



Verkehrsuntersuchung in Donaueschingen

DON03

Vorlage Gemeinderatssitzung

28. Juni 2016

Projektleitung: Dr. techn. Jürgen Karajan
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Johannes Seibert
Dipl.-Geogr. Andreas Christ

Im Auftrag der Stadtverwaltung Donaueschingen

Juni 2016



Verkehrsuntersuchung in Donaueschingen

1 Aufgabenstellung und Projektüberblick

Für die Stadt Donaueschingen sollen zur Entwicklung eines Verkehrsmodells des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Entwicklung von verkehrlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Innendstadtbereich von Donaueschingen die aktuellen Verkehrszahlen und Mobilitätskennndaten erhoben werden.

Mit der Verkehrsuntersuchung in Donaueschingen werden folgende Ziele verfolgt:

- Aktualisierung und Vergleich der Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2006
- Ermittlung des aktuellen Durchgangsverkehrs im Innenstadtbereich
- Prognose für das Jahr 2030 unter Berücksichtigung der Neubebauung der Konversionsfläche französische Kaserne
- Auswirkungen verkehrsordnender und baulicher Maßnahmen im Innenstadtbereich von Donaueschingen
- Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs in der Kernstadt sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Aufenthaltsqualität der Innenstadt
- Umgestaltung des Hindenburgringes auf dem Abschnitt zwischen Villinger und Friedhofstraße mit einem verkehrstechnischen Entwurf unter Beachtung einer zusätzlichen Fußgängerquerung zur Anbindung der Konversionsfläche an die Innenstadt
- Erarbeitung von Standortvorschlägen für Parkieranlagen zur Reduktion des Parkierungsverkehrs in der Innenstadt.

Als Grundlage für die Analyse der Verkehrssituation in Donaueschingen wurden an relevanten Stellen im Straßennetz am Dienstag, den 22. September 2015 umfangreiche Verkehrserhebungen und Kennzeichenerfassungen durchgeführt.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Darstellung der Mängelanalyse wurden am 15. März 2016 dem Gemeinderat vorgestellt. In einem Bürgerworkshop am 18. April 2016 wurden die Bürger Donaueschingens über den Stand der Verkehrsuntersuchung informiert und konnten Anregungen für die weitere Bearbeitung einbringen.



2 Ergebnisse der Verkehrserhebung der Mängelanalyse

2.1 Ergebnisse der Verkehrserhebung

Folgende Erhebungen wurden im Stadtgebiet von Donaueschingen durchgeführt:

- Knotenpunktzählung
- Querschnittszählung
- Dauerzählungen
- Kennzeichenerfassungen
- Parkraumerhebungen

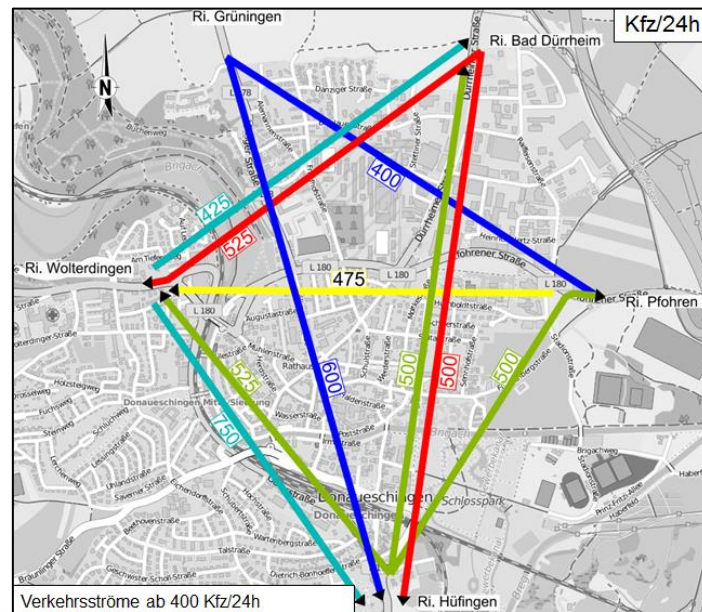
Die Auswertung der Verkehrszählung hat gezeigt, dass vor allem auf dem Streckenzug Hindenburgring, sowie an den Knotenpunkten Neue Wolterdinger / Hagelrainstraße, Friedrich-Ebert- / Güterstraße und Josef- / Bahnhofstraße hohe Verkehrsbelastungen mit zeitweisen Überlastungen vorhanden sind.

Der Quell-, Ziel, Durchgangs-, und Binnenverkehr in Donaueschingen setzt sich wie folgt zusammen.

Zum Quellverkehr zählen alle Fahrten deren Ausgangspunkt innerhalb und deren Ziel außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt. In Donaueschingen ist der Quellverkehr in Richtung Hüfingen (B 27) mit ca. 3.875 Kfz/24 am Höchsten. Der Quellverkehr in Richtung Bräunlingen hingegen ist als gering anzusehen. Der restliche Quellverkehr der Einfallstraßen von Donaueschingen bewegt sich zwischen ca. 1.000 – 2.000 Kfz/24h. Insgesamt beträgt der Quellverkehr ca. 11.600 Kfz/24h.

Als Zielverkehr sind diejenigen Fahrten definiert, die außerhalb beginnen und deren Ziele im Untersuchungsgebiet liegen. Der Zielverkehr aus Richtung Pfohren (B 27) ist mit ca. 3.175 Kfz/24h der größte Zielverkehrsanteil. Aus Richtung Grüningen fährt nur eine geringe Anzahl an Fahrzeugen nach Donaueschingen. Der restliche Zielverkehr der Einfallstraßen bewegt sich zwischen 1.000 – 2.000 Kfz/24h. Insgesamt beträgt der Zielverkehr ca. 10.625 Kfz/24h.

Der Binnenverkehr beschreibt die Fahrten die innerhalb des Untersuchungsgebiets zurückgelegt werden, ohne die Grenzen des Gebiets zu überschreiten. Der Binnenverkehr der Innenstadt von Donaueschingen liegt bei 4.375 Kfz/24h.



3

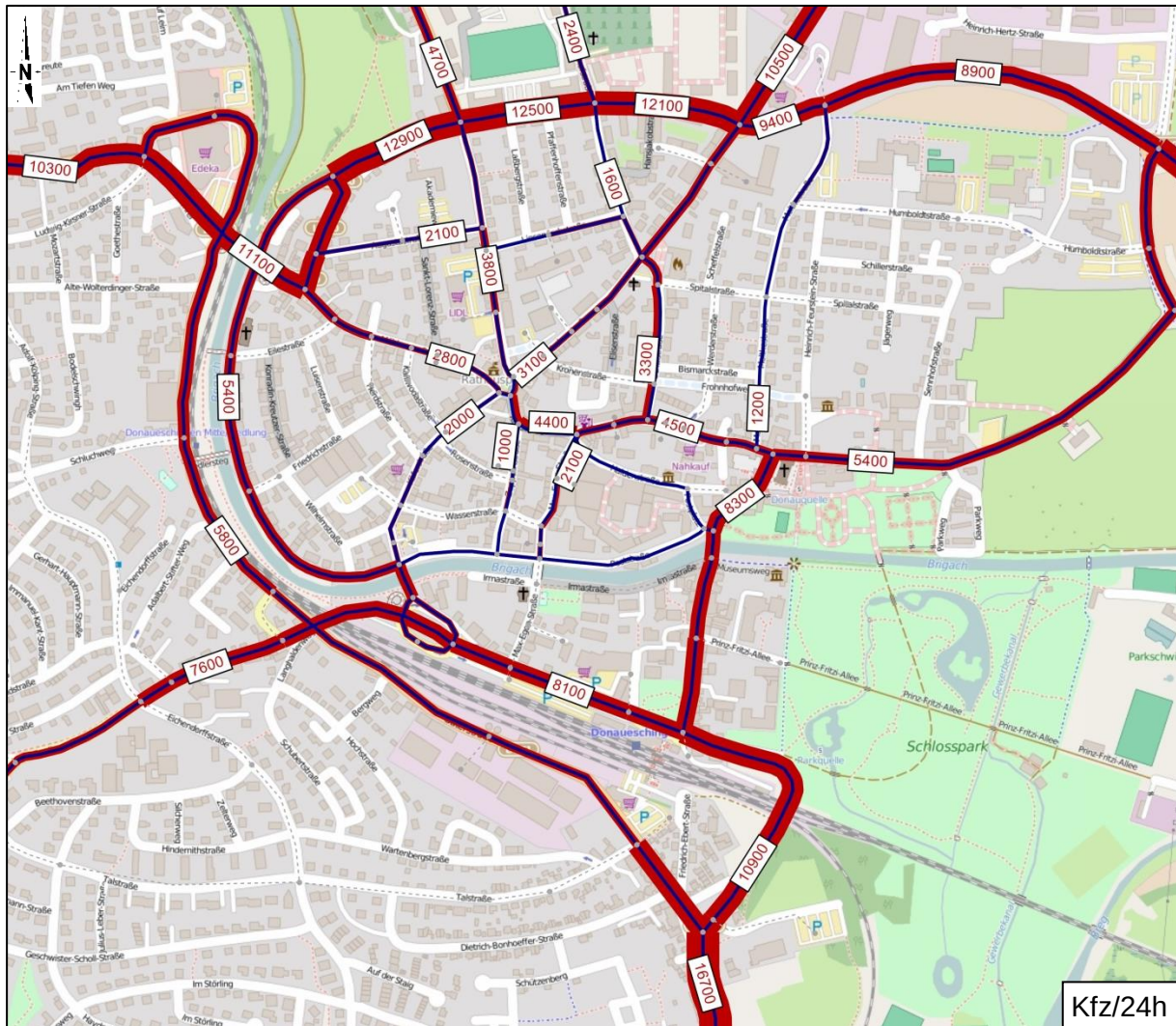


Abbildung 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (Kfz/24h) im Bestand 2015

2.2 Ergebnisse der Mängelanalyse

Die Abbildung 3 zeigt die ermittelten Mängel wobei im Folgenden näher auf die folgenden Bereiche eingegangen wird:

- Hindenburgring
- Neugestalteter Residenzbereich
- Radverkehr
- Parkierungsverkehr

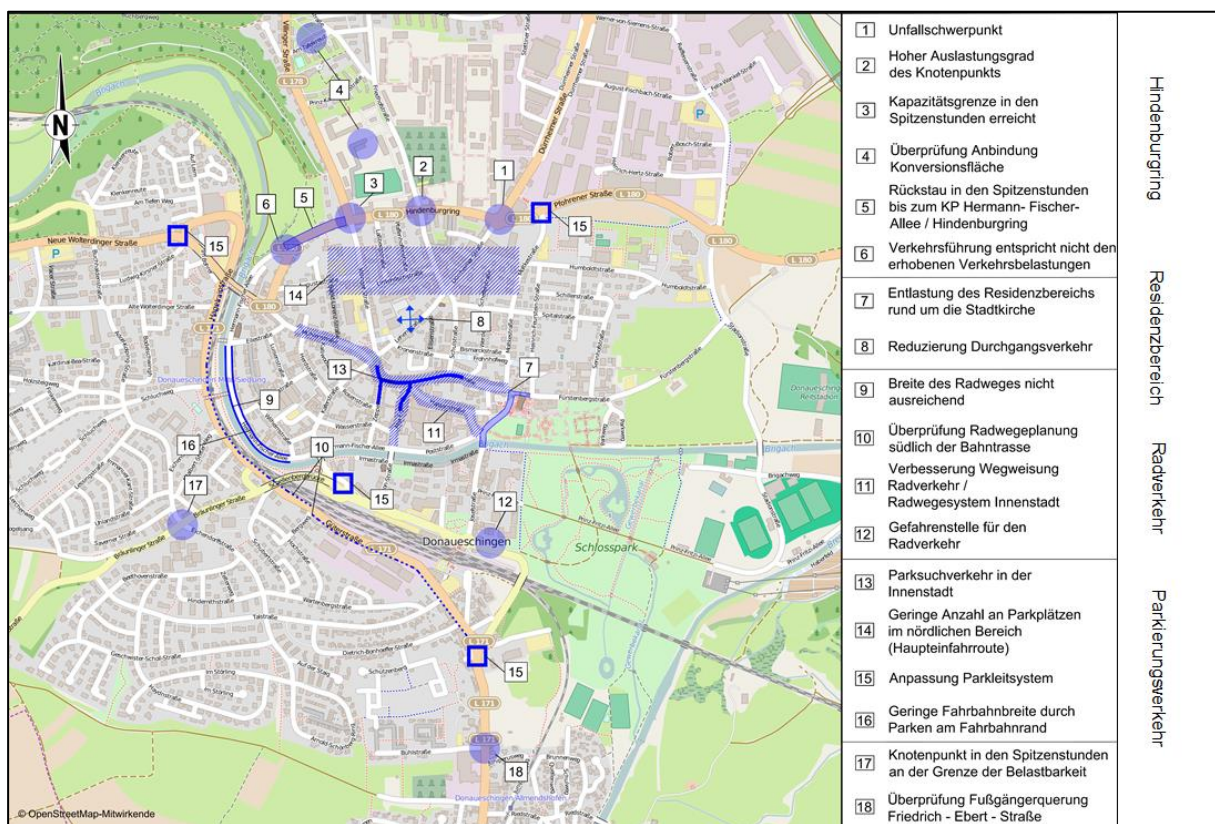


Abbildung 3: Mängelanalyse

Hindenburgring

Der Hindenburgring weist eine hohe Auslastung der beiden Hauptströme in den Spitzenstunden auf. Vor allem am Knotenpunkt Hindenburgring / Villinger Straße ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Bedingt durch die Militärkonversion und die zusätzlich zu erwartende Verkehrsbelastungen wird die Auslastung des Streckenzugs zunehmen. Ohne geeignete Maßnahmen resultieren hieraus längere Wartezeiten. Des Weiteren entspricht die

bestehende Verkehrsführung am Knotenpunkt Hindenburgring / Herrmann-Fischer-Allee nicht den erhobenen Verkehrsbelastungen und nicht dem Verlauf der Landesstraße.



Abbildung 4: Bereich Hindenburgring

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Hindenburgrings werden folgende mögliche Maßnahmen vorgeschlagen:

- Anpassung der Signalisierung z.B. Steigerung der Umlaufzeiten von 80 s auf 90 s
- Änderung der Fahrstreifenzahl und der Fahrstreifenaufteilung vor allem am Knotenpunkt Hindenburgring / Villinger Straße (K21)
- Umbau des Streckenzugs Hindenburgring
- Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Hindenburgring / Hermann-Fischer-Allee (K22)

Ziel des Maßnahmenbündels ist es den Verkehr leistungsfähig abzuwickeln, auch mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen der Konversionsfläche, die Schaffung einer attraktiven Fußgängeranbindung für die Konversionsfläche an die Innenstadt, die Reduktion der Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Bündelung des Verkehrs auf einer Hauptachse zur Entlastung der Innenstadt von Donaueschingen.

Neugestalteter Residenzbereich

Durch die Umbaumaßnahmen im Bereich des Residenzbereichs konnte die Verkehrsbelastung von 2006 bis zur Zählung im September 2015 um 20 % reduziert werden. Es besteht weiteres Potential den Durchgangsverkehr von der Fürstenbergstraße über den Streckenzug An der Stadtkirche und Josefstraße zu reduzieren. Insgesamt nutzen ca. 1.175 Kfz/24h den Streckenzug als Durchgangsverkehr.

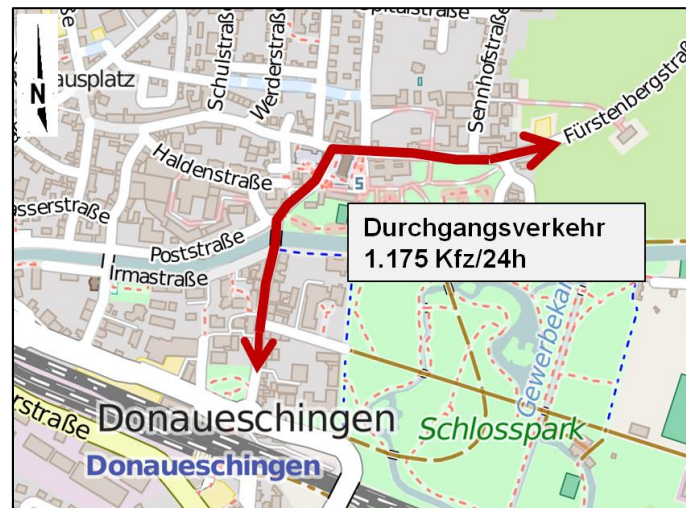


Abbildung 5: Durchgangsverkehr im Neugestalteten Residenzbereich

Mögliche Maßnahmen zu Reduktion des Verkehrs in dem neugestalteten Residenzbereich sind die Ausweisung einer Einbahnstraße in der Fürstenbergstraße zum Beispiel in Richtung Osten sowie die Ausweitung der Tempo 20 Zone in der Karlstraße. Ziel der Maßnahmen ist es den Durchgangsverkehr zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu steigern und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern.

Radverkehr

Im Zuge der Mängelanalyse wurden Schwachstellen im Radwegenetz von Donaueschingen aufgenommen und die Ergebnisse dem Gemeinderat sowie den Bürgern von Donaueschingen vorgestellt.

Es wird vorgeschlagen die Beschilderung für den Radverkehr im Innenstadtbereich zu verbessern.

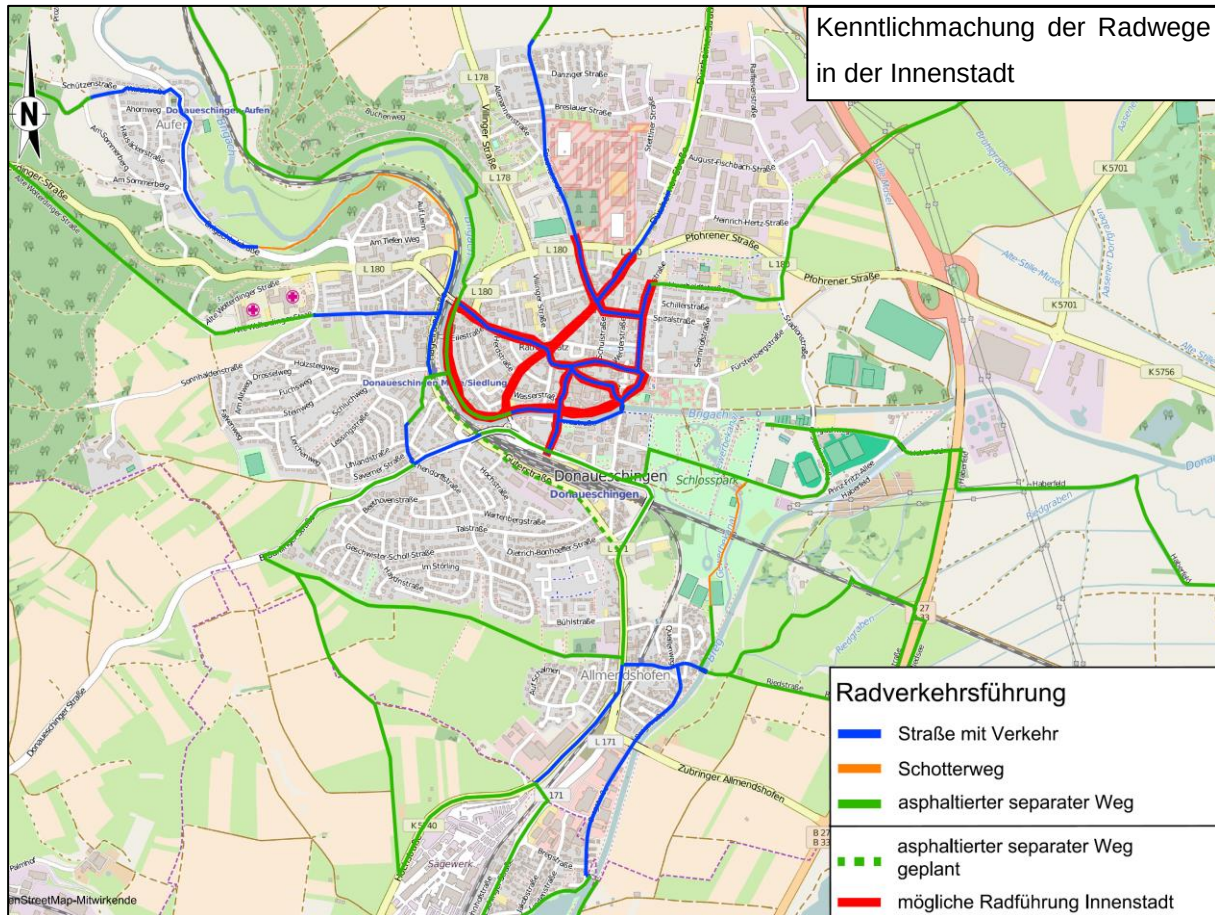


Abbildung 6: Mögliche Verbesserung Radverkehrsnetz

Es wird vorgeschlagen am Knotenpunkt Friedhofstraße / Hindenburgring auf der Nord-Süd Achse zur sicheren Führung des Radverkehrs eine vorgezogene Haltlinie in beiden Richtungen anzuordnen.

Parkierungsverkehr

Die Abbildung 7 zeigt die bestehende Lage der Parkplätze sowie die Anzahl der Stellplätze. Es zeigt sich, dass vor allem im nördlichen Bereich von Donaueschingen wenige Parkplätze für den Zentralen Versorgungsbereich zu Verfügung stehen und die Stellplätze vor allem im Straßenraum in der Karlstraße für kurzzeitige Aktivitäten genutzt werden.

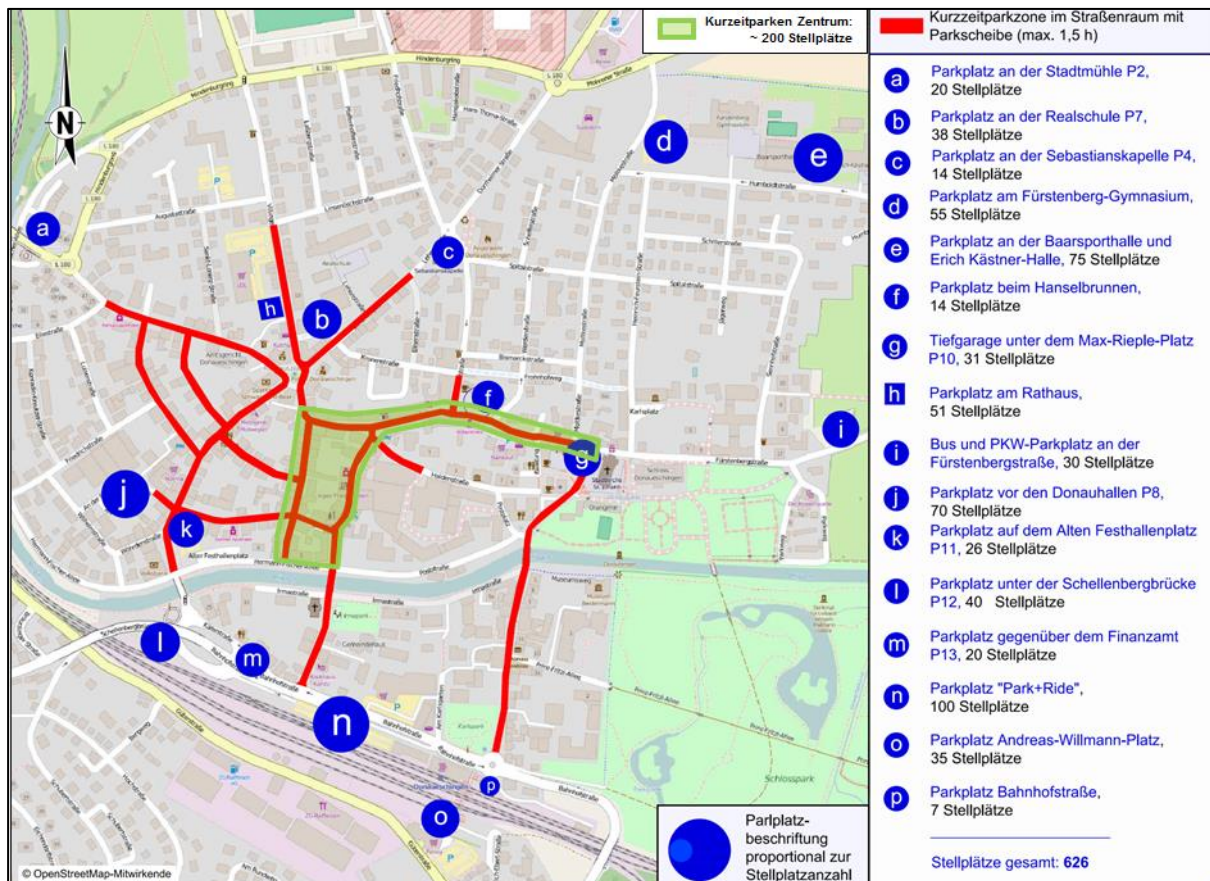


Abbildung 7: Parkplatzsituation in Donaueschingen

Die Parkraumanalyse ergibt, dass ca. 33% aller Fahrzeuge, die einen Parkplatz im Innenstadtbereich aufsuchen, aus Nord bzw. Nord-Osten in die Stadt einfahren. In diesem Bereich sollten neben den Parkplätzen am Fürstenberg-Gymnasiums und an der Baarsporthalle, die weit entfernt vom Stadtzentrum liegen, attraktive Parkmöglichkeiten vorgehalten werden.

Des Weiteren kommt es im Bereich der Innenstadt zu Parksuchverkehr, da die ausgewiesenen Längsparkständen im Straßenraum und die Organisation des Einbahnstraßensystems eine Kreisfahrt über den Streckenzug Karlstraße – Zeppelinstraße – Wasserstraße – Max-Egon-Straße zulassen. Der Parksuchverkehr wird hierdurch verstärkt und die Aufenthaltsqualität im zentralen Versorgungsbereich verringert sich durch die zusätzlichen Fahrten.



Zur Verbesserung der Parkraumsituation werden folgende Maßnahmen untersucht:

- kostenpflichtiges Parken im Bereich der Innenstadt
- Reduktion der Parkdauer von 1,5 Stunden auf z.B. 30 Minuten
- aufheben des Parkens in Teilen der Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße
- Parkhaus (2 Ebenen) im Bereich des Rathauses mit einem jeweils getrennter Anschluss an die Mühlenstraße und an die Villingen Straße
- Anpassung des Einbahnstraßensystems in der Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße um eine Kreisfahrt des Parksuchverkehrs zu unterbinden

3 Planfälle für das Prognosejahr 2030

Zur Analyse der Verkehrssituation wurden mit dem makroskopischen Verkehrsmodell die Prognosebelastungen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (Kfz/24h) im Prognosejahr 2030 ermittelt.

Mit den in der Mängelanalyse aufgezeigten möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Donaueschingen und aufbauend auf dem Bürgerworkshop folgende Planfälle definiert:

Planungsnullfall:

Der Planungsnullfall für die Verkehrsentwicklung in Donaueschingen für das Jahr 2030 enthält:

- Induzierten Verkehr durch die Militärkonversion (ca. jeweils 2.700 Kfz-Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr), die Verkehrserzeugung basiert auf dem Rahmenplanentwurf des Gewinners des Wettbewerbs der Militärkonversion, Büro Baldauf, Stand 28. August 2015
- Bevölkerungsveränderungen bis zum Prognosejahr 2030 (+ 2,9 %) auf Basis der Daten des statistischen Landesamtes
- Prognose der Veränderung des Mobilitätverhaltens der Bevölkerung von Donaueschingen bis 2030 (+ 1,5 % Kfz-Fahrten)
- Einführung des neuen Stadtbuskonzept (Verlagerung von ca. +1.050 Fahrten pro Tag auf den ÖPNV), IBV HÜSLER AG, Stand 18. April 2016
- Vorschlag Umgestaltung des Hindenburgrings zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Bündelung des Verkehrs

Die Abbildung 8 zeigt die genannten Annahmen für den Planungsnullfall.

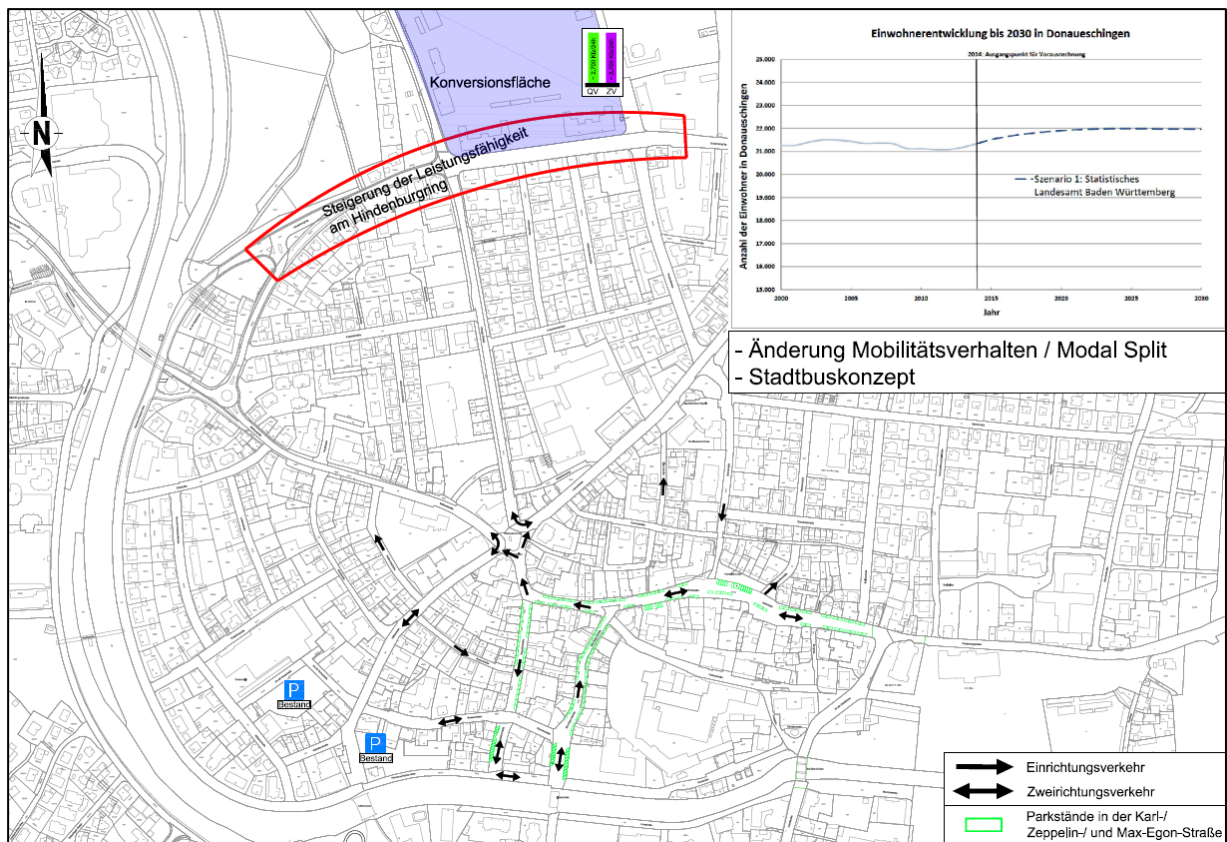


Abbildung 8: Planungsnullfall

Aufbauend auf dem Planungsnullfall wurden die Planfälle 1 - 4 entwickelt. Der Planungsnullfall dient zur Überprüfung der verkehrlichen Wirkung der Planfälle.

Es wurden folgende Planfälle für das Prognosejahr 2030 entwickelt und modelliert:

- Planfall 1: Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt
- Planfall 2: Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt mit Fußgängerzone
- Planfall 3: Einbahnstraße an der Stadtkirche im Residenzbereich
- Planfall 4: Augustastraße als Einbahnstraße

Die einzelnen Planfälle werden anschließend näher erläutert.

Planfall 1: Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt

- Zusätzliches Parkhaus mit 2 Ebenen im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villingener Straße und an die Mühlenstraße mit ca. 200 Stellplätzen
- Reduktion der Anzahl an Stellplätze im Straßenraum Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Kurzzeitparken (ca. 30 min) im verkehrsberuhigten Bereich
- Umkehr der Einbahnregelung in der Max-Egon-Straße und in der Zeppelinstraße um den Park-Such-Verkehr (Ringfahrten) zu unterbinden
- Umkehr der Einbahnregelung in der Rosenstraße und in der Kalliwodastraße um Ringfahrten zu unterbinden
- Ausweitung des Bereichs mit Tempo 20 auf der Karlstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

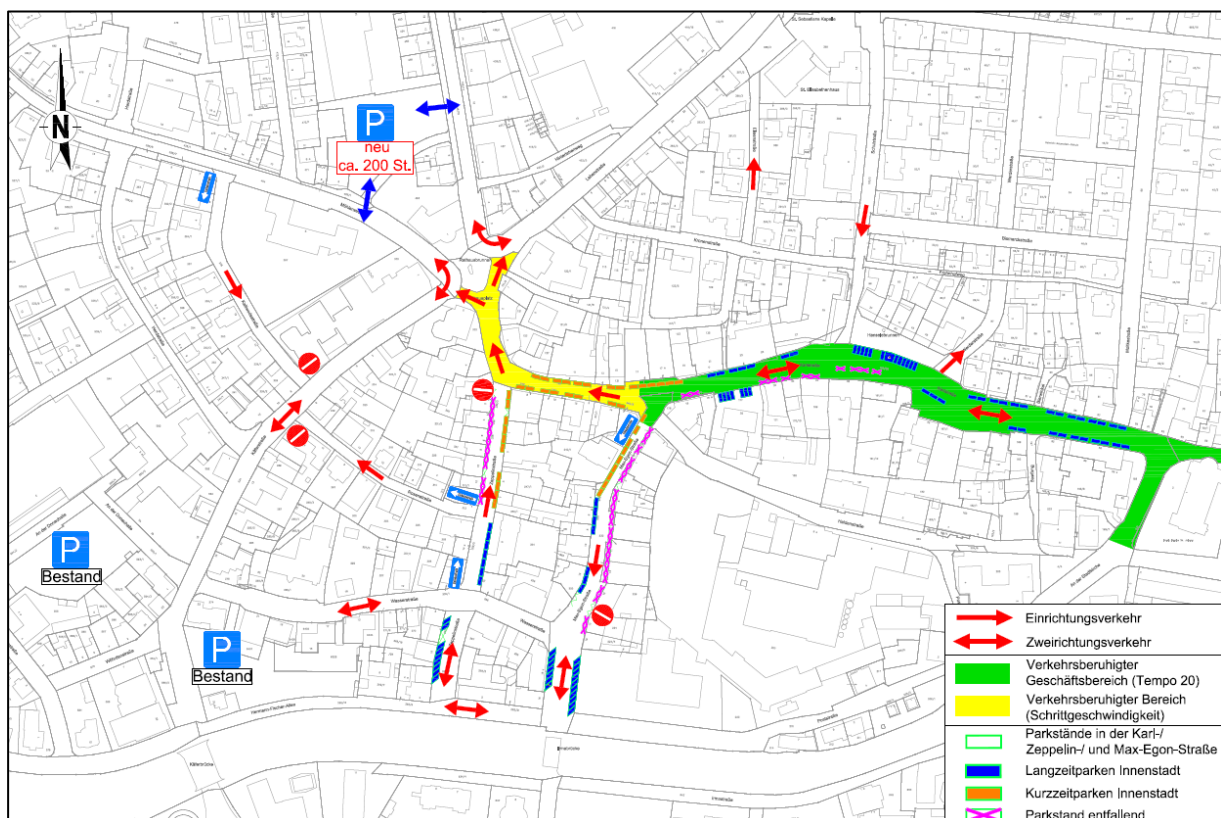


Abbildung 9: Planfall 1; Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt

Planfall 2: Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt mit Fußgängerzone

- Der bisher verkehrsberuhigten Bereiche in der Karlstraße und im nördlichen Teil der Zeppelinstraße werden zur Reduktion der Verkehrsbelastung in der Innenstadt als Fußgängerzone ausgewiesen mit dem Zusatz „Bus frei“
- Zusätzliches Parkhaus mit 2 Ebenen im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villingener Straße und an die Mühlenstraße mit ca. 200 Stellplätzen
- Reduktion der Anzahl an Stellplätze im Bereich Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Öffnung der Rosenstraße in beide Richtungen und Entfall der Parkplätze in der der Rosenstraße
- Umkehr der Einbahnregelung der Max-Egon-Straße um Sackgassen zu vermeiden
- Ausweitung des Bereichs mit Tempo 20 auf der Karlstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

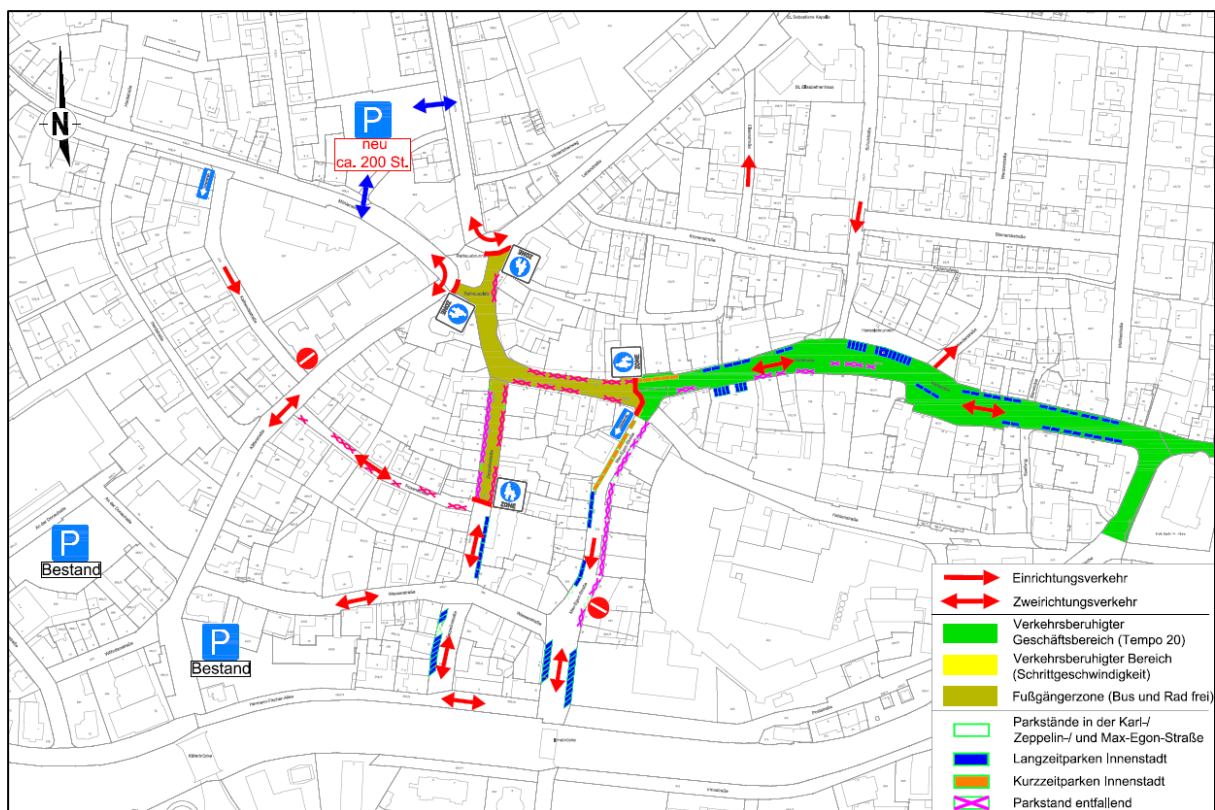


Abbildung 10: Planfall 2; Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt mit Fußgängerzone

Planfall 3: Einbahnstraße an der Stadtkirche im Residenzbereich

- Einbahnstraßenregelung in Richtung Ortsauswärts auf dem Streckenzug Fürstenbergstraße im Bereich der Residenz
- Parkhaus im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villingen Straße und an die Mühlenstraße mit ca. 200 Stellplätzen
- Kurzzeitparken (ca. 30 min) im verkehrsberuhigten Bereich
- Reduktion der Anzahl an Stellplätze im Bereich Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Ausweitung des Bereichs mit Tempo 20 nur auf die Karlstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

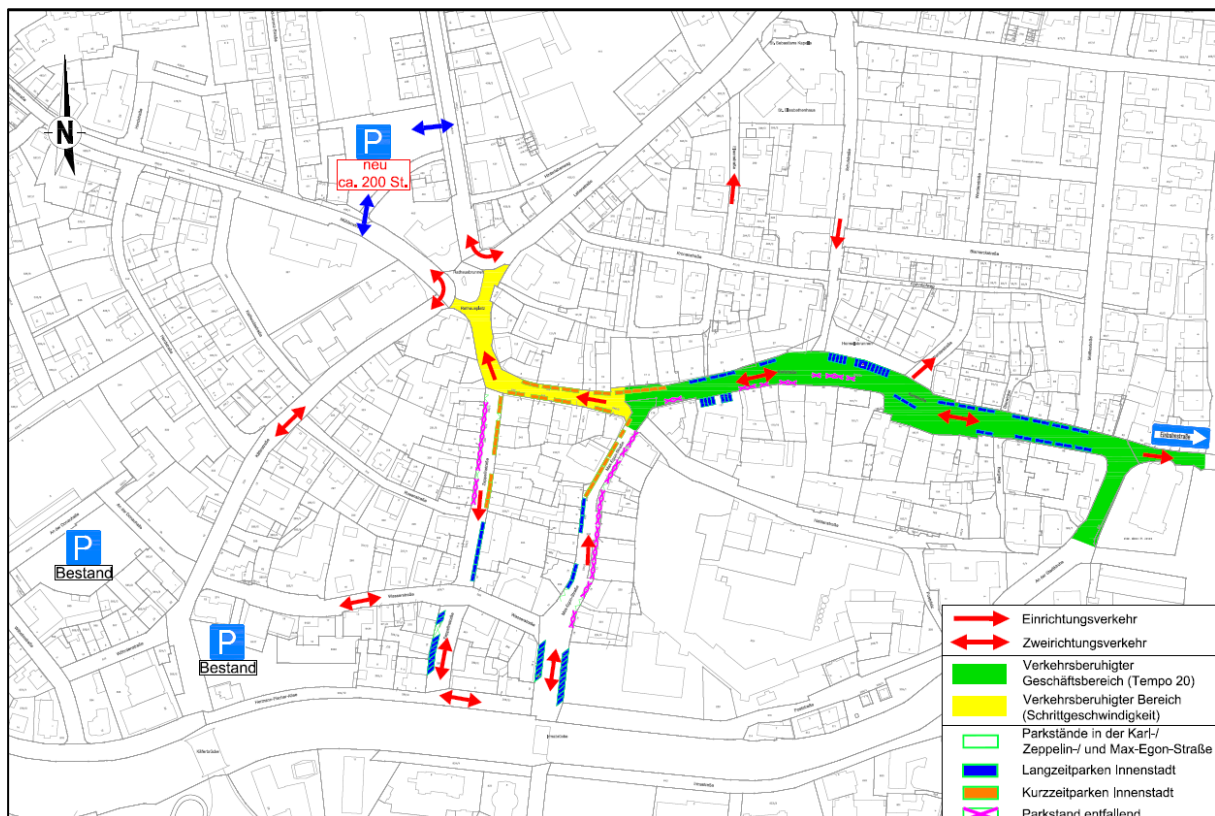


Abbildung 11: Planfall 3; Einbahnstraße an der Stadtkirche im Residenzbereich

Die Ausweisung einer Fußgängerzone im Bereich des neugestalteten Residenzbereichs ist aufgrund der Verlagerung der Verkehrsbelastung in die Nebenstraßen keine mögliche Lösung.

Planfall 4: Augustastraße als Einbahnstraße

Aufgrund der Lage im Straßennetz von Donaueschingen zwischen Villinger Straße und dem westlichen Teil des Hindenburgrings bietet sich die Augustastraße für die Verkehrsteilnehmer aus Richtung Westen kommend mit Zielen Lidl oder Realschule Donaueschingen als Abkürzung an. Der Verkehr kann über die Augustastraße die Einmündung Hindenburgring / Hermann-Fischer-Allee sowie den signalisierten Knotenpunkt Hindenburgring / Villinger Straße umfahren.

Um die Verkehrsbelastung in der Augustastraße zu reduzieren wird die Einbahnregelung in der Augustastraße mit folgendem Planfall überprüft:

- Einbahnstraße im Abschnitt zwischen Hindenburgring und St. Lorenzstraße. Von Westen kommend kann nicht mehr eingefahren werden. Im Abschnitt der Augustastraße zwischen St. Lorenz- und Villinger Straße ist wie bisher Verkehr in beide Richtungen möglich.

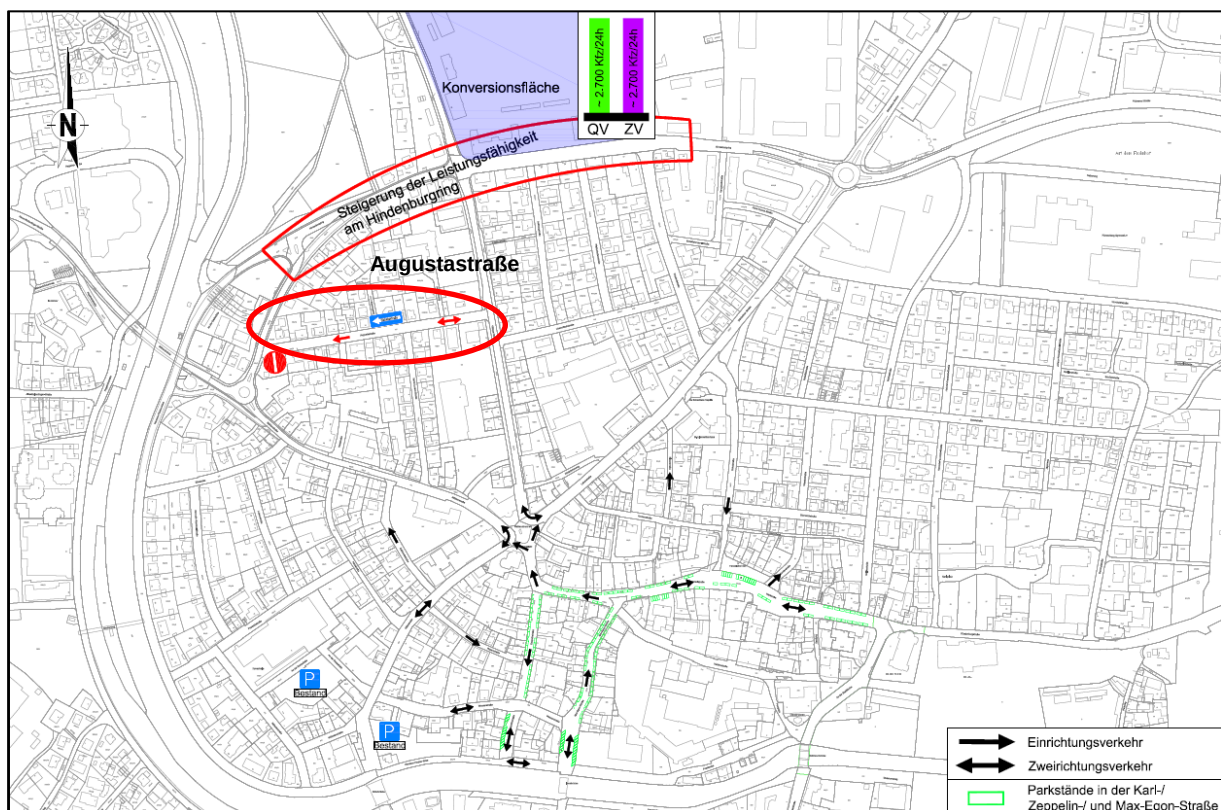


Abbildung 12: Planfall 4; Augustastraße als Einbahnstraße

4 Ergebnisse

Planungsnullfall

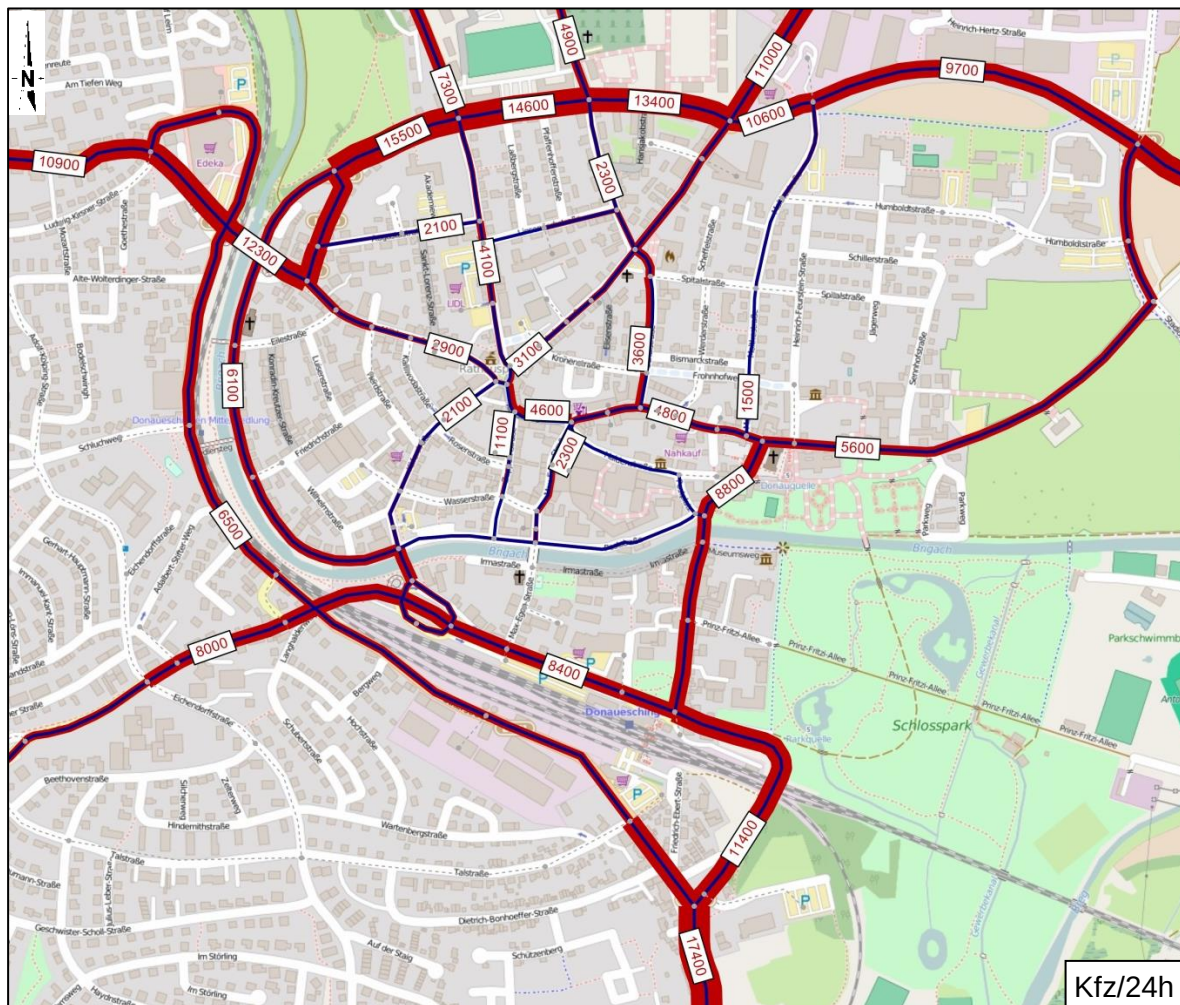


Abbildung 13: Verkehrsbelastung Prognose 2030 Planungsnullfall (Kfz/24h)

Der Planungsnullfall weist im Vergleich zum Bestand, bedingt durch die Militärkonversion und den Bevölkerungswachstum, höhere Verkehrsbelastungen (Kfz/24h) vor allem auf der Villinger Straße (Nord), der Friedhofstraße (Nord) und dem Hindenburgring auf. Die Verkehrsbelastung erhöht sich um ca. 2.000 - 2.500 Kfz/24h. Der Verkehr im Innenstadtbereich erhöht sich durch die Konversion und den Bevölkerungszuwachs um ca. 200 - 300 Kfz/24h. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Hindenburgrings, lässt sich der Verkehr auf den Hauptstraßen bündeln.

Die folgenden Planfälle 1 - 4 basieren auf den Prognoseansätzen und Maßnahmen des Planungsnullfalls. Die Planfälle enthalten den induzierten Verkehr der Militärkonversion, die Bevölkerungsveränderung, das Stadtbuskonzept, die Veränderung des Mobilitätsverhaltens sowie die Umgestaltung des Hindenburgrings zur Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Planfall 1: Weniger Parksuchverkehr in der Innenstadt ohne Fußgängerzone

Die Abbildung 14 zeigt die Verkehrsbelastungen für den Planfall 1. Durch die Umkehr der Einbahnstraßenregelung ergibt sich eine Reduktion der Verkehrsbelastung in Teilen der Karlstraße und in der Max-Egon-Straße sowie in der Josefstraße und der Hermann-Fischer-Allee.

Durch das Parkhaus im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villinger und Mühlenstraße wird der Innenstadtbereich um ca. 1.200 Kfz/24h entlastet.

Auf dem Hindenburgring, der Zeppelinstraße, der Schulstraße und der Bahnhofstraße nimmt die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Planungsnullfall um bis zu 700 Kfz/24h zu.

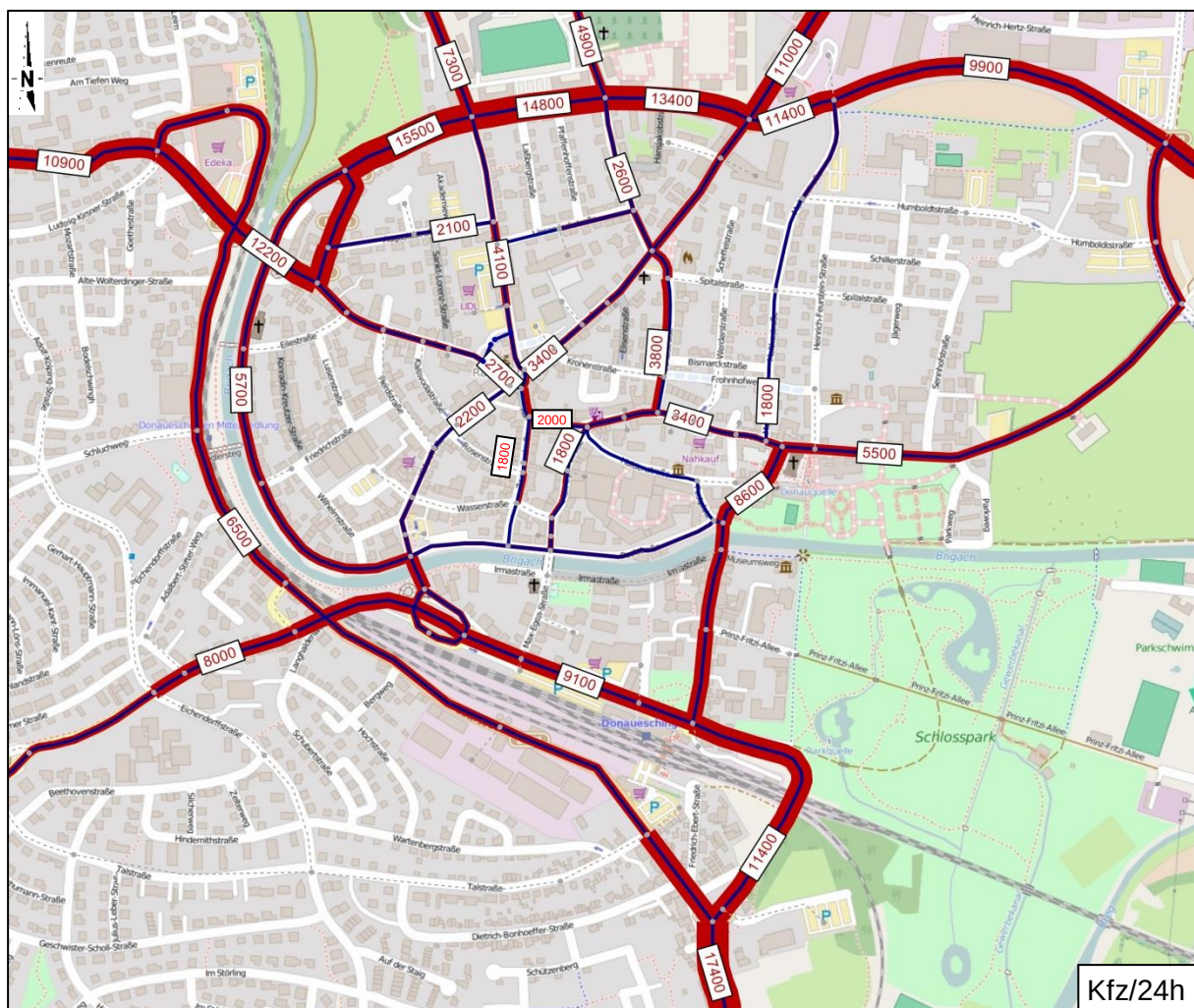


Abbildung 14: Verkehrsbelastung Prognose 2030; Planfall 1 (Kfz/24h)

Planfall 2: Weniger Parksuchverkehr in der Innenstadt mit Fußgängerzone

Im Planfall 2 werden zusätzlich Teile der Karl- und Zeppelinstraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Durch die Schließung des Innenstadtbereichs für den Kfz-Verkehr verlagert sich ein Teil des Verkehrs auf den Hindenburgring. Auch die Verkehrsachsen von Norden nach Süden (Schulstraße und Moltkestraße) werden im Vergleich zum Planungsnullfall um 500 – 800 Kfz/24h stärker belastet.

Der westliche Teil der Karlstraße mit Ausnahme des Linienbusses und der nördliche Bereich der Zeppelinstraße wird nicht mehr vom Kfz-Verkehr genutzt. Die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich wird dadurch gesteigert. Weiterhin reduziert sich die Verkehrsbelastung in der Josefstraße leicht.

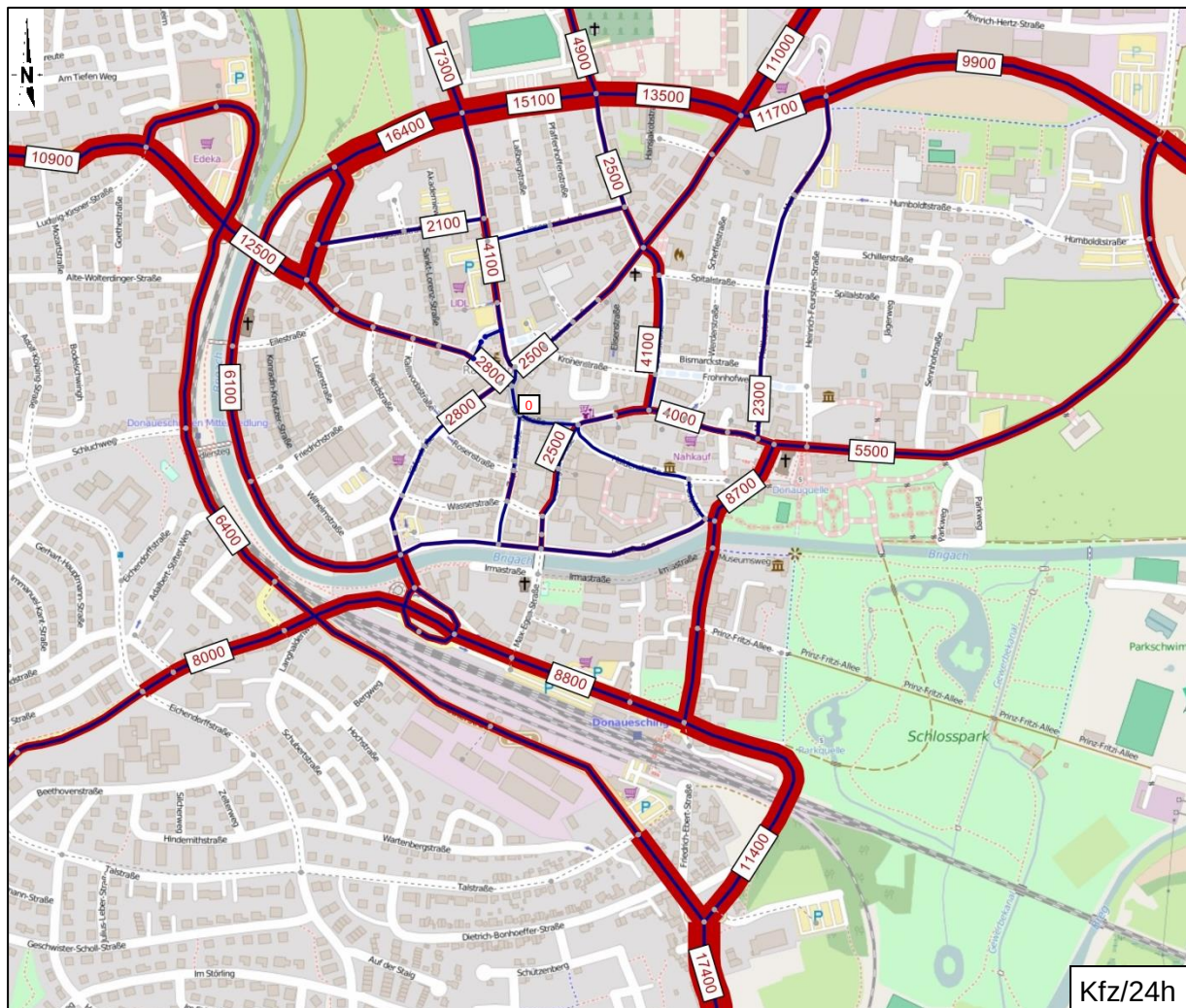


Abbildung 15: Verkehrsbelastung Prognose 2030; Planfall 2 (Kfz/24h)

Planfall 3: Einbahnstraße an der Stadtkirche im Residenzbereich

Im Planfall 3 stellen sich die größten Veränderungen der Verkehrsbelastung im Straßennetz von Donaueschingen ein. Vor allem in der Josefstraße wird die Verkehrsbelastung um ca. 2.400 Kfz/24h reduziert. Des Weiteren reduziert sich durch die Einbahnstraßenregelung die Verkehrsbelastung in der Karlstraße.

Der Verkehr verlagert sich vor allem auf den Hindenburgring (+ 1.400 Kfz/24h) die Bahnhofstraße (+ 700 Kfz/24h), die Hermann-Fischer-Allee (+ 700 Kfz/24h) und die Max-Egon-Straße (+ 700 Kfz/24h).

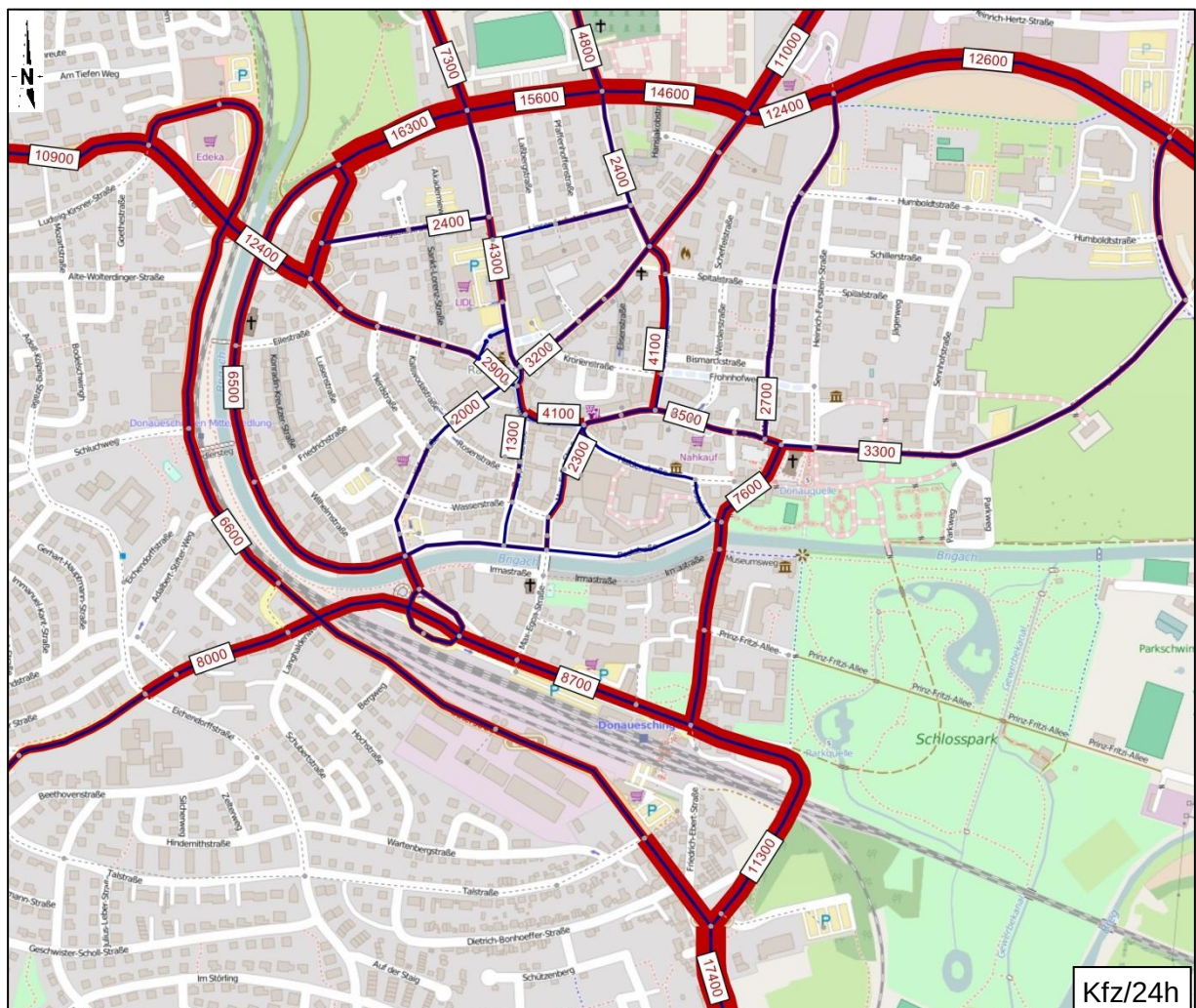


Abbildung 16: Verkehrsbelastung Prognose 2030; Planfall 3 (Kfz/24h)

Planfall 4: Augustastraße als Einbahnstraße

Im Planfall 4 wird die Augustastraße in Einbahnrichtung geführt, wobei das Einfahren aus Richtung Westen nicht mehr möglich ist. Bedingt durch die einseitige Durchfahrtssperrung der Augustastraße reduziert sich die Verkehrsbelastung von ~ 2.100 Kfz/24h um auf ~ 1.500 Kfz/24h, wobei sich der Verkehr auf den Hindenburgring verlagert.

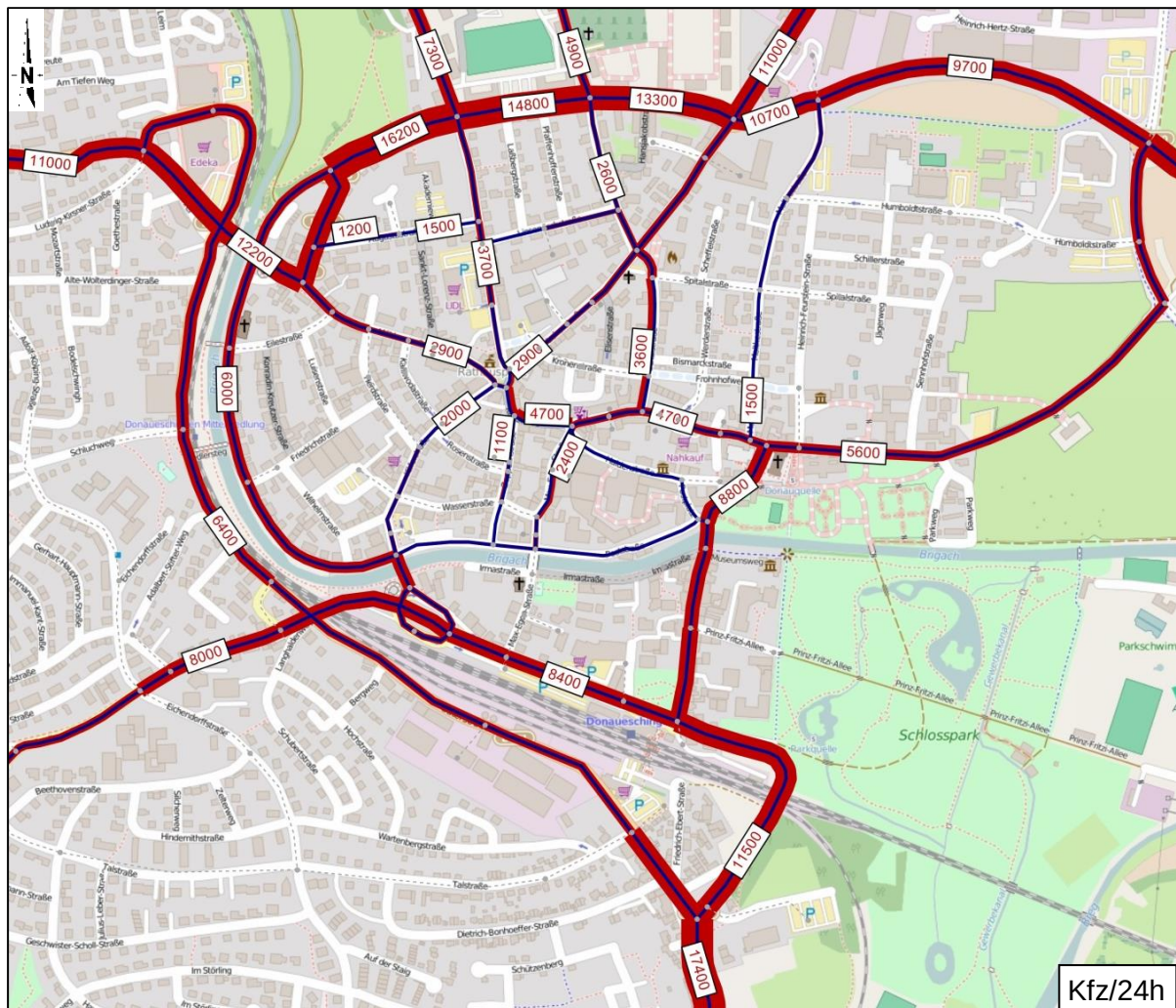


Abbildung 17: Verkehrsbelastung Prognose 2030; Planfall 4 (Kfz/24h)

5 Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Umlegungen in dem makroskopischen Verkehrsmodell von Donaueschingen sind exemplarisch für verschiedene maßgebende Streckenabschnitte vergleichend in Tabelle 1 (Bestand und Prognosenullfall) sowie in Tabelle 2 (Prognosenullfall – Planfälle) dargestellt. Die Planfälle nehmen immer Bezug auf den Planungsnullfall. In der Tabelle 1 wird deutlich, dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf dem Hindenburgring gebündelt werden. Die zusätzlichen Fahrten in den Innenstadtbereich sind Fahrten in den zentralen Versorgungsbereich zum Beispiel durch die Aktivität "Einkaufen".

Bestand - Prognose	Bestand 2015	Planungsnullfall	
	Belastung Kfz/24h	Belastung Kfz/24h	Veränderung zum Bestand
Hindenburgring	12500	14600	+2.100
Villinger Straße (Süd)	3800	4100	+300
Max-Egon-Straße	2100	2300	+200
Zeppelinstraße	1000	1100	+100
Josefstraße	8300	8800	+500
Schulstraße	3300	3600	+300
Karlstraße	4400	4600	+200
Bahnhofstraße	8100	8400	+300
Hermann-Fischer-Allee	5400	6100	+700
Augustastrasse	2100	2100	+0

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Streckenabschnitten Bestand – Planungsnullfall

Prognose 2030	Planungsnullfall	Planfall 1		Planfall 2		Planfall 3		Planfall 4	
	Belastung Kfz/24h	Belastung Kfz/24h	Veränderung zum Planungsnullfall	Belastung Kfz/24h	Veränderung zum Planungsnullfall	Belastung Kfz/24h	Veränderung zum Planungsnullfall	Belastung Kfz/24h	Veränderung zum Planungsnullfall
Hindenburgring	14600	14800	+200	15100	+500	15600	+1.000	14800	+200
Villinger Straße (Süd)	4100	4100	0	4100	0	4300	+200	3700	-400
Max-Egon-Straße	2300	1800	-500	2500	+200	2300	0	2400	+100
Zeppelinstraße	1100	1800	+700	0	-1100	1300	+200	1100	0
Josefstraße	8800	8600	-200	8700	-100	7600	-1200	8800	0
Schulstraße	3600	3800	+200	4100	+500	4100	+500	3600	0
Karlstraße	4600	2000	-2600	0	-4600	4100	-500	4700	+100
Bahnhofstraße	8400	9100	+700	8800	+400	8700	+300	8400	0
Hermann-Fischer-Allee	6100	5700	-400	6100	0	6500	+400	6000	-100
Augustastrasse	2100	2100	0	2100	0	2400	+300	1500	-600

Tabelle 2: Vergleich der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Streckenabschnitten Planungsnullfall - Planfälle

Es wird empfohlen den Streckenzug Hindenburgring zwischen den Knotenpunkten Villinger Straße und Friedhofstraße wie in der Entwurfsskizze in Abbildung 18 dargestellt umzubauen und die Signalisierung entsprechend der neuen Fahrstreifenzahl und Fahrstreifenanteile anzupassen. Die Umlaufzeiten sind von 80 s auf 90 s anzupassen. Zur Anbindung des Konversionsgeländes an die Innenstadt ist in Abhängigkeit des Querungsbedarfs eine attraktive Querungshilfe zwischen den beiden Knotenpunkten Villinger Straße / Hindenburgring und Friedhofstraße / Hindenburgring zu schaffen.

Der Knotenpunkt Villinger Straße / Hindenburgring ist um einen Rechtsabbiegestreifen vom Hindenburgring in die Villinger Straße (Nord) zu erweitern um die zusätzlichen Verkehrsbelastungen zur Konversionsfläche leistungsfähig abzuwickeln sowie den Geradeausfahrstreifen in Richtung Herman-Fischer-Allee zu entlasten. Um Verkehrsbehinderung der Linksabbieger vom Hindenburgring in die Laßbergstraße bzw. die Paffenhoffenstraße zu vermeiden werden kurze Linksabbiegestreifen vorgeschlagen. Die Radwegachse auf der Friedhofstraße wird durch die Signalisierung am Knotenpunkt Friedhofstraße / Hindenburgring gestärkt.



Abbildung 18: Entwurfsskizze Hindenburgring

Zusätzlich zur Verbesserung im Straßennetz in Donaueschingen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Zusätzliches Parkhaus mit 2 Ebenen im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villinger Straße und an die Mühlenstraße mit ca. 200 Stellplätzen
- Reduktion der Anzahl an Stellplätze im Straßenraum Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Kurzzeitparken (30 min) im Bereich des verkehrsberuhigten Bereichs
- Ausweitung des Bereichs mit Tempo 20 auf der Karlstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Einbahnstraßenregelung in der Augustastraße
- Änderung der Einbahnregelung in der Max-Egon-Straße und der Zeppelinstraße sowie der Rosenstraße und der Kalliwodastraße



Aufgestellt: Stuttgart, 14. Juni 2016 / Kaj / Sei

Dr. techn. Jürgen Karajan

KARAJAN • Ingenieure
Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH