



## VEP / Mobilitätskonzept 2030

Klausursitzung des Gemeinderates  
am 23. Januar 2015



## Inhaltlicher und zeitlicher Ablauf

- Begrüßung durch Herrn Oberbürgermeister Thilo Rentschler 10 Min.
- Darstellung der Ziele der Klausursitzung und Einführung in den Ablauf. Moderation durch Prof. Gunter Kölz 5 Min.
- Impulsreferat Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz / Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH 40 Min.
  - Inhaltlicher Ablauf
  - Sitzungen / Abstimmungen
  - Analysen / Verkehrsentwicklung
  - Leitbilder / Planungsziele
  - ÖPNV
  - Rad / Fußgänger
  - Lärmaktionsplan
  - Motorisierter Individualverkehr (MIV)
  - Szenarienbildung

## Inhaltlicher und zeitlicher Ablauf

- Gruppenarbeit Bildung von 3 Arbeitsgruppen, die alle die gleichen Themenschwerpunkte erörtern: 90 Min.
  - Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad)
  - Motorisierter Individualverkehr
  - Städtebaulich-ökologisch-ökonomische Rahmenbedingungen
  - Vorstellung der Ergebnisse der Gruppendiskussionen durch den jeweiligen Gruppensprecher
  
- Interpretation der Ergebnisse der Gruppen / evtl. Ableitung von Zielkonflikten – Diskussion / Abwägung 30 Min.
  
- Weiteres Vorgehen 5 Min.
  - inhaltliche Weiterbearbeitung
  - Öffentlichkeitsarbeit
  - Timing 2015

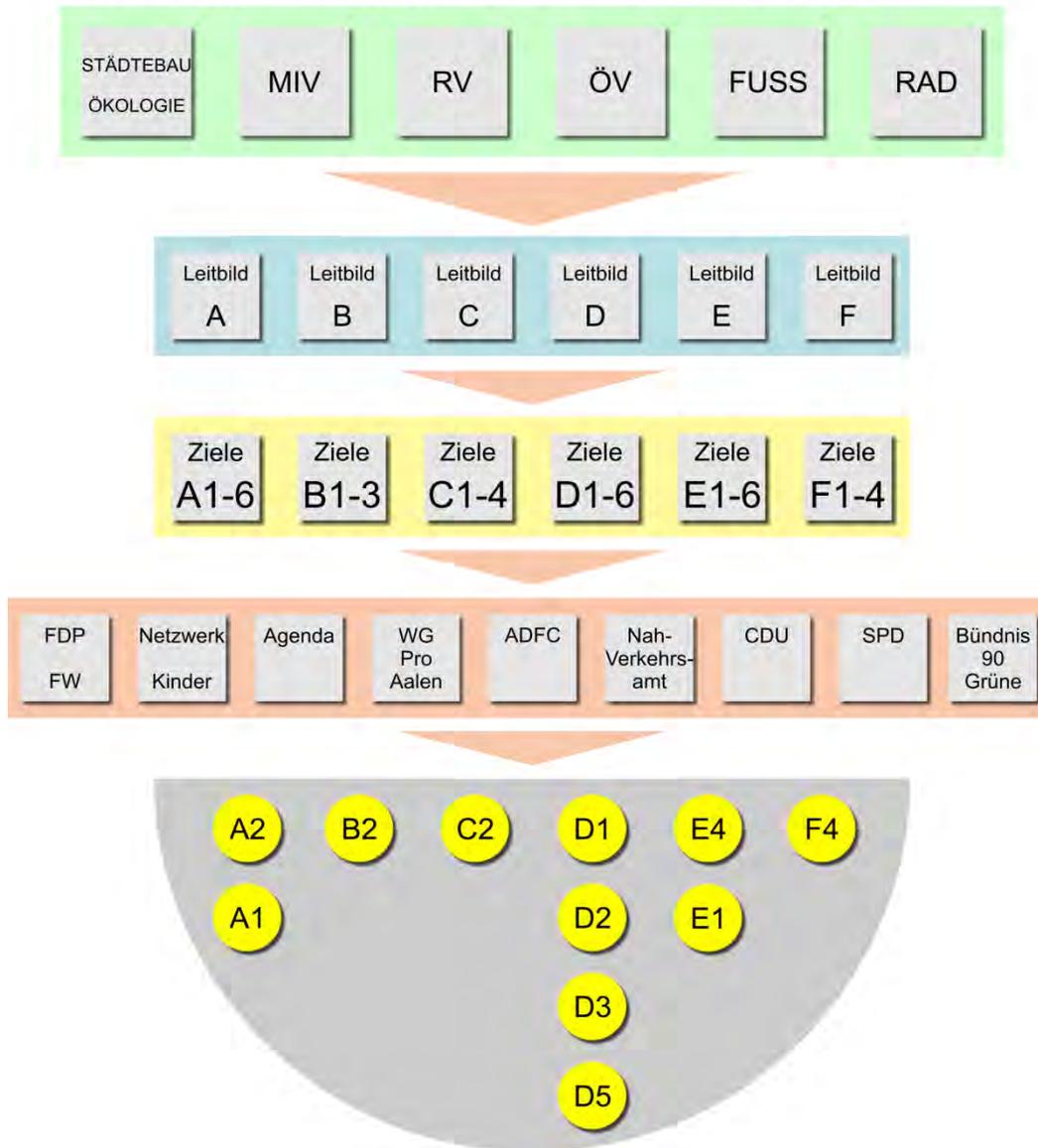
## VEP / Mobilitätskonzept 2030

Zeit	Inhalte / Schritte	Projektgruppe	Öffentlichkeit	Gemeinderat Ausschüsse	Sonstiges / Einzelaspekte ...
<b>2013</b>	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	
<b>2014</b>	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 Kölz

## INHALTLICHE BÜNDELUNG DER PLANUNGSZIELE



## Gliederung

1. Einführung / Stand der Arbeiten / Ausgangslage
2. ÖPNV
3. Radverkehr und Fußgänger
4. Lärmaktionsplan
5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)
6. Szenarienbildung

# 1. Einführung / Stand der Arbeiten / Ausgangslage

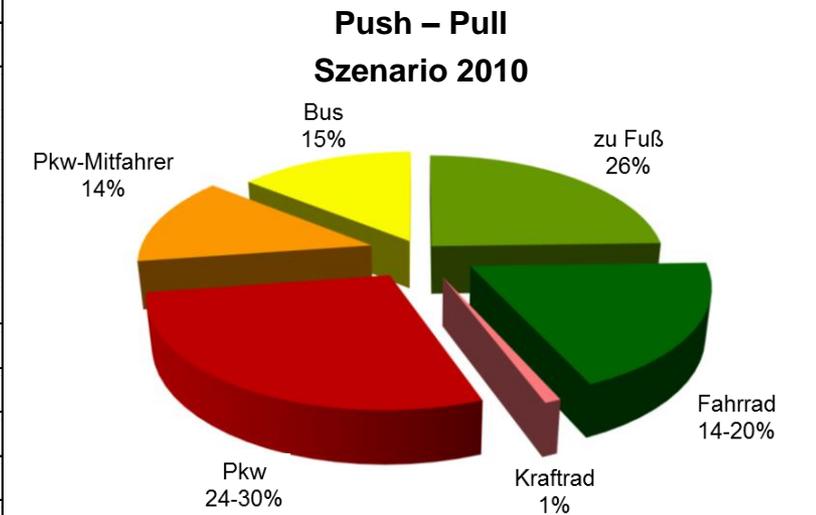
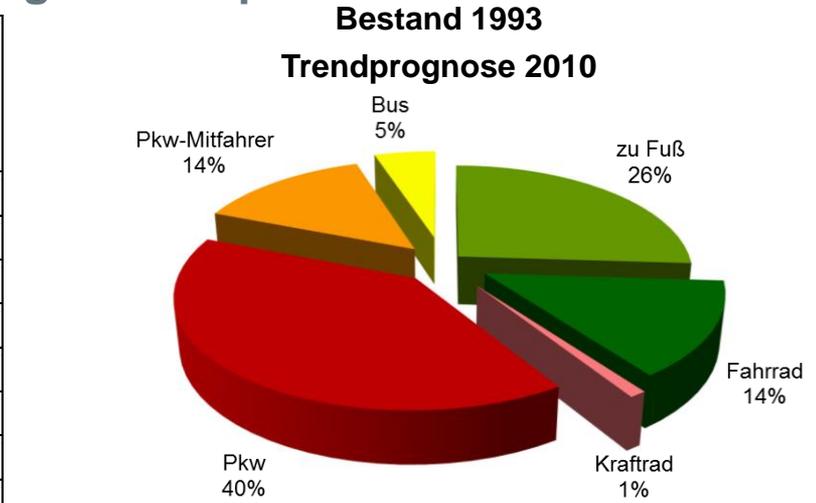
## Einführung / Stand der Arbeiten

### Zeitablauf

- 11. April 2013                    Vorstellung des Vorgehens im ATUS
  - April – Juni 2013                Verkehrserhebungen
  - Februar 2014                    Bürger-Info-Abend, Bürger-Workshop
  - 05. Juni 2014                    Vorstellung der Ziele im ATUS
  - 23. Januar 2015                Klausursitzung Gemeinderat
- Seit April 2013 – acht Sitzungen der Projektgruppe, zahlreiche Abstimmungen mit der Stadtverwaltung (Lenkungskreis, Verwaltungsrunden) sowie weiterer Beteiligter (Busunternehmer, Stadtwerke, Regionalverbund Ostwürttemberg u.a.)
- März 2015                        Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung geplant

## VEP Aalen 1995 – Maßnahmen und Entwicklung Modal Split

Vorgeschlagene Maßnahmen	Prognose -Nullfall	realisiert	offen
<b>Straßennetz</b>			
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
<b>ÖPNV</b>			
Umsetzung Stadtbus		o	
Durchmesserlinien			x
Vertaktung		o	
ZOB	x	o	
Rendezvous			x
Neue Linienführung Unterkochen		x	
<b>Fußgänger / Radverkehr</b>			
Bus-/Radfahrstraße Nördlicher Stadtgraben		o	
Radverkehrsachse Innenstadt West		x	
Unterführung Neue Welt		x	
Verringerung Trennwirkung Bahnhofstraße		x	
Verringerung Trennwirkung Stuttgarter Straße			x

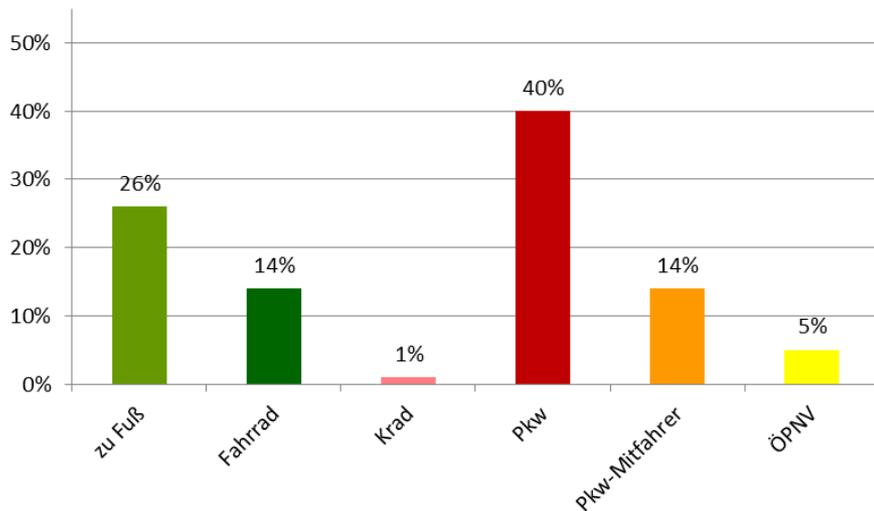


x trifft zu  
o trifft teilweise zu

## Ergebnis der Haushaltsbefragungen

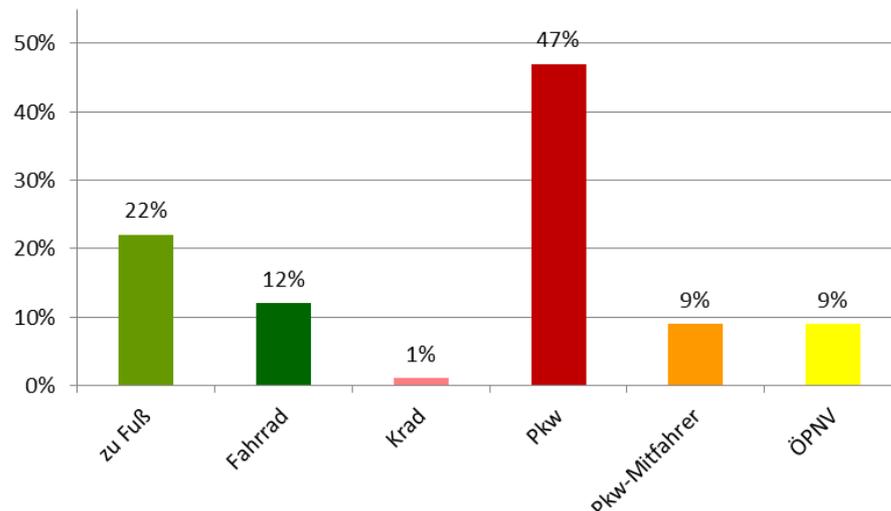
### Entwicklung des Modal Split seit 1993

**1993**



MIV 55%  
Umweltverbund 45%

**2013**

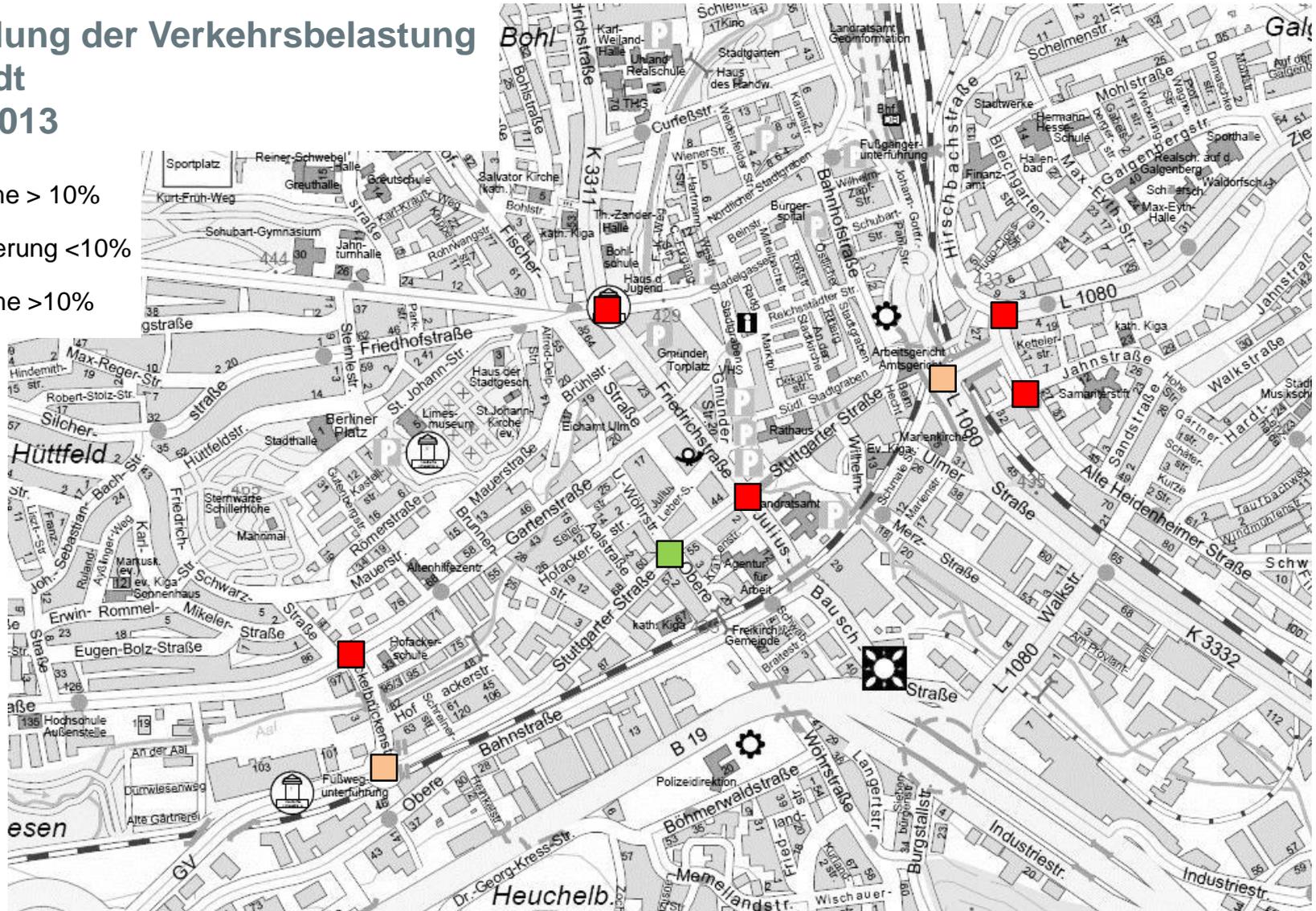


MIV 57%  
Umweltverbund 43%

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

# Entwicklung der Verkehrsbelastung Kernstadt 1993 – 2013

- Zunahme > 10%
- Veränderung < 10%
- Abnahme > 10%



Quelle: Schleifenerfassung der Stadt Aalen

## Leitbilder und Planungsziele

**A. Optimierung der Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur**

A 2 Optimierung der Verkehrsleitsysteme zur Gewährleistung stadtverträglicher Gesamtverkehrsabläufe

A 1 Erhalt bzw. Ausbau der bestehenden guten Verkehrsinfrastruktur insbesondere unter den Aspekten einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität

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

B 2 Berücksichtigung des Klimaschutzes – spürbare Verminderung der vom Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen

**C. Gleichrangige Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen**

C 2 Verbesserung der Mobilitätsangebote für Fußgänger, Gewährleistung von Barrierefreiheit

## Leitbilder und Planungsziele

### D. Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren

D 1 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs

D 2 Verbesserung Vernetzung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes

D 3 Steigerung des Radverkehrs durch ein gut ausgebautes Radroutennetz mit attraktiven infrastrukturellen Einrichtungen

D 5 Schaffung attraktiver Fußwegeverbindungen zu den infrastrukturellen Schwerpunkten

### E. Aktivierung innenstadtnaher Entwicklungsbereiche

E 4 Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur

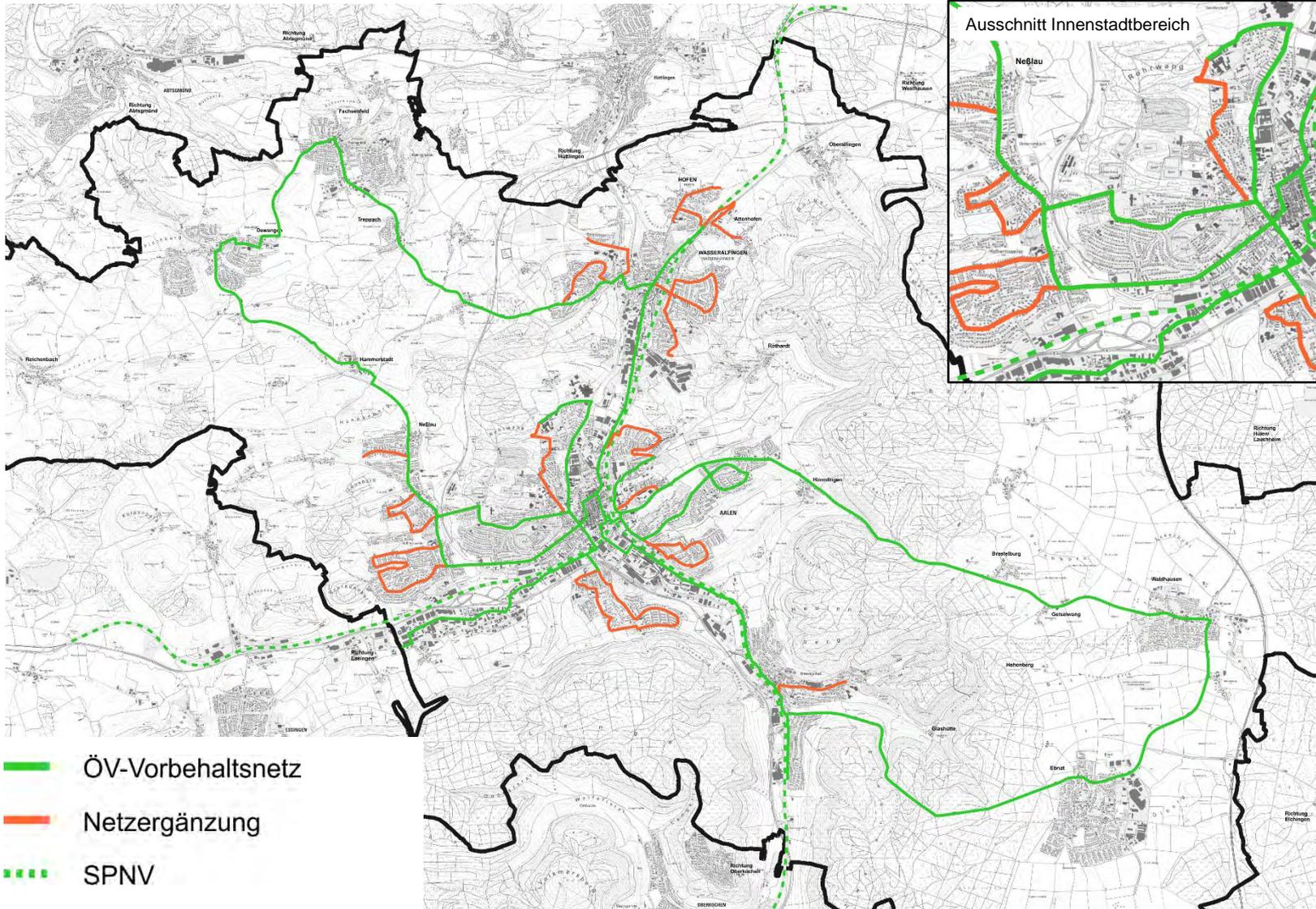
E 1 Förderung einer stadtverträglichen Innenentwicklung

### F. Entwicklung der Stadteingänge und der zentralen Aufenthaltsbereiche

F 4 Beseitigung städtebaulicher Missstände und unattraktiver Fußgänger- / Radfahrerquerungen

## 2. ÖPNV

# Vorbehaltsnetz ÖV



- ÖV-Vorbehaltsnetz
- Netzergänzung
- - - SPNV

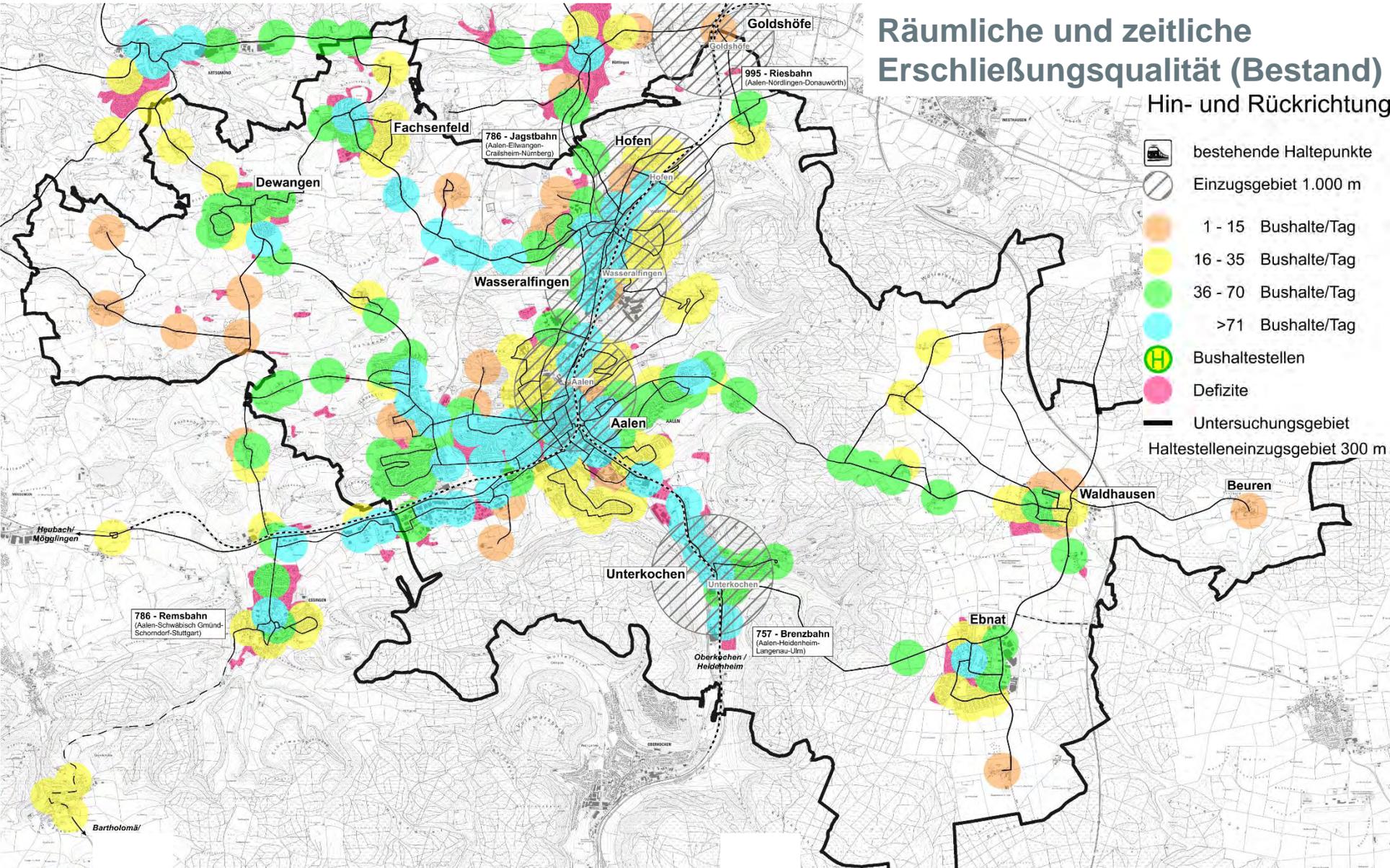
## Förderung des ÖPNV

### Überblick der behandelten Maßnahmenfelder:

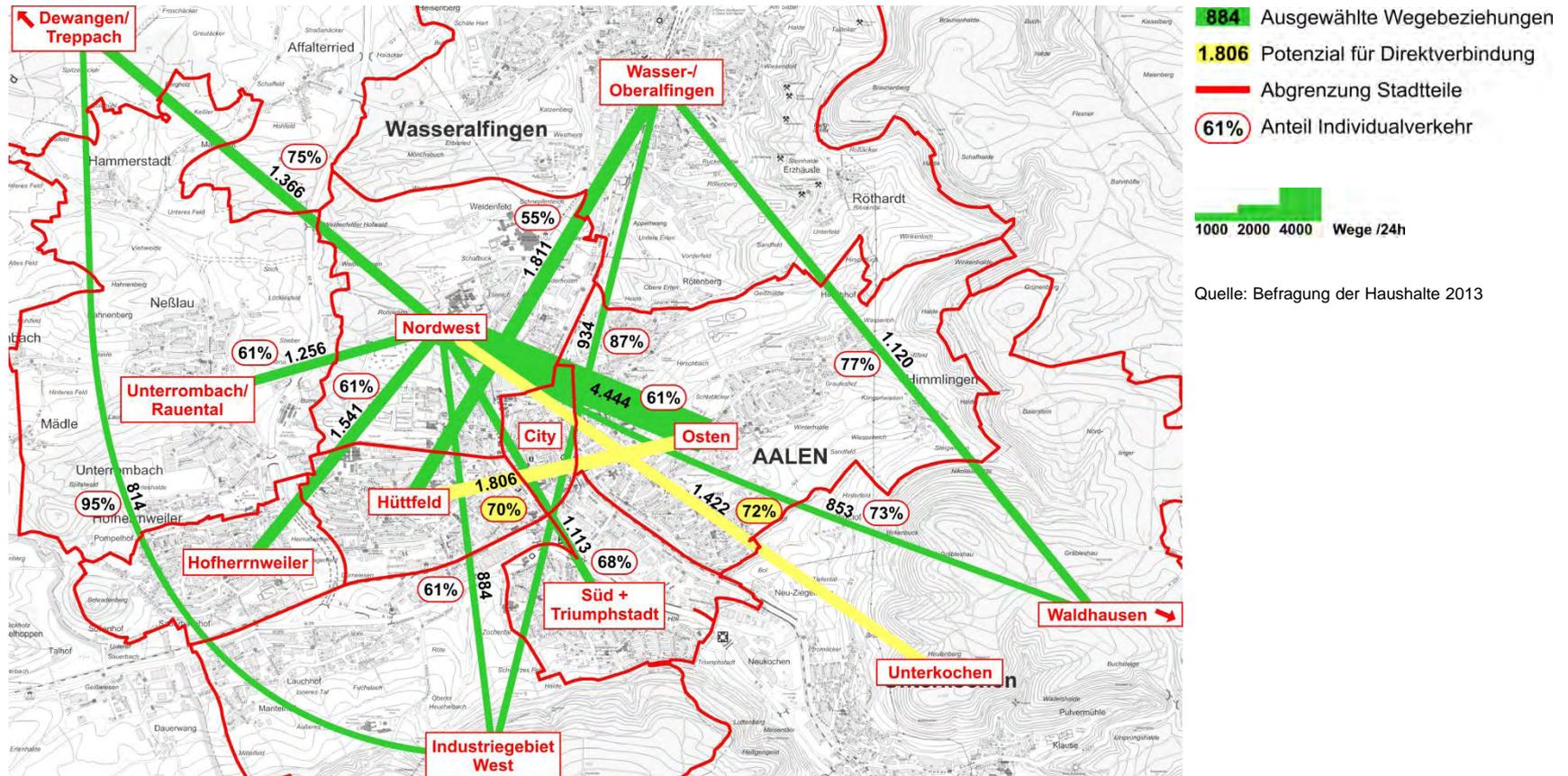
1. Organisatorische Maßnahmen
2. Maßnahmen im Angebot
3. Maßnahmen Fahrgastinformation
4. Infrastrukturelle Maßnahmen
5. Tarifliche Maßnahmen
6. Verkehrspolitische Maßnahmen

# Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität (Bestand)

Hin- und Rückrichtung



# Einrichtung von Durchmesserlinien Einrichtung Rendezvous-System ZOB

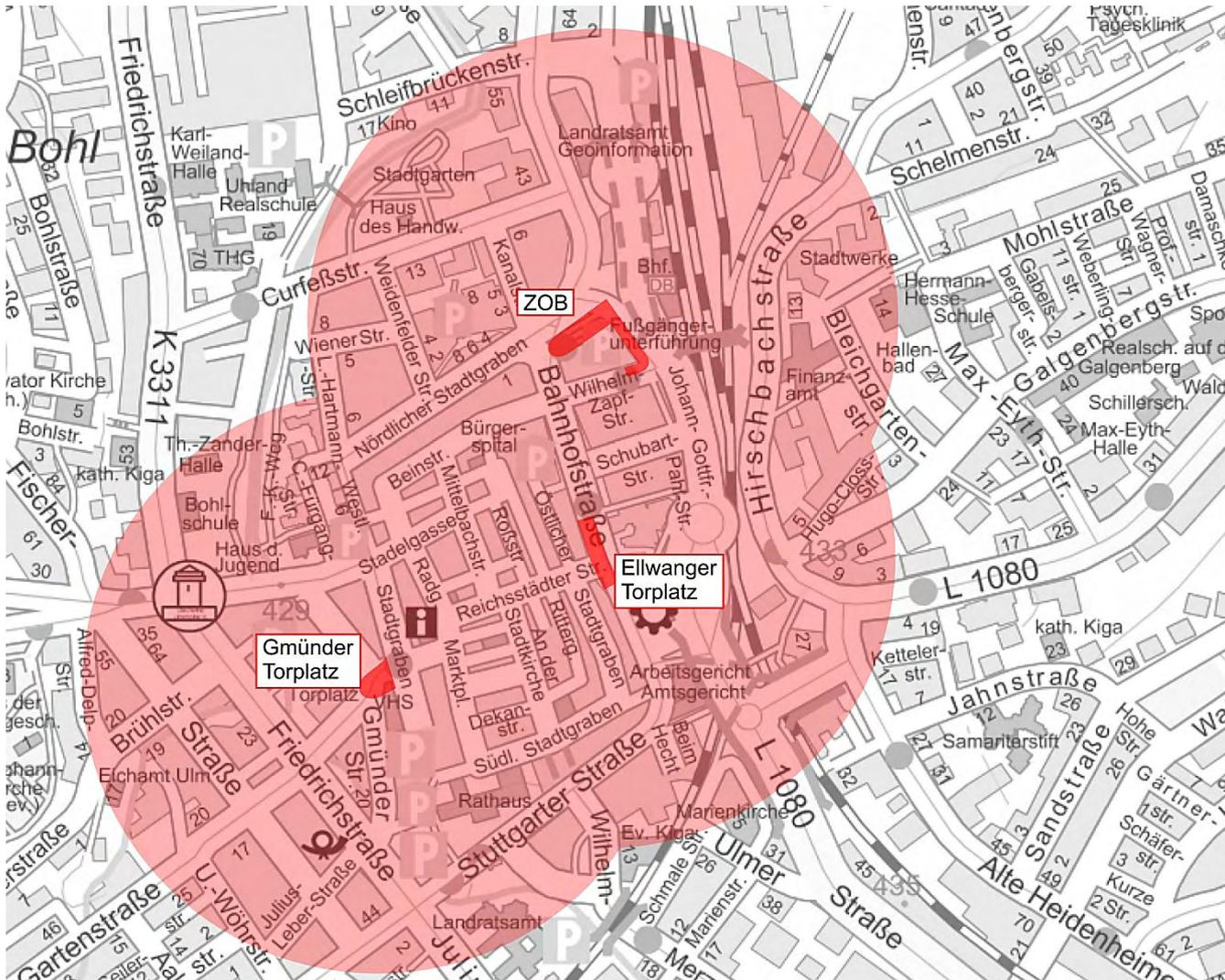


## Planungsansatz

Herstellung Durchmesserverbindungen:

- (Weststadt ↔) Hüttfeld ↔ ZOB ↔ Oststadt
- Unterkochen ↔ ZOB ↔ Nordwest

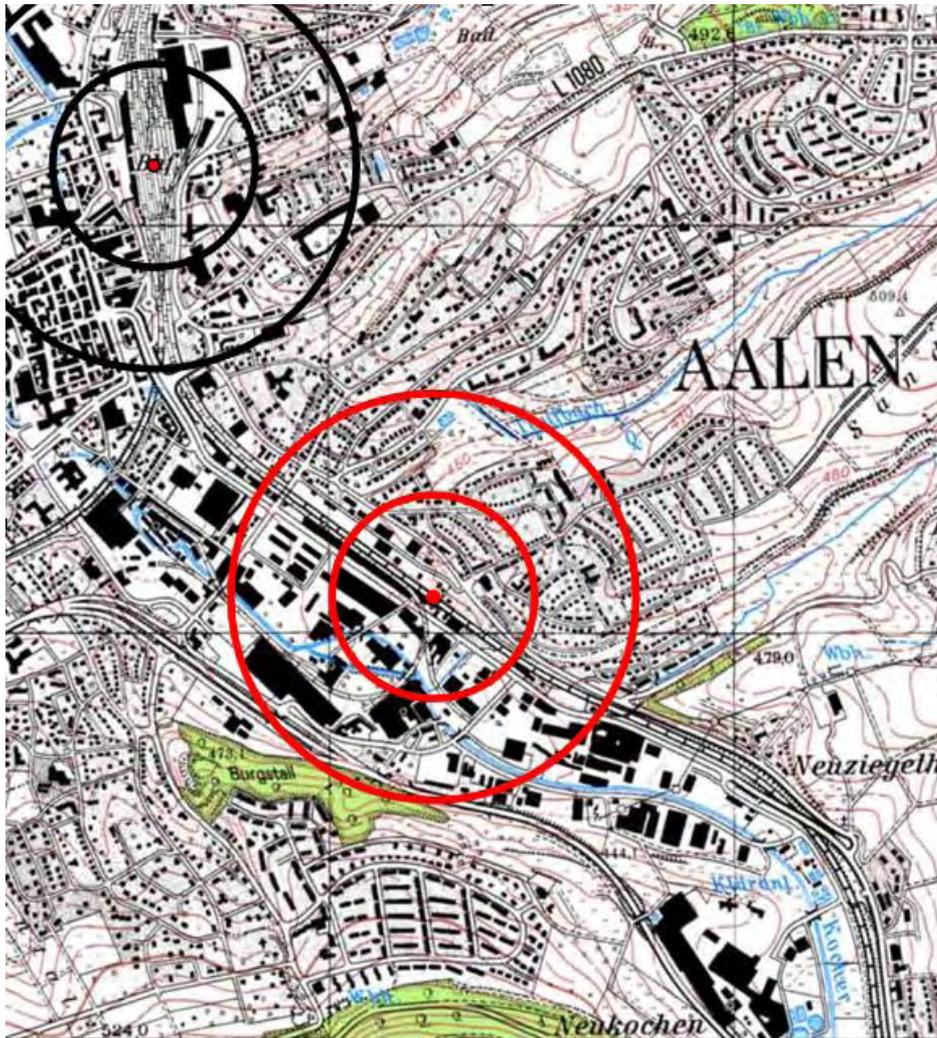
## Hochwertiger Ausbau der drei zentralen Innenstadt-Haltestunkte ZOB, Gmünder Torplatz und Ellwanger Torplatz



Haltestelleneinzugsbereich  
300m Radius

- Erhöhung der Bedeutung des Ellwanger Torplatzes mit geänderter Linienführung
- Verbesserung der Haltestelleneinrichtung

## Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte Beispiel Aalen Süd



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

### Aalen West, Aalen Berufschulzentrum



# Einrichtung Mobilitätsstationen bzw. eines Mobilitätscenters

**City Mobil** Ausbau VGA-Buspnkt zu Mobilitätscenter „City Mobil“

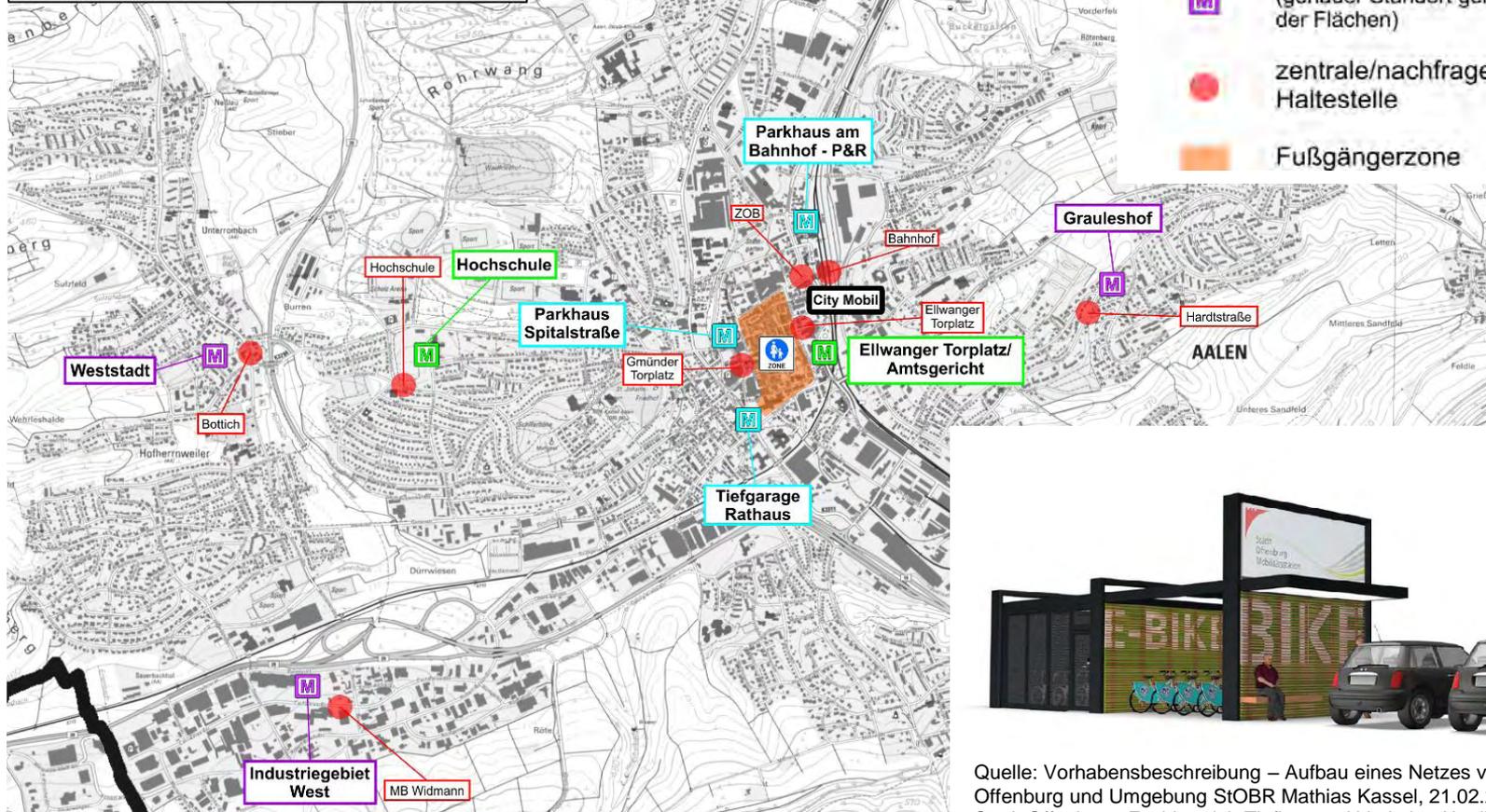
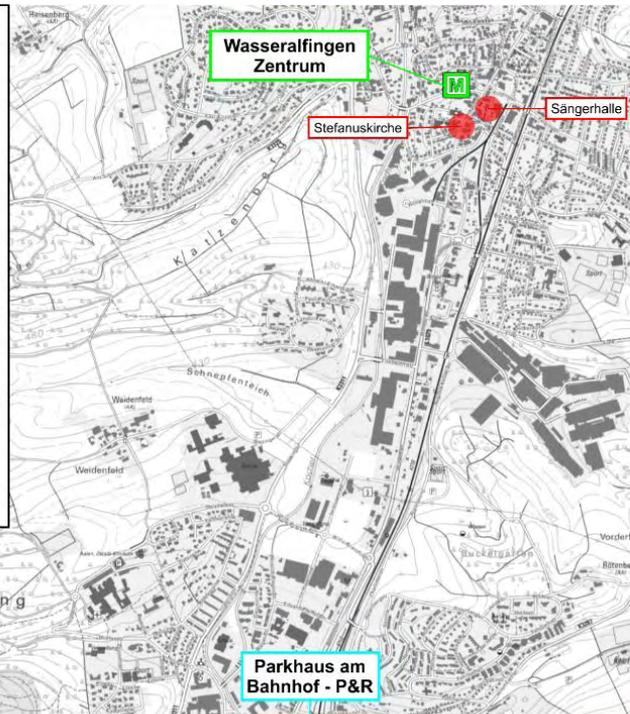
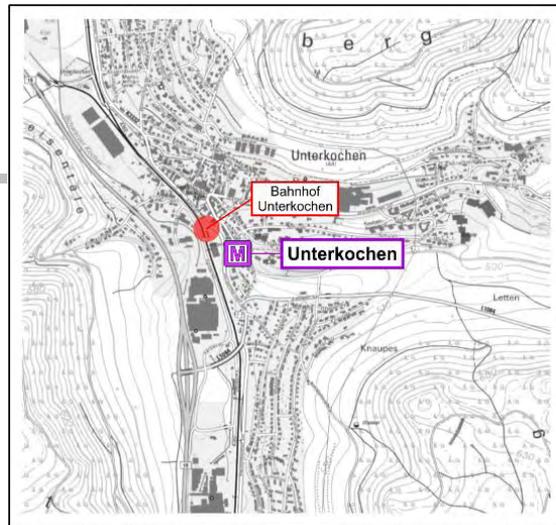
 im Aufbau befindliche Carsharing-Station (perspektivisch Ausbau zur Mobilitätsstation)

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

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

 zentrale/nachfragestarke Haltestelle

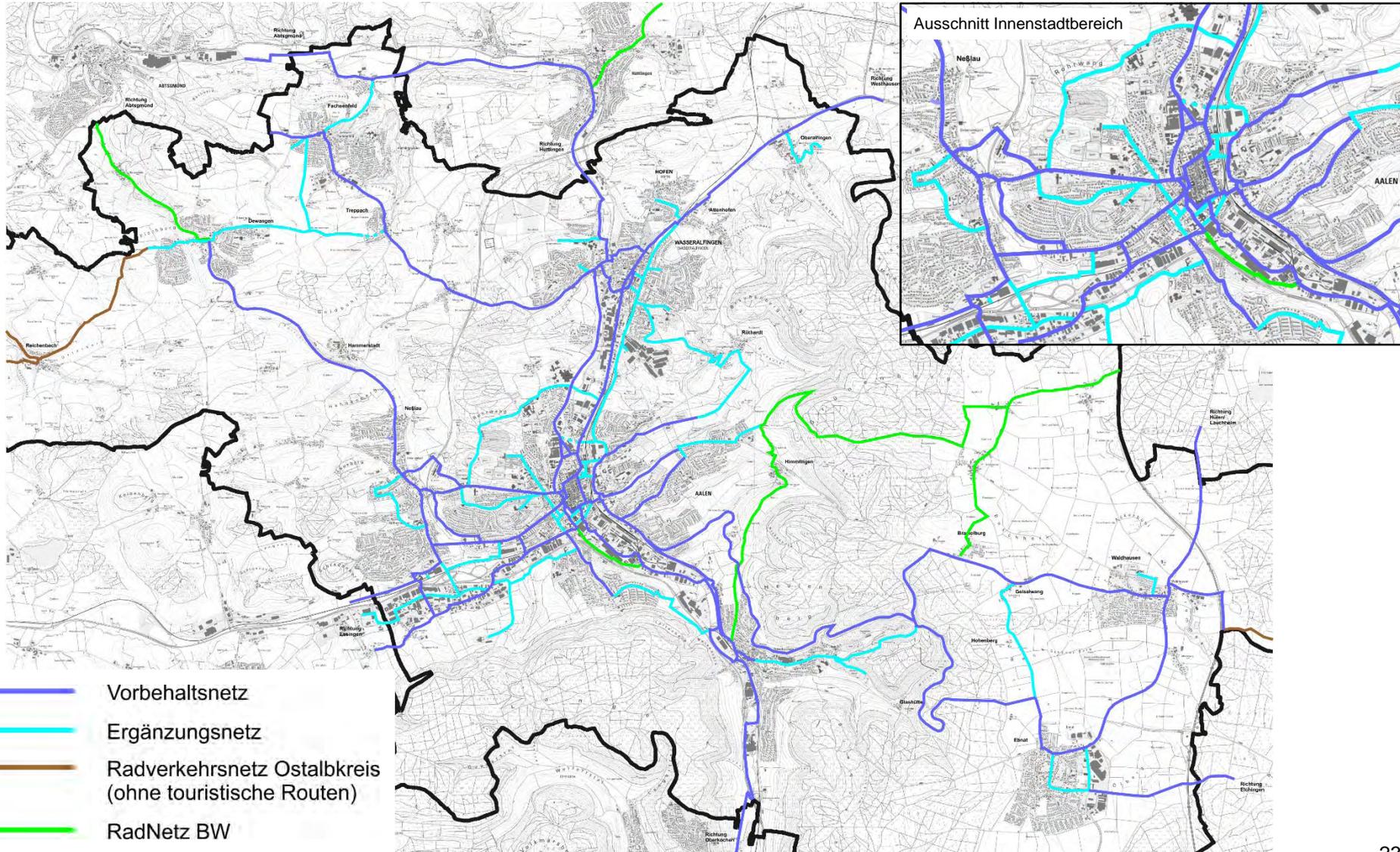
 Fußgängerzone

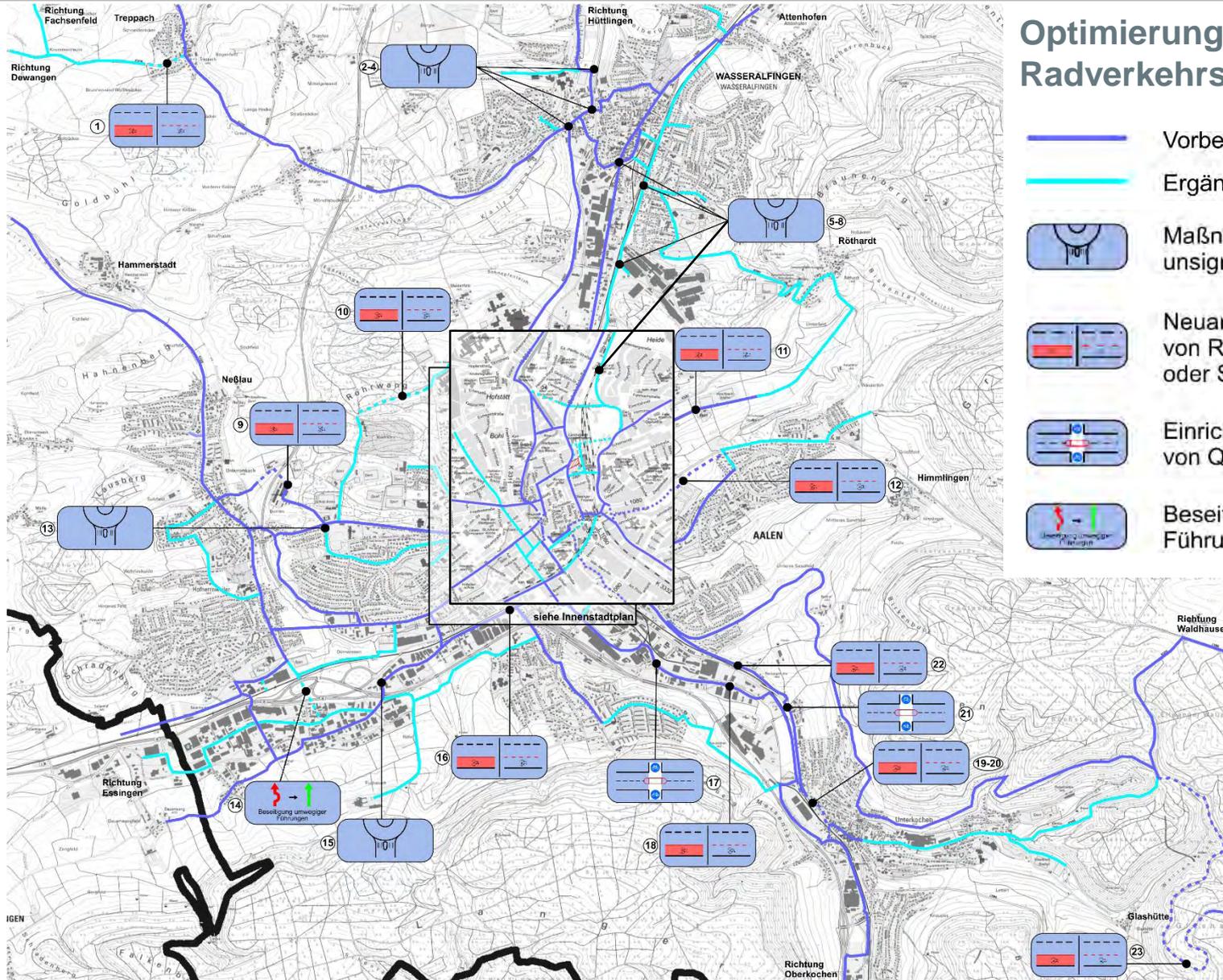


Quelle: Vorhabensbeschreibung – Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung STOB Mathias Kassel, 21.02.2014  
 Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung

## 3. Radverkehr und Fußgänger

## Vorbehaltsnetz mit Anbindung an das regionale Radroutennetz





## Optimierung des Radverkehrsnetzes

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

# Optimierung des Radverkehrsnetzes



Beschilderung Optimieren



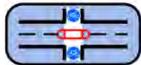
Maßnahmen im Bereich von unsignalisierten Knotenpunkten



Neuanlage oder Optimierung von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen



Einrichtung von Fahrradstraßen



Einrichtung und Optimierung von Querungshilfen



Maßnahmen im Bereich von Lichtsignalanlagen



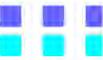
Einrichtung einer Busspur



Vorbehaltsnetz



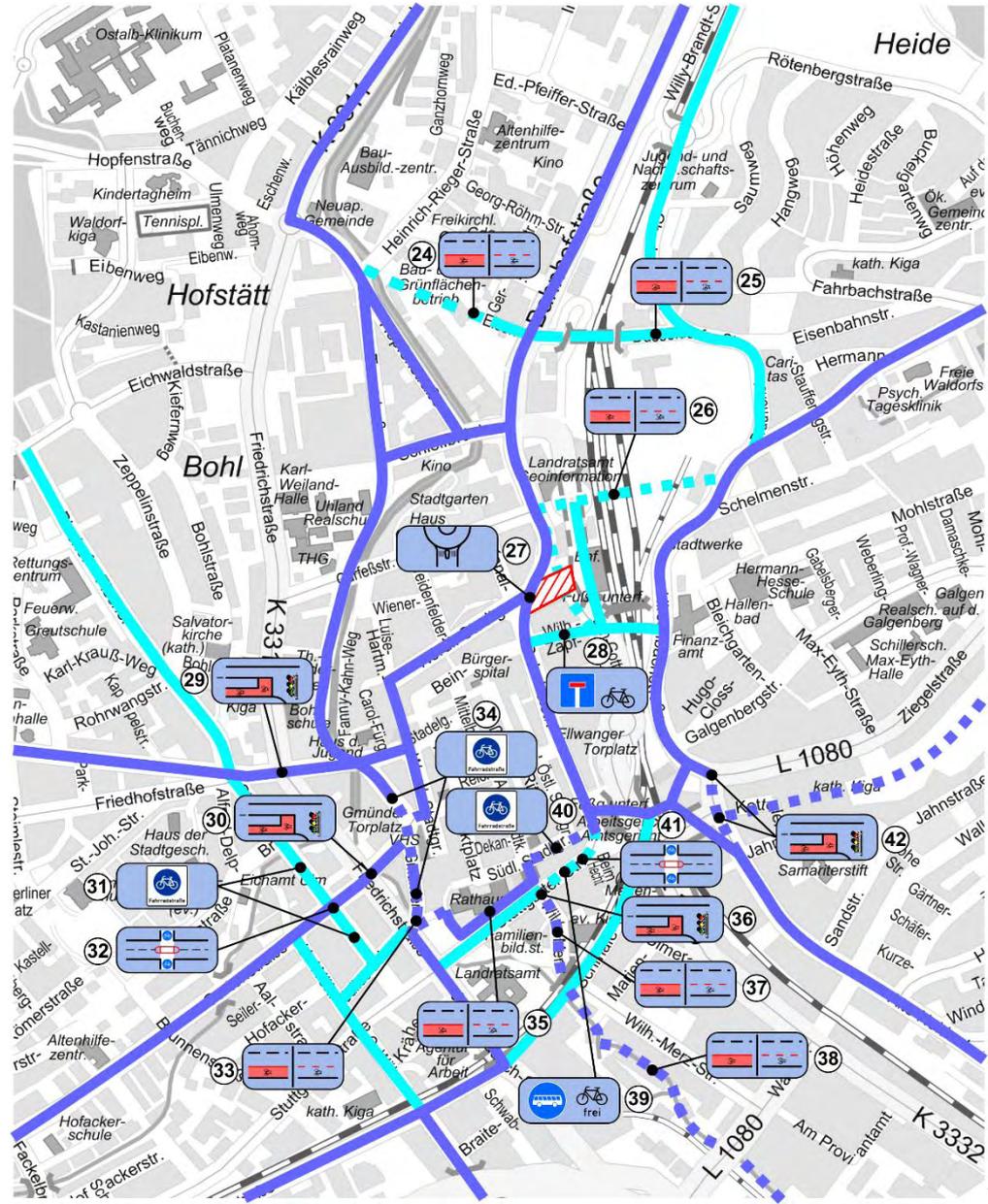
Ergänzungsnetz



Lücken im Radverkehrsnetz



Platzneugestaltung



## Radverkehr im VEP Aalen

### Optimierung des Radverkehrsangebots

- Ziel: Entwicklung des Radverkehrs als gleichwertiges, umweltschonendes Verkehrsmittel neben dem ÖPNV und zu Fuß gehen
- Um dieses Ziel zu erreichen sind die im folgenden dargestellten Maßnahmenvorschläge notwendig
- Bei der Umsetzung ist eine direkte und klare Wegeföhrung für den Radverkehr zu ermöglichen (Vermeidung von umwegigen Routen und häufigem Wechsel zwischen rechts- und linksseitiger Führung)
- Die Differenzierung zwischen Vorbehaltsnetz und Ergänzungsnetz ist als erste Priorisierung der Maßnahmenvorschläge zu sehen
- Hervorzuheben ist die Bedeutung der Umgestaltung der Bereiche am ZOB, Gartenstraße, Roschmannkreuzung und am Neuen Tor als Innenstadtzugänge
- Um die Innenstadt für den Radverkehr attraktiver zu gestalten ist Infrastruktur hierfür zu stärken (Ausreichende Abstellmöglichkeiten, „City Mobil in Parkhäusern, Einrichtung von Mobilitätspunkten)
- Dieses Angebot für den Radfahrer sollte eng mit der Infrastruktur für die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbands verknüpft sein (Ausgewählte Innenstadtparkhäuser, Zentrale Haltestellen der Innenstadt und Bahnhof)

## Beispiel: Bereich Neues Tor

### Lückenschluss im Vorbehaltsnetz und Umgestaltung Knotenpunkt

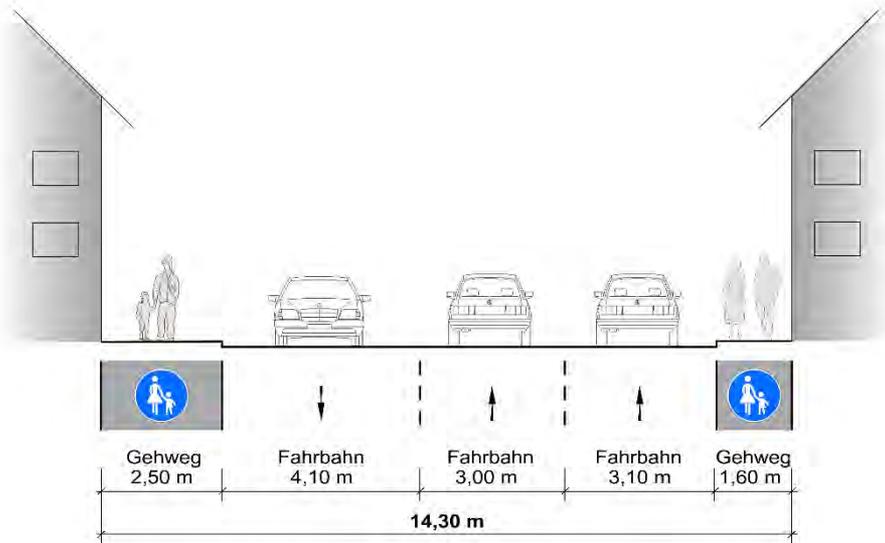


# Beispielmaßnahme: Verbindung Innenstadt nach Süden

## Querschnitt Wilhelm-Merz-Straße

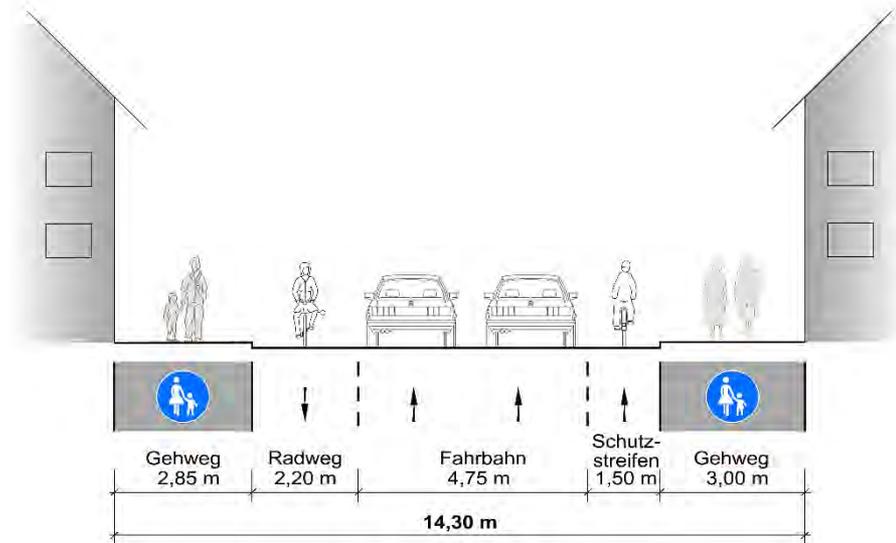
### Bestand

Breite des Straßenraumes 14,30 m

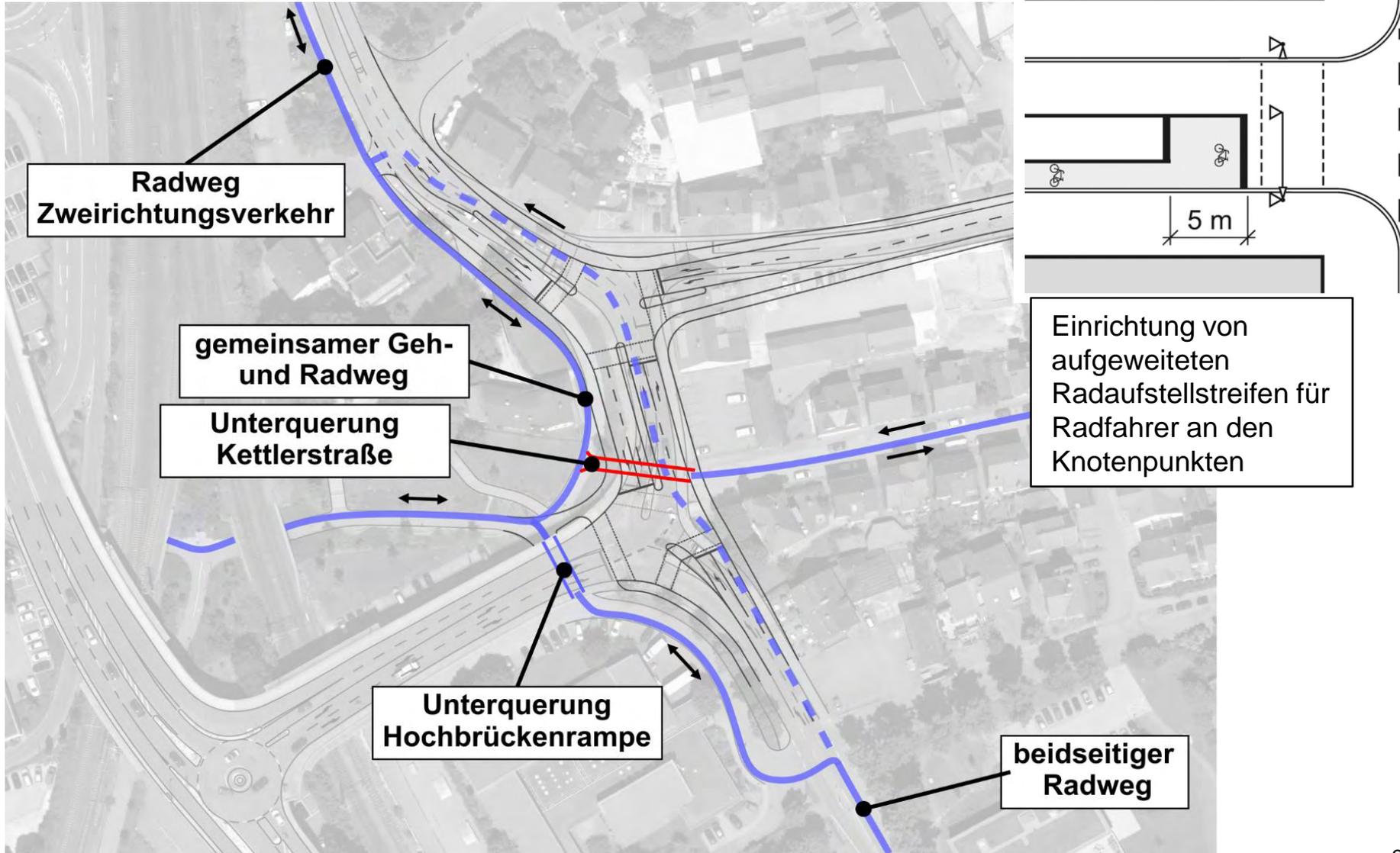


### Konzeption

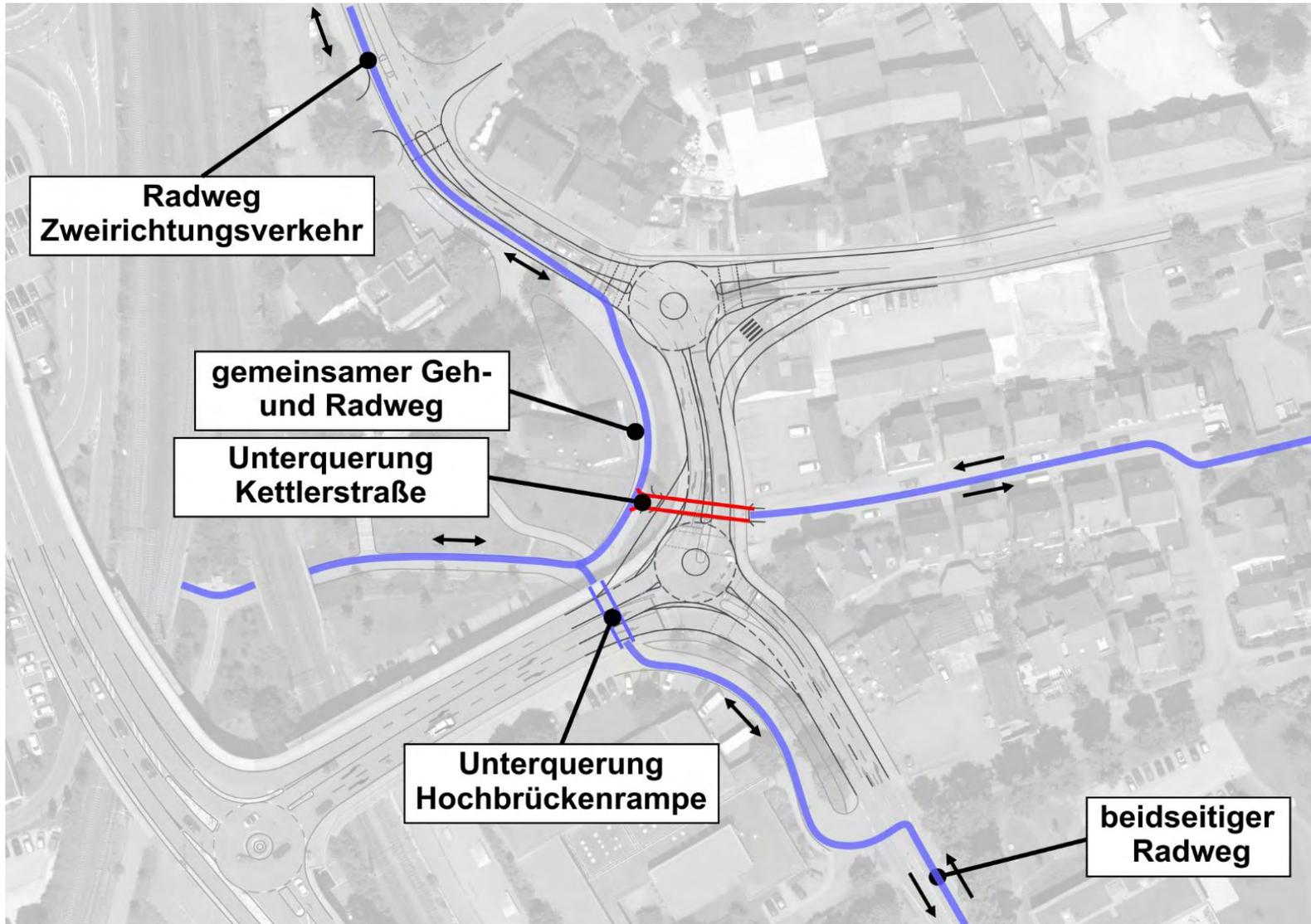
Breite des Straßenraumes 14,30 m



## Beispielmaßnahme: Ostrampe – Variante 1



## Beispielmaßnahme: Ostrampe – Variante 2



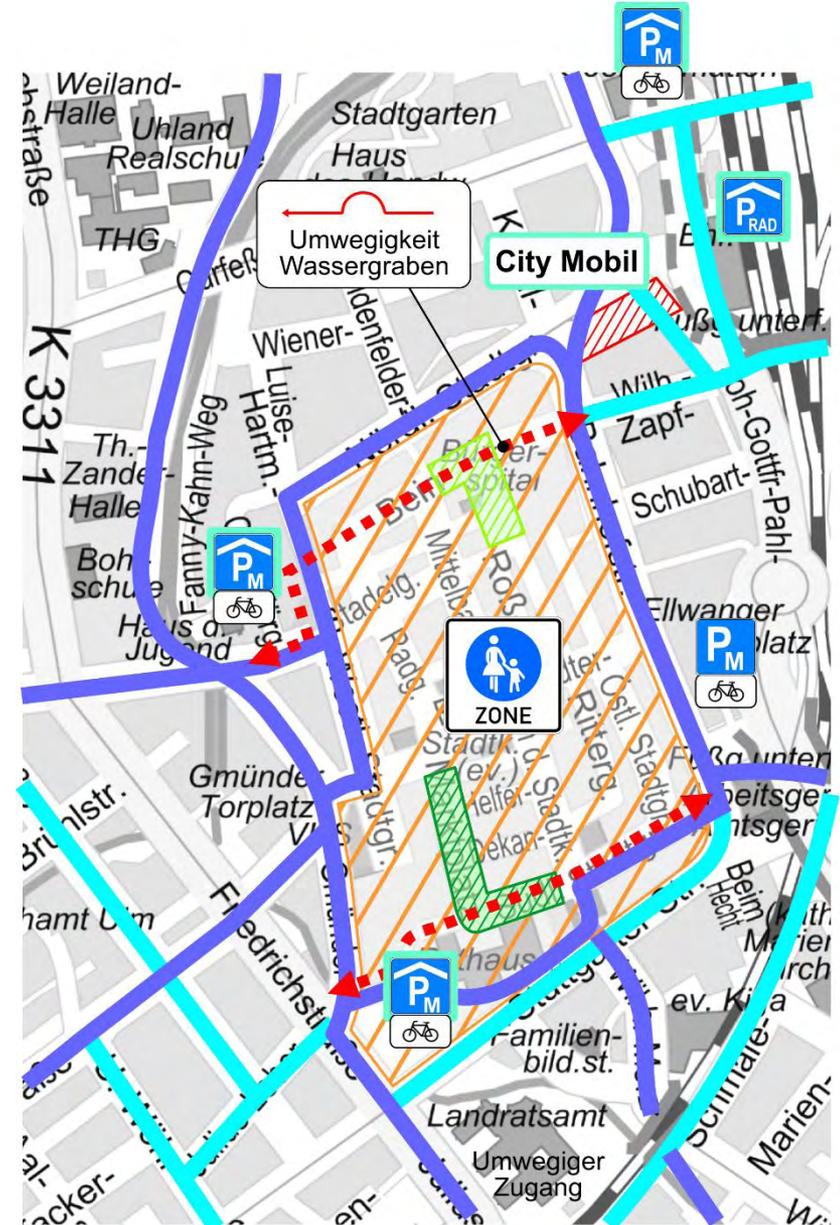
## Radverkehr in der Fußgängerzone

-  Weihnachtsmarkt  
24.11.2014 - 23.12.2014  
11:00 - 20:00 Uhr
-  Krämermarkt  
1x Februar  
1x Juli  
1x November  
8:00 - 18:00 Uhr
- Wochenmarkt  
jeden Mittwoch und Samstag  
7:00 - 13:00 Uhr
-  Achsen Radverkehr  
(Variante)
-  Reichsstädter Tage  
1 Wochenende im Jahr
-  Vorbehaltsnetz
-  Ergänzungsnetz

### City Mobil

Zentrale für Mobilität  
im Bereich Buspunkt

-  Infrastruktureinrichtung  
mit „City Mobil“
-  Mobilitätsstation
-  Fahrradparkhaus
-  Parkhaus mit  
Abstellmöglichkeiten  
für Fahrräder



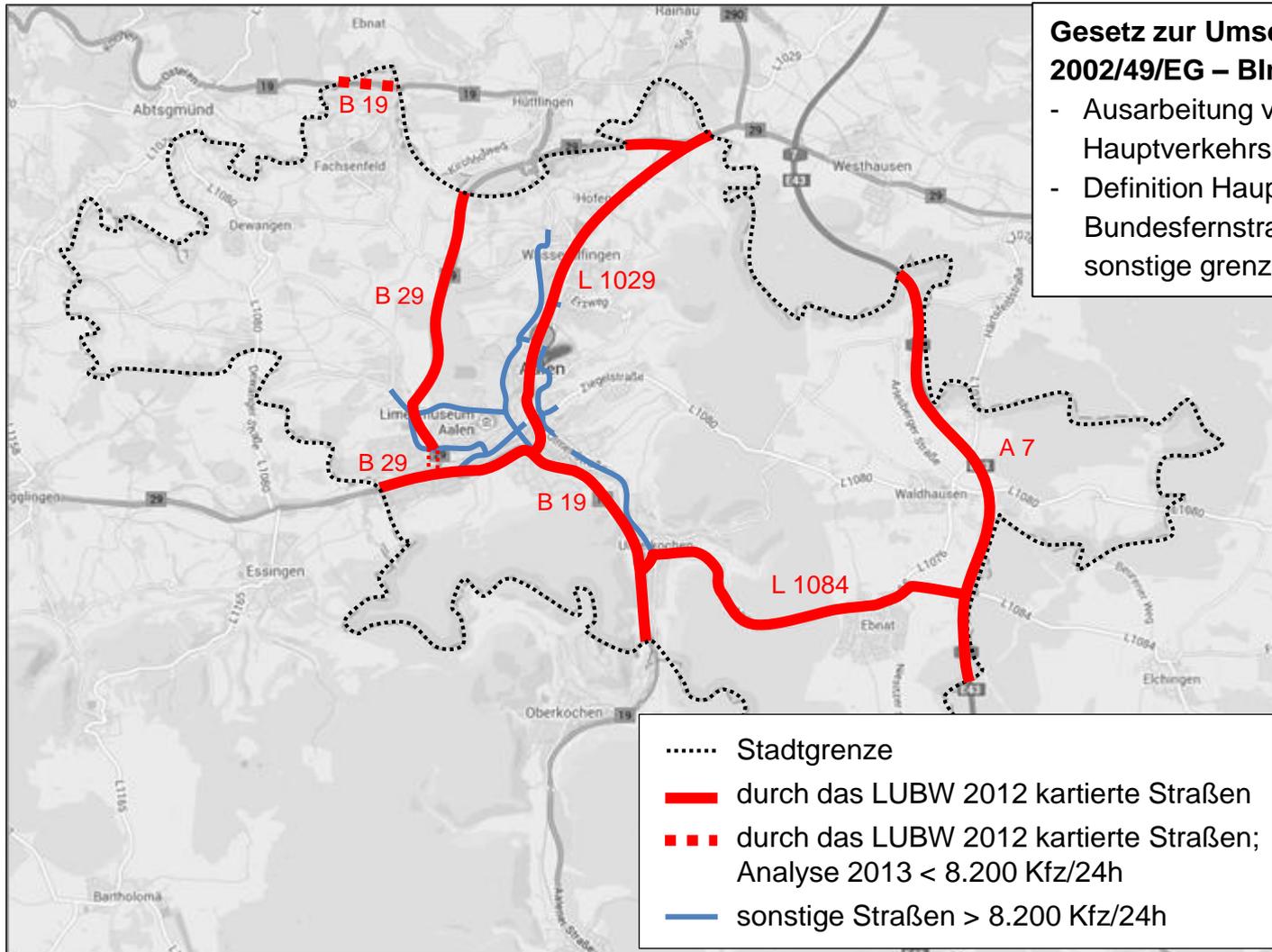
## Radverkehr im VEP Aalen

### Radverkehr und Fußgängerzone

- Um die Erreichbarkeit der Fußgängerzone für Fahrradfahrer zu optimieren ist die Verknüpfung mit dem Vorbehalts- bzw. Ergänzungsnetz sowie möglichst ungestörte Führung zu beachten
- Daraus ergeben sich folgende Achsen:
  1. Nördliche Bahnhofstraße - Nördlicher Stadtgraben – Friedhofstraße
  2. ZOB – Bahnhofstraße – Wilhelm-Merz-Straße
  3. Unterführung „Neue Welt“ - Südlicher Stadtgraben - Julius-Leber-Straße
  4. Gmünder Straße – Turmstraße – Friedrichstraße
- Achse 1 ist die bessere Route da die Variante über die Beinstraße durch die Straßengestaltung erschwert würde (Regenbaum mit Wasserlauf)
- Achse 2 bietet durch die Tempo 20 Regelung und die zügige Führung eine bessere Alternative als über den östlichen Stadtgraben
- Achse 3 bietet eine sinnvolle Alternative zur stark befahrenen Stuttgarter Straße
- Achse 4 zeichnet sich durch lange Strecken aus auf denen der Radverkehr Vorrang hat

## 4. Lärmaktionsplan

## Hauptlärmquellen Straßenverkehr

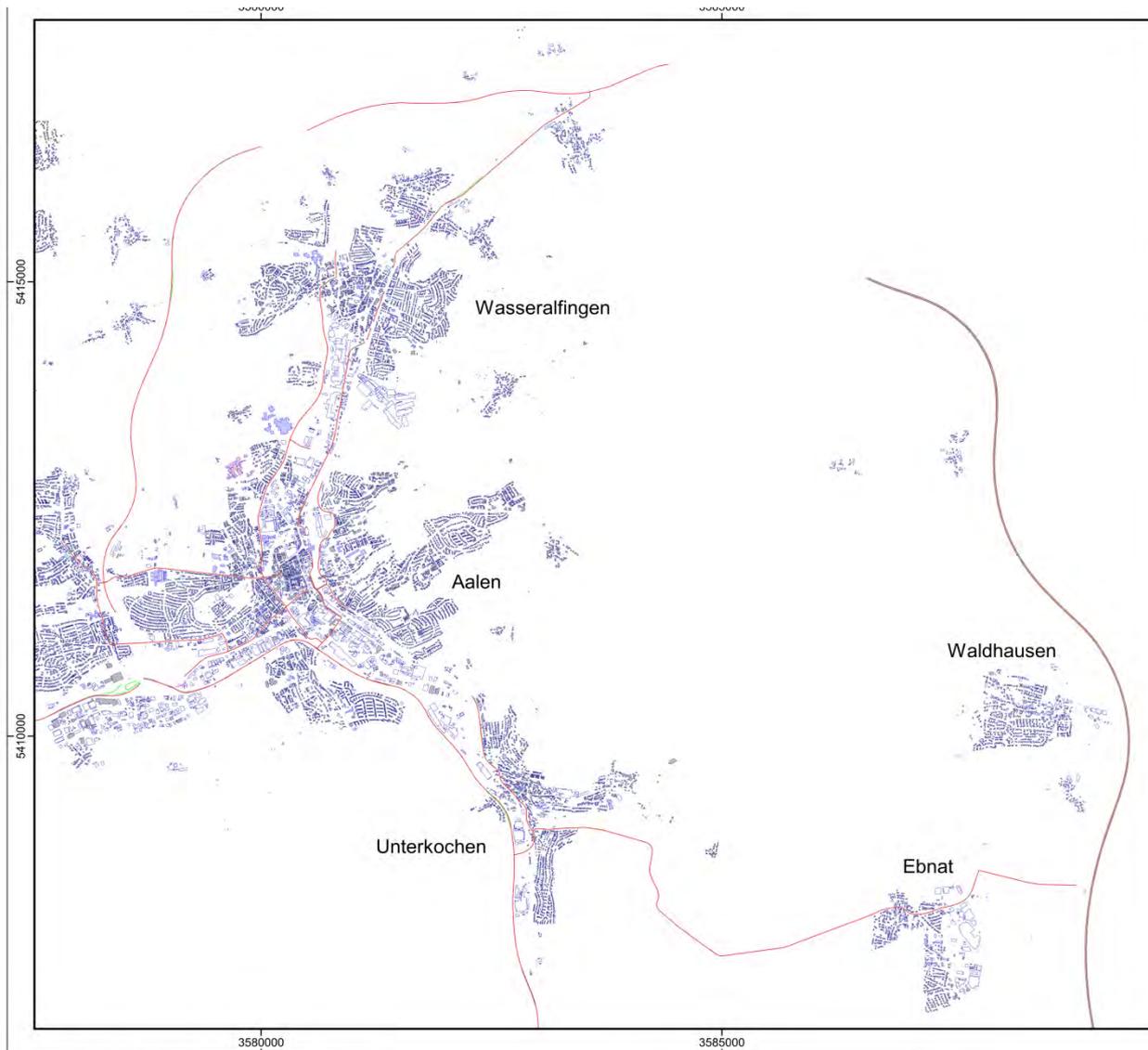


### Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie

#### 2002/49/EG – BImSchG § 47a – f:

- Ausarbeitung von Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen
- Definition Hauptverkehrsstraße: Bundesfernstraße, Landesstraße oder sonstige grenzüberschreitende Straße

# Modellerstellung mit SoundPlan 7.3



LUBW-Daten eingelesen:

- Gebäude
- Straßen
- Digitales Geländemodell

Ergänzungen:

- sonstige Straßen > 8.200 Kfz/24h
- fehlende Gebäude aus Kataster
- Verkehrsdaten Bestand 2013

Bearbeiter: Frost, Hahn  
Erstellt am: 13.10.2014  
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.3, Update 08.05.2014

### Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Tunnelöffnung
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Sonstige
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand/-wall

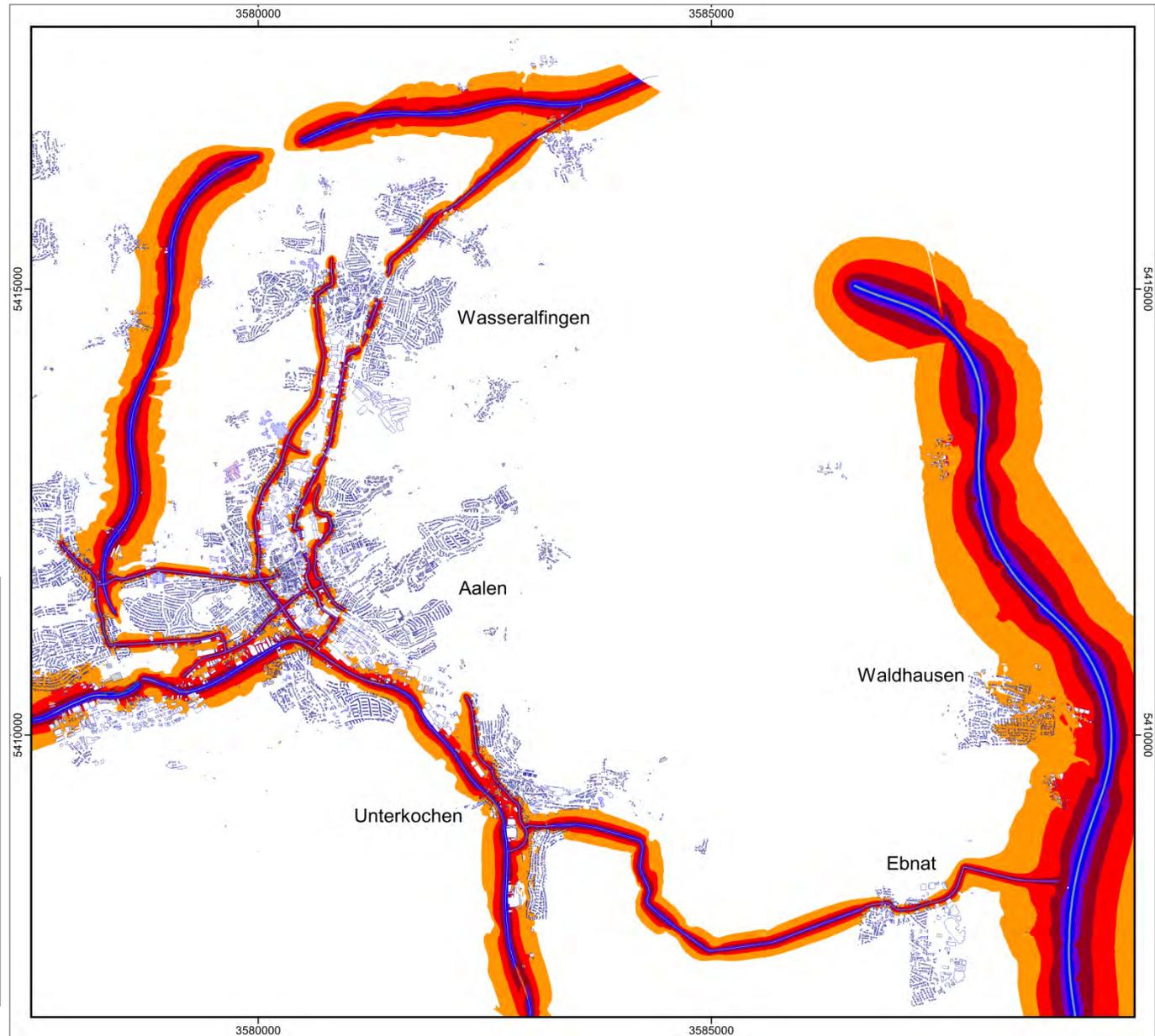


Maßstab 1:60000

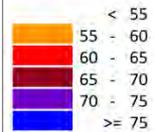


# Lärmkartierung

## L<sub>DEN</sub> (24-Stunden-Wert)



### Pegelwerte Lden in dB(A)



### Zeichenerklärung

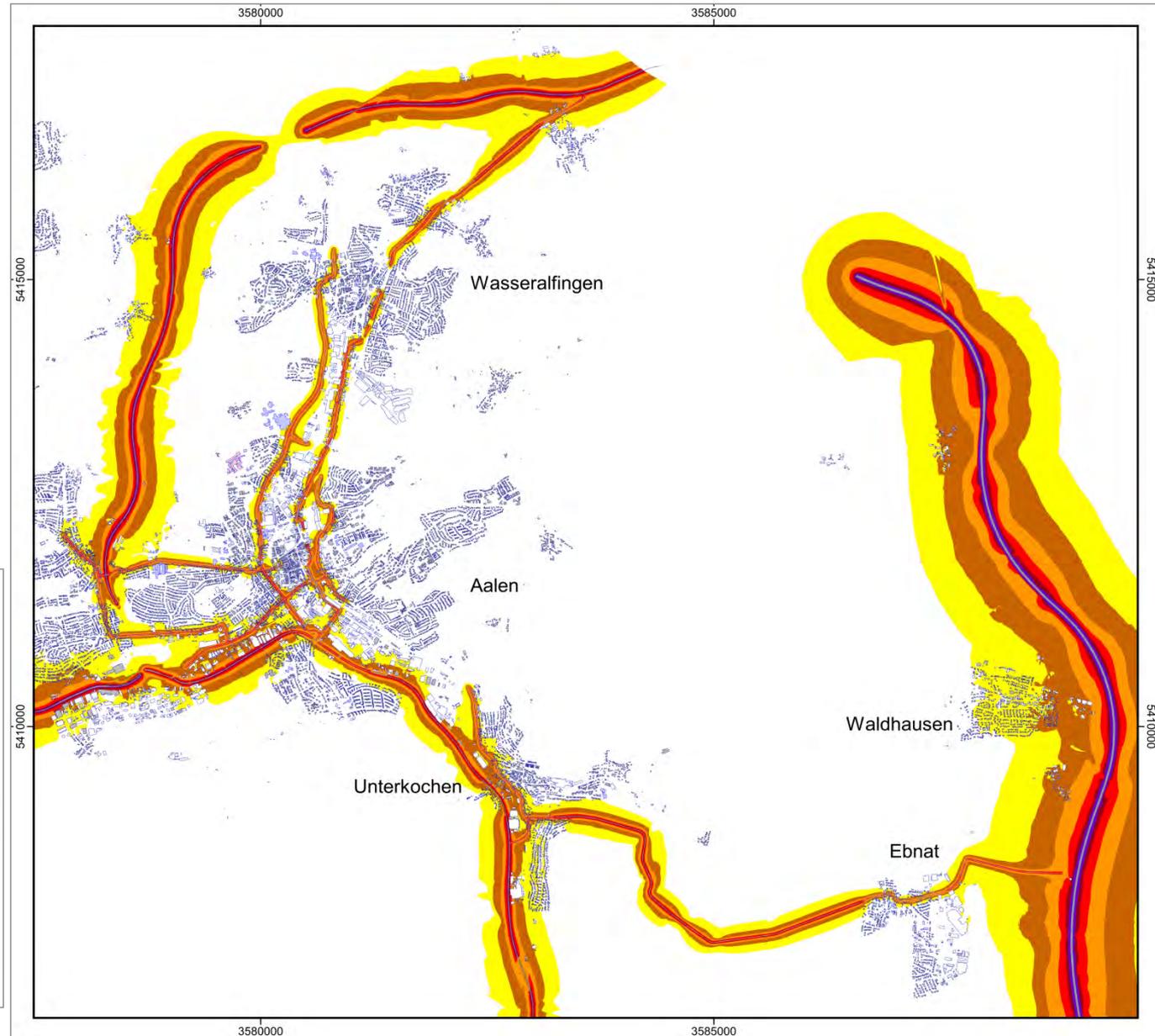
- Straßenoberfläche
- Tunnelöffnung
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Sonstiges
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand/-wall

Maßstab 1:60000

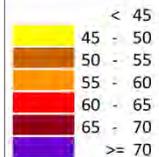


# Lärmkartierung

## L<sub>N</sub> (22 – 6 Uhr)



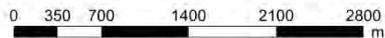
### Pegelwerte L<sub>n</sub> in dB(A)



### Zeichenerklärung

- Straßenoberfläche
- Tunnelöffnung
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Sonstiges
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand/-wall

Maßstab 1:60000

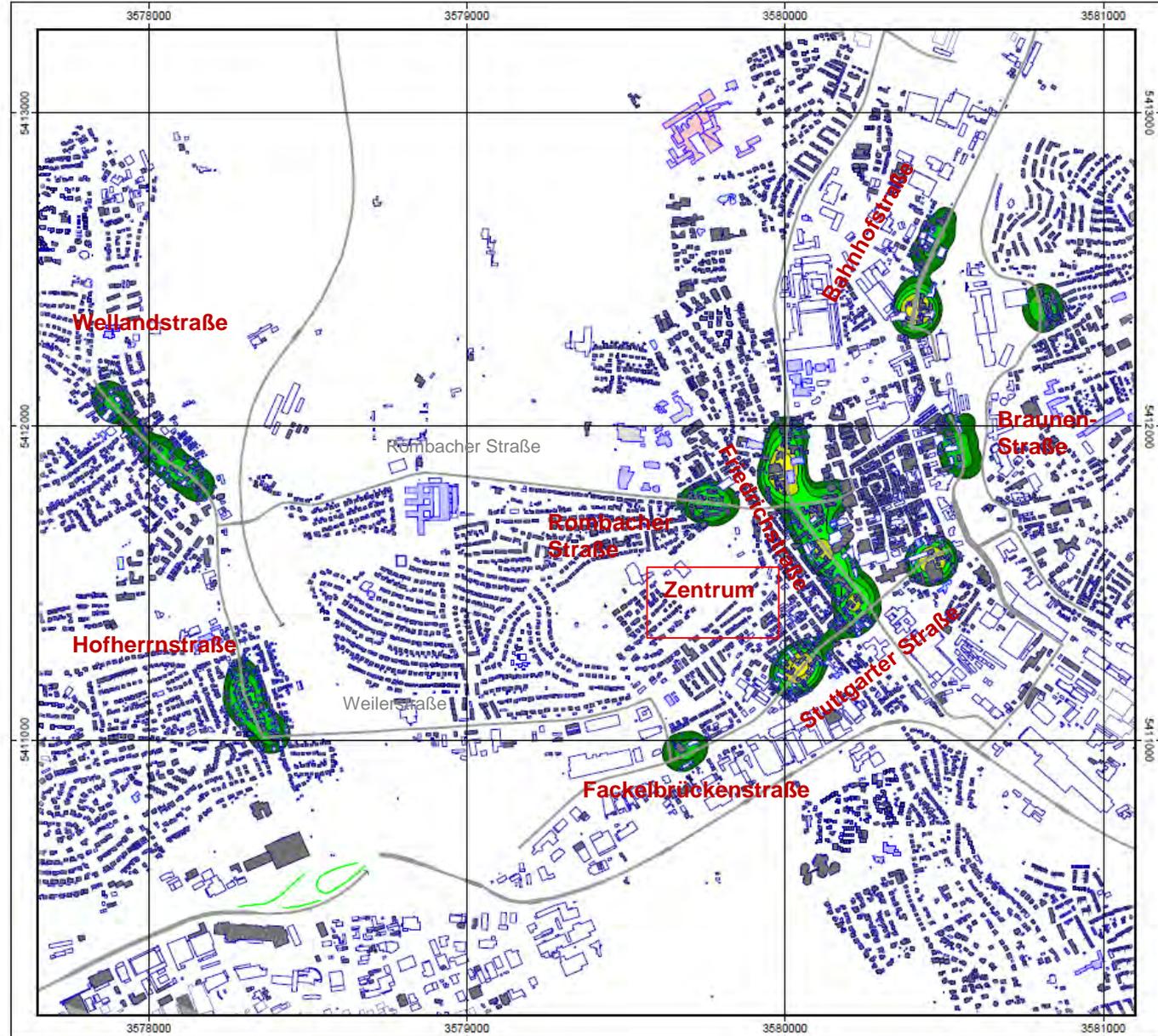


## Hotspot-Analyse (Lärmschwerpunkte)

- Ermittlung besonders betroffener Bereiche
- dient Priorisierung von Maßnahmen
- Hot-Spot liegt vor, bei
  - Überschreitung definierter Schwellenwerte und gleichzeitig
  - hohen Betroffenheiten
- empfohlene Auslösewerte des LUBW :
  - $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$
  - $L_N > 60 \text{ dB(A)}$
- Ermittlung der Betroffenheiten über Dichte der Einwohner, die von Überschreitungen der Auslösewerte betroffen sind
  - Bezugsfläche zur Ermittlung der Einwohnerdichte: Kreis mit Radius von 100 m

# Hotspots im Stadtgebiet Aalen

$L_{DEN} > 70$  dB(A)



Über Schwellenwert  
 $L_{den}-70$  dB  
in Einw./km<sup>2</sup>

Zeichenerklärung

- Straßenoberfläche
- ↑ Tunnelöffnung
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Sonstiges
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand/-wall

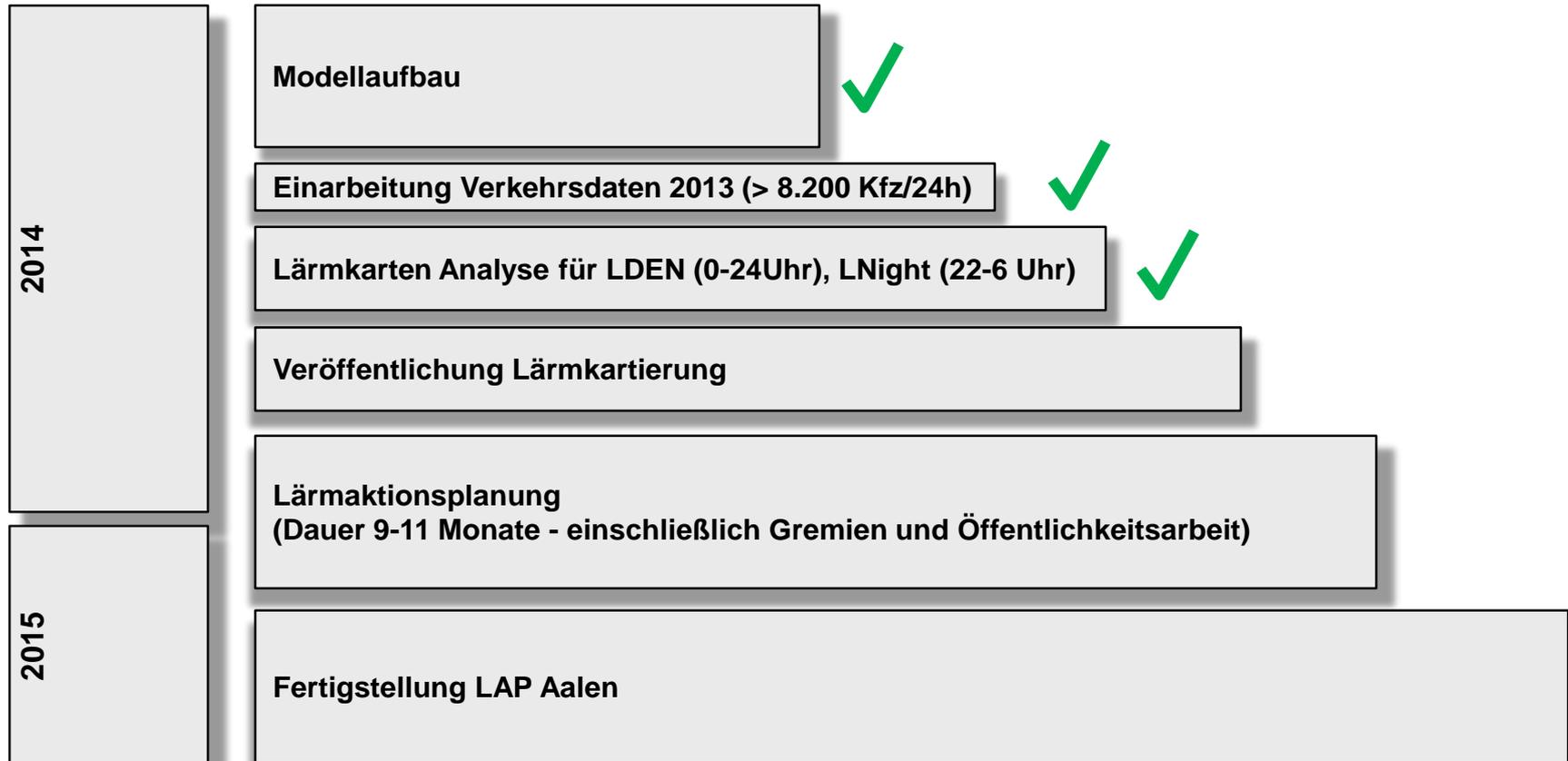
- ≤ 500
- 500 < ≤ 750
- 750 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1250
- 1250 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 1750
- 1750 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2250
- 2250 < ≤ 2500
- 2500 < ≤ 2750
- 2750 < ≤ 3000
- 3000 < ≤ 3250
- 3250 < ≤ 3500
- 3500 <



Maßstab 1:17000

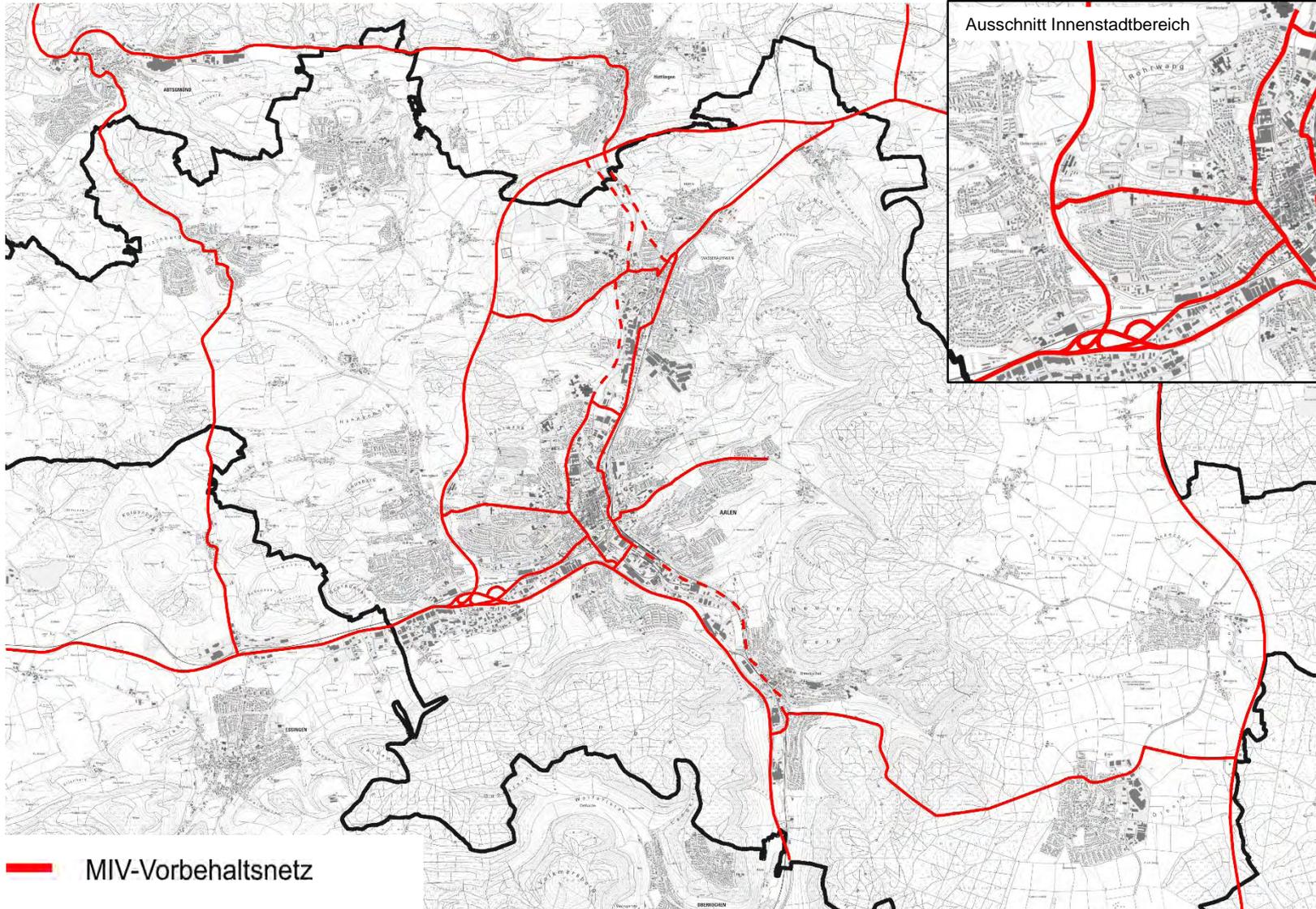


## Ablauf Lärmaktionsplan

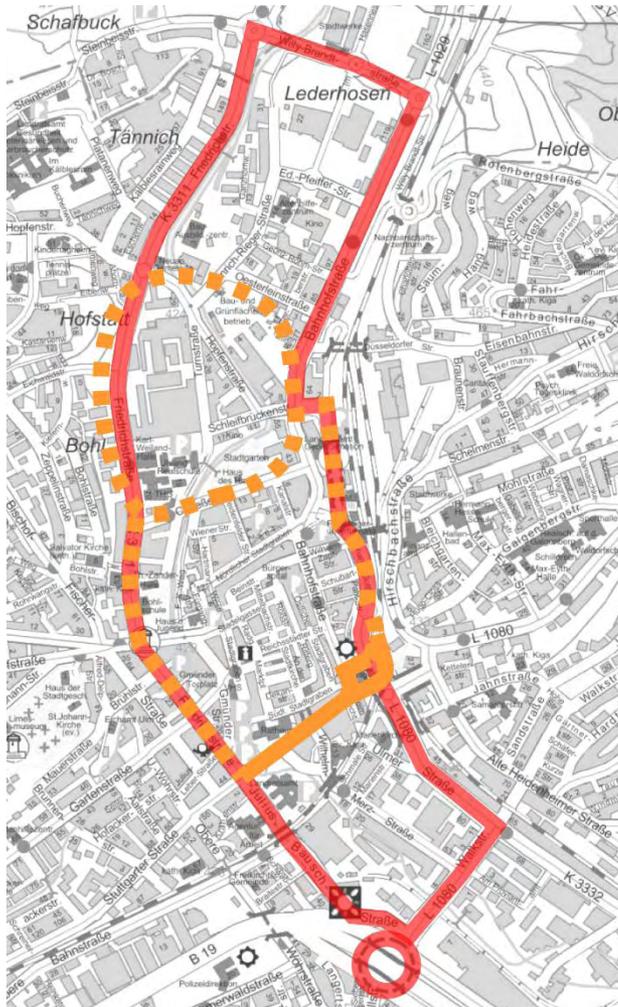


# 5. MIV

## Vorbehaltensnetz MIV

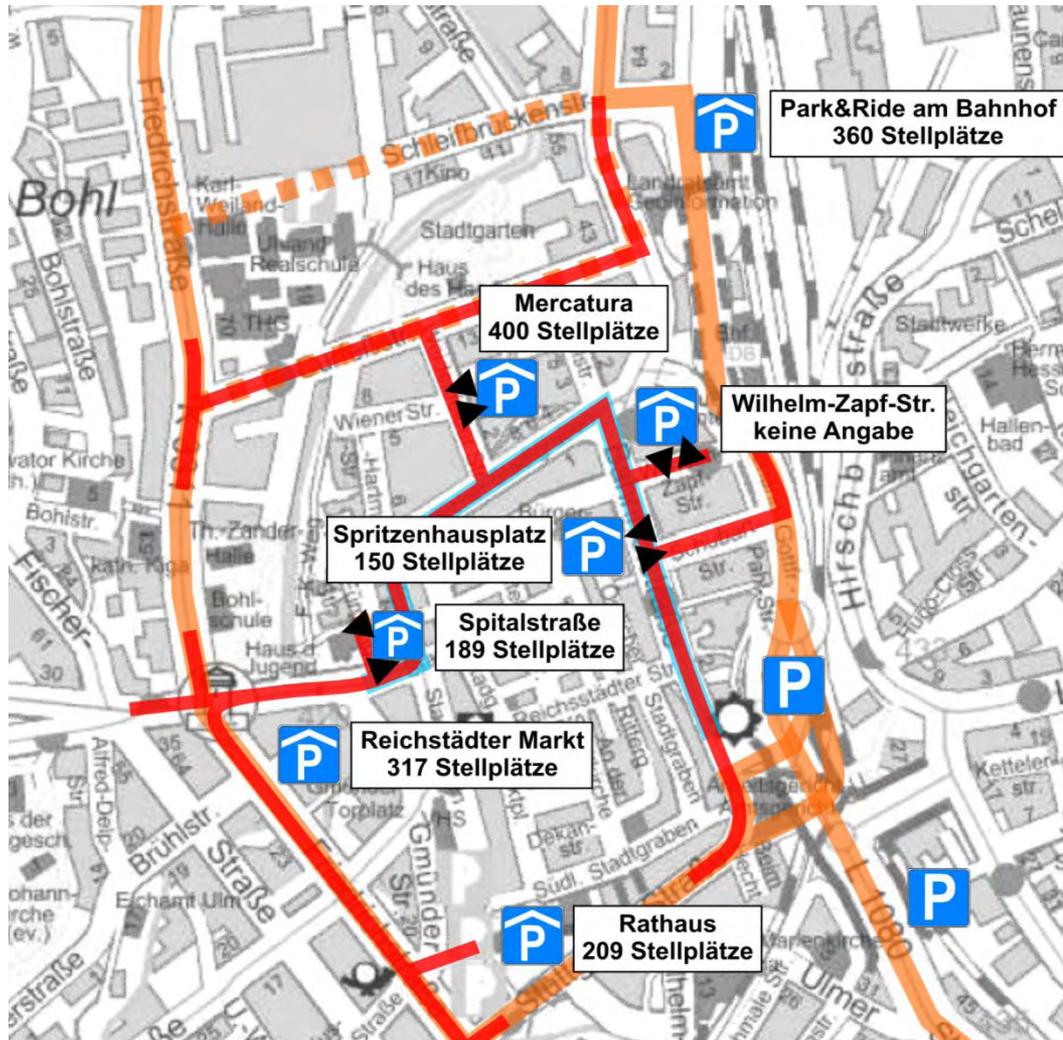


## Äußerer Ring / Innerer Ring



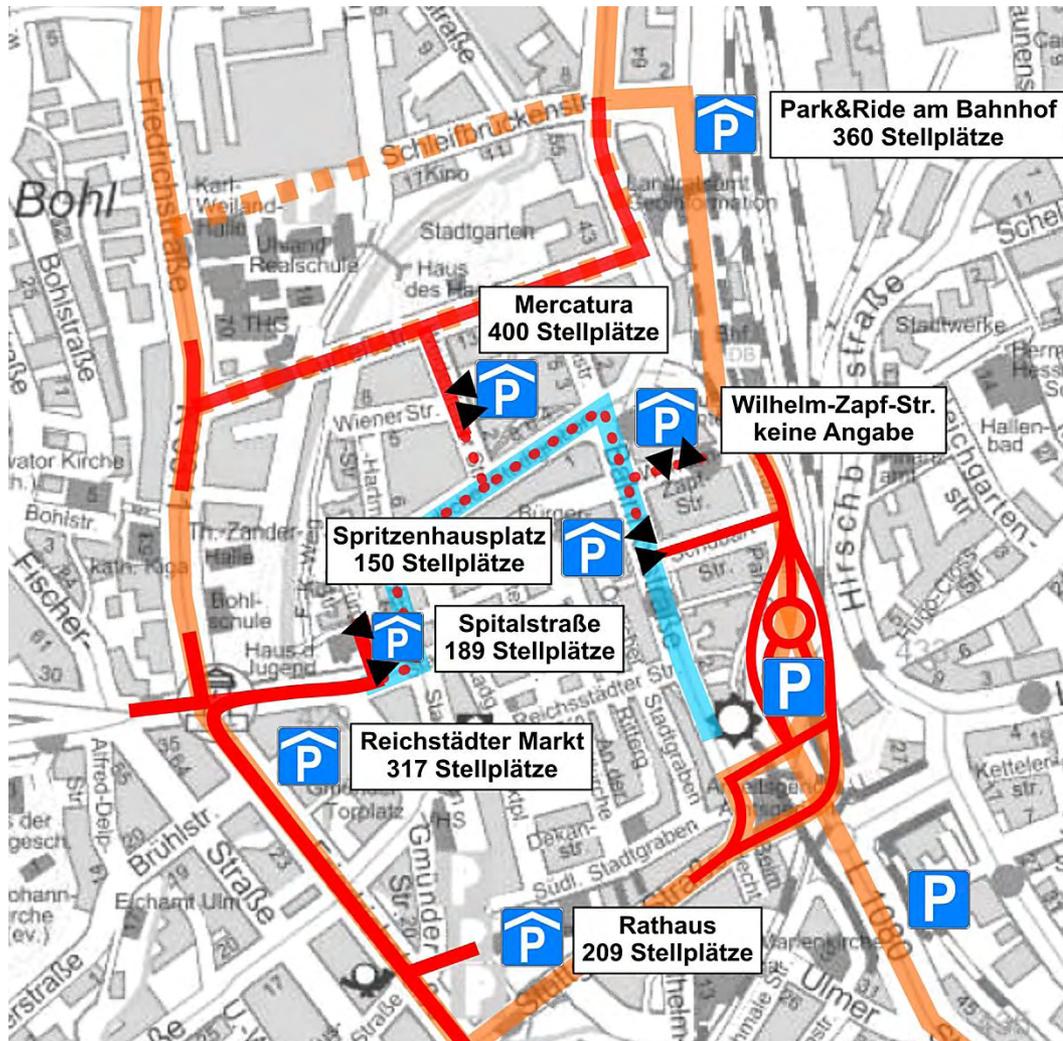
- Erreichbarkeit nach Osten über Bahnquerungen
- Erreichbarkeit nach Westen über Hauptachse B19/Rombacher Straße
- Fehlende Linksabbiegemöglichkeit Julius Bausch-Straße ↔ Walkstraße
- Führungsalternativen im Norden (Curfußstraße, Schleifbrückenquerspange / Bauhoftrasse / Oesterleinstraße)
- Überlagerung mit Äußerem Ring im Bereich Friedrichstraße / Bahnhofstraße
- Bahnhofstraße, Nördlicher Stadtgraben nur für innenstadtbezogene Verkehre

## Verkehrsführung Innenstadt Parkhäuser - Bestand



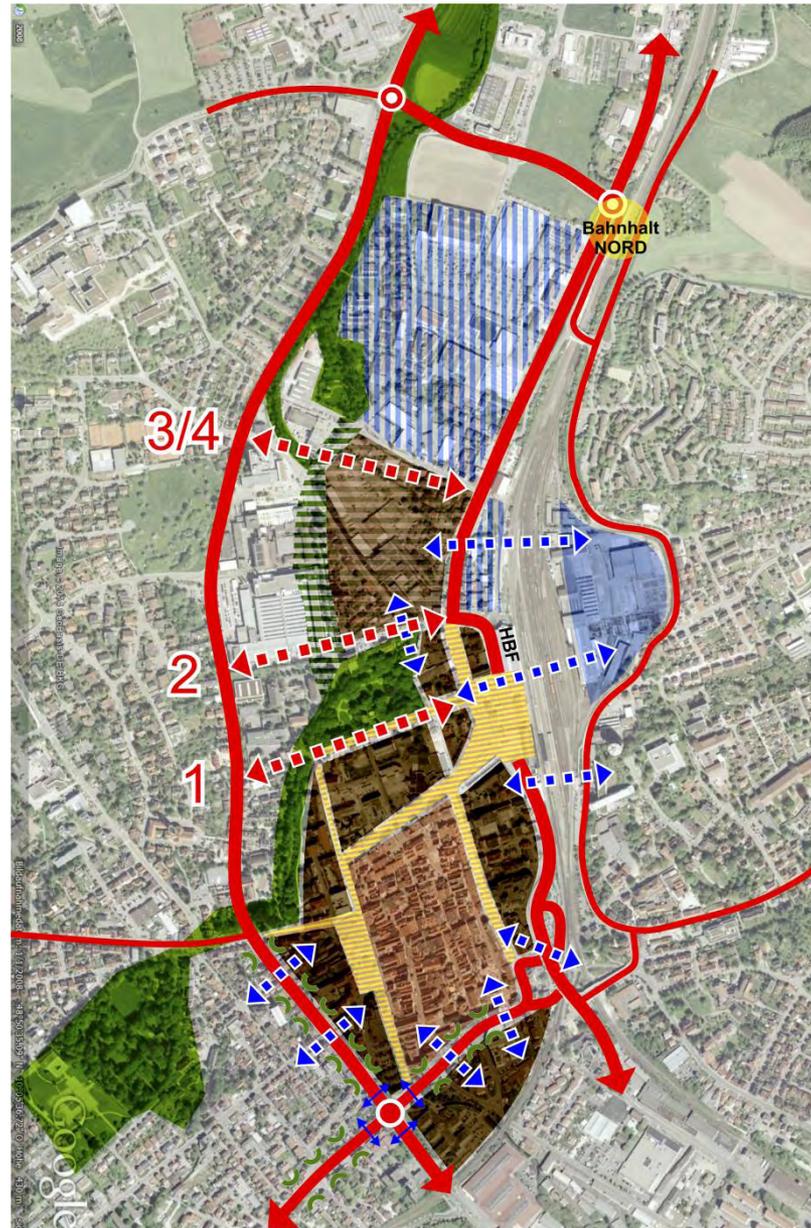
- Lenkung MIV zu Parkhäusern
- Parkhaus / Tiefgarage
- Straßenabschnitt mit Verkehrsberuhigung
- Ring

## Verkehrsführung Innenstadt Parkhäuser - Vorschlag



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

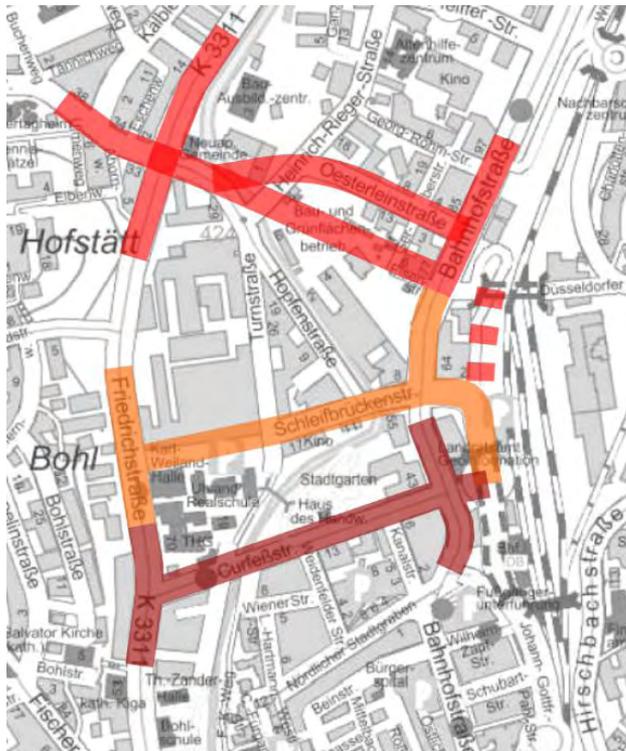
- Schubertstraße / J.-G.-Pahl-Straße alle Fahrbeziehungen bei Unterbrechung der Bahnhofstraße am ZOB prüfen
- P Mercatura nur von und nach Norden befahrbar
- Freihalten der Bahnhofsstraße und des nördlichen Stadtgrabens von Parkverkehren
- Umfahrung Amtsgericht im Einbahnsystem



## Alternativen Nördliche Spange

- 1 Curfeßstraße
- 2 Schleifbrückenstraße
- 3/4 Eisenstraße /  
Österleinstraße

## Varianten der nördlichen Spange des Inneren Rings



- Bestehende Führung über die Curfeßstraße als direkte Verbindung zum Bahnhof (unter Berücksichtigung der Fußgängerquerungen zum Stadtgarten sowie einer möglichen Reduzierung des Parkens)
- Schleifbrückenquerspange ermöglicht direkte Führung in den Bahnhofstunnel
- Bauhoftrasse mit direkter Anbindung in Richtung Klinikum mit Alternativstraßen über Eisenstraße / Bauhofgelände oder Oesterleinstraße

## Vergleich der Verkehrsbelastungen der geprüften Maßnahmen [Kfz/24h]

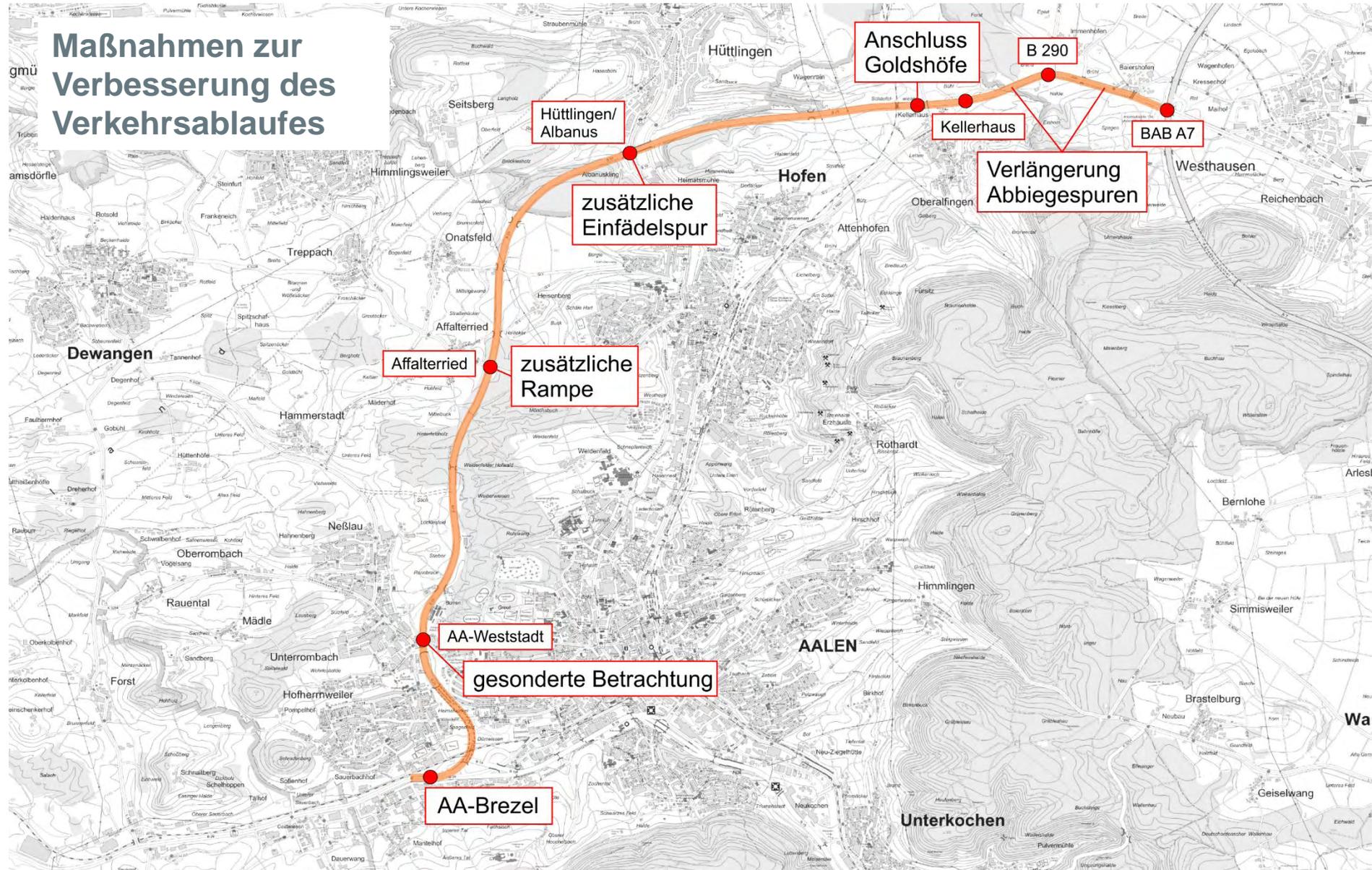
Querschnitt	Basisszenario	Curfußstraße	Schleifbrückenstraße	Eisenstraße	Oesterleinstraße
Neue Querspange	-	-	7.600	6.800	5.400
Curfußstraße	2.900	3.500	1.800	2.000	2.000
Nördlicher Stadtgraben	8.600	6.600	7.700	7.900	7.700
Bahnhofstraße (KSK)	6.100	5.900	5.800	5.800	5.800
Bahnhofstraße Nord	17.500	17.500	18.500	18.700	19.200
Bahnhofstunnel	15.300	15.600	15.200	15.600	15.300
Stuttgarter Straße	13.100	13.300	13.200	13.300	13.300
Friedrichstraße (Nord)	14.100	15.000	13.500	15.500	16.000
Friedrichstraße (THG)	13.000	13.900	16.200	14.300	15.500
Friedrichstraße (Süd)	22.400	22.200	22.600	22.300	22.400

→ Möglichkeit der Nutzung der Curfußstraße und zusätzlich Optimierung der Oesterleinstraße

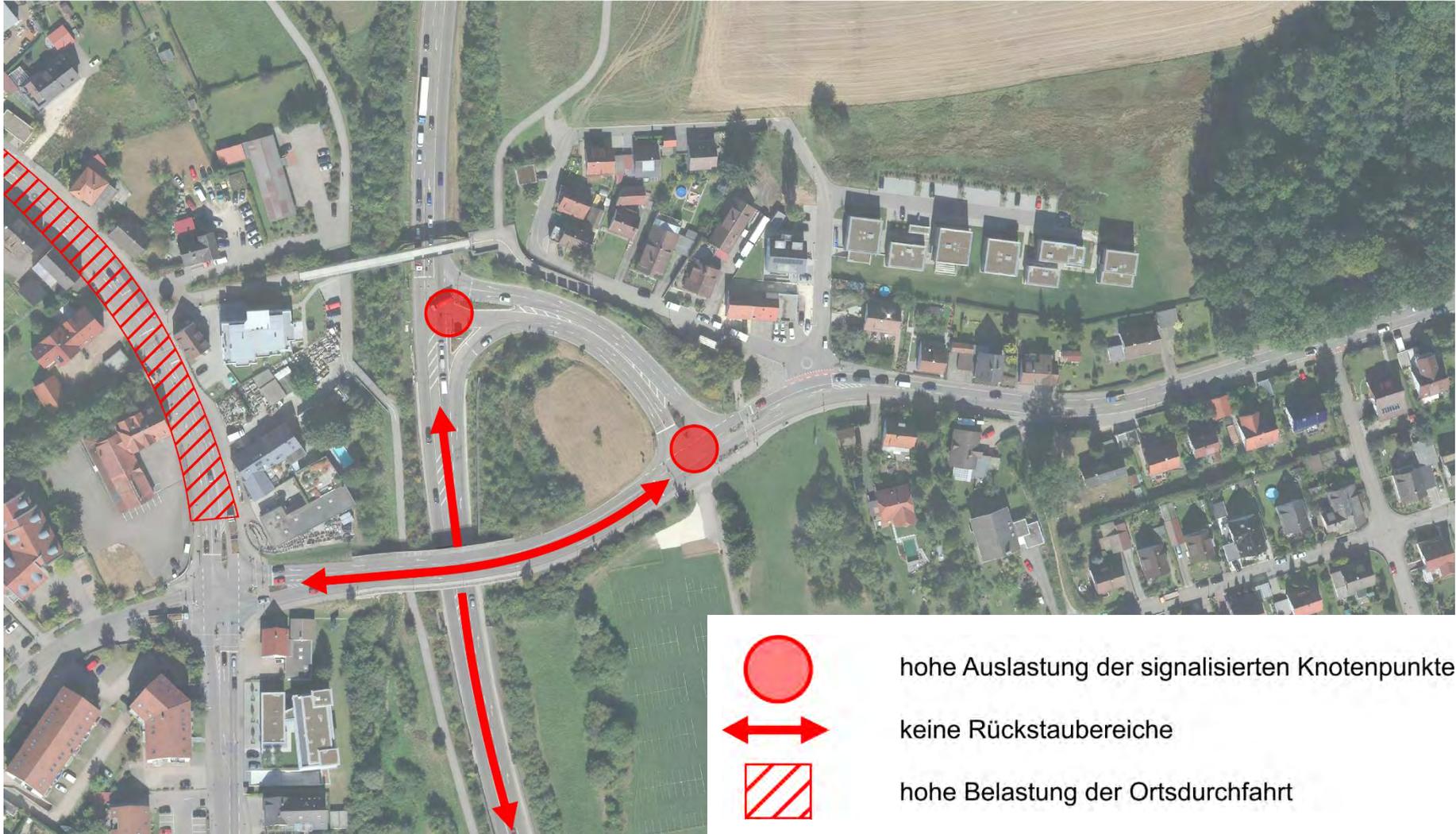
→ Entlastung der Innenstadt, Verbesserung der Erreichbarkeit

→ kein dringender Bedarf einer zusätzlichen Achse

# Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes



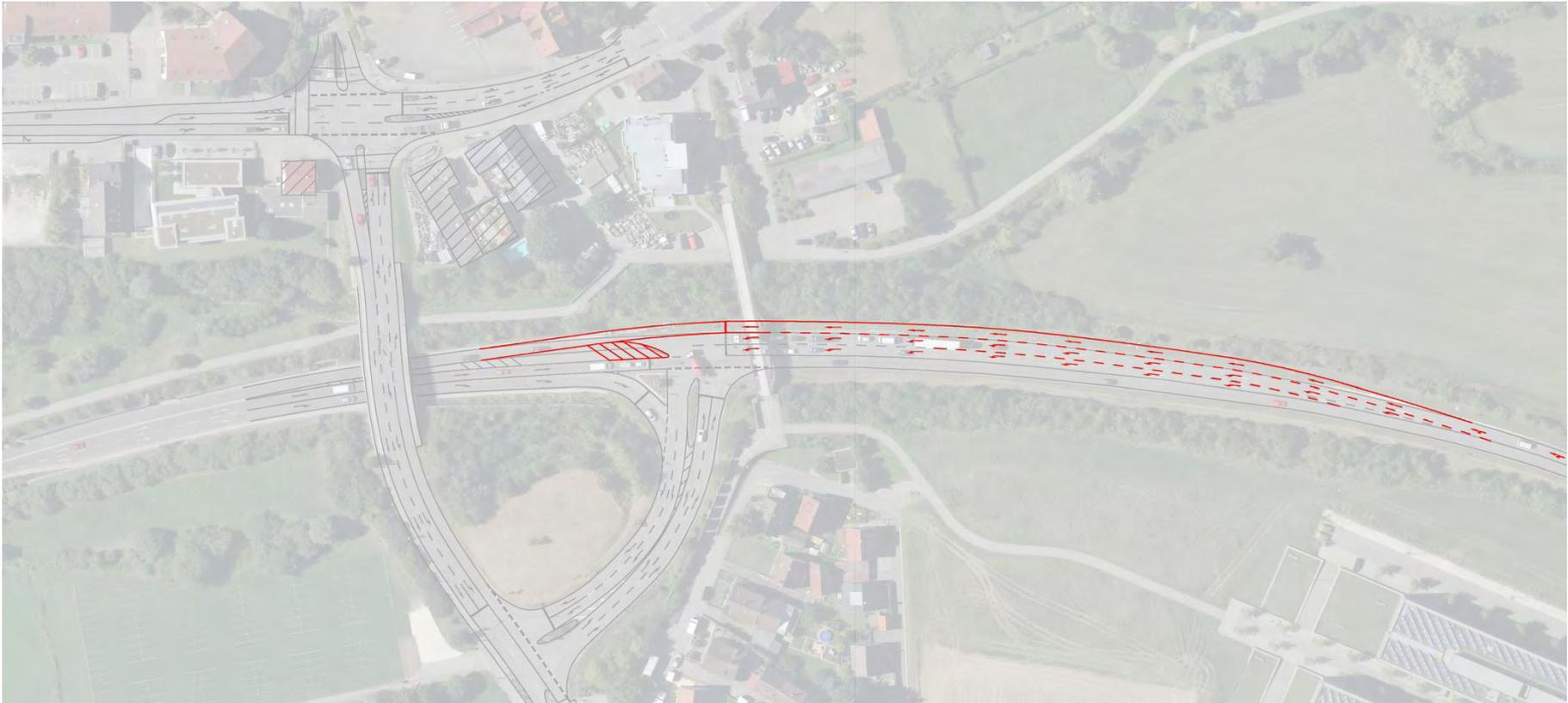
## AS Aalen Weststadt - Problembereiche





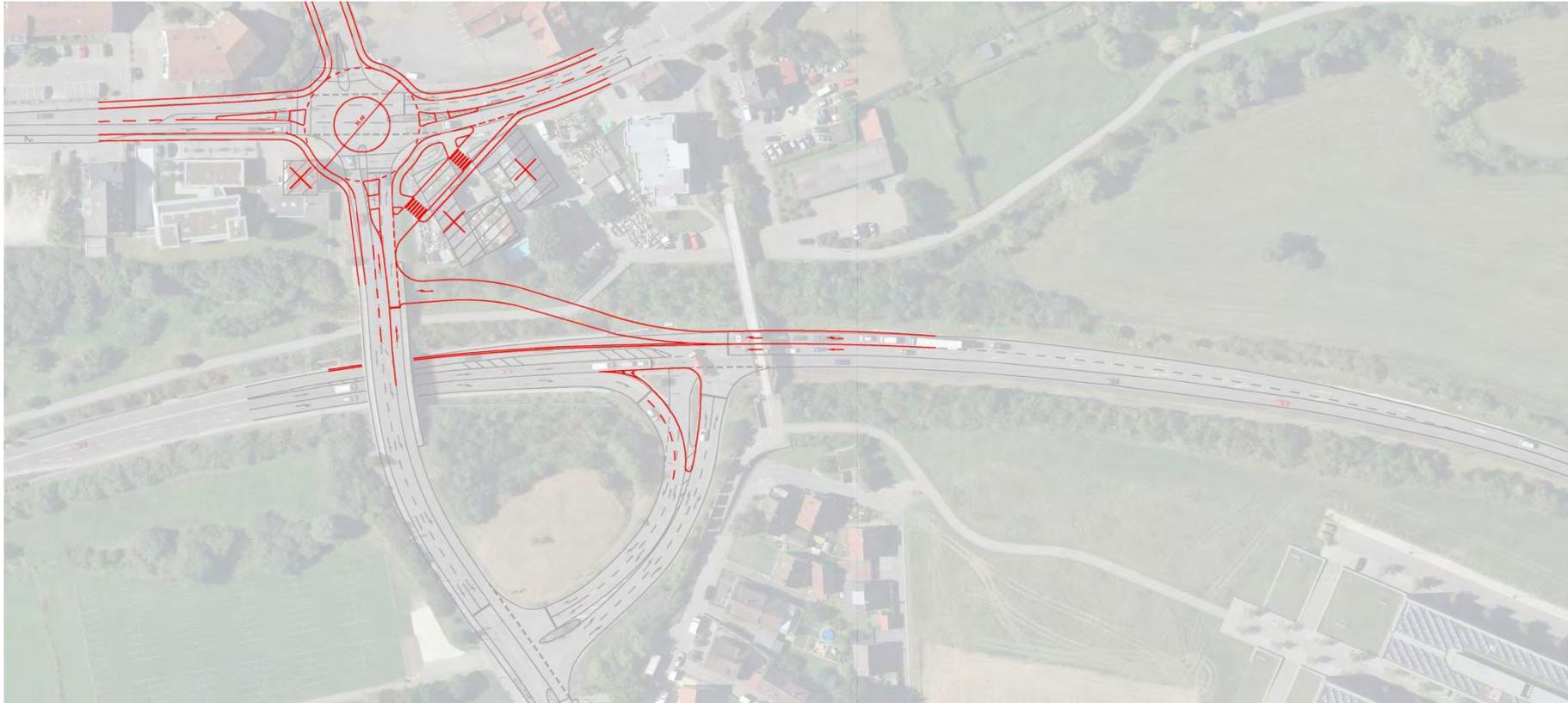


## AS AA-Weststadt – Zusätzliche Fahrspur im Zuge der B 29



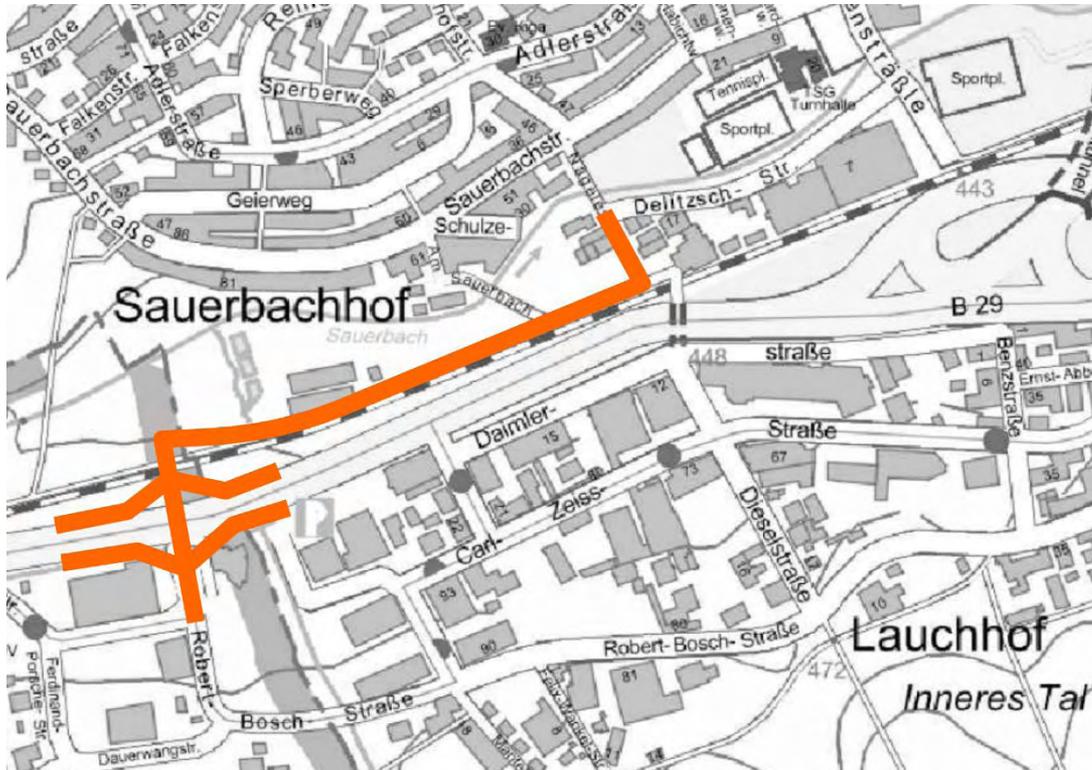
- Zusätzliche Linksabbiegespur B 29 Nord mit Fahrstreifen bezogener Wegweisung
  - Erneuerung Fußgängerbrücke notwendig, Eingriff in Lärmschutz
- keine Weiterverfolgung

## AS AA-Weststadt / Bottich – Zusätzliche Rampe



- 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
- keine Weiterverfolgung

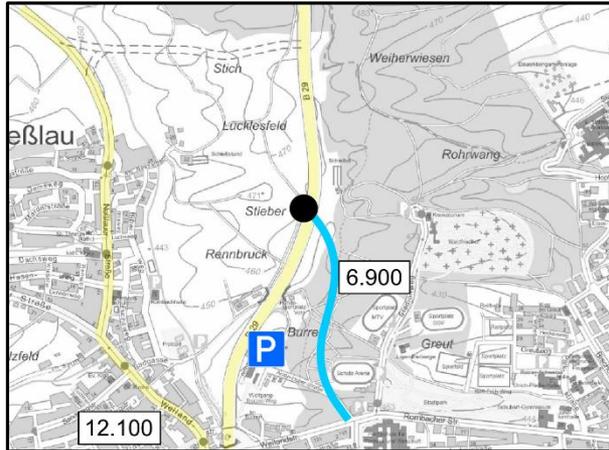
## AS Lobo / BohnensträÙle



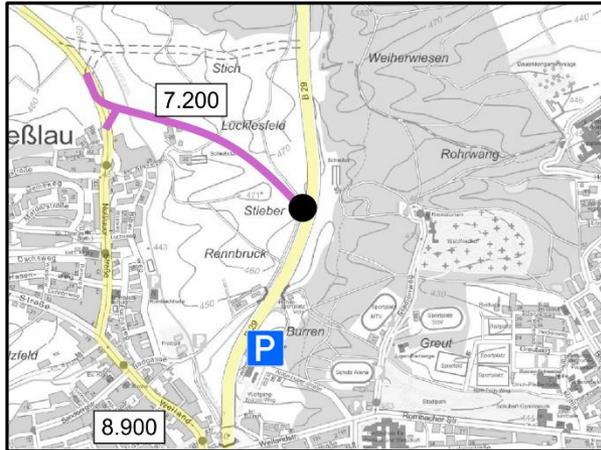
- Zusätzliche nördliche Anbindung an geplanten Anschluss Lobo mit Verbindung im Zuge der Bahnstrecke zur Nägeleshofstraße
  - Querung der Bahn mit großem Höhenunterschied
  - Zusätzliche Belastungen im Süden Hofherrnweilers und in der Hofherrnstraße (bereits im Bestand Lärmschwerpunkt)
  - Nur geringe Entlastungen
- ➔ **Wird in den Variantenuntersuchungen nicht weiterverfolgt**

# Übersicht der geprüften Planfallvarianten

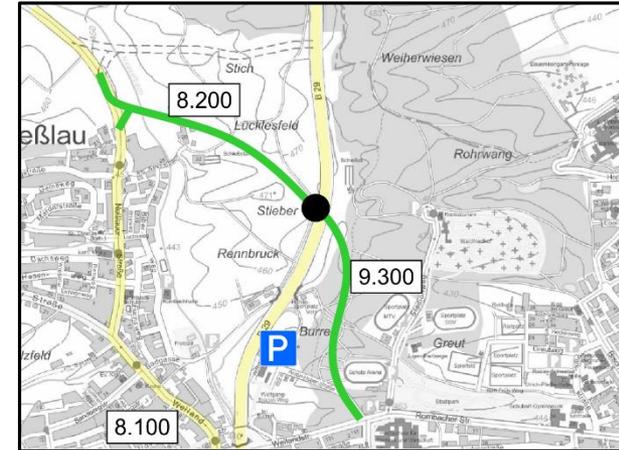
Plan 1: Anbindung Rohrwang



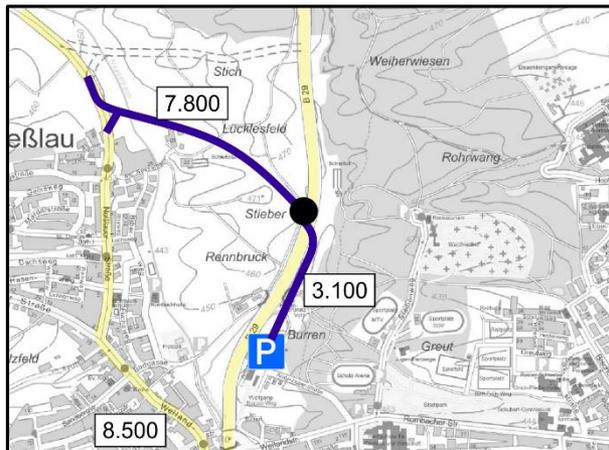
Plan 2: Umfahrung Neßlau



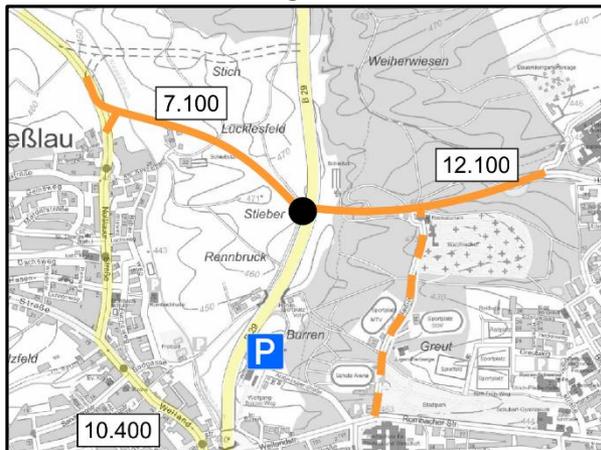
Plan 3: Anbindung Rohrwang +  
Umfahrung Neßlau



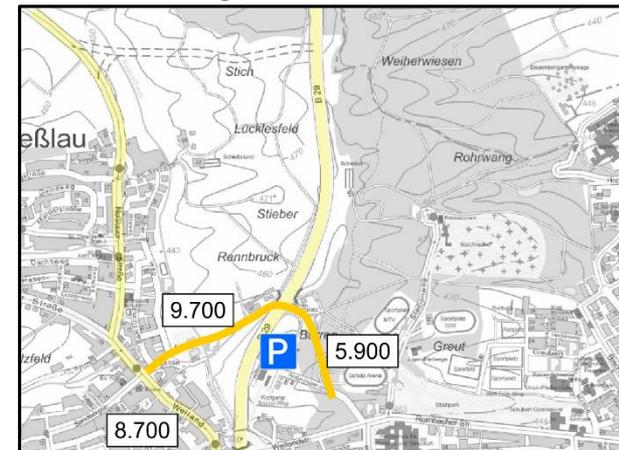
Plan 4: Umfahrung Neßlau +  
Parken Hochschule



Plan 5: Umfahrung Neßlau +  
Anbindung Stadion + Ost



Plan 6: Badgasse



## Vergleich der Planfallvarianten - Zusammenfassung

- Entlastung des bestehenden Anschlusses AA-Weststadt durch Zusatzanschluss (Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 29 sowie an den signalisierten Knotenpunkten)
  - Kombination verschiedener Maßnahmen und stufenweise Entwicklung sinnvoll
  - Übernahme wirkungsvoller Bestandteile in die Szenarien
- 
- ➔ Beste verkehrliche Wirkungen in Plan 3 (Zusatzanschluss nördlich der Hochschule zur Rombacher Straße und Umfahrung Neßlau), Entlastung des heutigen Anschluss Weststadt
  - ➔ Gute Wirkungen auch bei Kombination Umfahrung Neßlau auch Parkierung Hochschule (geringe Entlastung des heutigen Anschlusses)
  - ➔ Führung über den Stadionweg bringt keine Vorteile gegenüber der westlicheren Trasse
  - ➔ Anbindung nach Osten (Krankenhaus) nur mit großem Aufwand (Natur, Topografie) und geringen verkehrlichen Wirkungen
  - ➔ Variante Badgasse nur mit großen Aufwand und Nachteilen für Anwohner

## 6. Szenarienbildung / Weiteres Vorgehen

## Bildung von Szenarien

- Basisszenario zeigt die Entwicklungen bis 2030 ohne Zusatzmaßnahmen im Straßennetz und Umweltverbund
- Diskussion / Prüfung verschiedener Maßnahmen im ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und MIV (Ermittlung der Wirkungen in Arbeitsnetzfällen)
- Kombination in Szenarien zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkung
  - Szenario 1 (stärkere Berücksichtigung des MIV)
  - Szenario 2 (stärkere Berücksichtigung Umweltverbund)
- Entwicklung eines Zielszenarios mit den wirkungsvollsten Maßnahmen aus der Szenarienbetrachtung

## Vorschlag - Elemente der Szenarien

Einzelmaßnahmen MIV	Basisszenario	Geprüft als Arbeitsnetzfall	Szenario Vorschlag Gutachter	Szenario Vorschlag Gemeinderat
4-spüriger Ausbau der B 29 zwischen Aalen-West und Essingen	●	●	●	
B 29 Ortsumgehung Möggingen	●	●	●	
B 29a , Ebnater Steige, Ortsumfahrung Ebnat	●	●	●	
Beseitigung Bahnübergang Walkstraße	●	●	●	
Pelikanweg, Schließung Düsseldorfer Straße, Aalener Straße Unterkochen	●	●	●	
Maßnahmen Innenstadt (Verkehrsführung Parkhäuser, Einbahnsystem Wilhelm-Merz-Straße, Umgestaltung Stuttgarter Straße, Anpassung Gartenstraße, nördliche Innenstadtachse)		●	●	
B 29 Abschnitt Kellerhaus – BAB A 7: Verlängerung der Abbiegespuren			●	
B 29 Neuanschluss Goldshöfe				
B 29 Anschluss Hüttlingen – zusätzliche Rampe (Ersatz Linksabbieger) mit verlängerter Einfädelspur				
B 29 Anschluss Affalterried – zusätzliche Rampe				

## Vorschlag - Elemente der Szenarien

Einzelmaßnahmen MIV	Basisszenario	Geprüft als Arbeitsnetzfall	Szenario Vorschlag Gutachter	Szenario Vorschlag Gemeinderat
B 29 Anpassung Anschluss Weststadt (zusätzliche Fahrspur / Rampe)		●		
B 29 Zusatzanschluss nördl. Hochschule – Rombacher Straße (Rohrwang)		●		
B 29 Umfahrung Neßlau		●		
B 29 Zusatzanschluss nördl. Hochschule, Rombacher Straße, Umfahrung Neßlau (Plan 3)		●	●	
B 29 Zusatzanschluss nördl. Hochschule, Rombacher Straße, Umfahrung Neßlau, Anbindung Lobo		●		
B 29 Umfahrung Neßlau, Parken Hochschule		●		
B 29 Anschluss Stadionweg		●		
B 29 Anschluss Stadionweg, Umfahrung Neßlau		●		
B 29 Anschluss Stadionweg, Umfahrung Neßlau, Verbindung nach Osten		●		
B 29 Verzicht auf bestehenden Anschluss Weststadt, bei Neuanschluss		●		
B 29 Anschluss Badgasse		●		

## Vorschlag - Elemente der Szenarien

Einzelmaßnahmen Umweltverbund	Basisszenario	Geprüft als Arbeitsnetzfall	Szenario Vorschlag Gutachter	Szenario Vorschlag Gemeinderat
Halbstundentakt Remsbahn	●	●	●	
Weitere Verbesserungen im Schienennetz (Brenzbahn, Jagstbahn, Riesbahn)			●	
Zusätzliche Bahnhaltepunkte (West, Nord, Süd)			●	
Verbesserung des Angebotes im Busverkehr			●	
Verbesserung der Fahrgastinformation (weiche Faktoren)			●	
Bedienungskonzept Hochschule im Busverkehr			●	
Maßnahmen / Lückenschluss im Vorbehaltsnetz Radverkehr			●	
Maßnahmen im weiteren Radverkehrsnetz			●	
Weitere investive und weiche Maßnahmen im Radverkehr			●	
Verbesserung der Anbindung der Innenstadt im Fußverkehr			●	
Weitere Förderung des Fußverkehrs im gesamten Stadtgebiet			●	

Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit !

