



VEP / Mobilitätskonzept 2030

Foliensammenstellung
gezeigt zum Bürger-Info-Abend
am 3. Februar 2014



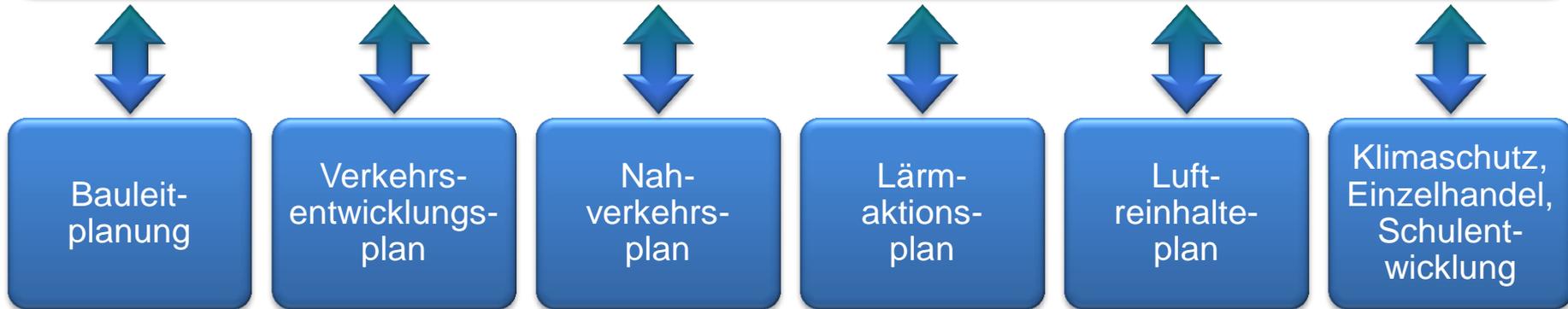
INFO-ABEND 03.02.2014

1. Begrüßung / Einführung
2. Aufgaben / Ziele VEP
3. Planungsprozess
4. Verkehrsanalyse 2013
5. Städtebauliche Aspekte
 - o Einzelbereiche
 - o Planungsziele
 - o Beteiligung Interessensgruppen / Politik
 - o Präferierung
6. Fallbeispiel
7. Ablauf Workshop / Eintragen in Listen

Aufgaben / Ziele VEP

Einordnung des Verkehrsentwicklungsplans

Stadtentwicklungskonzept



Andere Pläne (v.a. sektorale Fachpläne) besitzen:

- Ähnliche Datengrundlagen (Struktur- und Verkehrsdaten)
- Ähnliche Maßnahmenansätze (Handlungsfelder)



Können Verkehrsentwicklungspläne nicht ersetzen

**VEP: Abgestimmtes Maßnahmenprogramm auf strategischer Ebene
Instrument kommunaler verkehrspolitischer Äußerung**

Eckpfeiler der Verkehrsentwicklungsplanung



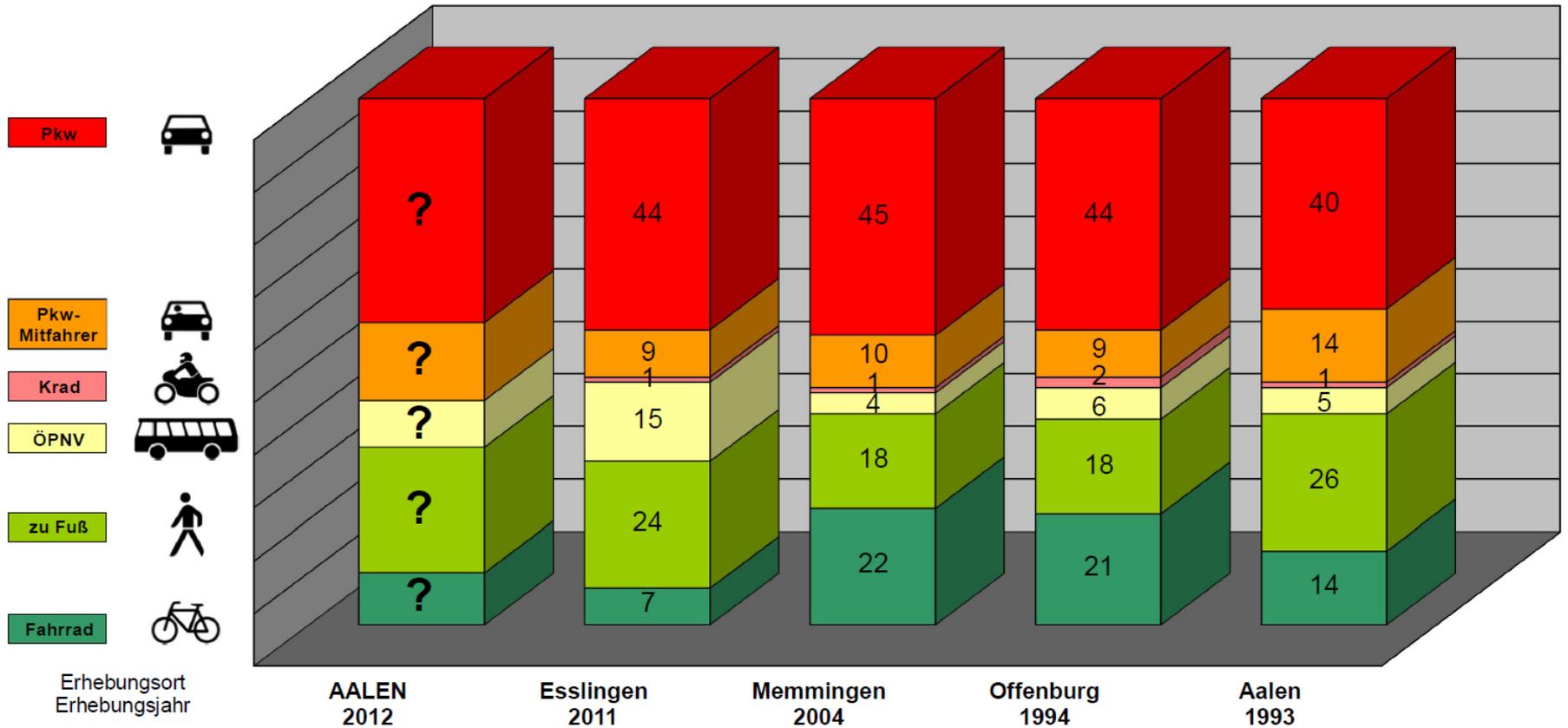
kompatibel:
Leitbild der Stadt Aalen

Vergleich:
Leitbild des VEP 1993

Themenbereiche für den VEP - Mobilitätskonzept -

- | | |
|-----|--|
| 1. | Gender-Aspekte und Sozialverträglichkeit |
| 2. | Entwicklung der Gesamtstadt und der Innenstadt |
| 3. | Verkehrsmittelwahlverhalten |
| 4. | Fußgängerverkehr |
| 5. | Radverkehr |
| 6. | Verkehrssicherheit |
| 7. | Öffentlicher Personennahverkehr |
| 8. | Motorisierter Individualverkehr |
| 9. | Ruhender Verkehr |
| 10. | Güterschwerverkehr |
| 11. | Innovationen |
| 12. | Weitere Bausteine zur Verbesserung der Planungsqualität und zur Erhöhung der Akzeptanz |
| 13. | Stadtraum und Mobilität |

Modalsplit / Verkehrsmittelwahlverhalten (Beispiele)



Methodische Struktur

Vorschläge zur Szenarienbildung

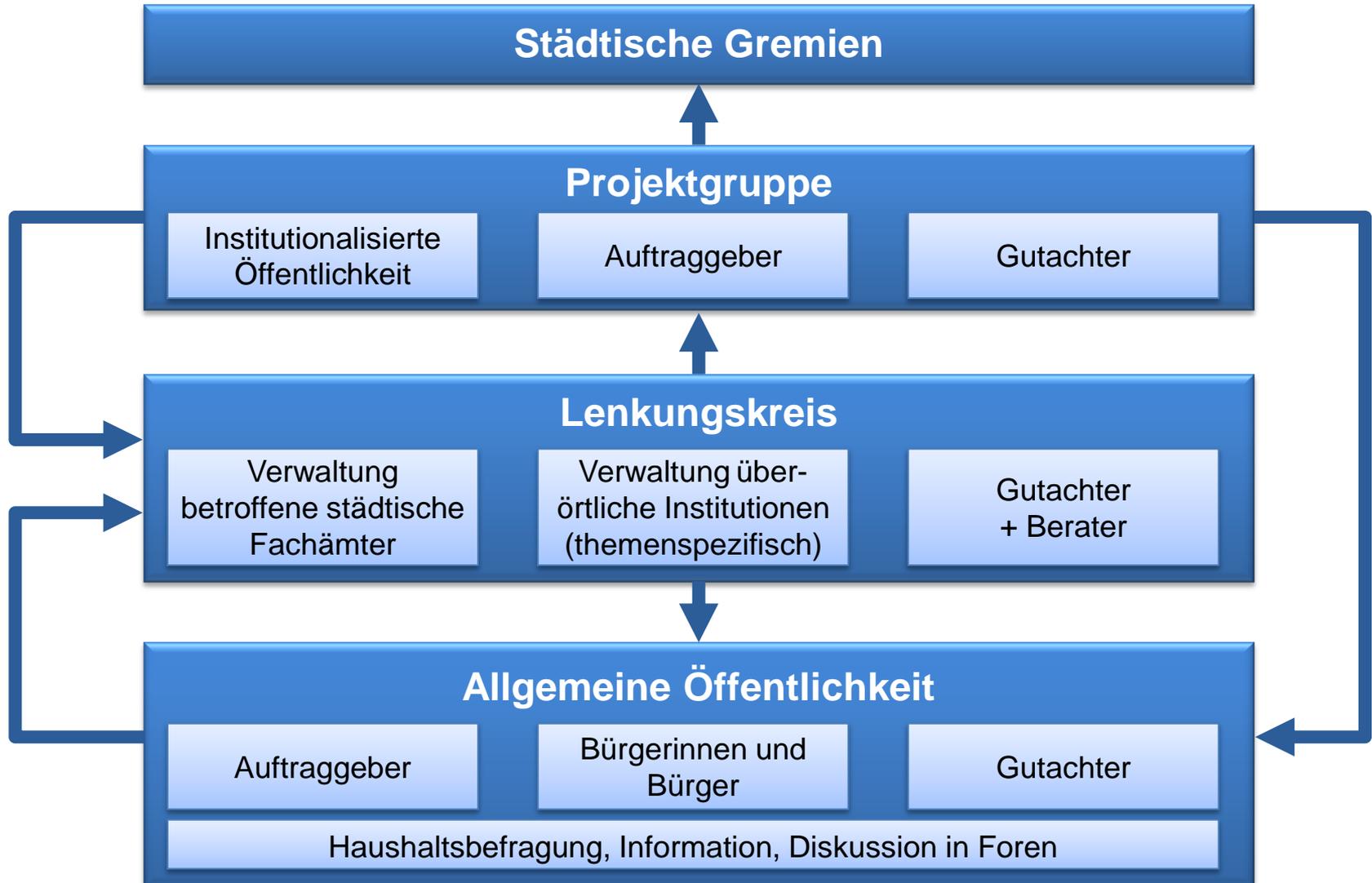


Themen/Titel:

- „Entwicklung im Bestand“
- „Nachhaltige Stadtentwicklung“
- „Erhöhung der Zentralität“
- „Greentown“
- etc.

Kommunikationsstrategie

Konsultatives Planungsverfahren



VEP Aalen 1995 – Realisierte Maßnahmen

Vorgeschlagene Maßnahmen	Prognose -Nullfall	realisiert	offen
Straßennetz			
Westumfahrung Aalen B 29	x	x	
Anschlussstelle Hammerstadt			x
Verbindung Hofherrnweiler - Aalen West			x
Sperrung Nördlicher Stadtgraben			x
Durchbindung Schleifbrückenstraße			x
Bahnhofstunnel		x	
Drehung Hochbrückenrampe		x	
Umbau Stuttgarter Straße			x
ÖPNV			
Umsetzung Stadtbus		o	
Durchmesserlinien			x
Vertaktung		o	
ZOB	x	o	
Rendezvous			x
Neue Linienführung Unterkochen		x	
Fußgänger / Radverkehr			
Bus-/Radfahrstraße Nördlicher Stadtgraben		o	
Radverkehrsachse Innenstadt West		x	
Unterführung Neue Welt		x	
Verringerung Trennwirkung Bahnhofstraße		x	
Verringerung Trennwirkung Stuttgarter Straße			x

x trifft zu
o trifft teilweise zu

Planungsprozess

VEP / Mobilitätskonzept 2030

Zeit	Inhalte / Schritte	Projektgruppe	Öffentlichkeit	Gemeinderat Ausschüsse	Sonstiges / Einzelaspekte ...
2013	März				
	April	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Analysen V/S Planungsziele 03.05.2013	11.04. Einfg.	
	Mai	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Analysen V/S Planungsziele	
	Juni	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Juli	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Leitbilder / Planungsziele		
	August	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Leitbilder / Planungsziele	
	September	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Oktober	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	November	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Strategien Szenarien		
	Dezember	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Strategien	
2014	Januar	Szenarien		Strategien Szenarien	
	Februar	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Wirkungen / Zielszenario	evtl. Info / Workshop	
	März	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Wirkungen / Zielszenario	evtl. Klausur GR
	April	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			Wirkungen / Zielszenario
	Mai	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Juni	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Realisierung / Evaluierung		
	Juli	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Realisierung / Evaluierung	
	August	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			Realisierung / Evaluierung
	September	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Oktober	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Dokumentation / Empfehlungen		
	November	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Dokumentation / Empfehlungen	
	Dezember	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			Beschlüsse

PROZESSABLAUF 2013 / 2014 (vorbehaltlich Verschiebungen durch Sitzungen, ...)

28.03.2013 Köln

Verkehrsanalyse 2013

Durchgeführte Verkehrserhebungen

Verkehrszählungen:

- Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf Basis der Querschnittszählungen und der Zählergebnisse der Straßenbauverwaltungen
- Verkehrszählungen an Knotenpunkten / Schleifenerfassung an Lichtsignalanlagen und die Entwicklung der Verkehrsbelastung in den letzten Jahren
- Vergleich der Zählergebnisse
- Erste Defizitanalyse bzw. Bewertung

Haushaltsbefragung:

- Ergebnisse der Modal Split Auswertung und deren Entwicklung
- Auswertung der offenen Fragestellungen nach Themenbereichen
- Darstellen allgemeiner Aussagen sowie konkreter Nennungen nach Häufigkeit

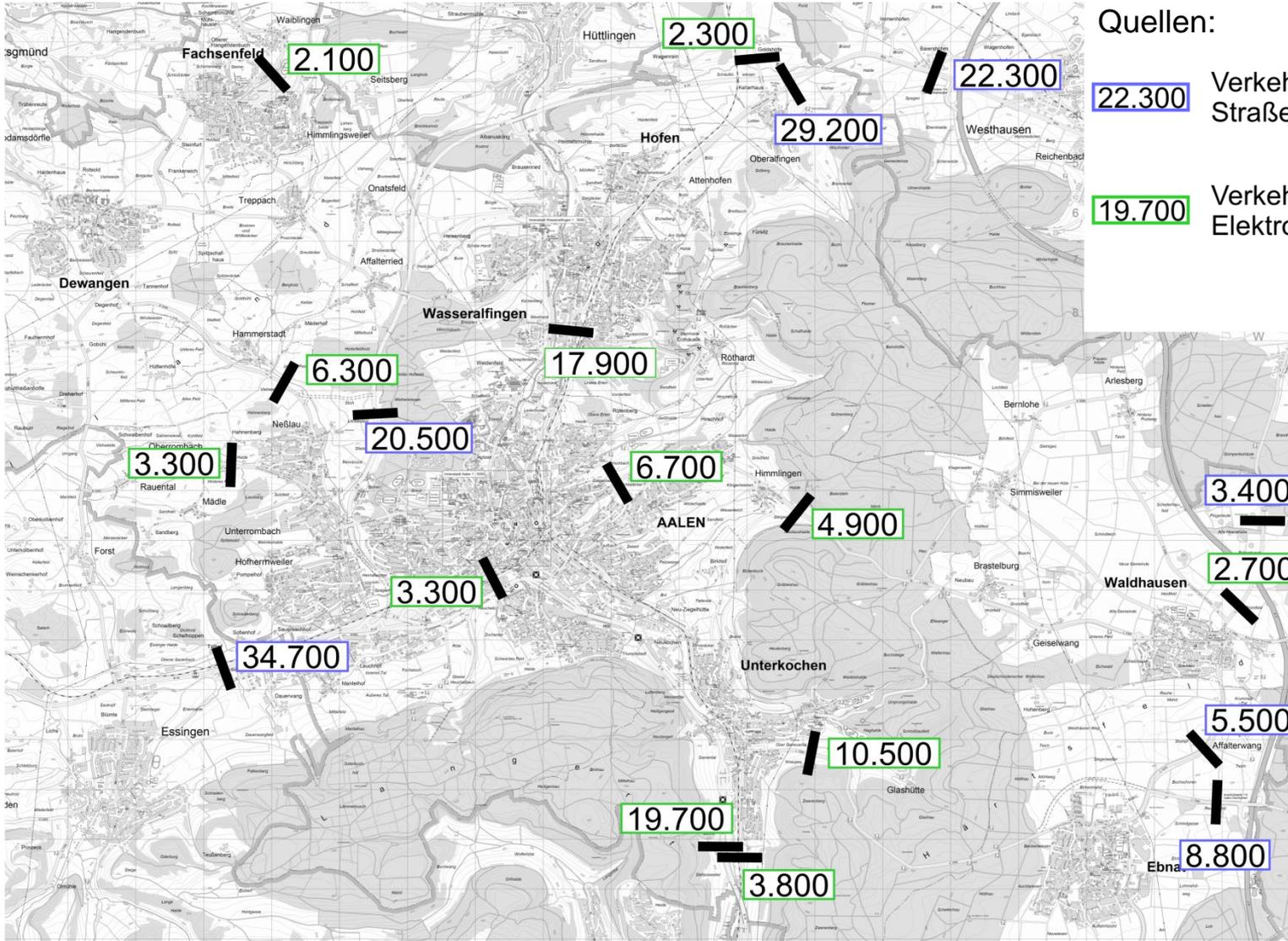
ÖV-Zählung / Befragung:

- Ein- und Aussteiger (Bus, Bahn)
- Verkehrsmittel, Fahrzweck

Verkehrsbefragung:

- Entwicklung der Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehre

Aktuelle Verkehrsbelastungen [Kfz/24h]

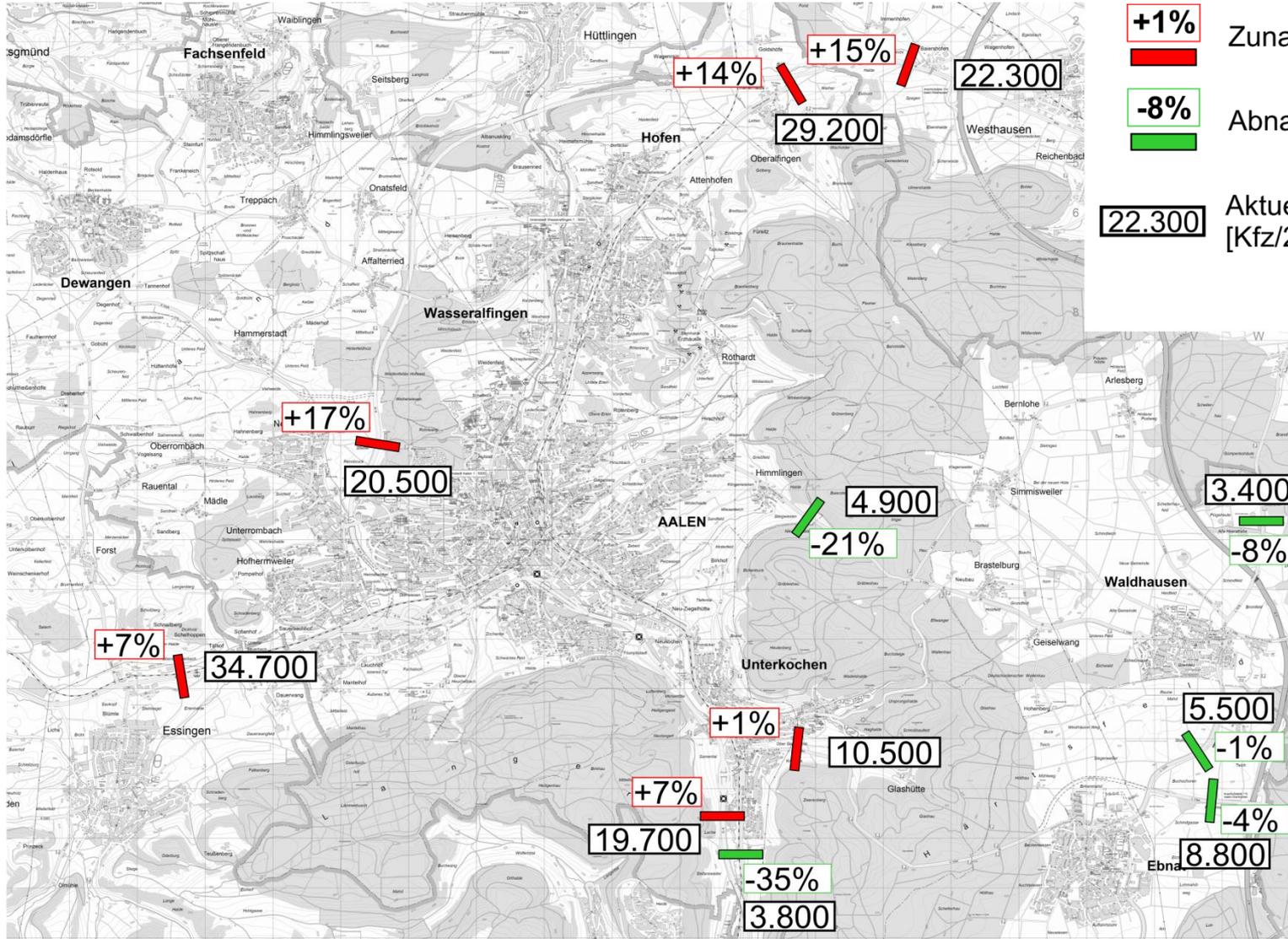


Quellen:

22.300 Verkehrsbelastung Straßenverkehrszählung 2011

19.700 Verkehrsbelastung Elektronische Zählung 2013

Entwicklung der Verkehrsstärken an Zählquerschnitten zwischen 2005 und 2011

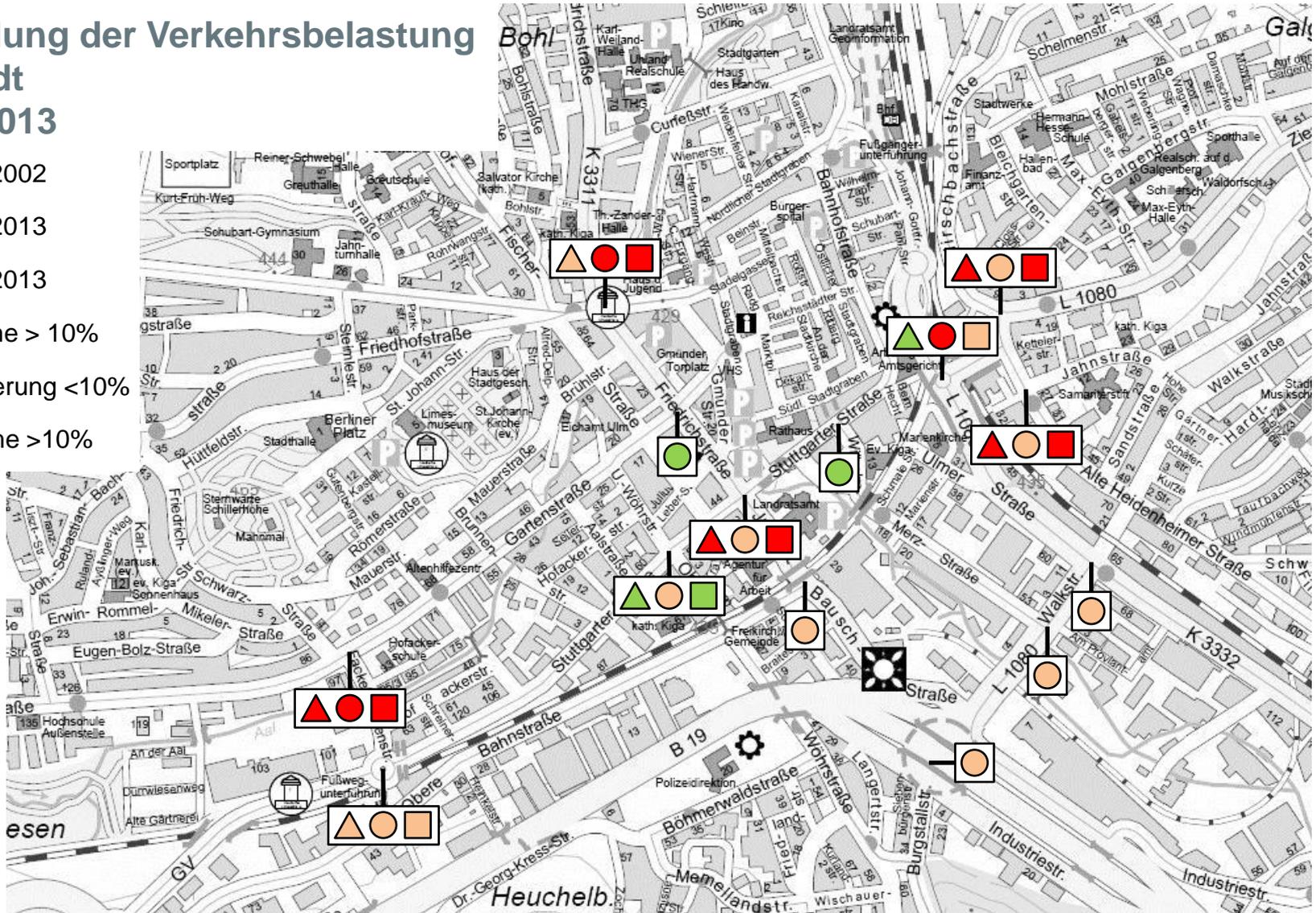


+1% Zunahme gegenüber 2005
-8% Abnahme gegenüber 2005
22.300 Aktuelle Verkehrsbelastung [Kfz/24h]

Quelle: Verkehrsmonitoring SVZ der Straßenbauämter

Entwicklung der Verkehrsbelastung Kernstadt 1993 – 2013

- △ 1993 - 2002
- 2002 - 2013
- 1993 - 2013
- Zunahme > 10%
- Veränderung < 10%
- Abnahme > 10%



Quelle: Schleifenerfassung der Stadt Aalen

Mobilitätskennziffern aus der Haushaltsbefragung

Personen/Haushalte

- Einwohner Aalen 66.077
- Einwohner Alter > 6 Jahre ca. 60.000
- Stichprobe für die Haushaltsbefragung: 3.500 Haushalte
- Rücklauf ca. 31% der Haushalte (entspricht ca. 5% der Einwohner)
- Davon:
 - 20% Einpersonenhaushalte
 - 43% Zweipersonenhaushalte
 - 17% Dreipersonenhaushalte
 - 20% Vier- und Mehrpersonenhaushalte
- Ca. 14% Monatskartenbesitzer
- 87,5% Mobile Einwohner am Stichtag (d.h. 12,5% der Einwohner haben das Haus nicht verlassen)

Mobilitätskennziffern aus der Haushaltsbefragung

Gesamtverkehr

- 183.600 Wege/Tag davon 93.400 Pkw-Wege
- 3,0 Wege/Person/Tag
- 1,5 Pkw-Fahrten/Person/Tag

Binnenverkehr

- 140.00 Wege/Tag (76% des Gesamtverkehrs) davon 65.800 Pkw-Wege
- 2,3 Wege/Person/Tag
- 1,1 Pkw-Fahrten/Person/Tag

Mobilitätskennziffern aus der Haushaltsbefragung

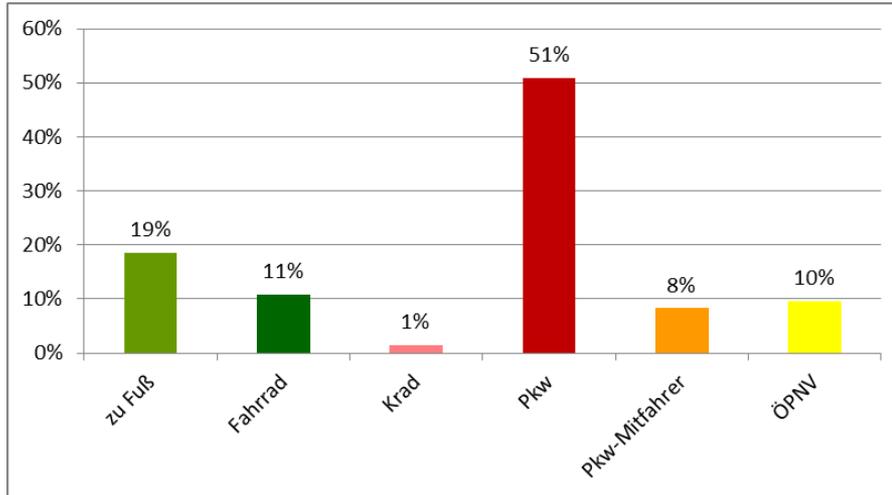
Entwicklung der mittleren Reiseweiten

	1993	2013
• Fußgänger	1,2 km	1,4 km
• Radfahrer	2,2 km	2,3 km
• ÖPNV / Bus	3,6 km	3,4 km
• Pkw-Fahrten	2,9 km	3,3 km
• Krad	2,9 km	3,3 km
• Mitfahrer	3,1 km	3,4 km

Verkehrsverhalten

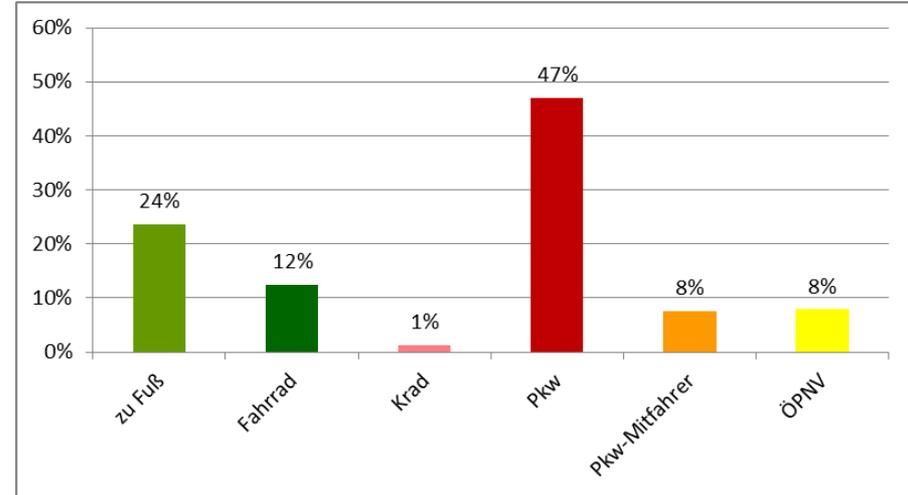
Modal Split (Haushaltsbefragung 2013)

Gesamtverkehr



MIV 60%
Umweltverbund 40%

Binnenverkehr

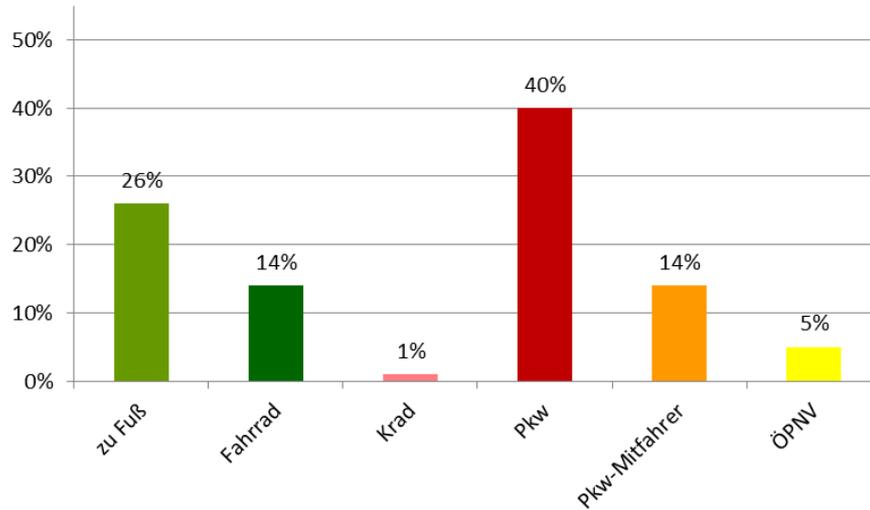


MIV 56%
Umweltverbund 44%

Verkehrsverhalten

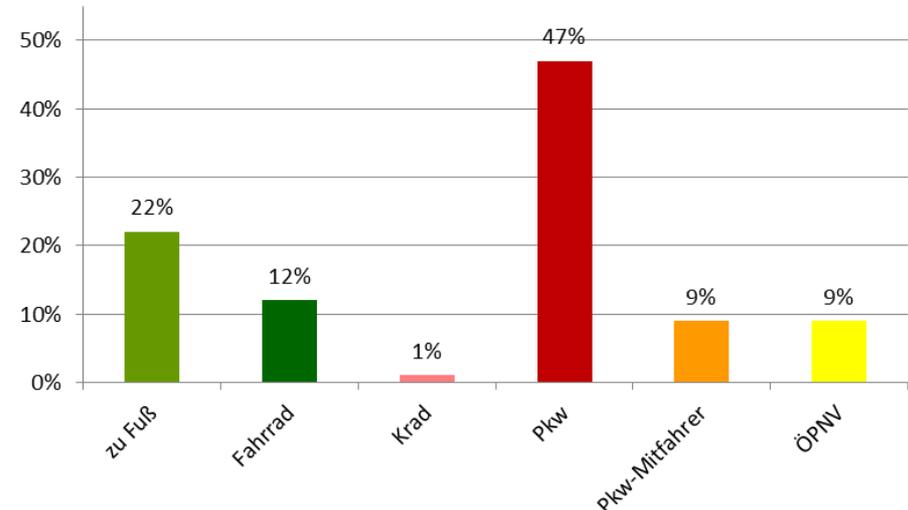
Entwicklung des Modal Split seit 1993

1993



MIV 55%
Umweltverbund 45%

2013

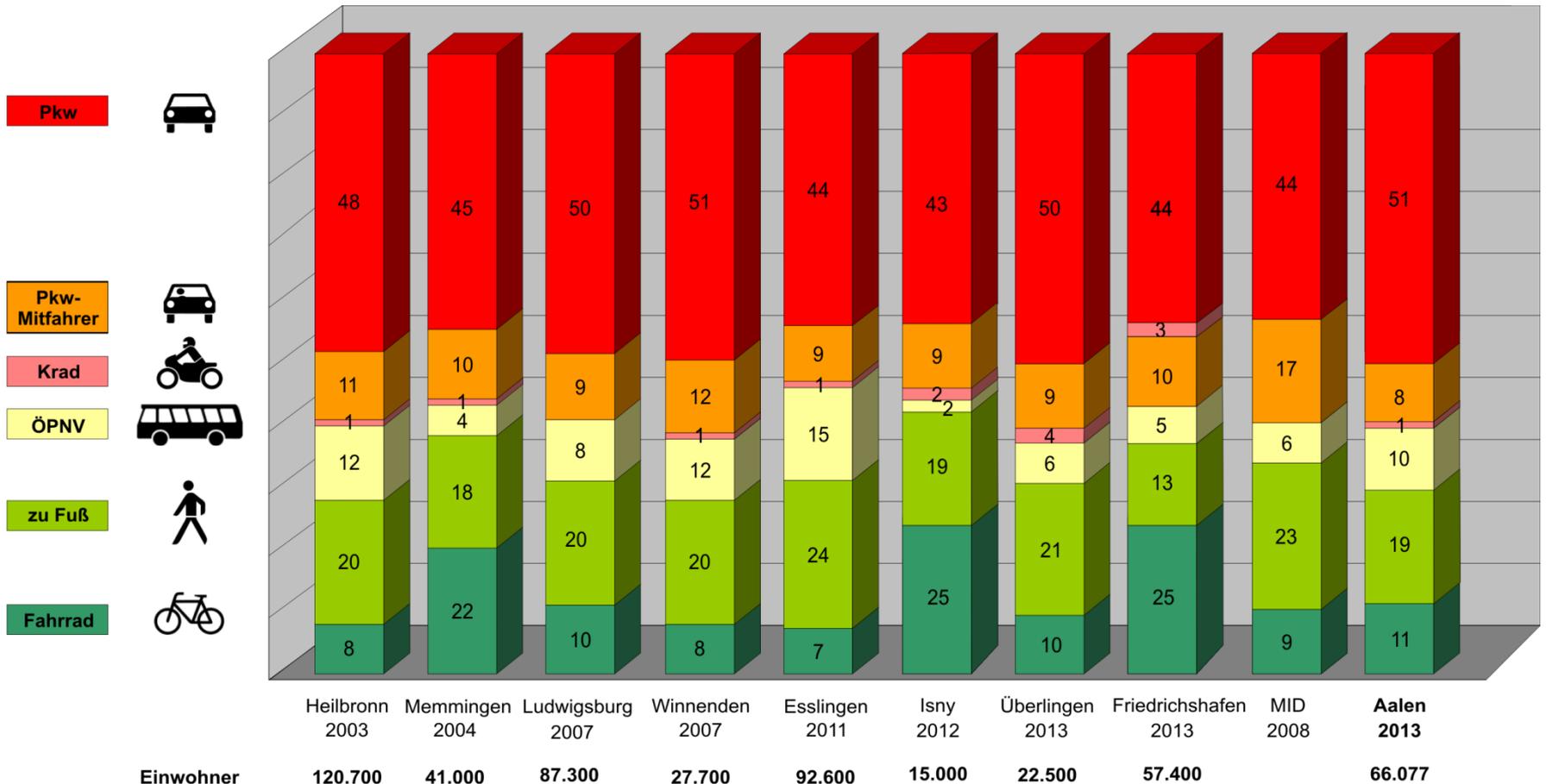


MIV 57%
Umweltverbund 43%

Vergleichbare Ausdehnung ohne außenliegende Stadtteile (z.B. Fachsenfeld, Dewangen, Ebnat, Waldhausen)

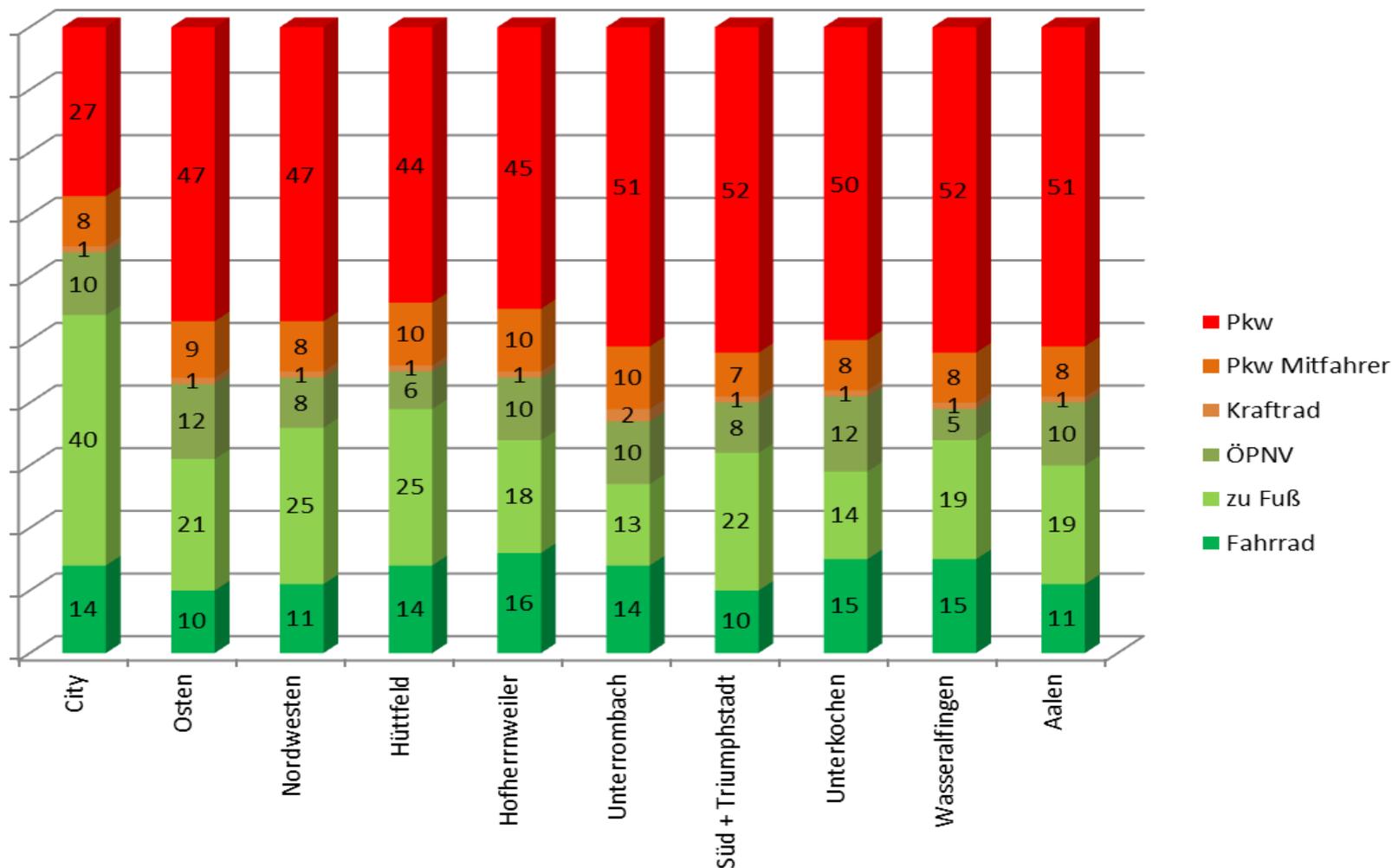
Verkehrsverhalten

Modal Split im Städtevergleich



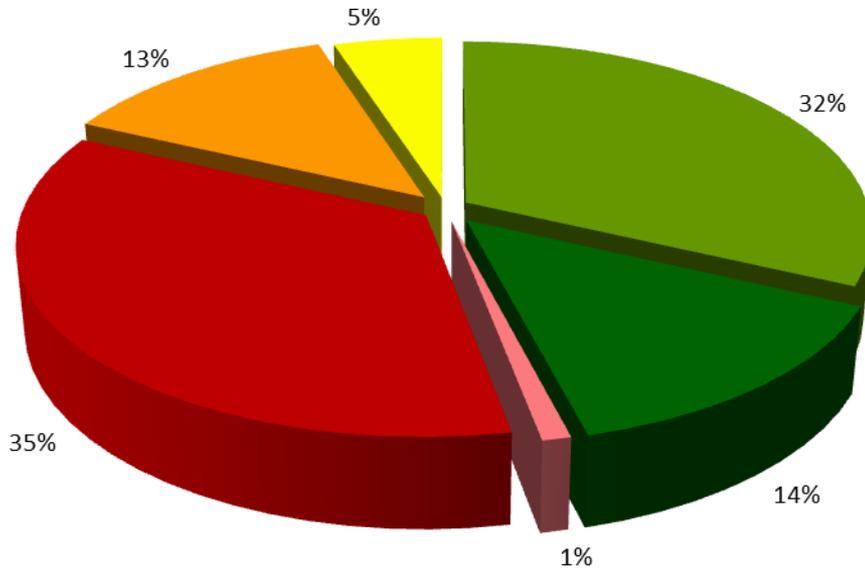
Verkehrsverhalten

Modal Split der Stadtbezirke



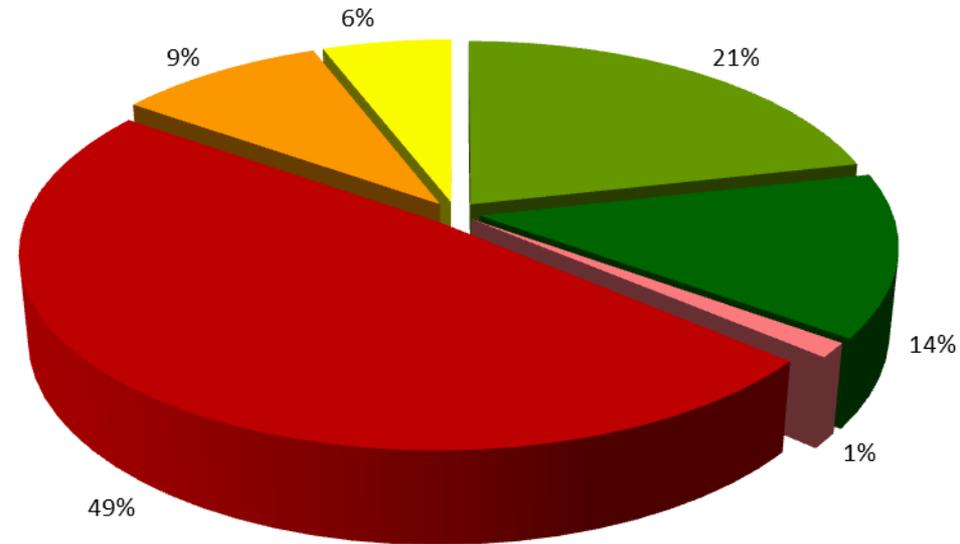
Fahrzweckspezifische Verkehrsmittelwahl 1993 - 2013

Wohnen - Einkaufen



1993

(22.261 Wege)



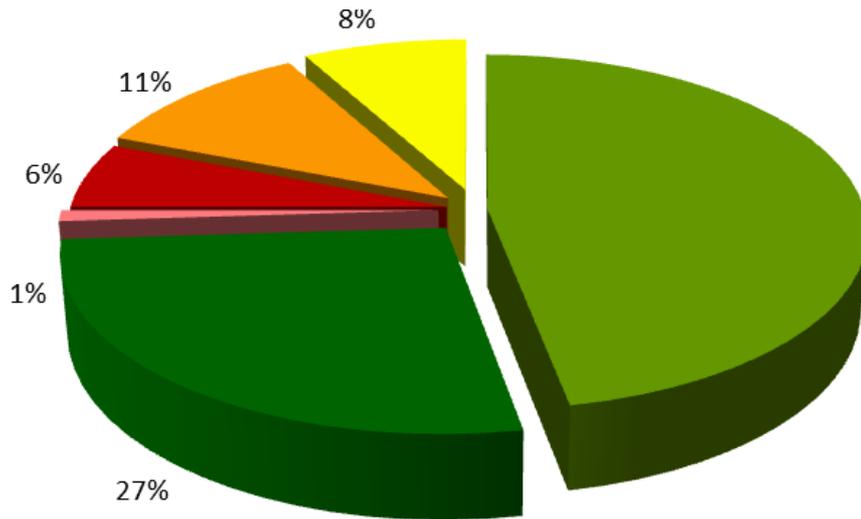
2013

(24.703 Wege)

■ zu Fuß
 ■ Fahrrad
 ■ Krad
 ■ Pkw
 ■ Pkw-Mitfahrer
 ■ ÖPNV

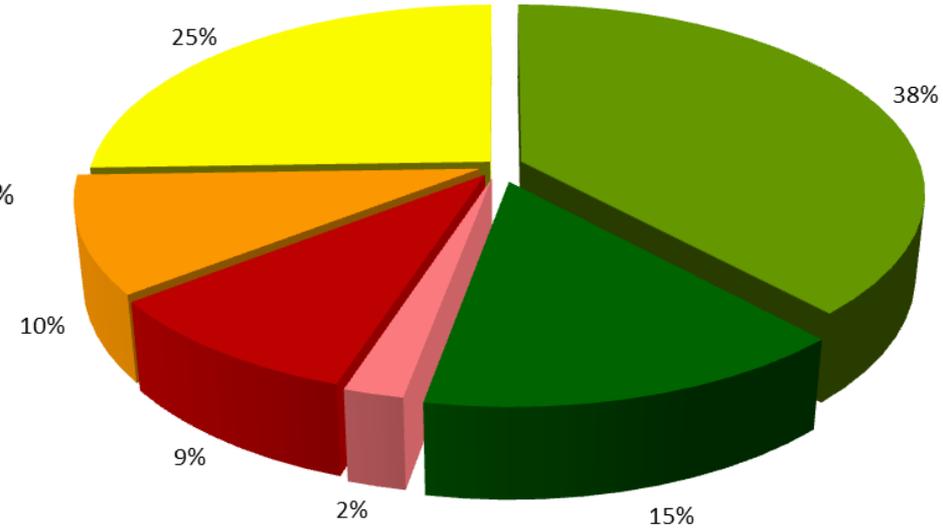
Fahrzweckspezifische Verkehrsmittelwahl 1993 - 2013

Wohnen - Schule



1993

(20.350 Wege)

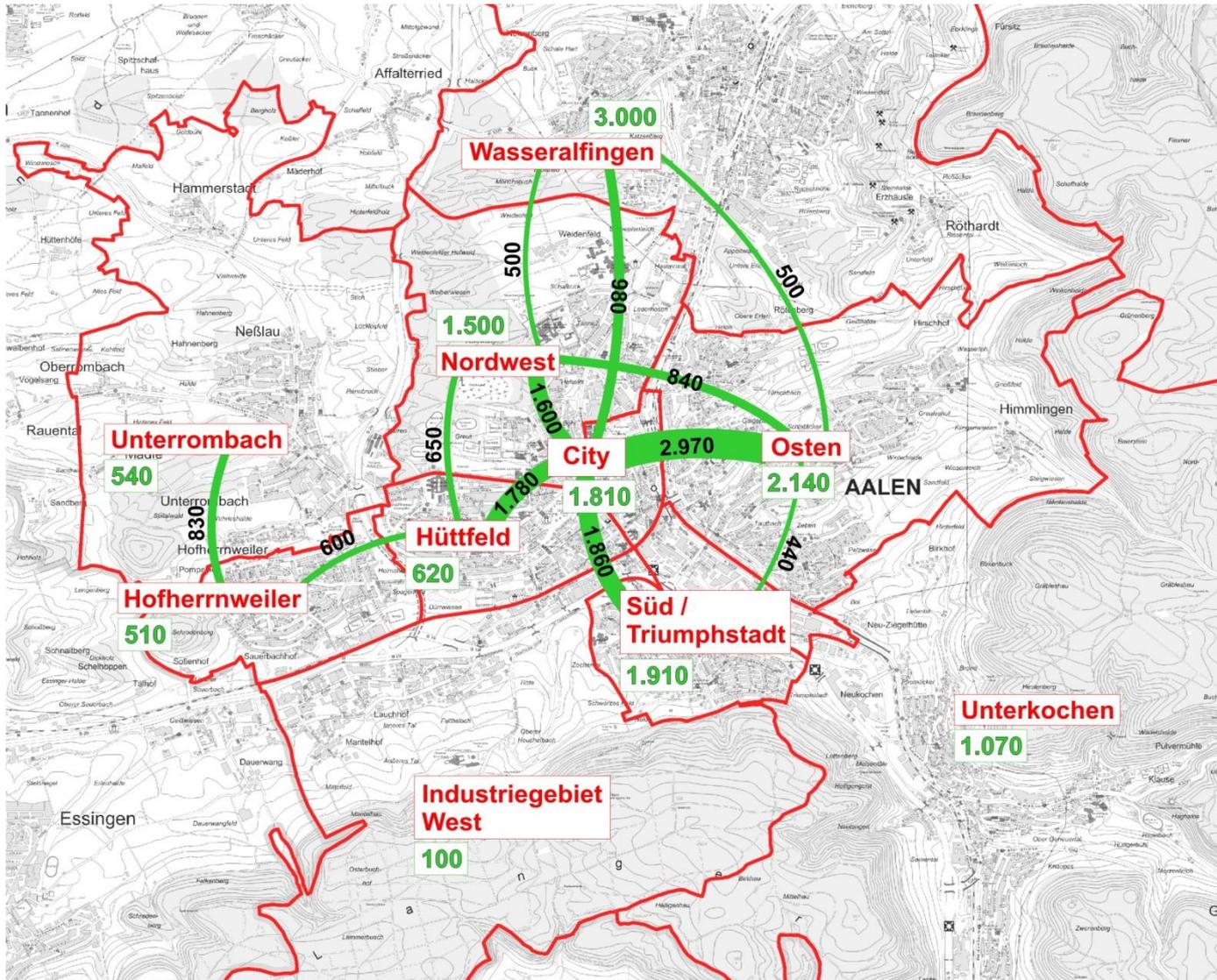


2013

(13.242 Wege)

zu Fuß
 Fahrrad
 Krad
 Pkw
 Pkw-Mitfahrer
 ÖPNV

Fußgängerbeziehungen



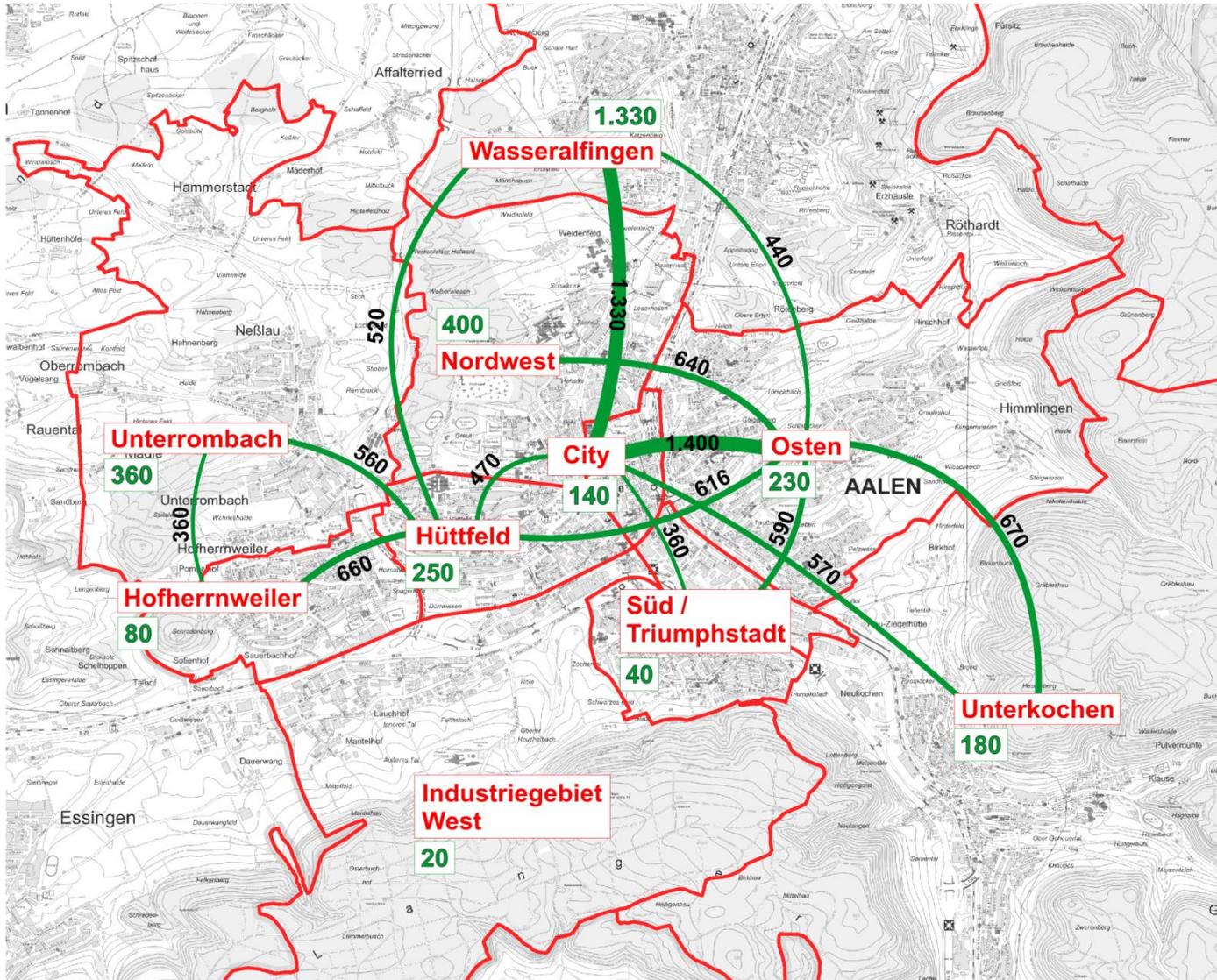
3.000 Binnenwege im Stadtteil

— Abgrenzung Stadtteile

408 Verkehrsbeziehungen
Dargestellt sind gerundete
Verkehrsbeziehungen
> 400 Wege/24h



Radverkehrsbeziehungen



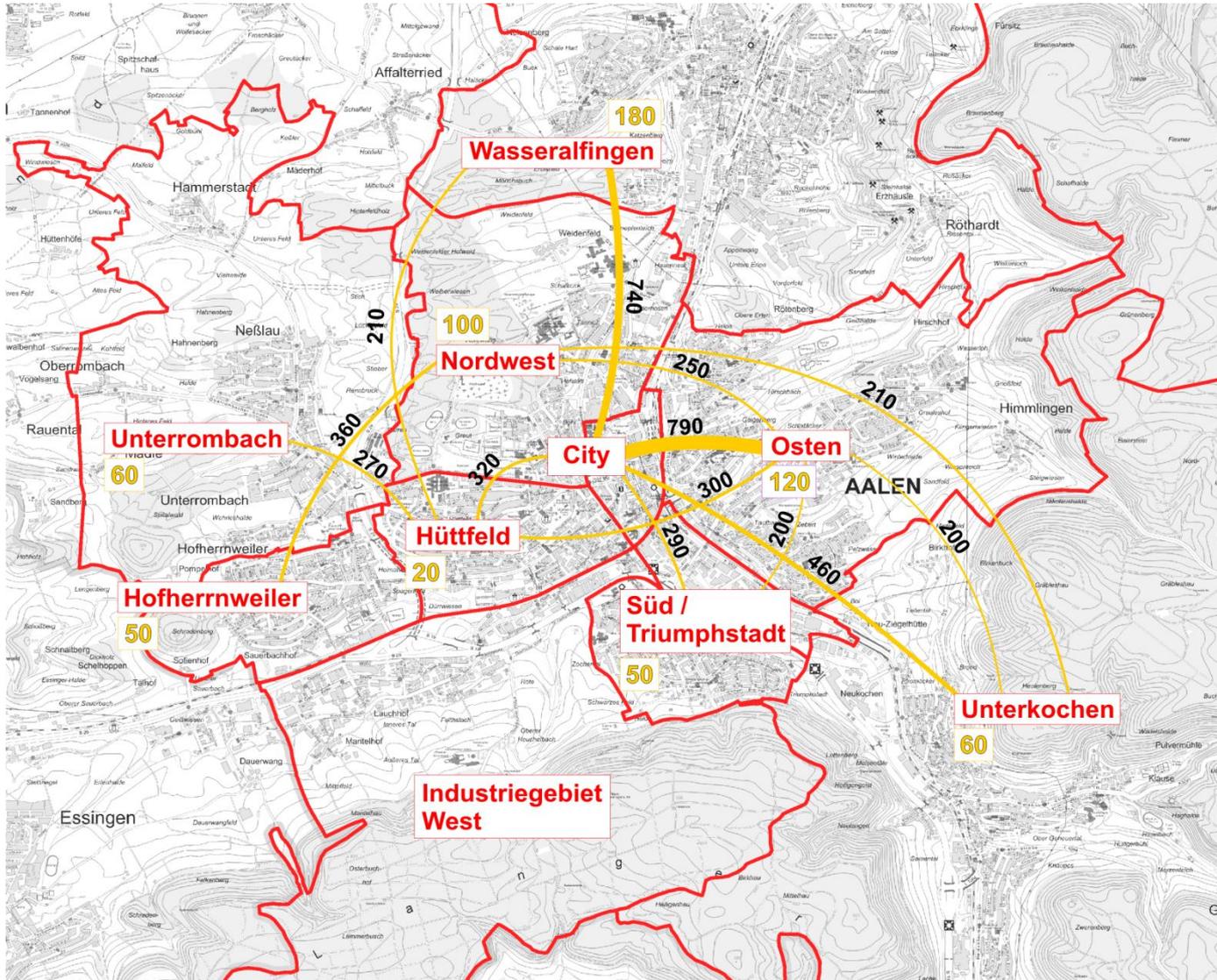
1.300 Binnenwege im Stadtteil

— Abgrenzung Stadtteile

408 Verkehrsbeziehungen
Dargestellt sind gerundete
Verkehrsbeziehungen
> 350 Wege/24h



Verkehrsbeziehungen des ÖPNV



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%**

Haushaltsbefragung Offene Fragenstellungen

Erster Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ihre Meinung zur Verkehrssituation der Stadt Aalen interessiert uns sehr. Hier haben Sie Platz für Verbesserungsvorschläge und Anregungen zu folgenden Themen:

Wie beurteilen Sie den öffentlichen Personennahverkehr in Aalen?

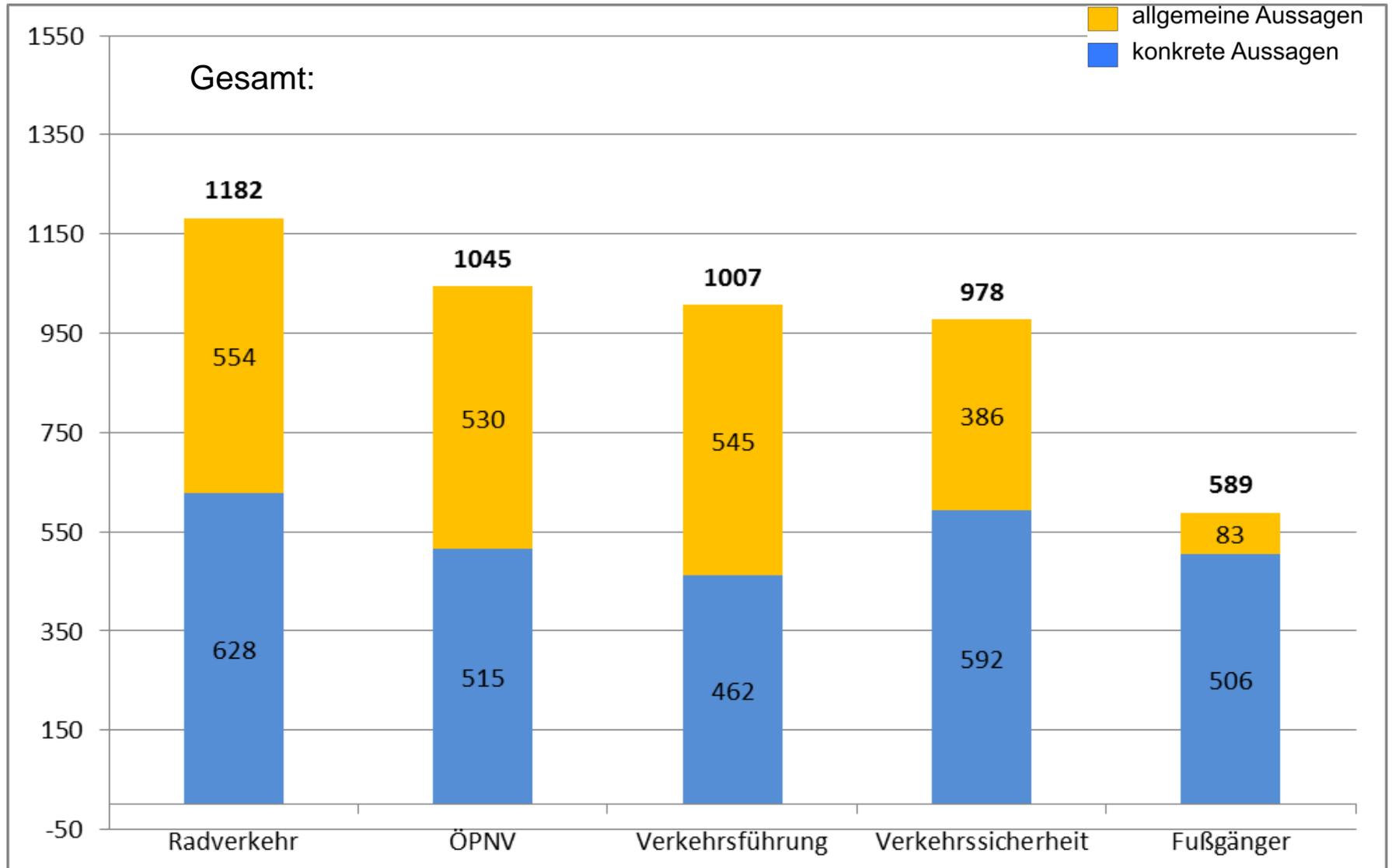
Wie beurteilen Sie die Radverkehrsanlagen und die Radverkehrsführung in der Stadt Aalen?

Wo sehen Sie Schwachstellen für den Fußgängerverkehr?

Wie beurteilen Sie die Verkehrsführung / das Straßennetz in der Stadt Aalen?

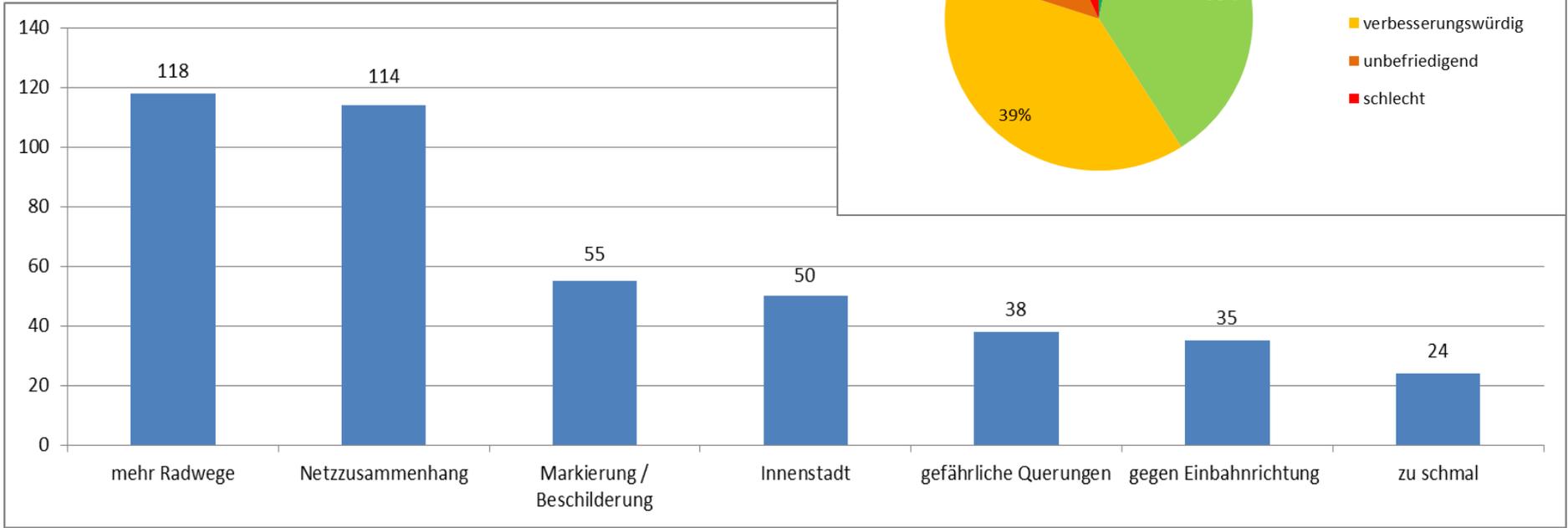
Was würden Sie zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung anregen?

Bürgermeinungen nach Themenbereichen



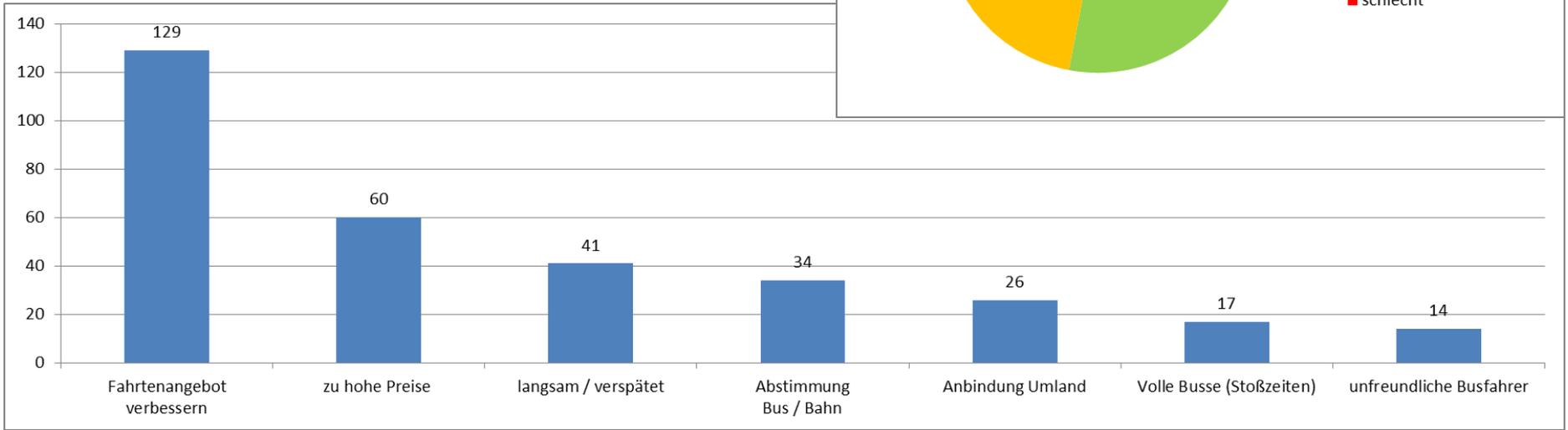
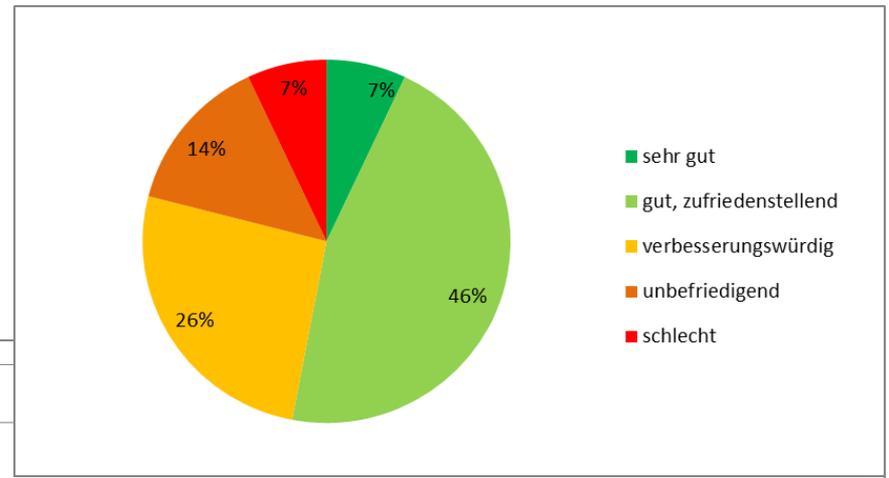
Radverkehr

434 von 1182



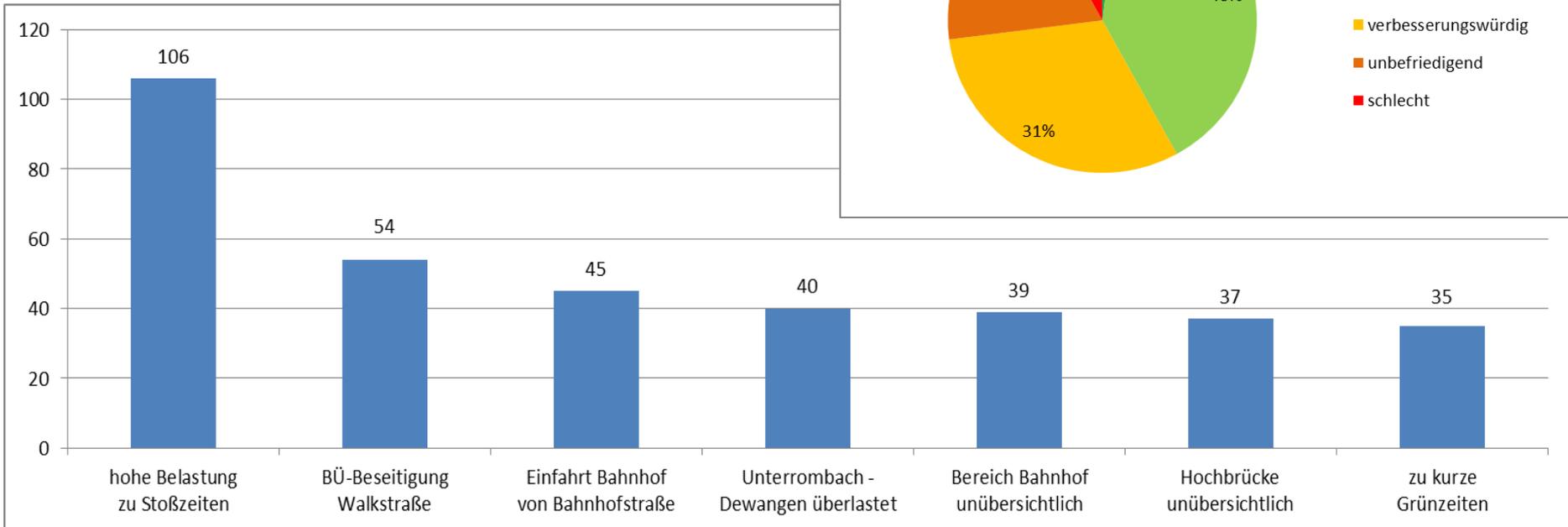
ÖPNV

321 von 1045



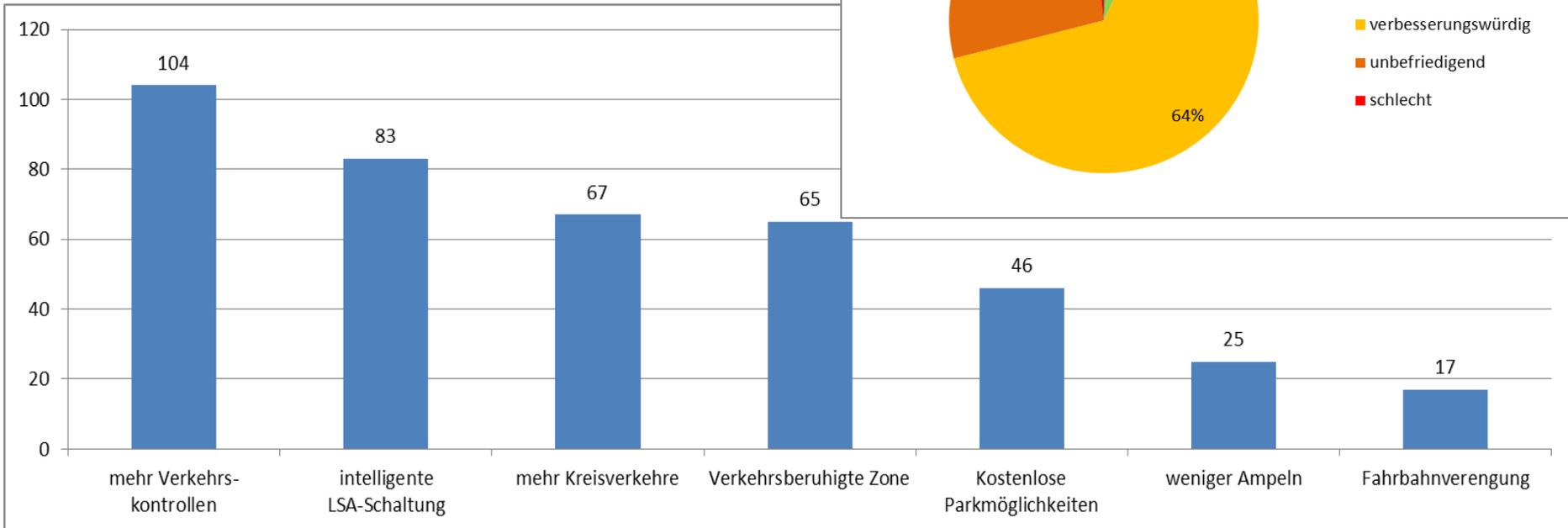
Verkehrsführung

356 von 1007



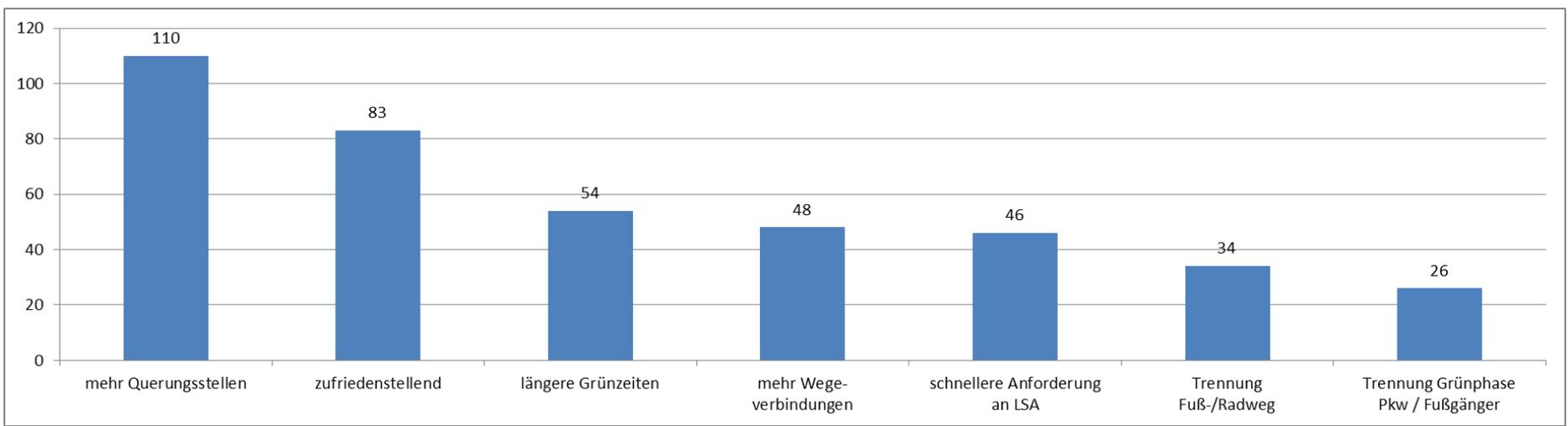
Verkehrssicherheit

407 von 978

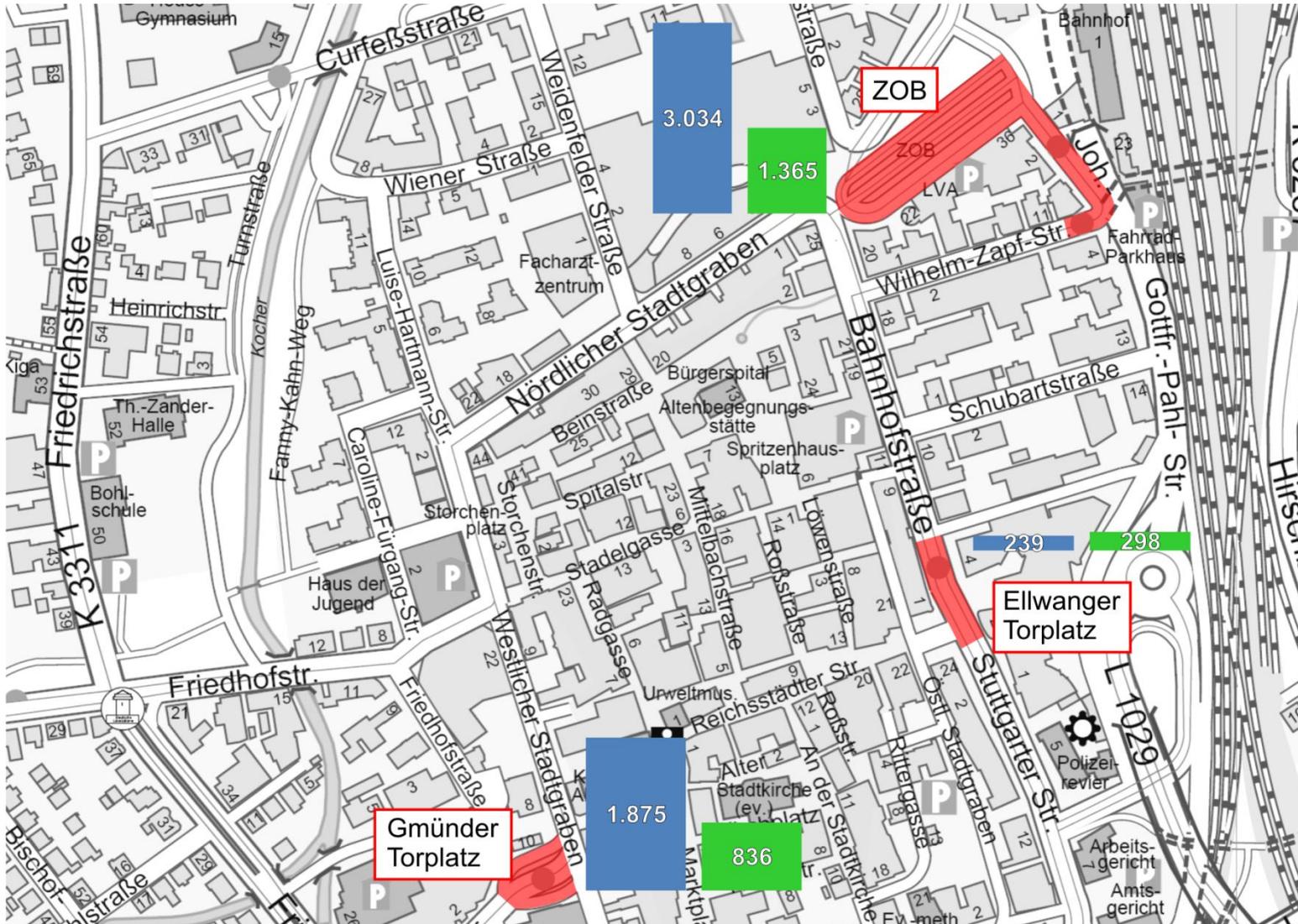


Fußgänger

401 von 589



Ein- und Aussteiger an zentralen Haltestellen des ÖPNV



■ Einsteiger

■ Aussteiger

Normalwerktag
5:00-20:00 Uhr

Fahrtenhäufigkeit der Buslinien entlang der Schienenstrecken Montag bis Freitag (an Schultagen)

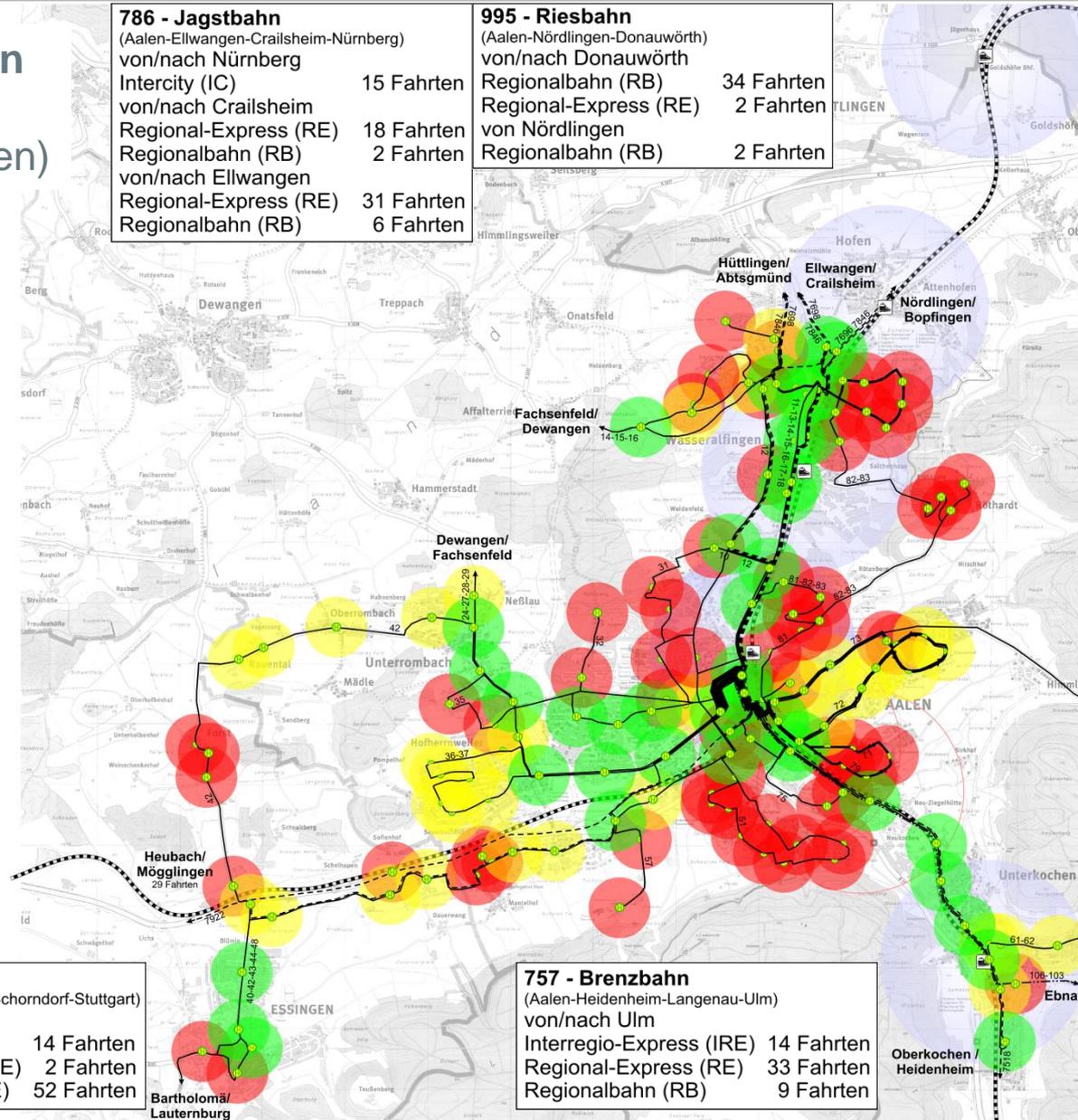
Busfahrplan 2013
Zugfahrplan 2013

786 - Jagstbahn (Aalen-Ellwangen-Crailsheim-Nürnberg) von/nach Nürnberg	
Intercity (IC)	15 Fahrten
von/nach Crailsheim	
Regional-Express (RE)	18 Fahrten
Regionalbahn (RB)	2 Fahrten
von/nach Ellwangen	
Regional-Express (RE)	31 Fahrten
Regionalbahn (RB)	6 Fahrten

995 - Riesbahn (Aalen-Nördlingen-Donauwörth) von/nach Donauwörth	
Regionalbahn (RB)	34 Fahrten
Regional-Express (RE)	2 Fahrten
von Nördlingen	
Regionalbahn (RB)	2 Fahrten

- bestehende Haltepunkte
- Einzugsgebiet 1.000 m
- 1-35 Bushalte / Tag
- 36-70 Bushalte / Tag
- >71 Bushalte / Tag
- Bushaltestellen

Haltestelleneinzugsgebiet 300m

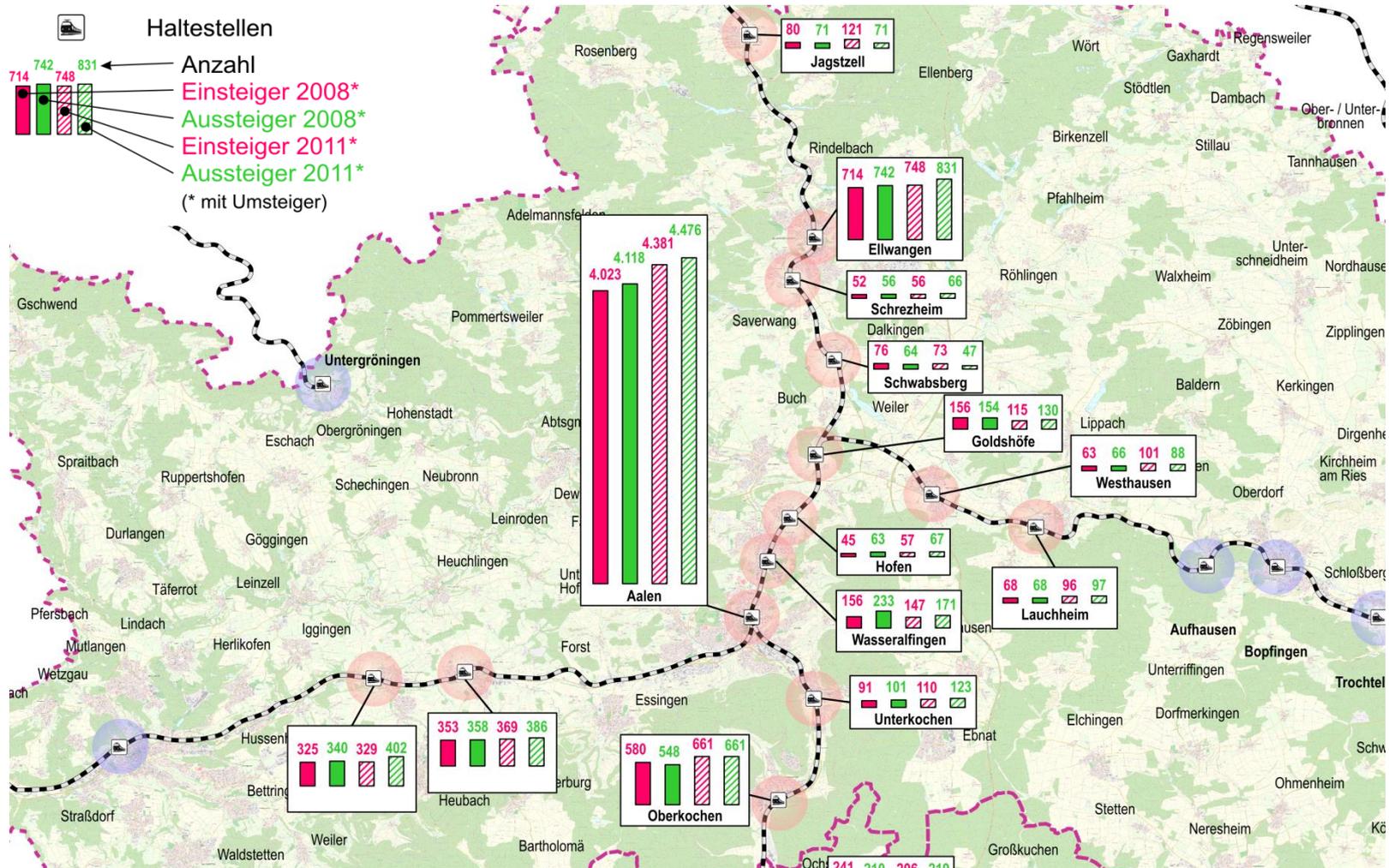


786 - Remsbahn (Aalen-Schwäbisch Gmünd-Schorndorf-Stuttgart) von/nach Stuttgart	
Intercity (IC)	14 Fahrten
Interregio-Express (IRE)	2 Fahrten
Regional-Express (RE)	52 Fahrten

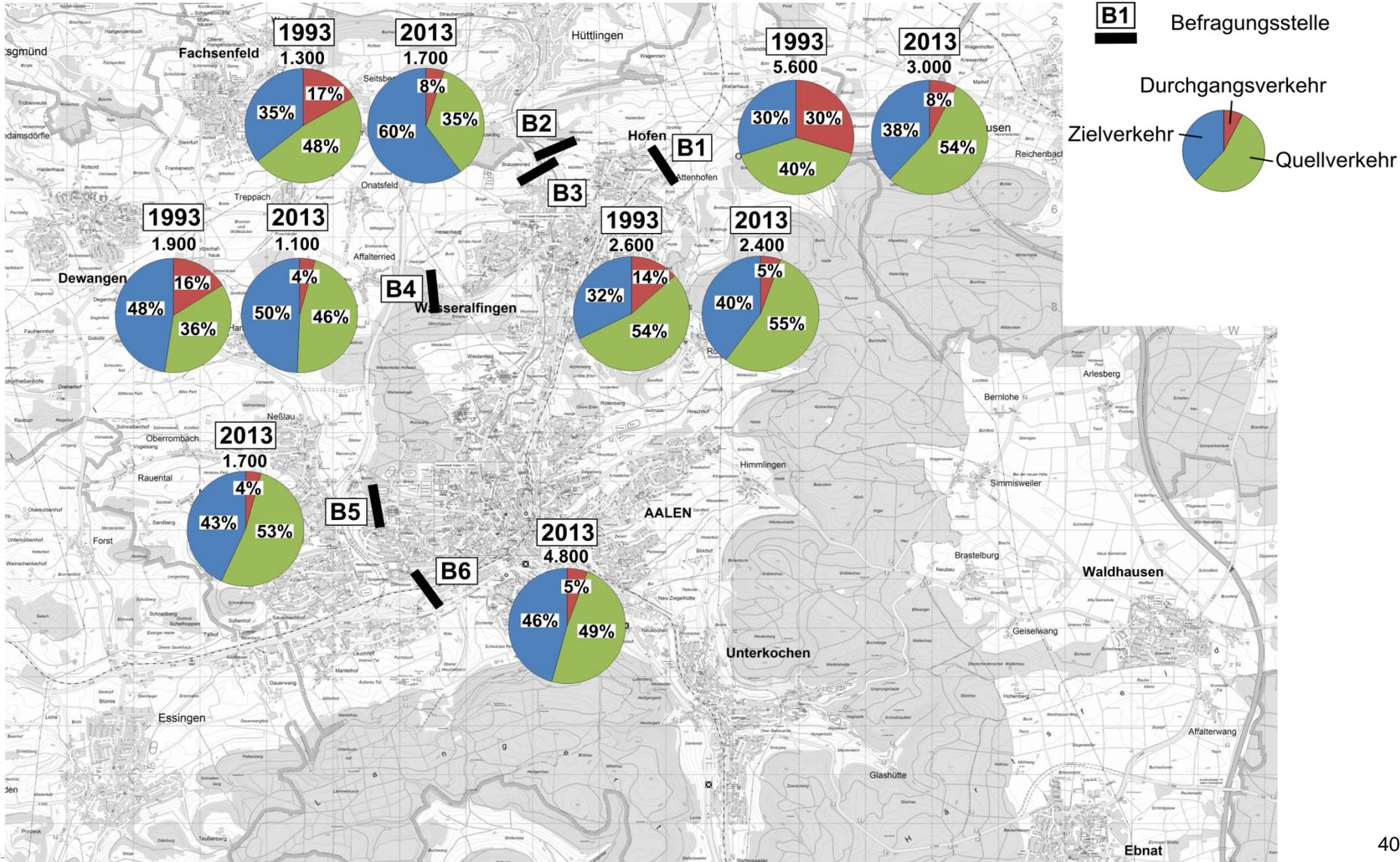
757 - Brenzbahn (Aalen-Heidenheim-Langenau-Ulm) von/nach Ulm	
Interregio-Express (IRE)	14 Fahrten
Regional-Express (RE)	33 Fahrten
Regionalbahn (RB)	9 Fahrten

Entwicklung Ein- und Aussteiger Jagstbahn und Brenzbahn

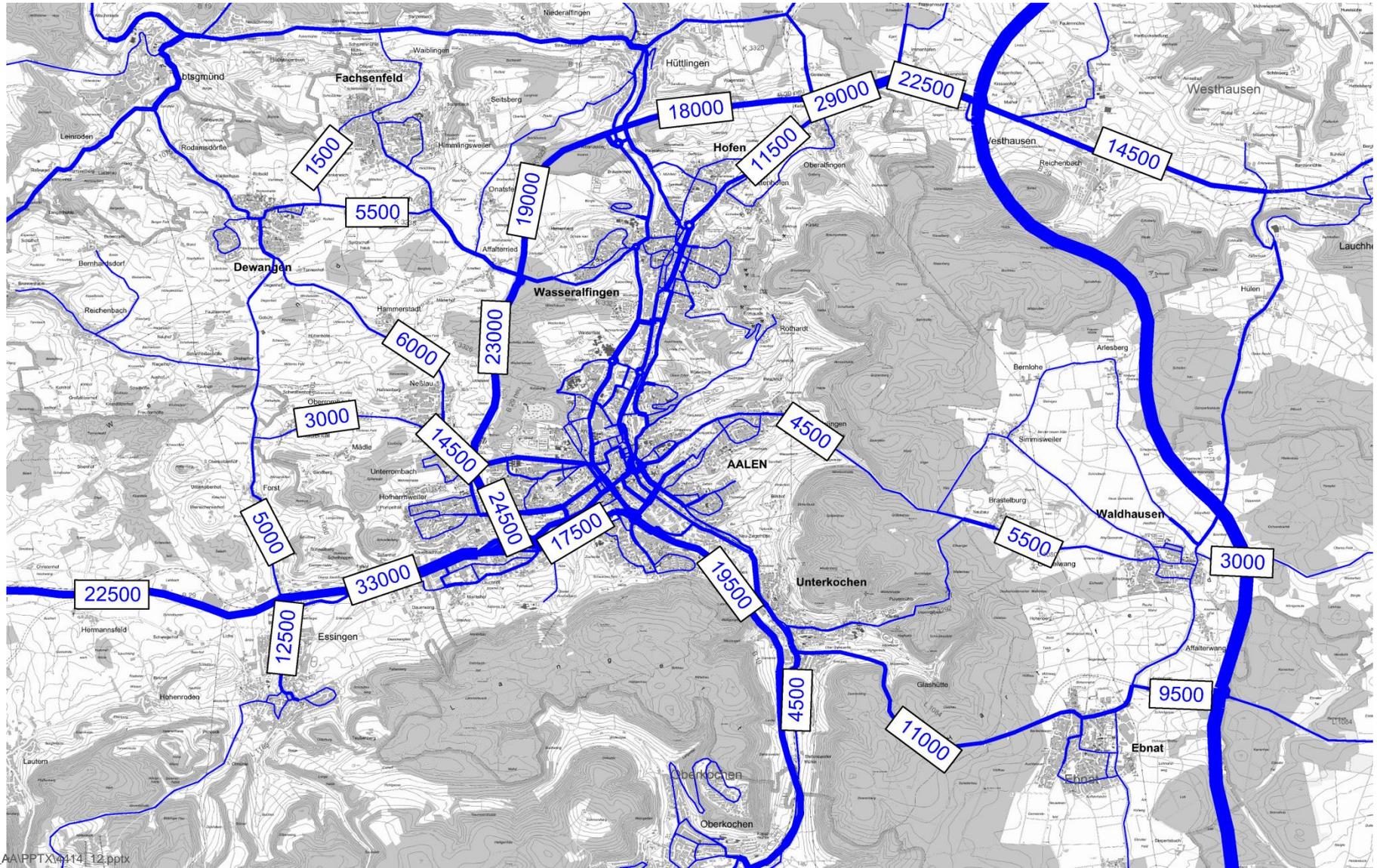
(1. Halbjahr, 2008 Mo - Fr an Schultagen, 1. Halbjahr, 2011 Mo - Fr an Schultagen)



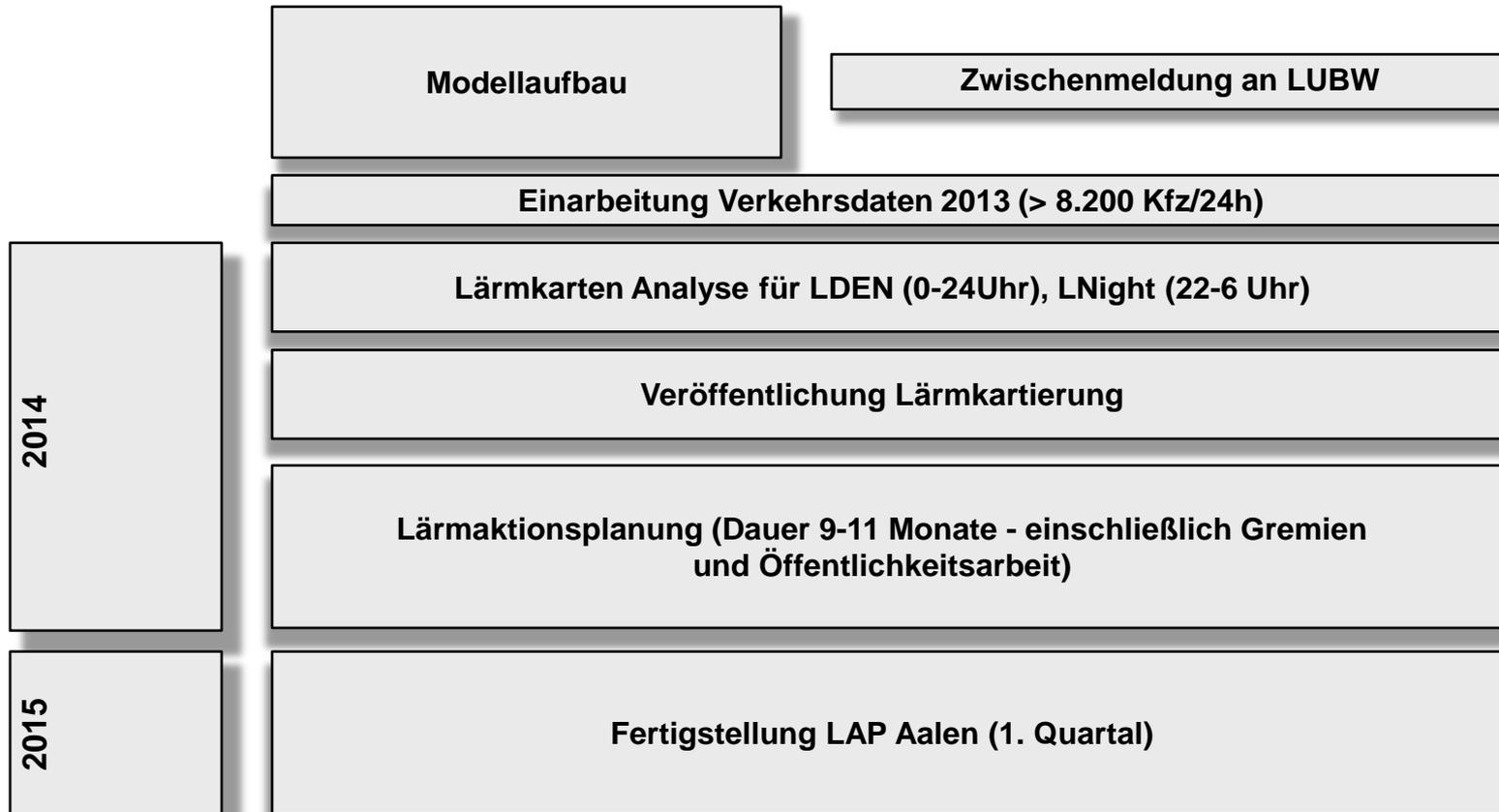
Entwicklung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs



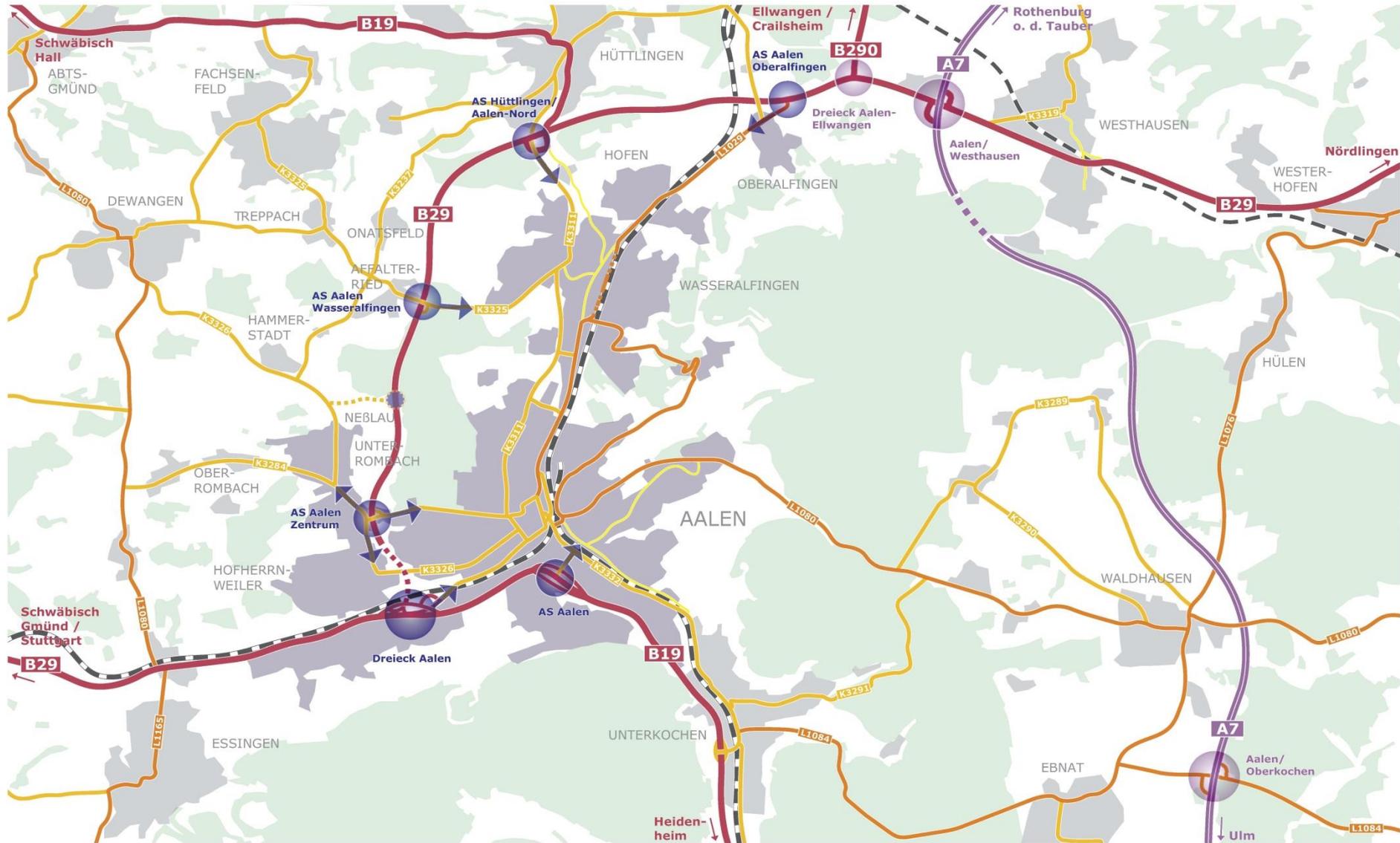
Bestandverkehr 2013 [Kfz/24h]

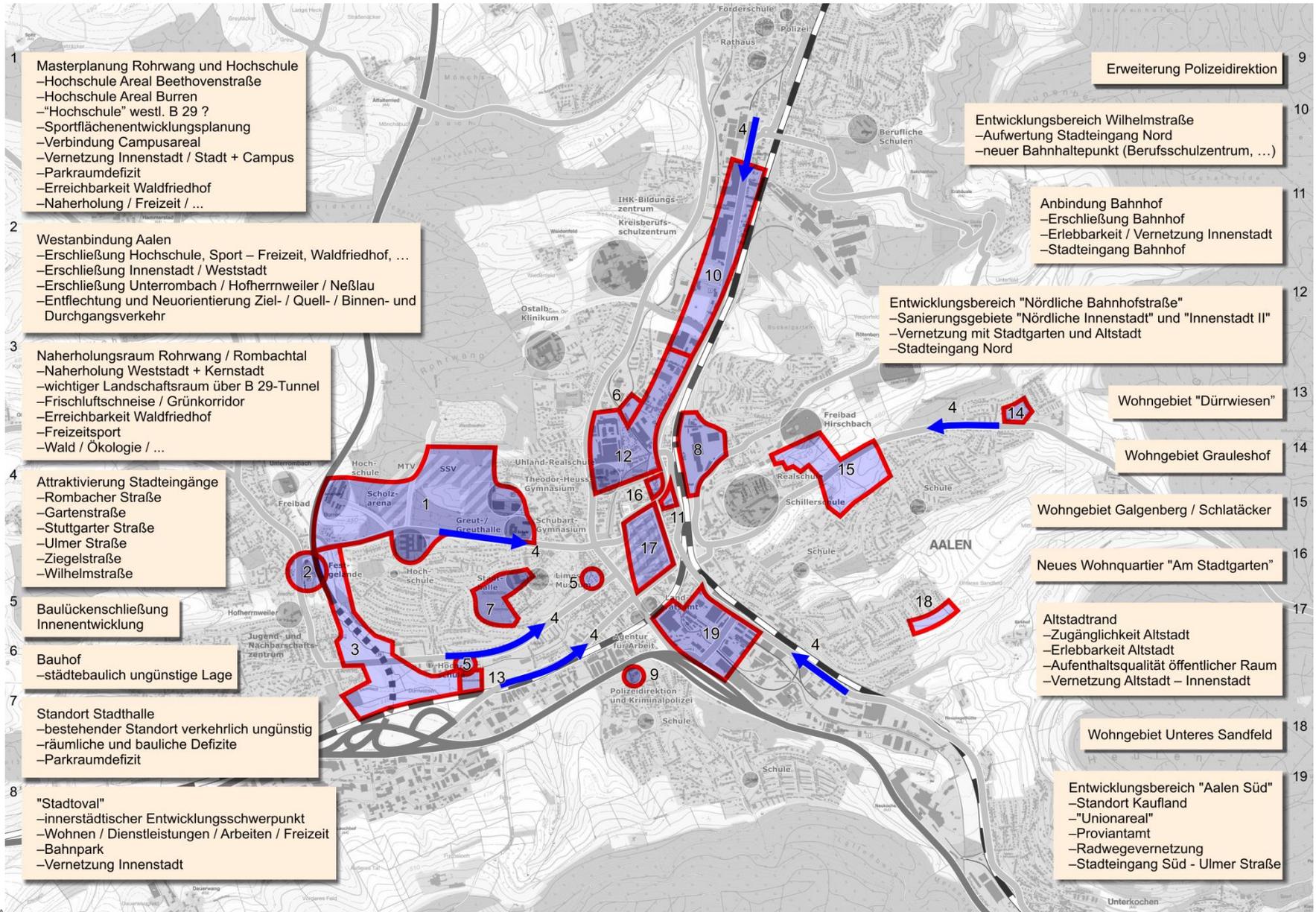


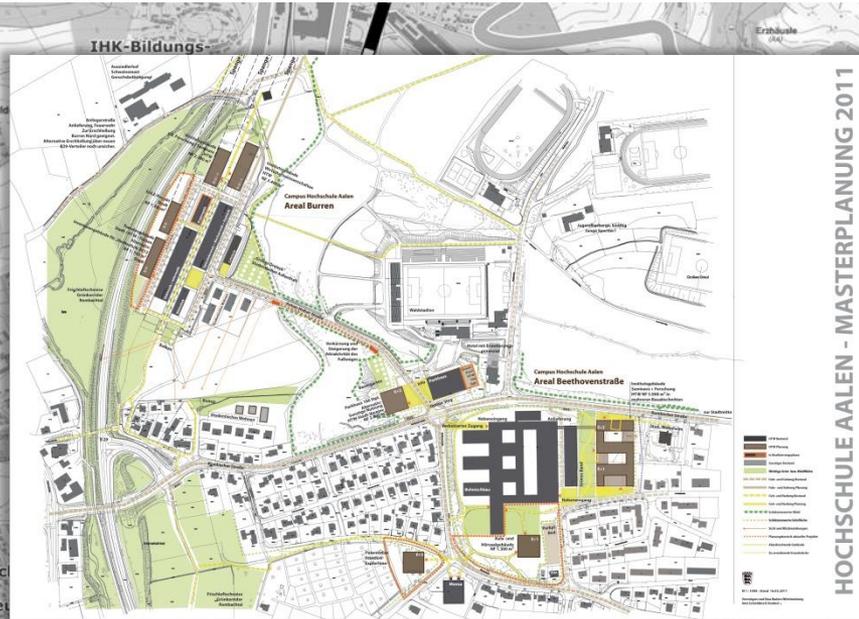
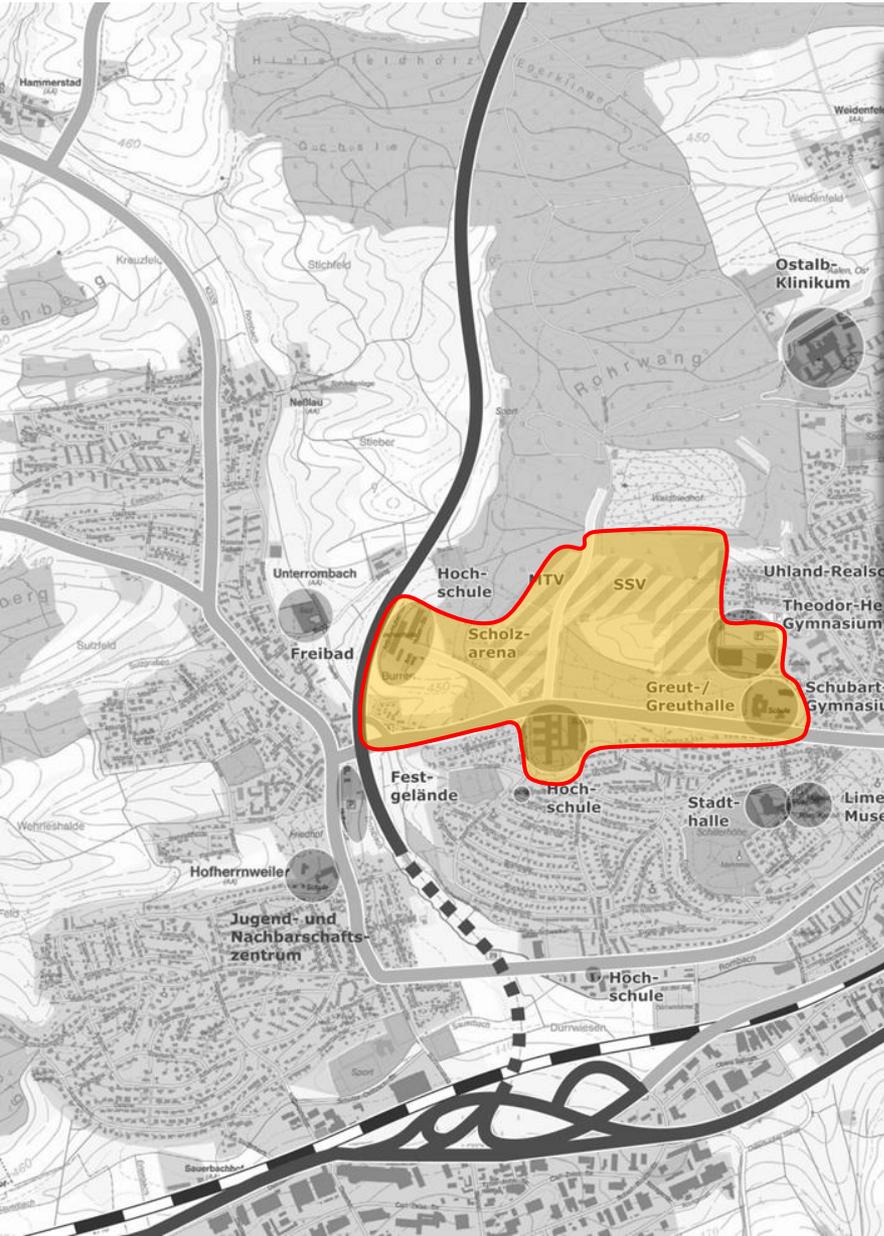
Ablauf Lärmaktionsplan



Städtebauliche Rahmenbedingungen







Masterplanung Rohrwang und Hochschule

- Hochschule Areal Beethovenstraße
- Hochschule Areal Burren
- Hochschule westl. B 29 ?
- 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



Stadtsee am Baustahlgelände



Stadtgartenerweiterung »Sonnenzimmer« am Kocher

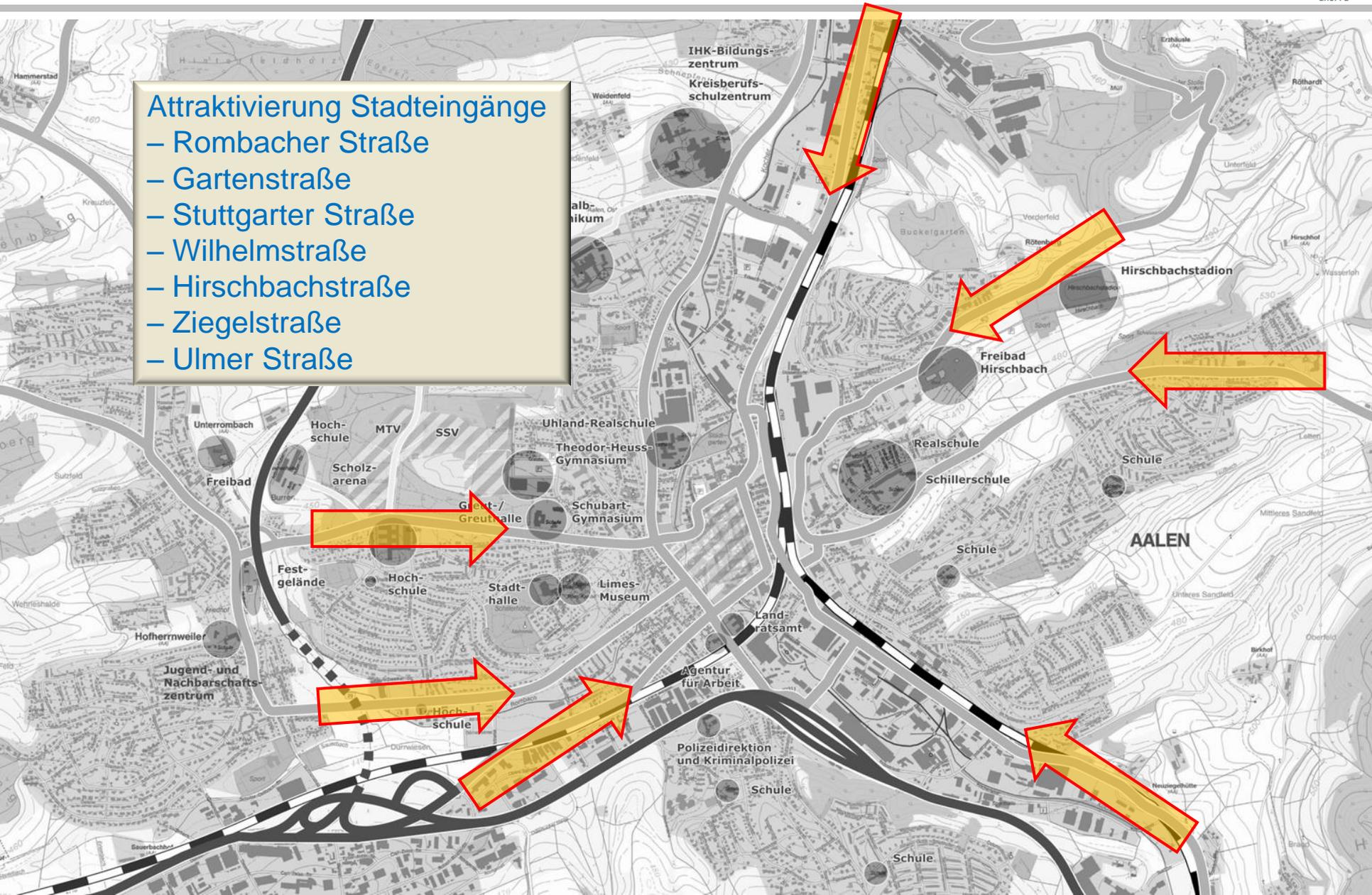


Neuer Park Ostertag



Attraktivierung Stadteingänge

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

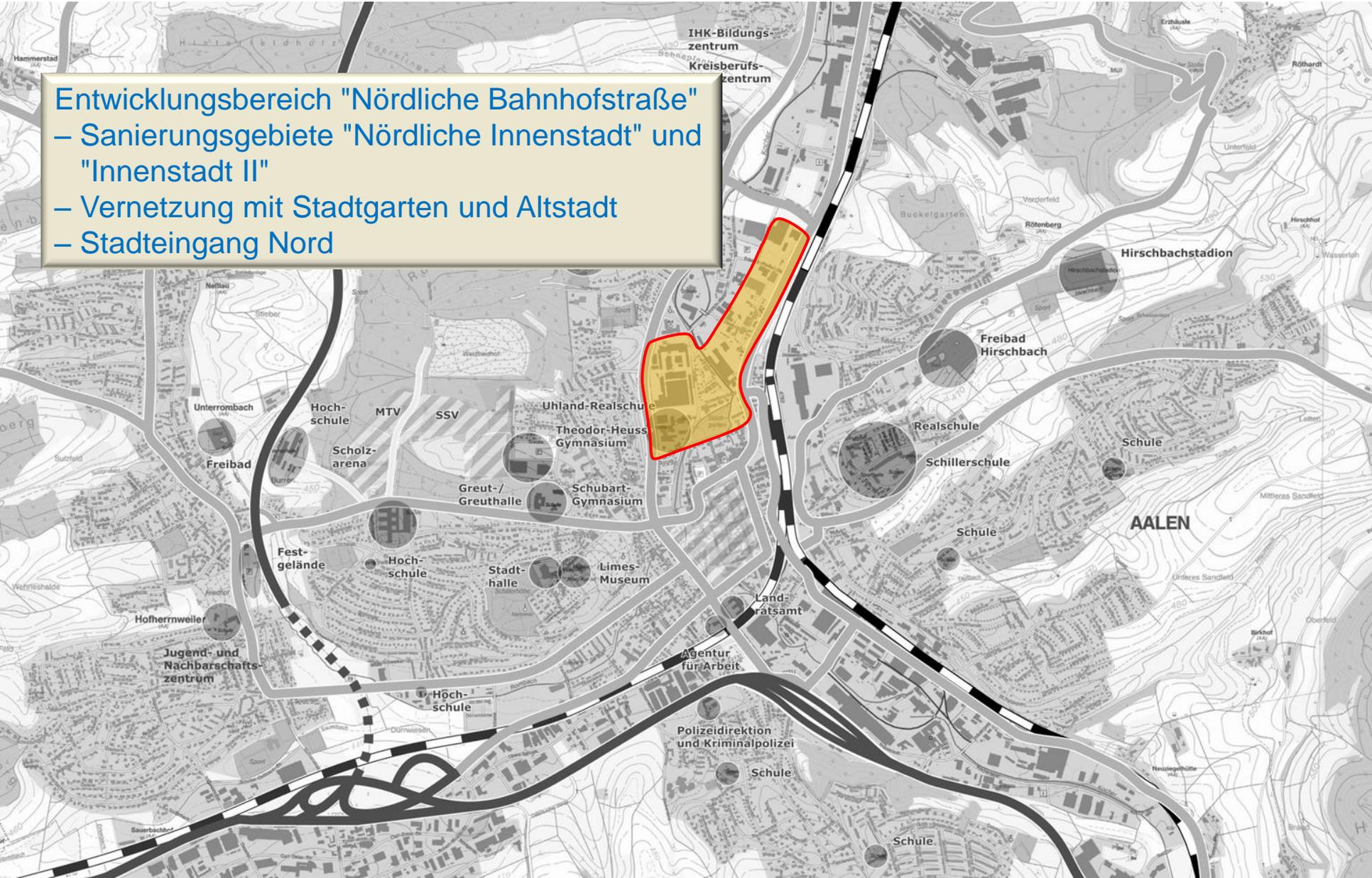




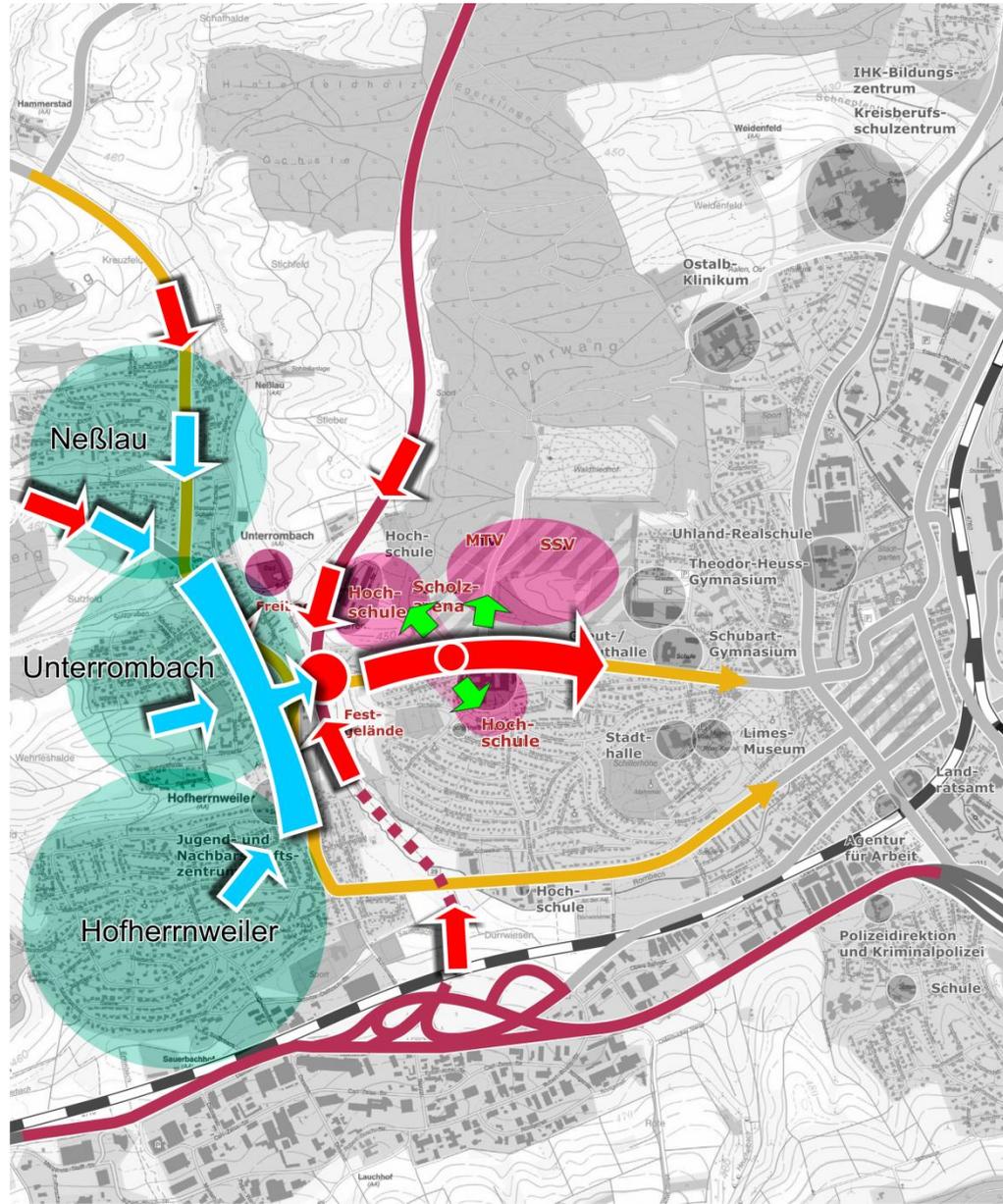
"Stadtoval"

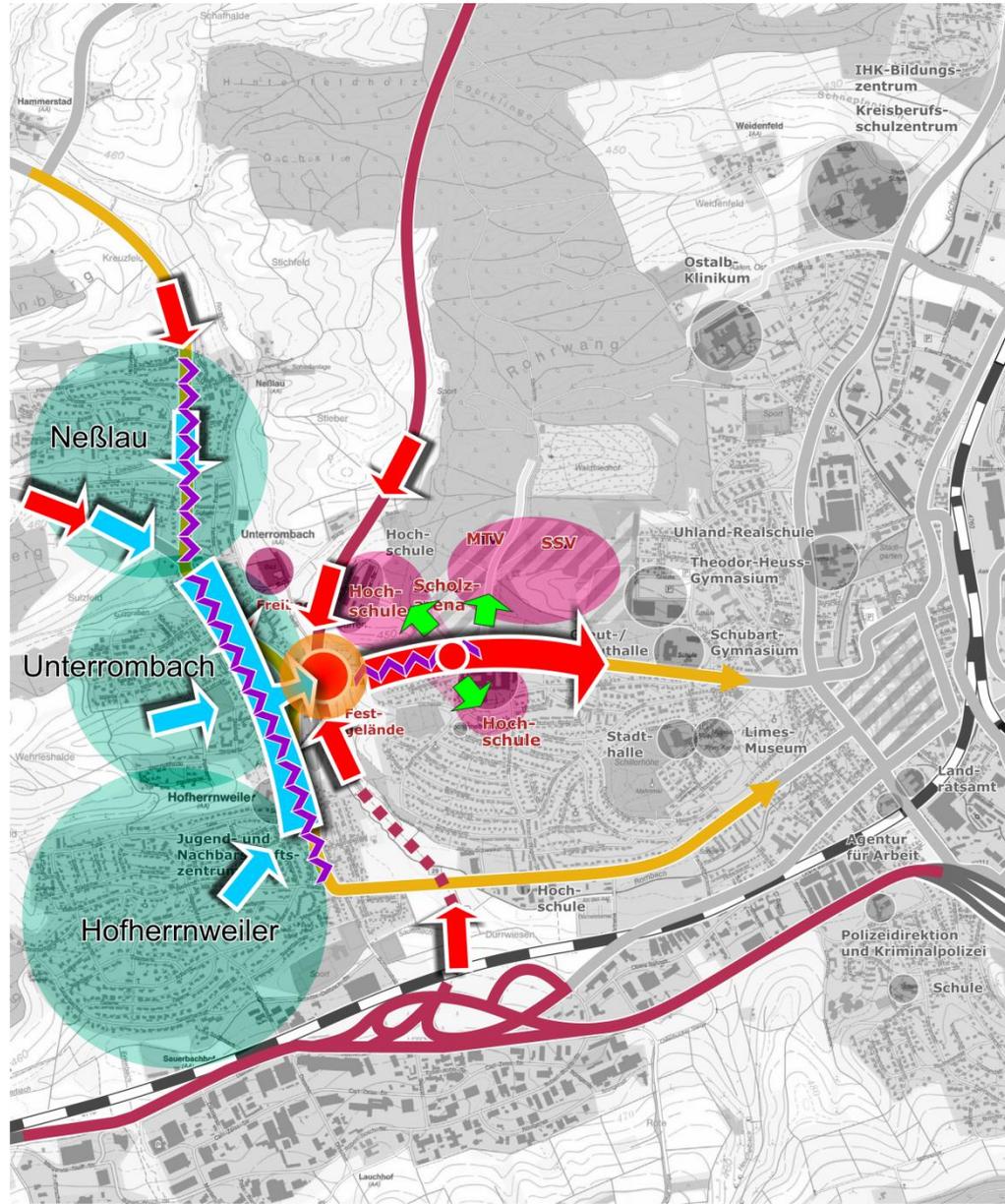
- innerstädtischer Entwicklungsschwerpunkt
- Wohnen / Dienstleistungen / Arbeiten / Freizeit
- Bahnpark
- Vernetzung Innenstadt

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

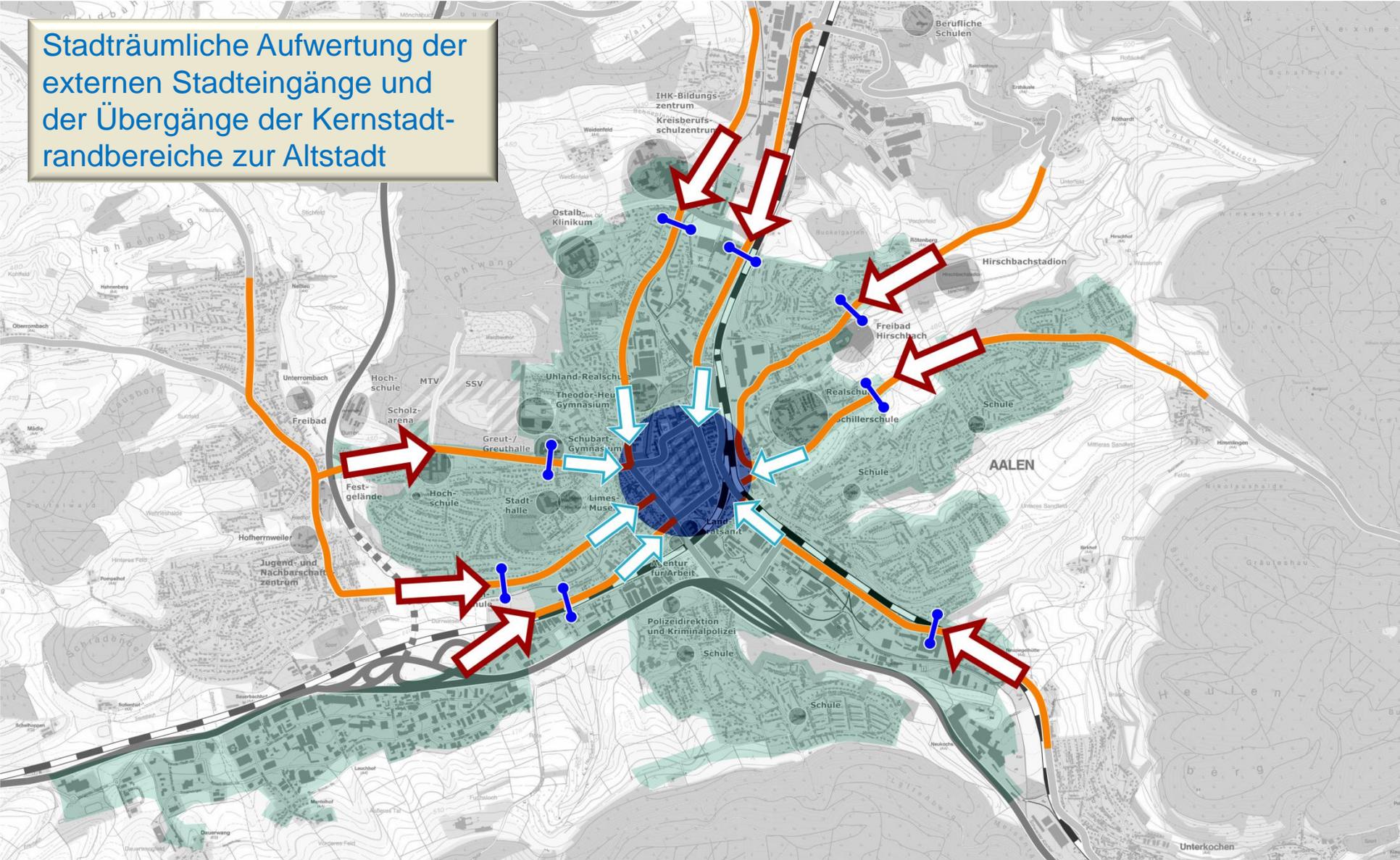








Stadträumliche Aufwertung der externen Stadteingänge und der Übergänge der Kernstadtrandbereiche zur Altstadt



1. STÄDTEBAU / ÖKOLOGIE Planerische Oberziele

Herausarbeiten städtebaulicher Bereiche / Quartiere unter Berücksichtigung funktionaler und räumlicher Kriterien bei besonderer Betrachtung des historischen Stadtkerns als Stadtmitte / Schonung und Pflege der historischen Bausubstanz

Stadtverträgliche Lösungsansätze für das Hauptstraßensystem durch ein Funktions- und Gestaltungskonzept für die "Öffentlichen Räume"

Qualitätvolle Begrünung und Gestaltung der Stadt- und Ortseingänge

Berücksichtigung bzw. Überprüfung vorhandener Planungsprozesse / -verfahren auf ihre verkehrskonzeptionellen Konsequenzen / umweltverträgliche Mobilität (z. B. FNP, Strukturpläne, Rahmenpläne, etc.)

Berücksichtigung des Klimaschutzes – Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Verbesserung der Verknüpfung der Weststadt mit der Innenstadt

Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (Standortqualität / Image)

Barrierefreiheit, insbesondere in Haltebereichen des ÖPNV (Straßen- und Platzräume)

2. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Beseitigung städtebaulicher Mängel

- Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Beseitigung bestehender "Angsträume" und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Attraktiver Ausbau des Car-Sharing-Angebots

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen

Keine Verlagerung in sensible Wohngebiete

Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Hochschule, Stadion (Zu- und Abfahrten Parkieranlagen, etc.)

Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Beachtung von Regeln / Vorschriften

3. RUHENDER VERKEHR

Bewirtschaftung des Parkraums Innenstadt

- Bewirtschaftung zugunsten der Kurzzeitparker (Kunden- und Einkaufsverkehr, Wirtschafts- und Lieferverkehr, Besucherverkehr)
- Berücksichtigung der Belange der Anwohner
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs

Kapazität des Stellplatzangebots

- Orientierung an den Belangen des innerstädtischen Einzelhandels
- Bei Bau von Stellplatzanlagen sind entsprechende Stellplätze im Straßenraum zu beseitigen, wenn dadurch eine Verbesserung für Fuß- / Radverkehr und ÖPNV ermöglicht wird

Stellplatzkonzept

- Reduzierung des innerstädtischen Angebots von Beschäftigtenparkplätzen mit dem Ziel einer stärkeren Nutzung des Umweltverbunds
- Gezielte Parkbevorzugungen für Anwohner in den Übergangszonen zur bewirtschafteten Innenstadt

Parkleit- und Informationssystem

- Vermeidung von Parkplatz-Suchfahrten
- Beseitigung von Straßenraumstellplätzen und Substitution in konzentrierten Parkieranlagen, die in das Parkleitsystem integriert werden können

4. ÖPNV

Offensive Strategie für den Busverkehr – dem Busverkehr muss in der Kernstadt grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden

Steigerung der Attraktivität durch Angebotsverbesserungen

- umfassende Maßnahmen im Bereich Fahrplanangebot, Liniennetz, Haltestellenausstattung / Fahrzeuge
- offensives Tarifangebot
- alternative Bedienungsangebote

Steigerung der Attraktivität durch Busbeschleunigungsprogramm

- Bus-Sonderfahrstreifen (Busspuren)
- Bus-Präferenzsystem an Lichtsignalanlagen

Marketing

- Bewusstseinsbildung und Identifikation mit dem ÖPNV
- Fahrgastinformation und -bedienung
- Unterstützung durch Einzelhandel

Integration des Schienenverkehrs

- Erhöhung des Anteils der Schiene an der Verkehrsleistung durch Regionalisierung Nahverkehr, zusätzliche Haltepunkte, Optimierung Umweltverbund

Schaffung einer kostengünstigen und hohen Mobilität in der Stadt und in den Teilorten durch den ÖPNV

5. FUSSGÄNGER / RADVERKEHR

Steigerung der Attraktivität durch ein geschlossenes, möglichst engmaschiges und durchgängiges Wegesystem für Fußgänger und Radfahrer

Steigerung des Radverkehrs durch sichere, direkte und zügig befahrbare Radwege / Radstreifen bzw. Radrouten

- Komplettierung Radwegesystem / Radwegeachsen Innenstadt
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten

Steigerung des Radverkehrs durch Schaffung infrastruktureller Einrichtungen wie z. B. Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleih- und –reparatur-Stationen, Informationssysteme, etc.

Bewusstseinsbildung

- Stärkung des Bewusstseins, durch Nutzung des Fahrrads und Verzicht auf den MIV zur Verbesserung der Lebensverhältnisse beizutragen
- Werbung, Flyer, Mobilitätserziehung Schule

Verbesserung der Wege für Fußgänger und Menschen mit Einschränkungen

Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch ein gut ausgebautes Radwegenetz mit Fahrradabstellanlagen

Realisierung eines geschlossenen Radroutennetzes (Tempozonen, Schutzstreifen, Radwege, Abstellmöglichkeiten)

**Weitere Ziele
Projektgruppe**

Konkrete rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

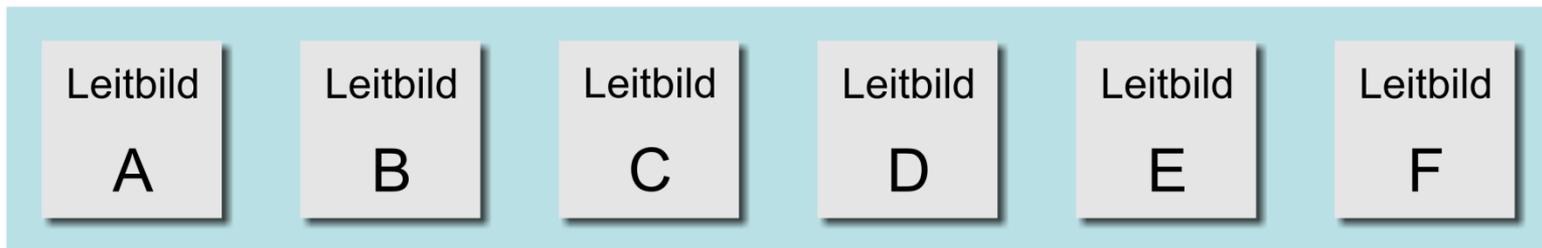
Verkehrssicherheit und Umweltfreundlichkeit

Strukturierung der Mobilitätsangebote und Verknüpfung der Verkehrsträger,
um kombinierte Angebote (Parken, Radverkehr, Car-Sharing) zu schaffen

Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten

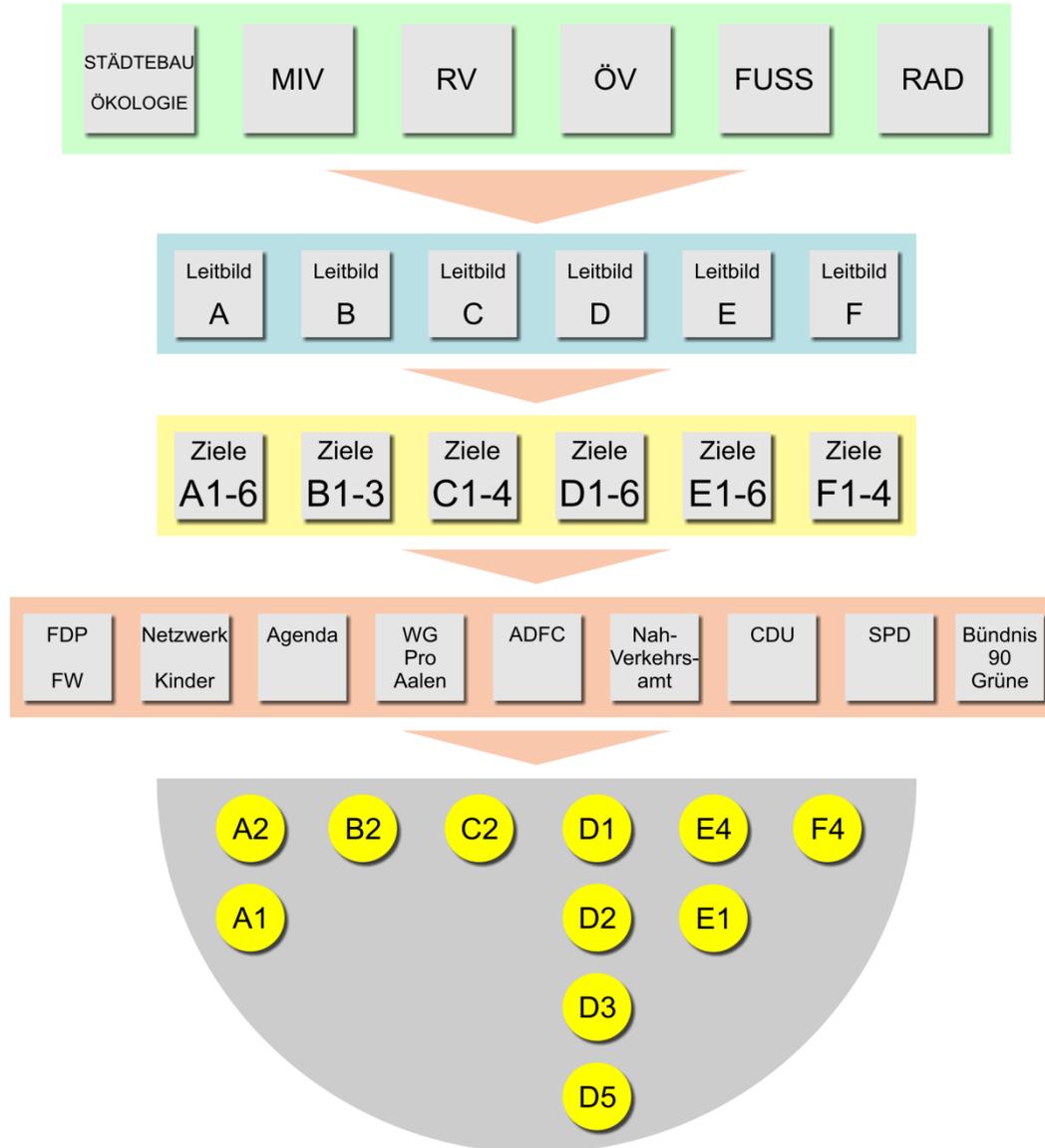
Verminderung der verkehrsbedingten Kosten

INHALTLICHE BÜNDELUNG DER PLANUNGSZIELE



- A. Optimierung der Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur mit Mitteln des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements
- B. Nachhaltige Verminderung des Energieverbrauches sowie der Lärm- und Schadstoffbelastung
- C. Gleichrangige Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen
- D. Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- E. Städtebauliche Aktivierung innenstadtnaher Entwicklungsbereiche in der Kernstadt und den Stadtteilzentren
- F. Städtebauliche Entwicklung der Stadteingänge und der zentralen Aufenthaltsbereiche

INHALTLICHE BÜNDELUNG DER PLANUNGSZIELE



STADT AALEN – RÜCKKOPPELUNG / GEWICHTUNG PLANUNGSZIELE

ZUSAMMENFASSUNG

	PRIORISIERUNG				Gibt es Zielkonflikte ?	Welche Ziele sind quantitativ messbar?	BEMERKUNGEN
	Dringlich + wichtig	Dringlich	Wichtig	weder dringlich noch wichtig			
A1	●●	●	●●●●			X	
A2	●●●●	●	●	○			
A3	●●●		●●	○		X	
A4	●●	●	●	○			
A5	●●	●	●	○		XX	
A6	●	●	●●●			X	
B1	●●		●●				
B2	●●	●●	●●			X	
B3	●●	●	●	○		XX	
C1	●●●		●●			X	
C2	●●●●●●	●●	●			XXX	
C3	●●●	●				X	
C4	●	●●●	●●			XXX	

STADT AALEN – RÜCKKOPPELUNG / GEWICHTUNG PLANUNGSZIELE

ZUSAMMENFASSUNG

	PRIORISIERUNG				Gibt es Zielkonflikte ?	Welche Ziele sind quantitativ messbar?	BEMERKUNGEN
	Dringlich + wichtig	Dringlich	Wichtig	weder dringlich noch wichtig			
D1	●●●●●●●		●●●			X	
D2	●●●	●	●●●●			XX	
D3	●●●	●●		○		XX	
D4			●●			X	
D5	●●	●●	●●			X	
D6	●●		●●●●				
E1	●	●●	●●●●●				
E2	●●	●	●			X	
E3			●●●	○			
E4	●●●		●●●				
E5	●		●●●●●			X	
E6	●●	●	●	○			
F1	●	●	●●●				
F2	●		●	○			
F3	●●		●			X	
F4	●●●●●	●	●				

Gewichtung Planungsziele

- C.2 Verbesserung der Mobilitätsangebote für Fußgänger und Menschen mit Einschränkungen, u. a. Gewährleistung von Barrierefreiheit im Bereich von Haltestellen, etc..
- D.1 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowohl in der Kernstadt als auch in den Stadtteilen und im ländlichen Raum durch umfassende Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit grundsätzlicher Präferenzierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr .
- F.4 Beseitigung städtebaulicher Missstände wie z. B. bestehende "Angsträume" (Fußgänger / Radfahrer) und Bereiche mit überhöhter Geschwindigkeit und unattraktiven, gefährlichen Fußgänger- / Radfahrerquerungen.
- A.2 Optimierung der Verkehrsleitsysteme zur Gewährleistung stadtverträglicher Gesamtverkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmer (Kfz / ÖPNV / Fuß / Radverkehr).
- D.2 Verbesserung der wichtigen Vernetzung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (Fuß / Rad / Busverkehr / Schienenverkehr).
- D.3 Steigerung des Radverkehrs durch ein gut ausgebautes, geschlossenes und sicheres Radroutennetz mit attraktiven infrastrukturellen Einrichtungen, wie z. B. Fahrrad-abstellanlagen, Fahrradverleih- und -reparatur-Service, Informationssysteme, etc..

Gewichtung Planungsziele

- E.4 Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und Schaffung einer attraktiven Vernetzung der Campus-Areale. Darüber hinaus Sicherung baulicher Entwicklungsmöglichkeiten der Hochschule.
- B.2 Berücksichtigung des Klimaschutzes – spürbare Verminderung der vom Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen (Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Stickoxide, Feinstaubpartikel, Lärm, etc. ...).
- D.5 Schaffung gut vernetzter und attraktiver Fußwegeverbindungen zu den infrastrukturellen Schwerpunkten der Kernstadt und den Stadtteilen (Stadtmitte / Ortsmitten / Schulen / Kindergärten / Haltestellen / etc.).
- A.1 Erhalt bzw. Ausbau der bestehenden guten Verkehrsinfrastruktur insbesondere unter den Aspekten einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität für Bewohner, Kunden und Beschäftigte.
- E.1 Förderung einer ökologisch stadtverträglichen Innenentwicklung mit Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten und attraktiver Anbindung an die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (z. B. Entwicklungsbereiche Stadtoval / Aalen-Süd Union-Areal, ... / Sanierungsgebiete nördliche Innenstadt / etc.).

Sammlung aller Planungsziele

A. Optimierung der Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur mit Mitteln des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements

- A.1 Erhalt bzw. Ausbau der bestehenden guten Verkehrsinfrastruktur insbesondere unter den Aspekten einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität für Bewohner, Kunden und Beschäftigte.
- A.2 Optimierung der Verkehrsleitsysteme zur Gewährleistung stadtverträglicher Gesamtverkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmer (Kfz / ÖPNV / Fuß / Radverkehr).
- A.3 Reduzierung der Verkehrsbelastung durch ein umfassendes und nachhaltiges Parkraummanagement (Vermeidung Parkplatzsuchfahrten, Optimierung Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsysteme, insbesondere Parkierung Hochschule).
- A.4 Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Hochschulstandorte und der Sport-/Freizeitinfrastruktur mit Neugestaltung / Neuplanung des Anschlusspunktes B 29 / Rombachstraße.
- A.5 Überprüfung von geeigneten Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung innerhalb der bestehenden Netzhierarchie.
- A.6 Verminderung der verkehrsbedingten Kosten durch Ausschöpfung aller Möglichkeiten einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

B. Nachhaltige Verminderung des Energieverbrauches sowie der Lärm- und Schadstoffbelastung

- B.1 Sicherung des Lebensraumes aller Bewohner für Wohnen, Arbeiten und Erholen.
- B.2 Berücksichtigung des Klimaschutzes – spürbare Verminderung der vom Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen (Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Stickoxide, Feinstaubpartikel, Lärm, etc. ...).
- B.3 Konsequente Umsetzung von verkehrsvermeidenden Maßnahmen zur grundsätzlichen Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

C. Gleichrangige Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen

- C.1 Gleichbehandlung der mobilitätsspezifischen Bedürfnisse aller Bewohner – auch Kinder, Alte und mobilitätseingeschränkte Personen.
- C.2 Verbesserung der Mobilitätsangebote für Fußgänger und Menschen mit Einschränkungen, u. a. Gewährleistung von Barrierefreiheit im Bereich von Haltestellen, etc..
- C.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verringerung verkehrsbedingter Konflikte.
- C.4 Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt in gleichberechtigter Form für alle Verkehrsarten (Fuß / Rad / ÖPNV / motorisierter Individualverkehr).

D. Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes

- D.1 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowohl in der Kernstadt als auch in den Stadtteilen und im ländlichen Raum durch umfassende Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit grundsätzlicher Präferenzierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr .
- D.2 Verbesserung der wichtigen Vernetzung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (Fuß / Rad / Busverkehr / Schienenverkehr).
- D.3 Steigerung des Radverkehrs durch ein gut ausgebautes, geschlossenes und sicheres Radroutennetz mit attraktiven infrastrukturellen Einrichtungen, wie z. B. Fahrrad-abstellanlagen, Fahrradverleih- und –reparatur-Service, Informationssysteme, etc..
- D.4 Steuerung des innerstädtischen Stellplatzangebotes orientiert an den Belangen des innerstädtischen Einzelhandels mit dem Ziel einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes.
- D.5 Schaffung gut vernetzter und attraktiver Fußwegeverbindungen zu den infrastrukturellen Schwerpunkten der Kernstadt und den Stadtteilen (Stadtmitte / Ortsmitten / Schulen / Kindergärten / Haltestellen / etc.).
- D.6 Stärkere Orientierung der weiteren Siedlungsentwicklung insbesondere an den Zielen des Umweltverbundes (Stadt der kurzen Wege / Vernetzung Campusareale / etc.).

E. Städtebauliche Aktivierung innenstadtnaher Entwicklungsbereiche in der Kernstadt und den Stadtteilzentren

- E.1 Förderung einer ökologisch stadtverträglichen Innenentwicklung mit Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten und attraktiver Anbindung an die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (z. B. Entwicklungsbereiche Stadtoval / Aalen-Süd Union-Areal, ... / Sanierungsgebiete nördliche Innenstadt / etc.).
- E.2 Stärkung des historischen Stadtkerns als zentrale Stadtmitte durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit der Altstadt unter besonderer Betrachtung und Schonung der historischen Bausubstanz.
- E.3 Reaktivierung öffentlicher Freiräume für städtisches Leben (Aufenthalts-/Verweilfunktion) durch stadtverträgliche Integration der Mobilitätsbedürfnisse.
- E.4 Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und Schaffung einer attraktiven Vernetzung der Campus-Areale. Darüber hinaus Sicherung baulicher Entwicklungsmöglichkeiten der Hochschule.
- E.5 Berücksichtigung einer attraktiven Grünvernetzung der innerstädtischen Lebensräume mit dem umgebenden Naturraum (Naherholungsräume, Grünkonzeption, Grünzäsuren, etc.).
- E.6 Städtebauliche Aufwertung der Stadtteile Neßlau, Unterrombach und Hofherrnweiler durch Entlastung vom Fremd-/Durchgangsverkehr unter Abwägung der Aspekte Landschaft / Ökologie / Städtebau / verkehrliche Wirksamkeit / etc..

F. Städtebauliche Entwicklung der Stadteingänge und der zentralen Aufenthaltsbereiche

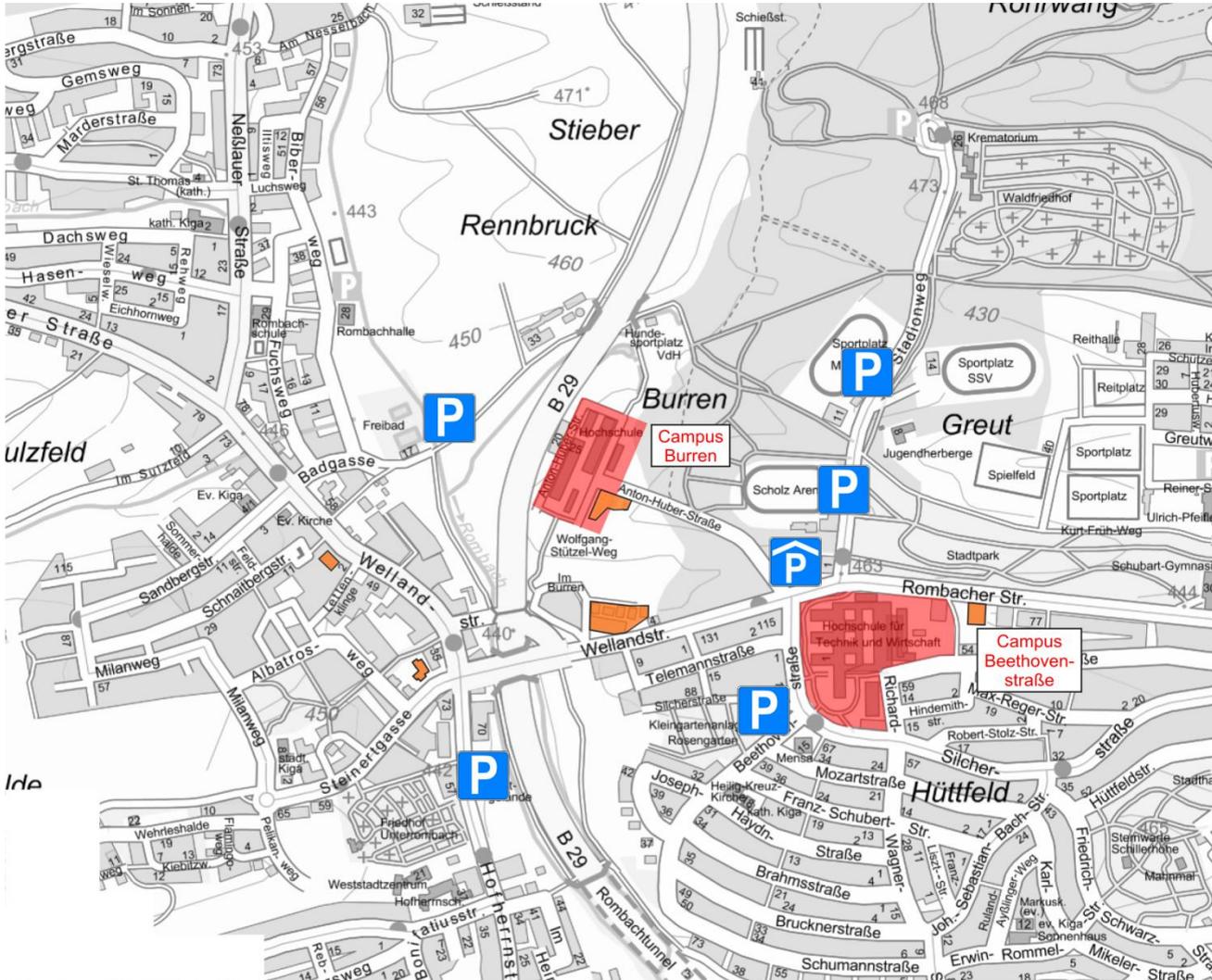
- F.1 Stadträumliche Aufwertung der "Stadteingänge" Wellandstraße / Rombacher Straße, Gartenstraße, Stuttgarter Straße, Wilhelmstraße, Ulmer Straße, Ziegelstraße in der Kernstadt.
- F.2 Qualitätvolle Begrünung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten und Ortseingänge der Stadtteile und Ortschaften.
- F.3 Gestalterische Aufwertung und Steigerung der Attraktivität zentraler öffentlicher Räume (Platzräume, Straßenräume, Multifunktionsflächen).
- F.4 Beseitigung städtebaulicher Missstände wie z. B. bestehende "Angsträume" (Fußgänger / Radfahrer) und Bereiche mit überhöhter Geschwindigkeit und unattraktiven, gefährlichen Fußgänger- / Radfahrerquerungen.

Fallbeispiel

Mobilitätskonzept Hochschule - Ausgangssituation

- Dynamische Entwicklung der Hochschule Aalen (seit 2006 Entwicklung Campus Burren)
- Weitere Aufsiedlungen an beiden Hochschulstandorten (Innovationszentrum, explorhino)
- Geteilte Lage beider Hochschulcampus (Beethovenstraße und Burren)
- Trennwirkung der Rombacher Straße/Wellandstraße und des Rohrwangwaldes
 - Negative Auswirkung auf Rad- und Fußgängerverkehr
- Keine ausreichende Außenwirkung der Hochschule Aalen an der innerstädtischen Verbindungachse Rombacher Straße/Wellandstraße
 - Widerspruch zur gewünschten Integration in das Stadtgebiet bzw. zur Bedeutung für die Region
- Vorrangige Ziele:
 - Entwicklung eines nachhaltigen, zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätskonzepts
 - Optimale Erreichbarkeit der Hochschule (Vermeidung verkehrsbedingter Belastungen und Gewährleistung Verkehrssicherheit)
 - Schrittweise Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur

Bestand 2013

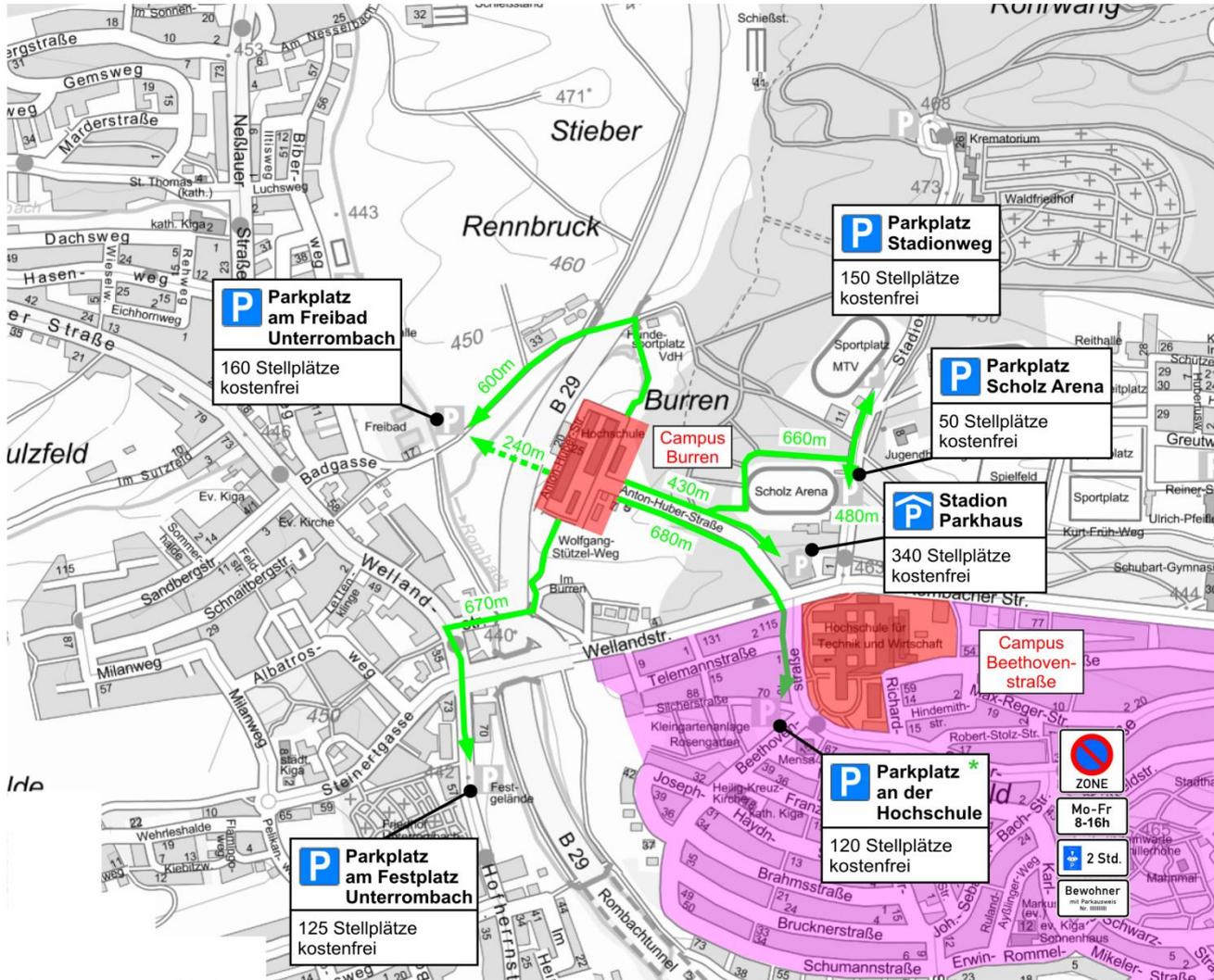


- Standorte Hochschule Aalen
- Studentenwohnheim
- P Parkhaus
- P Parkplatz

Ruhender / Fließender Verkehr

- Nutzung jeglicher Flächen als Parkplatz im direkten Umfeld beider Hochschulstandorte (Knotenpunkte, Waldgebiete, Hofeinfahrten, ...) – Behinderung bei Rettungseinsätzen
- Nichtakzeptanz von Fußwegentfernungen führt zu hohem Parkdruck und unnötigem Parksuchverkehr und „Falschparkern“ unmittelbar am Ziel
- Notwendigkeit für zusätzliche Stellplätze
- Stellplätze im weiteren Umfeld werden wegen fehlender Beleuchtung, topografischen Gegebenheiten, einer fehlenden Campusachse etc. nicht genutzt
- Aufgrund der Lage der Hochschule Zufahrt mit dem Kfz bevorteilt (attraktiver und näher am Ziel als mit Umweltverbund)
- Knotenpunkt Westumfahrung/Wellandstraße grenzwertig belastet
 - Starker Verkehr zur Hochschule, zur Innenstadt und Weststadt
 - Verschärfung der Problematik durch weitere Aufsiedelung
- Unübersichtlichkeit und starke Belastung des Knotenpunktes Rombacher Straße/Beethovenstraße/Anton-Huber-Straße:
 - Erschwerte Überquerung für alle Verkehrsteilnehmer

Erreichbarkeit der Stellplatzanlagen



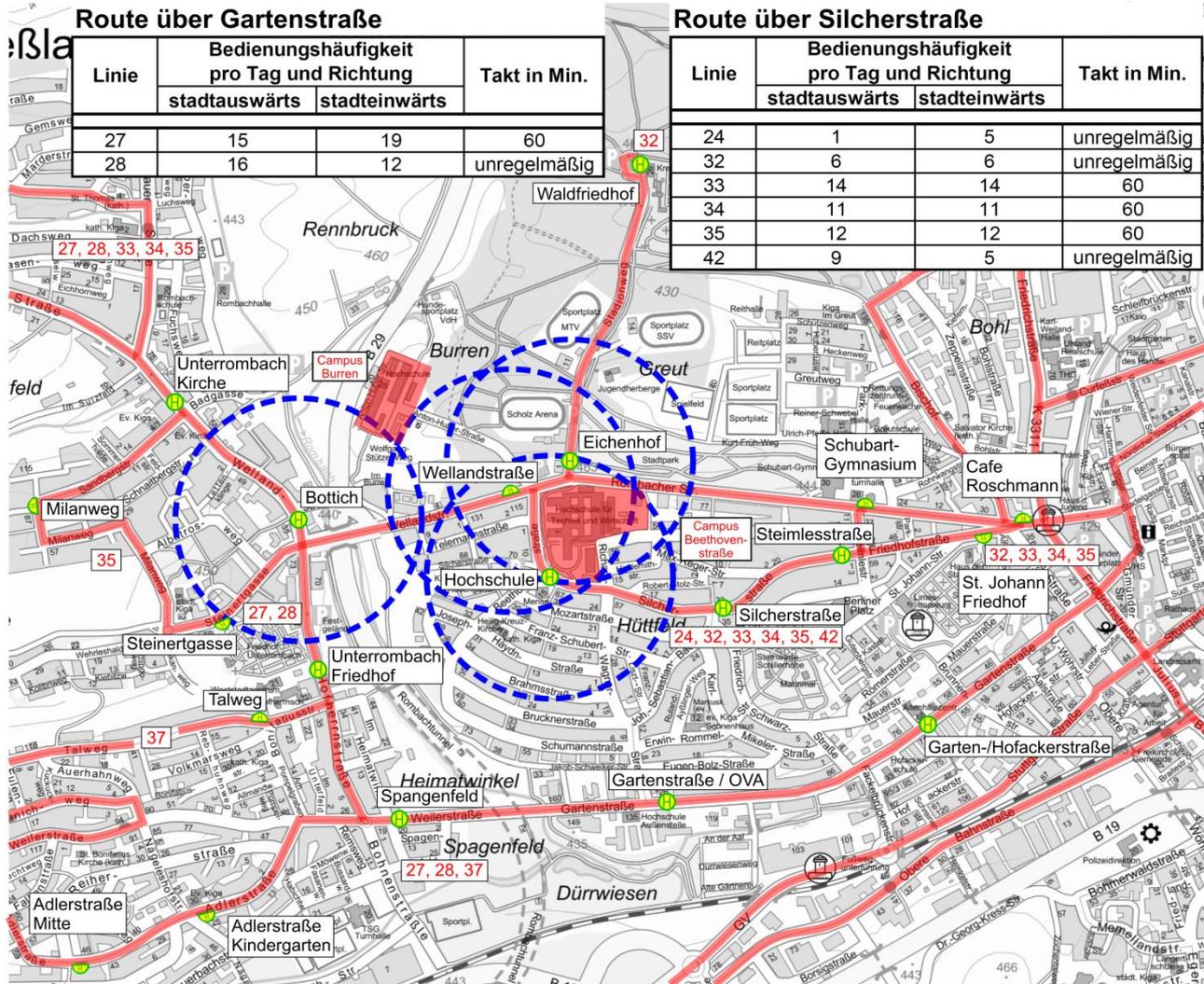
- Standorte Hochschule Aalen
- Erreichbarkeit der Stellplatzanlagen
- P Parkhaus
- P Parkplatz
- ZONE
- Mo-Fr 8-16h
- + 2 Std.
- Bewohner mit Parkausweis Nr. 00000
- ★ Zukünftig Entfall wegen Explorinho

ÖPNV

- Erreichbarkeit der Beethovenstraße vom ZOB innerhalb von 7 Minuten
- Circa 50 Fahrten pro Tag und Richtung durch die Linien 24, 32, 33, 34, 35, 42
- Untertags besteht etwa ein 20 min. Takt von 5:16 -23:35
- Keine direkte Anfahrt des Campus Burren
- Nächste Haltestellen auf der Rombacher Straße:
 - An - und Abmarsch zum Bus durch einen 6-10 min. Fußweg
- Ausstattung der Haltestellen:
 - Rombacher Straße - Hochschule - Eichenhof
 - Silcherstraße - Unterrombach Friedhof

ist verbesserungswürdig (z.B. Fahrgastinformation und Wetterschutz)
- Es fehlt eine Gegenhaltestelle auf der Rombacher Straße (Gegenrichtung über Mensa)
- Semesterticket wird gut von den Studenten angenommen

Erschließung der Hochschule Aalen durch den ÖPNV (Mo-Fr an Schultagen)



Route über Gartenstraße

Linie	Bedienungshäufigkeit pro Tag und Richtung		Takt in Min.
	stadtauswärts	stadteinwärts	
27	15	19	60
28	16	12	unregelmäßig

Route über Sicherstraße

Linie	Bedienungshäufigkeit pro Tag und Richtung		Takt in Min.
	stadtauswärts	stadteinwärts	
24	1	5	unregelmäßig
32	6	6	unregelmäßig
33	14	14	60
34	11	11	60
35	12	12	60
42	9	5	unregelmäßig

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

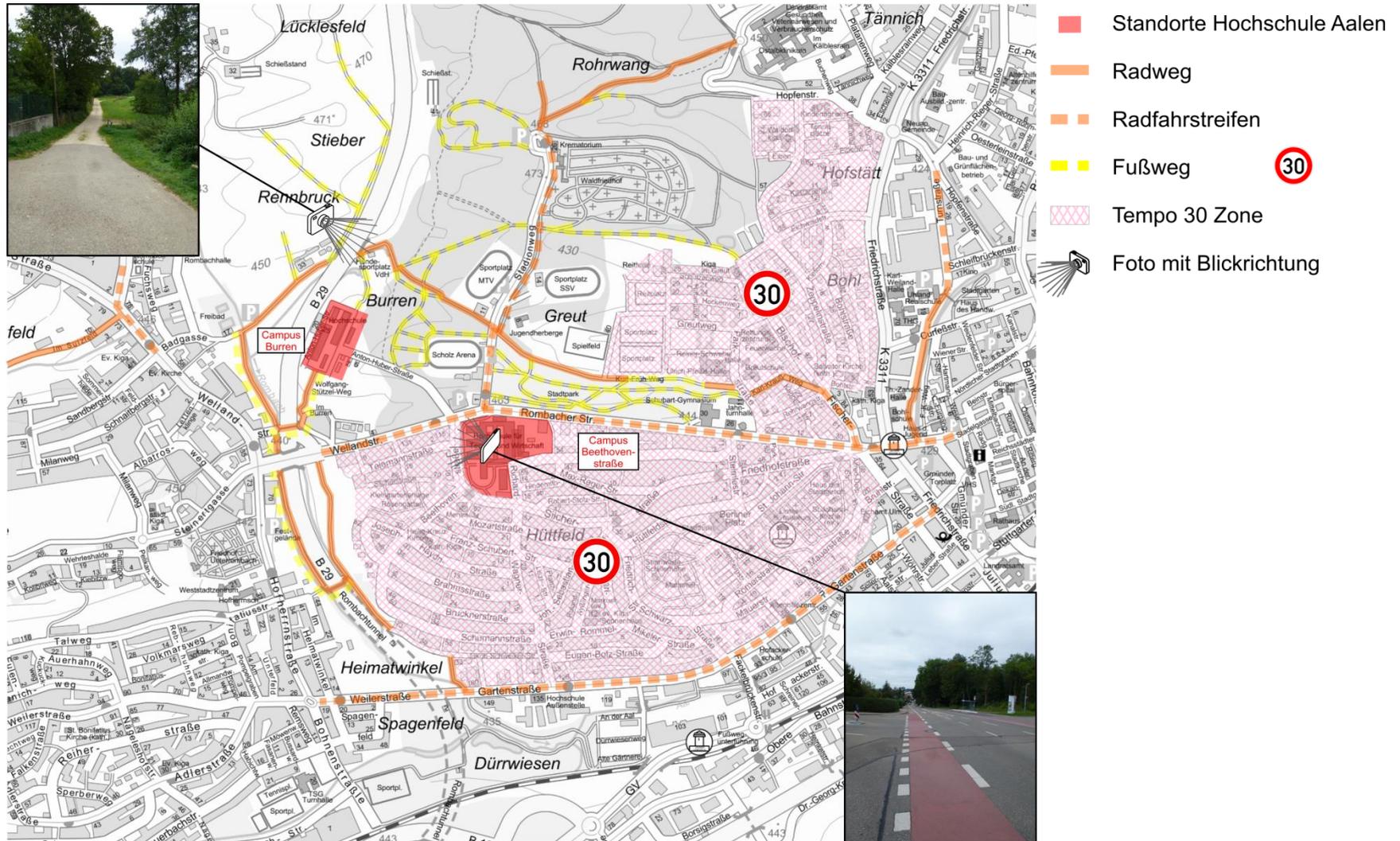
Erste Fahrt:
5:16 Uhr, Linie 24, Richtung ZOB

Letzte Fahrt:
23:35 Uhr, Linie 42, Richtung Essingen

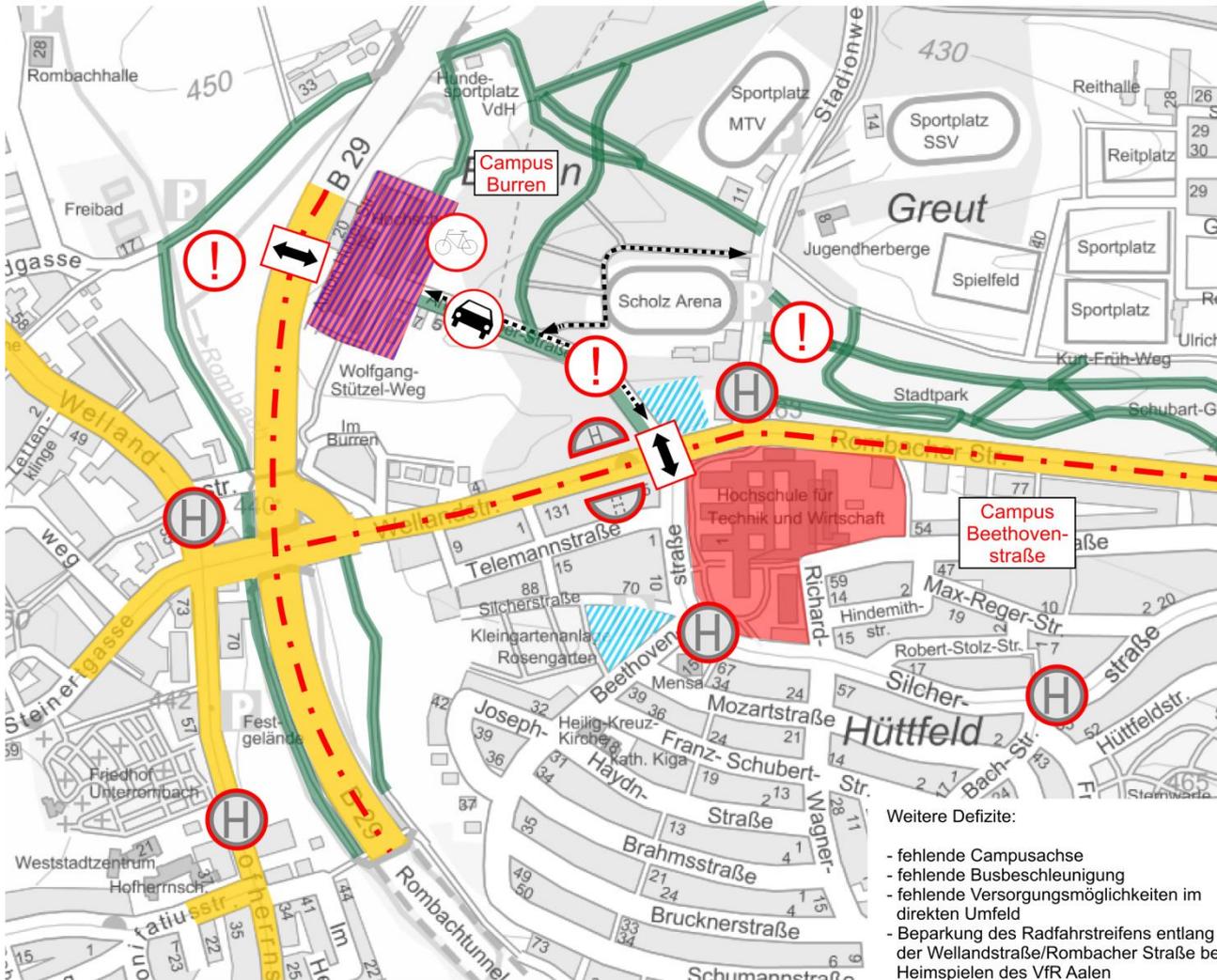
Radverkehr / Fußgänger

- Radfahrstreifen entlang der Rombacher Straße (bei Veranstaltungen im Stadion Verwendung als Parkstreifen) und der Gartenstraße vorhanden
- Wegeverbindung zwischen dem Krankenhaus und dem Greut in Richtung Hochschule über den Stadionweg und den Kurt-Früh-Weg unzureichend
- Richtung Weststadt verlaufen ebenfalls teilweise unbeleuchtete Wegeverbindungen
- Netzlücken und fehlende attraktive Abstellmöglichkeiten an den Zielen
- Günstige fußläufige Erreichbarkeit des Hochschulstandorts
 - Stark ausbaufähige Integration der Campus in den städtischen Kontext
 - Fehlende Campusachse, fehlende Versorgungsmöglichkeiten im direkten Umfeld
- Schlechter Ausbauzustand der Verbindungen, fehlende Vernetzung, lückenhafte Beschilderung
- Zwischen beiden Campus fehlt eine für Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktive Verbindung

Erschließung der Hochschule Aalen mit dem Rad und zu Fuß



Bewertung der verkehrlichen Situation



- Standorte Hochschule Aalen
- Dominanz fließender Kfz-Verkehr
- Dominanz Ruhender Verkehr
- Trennwirkung
- ↔ Querungsdefizit Fußgänger und Radfahrer
- 🚗 widerrechtliches Parken
- H mangelhafte Haltestellenausstattung
- H fehlende Haltestelle
- unbeleuchtete Wegeverbindungen
- fehlende Radfahrverbindung
- ! Angsträume in Abendstunde
- 🚲 fehlende Fahrradstellplätze

Weitere Defizite:

- fehlende Campusachse
- fehlende Busbeschleunigung
- fehlende Versorgungsmöglichkeiten im direkten Umfeld
- Beparkung des Radfahrstreifens entlang der Wellandstraße/Rombacher Straße bei Heimspielen des VfR Aalen

Mögliche Maßnahmen - Zielkonzept

- Berücksichtigung aller Verkehrsarten (MIV, RV, ÖV, Rad und Fußgänger) in einem Gesamtkonzept
- Nachhaltige Verbesserung der Erreichbarkeit auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen
- Stufenweise Umsetzung in Realisierungsschritten
- Wichtige zeitnahe Maßnahmen
 - Verbesserung des Wegenetzes für den Umweltverbund (Attraktivierung, Ergänzung, Wegweisung, Beleuchtung, Campusachse, Querung Rombacher Straße, Querung B 29)
 - Parkraummanagement am Campus Burren
 - Parkleitsystem für die Parkierungseinrichtungen der Hochschule
 - Kurzfristige Ausweisung zusätzlicher Stellplätze (Freibad, Heimatwinkel, südlich der Rombachhalle)
- Weitere Maßnahmen in späteren Realisierungsschritten

Ablauf Workshop / Eintragen in Listen

WORKSHOP 15.02.2014

- 09.00 h – ~14.30 h
- Gruppenarbeit:
 - 1 MIV / RV „KERNSTADT“
 - 2 MIV / RV „STADTTEILE“
 - 3 UMWELTVERBUND (ÖV / FUSS / RAD / ...)
 - 4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR
 - 5 INNENSTADT (ERREICHBARKEIT / AUFENTHALT / ...)
 - 6 STÄDTEBAU / LANDSCHAFT / ÖKOLOGIE
- Freie Gruppenwahl (Info-Abend)
- 1 Moderator je Gruppe (Büros)
- Gruppensprecher (von Gruppe gewählt)
- 1 Verwaltung je Gruppe

WORKSHOP 15.02.2014

ABLAUF

09.00–09.30 Uhr	Begrüßung / Kurzinfo
09.30–11.00 Uhr	Gruppenphase 1
11.00–11.15 Uhr	kurze Pause
11.15–12.15 Uhr	FORUM 1
12.15–13.15 Uhr	Gruppenphase 2
13.15–13.30 Uhr	kurze Pause
13.30–14.30 Uhr	FORUM 2 / Zusammenfassung

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit !

