibt für alle Bereiche „keinen Parkdruck" außer am Bahnhof, dort wird ein geringer Parkdruck erreicht.

Maßnahmenvorschläge im ruhenden Verkehr

Die Gestaltung des Parkraums kann durch verschiedene Faktoren beeinflusst werden. Um Verlagerungen und Änderungen zu bewirken, ist es möglich über die Parkdauer, die Kosten und Verbote Einfluss auf das Parkverhalten zu nehmen.

Ziel: **Attraktivierung der Tiefgaragen**

Tiefgarage am alten Rathausplatz:

- Ca. 93 Parkstände
- Maximale Auslastung ca. 79 % (ca.73 Parkstände) gegen 12:00 Uhr
- Die Auslastung steigt von 09:00 Uhr mit ca. 60 % Auslastung an auf ca. 79 % gegen 12:00 Uhr.
- Um 14 Uhr wird eine Auslastung von knapp über 50 % ermittelt, sie nimmt bis 19.00 Uhr ab und liegt am Ende des Erhebungszeitraums bei ca. 25 %.

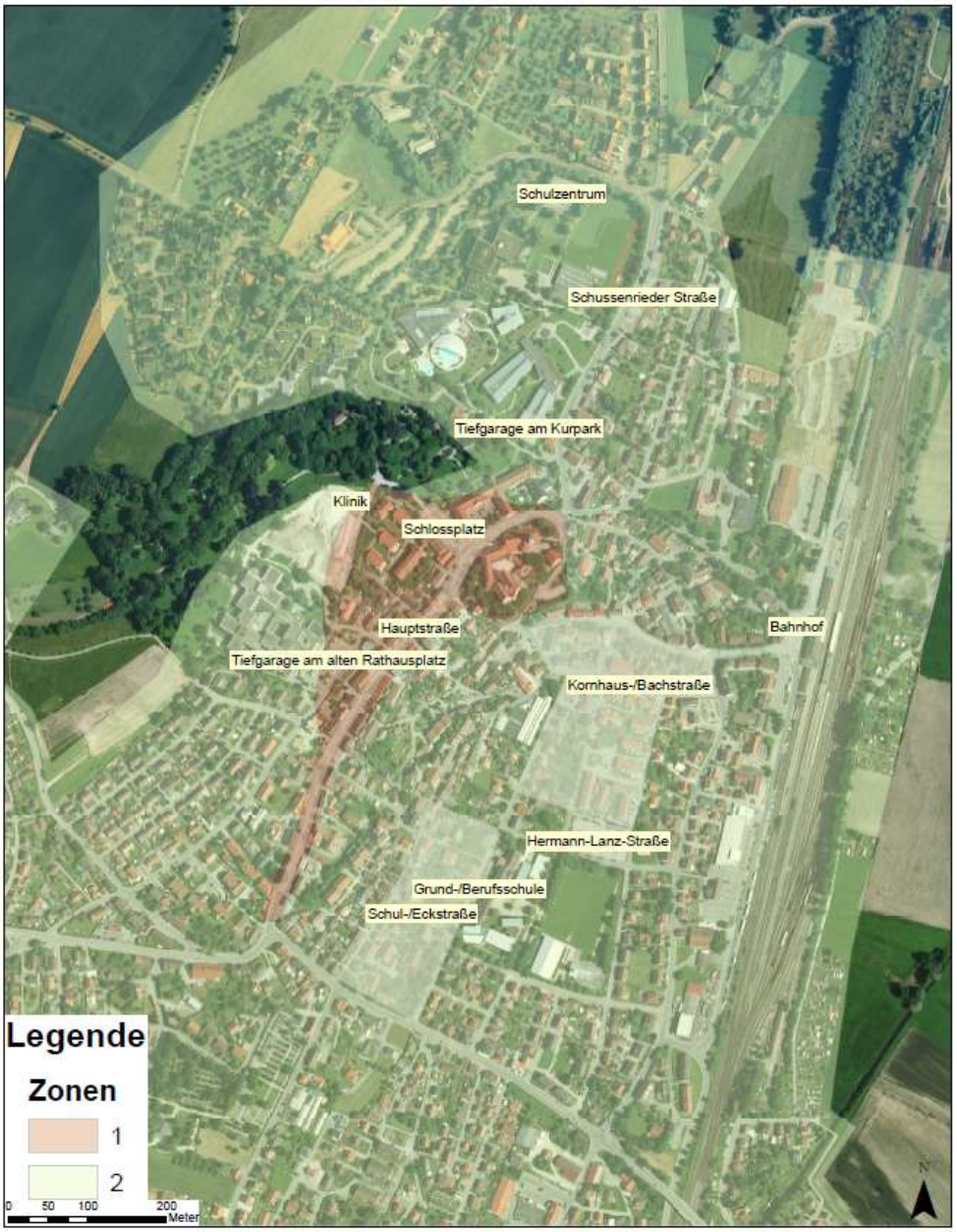
Tiefgarage am Kurpark

- Ca. 60 Parkstände
- Die maximale Auslastung liegt bei ca. 44 % (ca. 27 Parkstände) am Mittag.
- Relativ kontinuierliche Auslastung über den gesamten Erhebungszeitraum (zwischen ca. 25 % und ca. 44 %)

Die Tiefgaragen in Aulendorf sind nicht vollständig ausgelastet. Insbesondere in der Tiefgarage am Kurpark gibt es noch Kapazitäten. Die Gründe hierfür liegen unter anderem darin, dass die oberirdischen Parkstände im Straßenraum keinen hohen Parkdruck aufweisen. Es ergibt sich für die Parkraumnutzer keinen Vorteil in die Tiefgarage zu fahren, da überall in der Umgebung ein ausreichendes Parkplatzangebot zur Verfügung steht.

Eine Attraktivitätssteigerung der Tiefgaragen kann durch eine bessere Wegweisung nicht unbedingt erreicht werden. Um für die Parkraumnutzer die Tiefgarage attraktiver zu gestalten, muss es einen Vorteil geben das Fahrzeug in der Tiefgarage abzustellen.

Dies erreicht man z.B. durch eine monetäre Bewirtschaftung der Parkstände in Aulendorf mit unterschiedlichen Preiszonen. Dabei müssen die Tiefgaragenstellplätze besser gestellt werden, als die Parkstände im Straßenraum. Es kann beispielsweise ein 2-Zonen-Bewirtschaftungssystem eingeführt werden. Die Parkstände in der Zone 1 müssten kostenpflichtig werden, alle anderen Parkstände gebührenfrei. Für die „Ultra-Kurzzeitparker“ (bis 30 Minuten“) könnten die Parkstände in der Hauptstraße ebenfalls kostenfrei sein.



Falls ein Bewirtschaftungskonzept nicht in Frage kommt, wäre eine weitere Überlegung, dass vereinzelte Parkstände im Zuge der Umgestaltung in der Hauptstraße entfallen und die zwei Tiefgaragen gleichzeitig besser beschildert werden.

Ziel: **Regelung des Parkens an der Grund- und Berufsschule**

Der Parkplatz vor der Grund- / Berufsschule (insg. ca. 29 Parkstände) hat eine Auslastung zwischen 90 % und 100 % im Zeitbereich von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr.

Der Parkplatz in der Hermann-Lanz-Straße (insg. ca. 119 Parkstände) hat eine Auslastung (Zeitbereich von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr) von ca. 70 %. Es liegen Informationen darüber vor, dass am Erhebungstag nur ungefähr 1 / 3 der Schüler anwesend waren und ansonsten der Parkplatz teilweise stark ausgelastet ist.

Sind alle Parkstände auf beiden Parkplätzen belegt, führt das dazu, dass Fahrzeuge im angrenzenden Straßenraum abgestellt werden. Dies hat zur Folge, dass in den angrenzenden Wohnstraßen ein erhöhtes Parksuchverkehrsaufkommen stattfindet und der Straßenraum zugestellt wird. Jedoch konkurrieren die unterschiedlichen Nutzer des Parkraumes weniger stark miteinander, da viele Anwohner mit dem Pkw zur Arbeit fahren, während der Straßenraum von Pkw-Nutzern der Grund- / Berufsschule genutzt wird.

Soll der Straßenraum im näheren Umfeld der Grund- / Berufsschule nicht von deren Schülern und Lehrkräften zugeparkt werden, bleibt die Möglichkeit Anwohnerparken im angrenzenden Straßenraum einzurichten. Ein Nachteil davon ist jedoch, dass das Parkplatzangebot in der nahen Umgebung knapper wird und sich dadurch der Parksuchverkehr vergrößern wird. Falls die zwei genannten Parkstände tatsächlich regelmäßig komplett ausgelastet sind, bleibt nur die Möglichkeit das Parkangebot zu verbessern (aufgrund fehlender Flächen in der näheren Umgebung zusätzliche Parkstände durch mehrstöckige Lösungen oder vereinzelte markierte Parkstände im Straßenraum bspw. in der Graf-Erwin-Straße) oder der Versuch einer Verhaltensänderung der Pkw-Nutzer (mehr Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad). Soll das Parkplatzangebot verbessert werden, müssen die Parkstände in unmittelbarer Umgebung geschaffen werden, da das Angebot sonst nicht angenommen wird.

4. Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

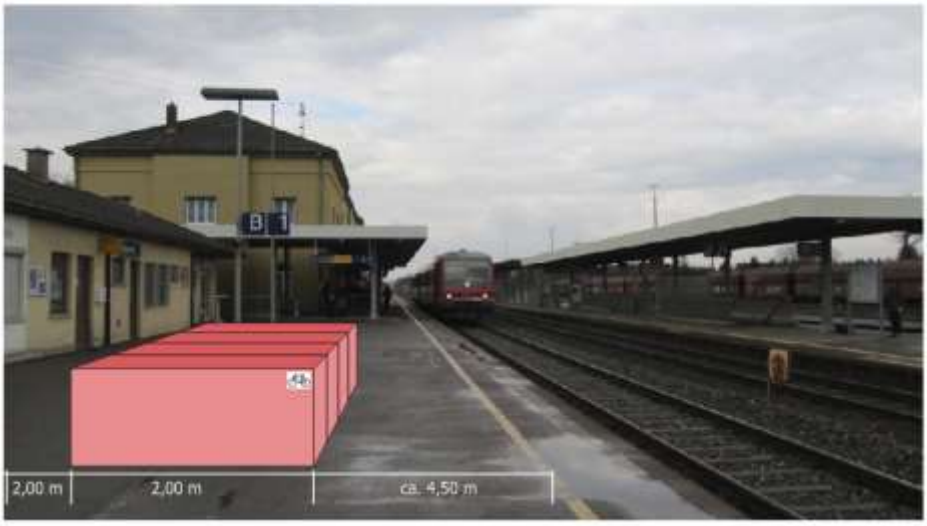
Am Bahnhof in Aulendorf stehen 57 überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Davon waren am 21.07.2014 38 Fahrradständer belegt und 2 Fahrräder wurden außerhalb der dafür vorgesehenen Fahrradständer abgestellt. Es bestehen demnach noch Kapazitäten. An einem weniger regnerischen Tag kann die Anzahl der abgestellten Fahrräder jedoch auch steigen.

Quelle: Eigenes Foto

Quelle: Eigenes Foto

Die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof sind insgesamt betrachtet in einem guten Zustand und vor Regen und Schnee geschützt. Sollte der Bedarf nach mehr Sicherheit für die Fahrräder bestehen, kann anstatt der bisherigen Anlage Fahrradboxen errichtet werden. Da diese jedoch mehr Platz in Anspruch nehmen, wird sich dadurch die Anzahl der Abstellplätze stark reduzieren. Um die Zahl der Fahrradabstellplätze zu vergrößern, stehen am Bahnhof kaum weitere Flächen zur Verfügung. Da die Abstellplätze nur angenommen werden, wenn der anschließende Fußweg zum Bahnhof kurz ist, müssen weitere Abstellplätze im Bereich des Gleiszugangs geschaffen werden. Eine Möglichkeit ist, die bisherige Anlage im westlichen Bereich um eine Reihe zu erweitern. Sollte der Platz hierfür nicht ausreichend sein (Begrünung), besteht die Möglichkeit zur Errichtung von Fahrradständern, bei welchen die Fahrräder senkrecht abgestellt werden.

Eine weitere Möglichkeit zur Schaffung zusätzlicher Abstellanlagen ergibt sich im südlichen Bereich des Bahnsteigs. Hier könnten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern Fahrradboxen errichtet werden.



Quelle: Eigenes Foto und eigene Bearbeitung

Hinsichtlich der Fahrradboxen besteht die Möglichkeit diese zu vermieten (evtl. gegen Gebühr) und mit einem Schlüssel abzuschließen oder mit eigenen Vorhängeschlössern abzusperren.

Beispiel Vaihingen an der Enz → Vorhängeschloss (Quelle: eigenes Foto)

Beispiel Schorndorf → Vermietung mir Ausgabe von Schlüsseln (Quelle: eigenes Foto)

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr
Anzahl der Parkstände

Anl. 1.1

Projekt Nr.: 0042
Datum: 28.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_AnzahlSP.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr

Mittlere Auslastung im Erhebungszeitraum

Anl. 1.2

Projekt Nr.: 0042
Datum: 29.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_Auslastung_Gesamt.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr

Mittlere Auslastung 09.00 Uhr - 12.00 Uhr

Anl. 1.3

Projekt Nr.: 0042
Datum: 28.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_Auslastung_Mo.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr

Maximale Auslastung 09.00 Uhr - 12.00 Uhr

Anl. 1.4

Projekt Nr.: 0042
Datum: 28.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_Auslastung_MoMax.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr

Mittlere Auslastung 14.00 Uhr - 19.00 Uhr

Anl. 1.5

Projekt Nr.: 0042
Datum: 28.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_Auslastung_Ab.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart

Stadt Aulendorf
Verkehrskonzept

Ruhender Verkehr

Maximale Auslastung 14.00 Uhr - 19.00 Uhr

Anl. 1.6

Projekt Nr.: 0042
Datum: 29.05.2015

Bearbeiter: Svenja Sick
\[...]\0042\GIS\Parkplätze_Auswertung_Auslastung_AbMax.mxd

BrennerPlan GmbH
Stuttgart