



STADT AALEN

Verkehrsentwicklungsplan 2030

- Mobilitätskonzept -

Ergebnisbericht

Teil 2: Anlagen und Anhang

Version: 20160304



ein Unternehmen der **BERNARD**
GRUPPE

Stadt Aalen

**Verkehrsentwicklungsplan 2030
- Mobilitätskonzept -**

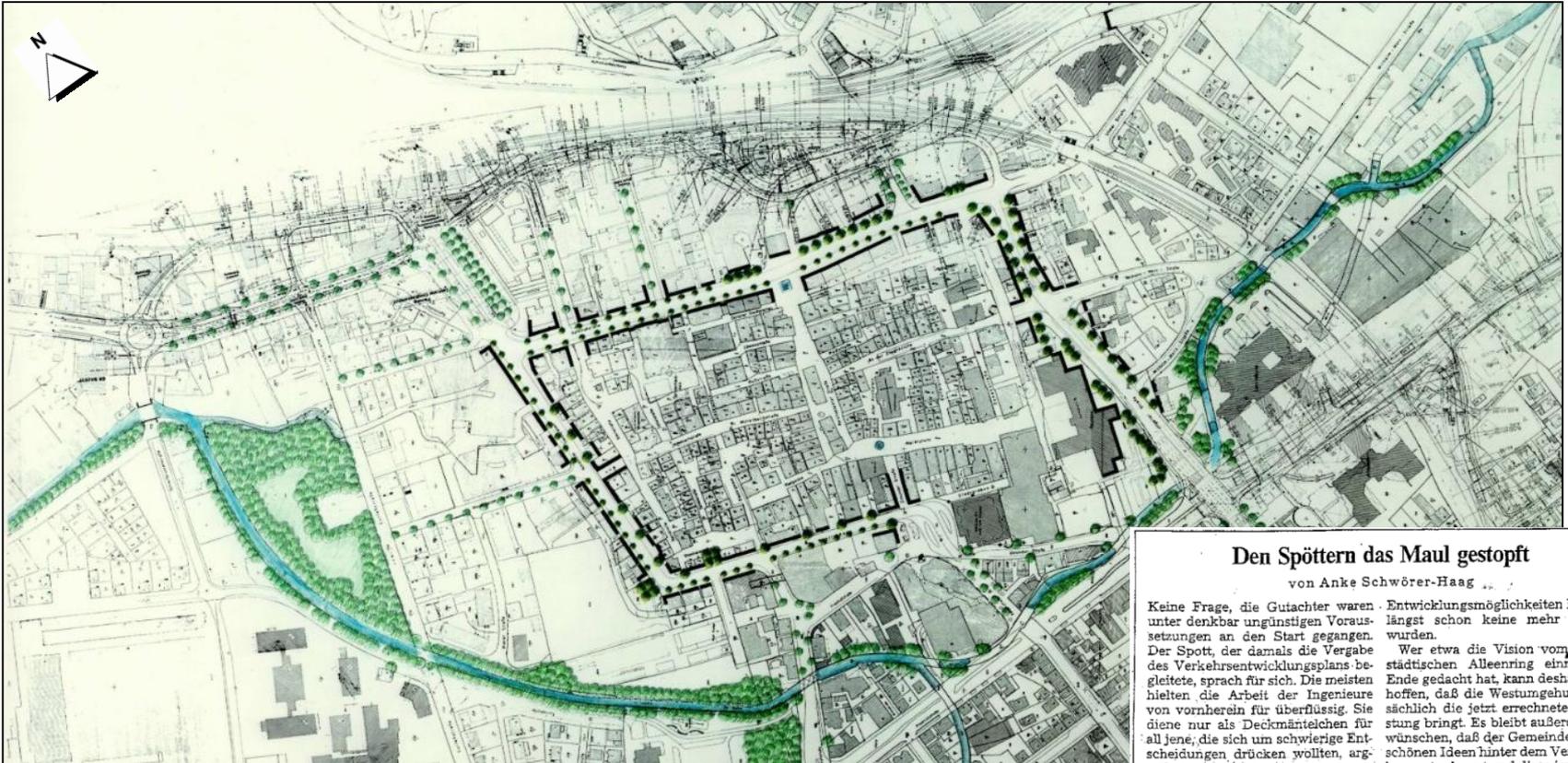
**Ergebnisbericht
Teil 2: Anlagen und Anhang**

Version: 20160304

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

ANLAGEN

VEP 1995 Gestaltungskonzept Innenstadt



Den Spöttern das Maul gestopft

von Anke Schwörer-Haag

Keine Frage, die Gutachter waren unter denkbar ungünstigen Voraussetzungen an den Start gegangen. Der Spott, der damals die Vergabe des Verkehrsentwicklungsplans begleitete, sprach für sich. Die meisten hielten die Arbeit der Ingenieure von vornherein für überflüssig. Sie diene nur als Deckmäntelchen für all jene, die sich um schwierige Entscheidungen drücken wollten, argwöhnten sie.

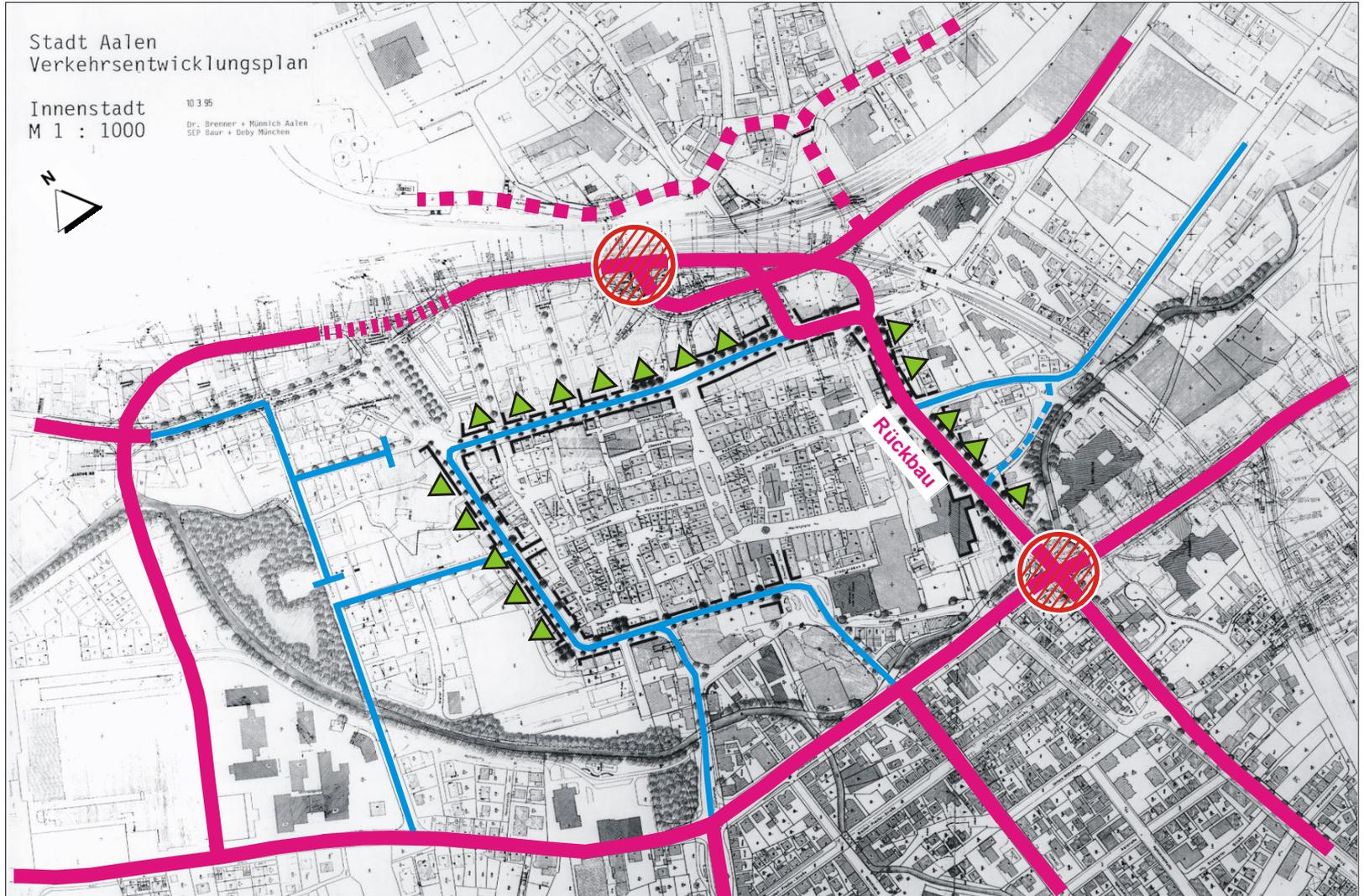
Das Ergebnis aber stopft allen Spöttern das Maul. Das Gutachten, das Dr. Manfred Brenner gestern im Gemeinderat vorstellte, greift zwar viele dieser alten, heftig umstrittenen Ideen auf. Doch es ist trotzdem zukunftsweisend, weil es den Verkehr in Aalen ohne Vorbehalte zu einer schlüssigen Gesamtschau ordnet. Und es legt dabei völlig andere Maßstäbe an, als alle anderen Konzepte vorher. Es zeigt, daß die Stadt

Entwicklungsmöglichkeiten hat, wo längst schon keine mehr erhofft wurden.

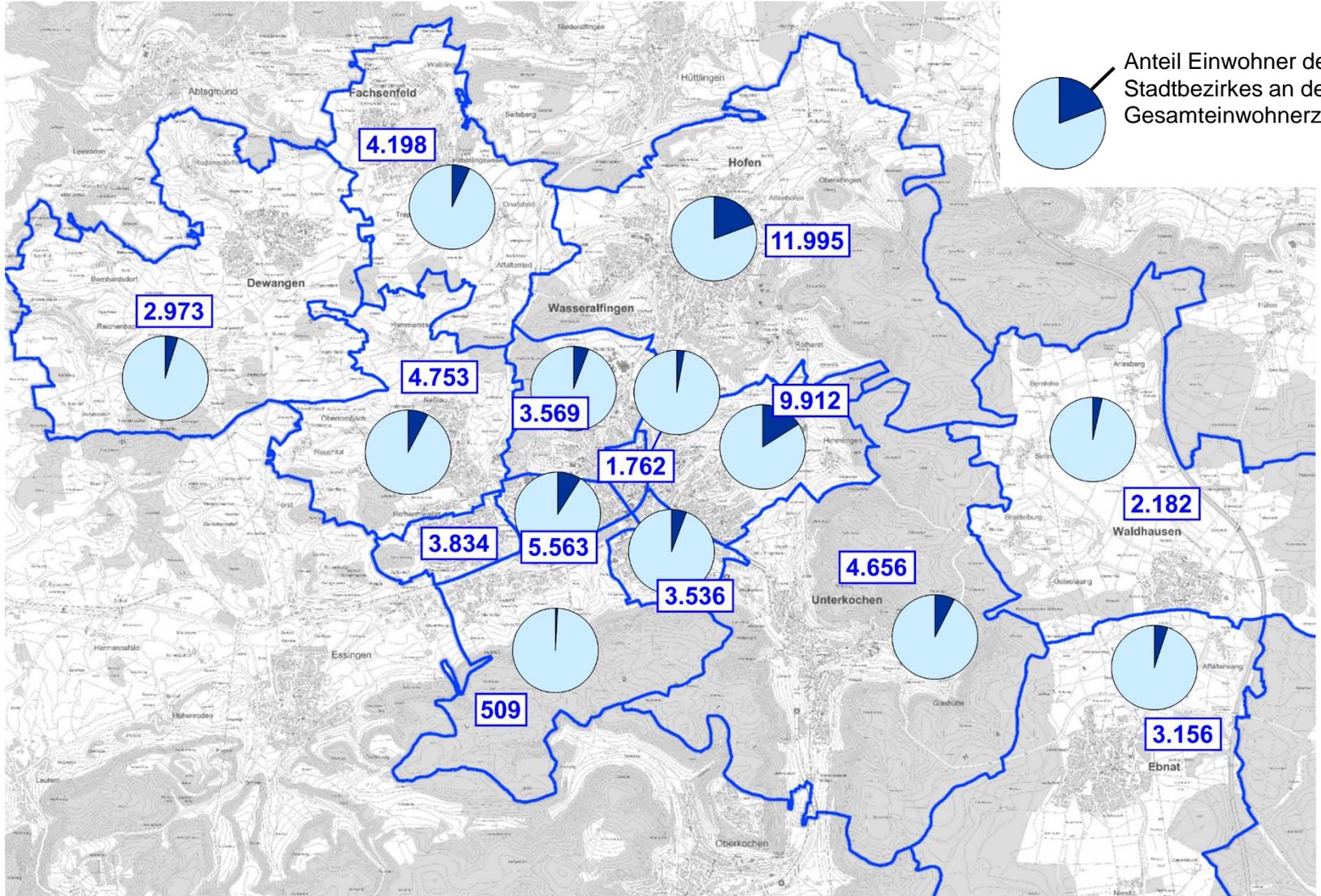
Wer etwa die Vision vom innerstädtischen Alleinring einmald zu Ende gedacht hat, kann deshalb nur hoffen, daß die Westumgehung tatsächlich die jetzt errechnete Entlastung bringt. Es bleibt außerdem zu wünschen, daß der Gemeinderat die schönen Ideen hinter dem Verkehrskonzept erkennt und diese im sicher notwendigen Klein-Klein nicht zerstört.

Zu wünschen bleibt den Aalenern schließlich, daß Stadt, Land und Bund das Geld nicht ausgeht, bevor sich die Ostalb-Metropole für die Verkehrsströme des Jahres 2010 gerüstet hat. Denn auch das beste Netz muß bezahlbar sein - und deshalb dürfen die Entscheidung und die Umsetzung nicht auf die lange Bank geschoben werden.

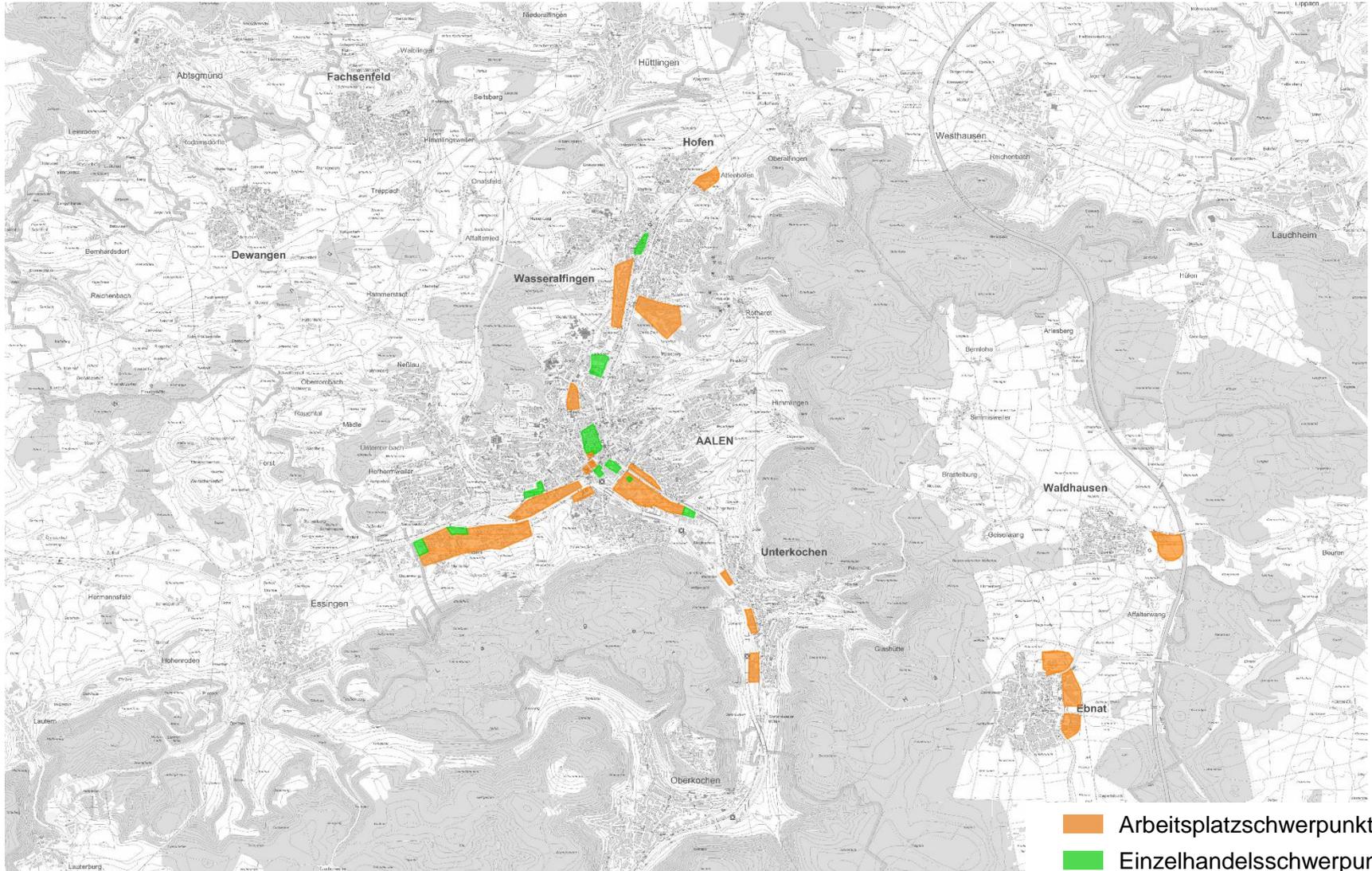
VEP 1995 Erschließungskonzept Innenstadt



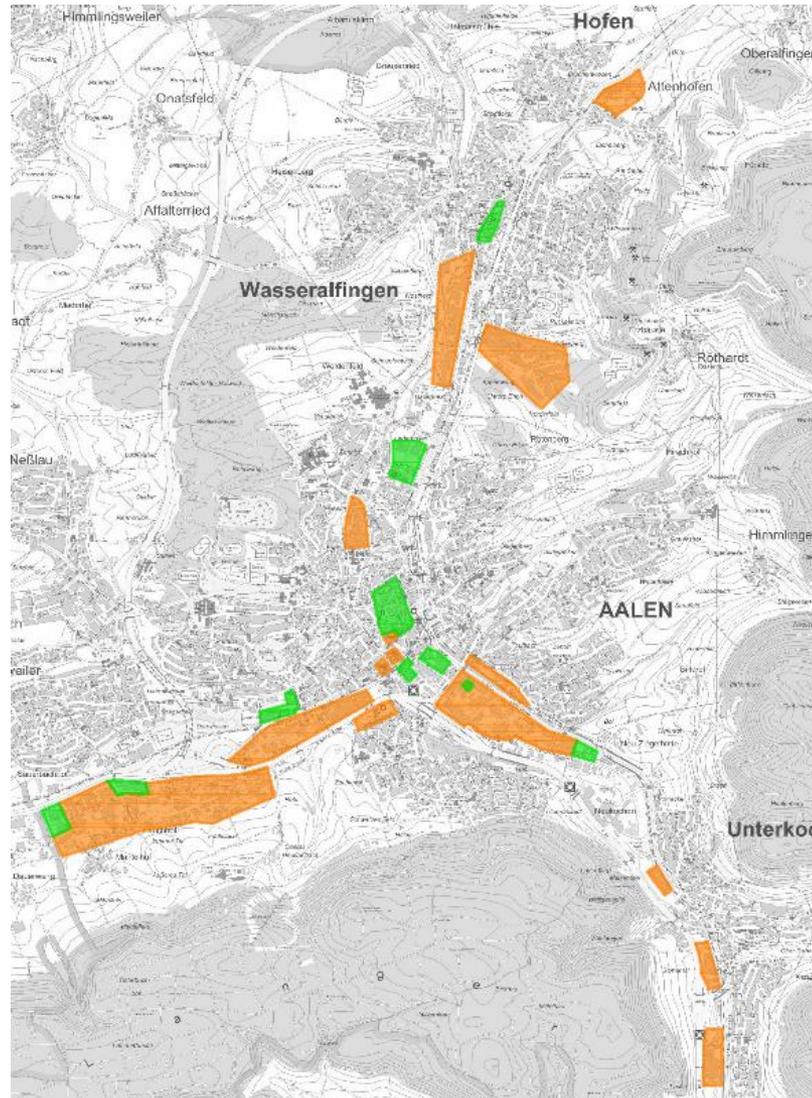
Einwohnerzahlen der Stadtbezirke (2013)



Arbeitsplatzschwerpunkte / Einzelhandelsstandorte

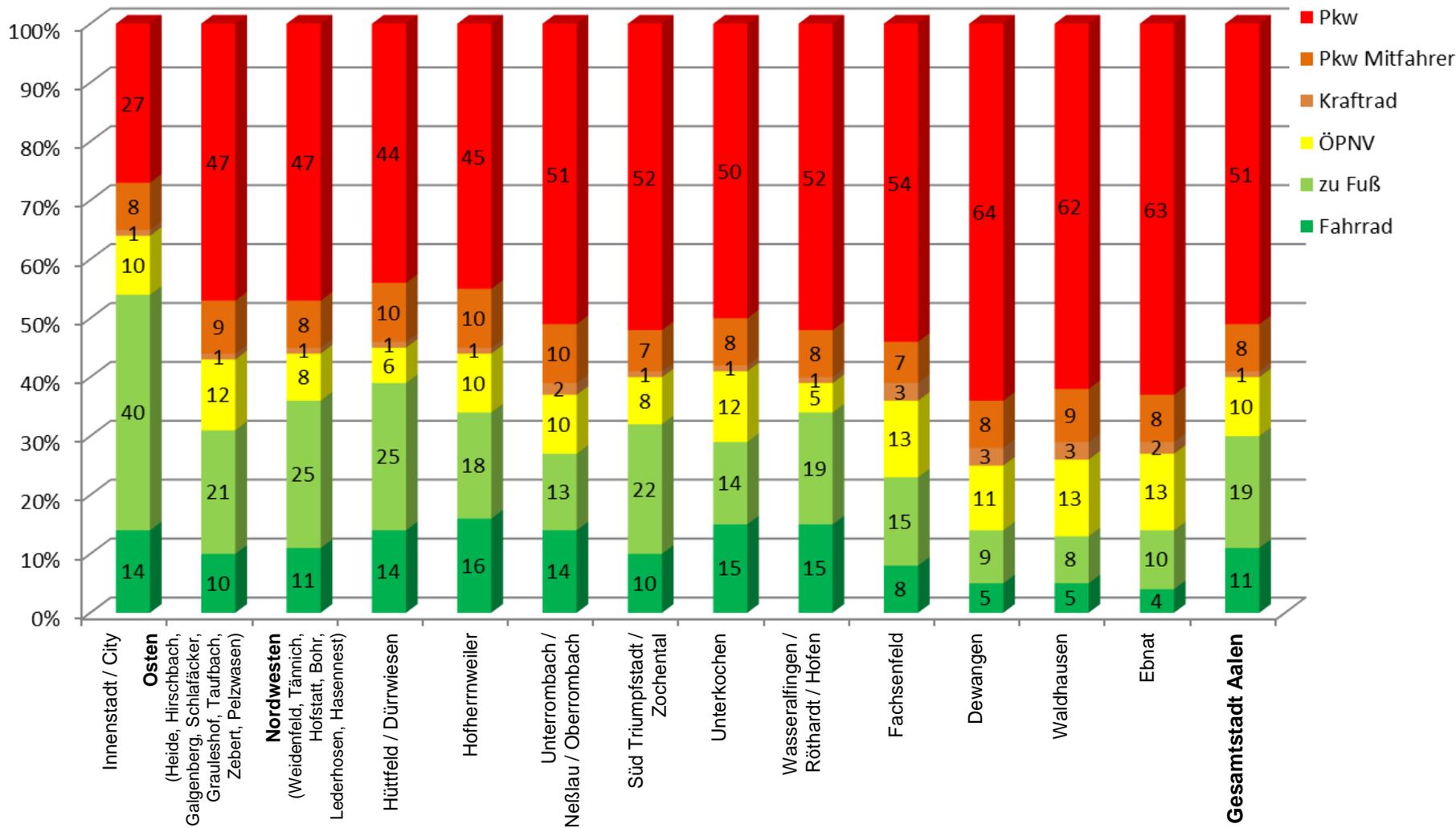


Arbeitsplatzschwerpunkte / Einzelhandelsstandorte



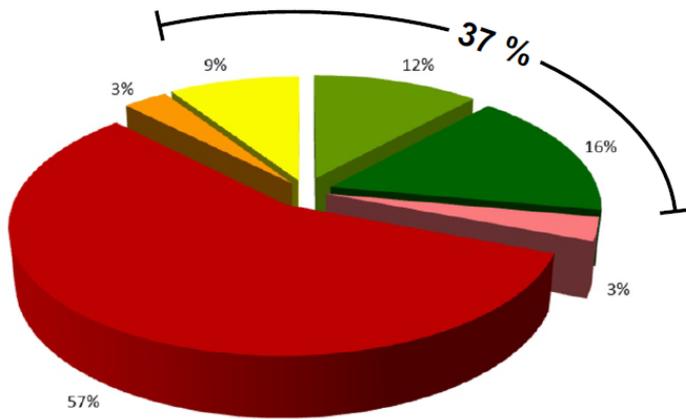
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einzelhandelschwerpunkt

Verkehrsmittelwahl der Einwohner nach Haushaltsstandort 2013

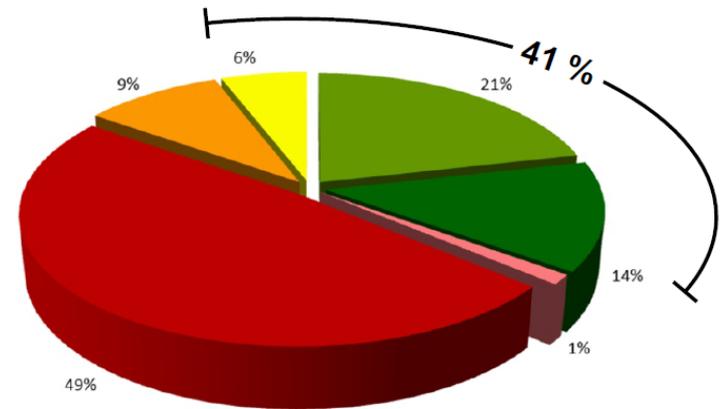


Verkehrsmittelwahl der Einwohner nach Fahrtzwecken 2013

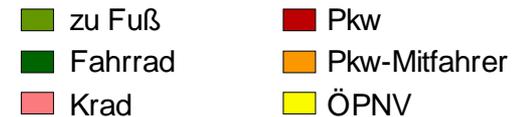
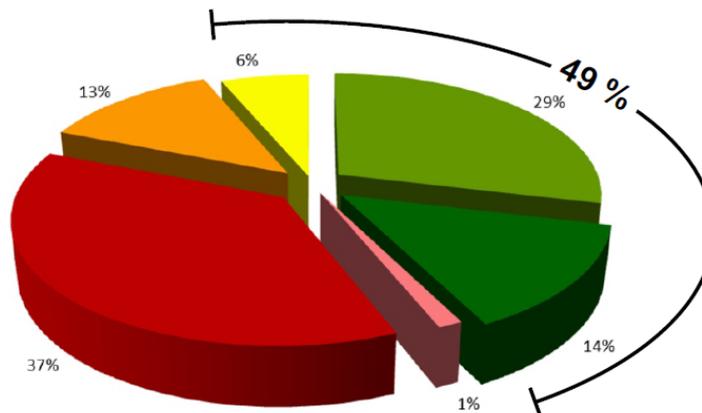
Wohnen - Arbeitsplatz



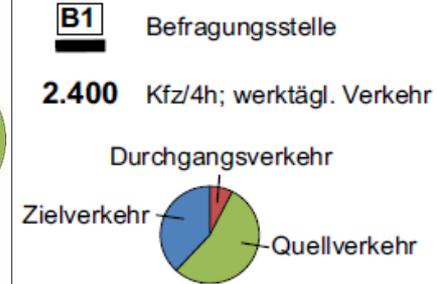
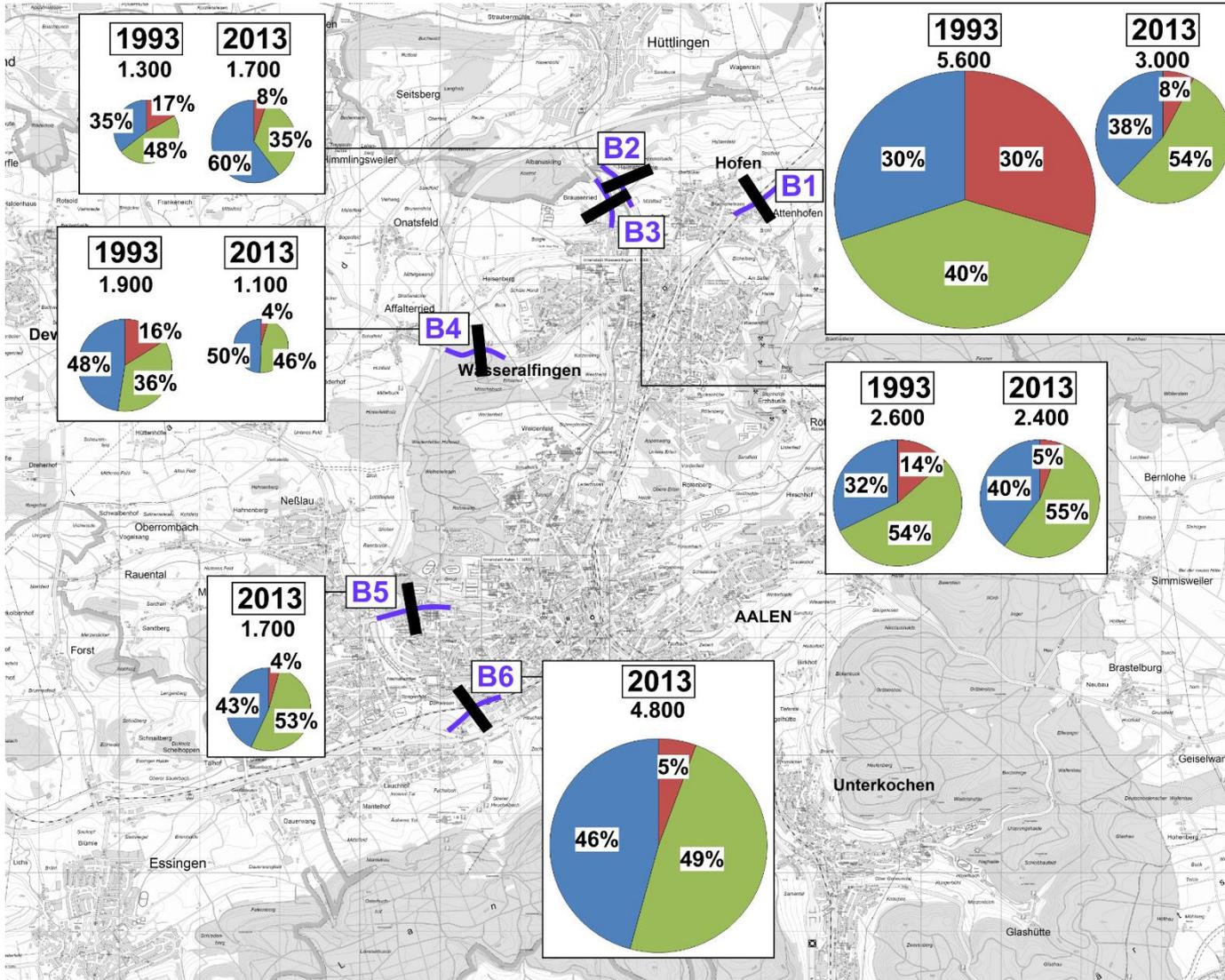
Wohnen - Einkaufen



Freizeitverkehr

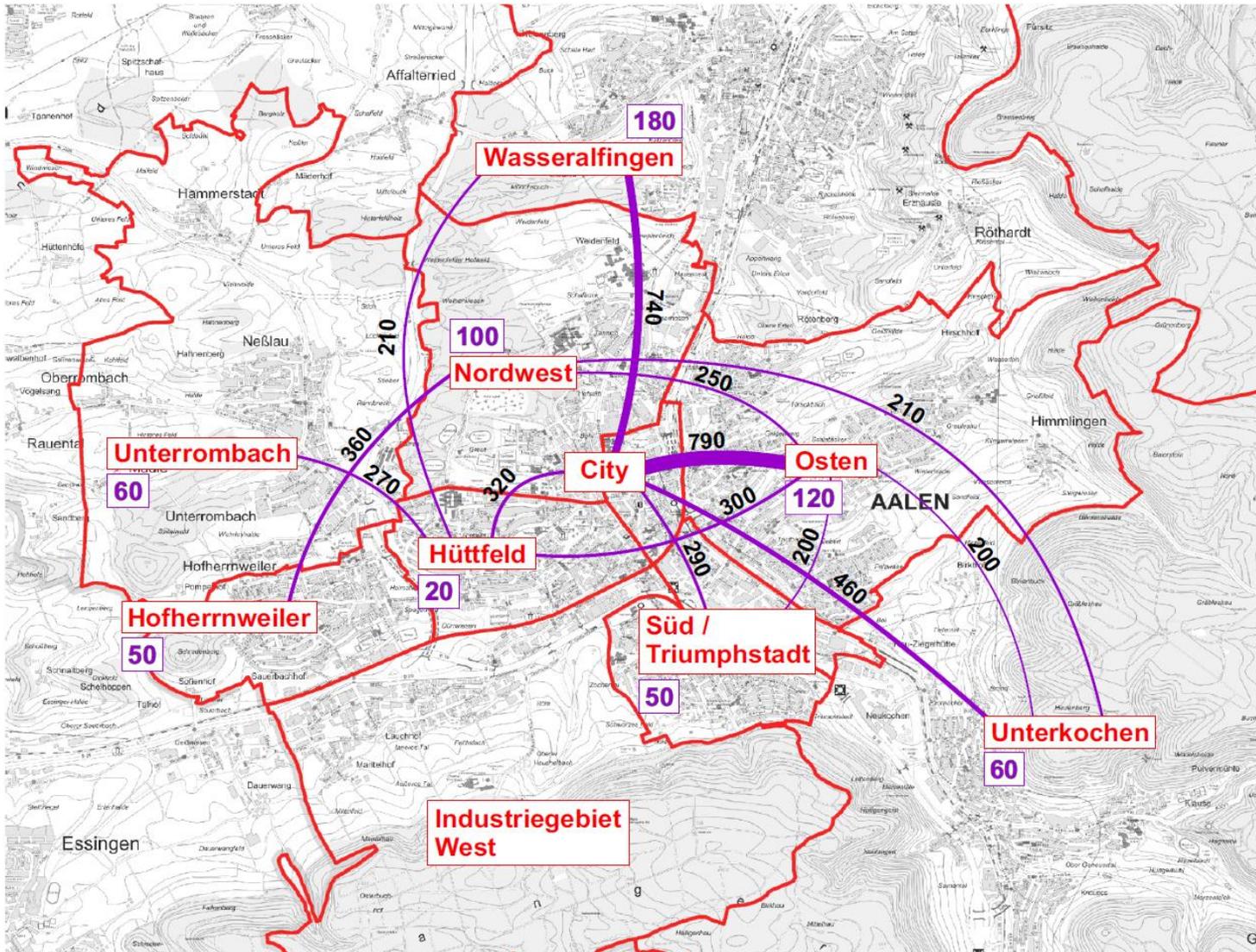


Entwicklung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs an Knotenpunkten



- B1** L 1029
- B2** Heimatsmühle
- B3** Heimatsmühle
- B4** K 3325
- B5** Rombacher Straße
- B6** Stuttgarter Straße

Haupt-Verkehrsbeziehungen im ÖPNV 2013



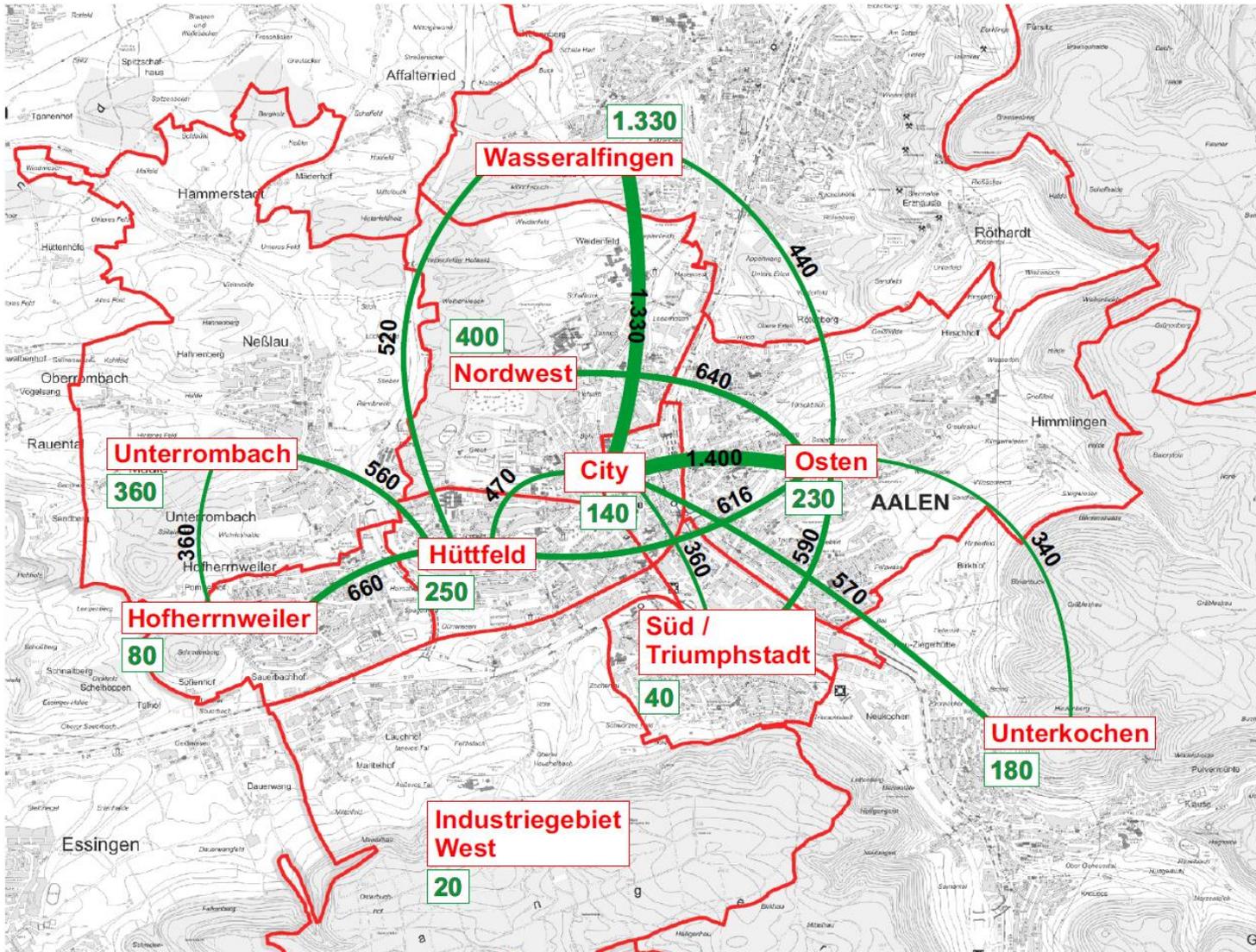
- 180 Binnenwege im Stadtteil
- Abgrenzung Stadtteile
- 408 Verkehrsbeziehungen
Dargestellt sind gerundete Verkehrsbeziehungen ab 200 Wege/24h

Fahrten ÖPNV im Stadtgebiet: 40%
 Fahrten im Untersuchungsgebiet mit Quelle und Ziel außerhalb des Stadtgebiets: 60%

Fahrten ÖPNV/24h (werktags)



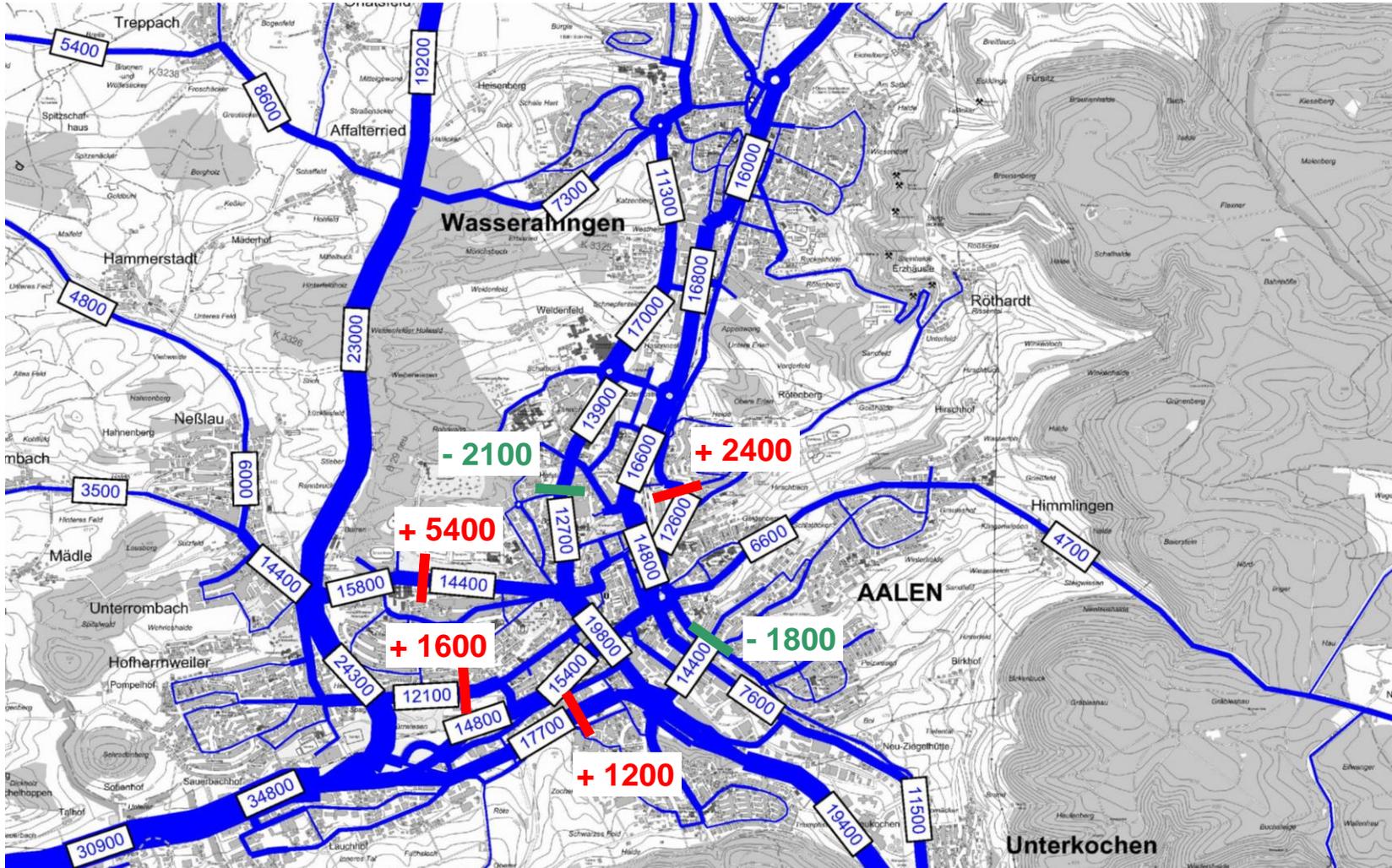
Haupt-Radverkehrsbeziehungen 2013



- 1.300 Binnenwege im Stadtteil
- Abgrenzung Stadtteile
- Verkehrsbeziehungen
Dargestellt sind gerundete
Verkehrsbeziehungen
> 350 Wege/24h

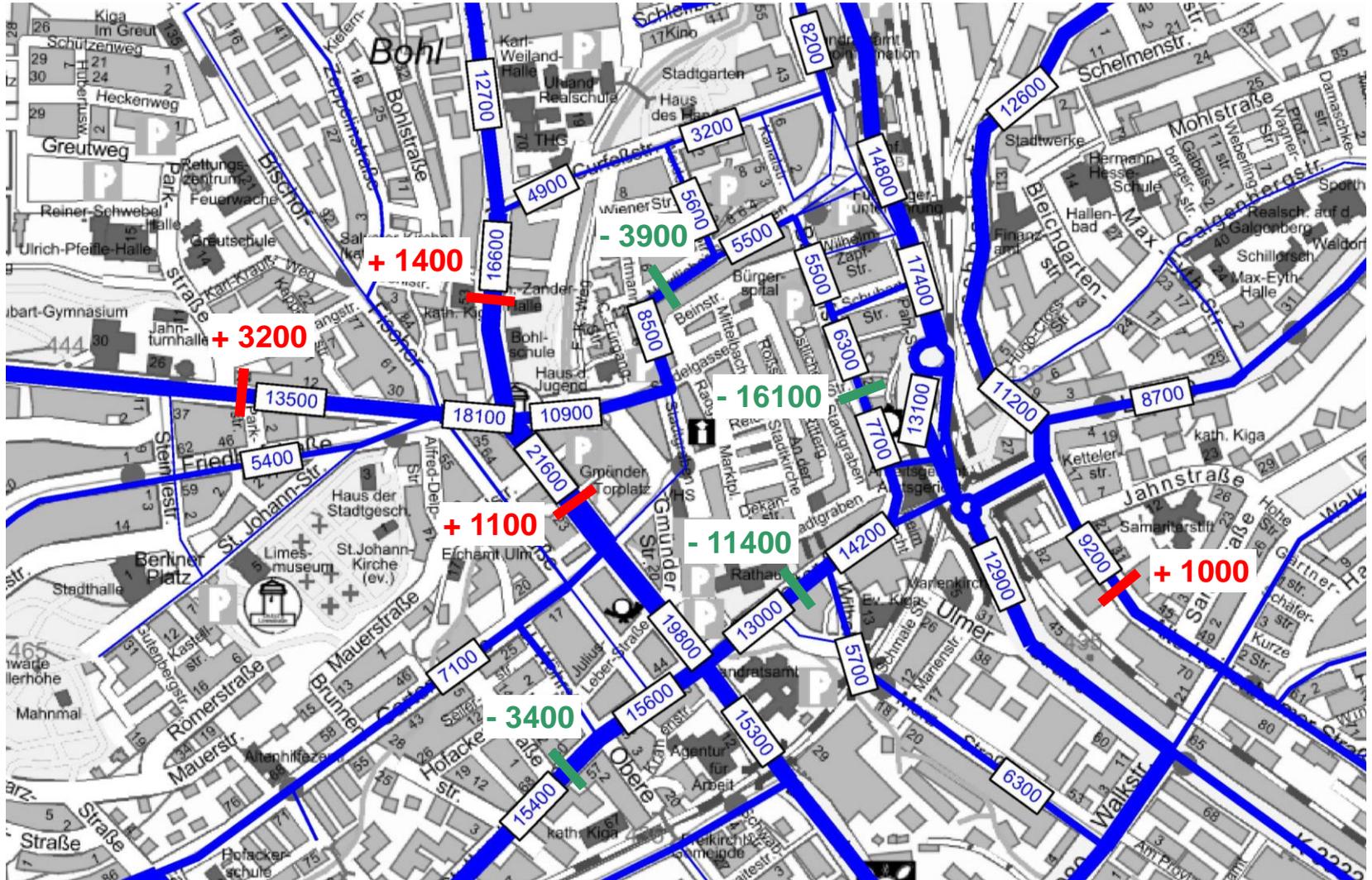


Bestandsverkehr 2013 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zu 1993



ANLAGE 6.2

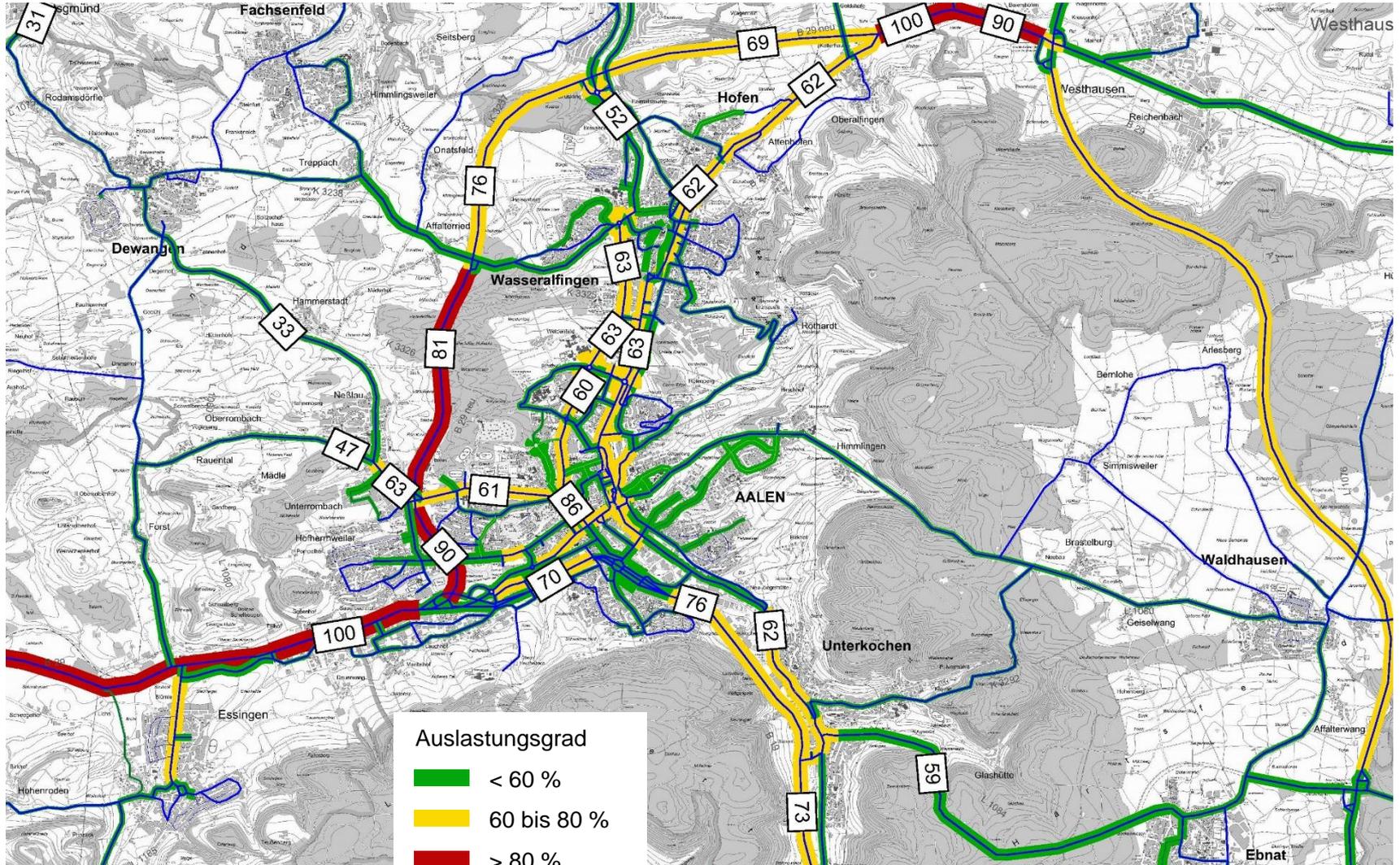
Bestandsverkehr 2013 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zu 1993



ANLAGE 6.3

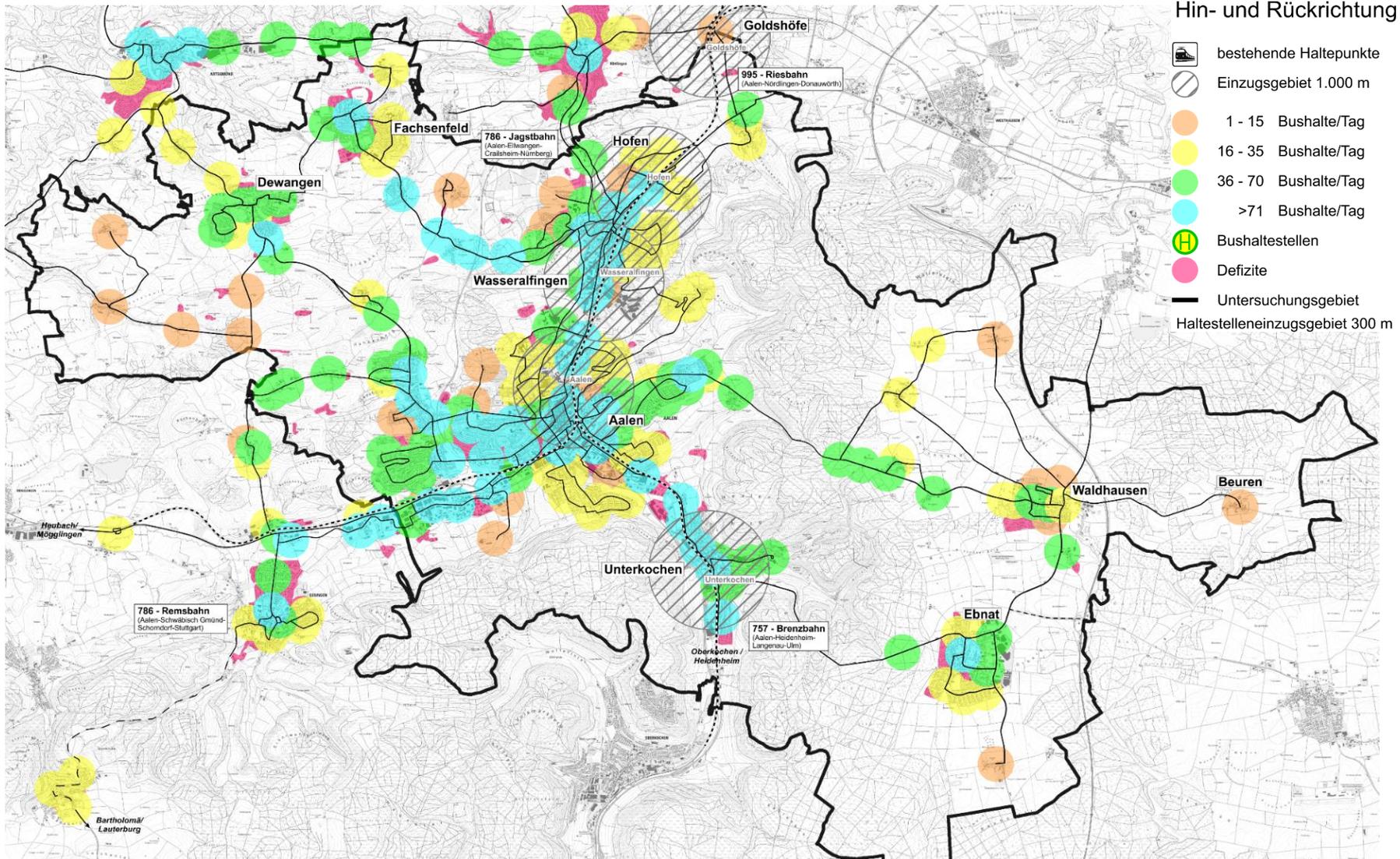
Bestandsverkehr 2013

Auslastung der Strecken im werktäglichen Nachmittagsverkehr 15:00 - 19:00 Uhr [%]



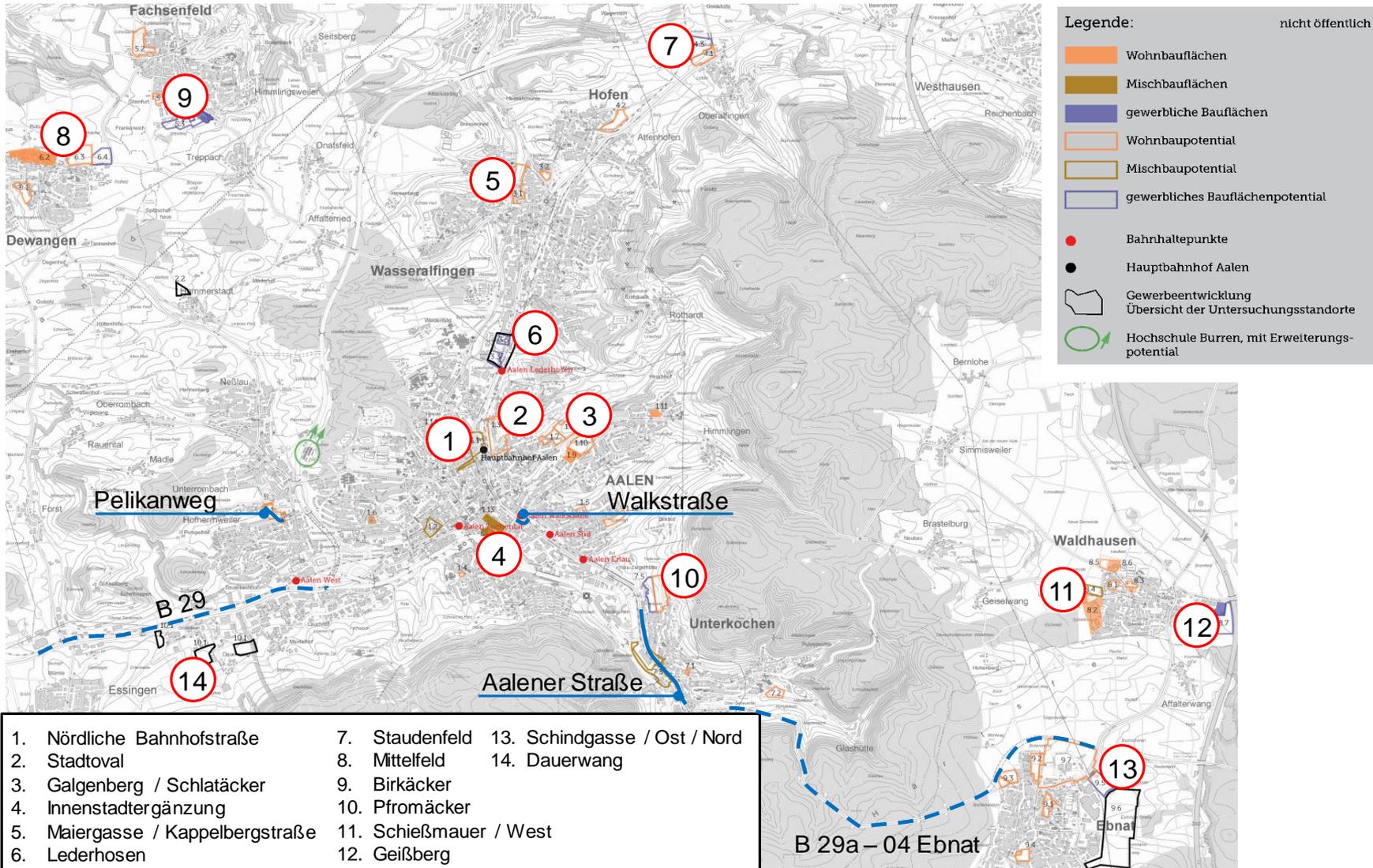
ANLAGE 6.4

Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität im Busverkehr (2013)



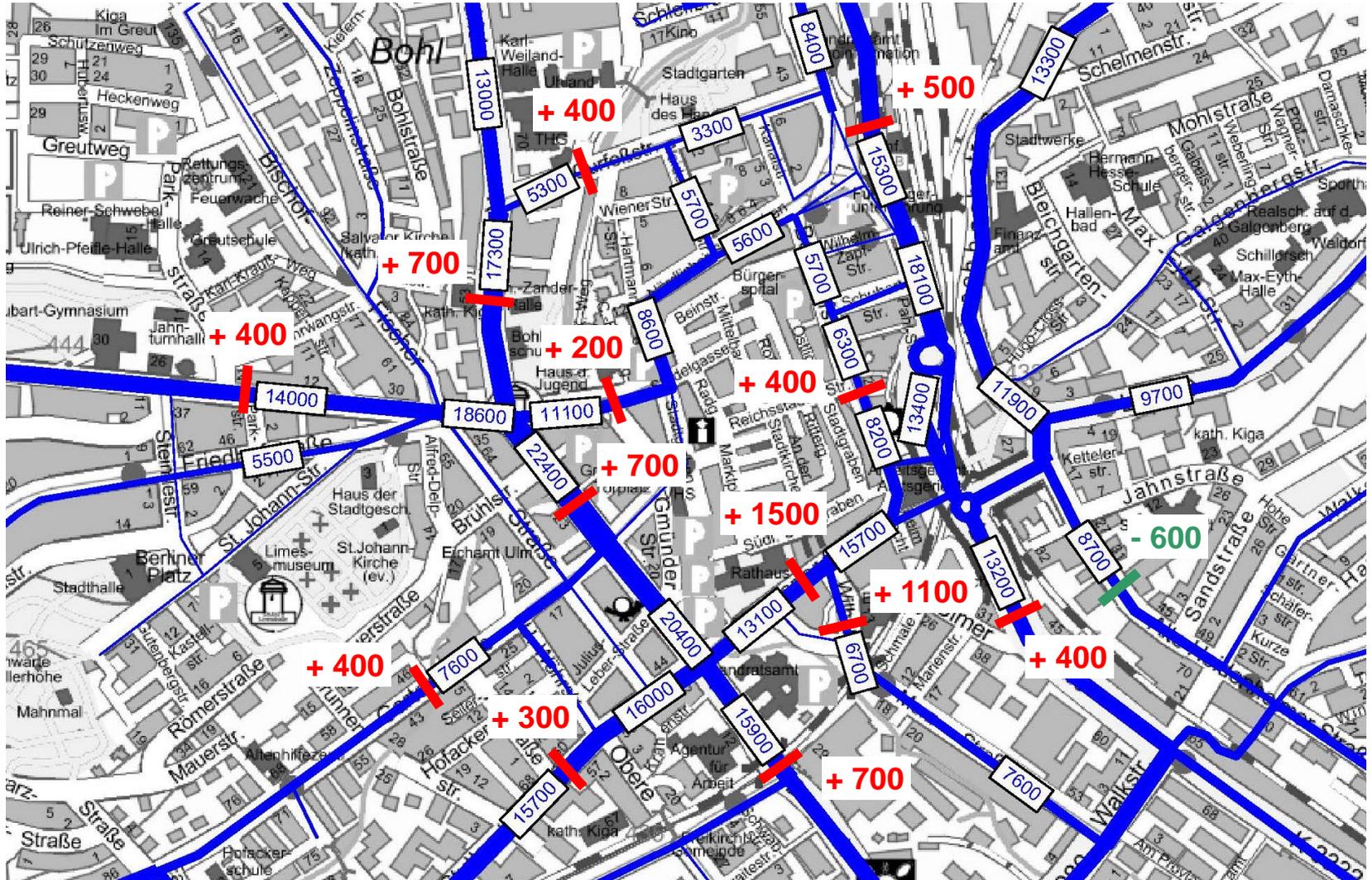
ANLAGE 7.1

Entwicklungsflächen mit Relevanz für VEP



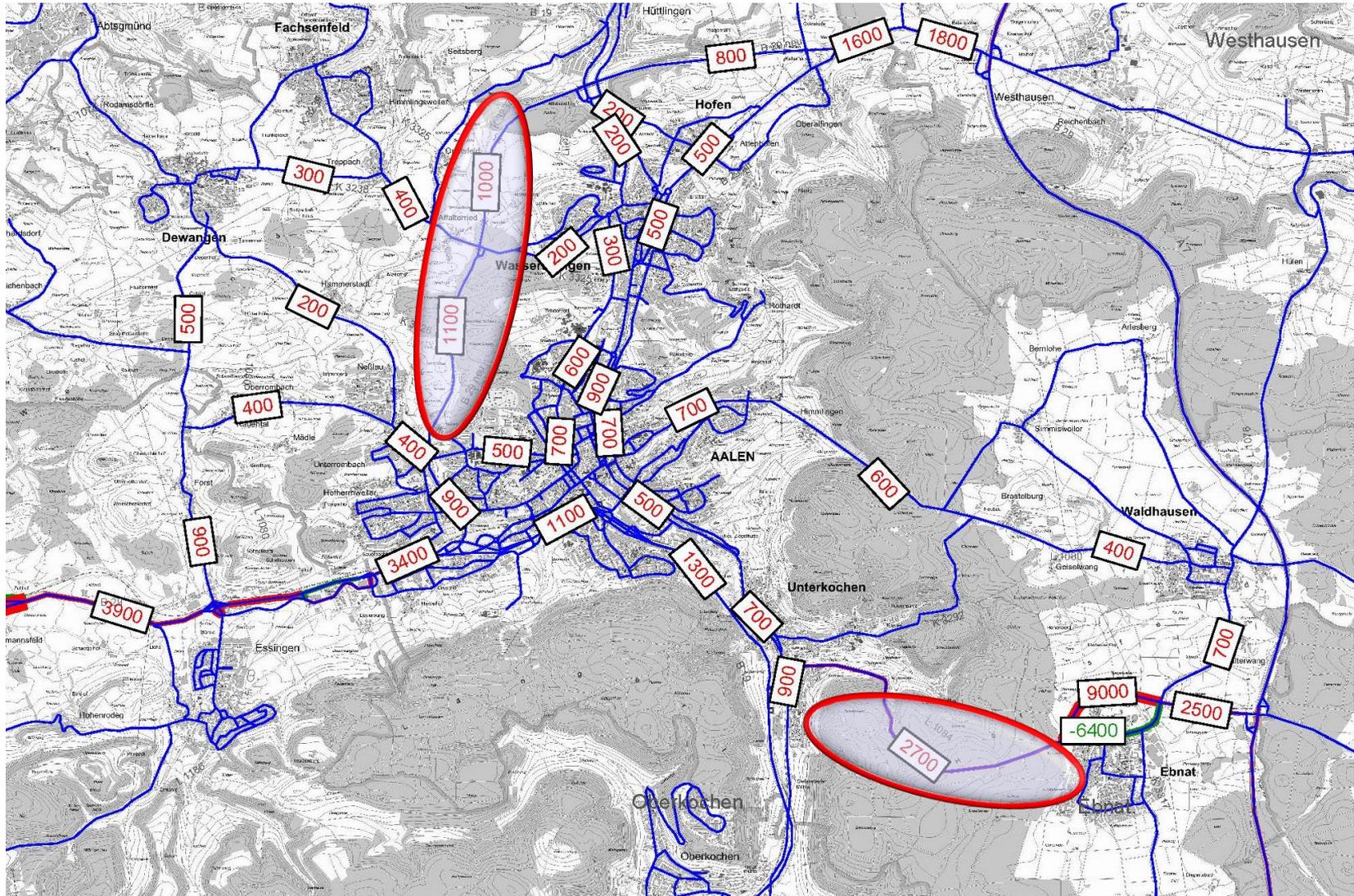
Basisszenario 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]

Differenzen zum Bestand 2013



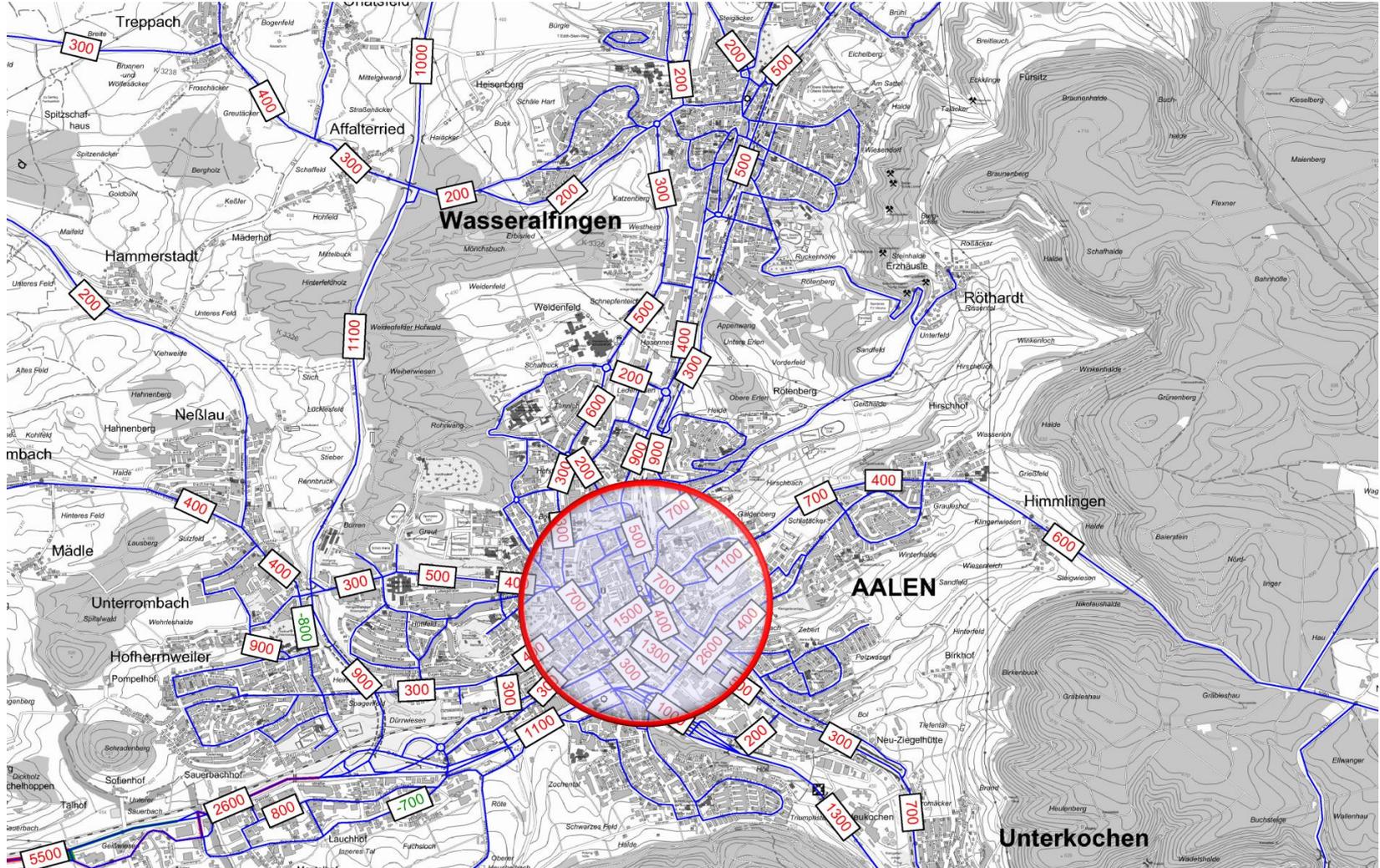
ANLAGE 9.3

Basisszenario 2030 - Differenzen zum Bestand [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]



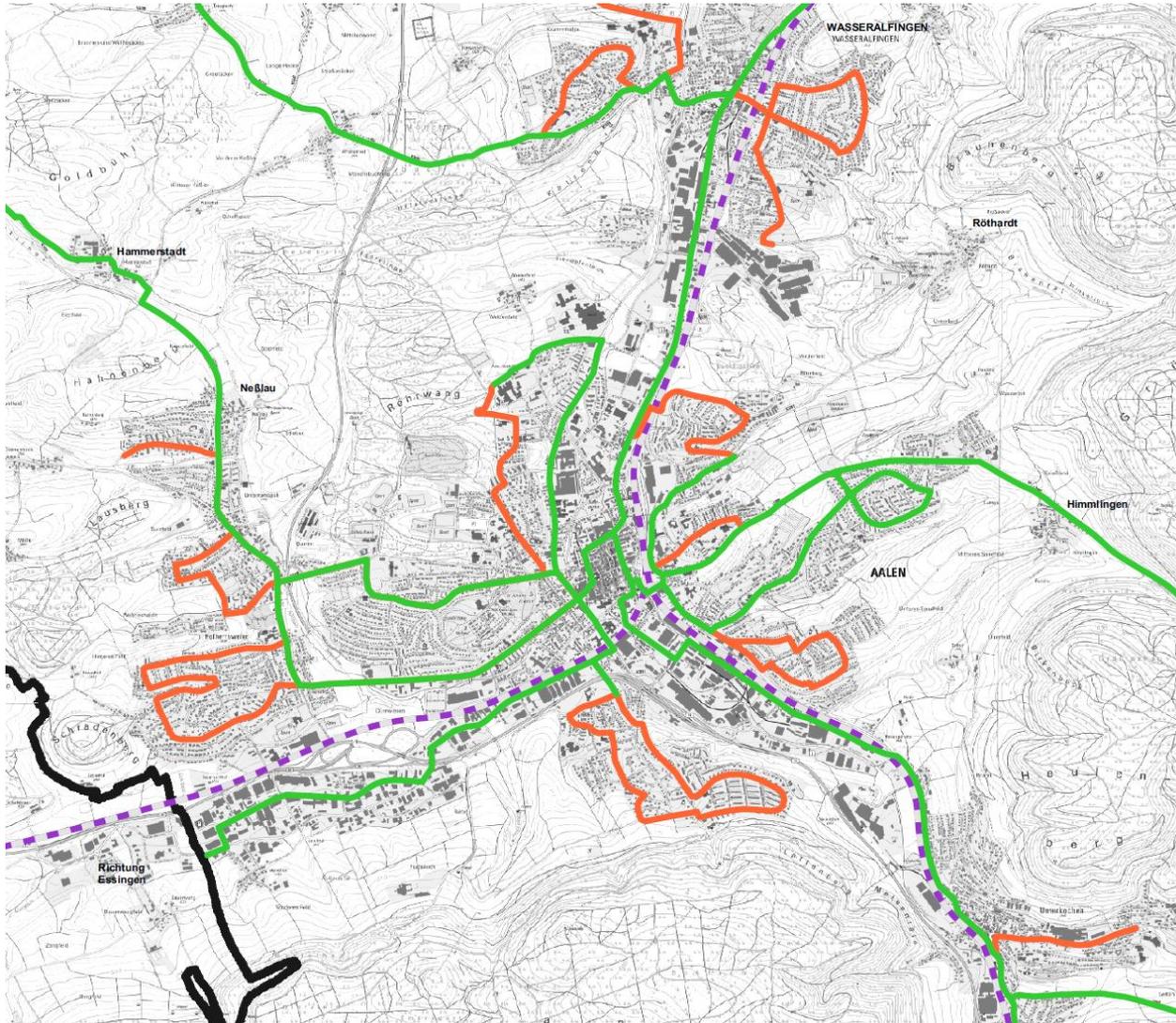
ANLAGE 9.4

Basisszenario 2030 - Differenzen zum Bestand [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]



ANLAGE 9.5

Vorbehaltsnetz ÖPNV einschl. Flächenerschließung



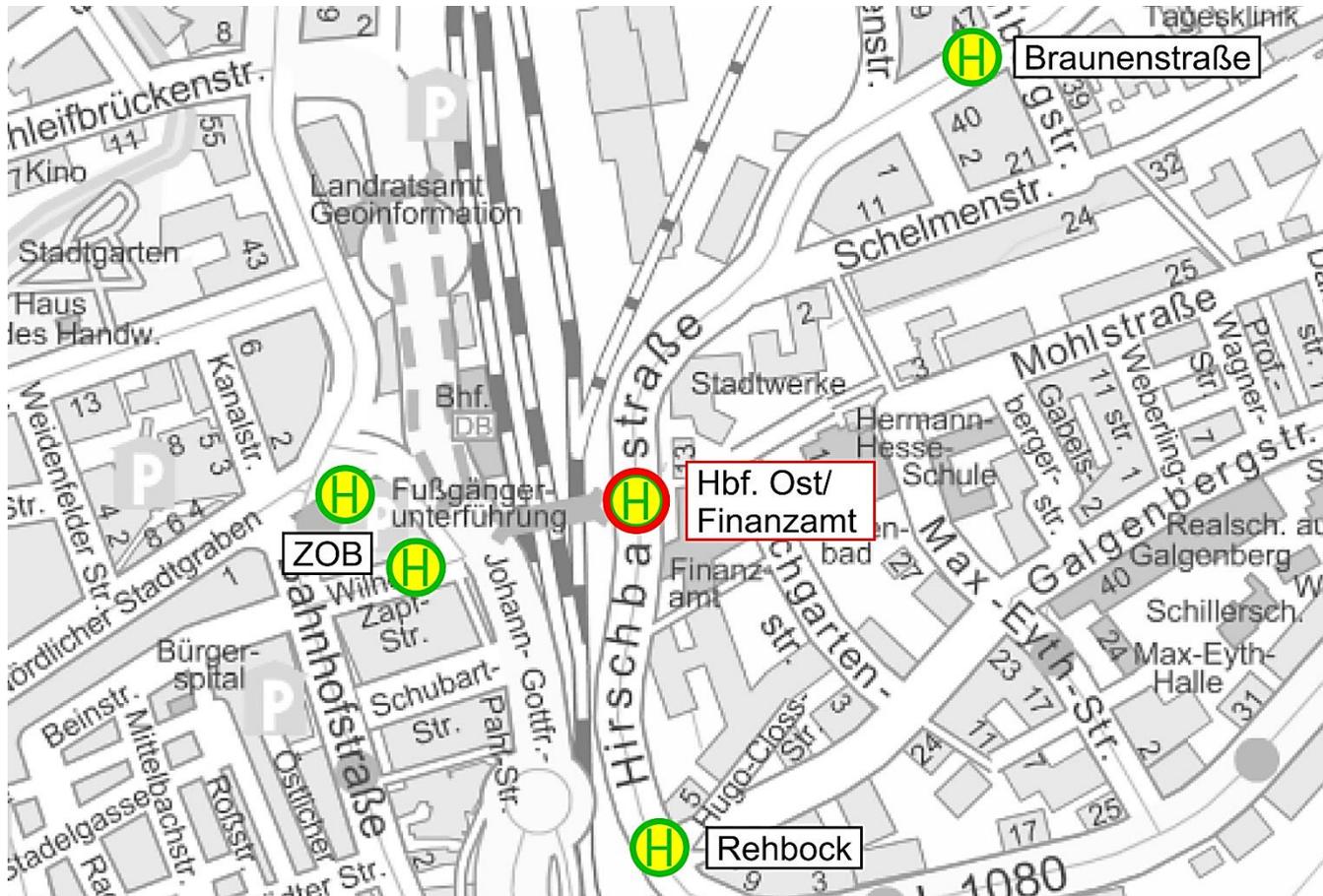
- ÖV-Vorbehaltsnetz
- Netzergänzung
- - - SPNV

ANLAGE 10.1

Unbefriedigende Haltestellensituation

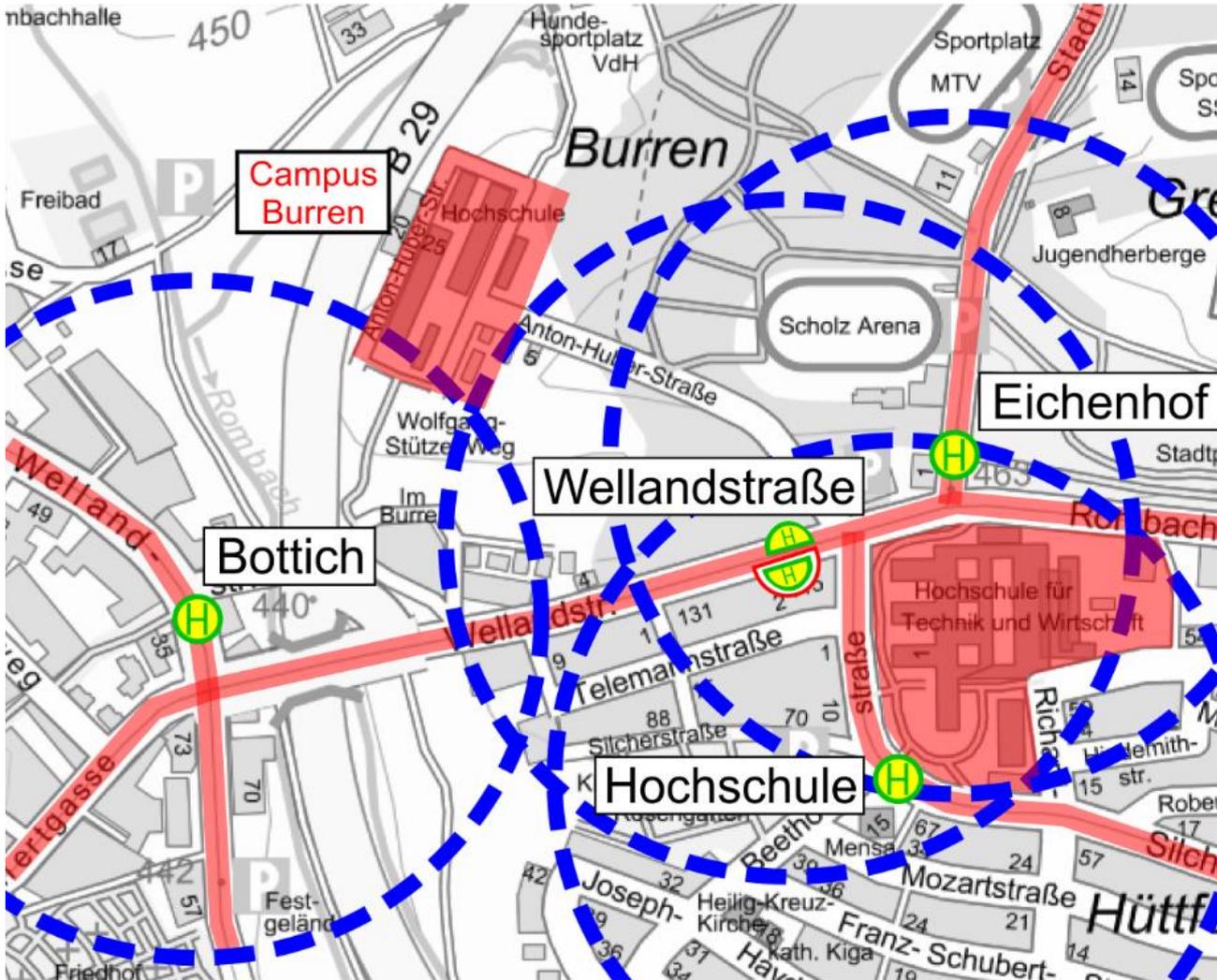
Fehlende Haltestelle im Bereich Hauptbahnhof - Ost

- Zusätzliche Anbindung an Hbf. Aalen bzw. an Finanzamt und Hallenbad für Linien von/nach Osten



-  neue Haltestelle
-  ausgewählte Haltestellen

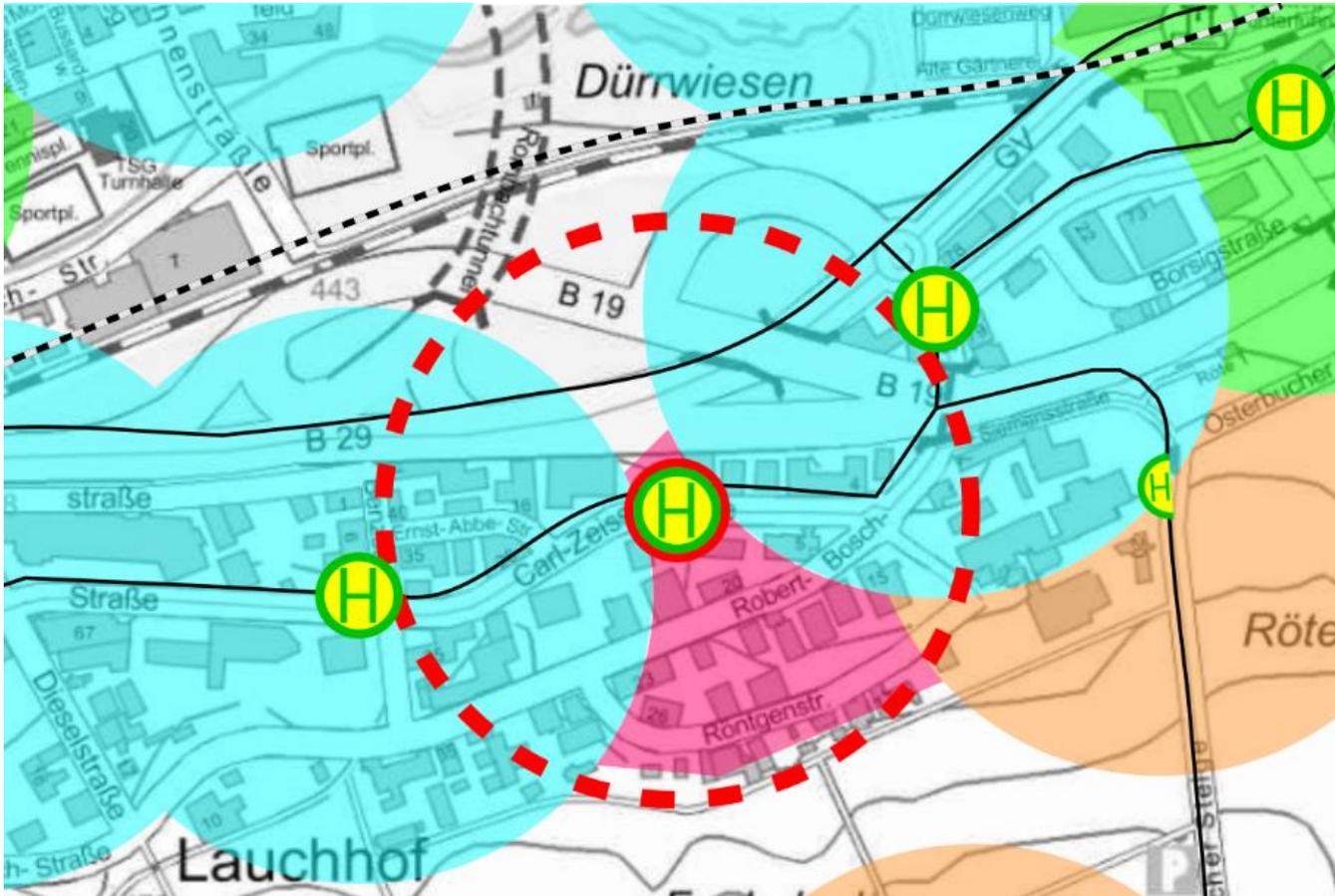
Einrichtung Haltestelle Wellandstraße in Richtung Zentrum



- Standorte Hochschule Aalen
- Linienwege Bus
- ⊕ Zweirichtungshaltestelle
- ▶ Einrichtungshaltestelle
- ◀ Einrichtungshaltestelle neu
- ⊖ Einzugsgebiet der Haltestellen 300m

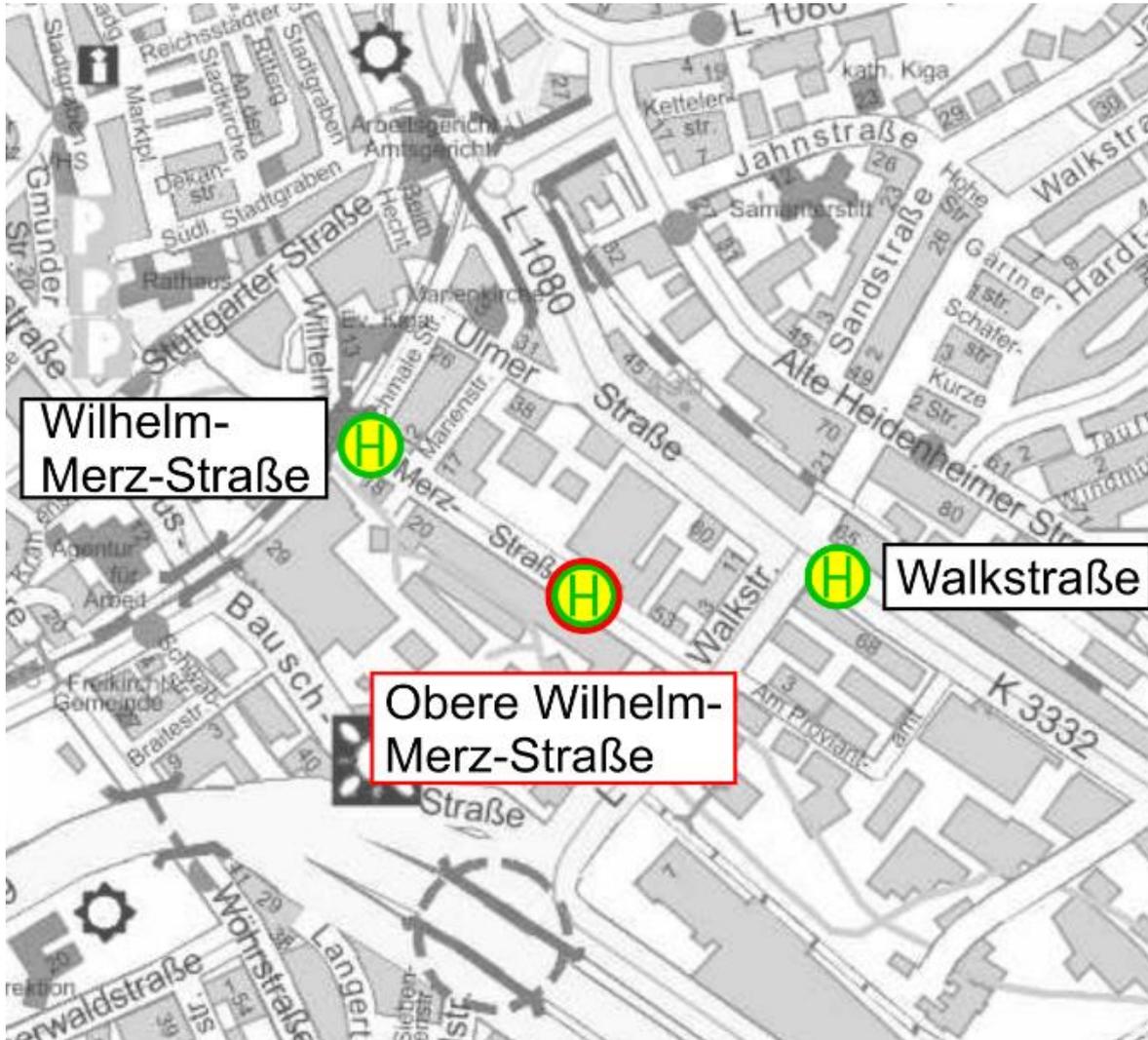
ANLAGE 10.2/2

Einrichtung Haltestelle IG West Ernst-Abbe-Straße (Schlagenhauf)



- 1 - 15 Bushalte/Tag (Mo-Fr/Schule)
 - 16 - 35 Bushalte/Tag (Mo-Fr/Schule)
 - 36 - 70 Bushalte/Tag (Mo-Fr/Schule)
 - >71 Bushalte/Tag (Mo-Fr/Schule)
 - zusätzliches Haltestelleneinzugsgebiet
 - H Bushaltestellen
 - H Bushaltestellen neu
 - Defizite
- Haltestelleneinzugsgebiet 300 m

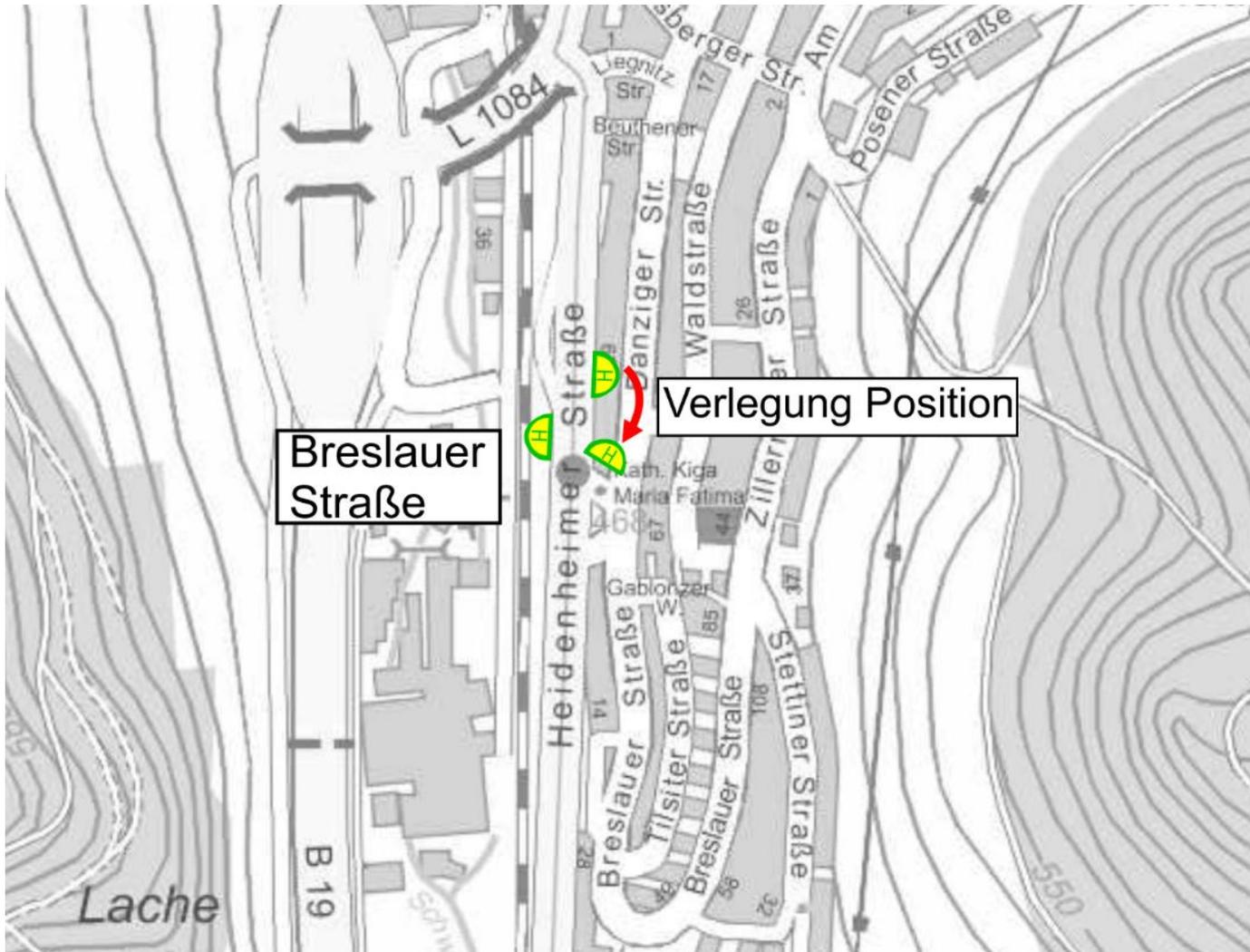
Einrichtung Haltestelle Obere Wilhelm-Merz-Straße



ausgewählte Haltestellen

neue Haltestelle

Zusammenlegung der unterschiedlichen Haltepositionen der Haltestelle Breslauer Straße, Richtung Aalen



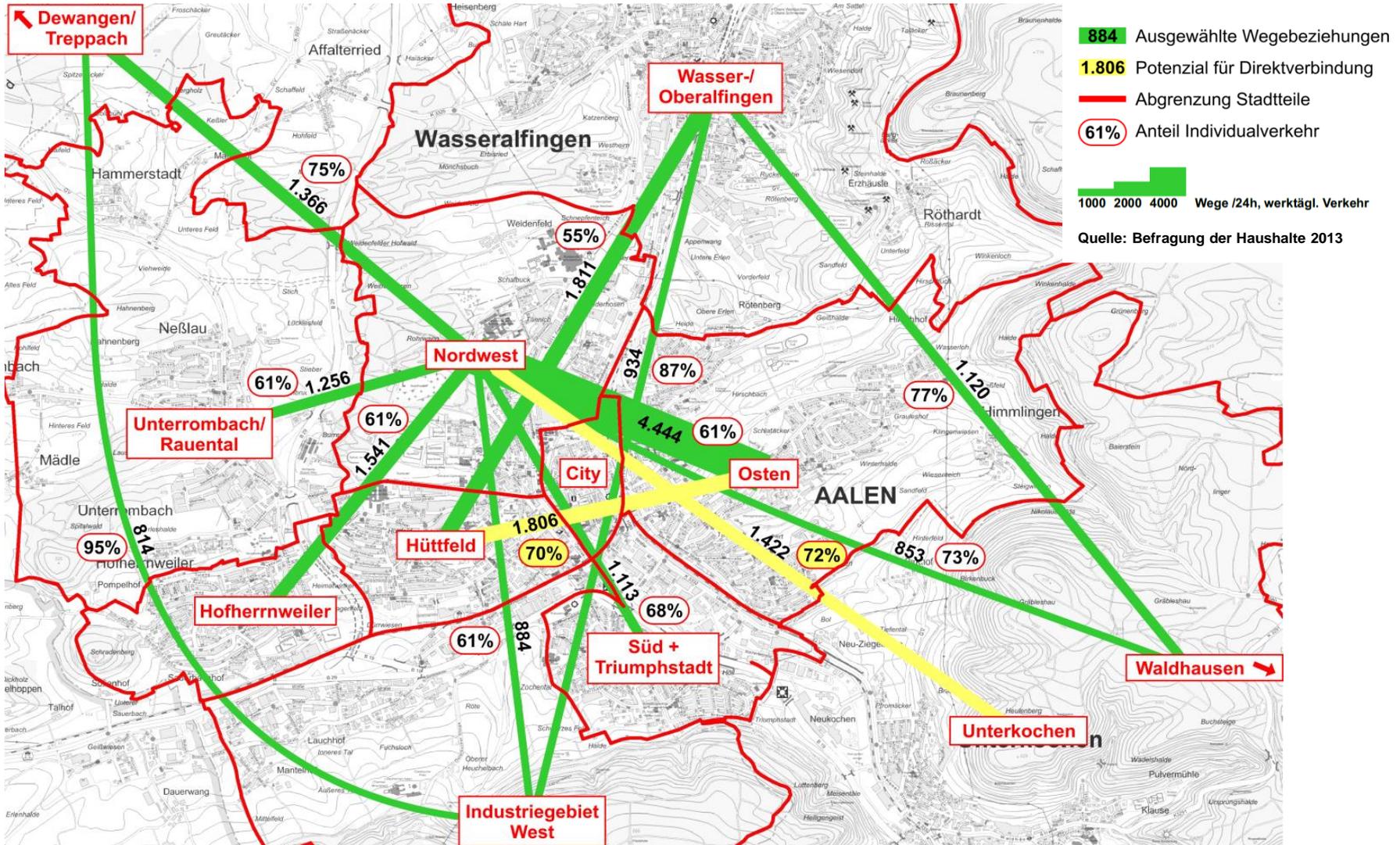
Einrichtungshaltestelle
Bestand

Gartenstraße – Ausbau Achse Umweltverbund



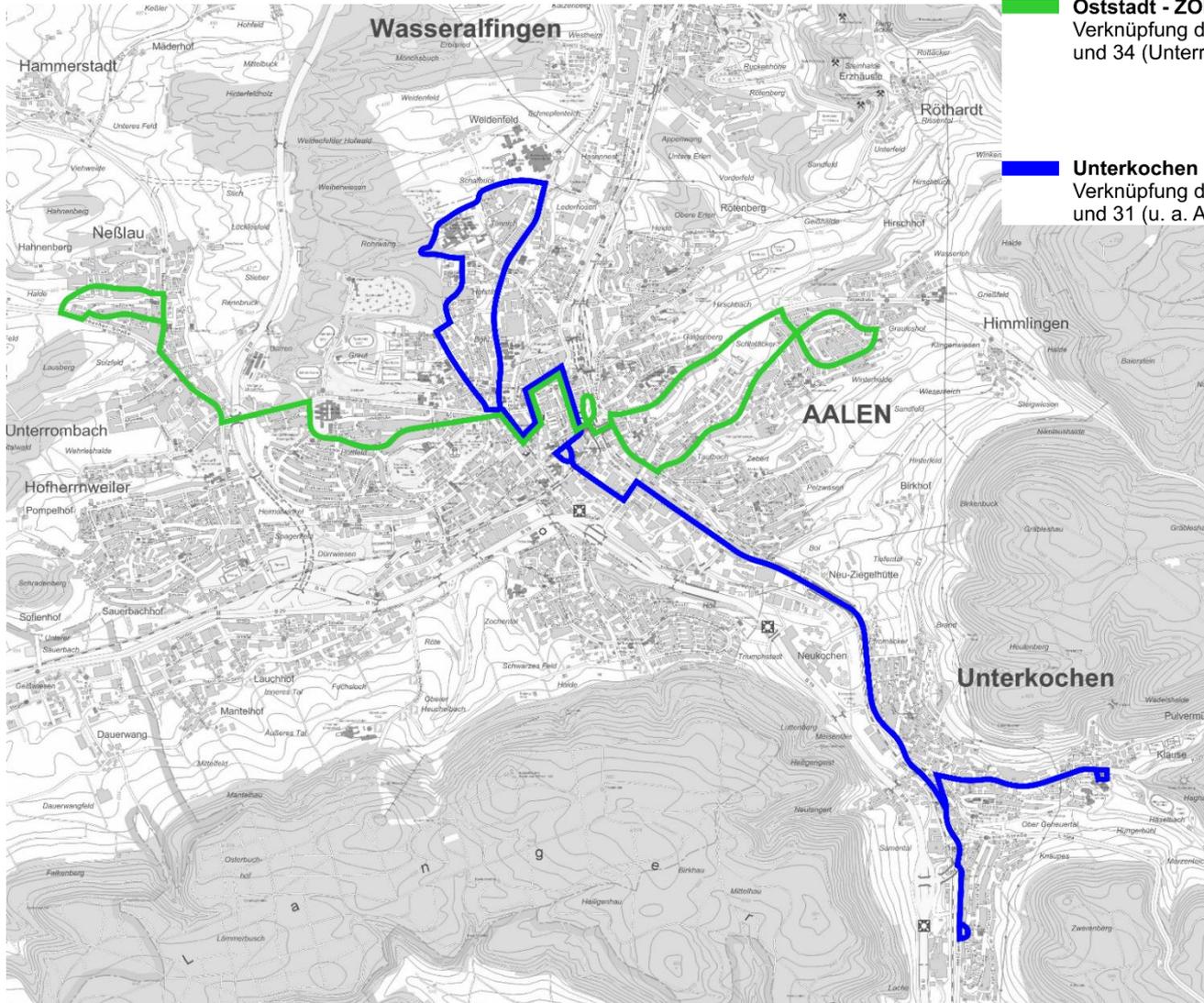
ANLAGE 10.2/6

Nachfragerelationen 2013 mit hohem MIV-Anteil [Wege/24 h]



ANLAGE 10.3/1

Vorschlag zur Einrichtung von Durchmesserlinien - Planungsszenario 1



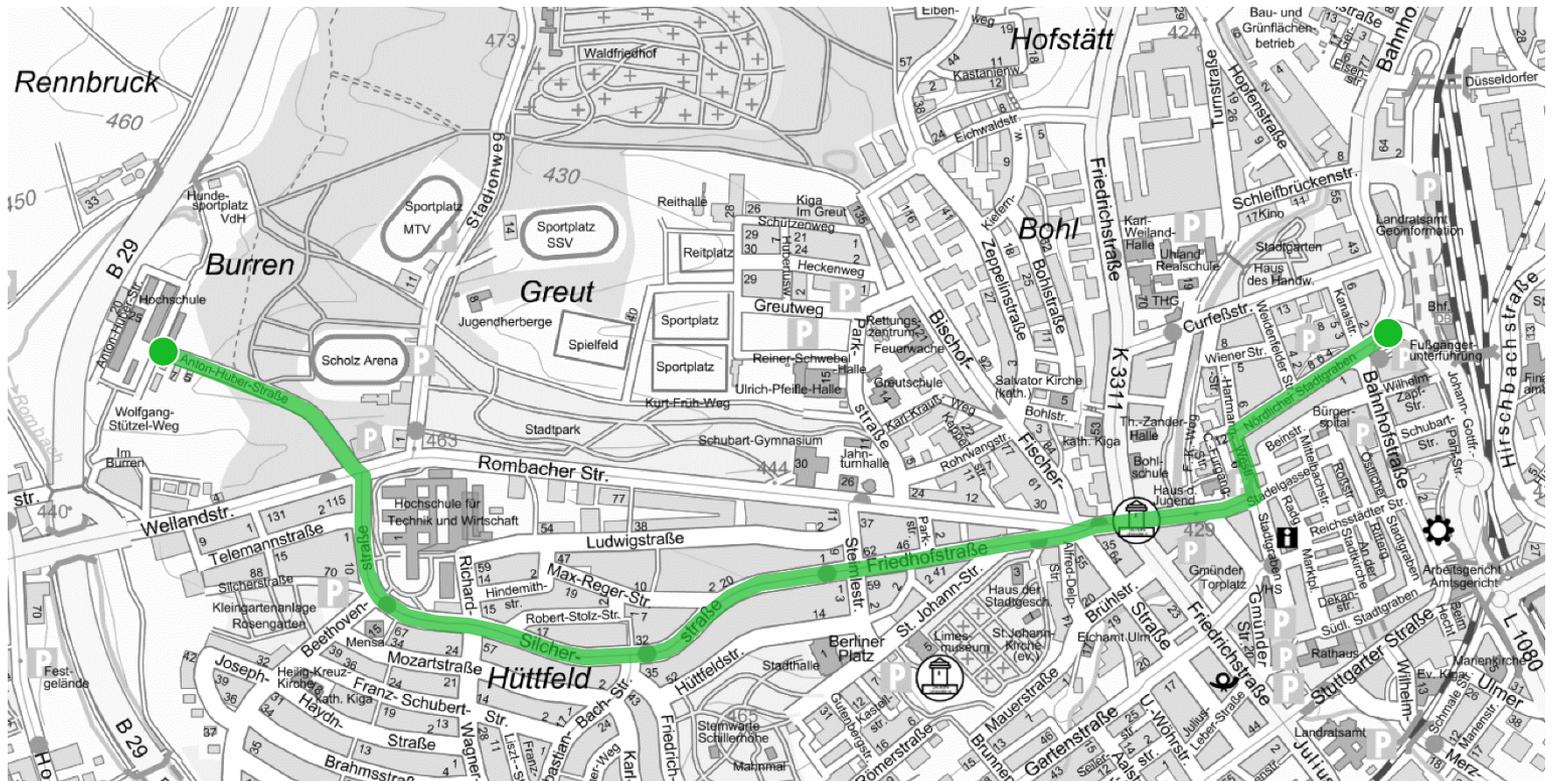
Oststadt - ZOB - Hüttfeld (- Weststadt)
 Verknüpfung der bestehenden Linien 72 (Grauleshof) und 34 (Unterrombach über Hüttfeld)

Unterkochen - ZOB - Bereich Nordwest
 Verknüpfung der bestehenden Linien 62 (Unterkochen) und 31 (u. a. Anbindung an Ostalb-Klinikum, Berufliche Schule)

ANLAGE 10.3/2

Hochschul-Shuttle

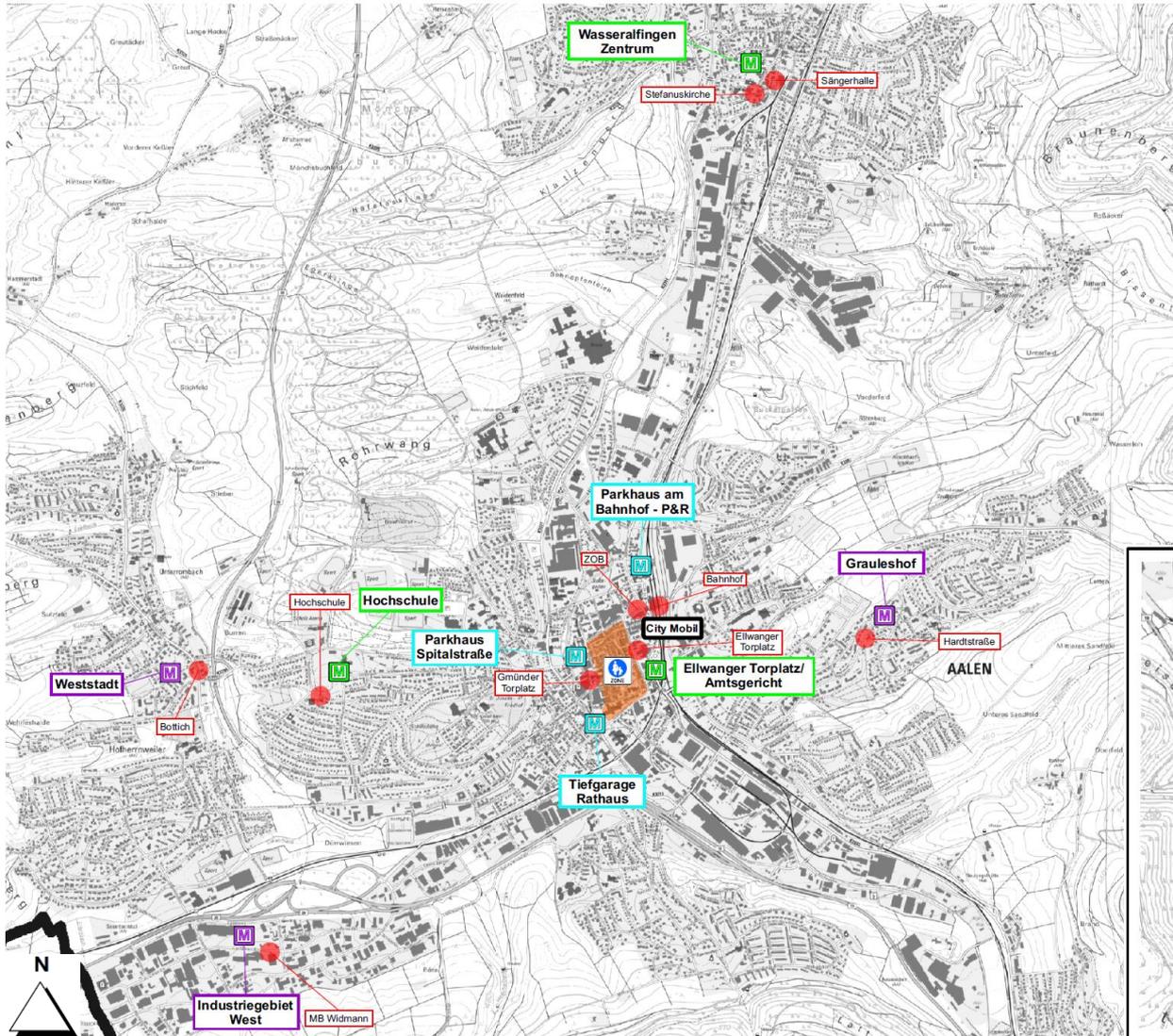
- ZOB ↔ Hochschule (inkl. Campus Burren)
- Anbindung vornehmlich an Züge von/nach Stuttgart
(in der Regel Ankunft der Züge zu den Minuten :25/:55 bzw. Abfahrt zu den Minuten :05/:35)
- Fahrzeit Bus ZOB → Hochschule → ZOB (über Friedhof-/ Silcherstraße) ca. 20 Minuten



Ausstattungsmerkmale von Haltestellen nach Kategorie (Basis: aktueller Nahverkehrsplan Ostalbkreis)

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild (Basisvariante)			X	X
Einheitliches Haltestellenschild aufgewertet	X	X		
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan je Linie	X	X	X	X
Einheitlicher haltestellenbezogener Gesamtfahrplan über alle Linien	X	X	X	
Erhöhter Bordstein (Kassler Sonderbord)	X	X	X	
Papierkorb	X	X	X	
Wetterschutz	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	
Sitzgelegenheit	X	X	X	
ÖPNV-Informationen (Gesamtlinienplan, Fahrpreise)	X	X	X	
Übersichts-/Umgebungsplan, Infovitrine	X	X		
Fahrradabstellanlage	X	X		
Uhr	X			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	(X)			

Vorschlag zur Einrichtung von Mobilitätsstationen



City Mobil Ausbau VGA-Buspunkt zu Mobilitätscenter „City Mobil“



im Aufbau befindliche Carsharing-Station
(perspektivisch Ausbau zur Mobilitätsstation)



Mobilitätsstation 1. Ausbaustufe
(genauer Standort gemäß Verfügbarkeit der Flächen)



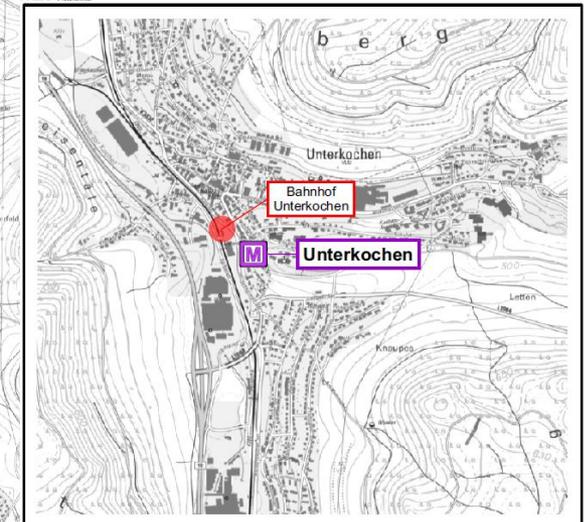
Mobilitätsstation 2. Ausbaustufe
(genauer Standort gemäß Verfügbarkeit der Flächen)



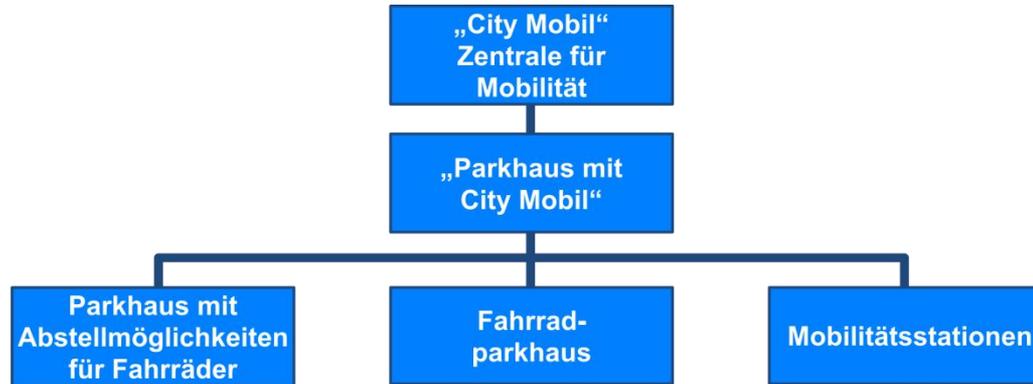
zentrale/nachfragestarke Haltestelle



Fußgängerzone



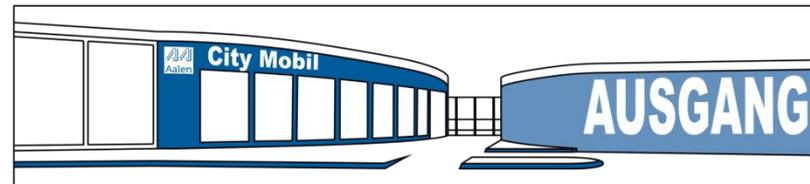
Konzept „City Mobil“ - Ausstattung der Mobilitätsstationen



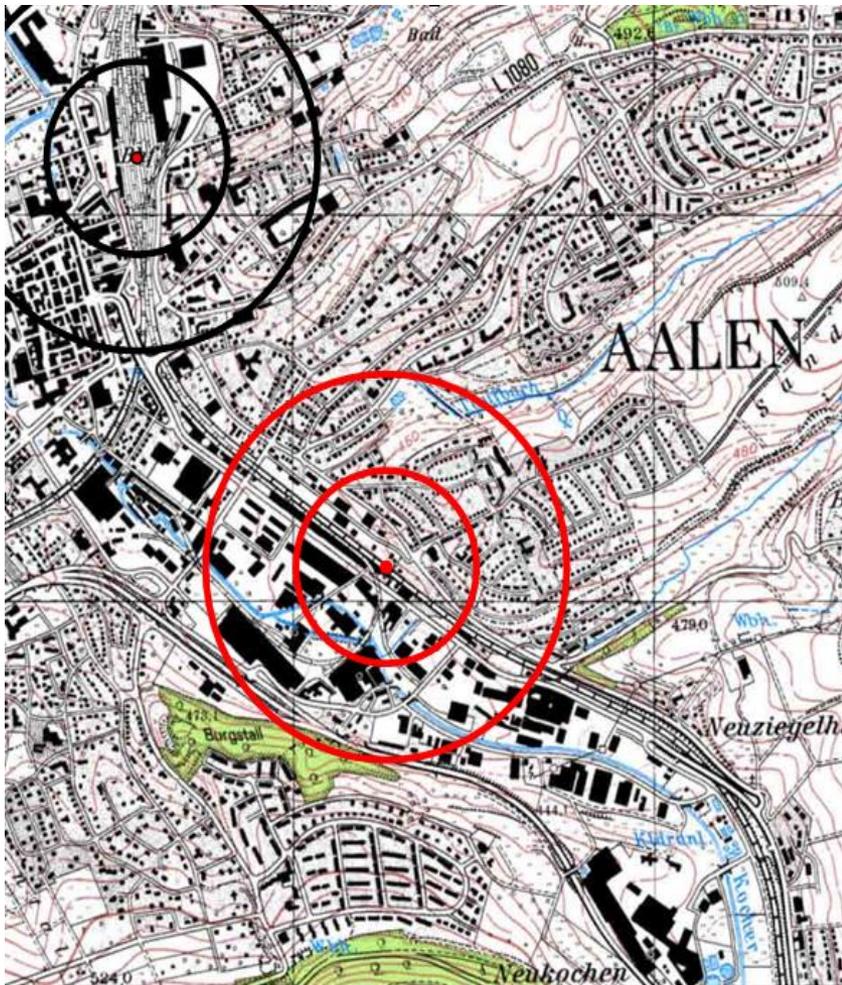
- Schließfächer in verschiedenen Größen (Aktentasche/Laptop; Koffer Klein)
Bedienung „barrierefrei“
- Fahrradabstellplätze
- Automat „Flickset“
- Luftpumpe
- Ladestation „E-Bike“
- Toilette (inkl. Wickeltisch ♀/♂)
- Städtischer Trinkwasserspender
- Infopoint (Points of Interest, wie funktioniert W-Lan, Werbung Geo App)
- Kunst im Parkhaus (Fotos, Theaterperformance)



<https://www.gisserver.de/aalen/app/info.html>



Lage und Einzugsgebiet neuer Haltepunkte im SPNV Aalen – Ulm (4760 KBS 757)

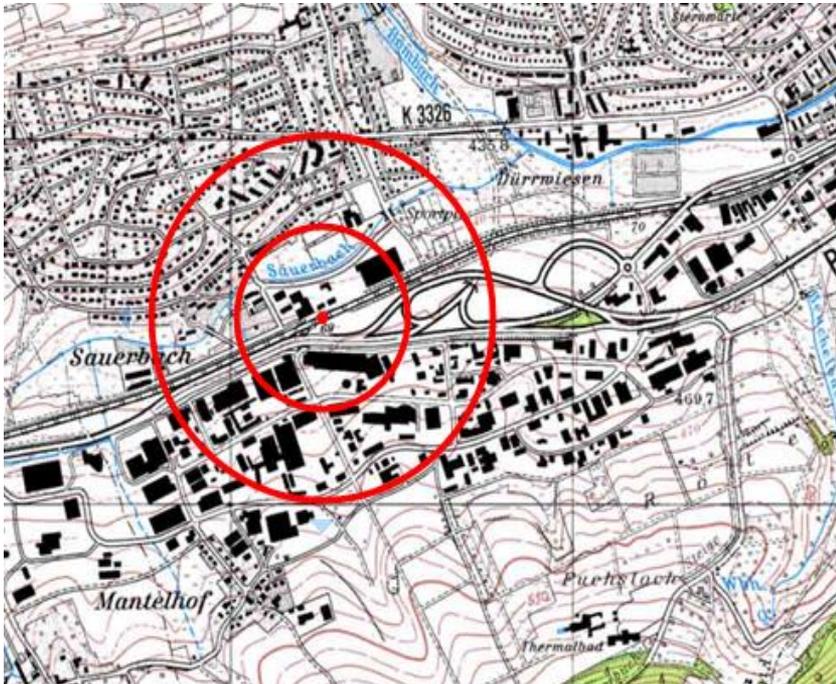


Aalen Süd

- Ca. km 1,3
- An bestehendem Fußgängersteg
(ohne Rampen)

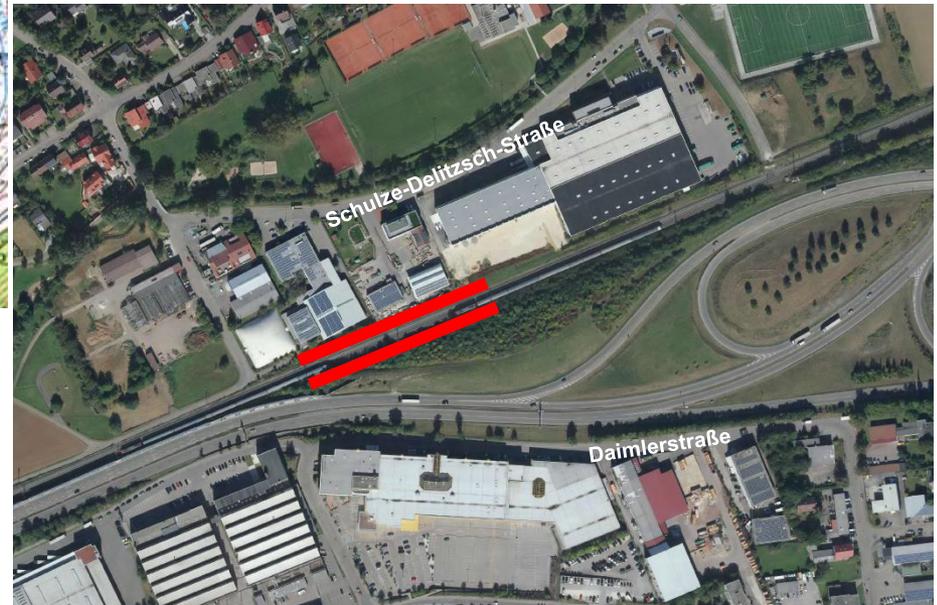


Lage und Einzugsgebiet neuer Haltepunkte im SPNV Stuttgart – Aalen (4710 KBS 786)

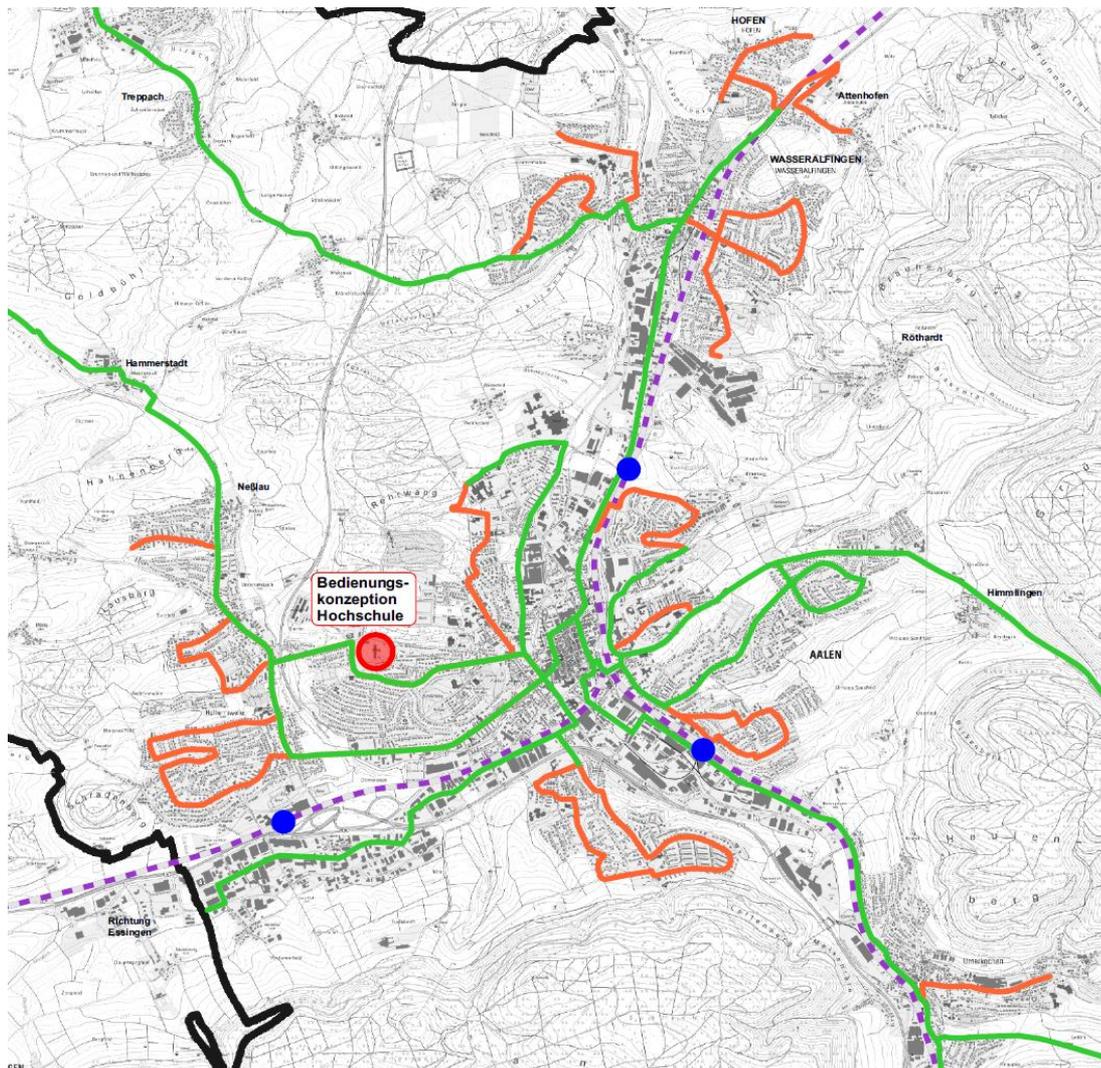


Aalen West

- Ca. km 69,0
- Westlich der Unterführung
- Anbindung Hofherrnweiler und Industriegebiet



Zusammenfassung: Maßnahmen im ÖPNV

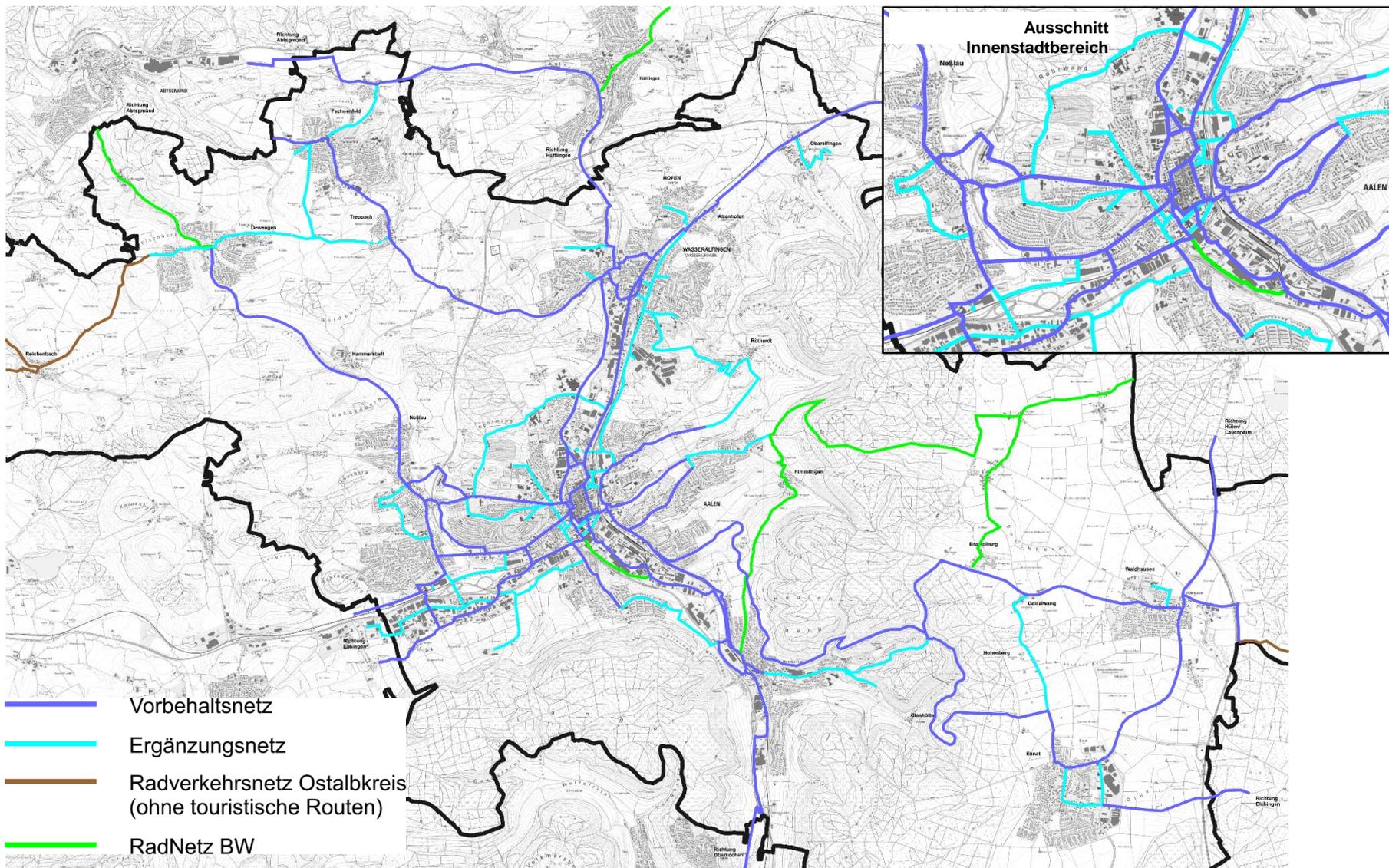


- ÖV-Vorbehaltsnetz
- Netzergänzung
- - - SPNV
- zusätzliche SPNV-Haltestellen

Weitere Maßnahmen:

- Optimierung Gesamtangebot
- Verbesserung Fahrgastinformation
- Haltestellenausbauprogramm
(1. Priorität: drei zentrale Innenstadt-Haltpunkte ZOB, Gmünder Torplatz und Ellwanger Torplatz)
- Stärkere Kooperation Verkehrsunternehmen
(z.B. im Rahmen Verbundgesellschaft)
- Stärkere Wahrnehmung der Förderung des Mobilitätsverbundes als kommunale verkehrspolitische Aufgabenstellung

Vorbehaltsnetz des Fahrradverkehrs mit Anbindung an das regionale Radroutennetz



Maßnahmen im Radverkehr mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
0		Vorbehaltsnetz RV		kontinuierlich		
1	Treppach, Westerhaldenstraße	Lückenschluß durch Anlage eines Schutzstreifens auf der rechten Seite der Fahrbahn		X		
2-8	KV Am Schimmelberg, KV Hofwiesenstraße, KV Bürglesteige KV Karlstraße, KV Sonnenbergstraße, KV Alfing, KV Röttenberg	Aufhebung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs für Radfahrer an den betreffenden KV		X		
9	Verbindung zwischen Burren und Freibad Unterrombach	Durchgehende Befestigung und Beleuchtung			X	
10	Verbindung zwischen Ostalbklinikum und Rombacher Straße	Abschnitt zwischen Kreisel am Ostalbklinikum und Parkplatz Waldfriedhof muss befestigt werden, durchgehende Beleuchtung			X	
11	Hirschbachweg	Abschnitt ab Sportplatz bis Röthardt muss durchgehend beleuchtet werden			X	
12	Ziegelstraße	Bau eines Radwegs zwischen Kettelerstraße und Kantstraße südlich dem Verlauf der Ziegelstraße			X	
13	KV Rombacher Straße	Trennung zwischen Radfahrstreifen und Zufahrten Kreisverkehr verstärken, Wechsel in die Zufahrten für Radfahrer sicherer gestalten		X		
14	Neue Bahnstation Aalen-West	Umsetzung zweite Verbindung zwischen Bahnstation Aalen-West und Daimlerstraße für Radfahrer				X

Maßnahmen im Radverkehr mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
15	KP Obere Bahnstraße/Robert- Bosch-Straße	Beschilderung: "Achtung Radfahrer!" für Kfz mit Quelle und Ziel Obere Bahnstraße vornehmen		X		
16	Obere Bahnstraße	Aufheben der Benutzungspflicht des Radweges		X		
16	Obere Bahnstraße	Einrichtung eines Schutzstreifens am rechten Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Gewerbegebiet West		X		
16	Obere Bahnstraße	Engstelle beseitigen			X	
17	Industriestraße/ Kocherradweg	Einrichtung einer Querungshilfe auf der Industriestraße	Umsetzung im Zusammenhang mit dem Bau des Kocherradweges zwischen Kochertalstraße und der Innenstadt		X	
18	Abschnitt Kocherradweg auf der Kochertalstraße und im Bereich Triumph / Union	Stellplätze für Lkws auf der Kochertalstraße verlagern oder deutlich begrenzen	Umsetzung vor dem Bau des Kocherradweges zwischen Kochertalstraße und der Innenstadt	X		
18	Abschnitt Kocherradweg auf der Kochertalstraße und im Bereich Triumph / Union	Radweg separat beleuchten	Umsetzung im Zusammenhang mit dem Bau des Kocherradweges zwischen Kochertalstraße und der Innenstadt		X	
19-20	Aalener Straße	Schutzstreifen am rechten Fahrbahnrand		X		
19-20	Aalener Straße	Umsetzung der Planungen zur Umgestaltung der Aalener Straße incl. Einrichtung eines beidseitigen Radfahrstreifens			X	

Maßnahmen im Radverkehr mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
21	Aalener Straße zwischen Pfromäcker und Alte Heidenheimer Straße	Verbreiterung Gehweg Radfahrer frei			X	
21	Aalener Straße zwischen Pfromäcker und Alte Heidenheimer Straße	Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe Bushaltestelle Neukochen	Umsetzung im Zusammenhang mit dem Umbau der Aalener Straße			X
22	Alte Heidenheimer Straße zwischen Neukochen und Aalen	Schutzstreifen auf beiden Seiten entlang des Verlaufs der Alten Heidenheimer Straße einrichten (bzw. Bestand verlängern) bis zur Ortstafel in Richtung Neukochen,		X		
22	Alte Heidenheimer Straße zwischen Neukochen und Aalen	Verlegen der Ortstafel in Richtung Neukochen in Erwägung ziehen um Schutzstreifen so lang wie möglich ausbilden zu können	Umsetzung vor Einrichtung der Schutzstreifen	X		
23	Schättretrasse	Öffnung des Tunnels zwischen Aalen und Ebnat		X		
23	Schättretrasse	Ausbau der Schättretrasse zu einem noch leistungsfähigeren Radweg (Verbreiterung des Querschnittes)				X
24	Verlängerung Eisenstraße	Lückenschluss zwischen Unterführung Düsseldorfer Straße und Führung über Verlängerung Eisenstraße zur Hopfenstraße				X
25	Unterführung Düsseldorfer Straße	Sperrung für den Kfz-Verkehr, Tunnel nur für Fußgänger und Radfahrer, Attraktive Gestaltung	Umsetzung im Zusammenhang mit der Bebauung des Stadttovals	X	X	

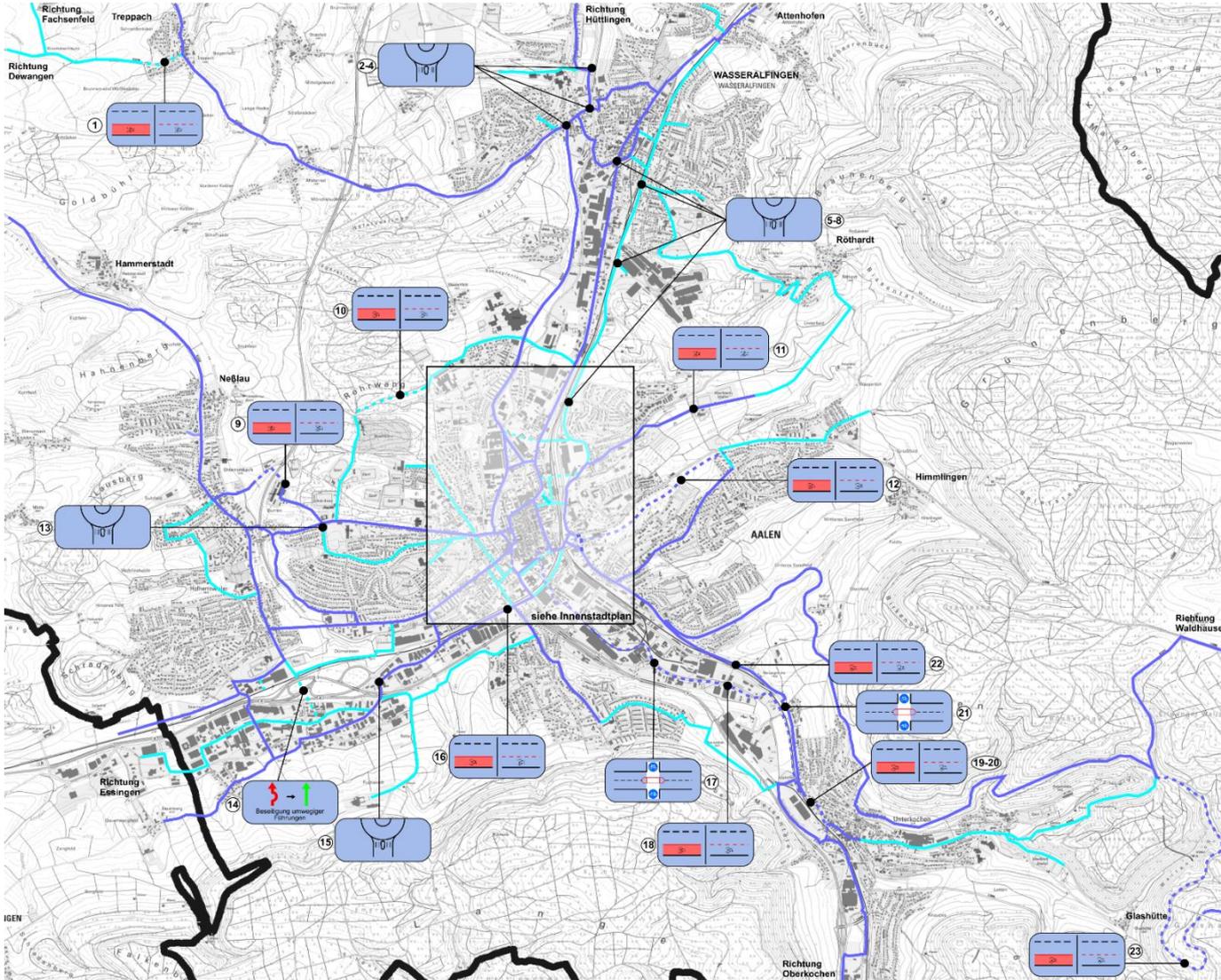
Maßnahmen im Radverkehr mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
26	Brücke Stadtoval/Bahnhofsvorplatz	Bau einer Brücke zwischen Stadtoval/Bahnhofsvorplatz	Umsetzung im Zusammenhang mit der Bebauung des Stadtovals			X
27	ZOB	Neuordnung des Bereichs um den ZOB und Neuordnung des Verkehrs mit Integration des Radverkehrs			X	
28	Wilhelm-Zapf-Straße	Aufzeigen der Durchgängigkeit der Route aus der südlichen Bahnhofstraße über die Wilhelm-Zapf-Straße und den ZOB zur nördlichen Bahnhofstraße durch die entsprechende Beschilderung (z.B. Zeichen 357-50 StVO)	Umsetzung nach Neuordnung ZOB		X	
29	Roschmann-kreuzung	Markierung der Furten für geradeausfahrende Radfahrer umsetzen (nördliche und südliche Seite des KP), Verbreiterung der Mittelinsel (nördliche Seite des KP) für ein sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer		X		
30	KP Gartenstraße/Friedrichstraße	Einrichtung eines ausgeweiteten Radaufstellstreifens, Reduzierung der Kfz-Spur		X		
31	Bischof-Fischer-Straße	Einrichtung einer Fahrradstraße		X		
31	Bischof-Fischer-Straße	Verbreiterung des Gehweges durch Verzicht auf eine Fahrspur			X	
32	Bischof-Fischer-Straße/Gartenstraße	Optimierung der LSA-Schaltung, Einrichtung einer "Lückenampel" für den Busverkehr			X	

Maßnahmen im Radverkehr mit zeitlicher Gliederung

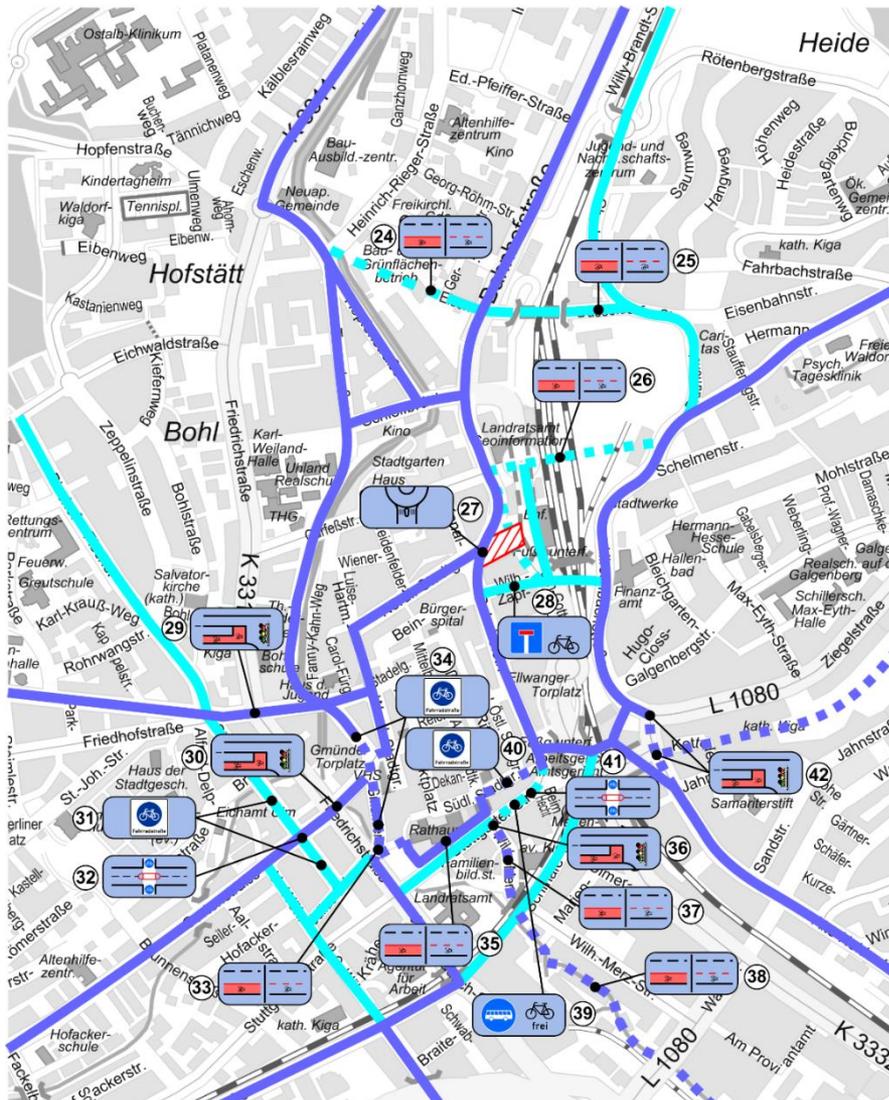
Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
33	Ausfahrt Tiefgarage Rathaus	Furtmarkierung umsetzen, Verbindung zum Gmünder Torplatz baulich gestalten		X		
34	Gmünder Straße, Friedhofstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße		X		
35	Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Bahnhofstraße	Führung des Radverkehrs nördlich der Stuttgarter Straße am Rathaus entlang, Gehweg: „Radfahrer frei“			X	
36	KP Stuttgarter Straße/Wilhelm-Merz-Straße	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit kurzem Schutzstreifen	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bereichs Neues Tor		X	
37	Wilhelm-Merz-Straße zwischen Landratsamt und Stuttgarter Straße	Neuanlage eines Radfahrstreifens und einer Querungshilfe	Nach Bau des Kocherradweges zwischen Kochertalstraße und Landratsamt		X	
38	Neuer Abschnitt Radweg am Kocher zwischen Industriestraße u. Landratsamt	Neuanlage eines Radwegs zwischen Industriestraße u. Landratsamt			X	
39	Stuttgarter Straße zwischen Wilhelm-Merz-Straße und Bahnhofstraße	Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens mit Radfahrer frei	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bereichs Neues Tor		X	
40	Südlicher Stadtgraben	Einrichtung einer Fahrradstraße		X		
41	Stuttgarter Straße zwischen Wilhelm-Merz-Straße und Bahnhofstraße	Einrichtung einer Querungshilfe			X	
42	KP Alte Heidenheimer Str./Ostrampe, KP Alte Heidenheimer Str./Ziegelstraße	Lückenschluß durch Optimierung der Radverkehrsführung und der Verbesserung des Zugangs Kettelerstraße, Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellflächen	Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bereichs zwischen Alter Heidenheimer Straße/Ostrampe/Ziegelstraße		X	

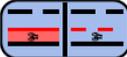
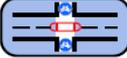
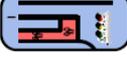
Zusammenfassung: Maßnahmen im Radverkehr



-  Vorbehaltssystem
-  Ergänzungssystem
-  Maßnahmen im Bereich von unsignalisierten Knotenpunkten
-  Neuanlage oder Optimierung von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
-  Einrichtung und Optimierung von Querungshilfen
-  Beseitigung umwegiger Führungen

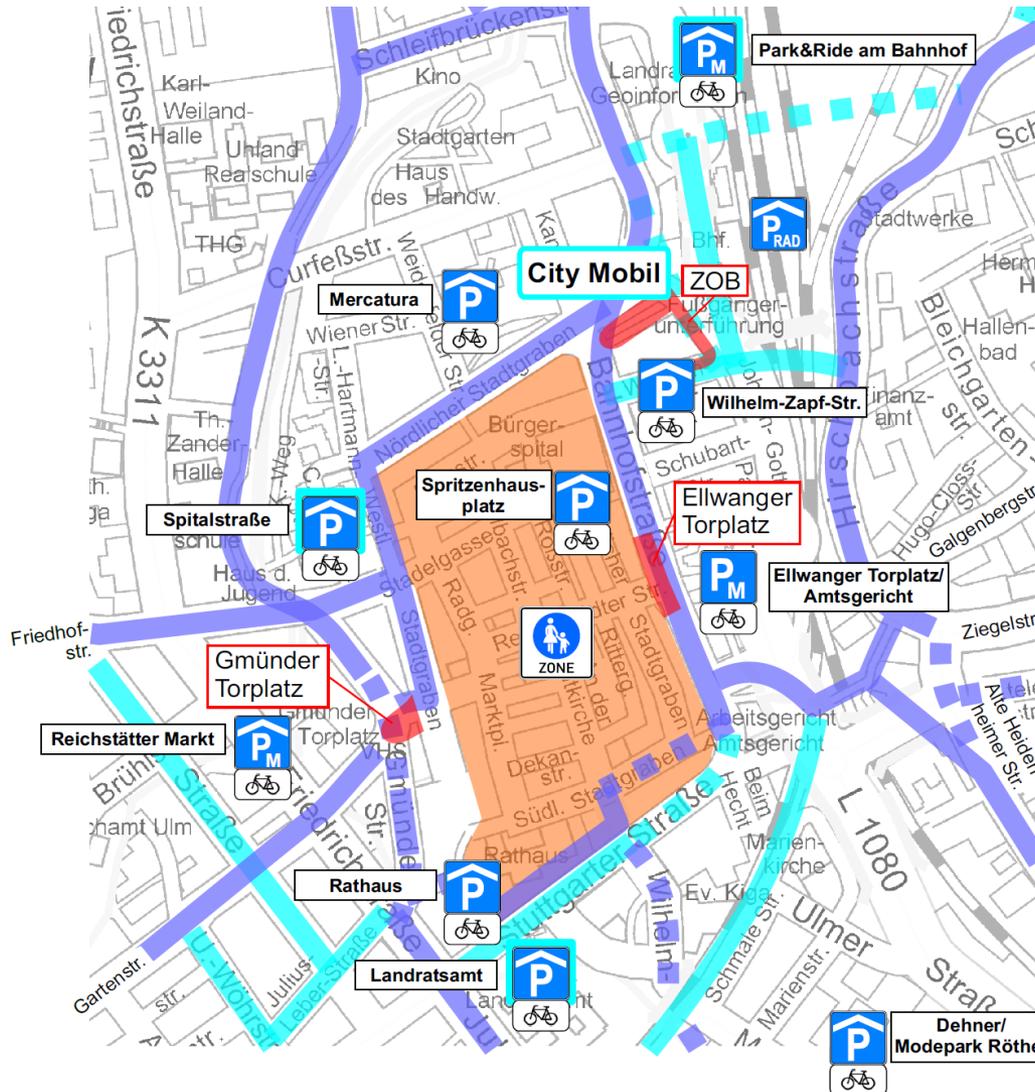
Zusammenfassung: Maßnahmen im Radverkehrsnetz



-  Verbesserung der Beschilderung
-  Maßnahmen im Bereich von unsignalisierten Knotenpunkten
-  Neuanlage oder Optimierung von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
-  Einrichtung von Fahrradstraßen
-  Einrichtung bzw. Optimierung von Querungshilfen
-  Maßnahmen im Bereich von Lichtsignalanlagen
-  Einrichtung einer Busspur
-  Vorbehaltsnetz
-  Ergänzungsnetz
-  Lücken im Radverkehrsnetz
-  Platzneugestaltung

ANLAGE 11.4

Radwegesystem Innenstadt



City Mobil Zentrale für Mobilität im Bereich Buspunkt

Infrastruktureinrichtung mit „City Mobil“

P_M Mobilitätsstation

P_{RAD} Fahrradparkhaus

Zentrale Haltestellen

P Parkhaus mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Vorbehaltsnetz

Ergänzungsnetz

Lücken im Radverkehrsnetz

Maßnahmen - Gartenstraße

- Reduzierung auf eine Fahrspur im Kreuzungsbereich
- Verbreiterung der Seitenräume
- Bus als Pulkführer durch Haltestelle auf Fahrbahn



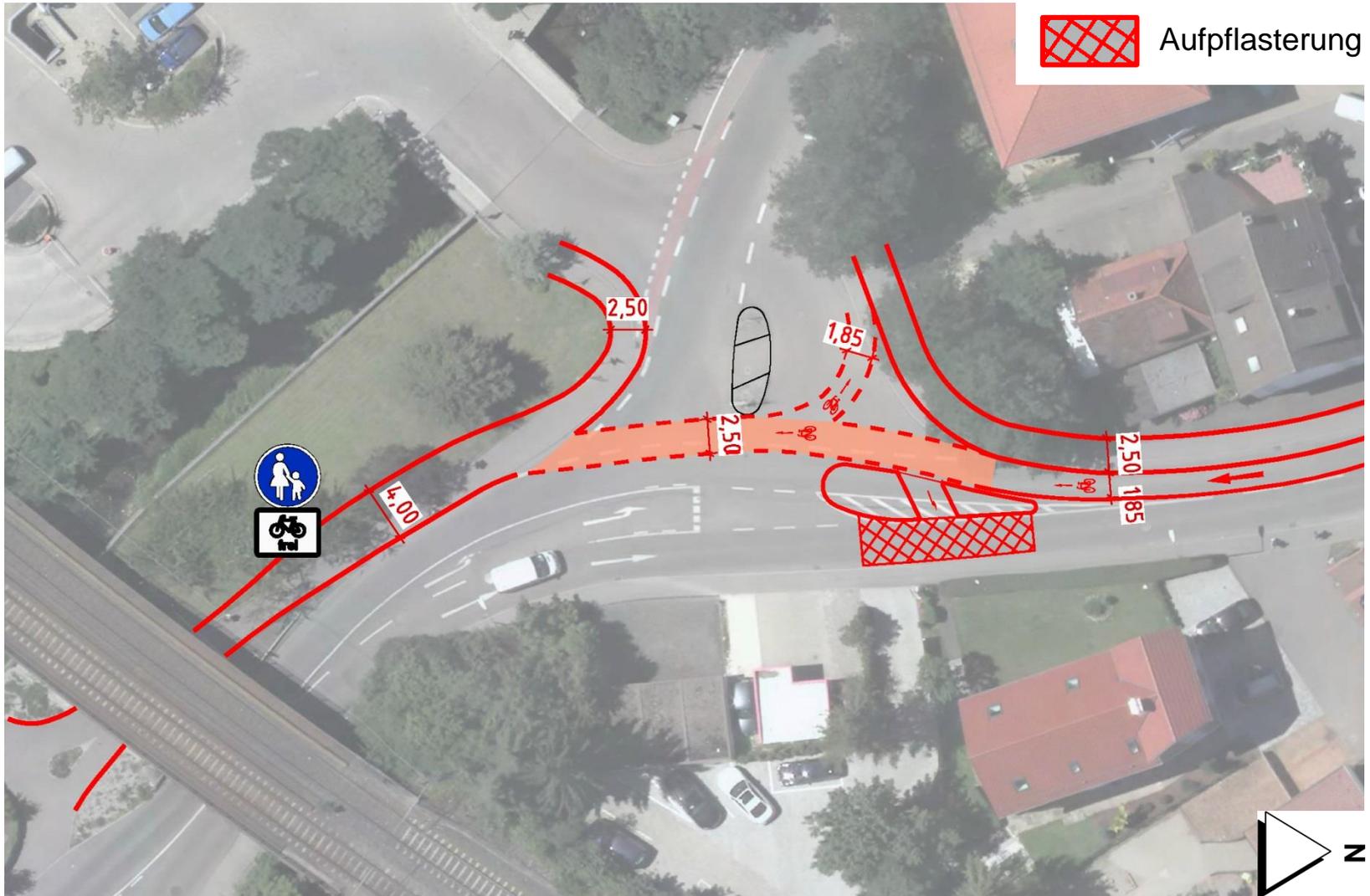
Maßnahme am KP Gartenstraße / Friedrichstraße

Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens, Reduzierung auf eine Kfz-Spur



ANLAGE 11.6/2

Maßnahme: Einrichtung Radfahrstreifen und Querungshilfe über die Wilhelm-Merz-Str. zwischen Landratsamt und Stuttgarter Str.

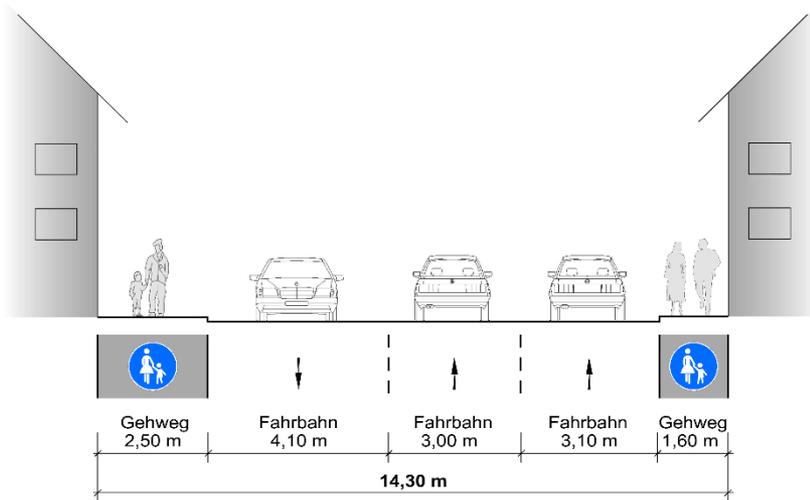


ANLAGE 11.7/1

Maßnahme: Verbindung Innenstadt nach Süden Querschnitt Wilhelm-Merz-Straße

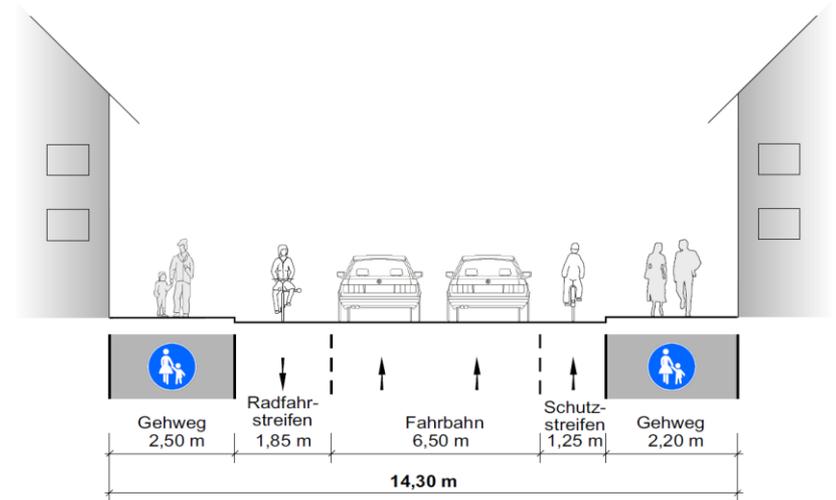
Bestand

Breite des Straßenraumes 14,30 m



Konzeption

Breite des Straßenraumes 14,30 m

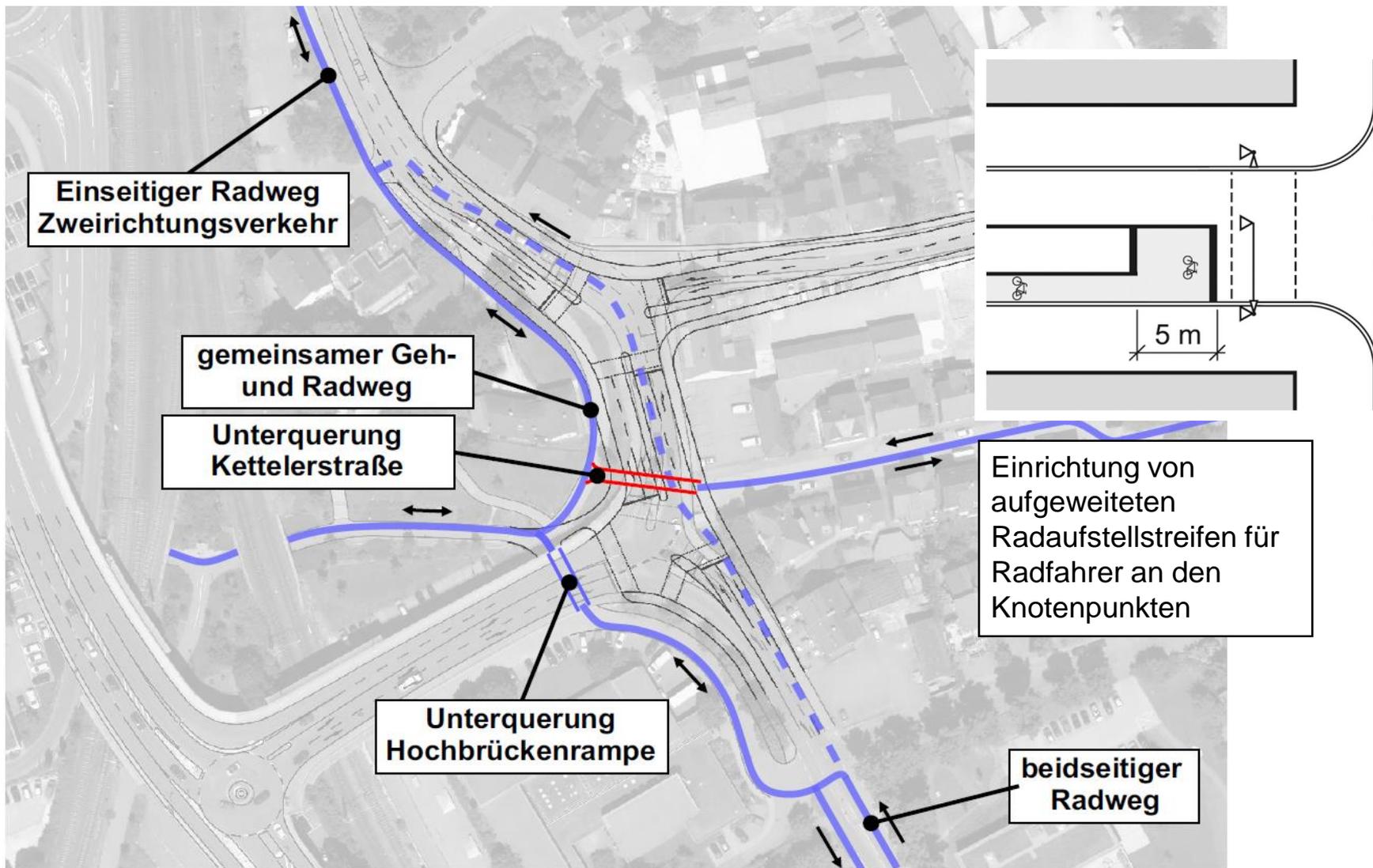


Maßnahme: Stuttgarter Straße zwischen Wilhelm-Merz-Str u. Bahnhofstraße Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens mit Radfahrer frei



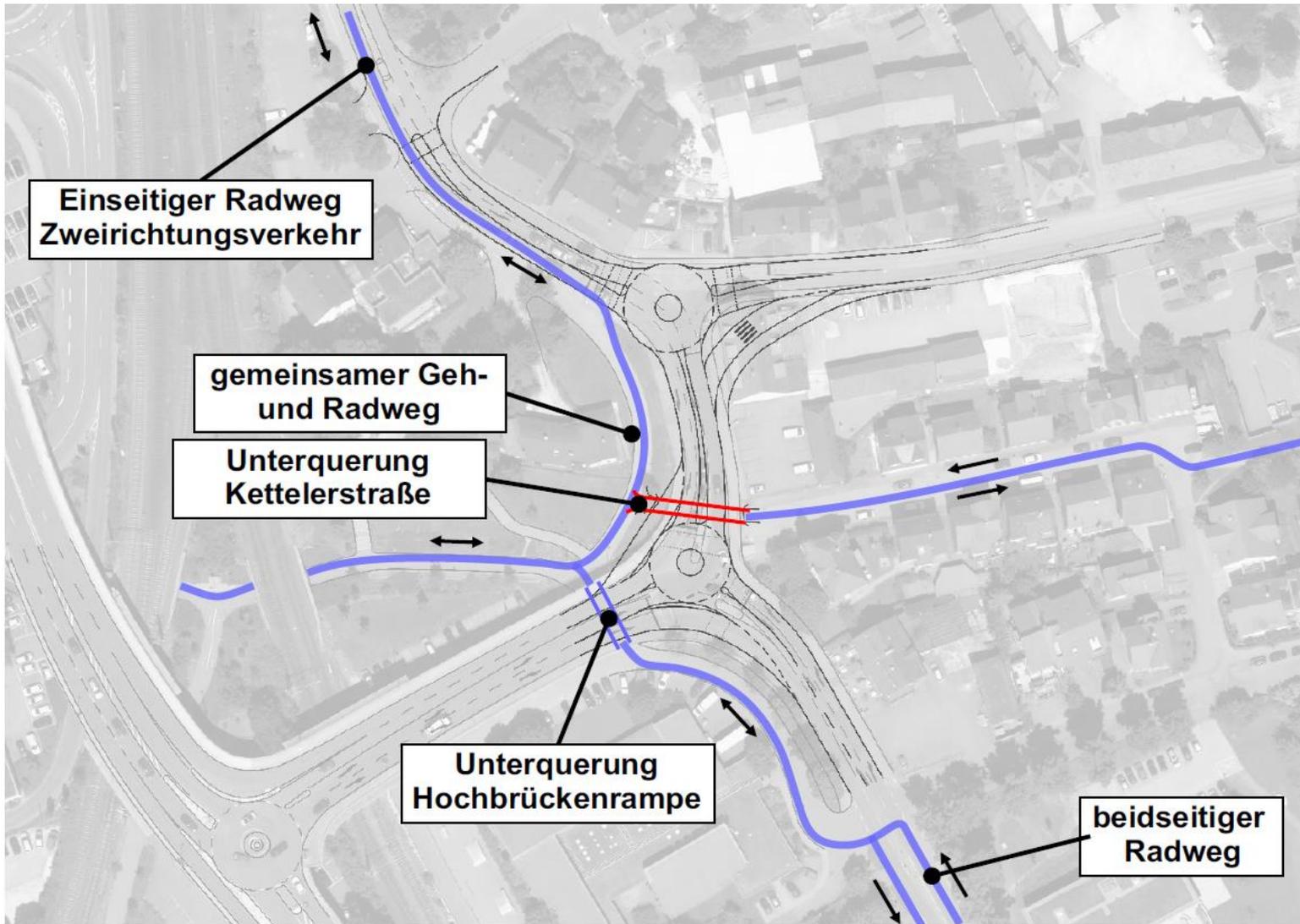
ANLAGE 11.7/4

Radverkehrsführung Ostrampe - Variante 1



ANLAGE 11.9/1

Radverkehrsführung Ostrampe - Variante 2



ANLAGE 11.9/2

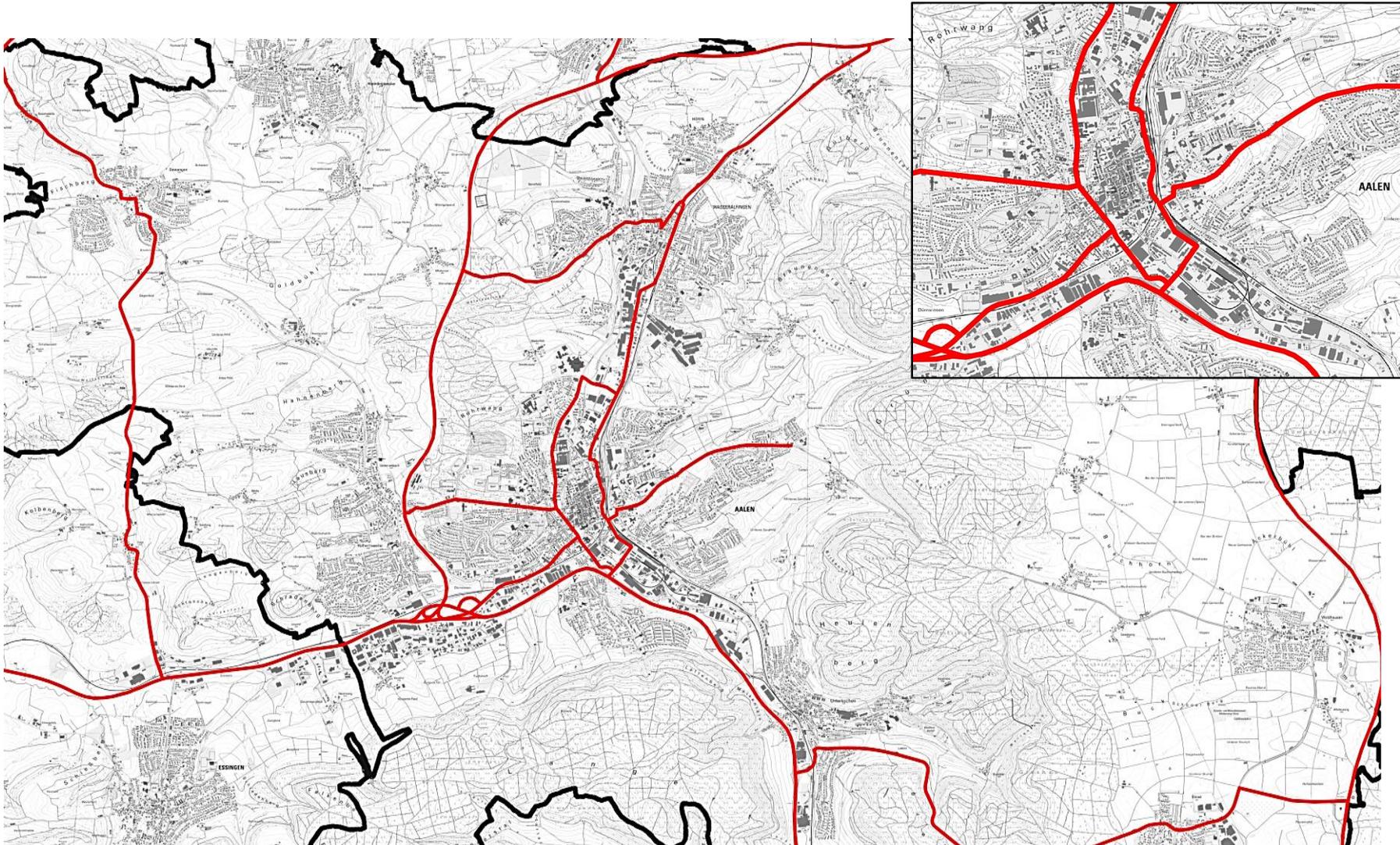
Maßnahmen für den Fußgängerverkehr mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
1	Nördlicher Stadtgraben, Verbindung zwischen Mercatura und Innenstadt	Einrichtung einer Querungshilfe	In Zusammenhang mit dem Durchbruch zwischen Nördlichen Stadtgraben und Beinstraße	im Bau		
2	Westlicher Stadtgraben, Höhe Beinstraße	Einrichtung einer Querungshilfe		X		
3	Stuttgarter Straße zwischen Friedrichstraße und Bahnhofstraße	Verlängerung der Grünphase für Fußgänger an den LSA in diesem Bereich	Außerhalb der Spitzenverkehrszeiten	X		
4	Südliche Bahnhofstraße zwischen ZOB und Amtsgericht	Einheitliche Gestaltung der Querungshilfen in diesem Bereich	In Zusammenhang mit der Umgestaltung der zentralen Haltestelle am Ellwanger Torplatz		X	
5	Umgestaltung der Curfußstraße	Verbesserung der Überquerbarkeit der Verbindung Stadtpark - Stadtmitte		X		
6	Friedrichstraße	Anpassung der LSA-Regelung	Außerhalb der Spitzenverkehrszeiten	X		
7	Gartenstraße	Verbreiterung der Gehwege, Einrichtung einer Umweltachse		X		
8	Fußgängersteg Stadtoval	In Diskussion				X
9	Unterführung Düsseldorfer Straße	Sperrung für Kfz-Verkehr, attraktive Gestaltung für den Fußgängerverkehr		erfolgt	X	
10	Innenstadt Aalen	Fußgängerwegweisung zu Parkieranlagen			X	

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr mit zeitlicher Gliederung

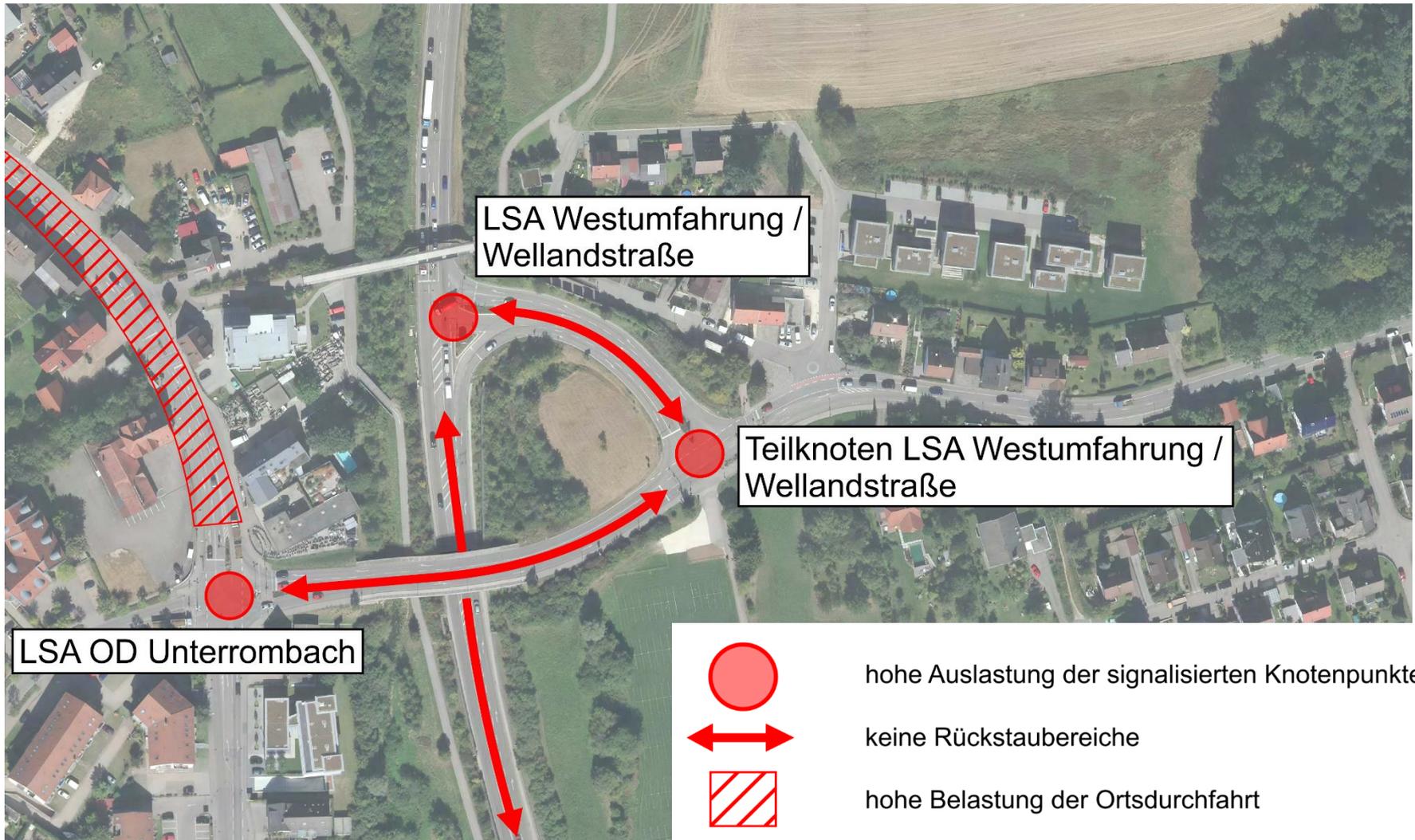
Nr.	Maßnahmen-Bereich	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
				kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
11	Hochbrücke Ost	Optimierung der Querung auf der Hochbrücke		X		
12	Wilhelm-Merz-Straße	Verbreiterung Gehwege, Einrichtung einer Umweltachse		X		
13	Hauptbahnhof	Verbesserung Zugänglichkeit Hauptbahnhof durch Einrichtung einer neuen Bushaltestelle Hirschbachstraße/Finanzamt		X		
14	Verbindung zwischen Campus Burren und Campus Beethovenstraße	Stärkung der Verbindung zwischen Campus Burren und Campus Beethovenstraße (Definition einer Campusachse) durch attraktivere Gestaltung der Anton-Huber-Straße für Fußgänger	Umsetzung in Verbindung mit der Aufwertung der Verbindung zwischen dem Burren und dem Freibad Unterrombach	X	X	
15	Stadtpark	Aufwertung der Wegeverbindungen zwischen Parkstraße und Campus Burren durch Beleuchtung und Befestigung der Wege		X	X	
16	Bereich der Hochschule	Optimierung und Ergänzung der Wegweisung		X		
17	Neue Bahnstation Aalen-West	Umsetzung zweite Verbindung zwischen Bahnstation Aalen-West und Daimlerstraße für Fußgänger			X	

Vorbehaltsnetz des MIV

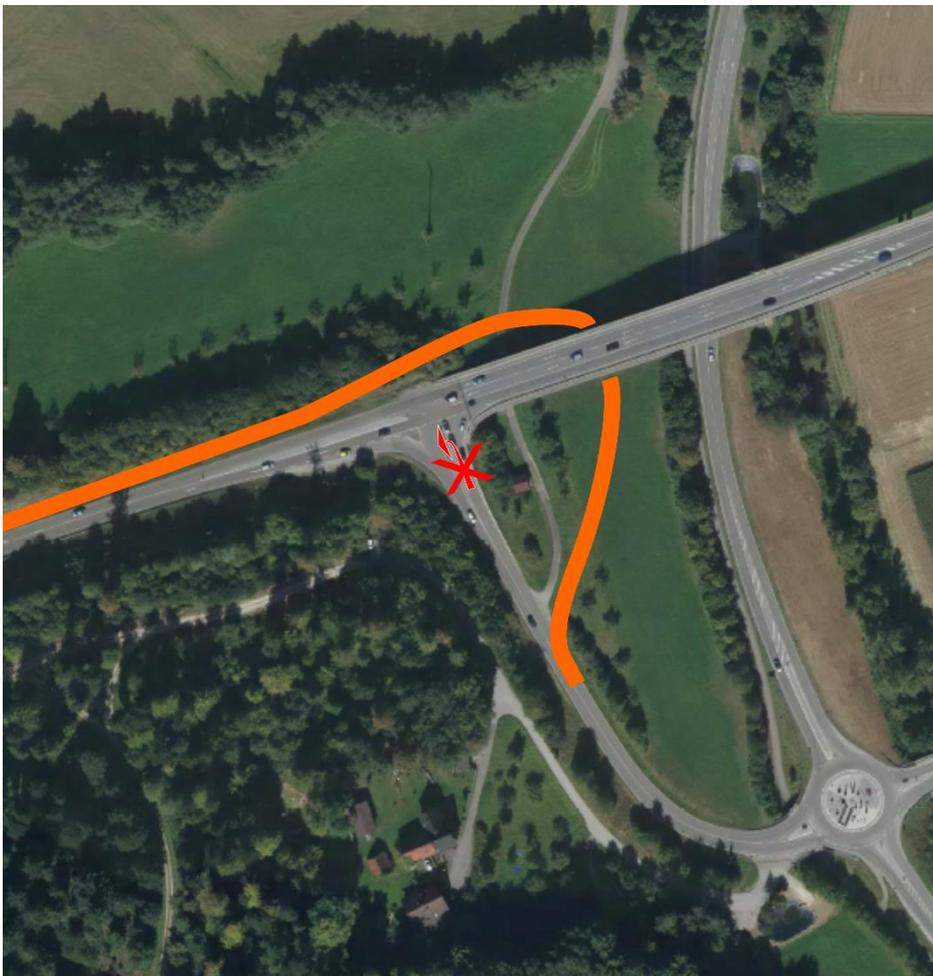


ANLAGE 13.1

AS Aalen Weststadt - Problembereiche

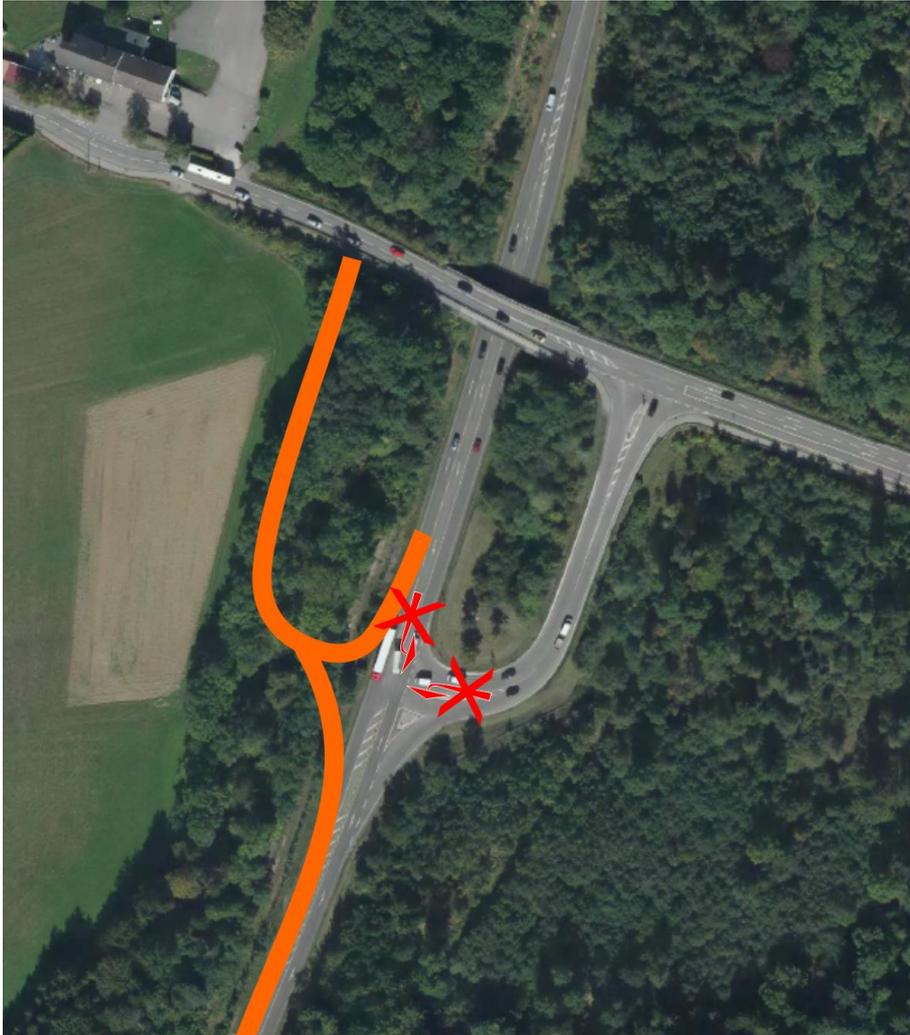


Maßnahme an der AS Hüttlingen / Albanus



- Knotenpunkt vorfahrt geregelt
- Führung des Linkseinbiegers auf zusätzlicher Rampe
- Verlängerung des Verflechtungsstreifens als dreistreifigen Abschnitt in der Steigungsstrecke

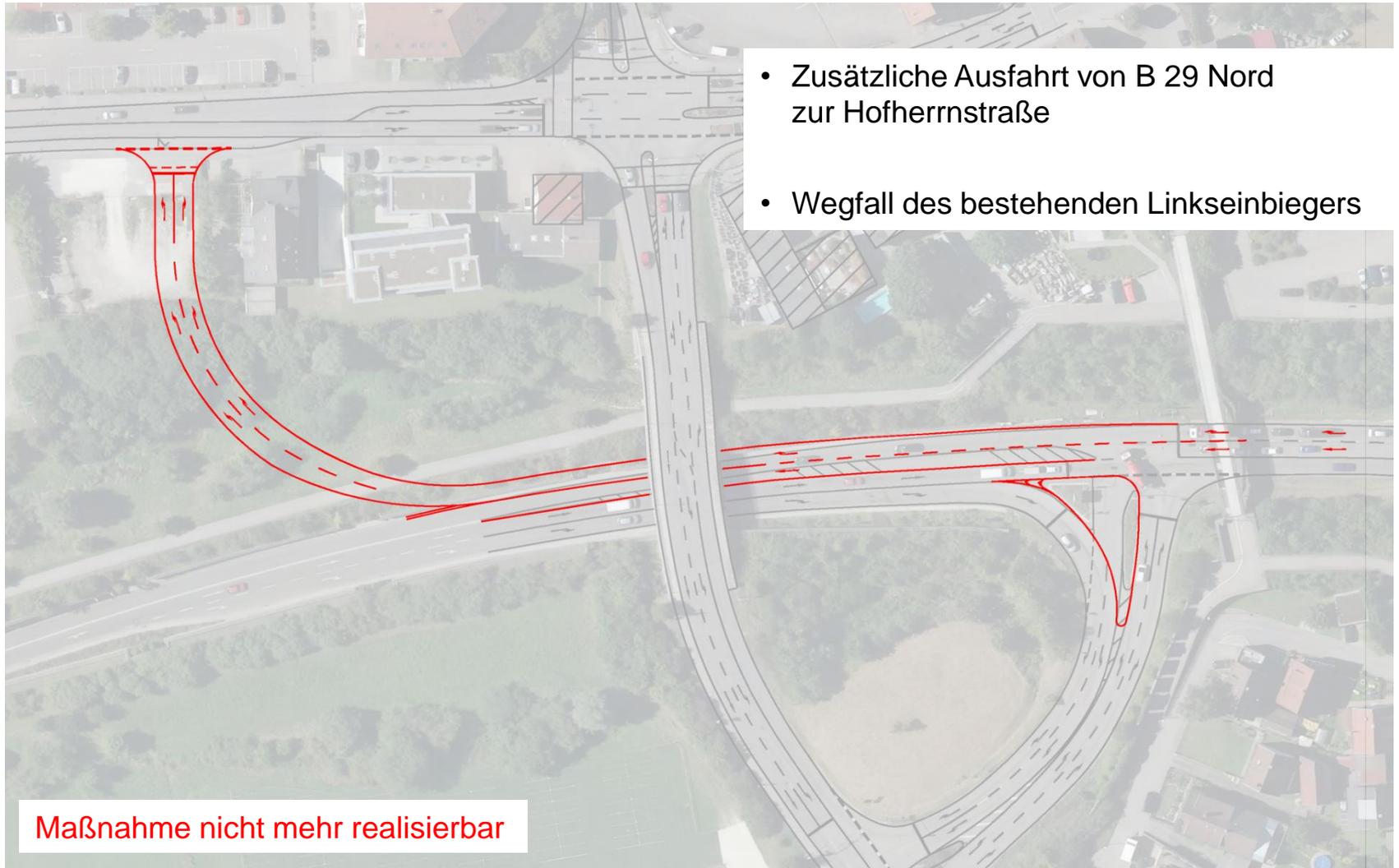
Maßnahme an der AS Affalterried



- Knotenpunkt vorfahrtgeregelt
- Planfreie Gestaltung mit zusätzlicher Rampe
- Verflechtungsstreifen in Steigungsstrecken verlängern

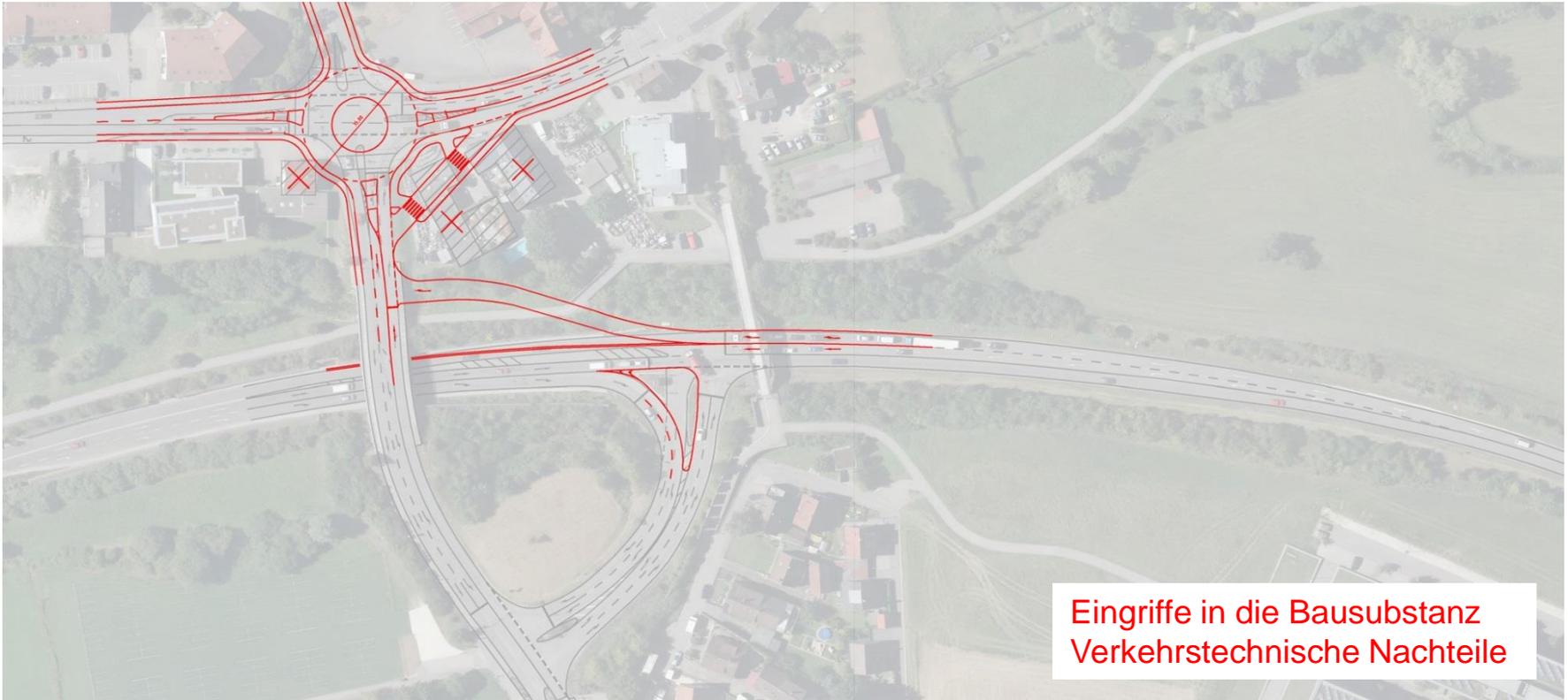
Variante 1

AS AA-Weststadt / Hofherrnstraße - zusätzliche Rampe



Variante 2

AS AA-Weststadt - Maßnahmen zur Verbesserung am Knotenpunkt

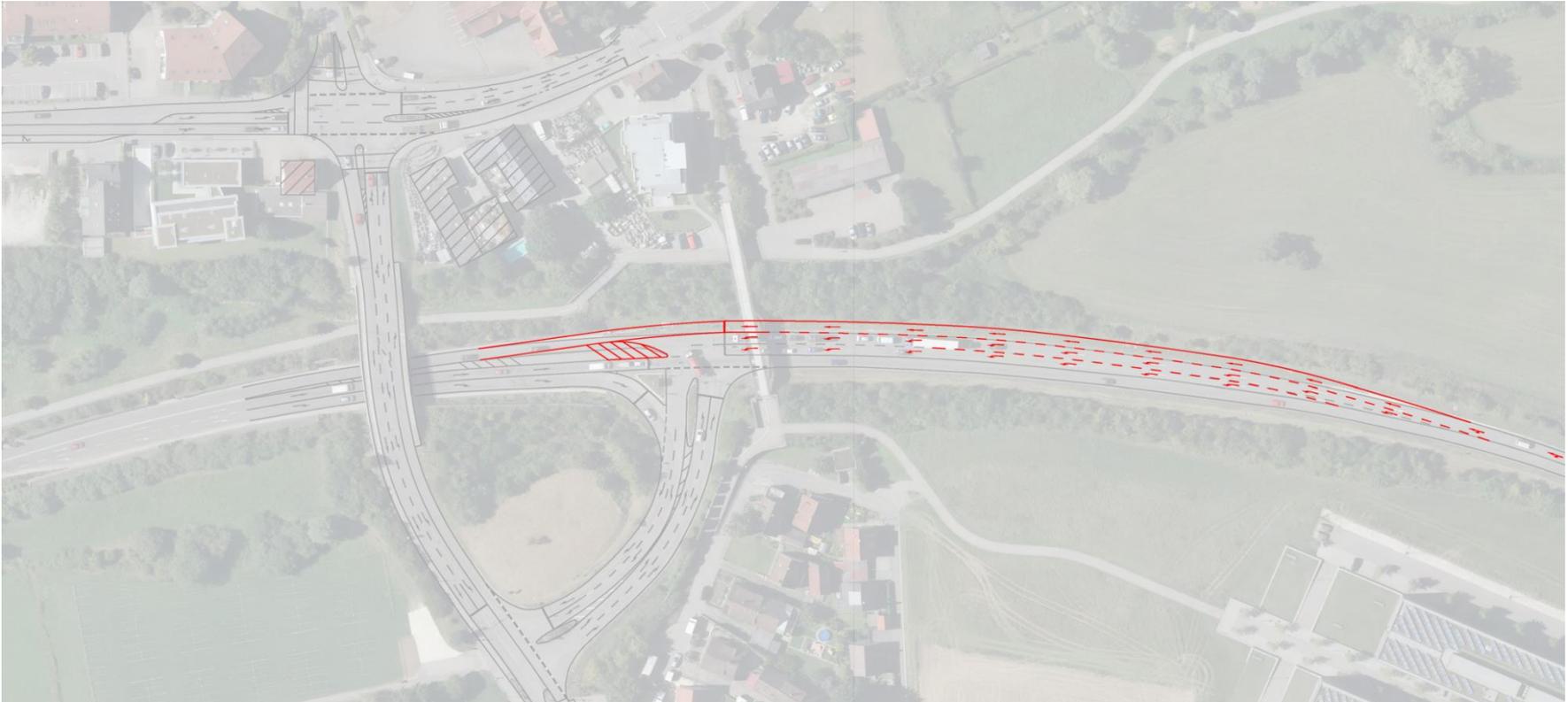


Eingriffe in die Bausubstanz
Verkehrstechnische Nachteile

- Zusätzliche Ausfahrt von B 29 Nord zur Wellandstraße
- Wegfall des bestehenden Linksabbiegers
- Umbau des Knotenpunktes Wellandstraße / Hofherrnstraße zum Kreisverkehr als Wendemöglichkeit
- Leistungsfähigkeit nur mit Bypass im Zuge der Wellandstraße erreichbar

Variante 3

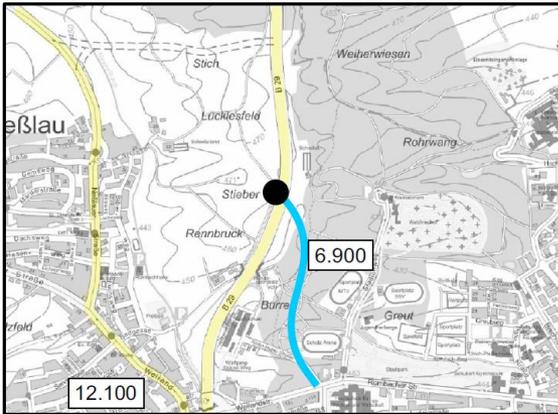
AS AA-Weststadt - Zusätzliche Fahrspur im Zuge der B 29



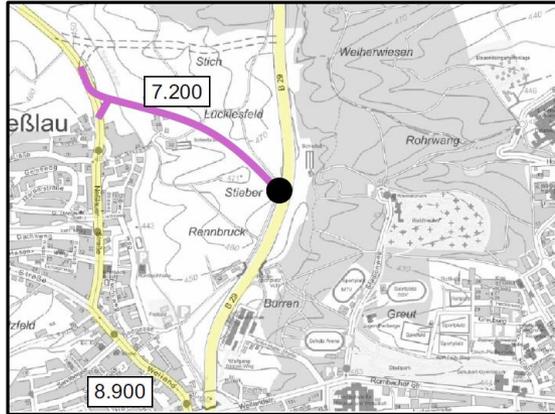
- Zusätzliche Linksabbiegespur B 29 Nord mit Fahrstreifen bezogener Wegweisung
- Erneuerung Fußgängerbrücke notwendig, Eingriff in Lärmschutz

AS AA-Weststadt: Übersicht über untersuchte Lösungsvarianten

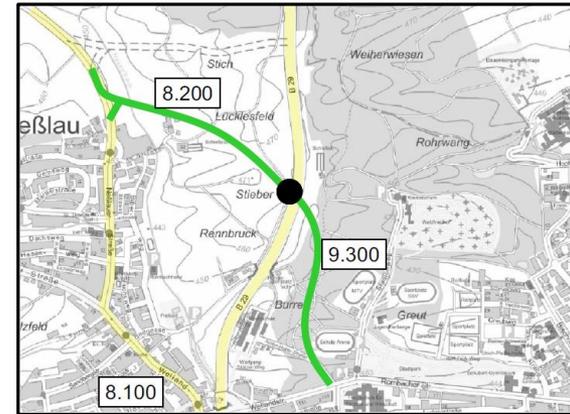
Plan 1: Anbindung Rohrwang



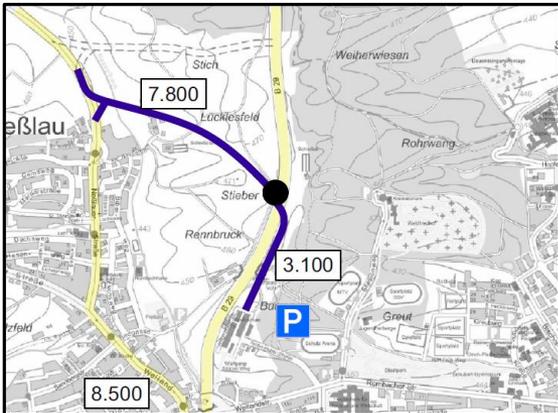
Plan 2: Umfahrung Neßlau



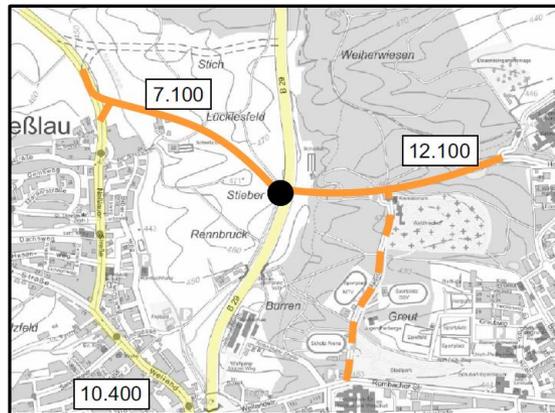
Plan 3: Anbindung Rohrwang + Umfahrung Neßlau



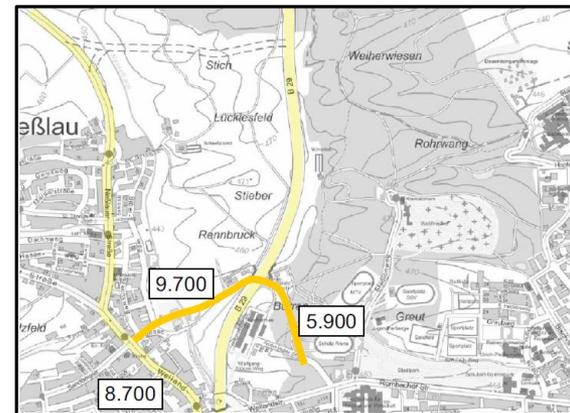
Plan 4: Umfahrung Neßlau + Parken Hochschule



Plan 5: Umfahrung Neßlau + Anbindung Stadion + Ost



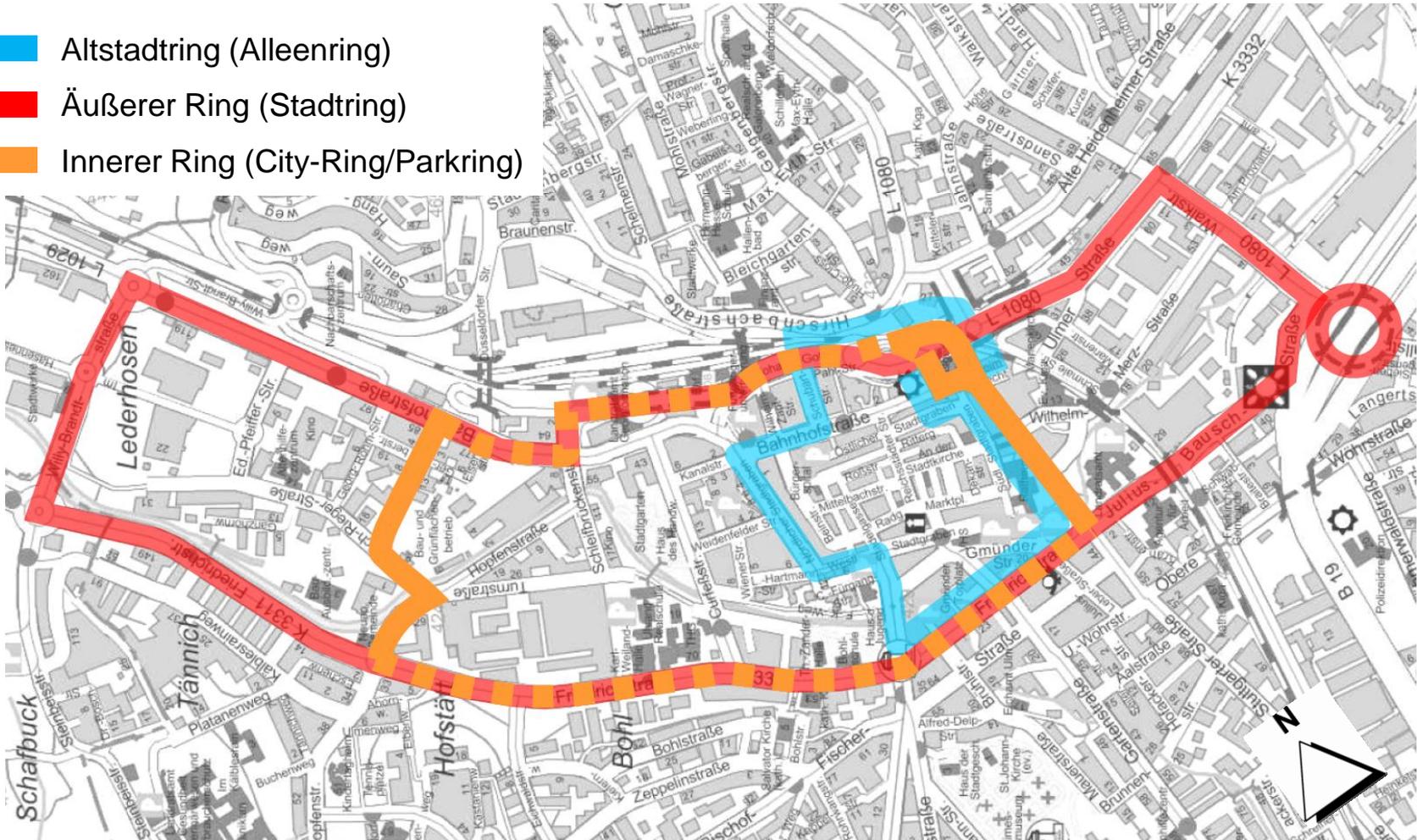
Plan 6: Badgasse



ANLAGE 14

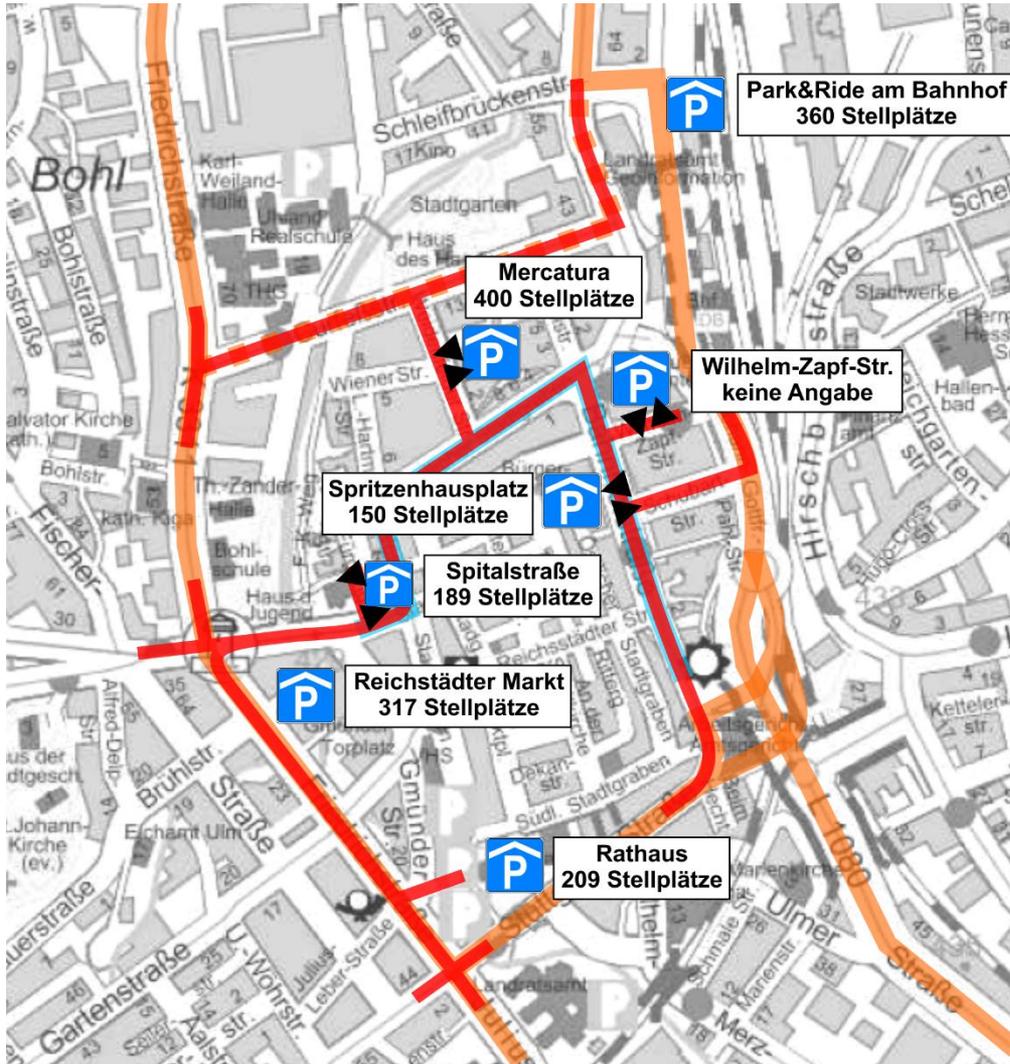
Äußerer Ring / Innerer Ring mit Querspange Oesterleinstraße/Altstadtring

- Altstadtring (Alleenring)
- Äußerer Ring (Stadtring)
- Innerer Ring (City-Ring/Parkingring)



ANLAGE 15

Verkehrsführung „Alleenring“ (Bestand) gemäß VEP 1995



Park&Ride am Bahnhof
360 Stellplätze

Mercatura
400 Stellplätze

Wilhelm-Zapf-Str.
keine Angabe

Spritzenhausplatz
150 Stellplätze

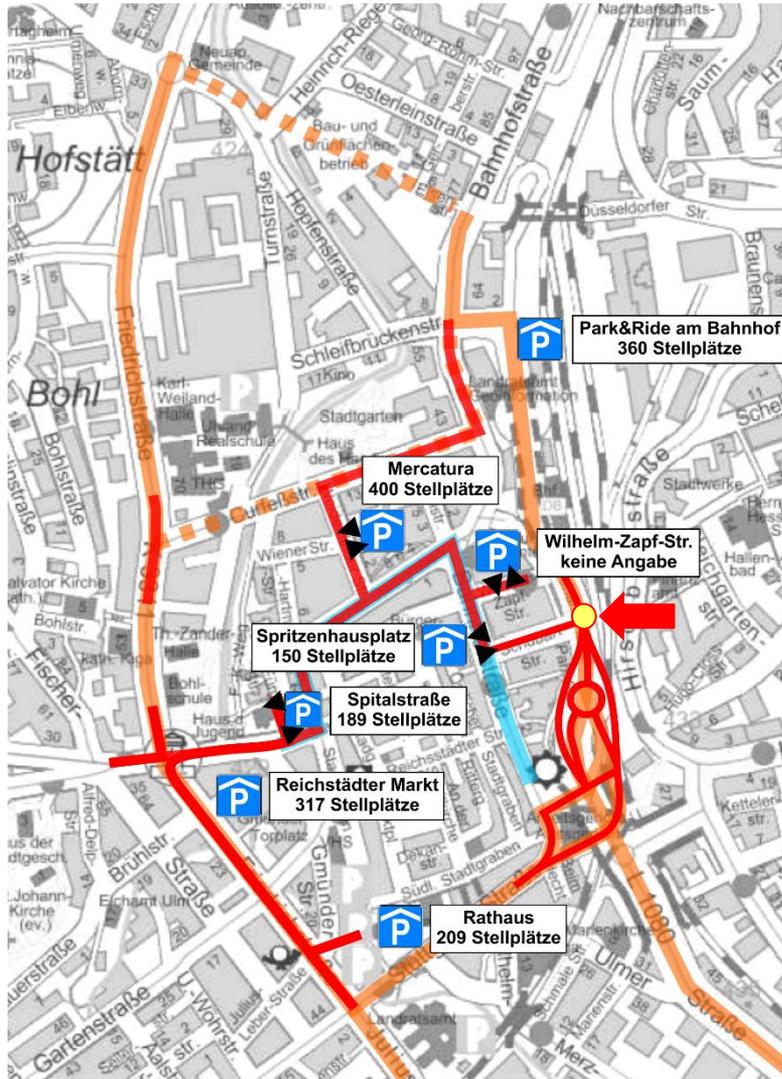
Spitalstraße
189 Stellplätze

Reichstädter Markt
317 Stellplätze

Rathaus
209 Stellplätze

-  Lenkung MIV zu Parkhäusern
-  Parkhaus / Tiefgarage
-  Straßenabschnitt mit Verkehrsberuhigung
-  Ring

Verkehrsführung Altstadttring - Alternative



-  Lenkung MIV zu Parkhäusern
-  Parkhaus / Tiefgarage
-  Straßenabschnitt mit Verkehrsberuhigung
-  Ring

- Schubartstraße / J.-G.-Pahl-Straße direkte Führung zur Tiefgarage Spritzenhausplatz
- Freihalten der Stuttg. Strasse und des östlichen Stadtgrabens von Parksuchverkehren
- Umfahrung Amtsgericht im Einbahnsystem
- Anfahrbarkeit östl. Stadtgraben nur über Neues Tor

Maßnahme Umgestaltung der Stuttgarter Straße



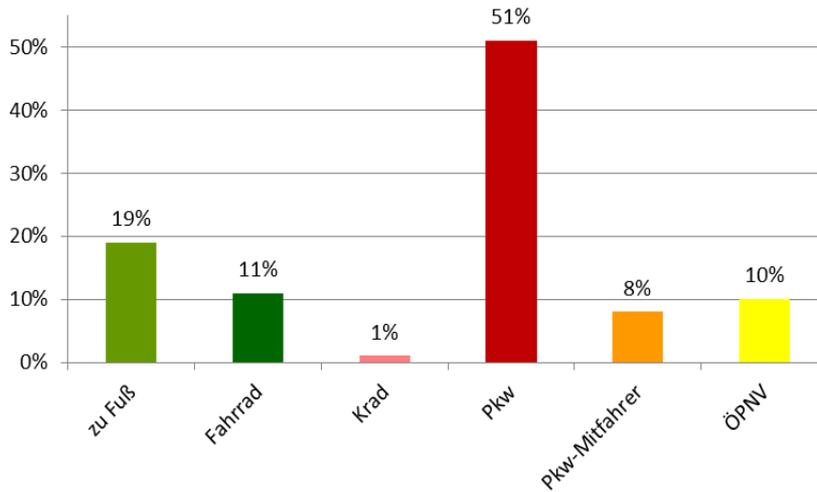
ANLAGE 18

Zusammenfassung: Maßnahmen im MIV mit zeitlicher Gliederung

Nr.	Maßnahme	Zusatzinformationen	Realisierung		
			kurzfristig (< 5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
1	Vorbehaltsnetz MIV		kontinuierlich		
2	Ortsumfahrung Ebnat / Ebnater Steige	Widmung als B 29a	X		
3	Beseitigung Bahnübergang Walkstraße	Abhängigkeit DB	X		
4	Pelikanweg	fertiggestellt	X		
5	Schließung Düsseldorfer Straße	bereits umgesetzt	X		
6	Umbau Aalener Straße in Unterkochen	Einrichtung von Kreisverkehren		X	
7	Verkehrsberuhigung innerer Ring	Ausdehnung der Tempo 20 Zone Prüfung der Wegweisung Parkhäuser und Bahnhof	X		
8	Einbahnsystem Wilhelm-Merz-Straße Umgestaltung Stuttgarter Straße	Verbesserung der Radverkehrsführung und Querung zum Neuen Tor		X	
9	Umgestaltung Gartenstraße	Busschleuse, Verbesserung für Radverkehr und Fußgänger	X		
10	Umgestaltung Curfeßstraße	Organisation Parken Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	X		
11	Ertüchtigung Oesterleinstraße	Verbesserung der Befahrbarkeit	X	X	
12	Ertüchtigung Knotenpunkte Hochbrücke Ost	In Kombination mit der Verbesserung des Radverkehrs		X	
13	B 29 Abschnitt Kellerhaus – A 7 B 29 Anschluss Hüttlingen B 29 Anschluss Affalterried	Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit			X
14	Umfahrung Neßlau Zusatzanschluss B 29	Entlastung der OD Unterrombach		X	X
15	Anbindung des Parkhauses Burren an die B 29 - Westumgehung	Anbindung der Hochschule		X	X

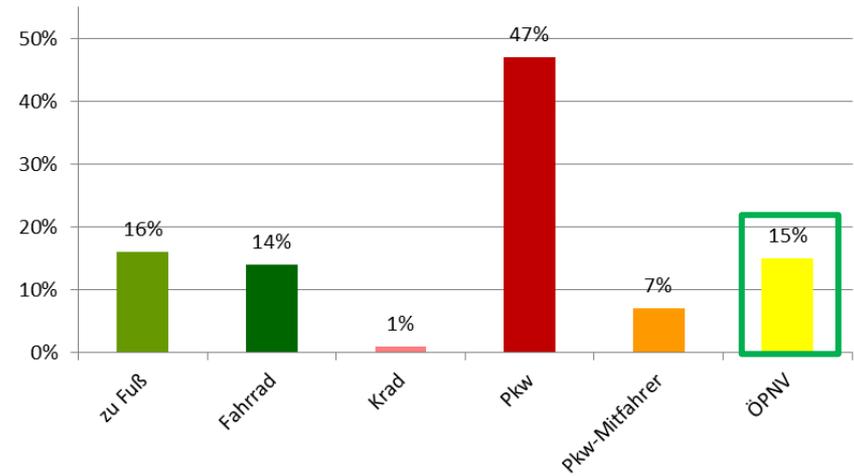
Entwicklung des Modal Split der Haushaltsbevölkerung im Planungsszenario 1 (2030) (Bezug: Kernstadt mit außenliegenden Stadtteilen)

Bestand 2013 / Basisszenario 2030



MIV 60%
Umweltverbund 40%

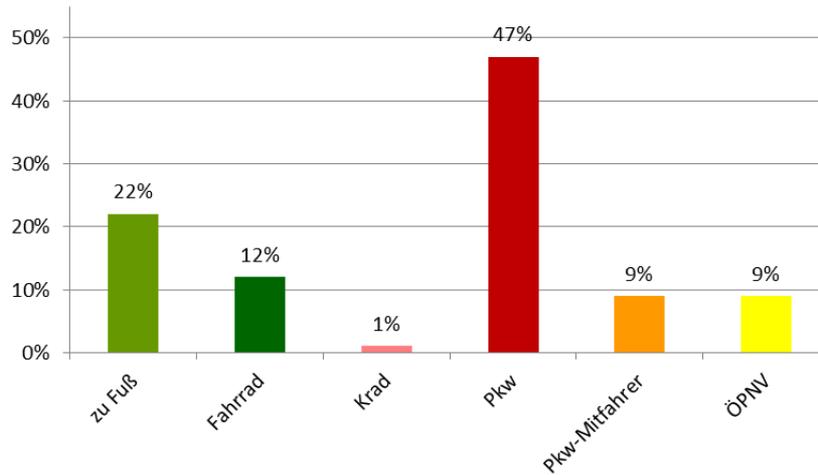
Planungsszenario 1 2030



MIV 55%
Umweltverbund 45%

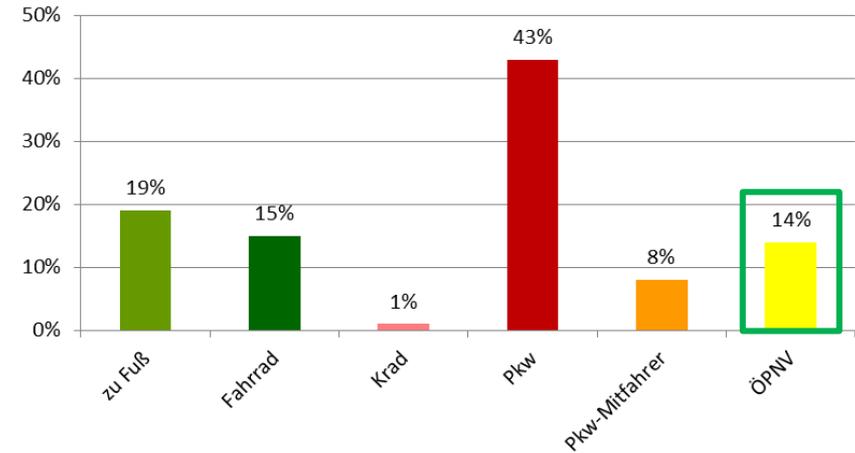
Entwicklung des Modal Split der Haushaltsbevölkerung im Planungsszenario 1 (2030) (Bezug: Kernstadt ohne außenliegenden Stadtteilen)

Bestand 2013 / Basisszenario 2030



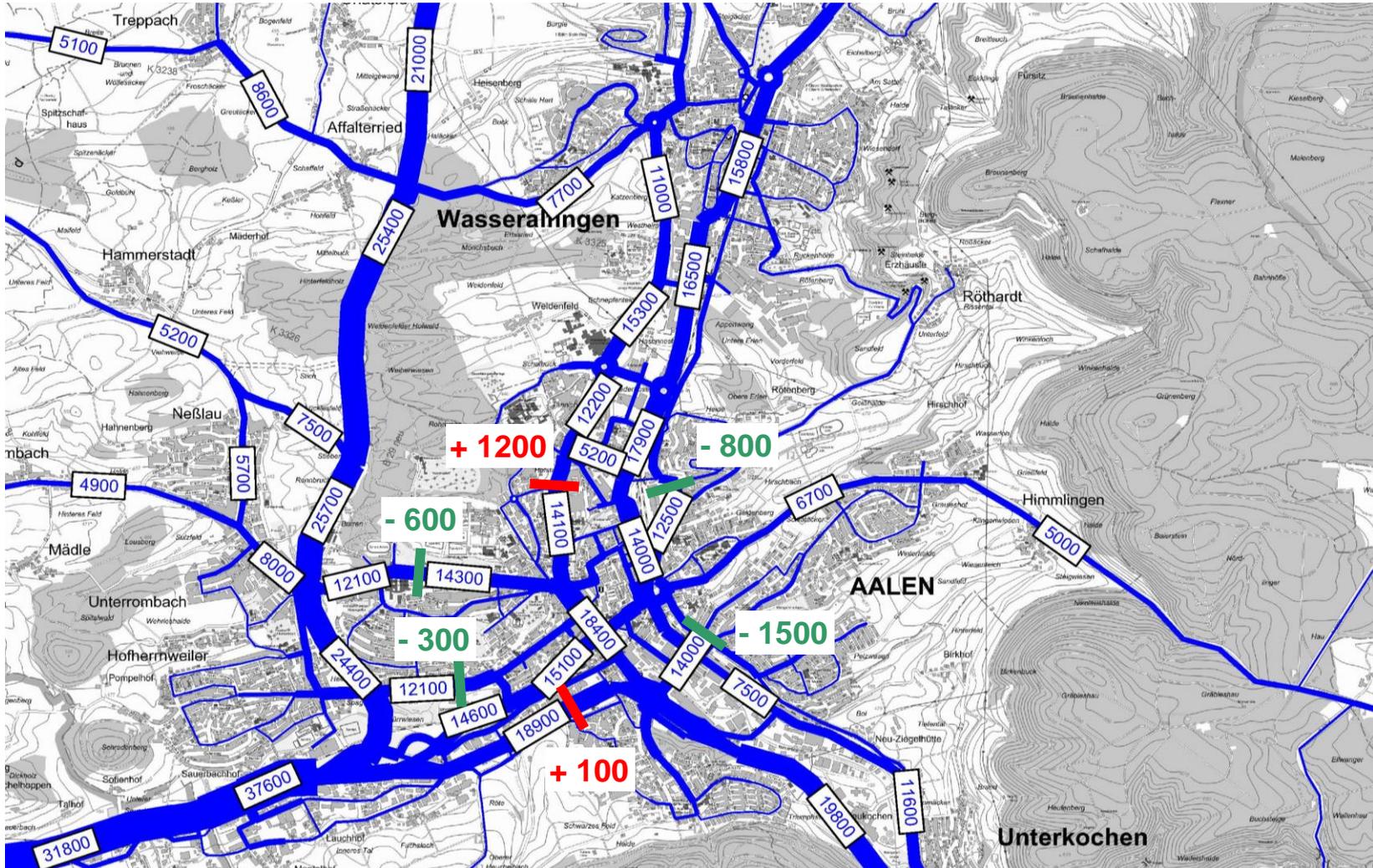
MIV 57%
Umweltverbund 43%

Planungsszenario 1 2030



MIV 52%
Umweltverbund 48%

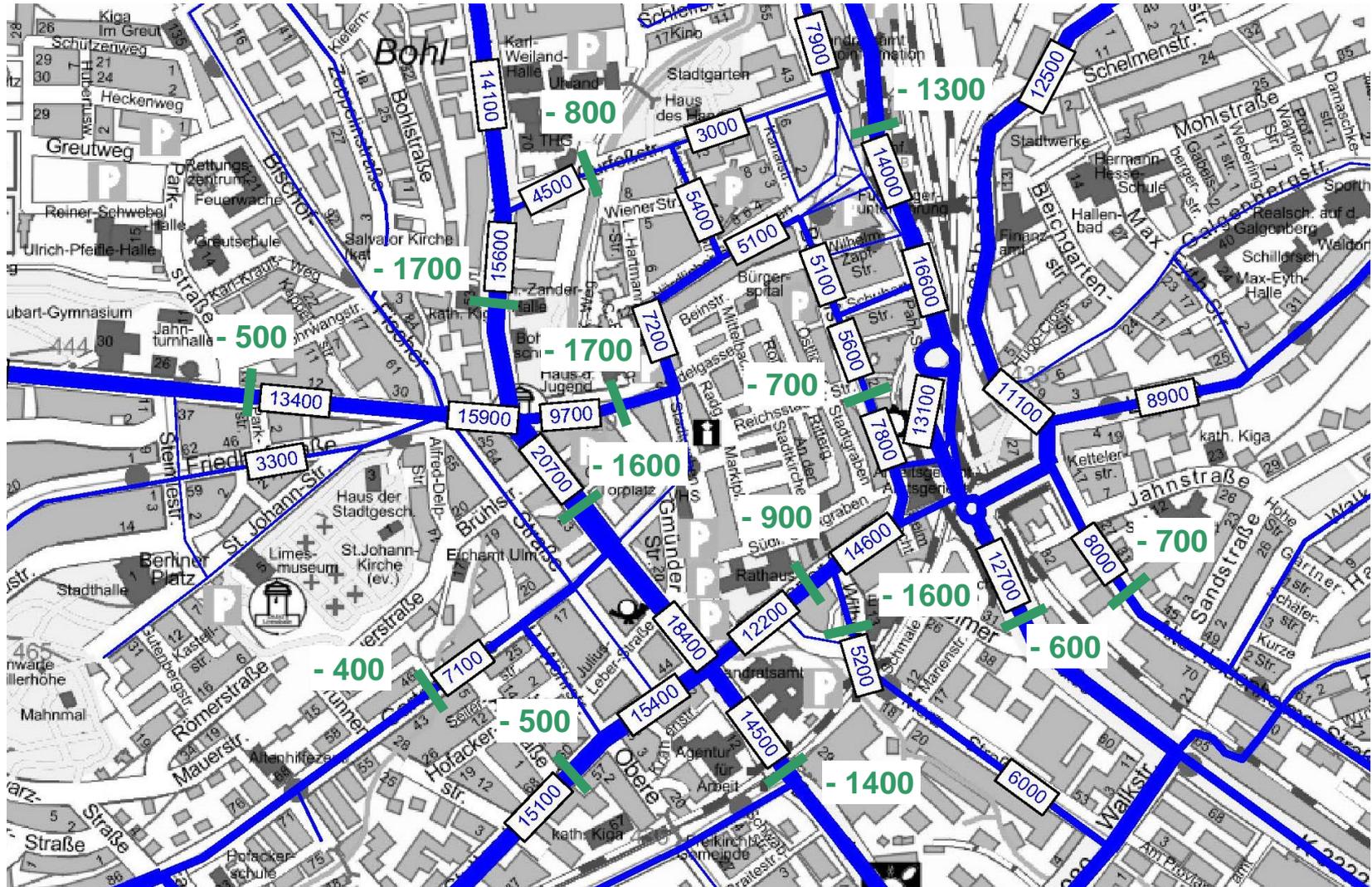
Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zum Basisszenario 2030



ANLAGE 22/1

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]

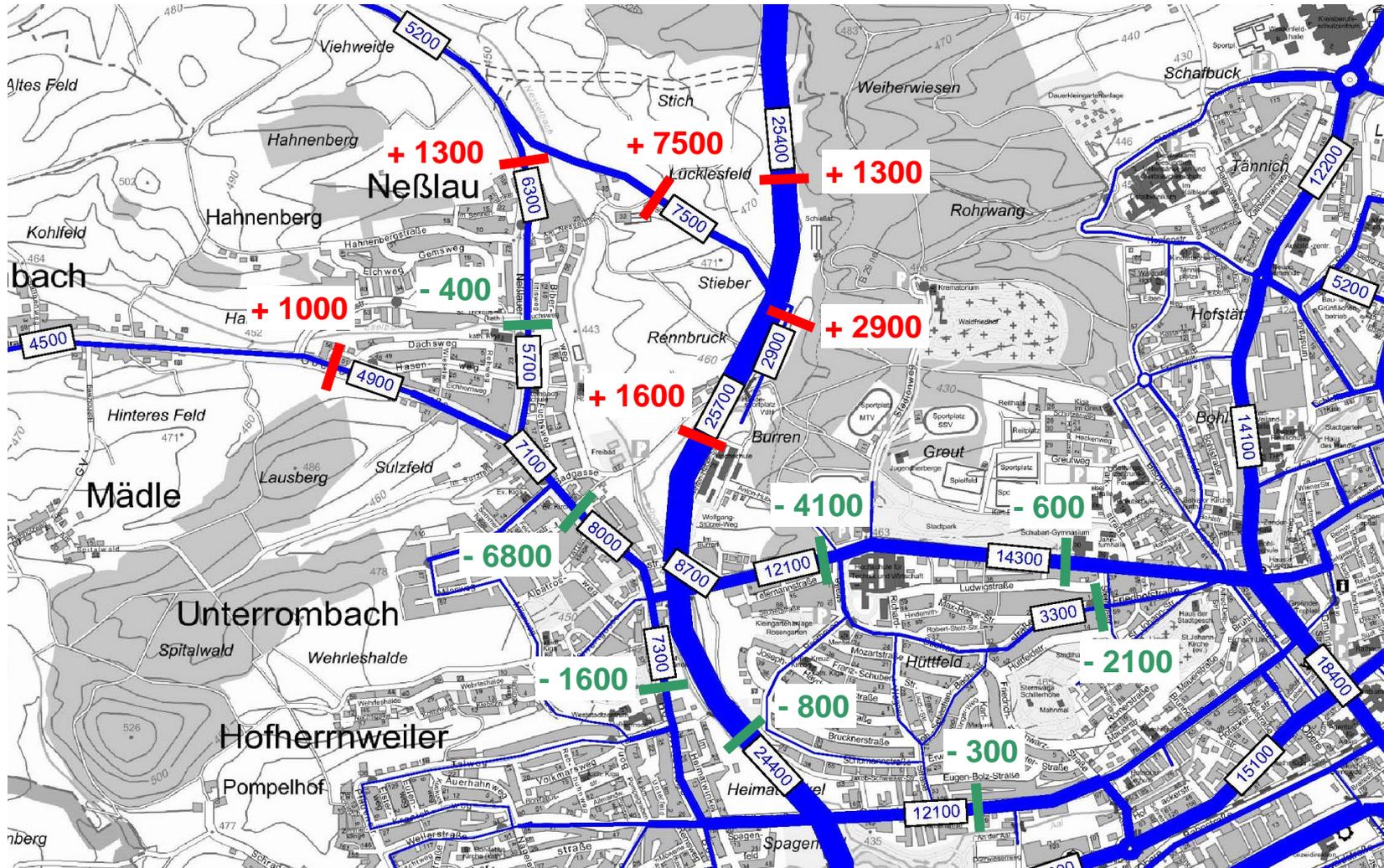
Differenzen zum Basisszenario 2030



ANLAGE 2/13

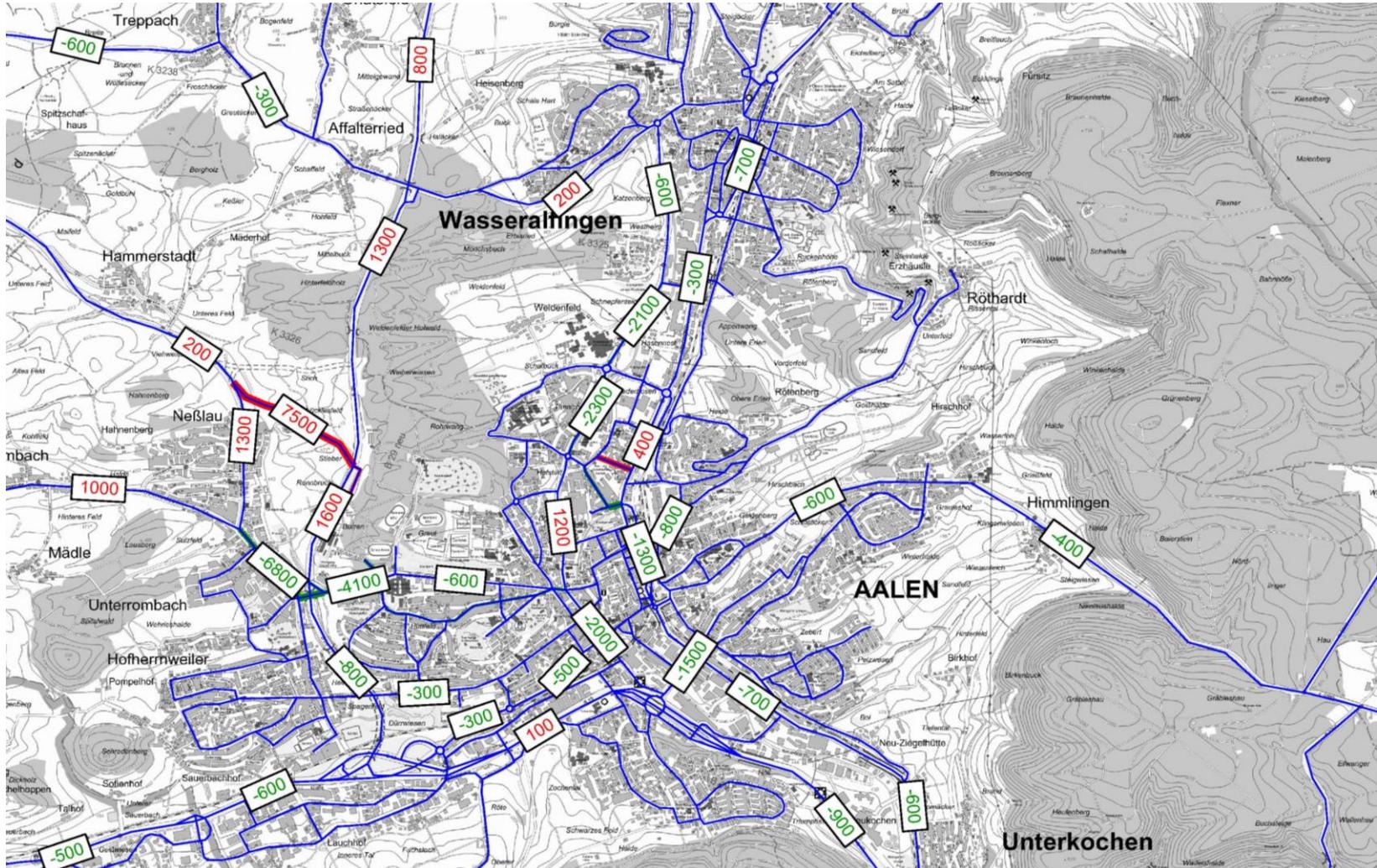
Bereich AS AA-Weststadt

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zum Basisszenario 2030



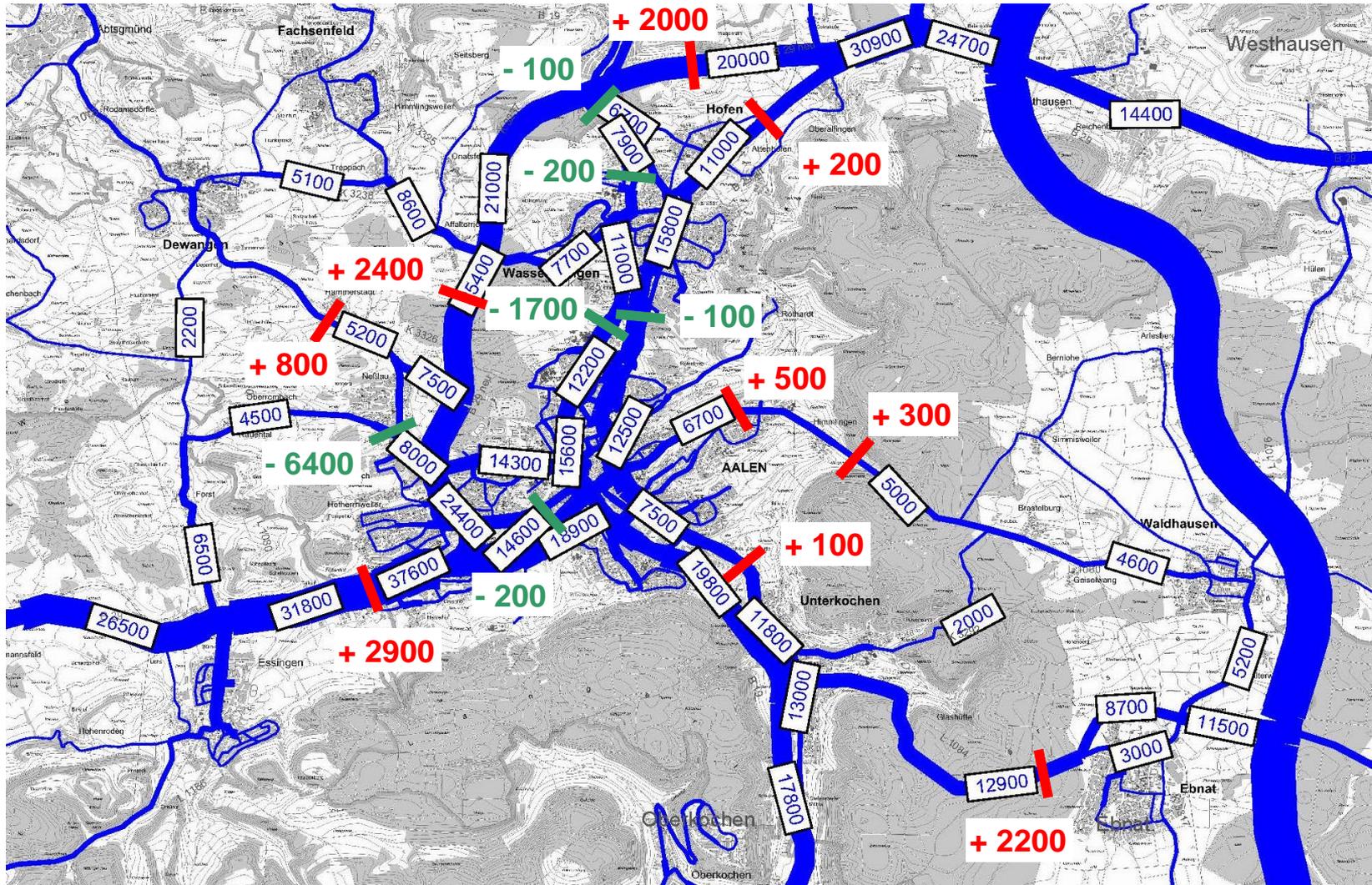
ANLAGE 22/4

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zum Basisszenario 2030



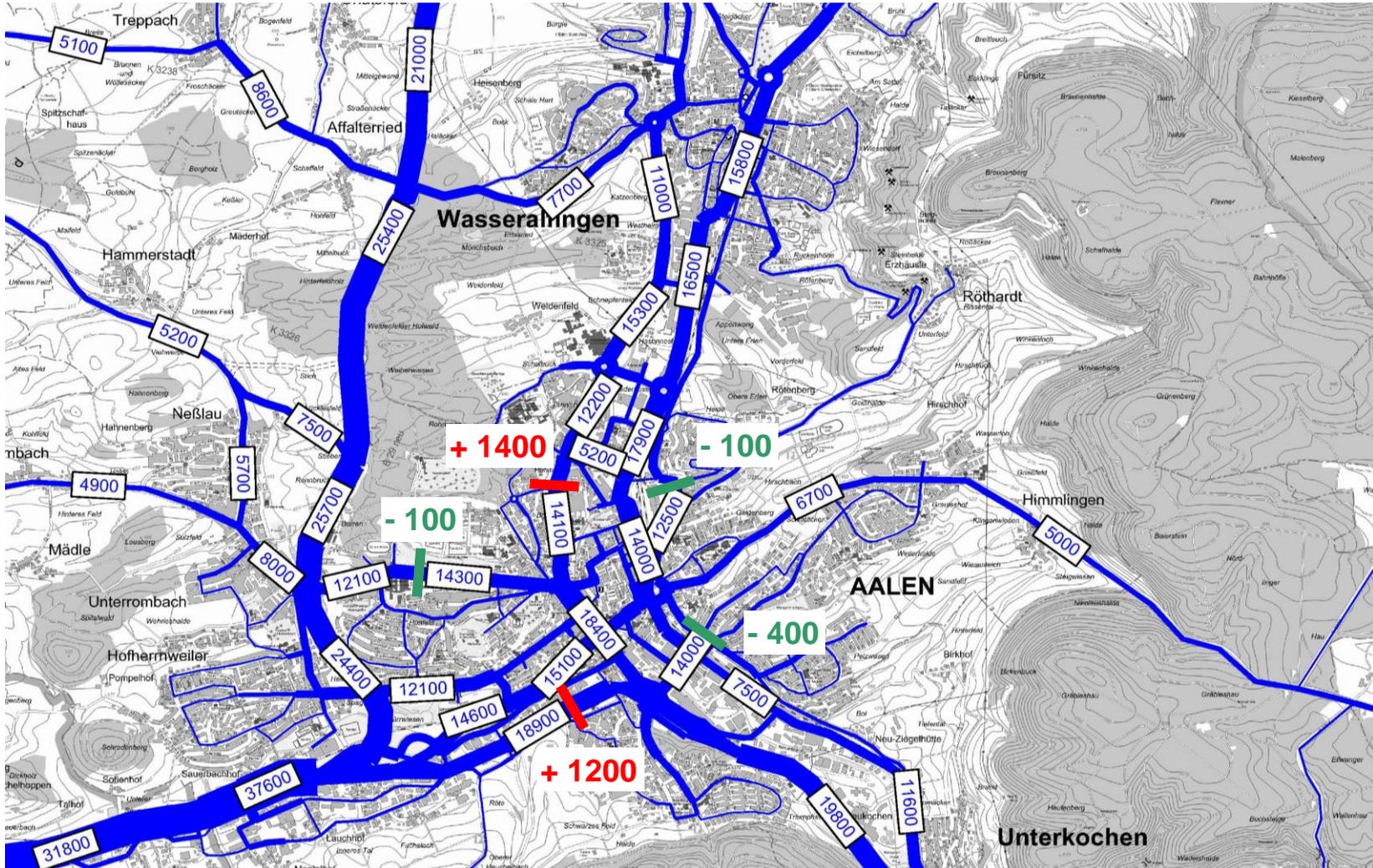
ANLAGE 22/6

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zum Bestand 2013



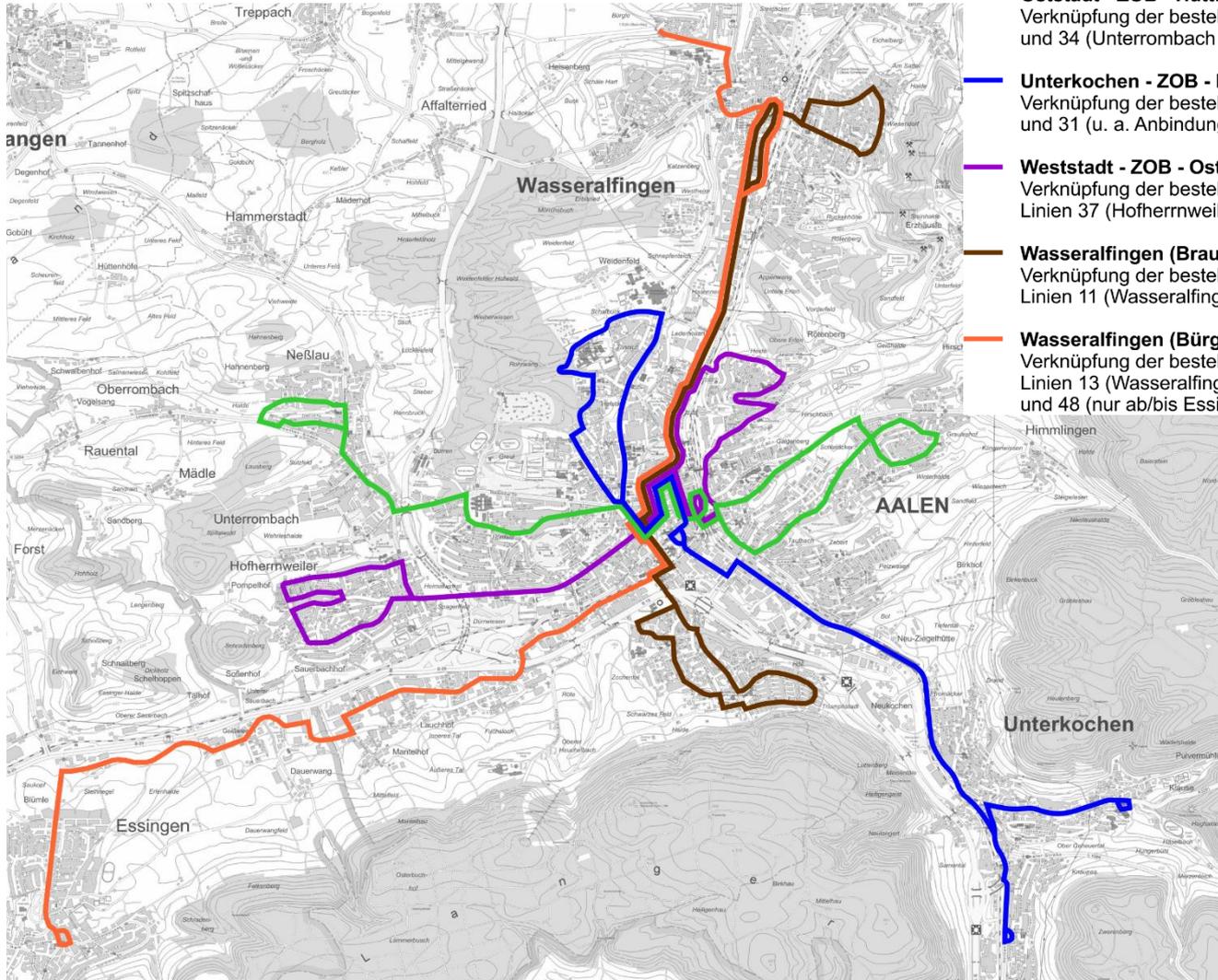
ANLAGE 23/1

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 1 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr] Differenzen zum Bestand 2013



ANLAGE 23/2

Durchmesserlinien des Busverkehrs - Planungsszenario 2



- **Oststadt - ZOB - Hüttfeld (- Weststadt)**
Verknüpfung der bestehenden Linien 72 (Grauleshof) und 34 (Unterrombach über Hüttfeld)
- **Unterkochen - ZOB - Bereich Nordwest**
Verknüpfung der bestehenden Linien 62 (Unterkochen) und 31 (u. a. Anbindung an Ostalb-Klinikum, Berufliche Schule)
- **Weststadt - ZOB - Oststadt**
Verknüpfung der bestehenden Linien 37 (Hofherrnweiler) und 81 (Heide)
- **Wasseraffingen (Brauenberg) - ZOB - Triumphstadt**
Verknüpfung der bestehenden Linien 11 (Wasseraffingen, Brauenberg) und 51 (Triumphstadt)
- **Wasseraffingen (Bürgle) - ZOB - Industriegebiet West (- Essingen)**
Verknüpfung der bestehenden Linien 13 (Wasseraffingen, nur ab/bis Bürgle) und 48 (nur ab/bis Essingen über IG West)

Führung Ortsbus Unterkochen / Planungsszenario 2



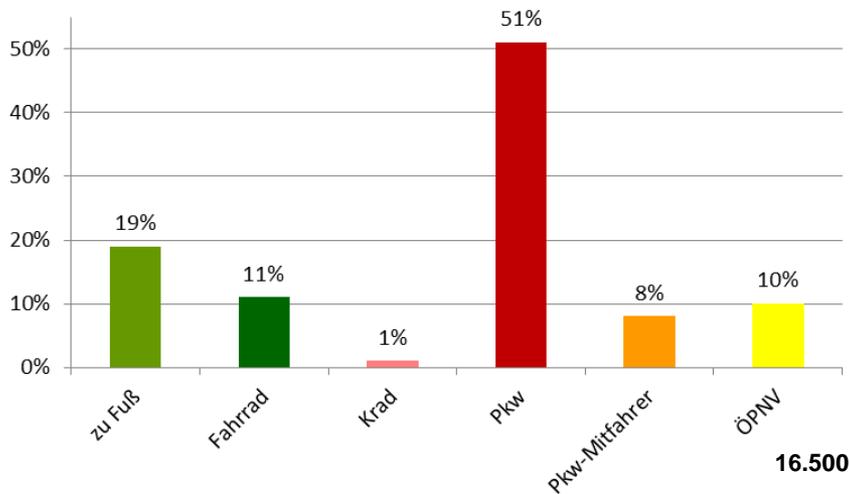
Führung Ortsbus Schimmelberg - Ortsmitte Wasseralfingen / Planungsszenario 2



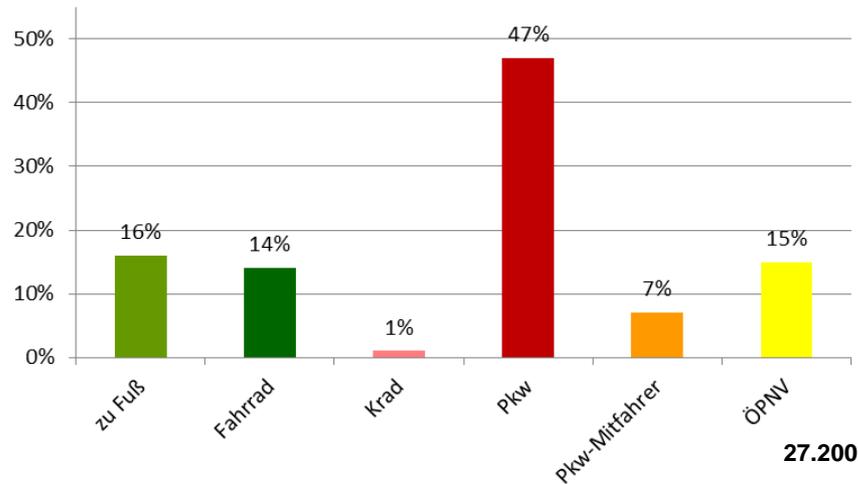
- Stadt-/Regionalbuslinien
- Ortsbuslinie

Verkehrsmittelwahl der Haushaltsbevölkerung

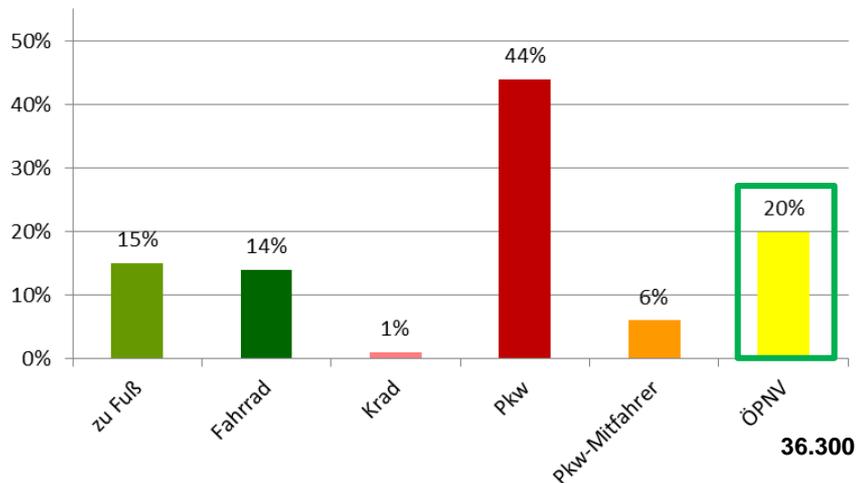
Bestand 2013 / Basisszenario 2030



Planungsszenario 1 2030



Planungsszenario 2 2030



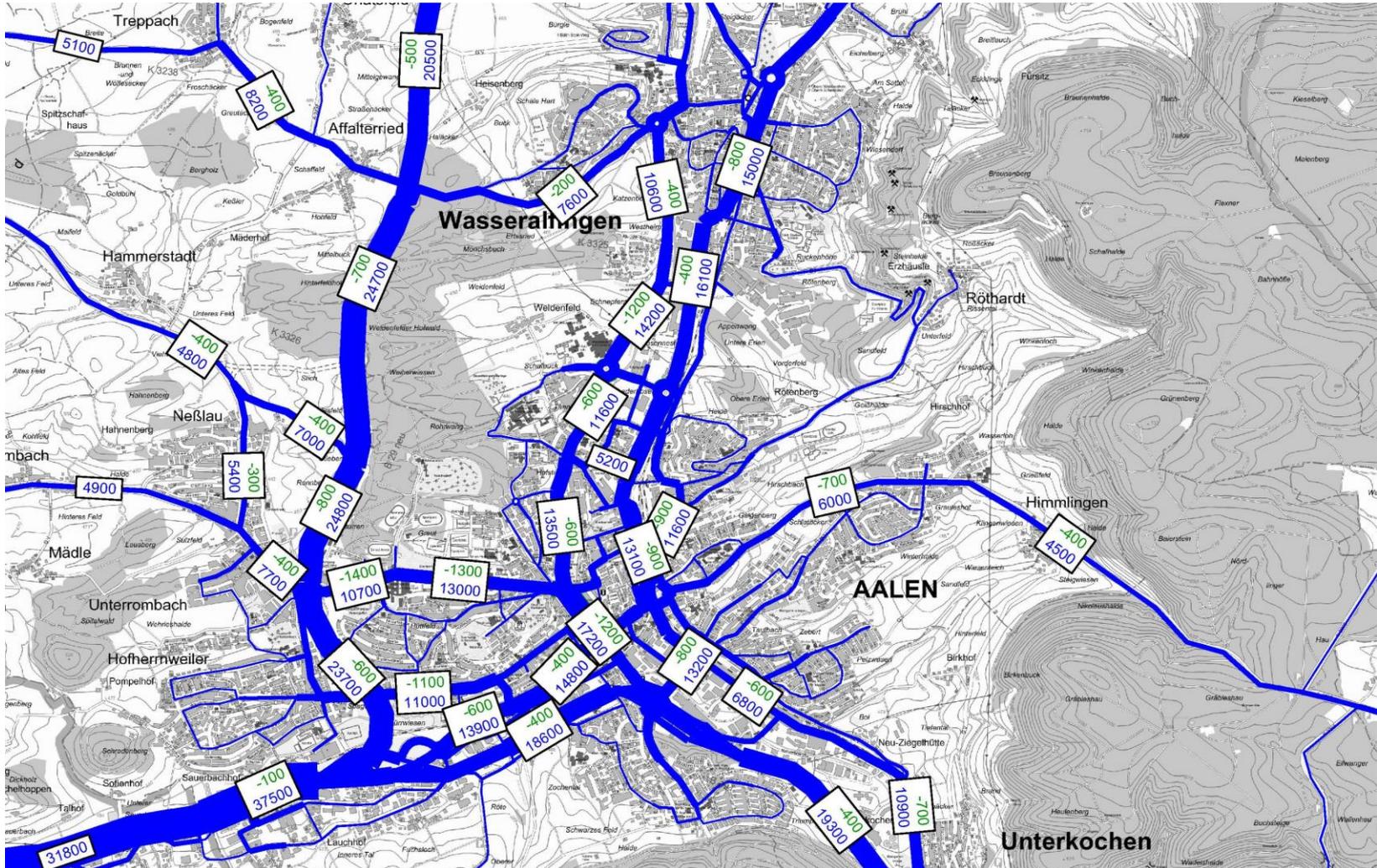
Anteil MIV: 51 %
Anteil Umweltverbund: 49 %

Fahrgäste:
+ 9.100 zu Planungsszenario 1
davon 720 in Ortsbussen

Anteil MIV: 55 %
Anteil Umweltverbund: 45 %

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 2 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]

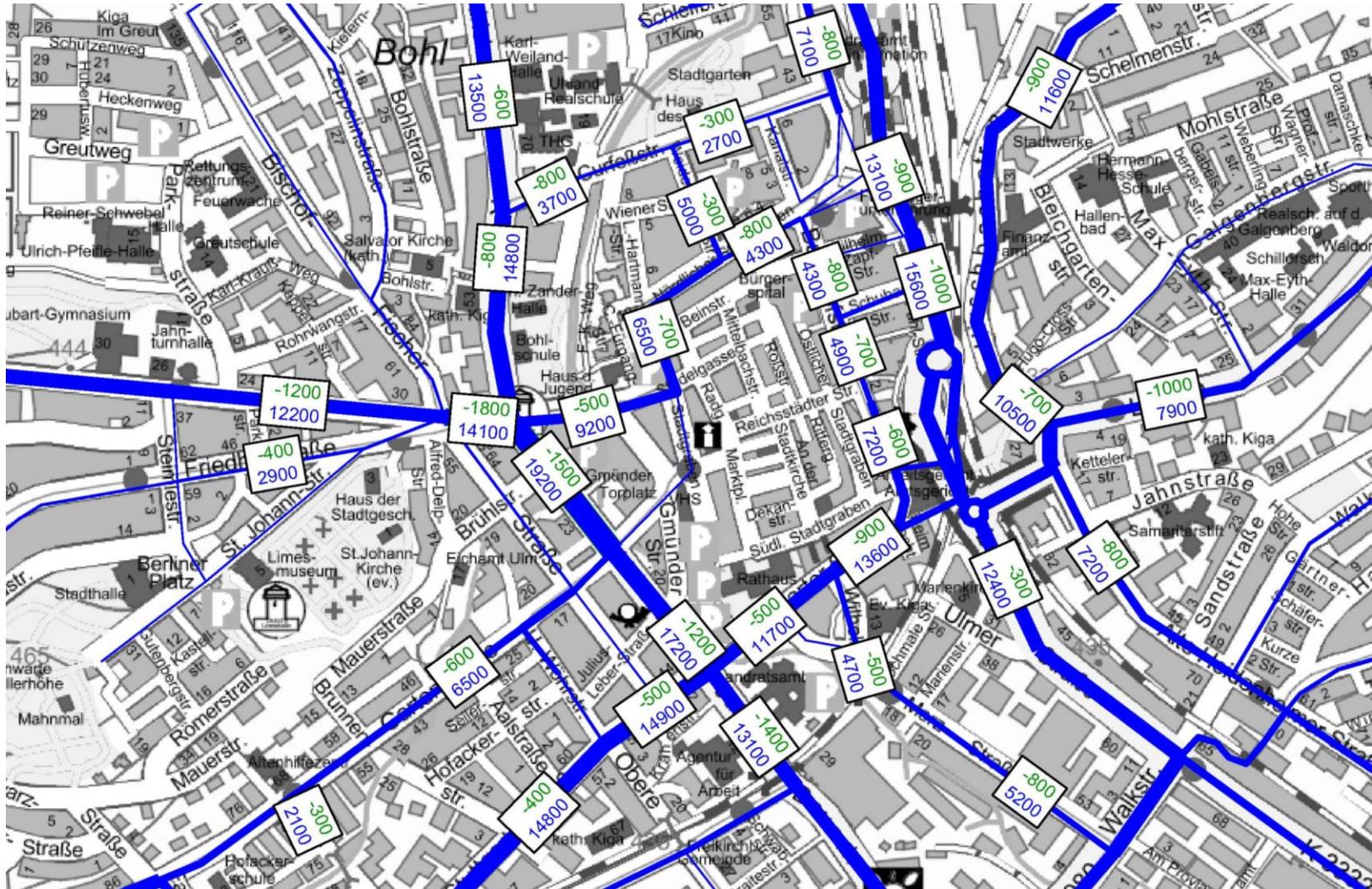
Verkehrsstärken und Differenzen zum Planungsszenario 1



ANLAGE 27/2

Verkehrsbelastungen im Planungsszenario 2 2030 [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]

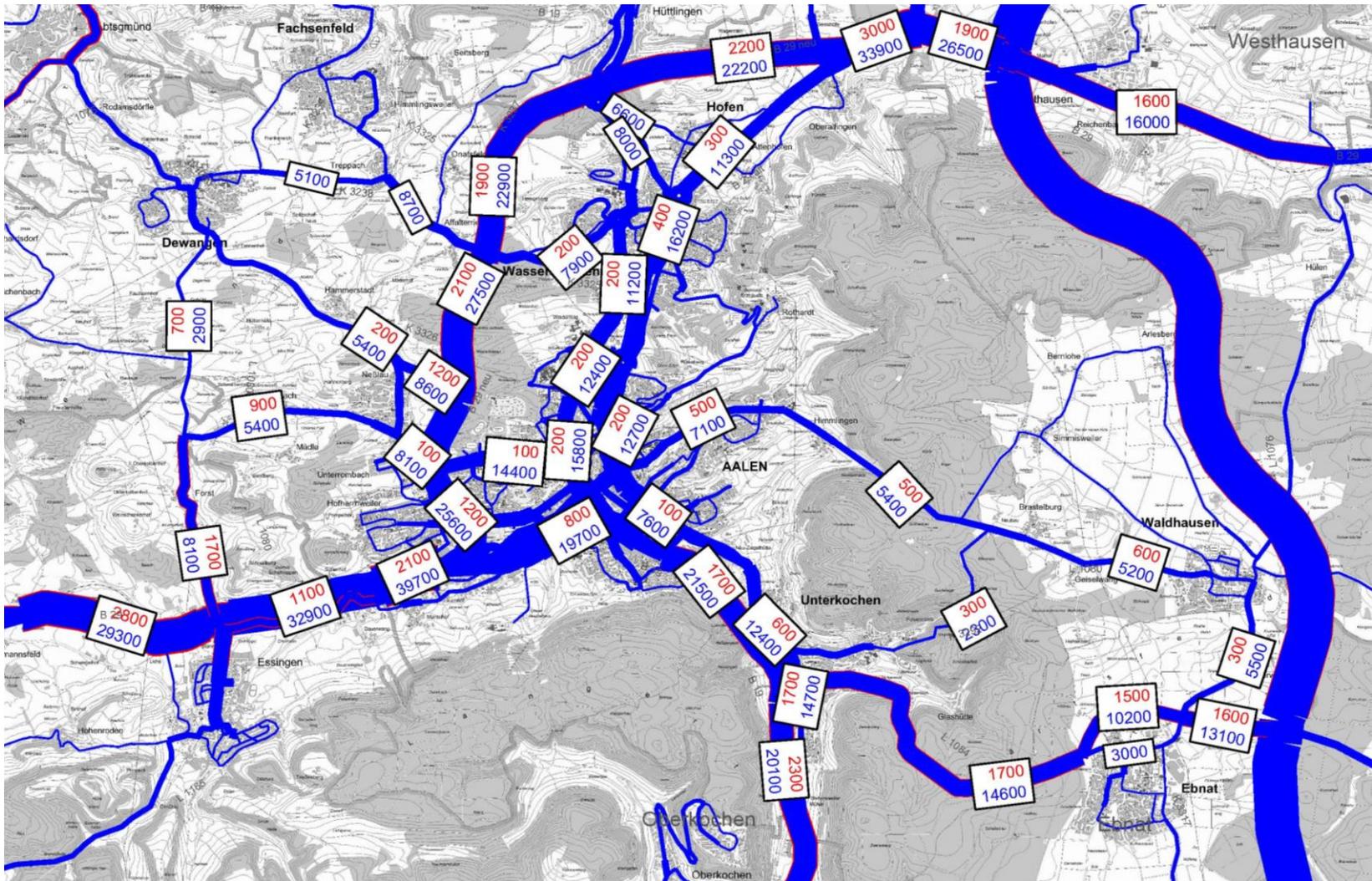
Verkehrsstärken und Differenzen zum Planungsszenario 1



ANLAGE 27/3

Planungsszenario 1* 2030 (Verdoppelung des Durchgangsverkehrs) [Kfz/24 h; werktäglicher Verkehr]

Verkehrsstärken und Differenz zum Planungsszenario 1



ANLAGE 29

ANHANG 1

Städtebau

Planungsgruppe Kölz GmbH
Stuttgart

Bearbeiter:
Prof. Dr.-Ing. Gunter Kölz
Dipl.-Ing. Andreas Weber

1 VERKEHRLICH-STÄDTEBAULICHE LEITBILDER UND ENTWICKLUNGSPROJEKTE

Die planerisch integrierte Zusammenführung verkehrlicher und städtebaulicher Zielvorstellungen bildet eine wesentliche Grundlage für das künftige Mobilitätskonzept der Stadt Aalen, das sowohl längerfristige Planungsperspektiven als auch kurz-/ mittelfristige Lösungsansätze beinhaltet.

Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass durch eine enge inhaltliche Verzahnung der verkehrlichen und städtebaulichen Handlungsfelder ein übergeordnetes und gesamtstädtisch nachhaltiges Rahmenkonzept entwickelt wird, auf dessen Grundlage konkrete verkehrlich-städtebauliche Einzelprojekte abgeleitet und weiterverfolgt werden können.

Durch die intensive inhaltliche Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Bürgerinformation und eines Bürgerworkshops sowie der prozessbegleitenden Mitwirkung von politischer, gesellschaftlicher und fachspezifischer Kompetenz (Lenkungskreis, Projektgruppe Verkehr, Klausur und Workshop Gemeinderat) konnte der gesamte Planungsprozess transparent und nachvollziehbar gestaltet werden.

Die wesentlichen und wichtigsten städtebaulichen Entwicklungsprojekte, die sich aus diesem Planungsprozess aus verkehrlich-städtebaulicher Sicht ergeben haben, werden nachfolgend stichwortartig hergeleitet.

1.1 Städtebauliche Rahmenbedingungen und Defizite

Die Analyse der städtebaulichen Rahmenbedingungen hat schwerpunktmäßig folgende verkehrlich-städtebaulichen Konfliktbereiche erkennen lassen:

- Beeinträchtigung bestehender Nutzungs- und Wohnstrukturen sowie des Wohnumfeldes im Wirkungsbereich stark frequentierter Verkehrsstraßen durch städtebauliche Trennwirkung und Lärm-/ Schadstoffbelastungen. Beispielhaft sind hier folgende Straßen bzw. Ortsdurchfahrten hervorzuheben:

- Ortsdurchfahrten der Stadtteile Neßlau, Unterrombach und Hofherrnweiler im Westen der Stadt,
 - Ortsdurchfahrten Ebnat und Unterkochen,
 - Innenstadterschließung mit Friedrichstraße/Stuttgarter Straße/Bahnhofstraße/Gartenstraße/Rombacher Straße.
- Störung der städtebaulich-funktionalen Vernetzung der Hochschulareale Beethovenstraße und Burren durch Parksuchverkehre in den Zuwegungen zu den Campusbereichen und in den Übergangszonen zu den angrenzenden Nutzungsstrukturen.
- Gestalterische Defizite im Bereich der Stadteingänge Wellandstraße/Rombacher Straße, Gartenstraße, Stuttgarter Straße, Wilhelmstraße, Ulmer Straße, Ziegelstraße.
- Beeinträchtigungen der Aufenthalts- und Verweilfunktion im Übergangsbereich zwischen historischem Stadtkern und dem innerstädtischen Erschließungsring (nördlicher Stadtgraben/Curfeßstraße/Stuttgarter Straße/Friedrichstraße).

Durch die intensive Diskussion der verkehrlich-städtebaulichen Problembereiche in den jeweiligen Beratungsgremien und mit der interessierten Öffentlichkeit konnte auch eine Vielzahl an sonstigen Konfliktpunkten angesprochen werden, auf die in der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung im Detail nicht eingegangen werden kann, die jedoch im Rahmen der Umsetzung von Einzelmaßnahmen berücksichtigt werden müssen.

1.2 Städtebauliche Planungsvorgaben

Die sich aus der Analyse der verkehrlich-städtebaulichen Schwachstellen ergebenden Problembereiche sind im Rahmen einer Vielzahl von städtebaulichen Einzelprojekten planerisch zu berücksichtigen und entsprechende Lösungsansätze zu entwickeln. Folgende Stadtentwicklungspotenziale und Planungsvorgaben sind hierbei im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von besonderer Bedeutung:

Verkehrsentwicklungsplan 2030 - Mobilitätskonzept -

- Entwicklungsbereich Rohrwang/Rombachtal einschließlich Masterplanung Hochschule – Sportflächenentwicklung – Naherholungsraum;
- Westanbindung Aalen mit Erschließung Weststadt/Innenstadt/Stadtteile Neßlau – Unterrombach – Hofherrnweiler/Hochschule mit Sport-/ Freizeiteinrichtungen;
- Entwicklungsbereich "Stadtoval" als innerstädtischer Entwicklungsschwerpunkt mit Nutzung ehemaliger Bahnflächen;
- Entwicklungsbereich "Nördliche Bahnhofstraße" mit den Sanierungsgebieten "Nördliche Innenstadt" und "Innenstadt II";
- Entwicklungsbereich Wilhelmstraße mit städtebaulicher Integration eines neuen Bahnhalt punkts NORD (Berufsschulzentrum, ...);
- Entwicklungsbereich "Aalen Süd" mit dem Bereich "Unionareal" und "Proviantamt";
- Entwicklungsbereich "Altstadtareal" einschließlich Erschließung und Anbindung des Bahnhofareals;
- Attraktivierung öffentlicher Räume im Zuge der Ortsdurchfahrten Neßlau – Unterrombach – Hofherrnweiler sowie in Ebnat und Unterkochen.

1.3 Städtebauliche Leitbilder und Planungsziele

Im Rahmen der Definition der städtebaulichen Leitbilder und Planungsziele konnten folgende Oberziele abgeleitet werden:

- Städtebauliche Aktivierung innenstadtnaher Entwicklungsbereiche in der Kernstadt und den Stadtteilzentren:
 - Förderung einer ökologisch stadtverträglichen Innenentwicklung mit Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten und attraktiver Anbindung an die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (z. B. Entwicklungsbereiche Stadt-oval/Aalen-Süd Union-Areal/Sanierungsgebiete nördliche Innenstadt/etc.).
 - Stärkung des historischen Stadtkerns als zentrale Stadtmitte durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit der Altstadt unter besonderer Betrachtung und Schonung der historischen Bausubstanz.
 - Reaktivierung öffentlicher Freiräume für städtisches Leben (Aufenthalts-/ Verweilfunktion) durch stadtverträgliche Integration der Mobilitätsbedürfnisse.
 - Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und Schaffung einer attraktiven Vernetzung der Campus-Areale. Darüber hinaus Sicherung baulicher Entwicklungsmöglichkeiten der Hochschule.
 - Berücksichtigung einer attraktiven Grünvernetzung der innerstädtischen Lebensräume mit dem umgebenden Naturraum (Naherholungsräume, Grünkonzeption, Grünzäsuren, etc.).
 - Städtebauliche Aufwertung der Stadtteile Neßlau, Unterrombach und Hofherrnweiler durch Entlastung vom Fremd-/ Durchgangsverkehr unter Abwägung der Aspekte Landschaft/Ökologie/Städtebau/verkehrliche Wirksamkeit/etc..

- Städtebauliche Entwicklung der Stadteingänge und der zentralen Aufenthaltsbereiche:
 - Stadträumliche Aufwertung der "Stadteingänge" Wellandstraße/Rombacher Straße, Gartenstraße, Stuttgarter Straße, Wilhelmstraße, Ulmer Straße, Ziegelstraße in der Kernstadt.
 - Qualitätvolle Begrünung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten und Ortseingänge der Stadtteile und Ortschaften.
 - Gestalterische Aufwertung und Steigerung der Attraktivität zentraler öffentlicher Räume (Platzräume, Straßenräume, Multifunktionsflächen).
 - Beseitigung städtebaulicher Missstände wie z. B. bestehende "Angsträume" (Fußgänger/Radfahrer) und Bereiche mit überhöhter Geschwindigkeit und unattraktiven, gefährlichen Fußgänger-/ Radfahrerquerungen.

Die städtebaulichen Leitbilder und Planungsziele bilden eine wichtige Grundlage für den ganzheitlichen und integrierten Planungsansatz des Mobilitätskonzeptes und die anschließende konkrete Ableitung und Umsetzung von verkehrlich-städtebaulichen Entwicklungsprojekten.

Die inhaltliche Bündelung und Priorisierung der im Rahmen des Planungsprozesses formulierten Planungsziele hat zudem ergeben, dass der Stärkung des Hochschulstandorts durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und der Förderung einer stadtverträglichen Innenentwicklung höchste Bedeutung zugemessen wird. Auch die Beseitigung städtebaulicher Missstände und unattraktiver Fußgänger/Radfahrerquerungen wurde priorisiert.

1.4 Verkehrlich-städtebauliche Leitprojekte

Im Rahmen der Konzentration der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes auf verkehrlich-städtebaulich relevante Einzel- bzw. Leitprojekte sind folgende Handlungsbereiche aus städtebaulicher Sicht hervorzuheben.

- **Umgestaltung Stuttgarter Straße / Einbahnsystem Wilhelm-Merz-Straße**

Die Überprüfung alternativer Ansätze zur städtebaulichen Aufwertung des innerstädtischen Abschnitts der Stuttgarter Straße zwischen der Friedrichstraße und der Johann-Gottfried-Pahl-Straße hat verdeutlicht, dass im Sinne einer gleichberechtigten Optimierung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Radfahrer/ÖPNV + Kfz) durchaus erhebliches Umgestaltungspotenzial vor allem auch im Bereich des Torhauses besteht.

Voraussetzung hierfür wäre jedoch die Führung der Wilhelm-Merz-Straße in Form eines Einbahnsystems. Die sich daraus ergebenden verkehrlichen Konsequenzen sind vertiefend zu untersuchen. Insbesondere betrifft dies die Führung des Radverkehrs entgegen der vorgeschlagenen Einbahnrichtung der Wilhelm-Merz-Straße und den weiteren Verlauf im Bereich der Bahnunterführung.

- **Schließung des Innenstadtrings – "Nördliche Querspange"**

Die Diskussion einer "Nördlichen Querspange" hat gezeigt, dass diese Maßnahme aus verkehrskonzeptioneller Sicht durchaus zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Erschließungssituation der Innenstadt beitragen kann.

Aus städtebaulicher Sicht sollte eine Querverbindung zwischen der Friedrichstraße und der Bahnhofstraße möglichst nördlich der zentralen Innenstadt im Bereich der Oesterleinstraße angestrebt werden, da sich hier das größte städtebauliche Erschließungspotenzial mit nahtloser Verzahnung mit der nördlichen Innenstadt ergibt.

- **Masterplan Hochschule und Rohrwang – Westanbindung Aalen**

Im Rahmen der aktuellen Planungen zur besseren Vernetzung der Hochschulareale Beethovenstraße und Burren ("Campus-Areal untereinander und mit der Innenstadt sind die definierten verkehrlich-städtebaulichen Defizite aufzuarbeiten.

Aus städtebaulicher Sicht wäre in diesem Zusammenhang eine möglichst verkehrsfreie Anton-Huber-Straße als "Campus-Achse" zielführend. Voraussetzung hierfür wäre allerdings ein zusätzlicher Anschluss an die B 29 mit direkter Anbindung der "Parkierung Hochschule".

- **Westanbindung Aalen – Umfahrung Neßlau**

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung der städtebaulichen Aufwertung der Stadtteile Neßlau, Unterrombach und Hofherrnweiler und der verkehrlichen Entlastung des bestehenden Anschlusses Aalen-West wird eine Umfahrung des Stadtteiles Neßlau mit Anbindung an die B 29 aus städtebaulicher Sicht als verfolgenswert eingestuft.

Die Konsequenzen für den Landschaftsraum und die Ökologie müssen entsprechend aufgezeigt werden und im Sinne einer ganzheitlichen Planung verhältnismäßig und vertretbar sein.

- **Zusätzliche Bahnhaltdepunkte Nord/Süd/West**

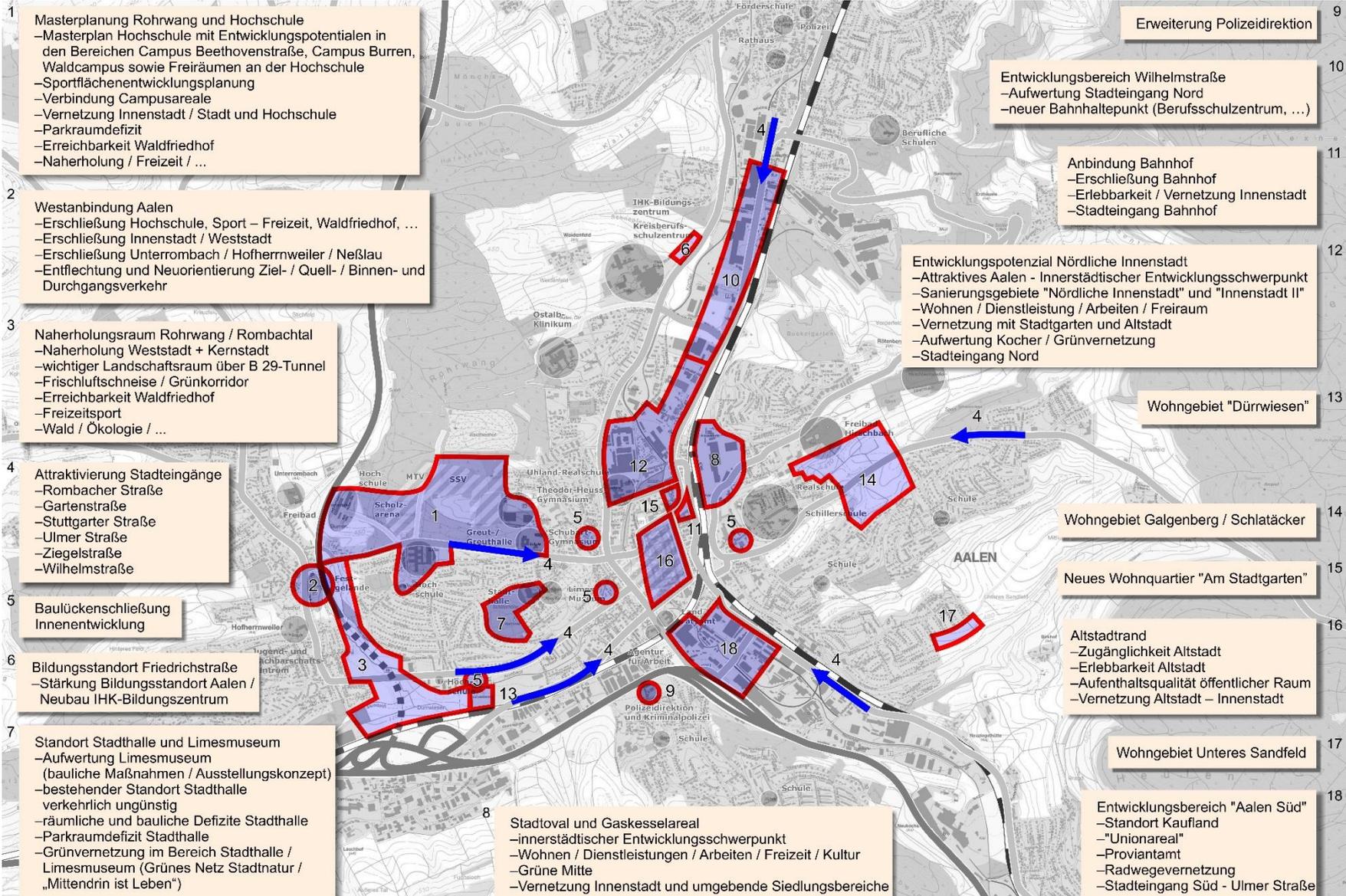
Potenzielle neue Haltepunkte der Bahn in der Kernstadt fördern die Innenentwicklung und tragen zur Verkehrsreduktion des Kfz-Verkehrs bei. Eine attraktive städtebauliche Integration der Haltepunkte ist im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Bauleitplanung sowohl funktional als auch stadträumlich zu erarbeiten.

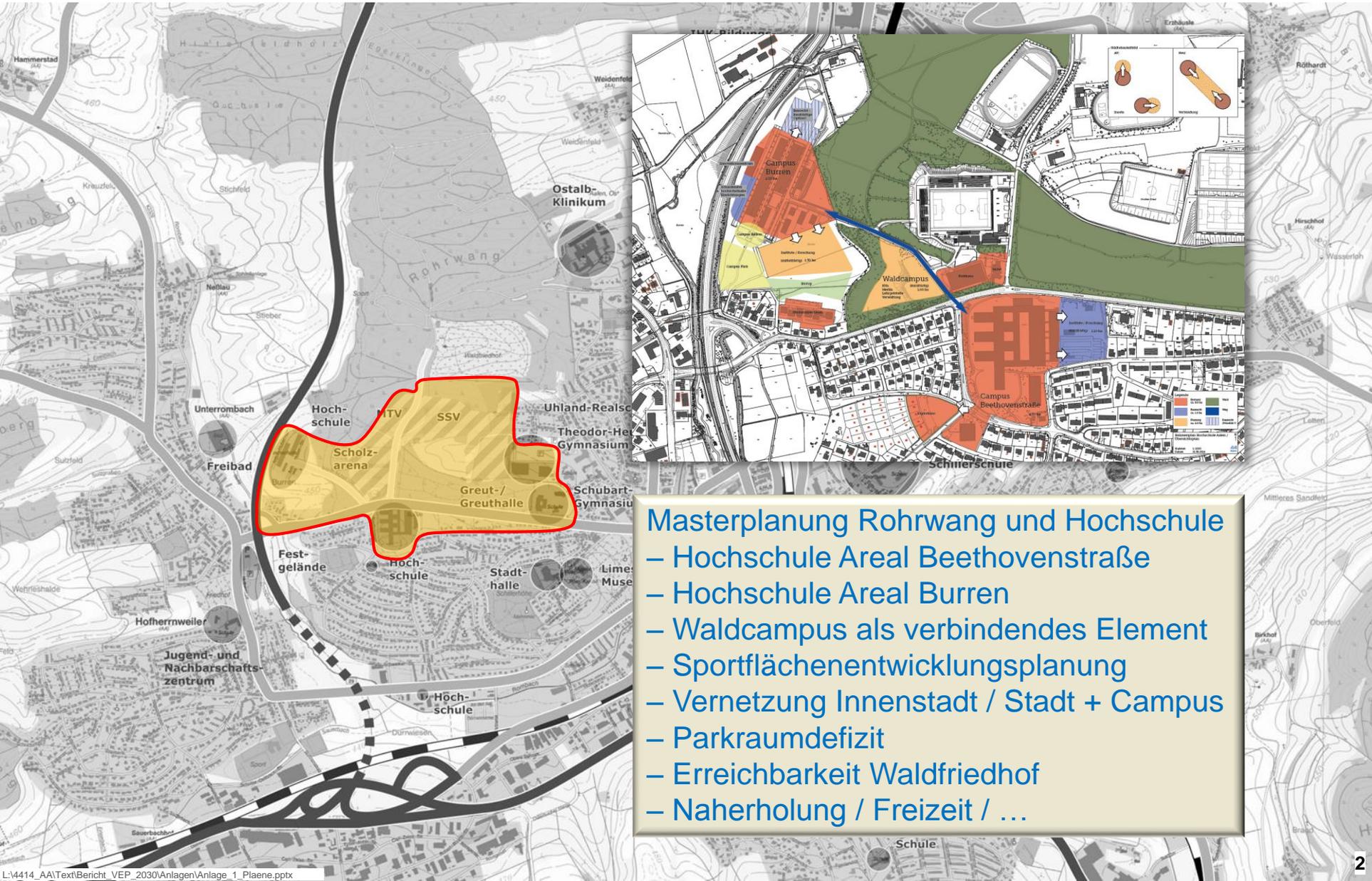
- **Städtebauliche Aufwertung der Stadteingänge**

Die stadträumliche und städtebauliche Attraktivierung der Stadteingänge trägt zur Verbesserung des Nutzungsumfelds im Bereich bestehender Nutzungsstrukturen (Wohnen/Arbeiten/Freizeit/...) bei und fördert eine Gleichbehandlung der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen. Die jeweiligen Stadteingänge sind funktional differenziert zu betrachten und die Gestaltungspotenziale vertiefend zu überprüfen.

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist darüber hinaus die generelle Zielsetzung einer stadtverträglichen Innenentwicklung und eine Optimierung der Vernetzung zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt/Innenstadt. In diesem Zusammenhang kommt der künftigen Siedlungsentwicklung im Gesamtstadtgebiet und damit auch der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP) eine besondere Bedeutung zu.

Wie bereits erläutert, gibt es über die gesamten verkehrlich-städtebaulichen Leitprojekte hinaus aber auch eine Vielzahl an städtebaulichen Einzelmaßnahmen, die im Sinne der Verkehrsvermeidung und einer stadtverträglichen Mobilität zu entwickeln sind.



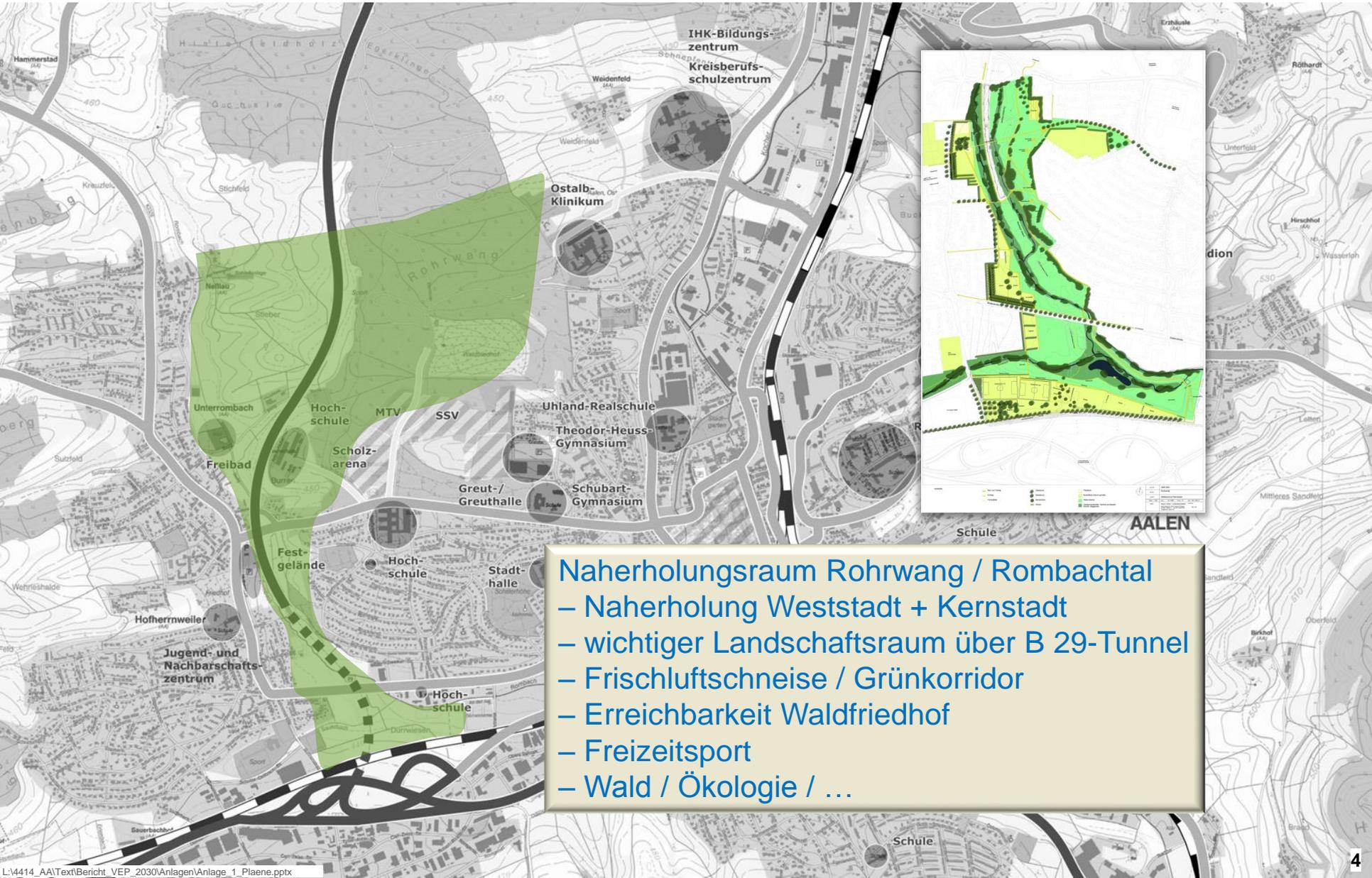


- Masterplanung Rohrwang und Hochschule**
- Hochschule Areal Beethovenstraße
 - Hochschule Areal Burren
 - Waldcampus als verbindendes Element
 - Sportflächenentwicklungsplanung
 - Vernetzung Innenstadt / Stadt + Campus
 - Parkraumdefizit
 - Erreichbarkeit Waldfriedhof
 - Naherholung / Freizeit / ...



Westanbindung Aalen

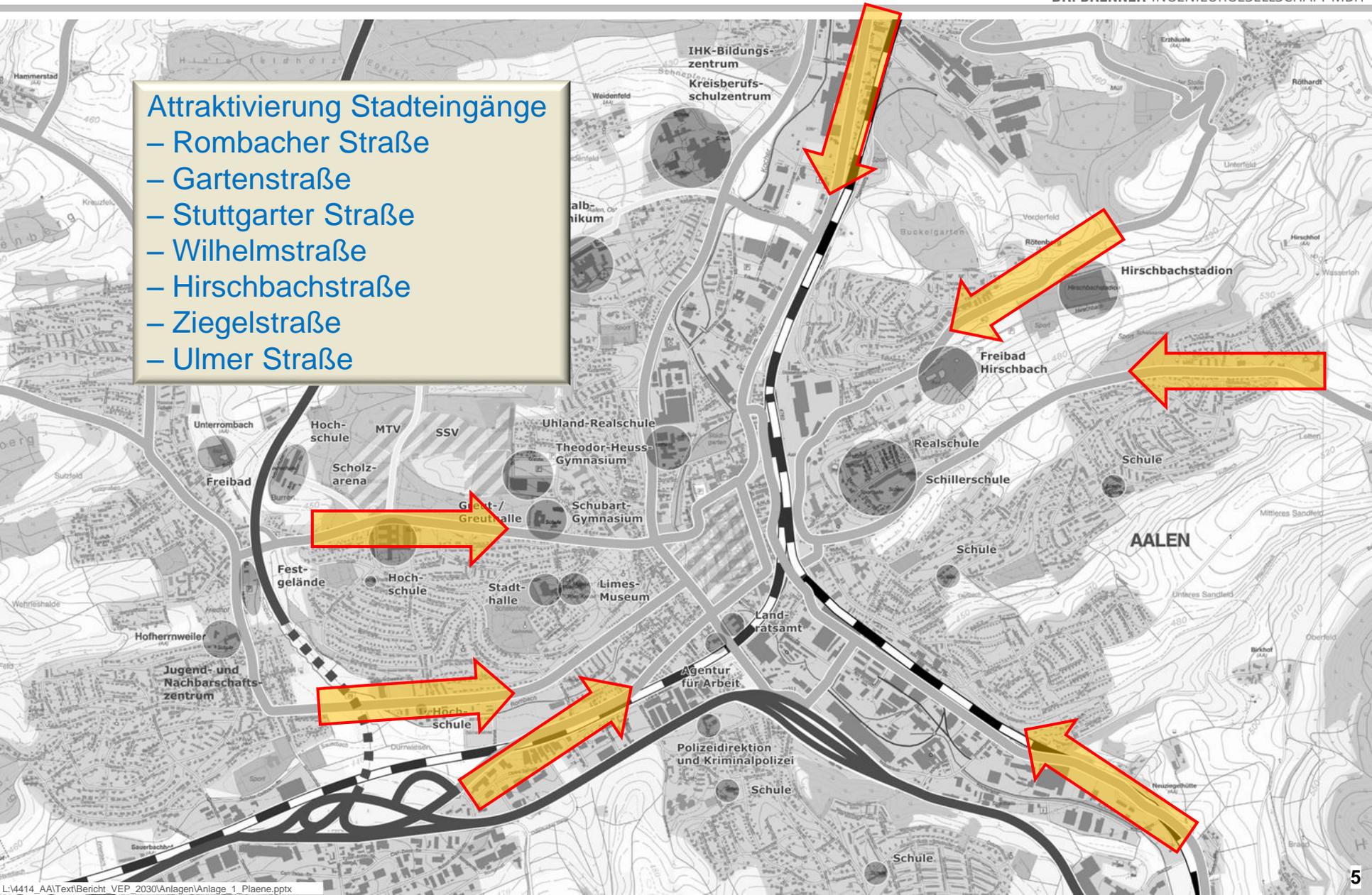
- Erschließung Hochschule, Sport – Freizeit, Waldfriedhof, ...
- Erschließung Innenstadt / Weststadt
- Erschließung Unterrombach / Hofherrnweiler / Neßlau
- Entflechtung und Neuorientierung Ziel- / Quell- / Binnen- und Durchgangsverkehr

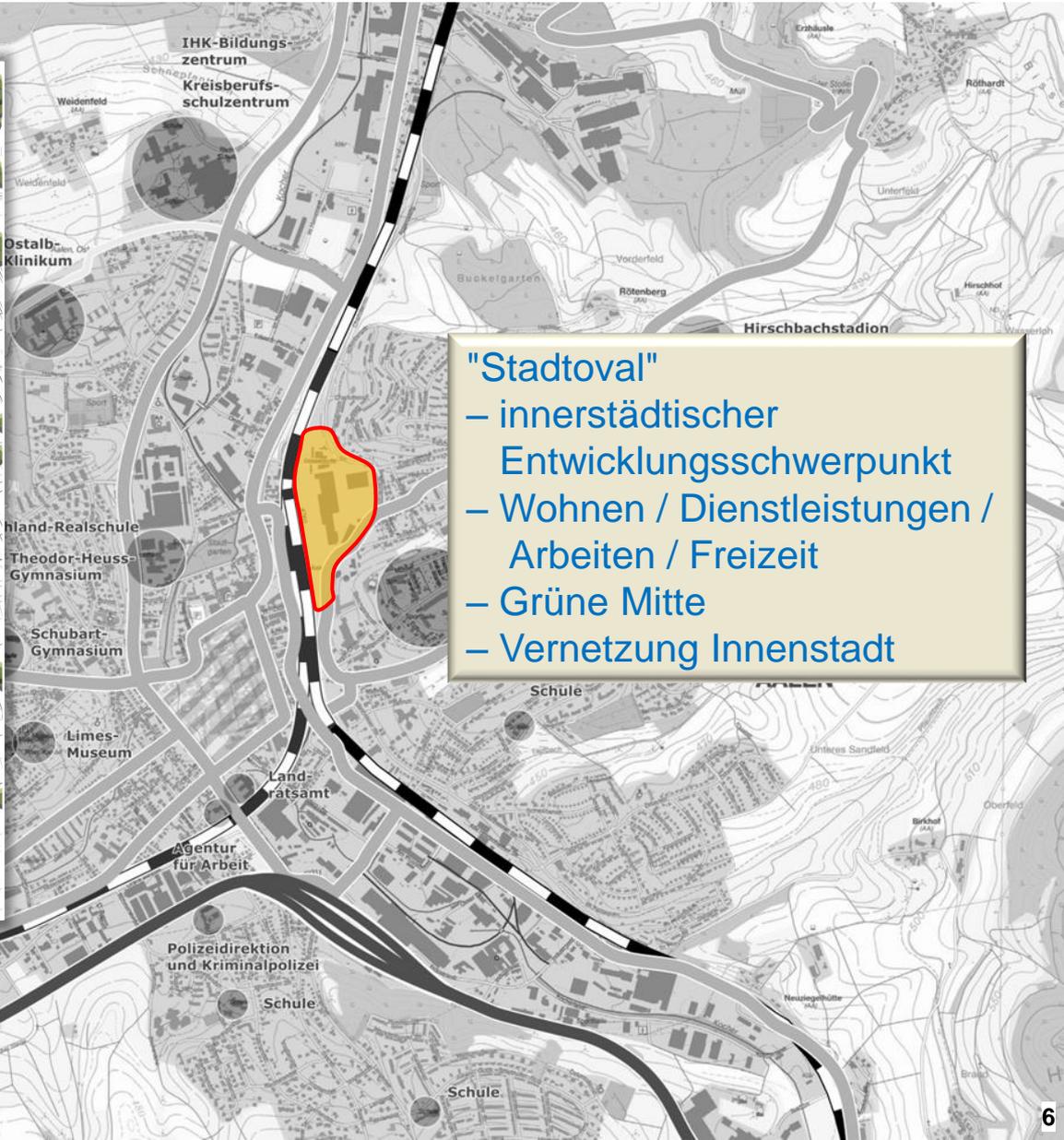


- Naherholungsraum Rohrwang / Rombachtal**
- Naherholung Weststadt + Kernstadt
 - wichtiger Landschaftsraum über B 29-Tunnel
 - Frischluftschneise / Grünkorridor
 - Erreichbarkeit Waldfriedhof
 - Freizeitsport
 - Wald / Ökologie / ...

Attraktivierung Stadteingänge

- Rombacher Straße
- Gartenstraße
- Stuttgarter Straße
- Wilhelmstraße
- Hirschbachstraße
- Ziegelstraße
- Ulmer Straße

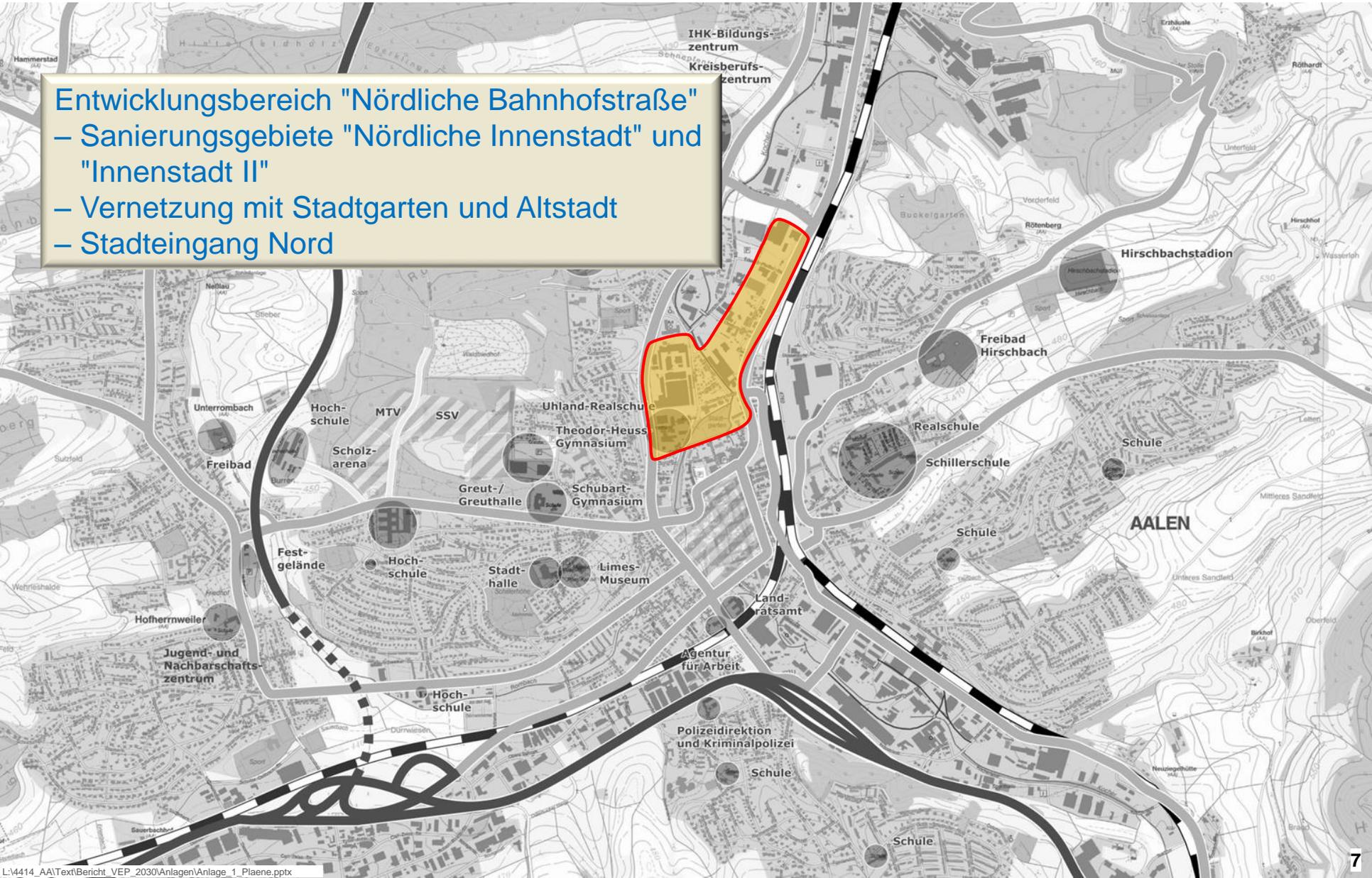




"Stadtoval"

- innerstädtischer Entwicklungsschwerpunkt
- Wohnen / Dienstleistungen / Arbeiten / Freizeit
- Grüne Mitte
- Vernetzung Innenstadt

Entwicklungsbereich "Nördliche Bahnhofstraße"
 – Sanierungsgebiete "Nördliche Innenstadt" und
 "Innenstadt II"
 – Vernetzung mit Stadtgarten und Altstadt
 – Stadeingang Nord



Entwicklungsbereich Wilhelmstraße
– Aufwertung Stadteingang
– neuer Bahnhaltelpunkt
(Berufsschulzentrum, ...)

