

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

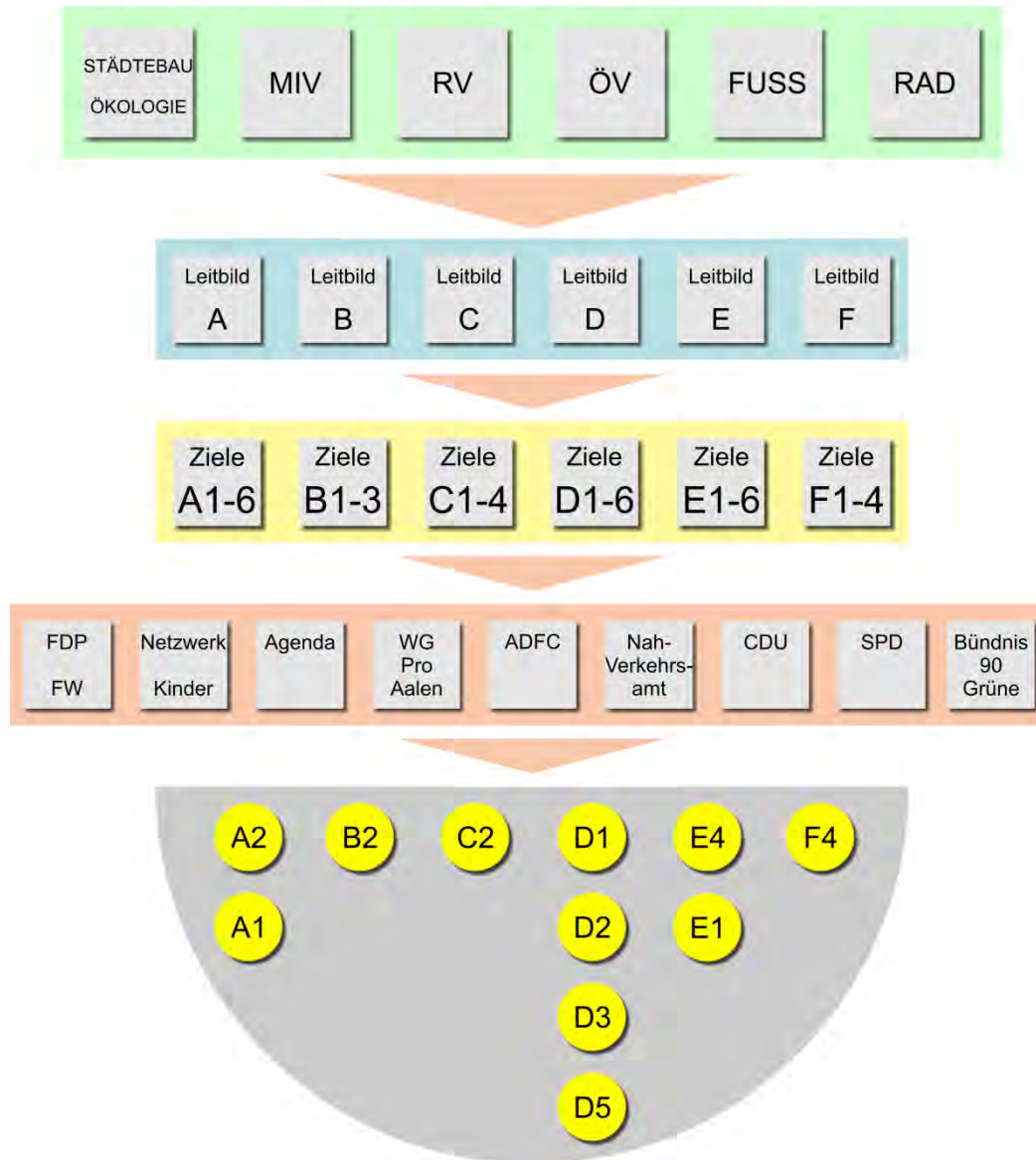
VEP / Mobilitätskonzept 2030

Zeit	Inhalte / Schritte	Projektgruppe	Öffentlichkeit	Gemeinderat Ausschüsse	Sonstiges / Einzelaspekte ...	
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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			Leitbilder / Planungsziele	
	Oktober	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■				je nach Bedarf
	November	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Strategien Szenarien			
	Dezember	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Strategien		
2014	Januar	Szenarien		Strategien Szenarien		
	Februar	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Wirkungen / Zielszenario	evtl. Info / Workshop	evtl. Klausur GR	
	März	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Wirkungen / Zielszenario		
	April	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			Wirkungen / Zielszenario	
	Mai	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■				je nach Bedarf
	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

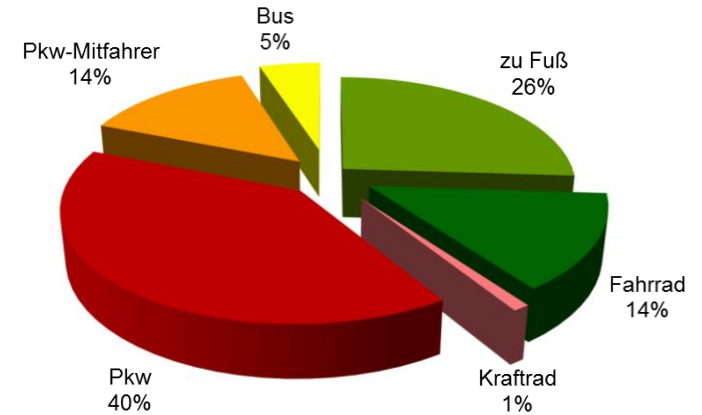
- 11. April 2013 Vorstellung des Vorgehens im ATUS
 - April – Juni 2013 Verkehrserhebungen
 - Februar 2014 Bürger-Info-Abend, Bürger-Workshop
 - 05. Juni 2014 Vorstellung der Ziele im ATUS
 - 23. Januar 2015 Klausursitzung Gemeinderat
- Seit April 2013 – acht Sitzungen der Projektgruppe, zahlreiche Abstimmungen 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

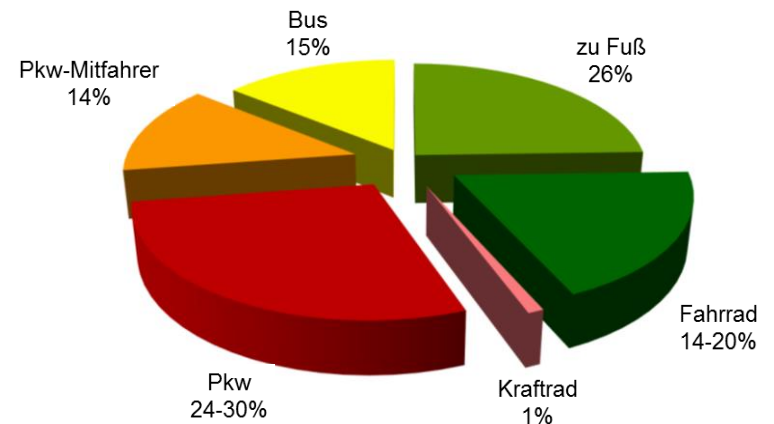
Vorgeschlagene Maßnahmen	Prognose -Nullfall	realisiert	offen
Straßennetz			
Westumfahrung Aalen B 29	x	x	
Anschlussstelle Hammerstadt			x
Verbindung Hofherrnweiler - Aalen West			x
Sperrung Nördlicher Stadtgraben			x
Durchbindung Schleifbrückenstraße			x
Bahnhofstunnel		x	
Drehung Hochbrückenrampe		x	
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

**Bestand 1993
Trendprognose 2010**



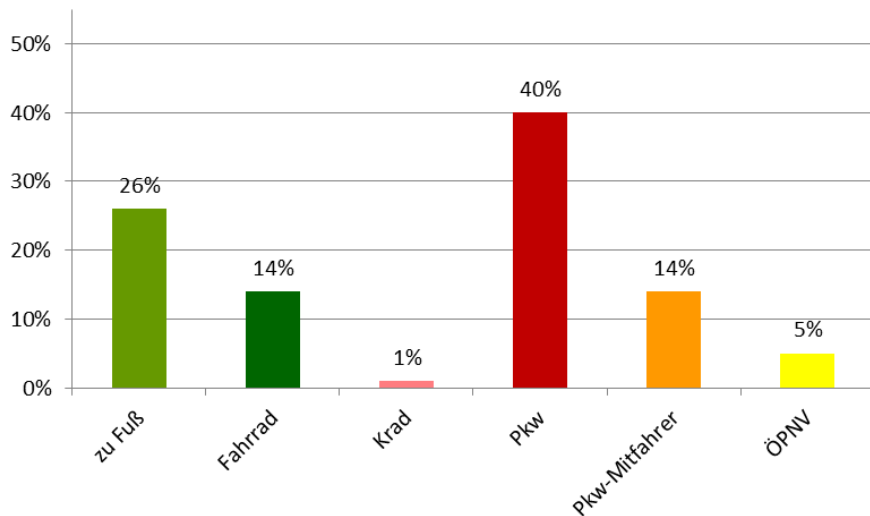
**Push – Pull
Szenario 2010**



Ergebnis der Haushaltsbefragungen

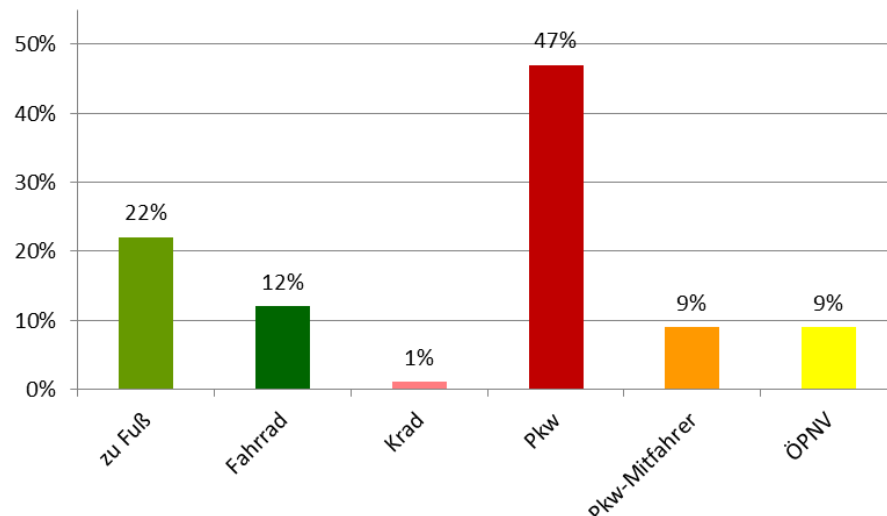
Entwicklung des Modal Split seit 1993

1993



MIV 55%
Umweltverbund 45%

2013

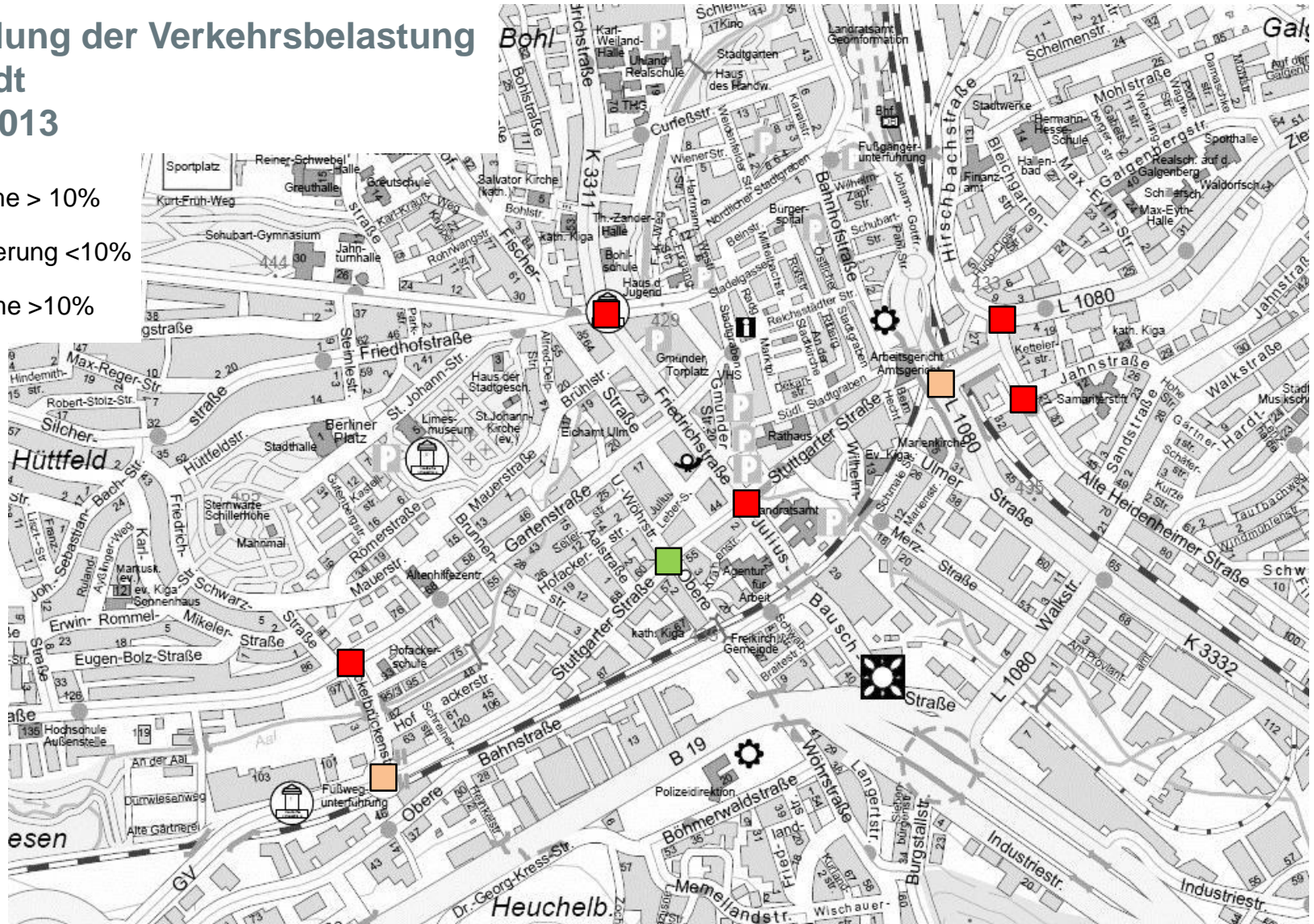


MIV 57%
Umweltverbund 43%

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

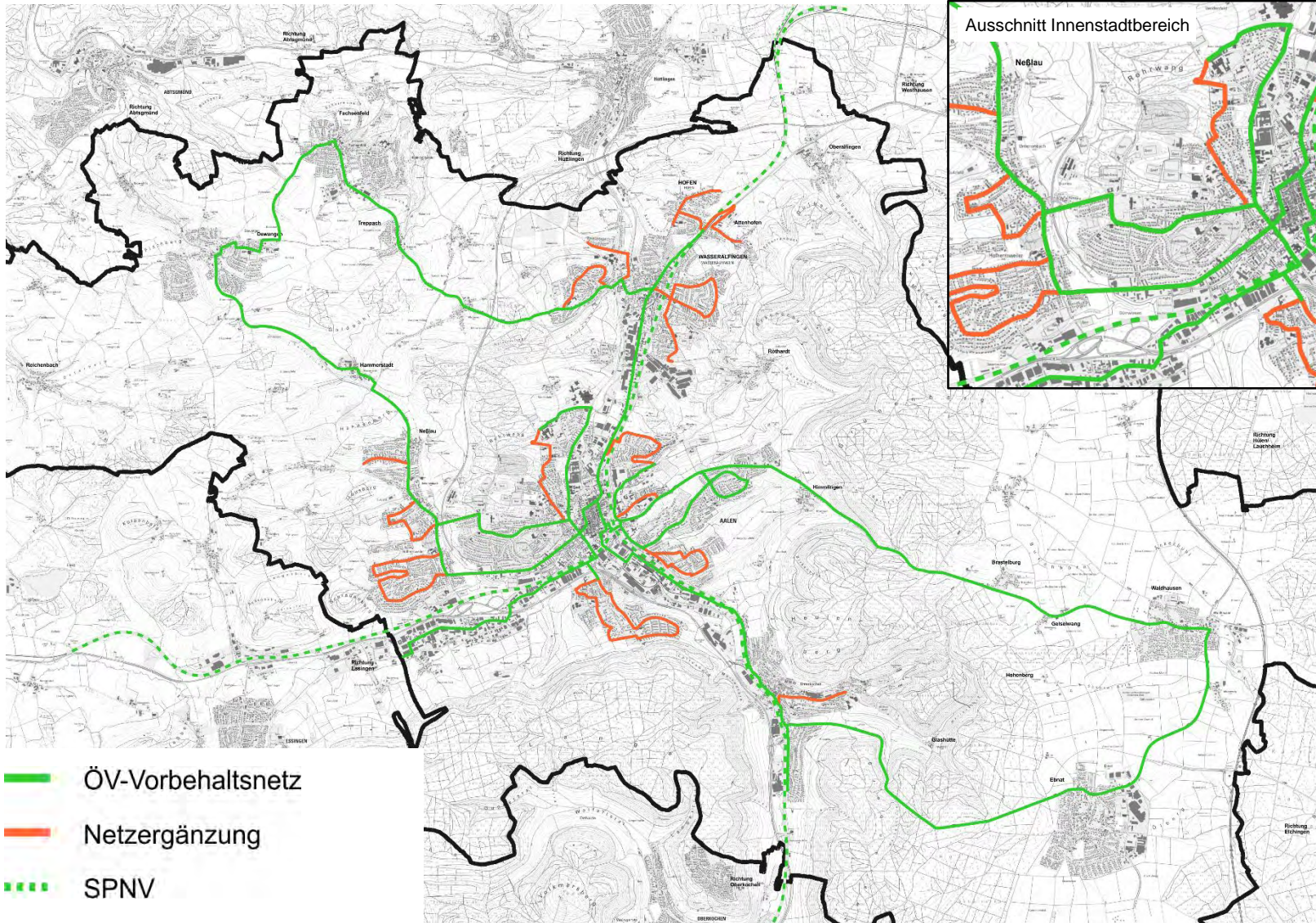
E 1 Förderung einer stadtverträglichen Innenentwicklung

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

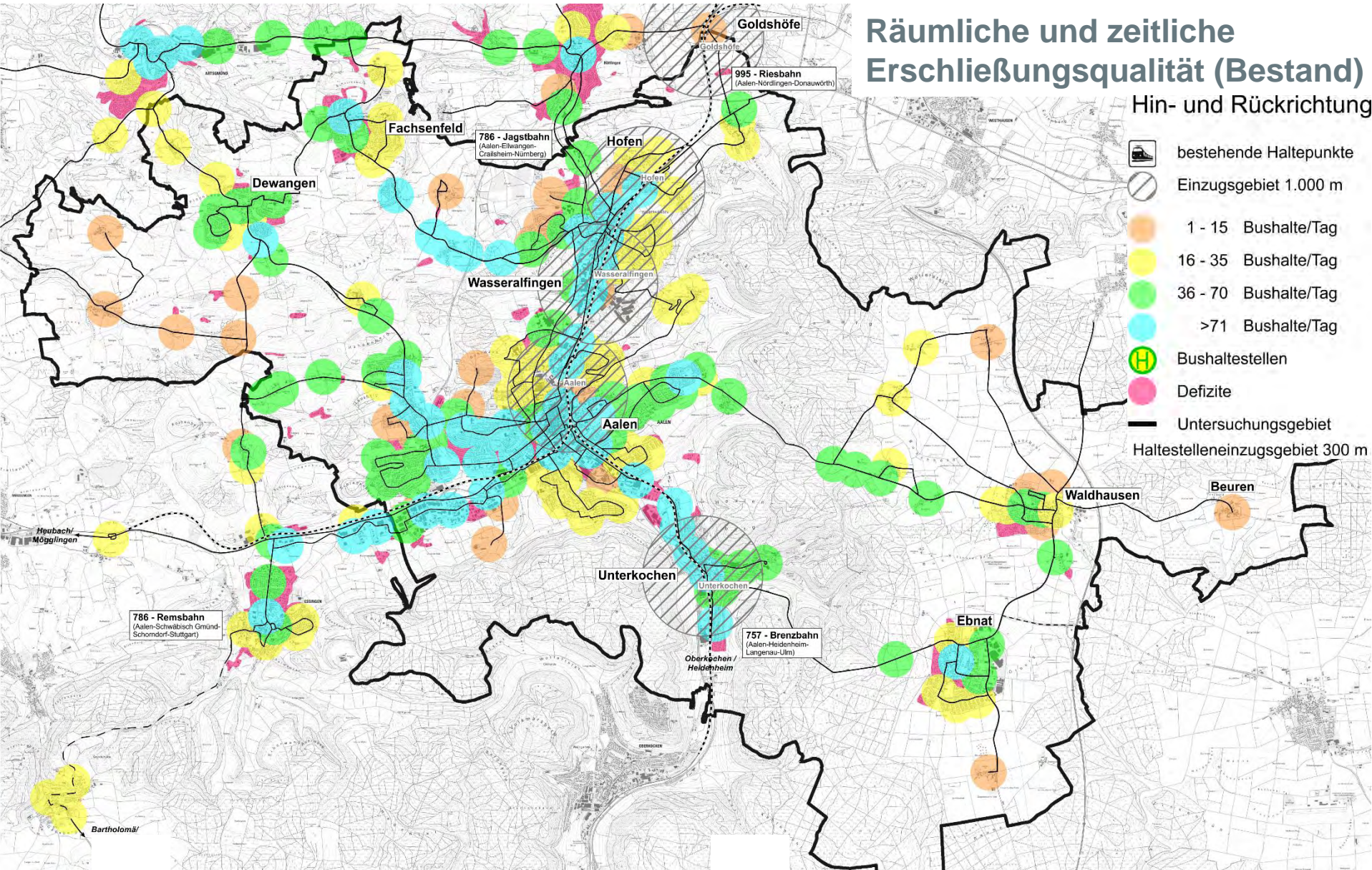
Förderung des ÖPNV

Überblick der behandelten Maßnahmenfelder:

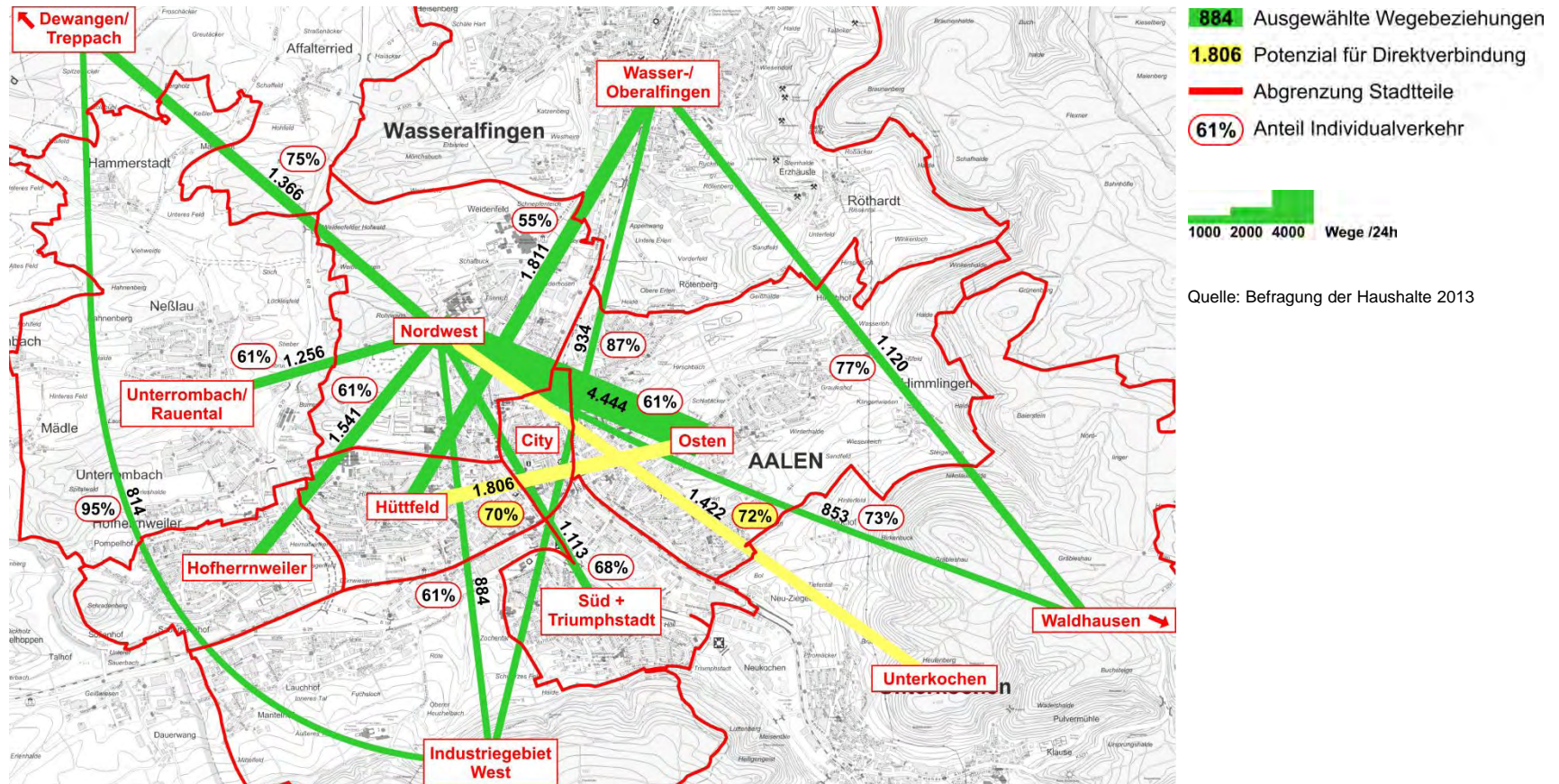
1. Organisatorische Maßnahmen
2. Maßnahmen im Angebot
3. Maßnahmen Fahrgastinformation
4. Infrastrukturelle Maßnahmen
5. Tarifliche Maßnahmen
6. Verkehrspolitische Maßnahmen

Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität (Bestand)

Hin- und Rückrichtung



Einrichtung von Durchmesserlinien Einrichtung Rendezvous-System ZOB

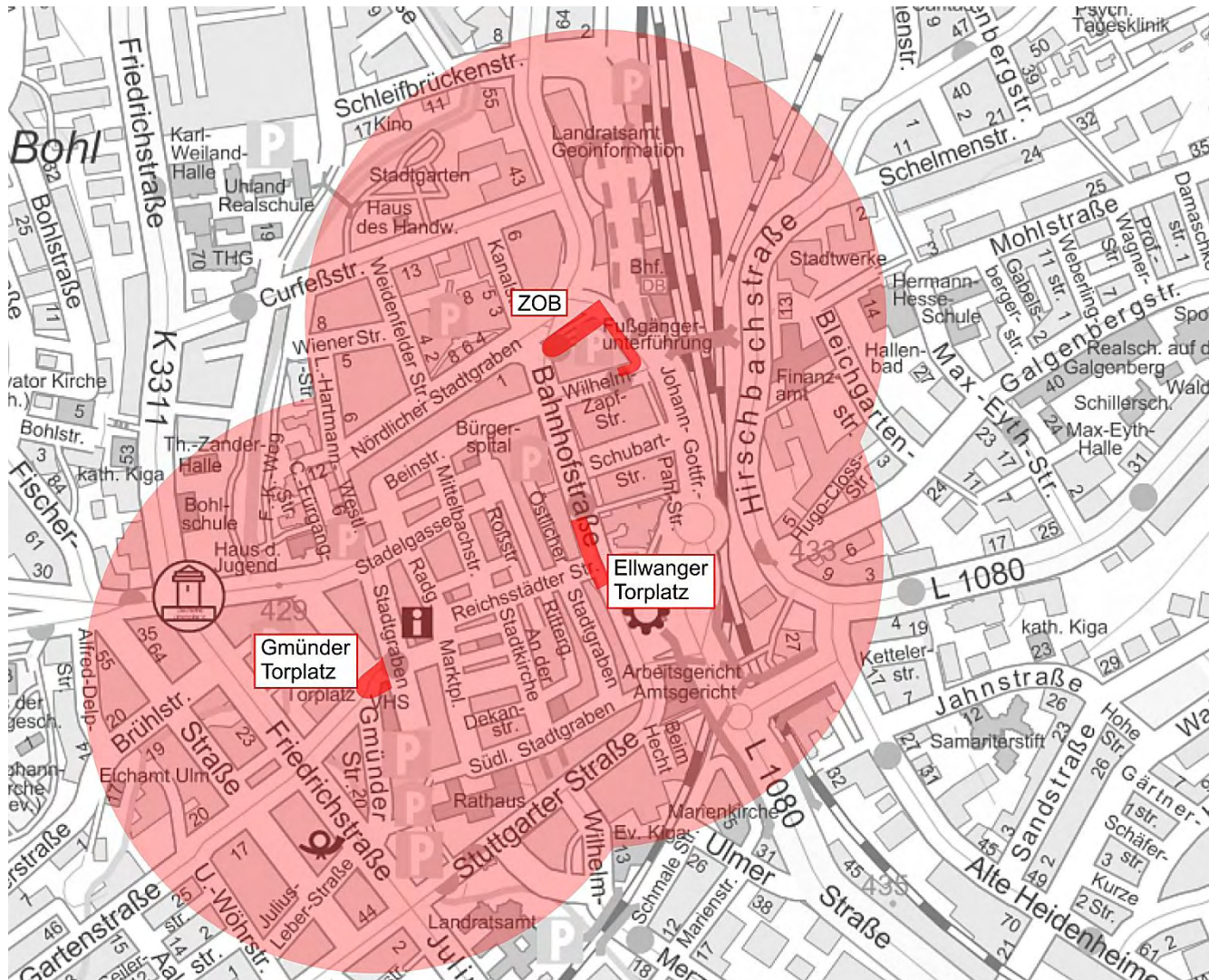


Planungsansatz

Herstellung Durchmesserverbindungen:

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

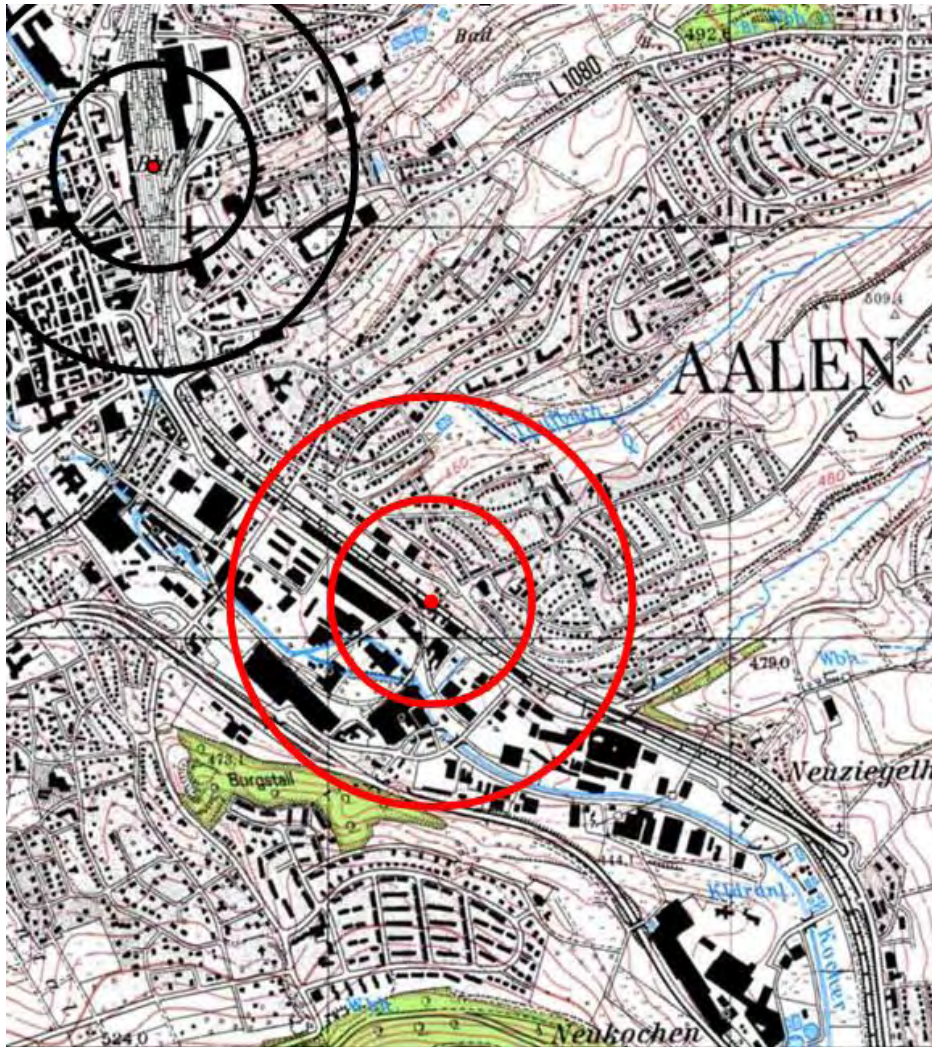
Hochwertiger Ausbau der drei zentralen Innenstadt-Haltestunkte ZOB, Gmünder Torplatz und Ellwanger Torplatz



Haltestelleneinzugsbereich
300m Radius

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

Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte Beispiel Aalen Süd



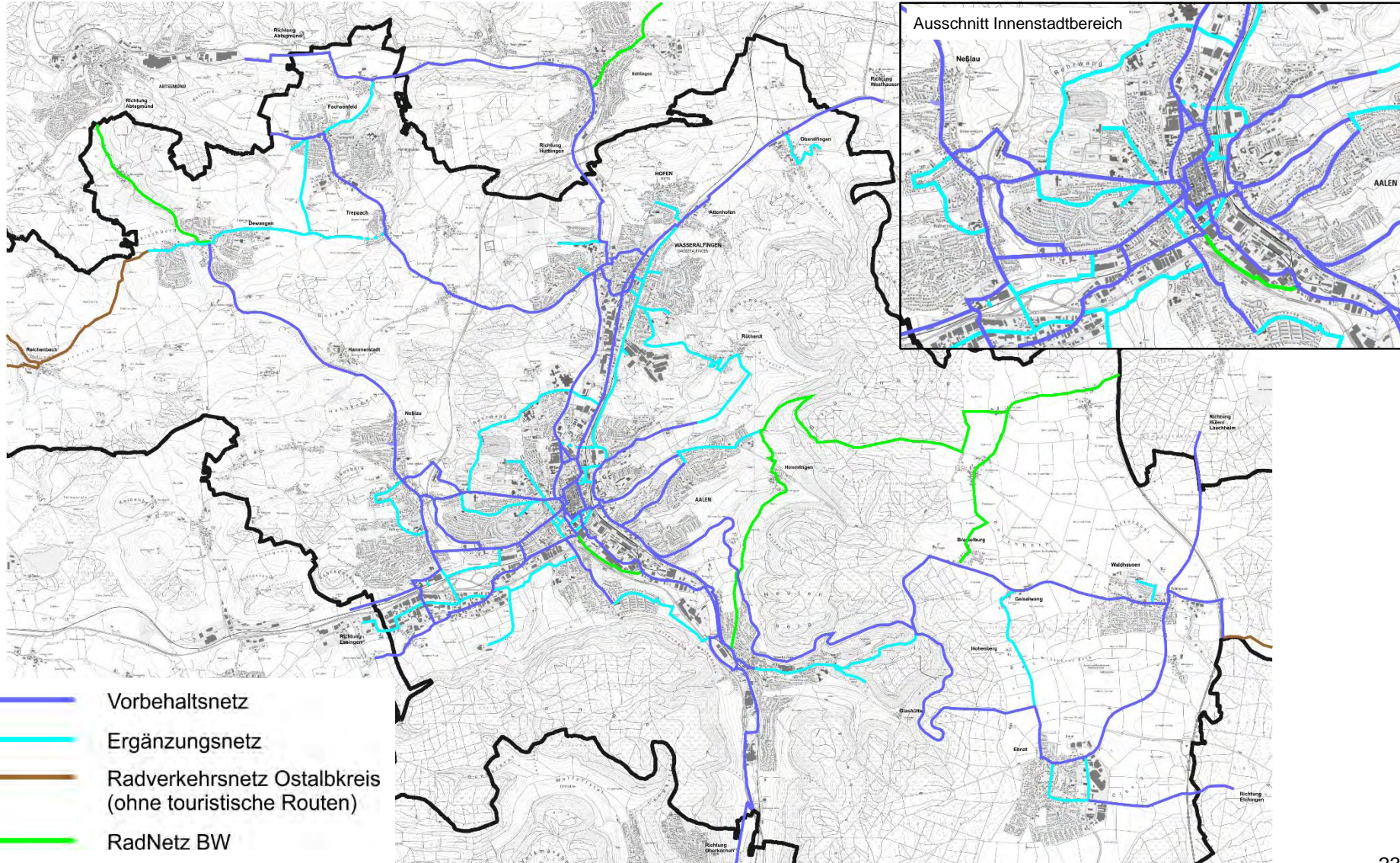
- Ca. km 1,3
- An bestehendem Fußgängersteg (ohne Rampen)

Aalen West, Aalen Berufschulzentrum

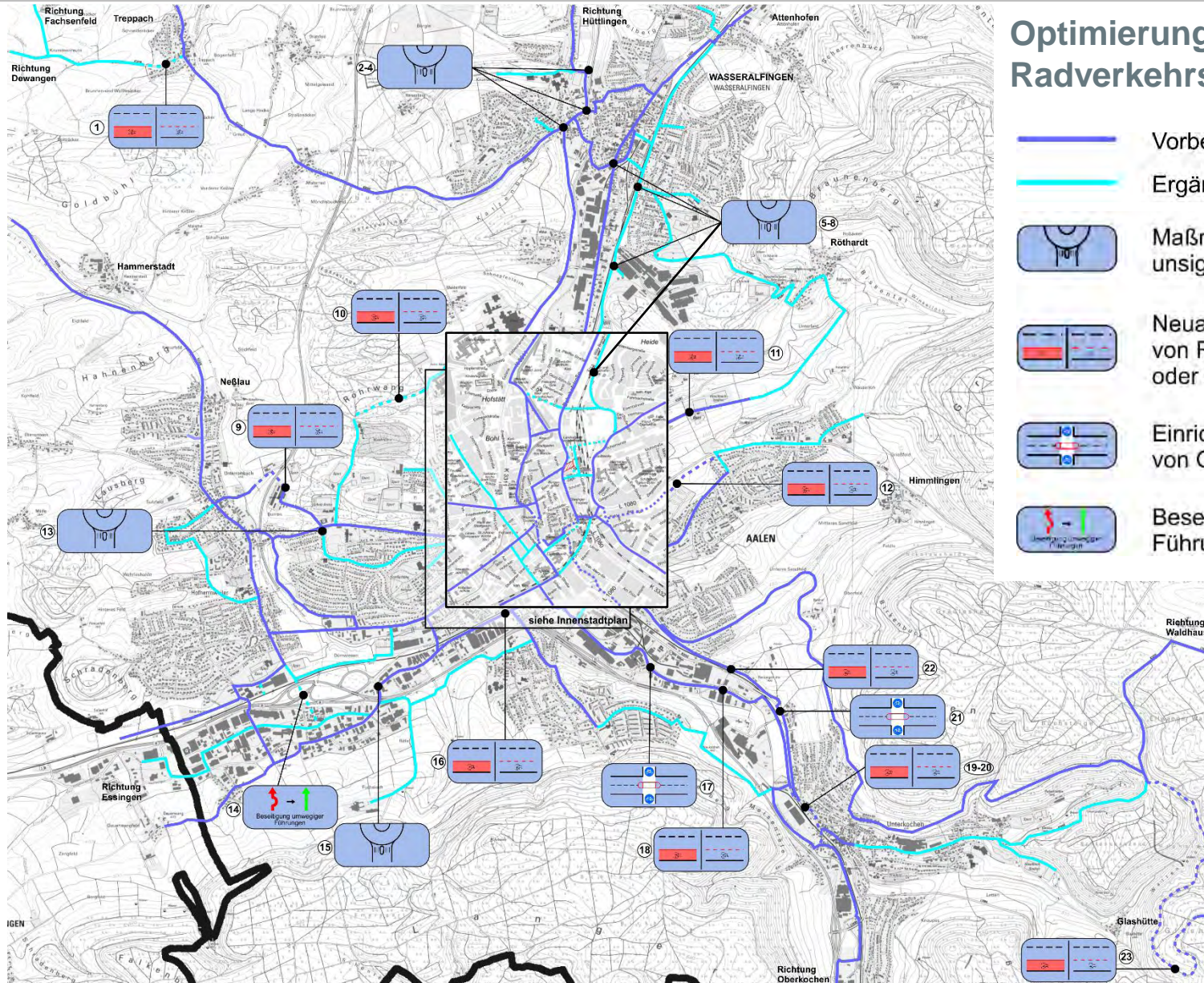








3. Radverkehr und Fußgänger

Vorbehaltsnetz mit Anbindung an das regionale Radroutennetz



Optimierung des Radverkehrsnetzes



-  Vorbehaltsnetz
-  Ergänzungnetz
-  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



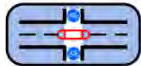
Maßnahmen im Bereich von unsignalisierten Knotenpunkten



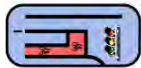
Neuanlage oder Optimierung von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen



Einrichtung von Fahrradstraßen



Einrichtung und Optimierung von Querungshilfen



Maßnahmen im Bereich von Lichtsignalanlagen



Einrichtung einer Busspur



Vorbehaltsnetz



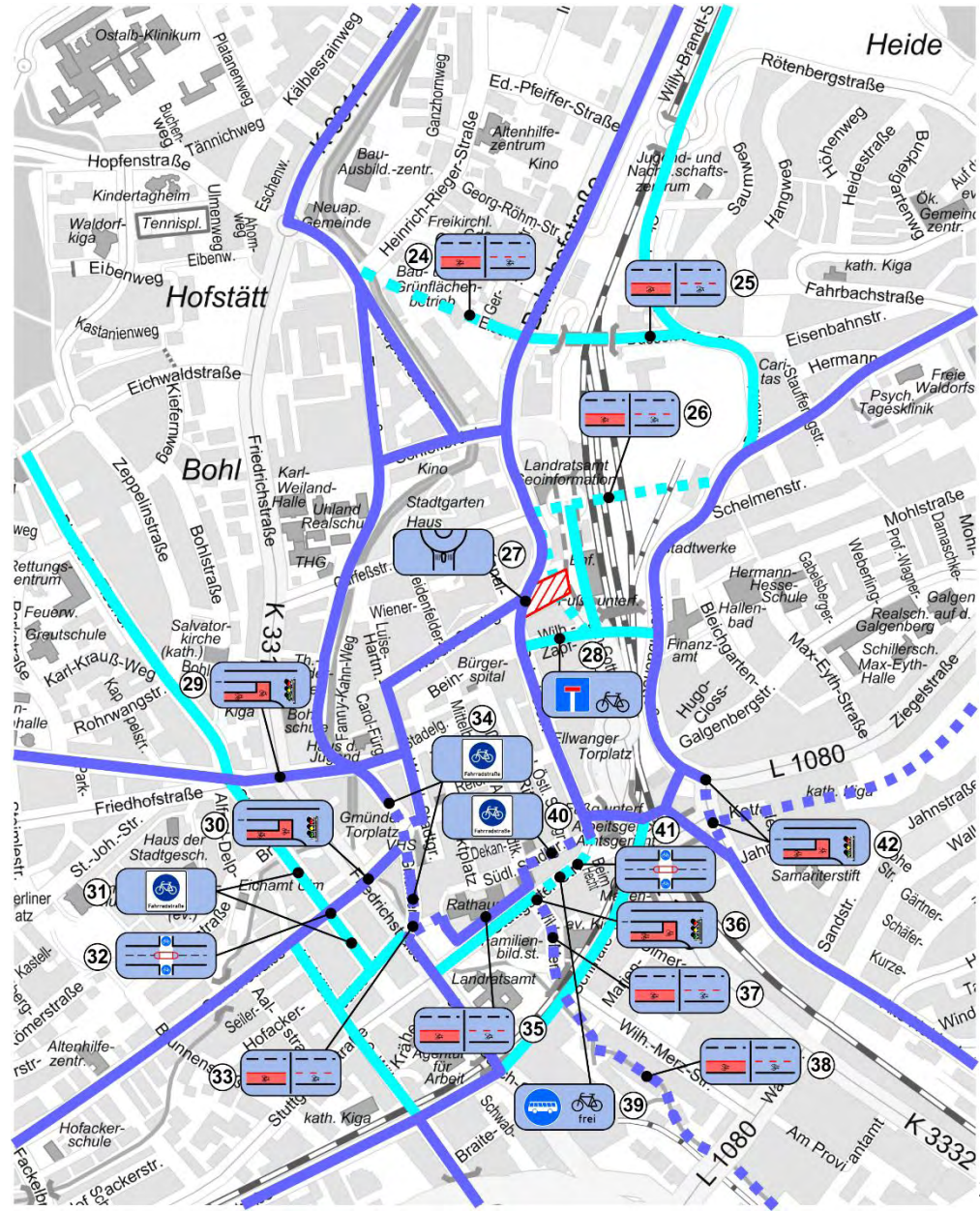
Ergänzungsnetz



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 Wegeführung 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 Umweltverbunds verknüpft sein (Ausgewählte Innenstadtparkhäuser, Zentrale Haltestellen der Innenstadt und Bahnhof)

Beispiel: Bereich Neues Tor

Lückenschluss im Vorbehaltsnetz und Umgestaltung Knotenpunkt

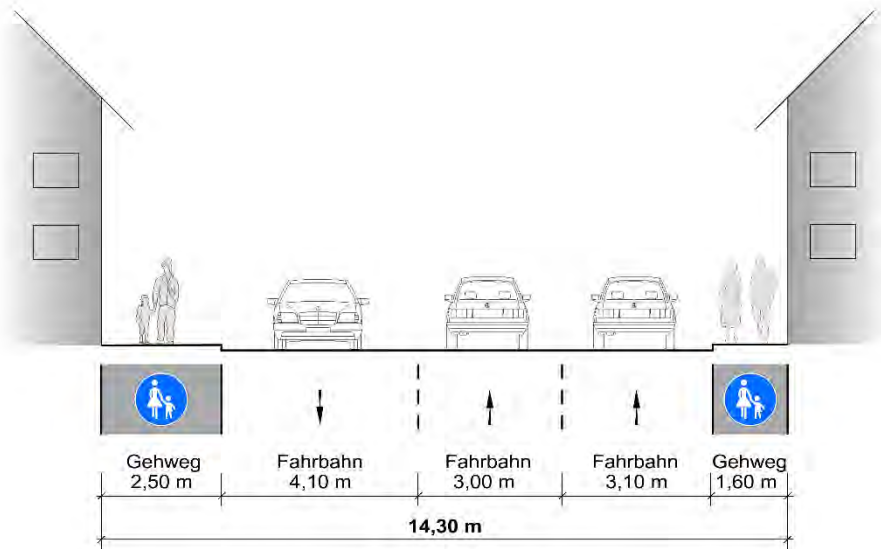


Beispielmaßnahme: Verbindung Innenstadt nach Süden

Querschnitt Wilhelm-Merz-Straße

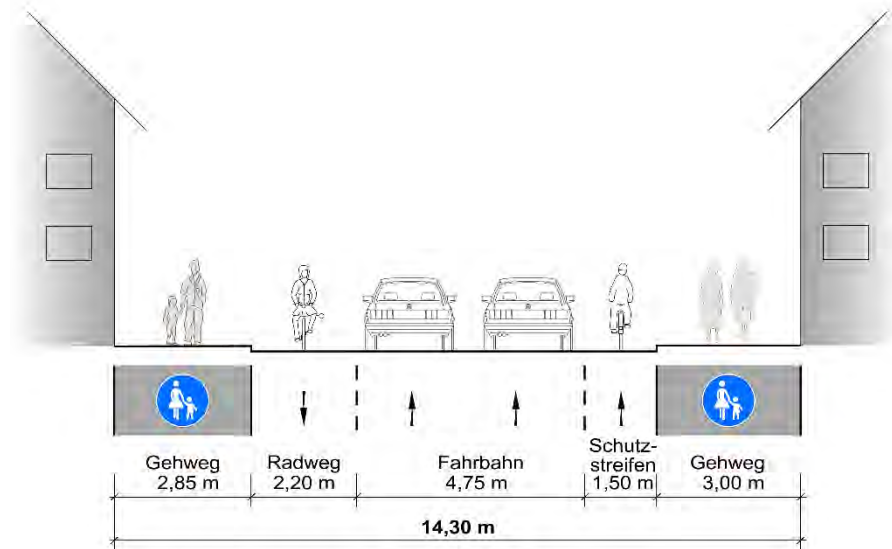
Bestand

Breite des Straßenraumes 14,30 m

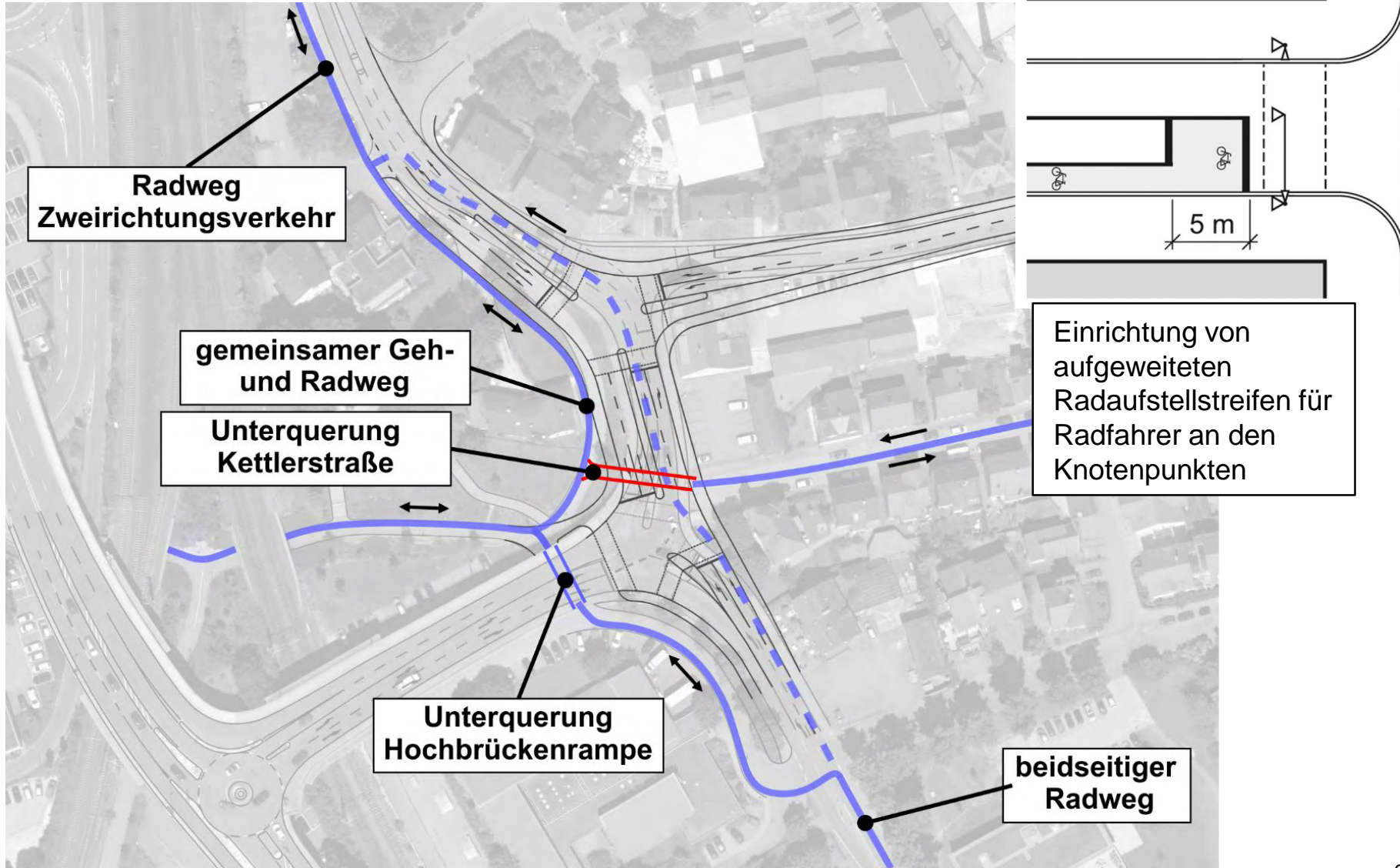


Konzeption

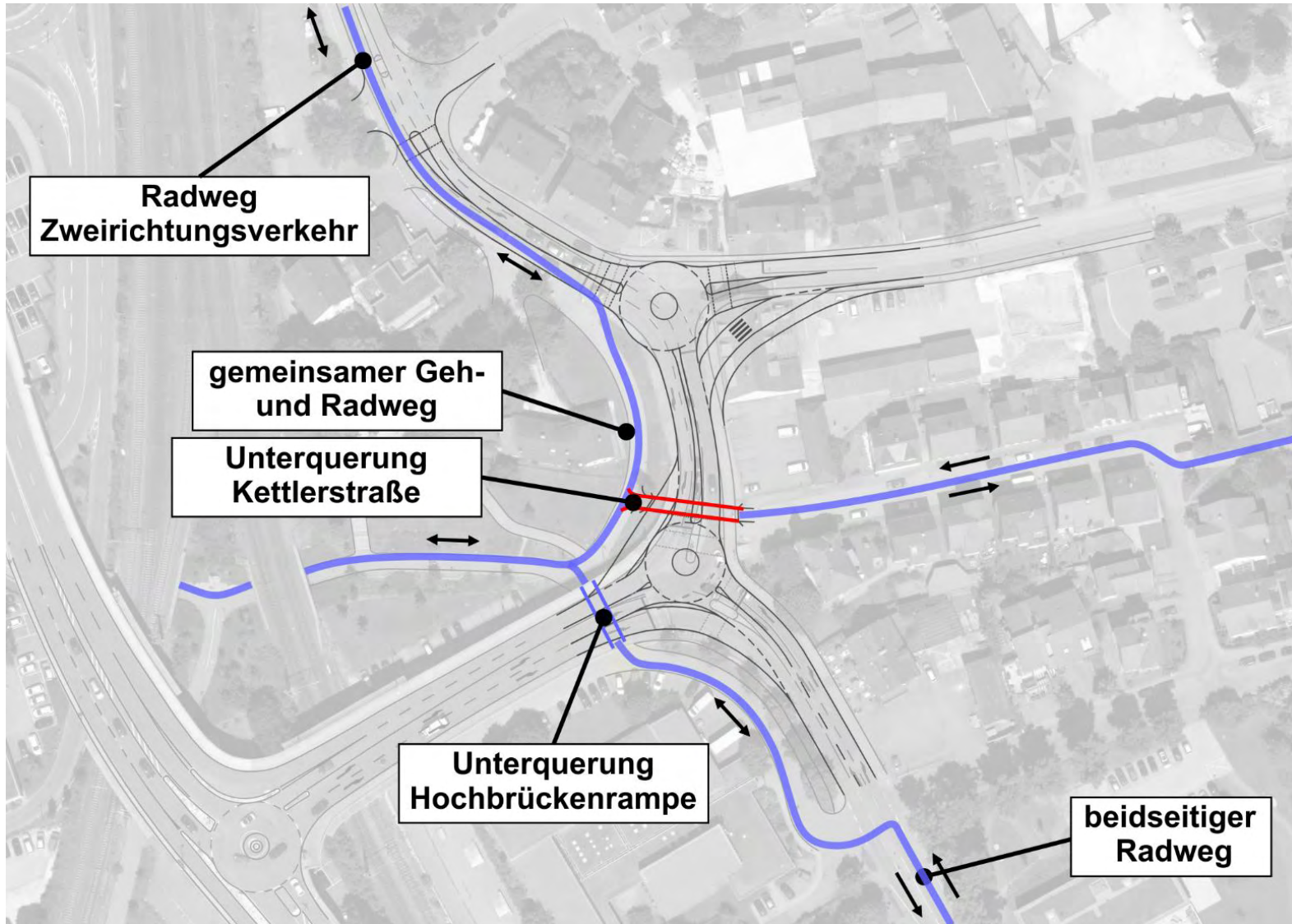
Breite des Straßenraumes 14,30 m



Beispielmaßnahme: Ostrampe – Variante 1



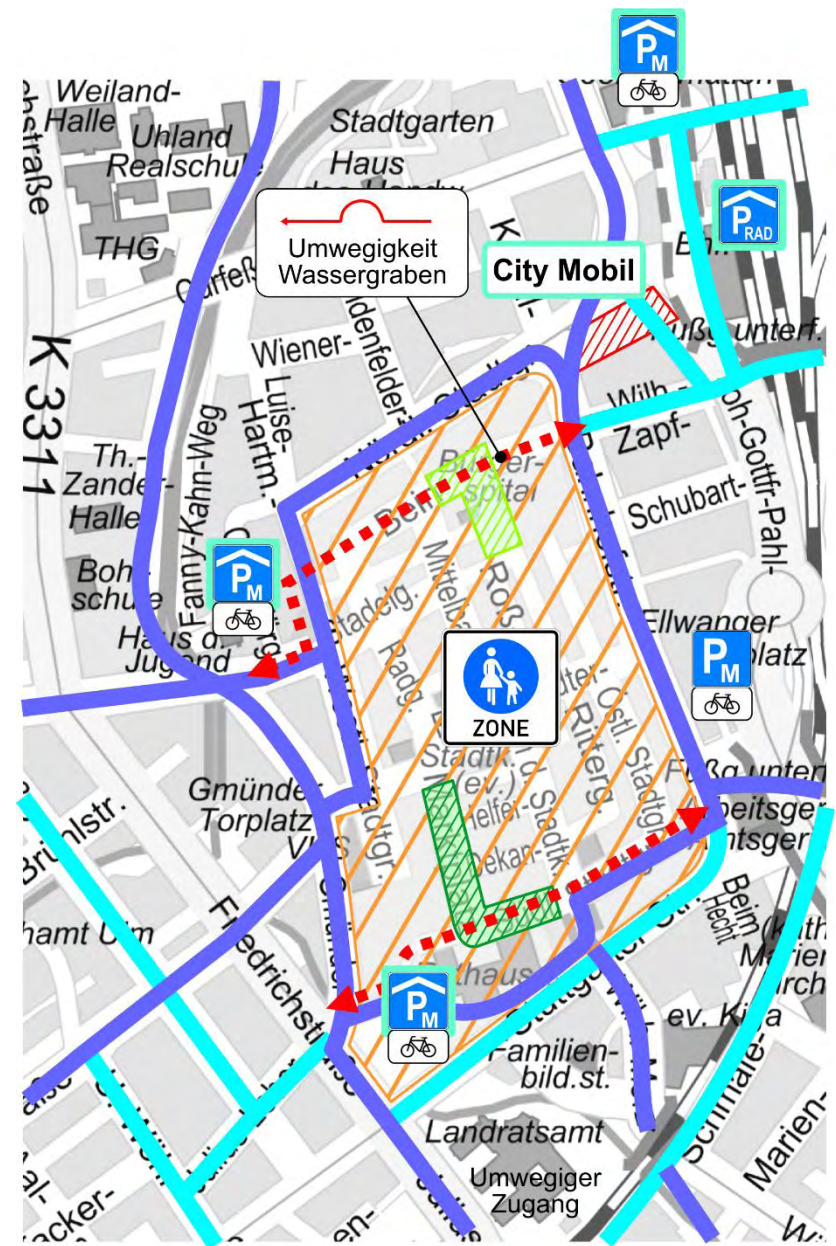
Beispielmaßnahme: Ostrampe – Variante 2



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



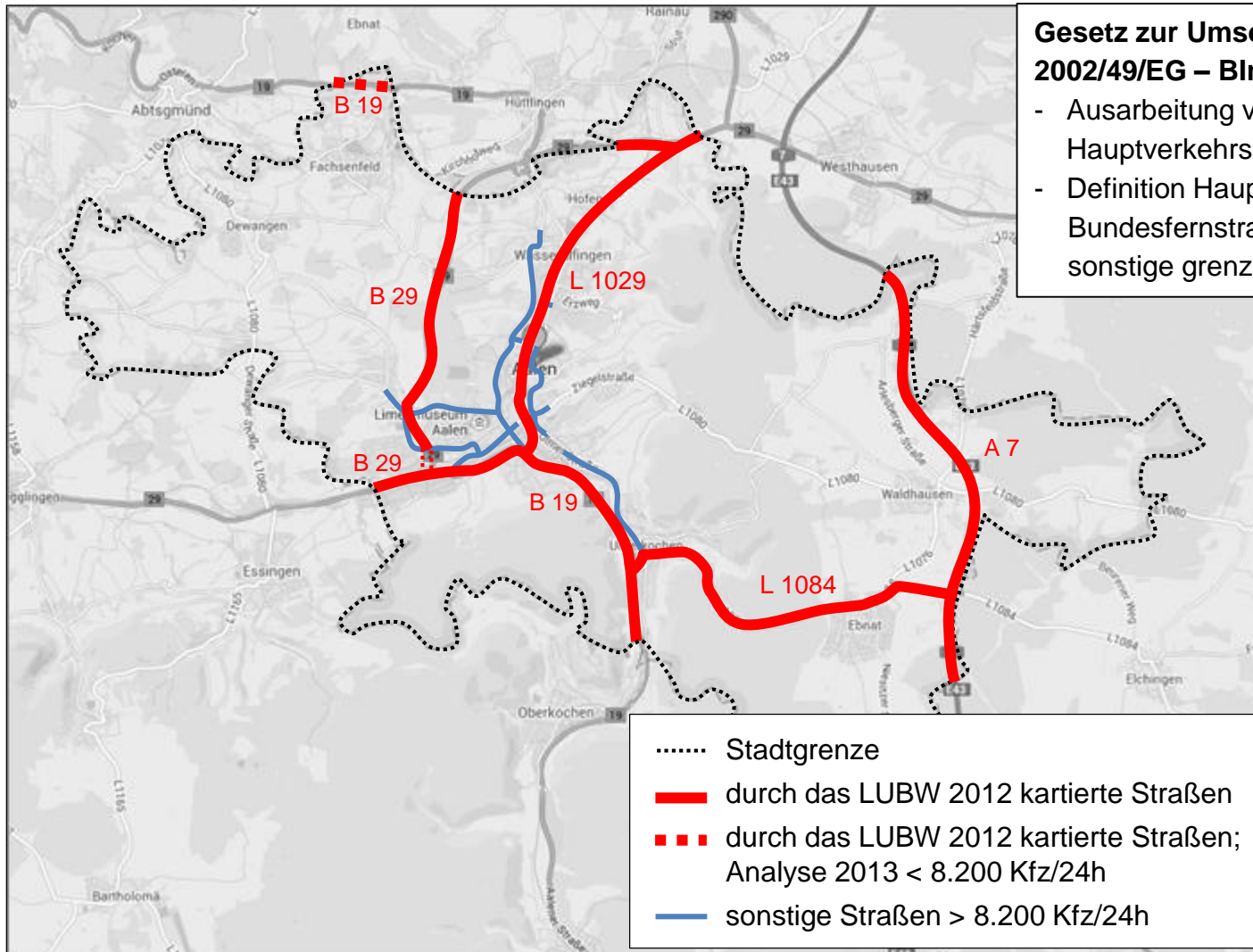
Radverkehr im VEP Aalen

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

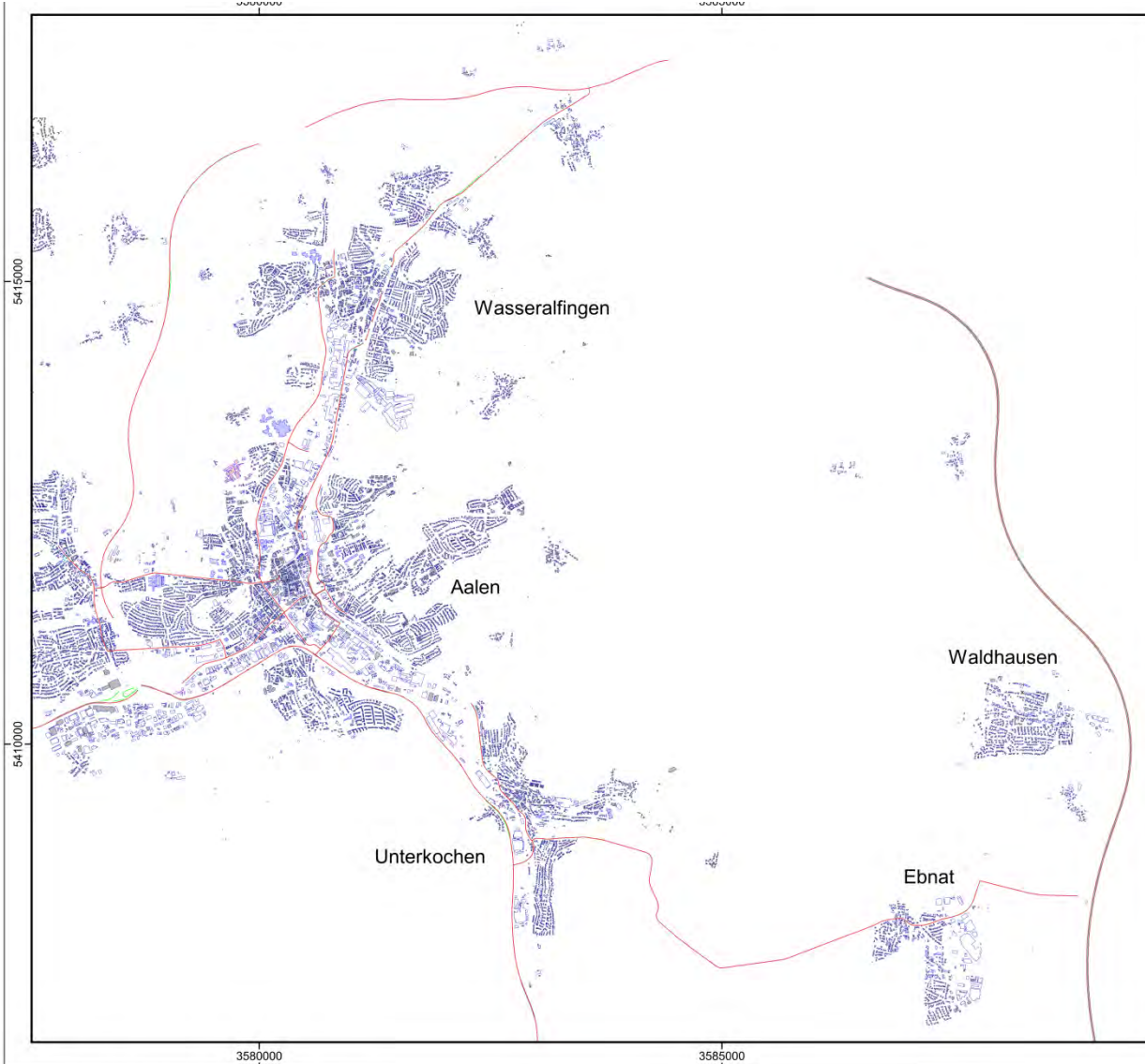
Hauptlärmquellen Straßenverkehr



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

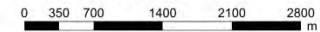
Bearbeiter: Frost, Hahn
Erstellt am: 13.10.2014
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.3, Update 08.05.2014

Zeichenerklärung

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

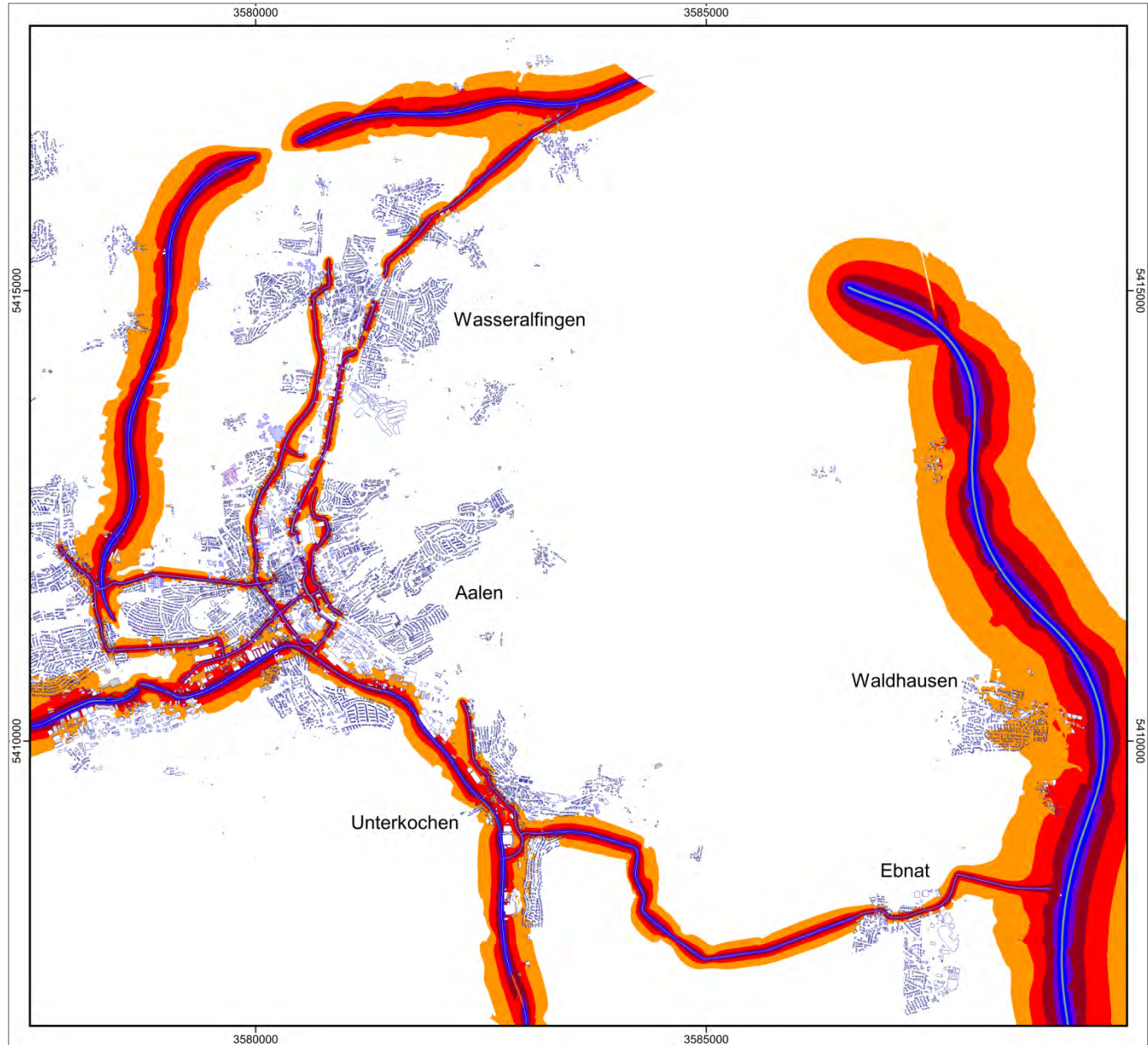


Maßstab 1:60000

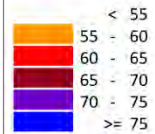


Lärmkartierung

L_{DEN} (24-Stunden-Wert)



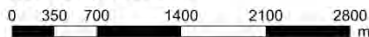
Pegelwerte Lden in dB(A)



Zeichenerklärung

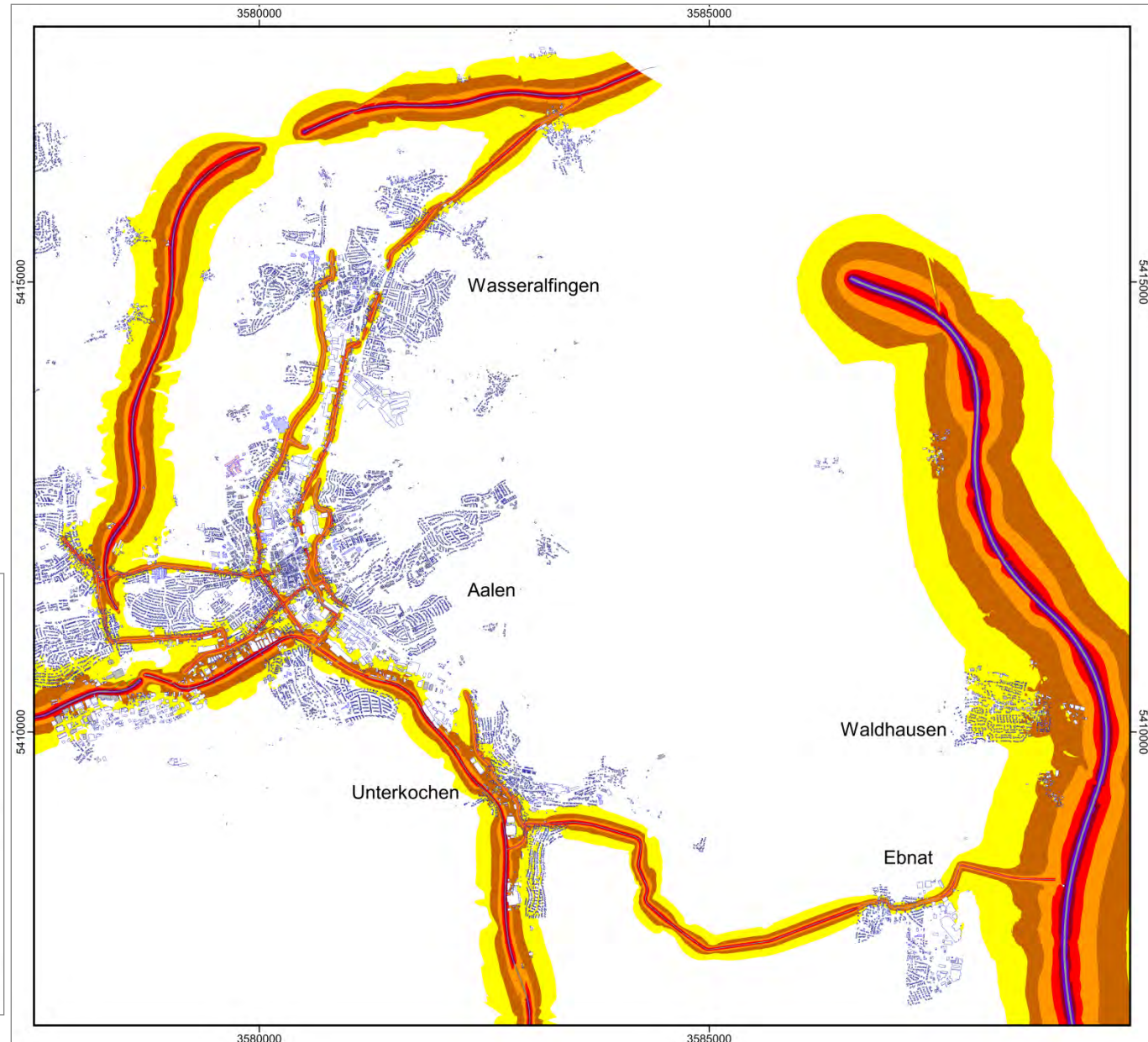
- Straßenoberfläche
- Tunnelöffnung
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Sonstiges
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand/-wall

Maßstab 1:60000

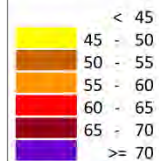


Lärmkartierung

L_N (22 – 6 Uhr)



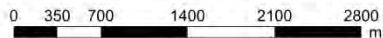
Pegelwerte L_n in dB(A)



Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:60000

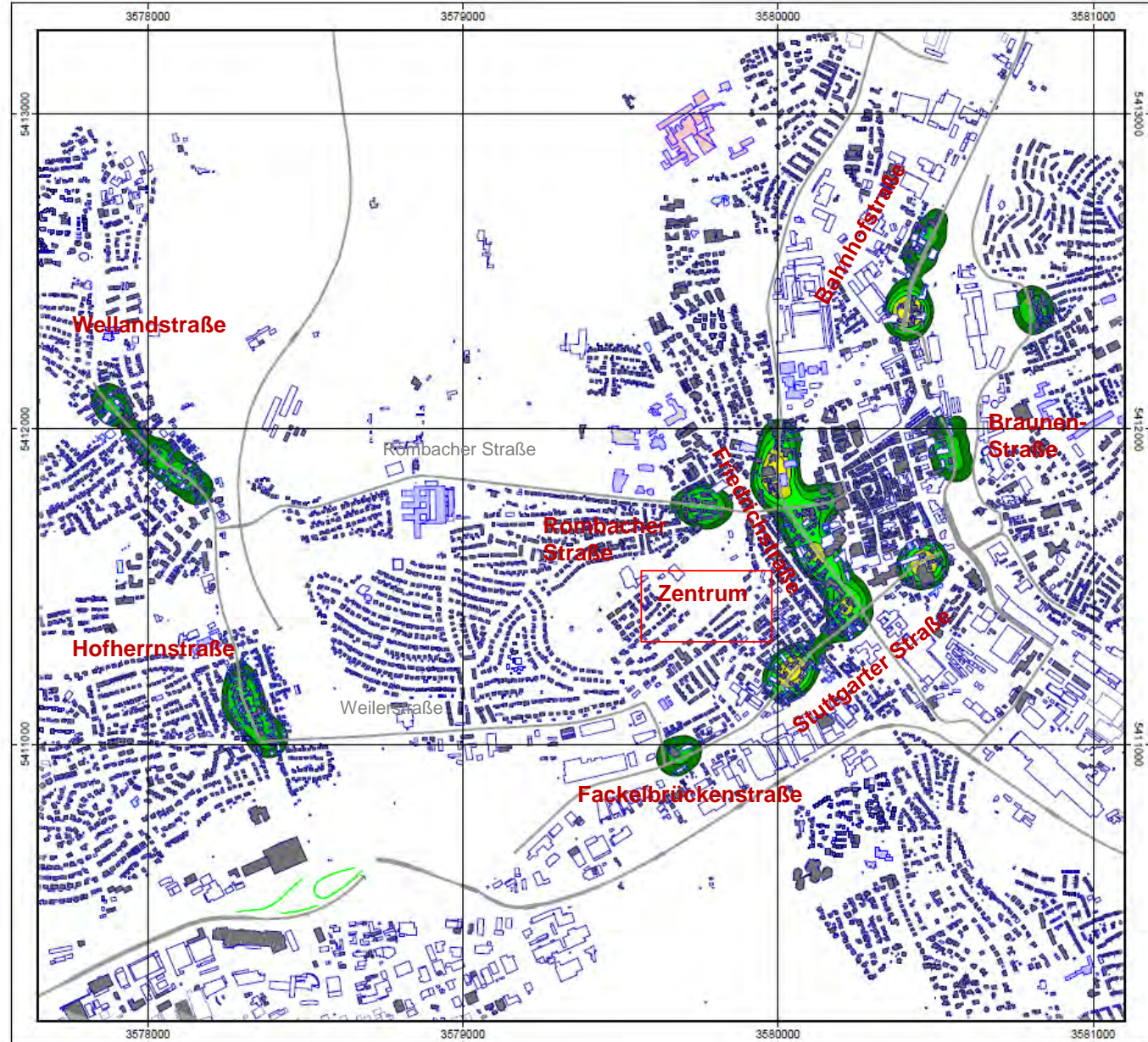


Hotspot-Analyse (Lärmschwerpunkte)

- 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./km²

Zeichenerklärung

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

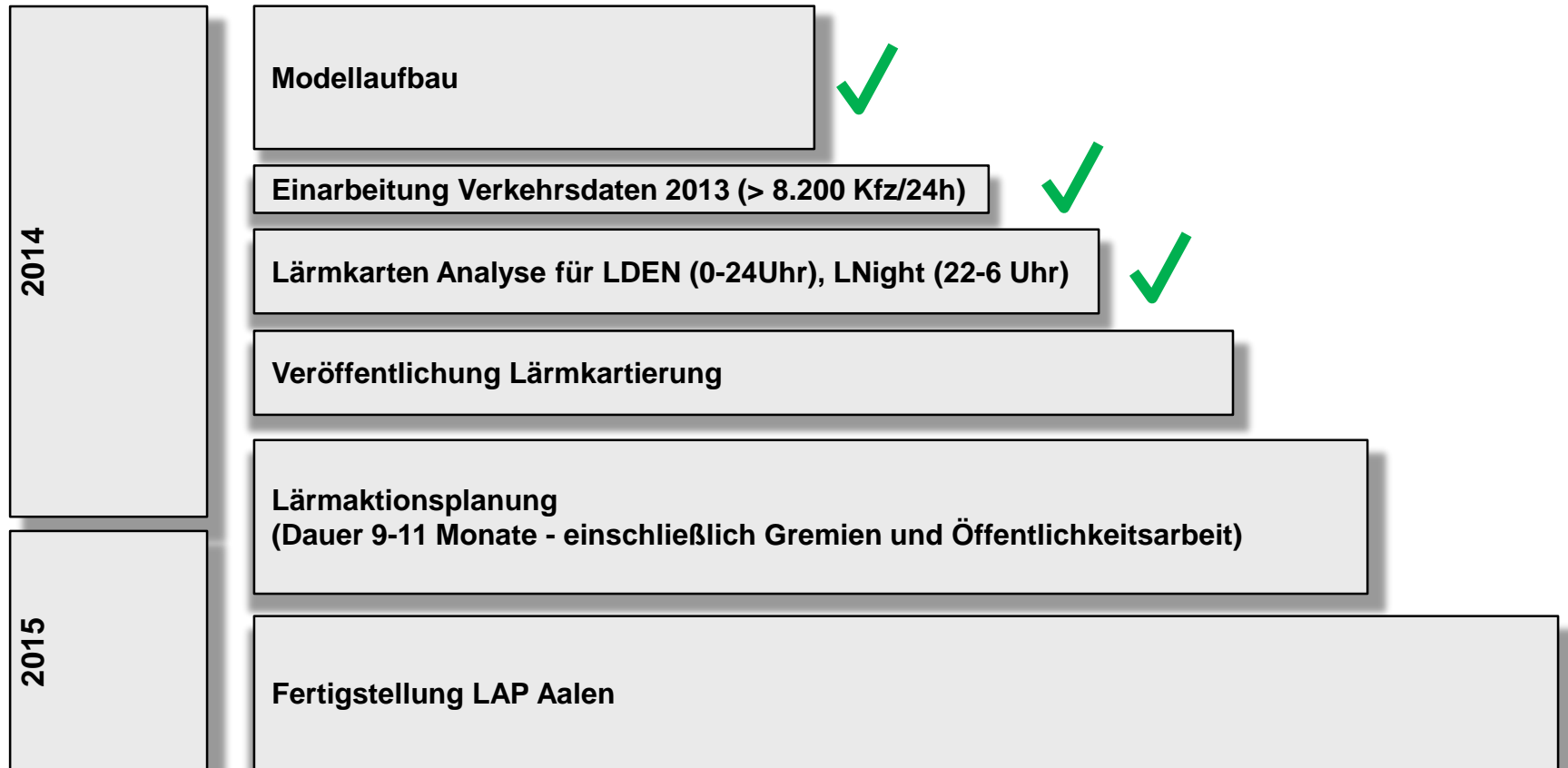
- ≤ 500
- 500 < ≤ 750
- 750 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1250
- 1250 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 1750
- 1750 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2250
- 2250 < ≤ 2500
- 2500 < ≤ 2750
- 2750 < ≤ 3000
- 3000 < ≤ 3250
- 3250 < ≤ 3500
- 3500 <



Maßstab 1:17000

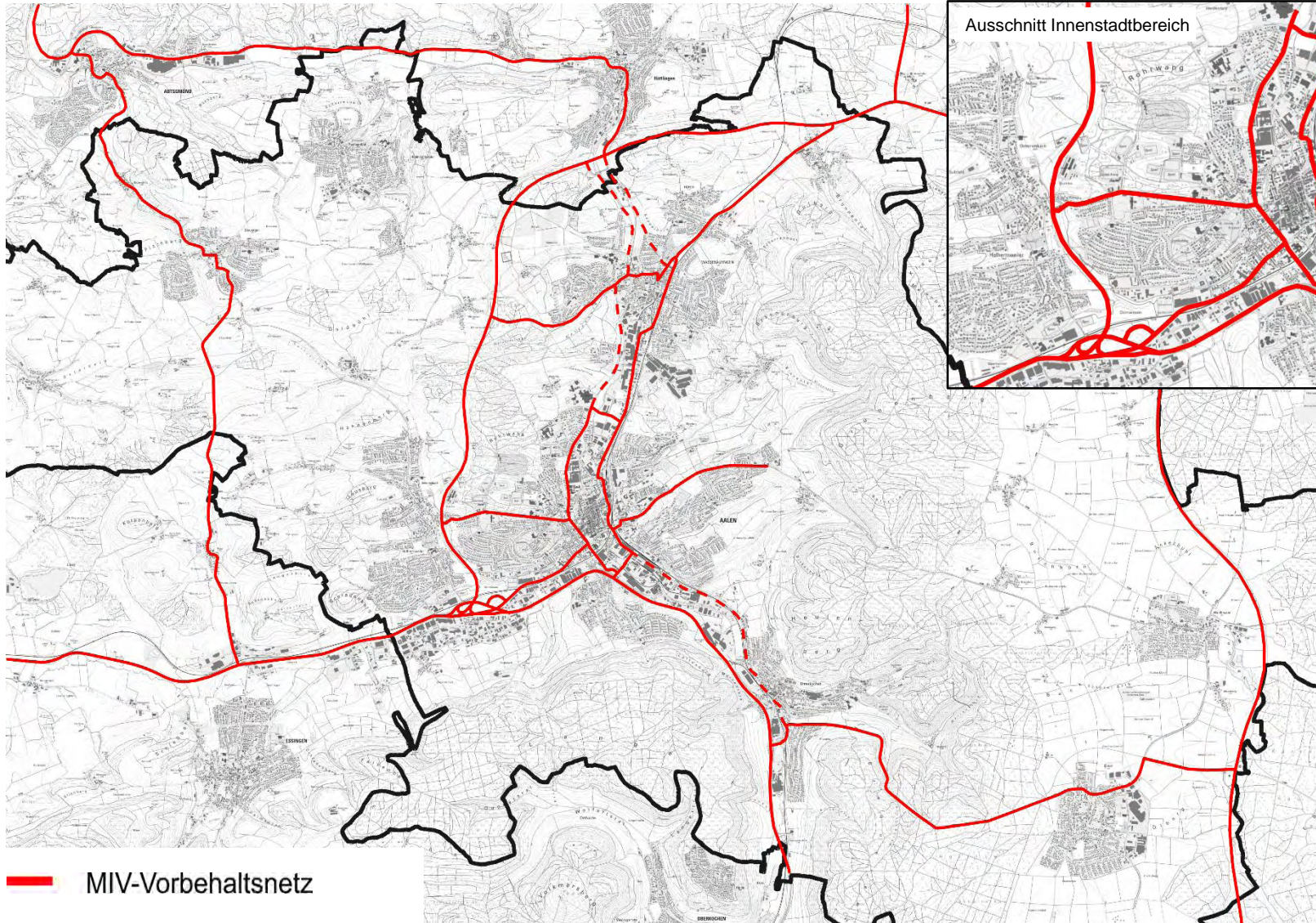


Ablauf Lärmaktionsplan

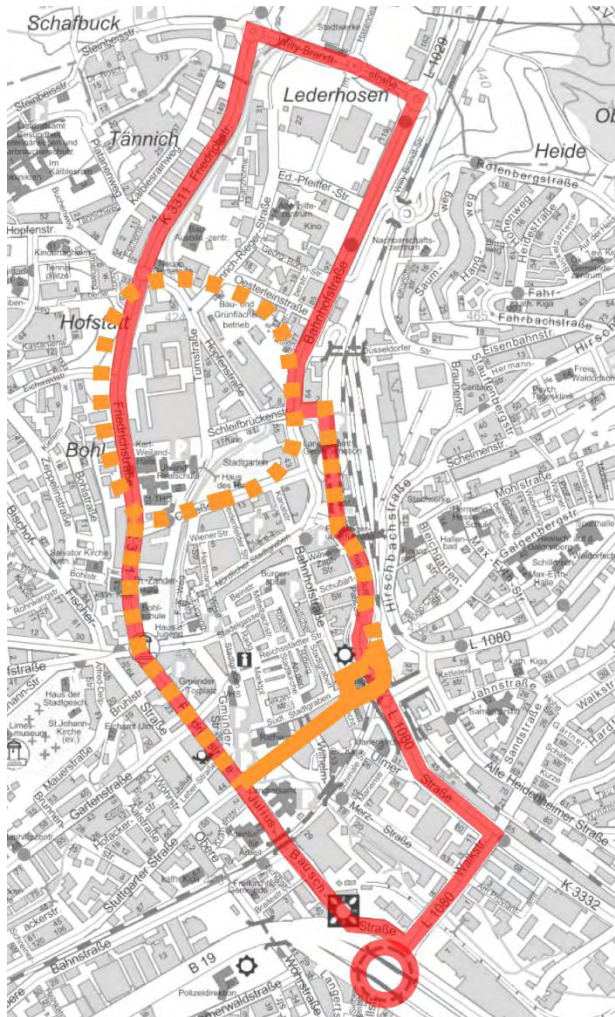


5. MIV

Vorbehaltsnetz MIV

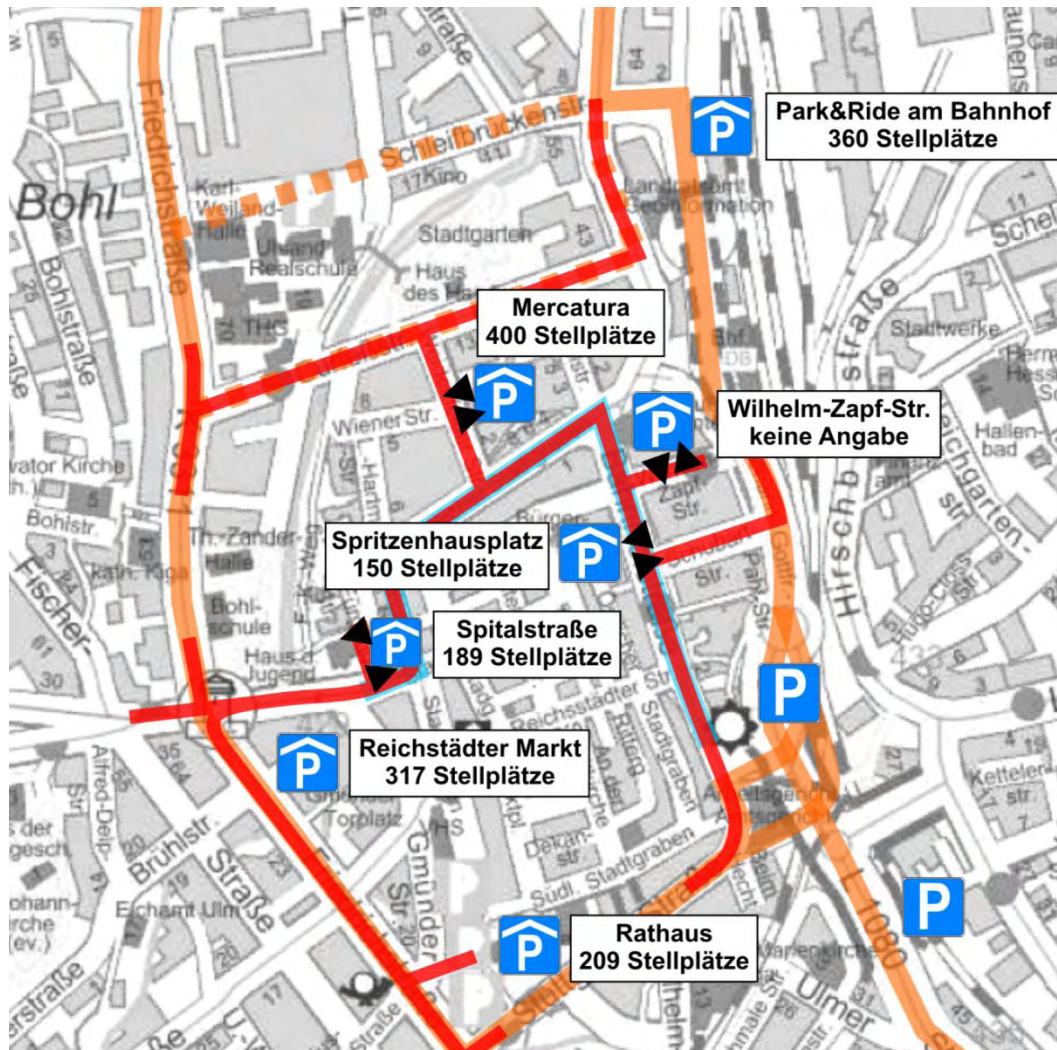


Äußerer Ring / Innerer Ring



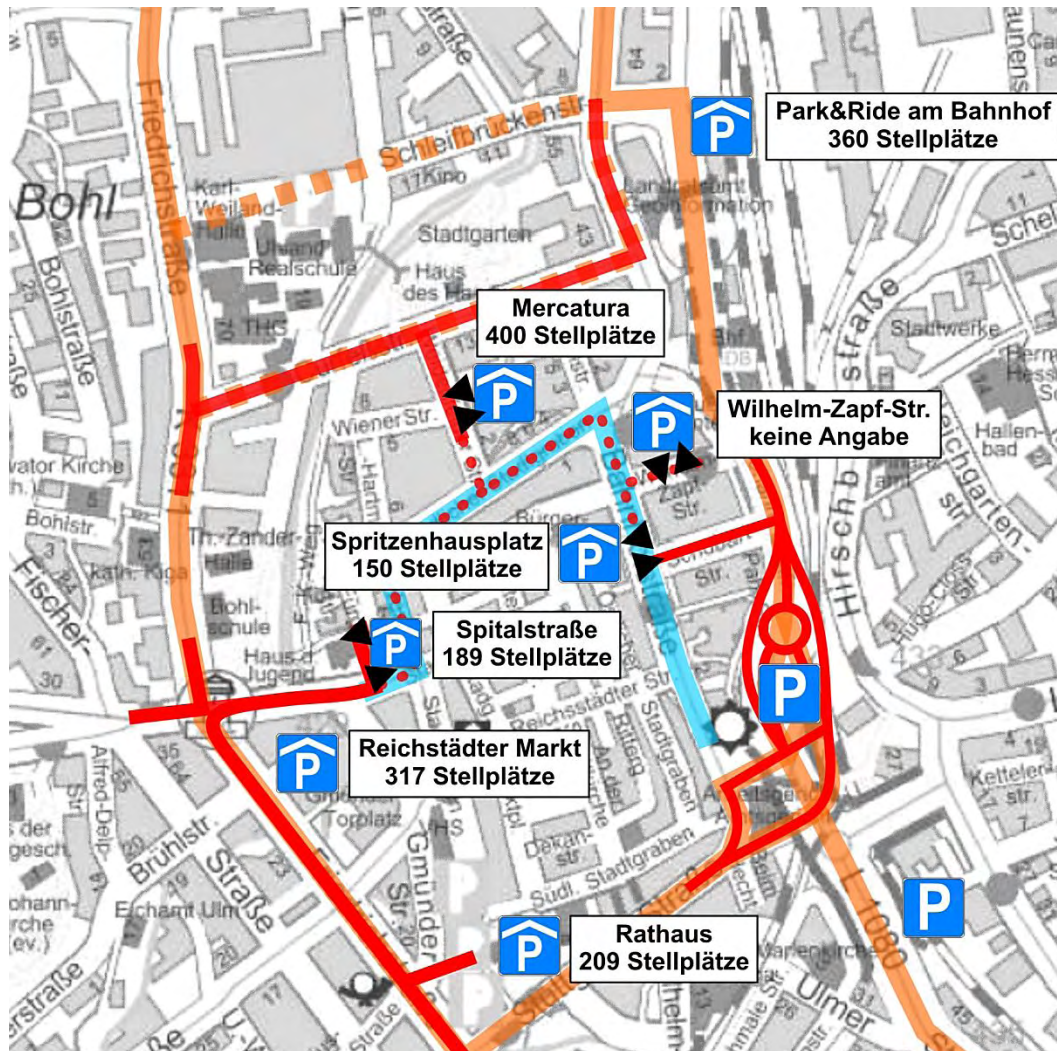
- Erreichbarkeit nach Osten über Bahnquerungen
- Erreichbarkeit nach Westen über Hauptachse B19/Rombacher Straße
- Fehlende Linksabbiegemöglichkeit Julius Bausch-Straße ↔ Walkstraße
- Führungsalternativen im Norden (Curfußstraße, Schleifbrückenquerspange / Bauhoftrasse / Oesterleinstraße)
- Überlagerung 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

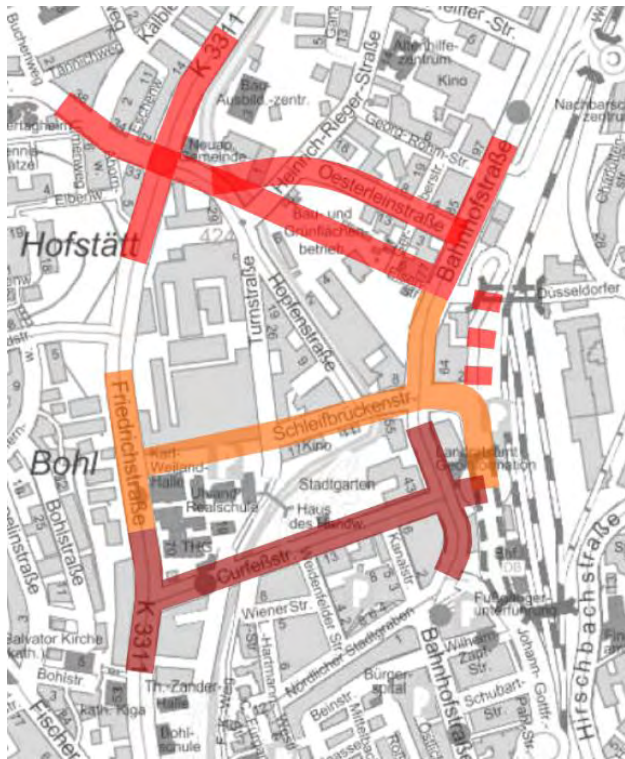
- Schubertstraße / J.-G.-Pahl-Straße alle Fahrbeziehungen bei Unterbrechung der Bahnhofstraße am ZOB prüfen
- P Mercatura nur von und nach Norden befahrbar
- Freihalten der Bahnhofstraße und des nördlichen Stadtgrabens von Parkverkehren
- Umfahrung Amtsgericht im Einbahnsystem



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]

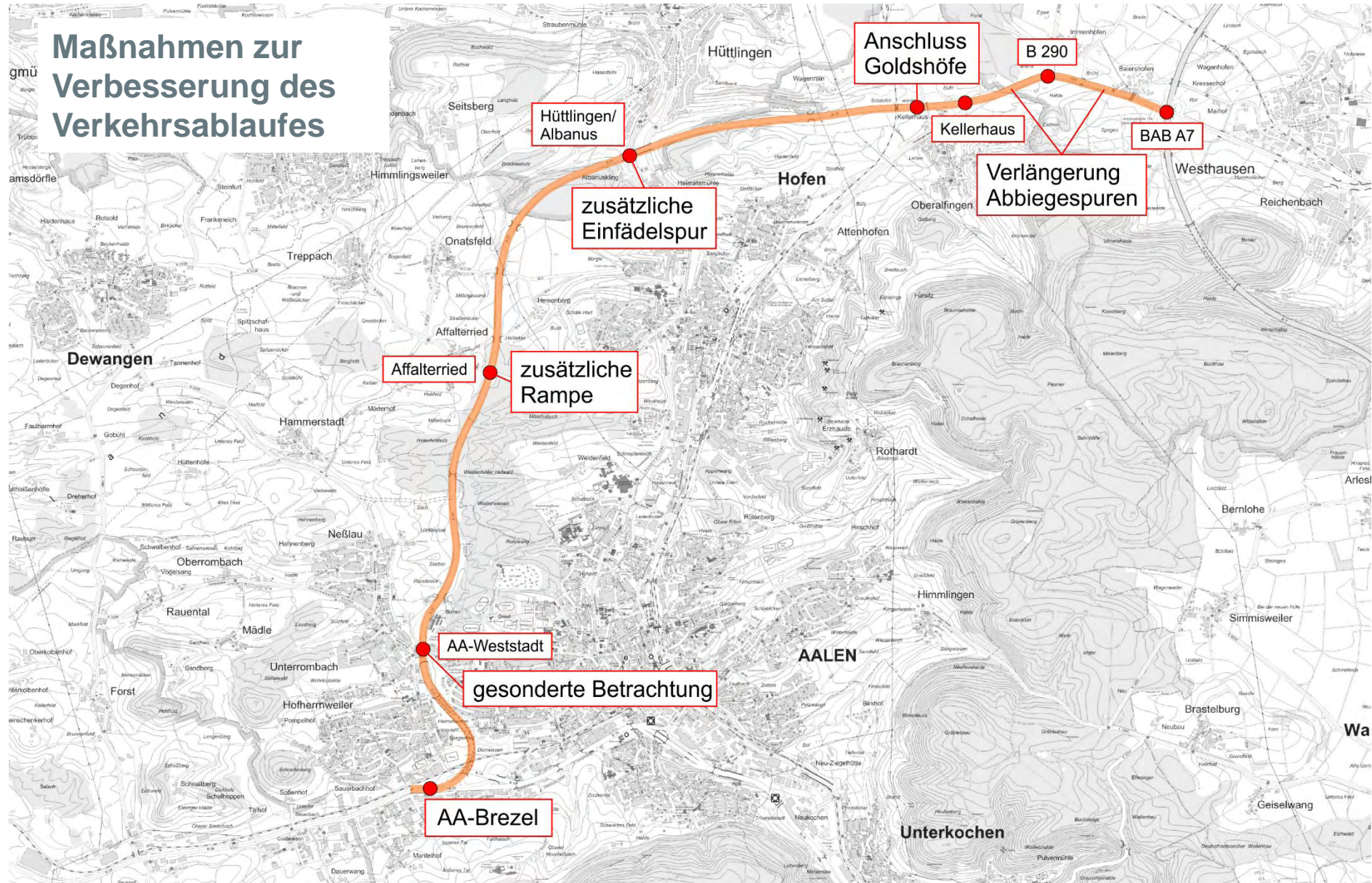
Querschnitt	Basisszenario	Curfußstraße	Schleifbrückenstraße	Eisenstraße	Oesterleinstraße
Neue Querspange	-	-	7.600	6.800	5.400
Curfußstraße	2.900	3.500	1.800	2.000	2.000
Nördlicher Stadtgraben	8.600	6.600	7.700	7.900	7.700
Bahnhofstraße (KSK)	6.100	5.900	5.800	5.800	5.800
Bahnhofstraße Nord	17.500	17.500	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

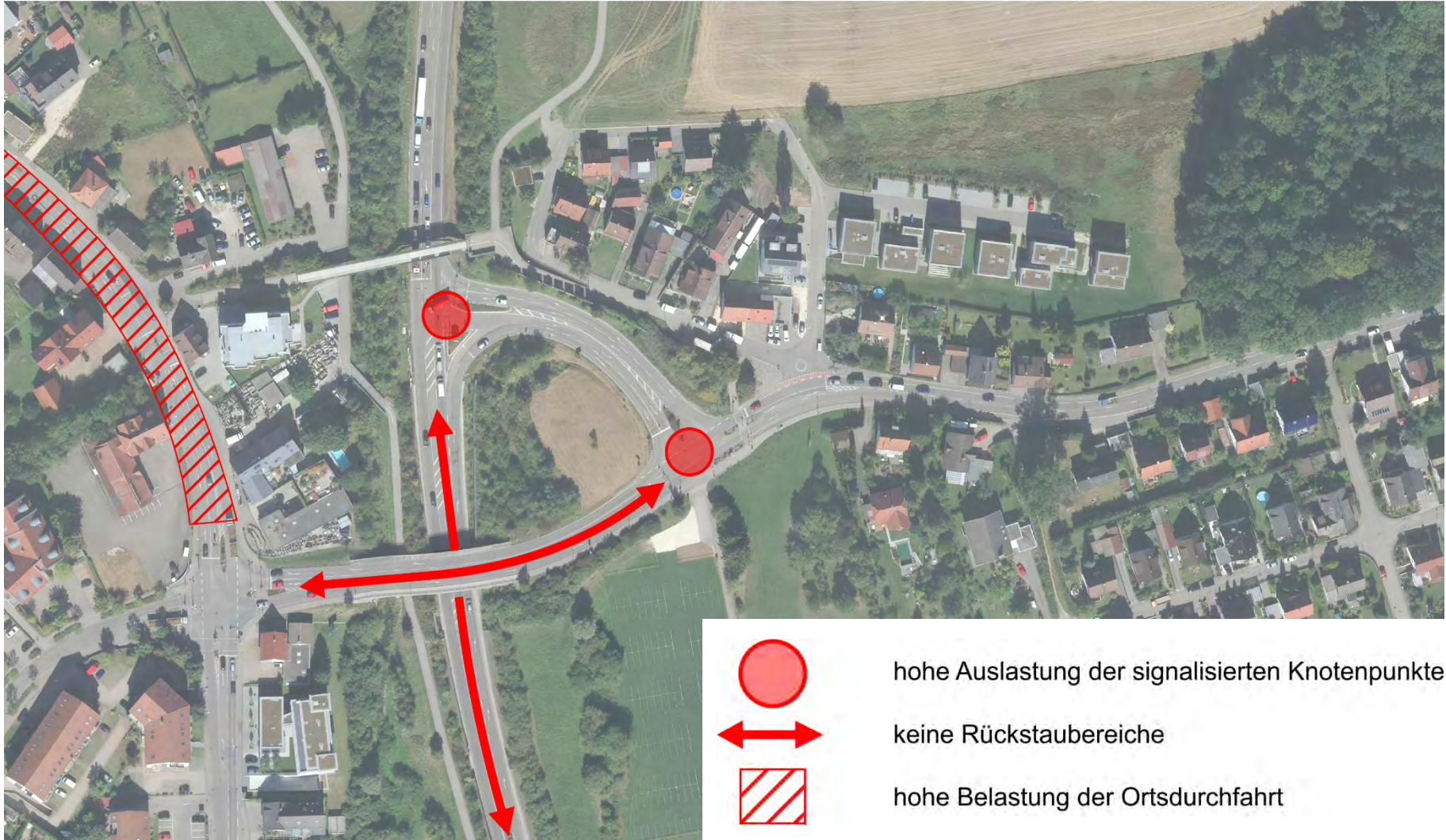
→ Entlastung der Innenstadt, Verbesserung der Erreichbarkeit

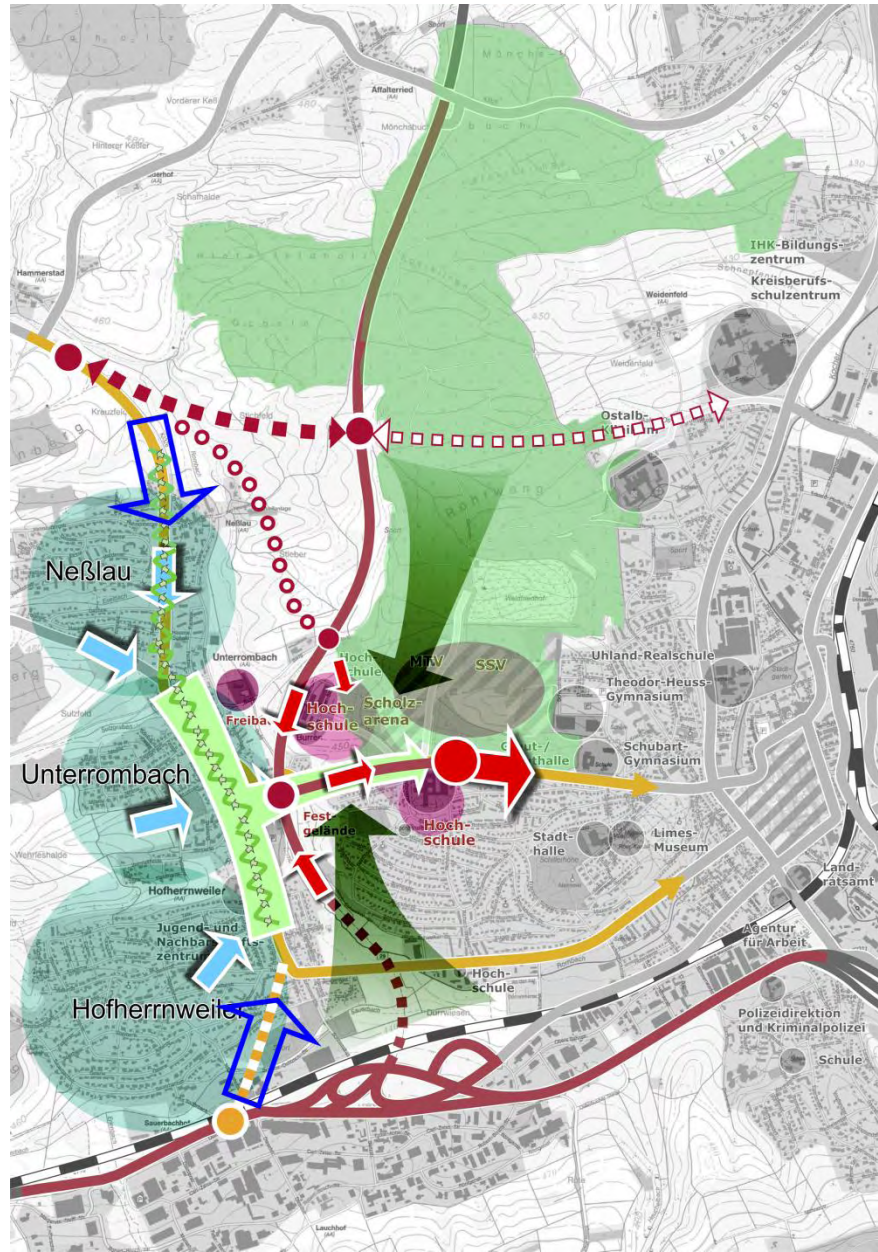
→ kein dringender Bedarf einer zusätzlichen Achse

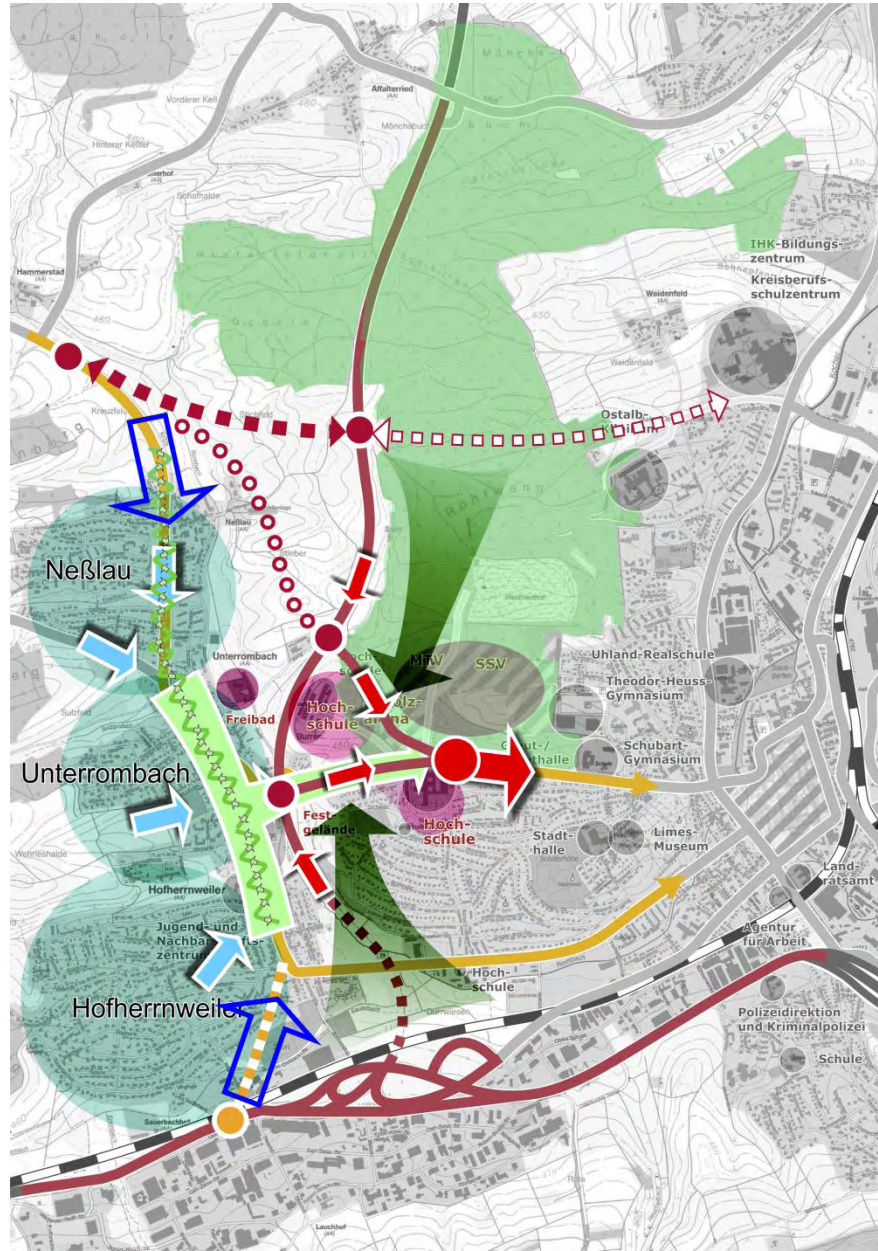
Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes



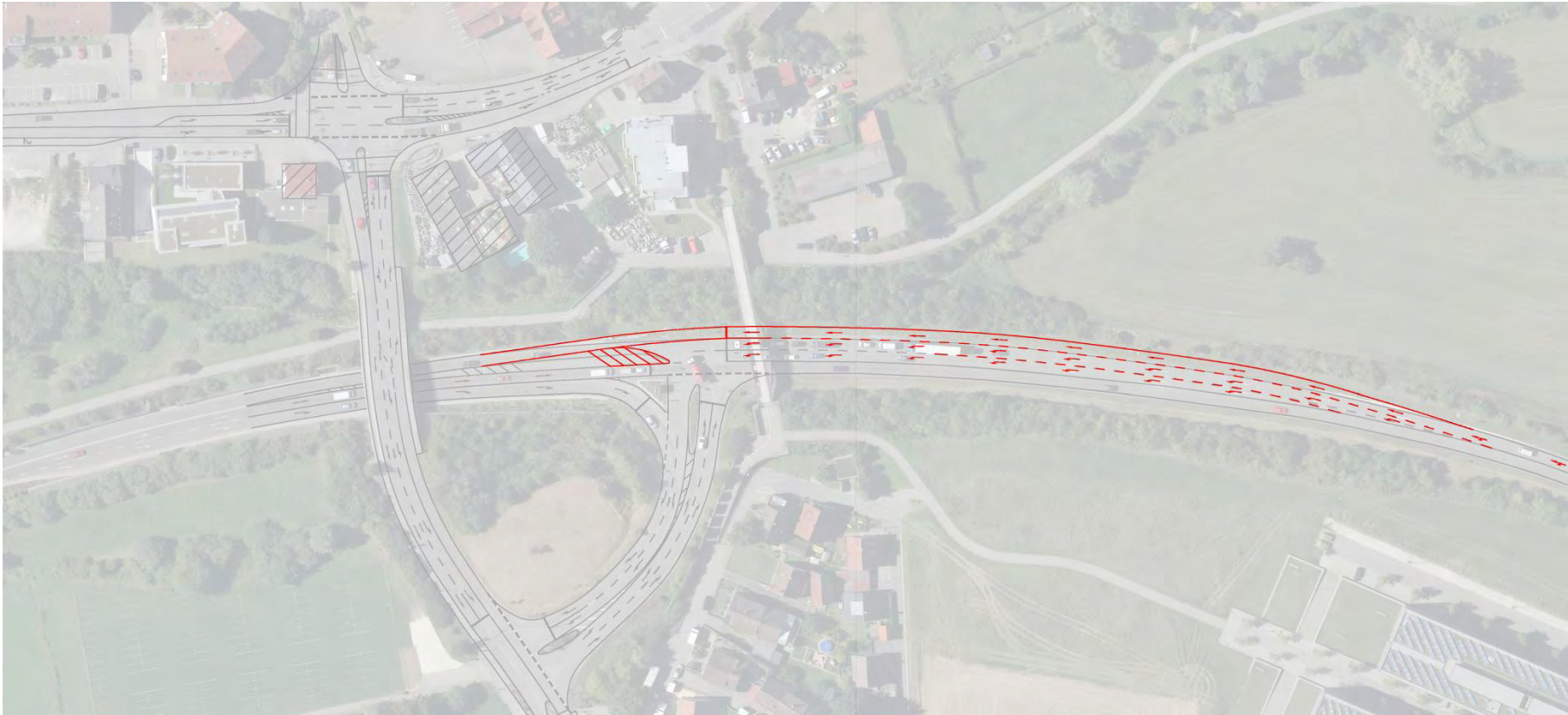
AS Aalen Weststadt - Problembereiche





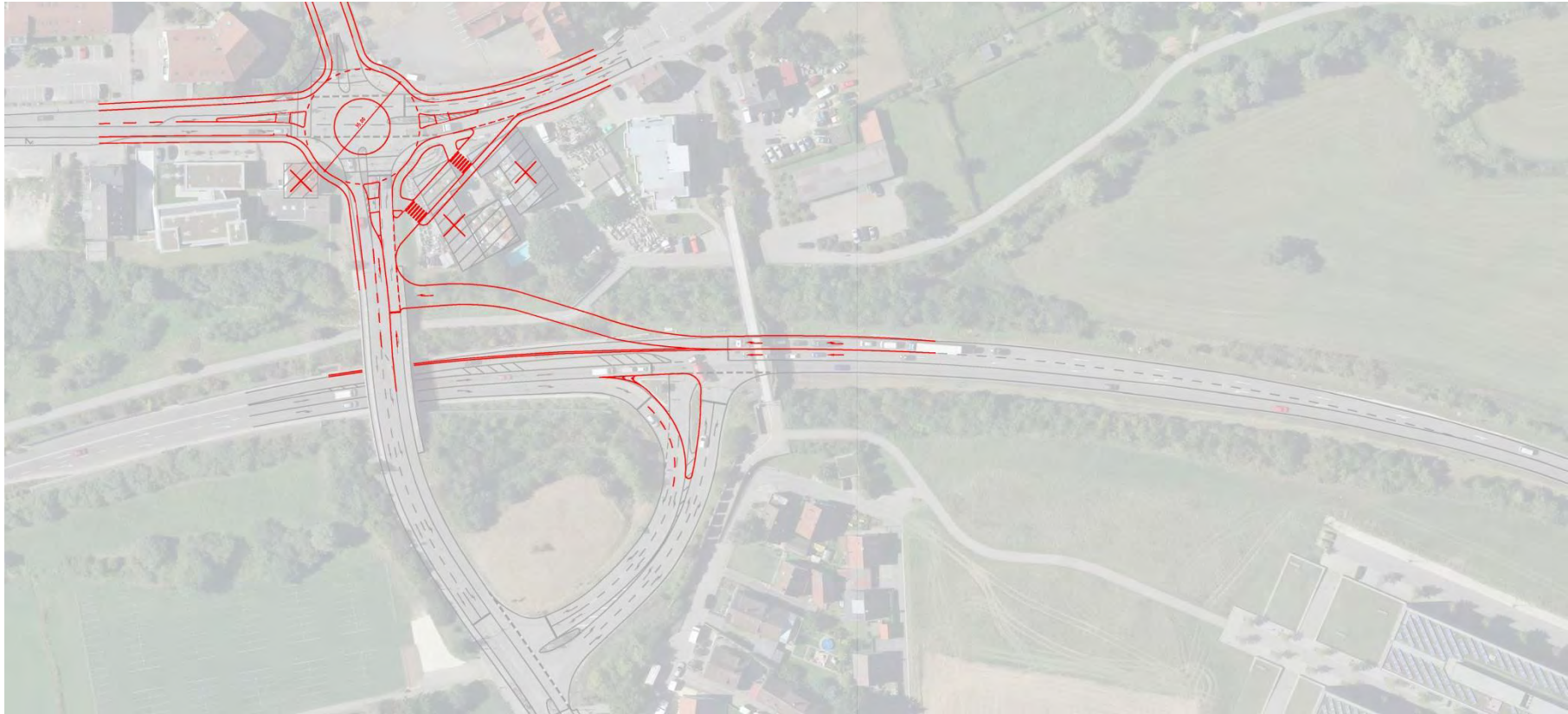


AS AA-Weststadt – Zusätzliche Fahrspur im Zuge der B 29



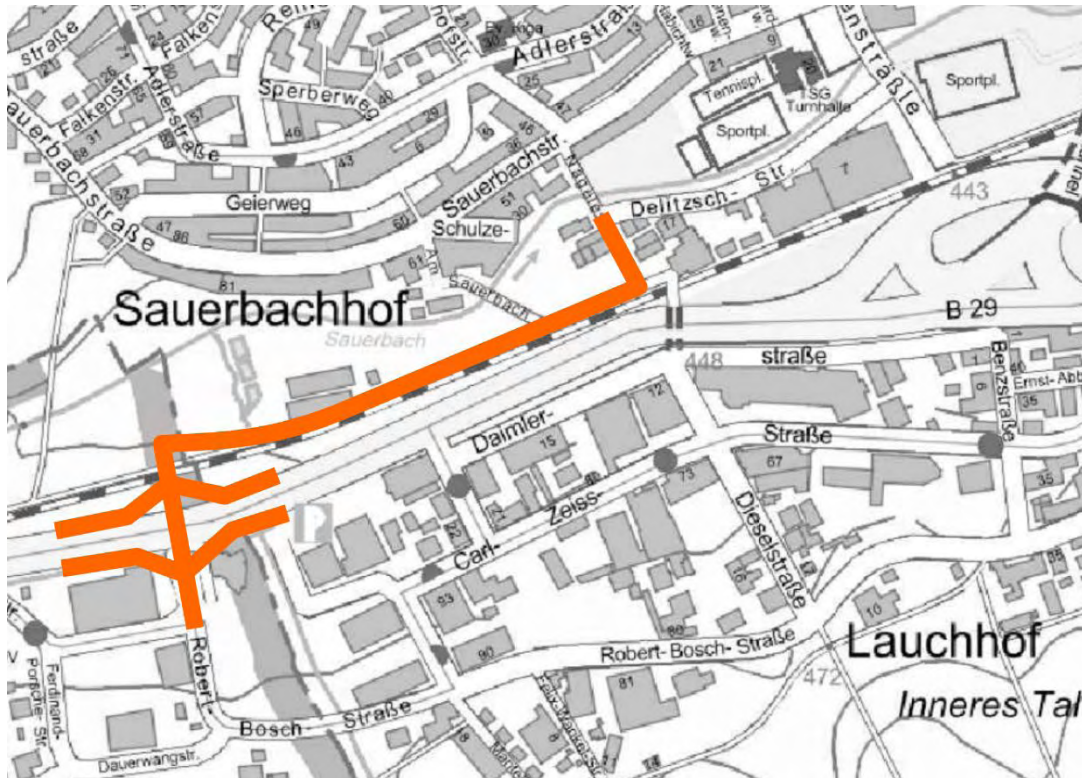
- Zusätzliche Linksabbiegespur B 29 Nord mit Fahrstreifen bezogener Wegweisung
 - Erneuerung Fußgängerbrücke notwendig, Eingriff in Lärmschutz
- keine Weiterverfolgung

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

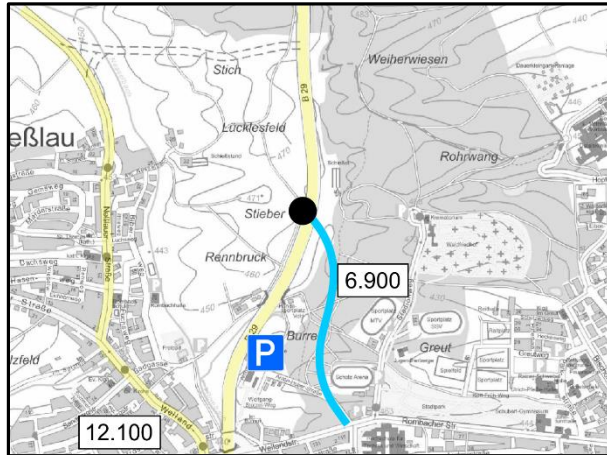
AS Lobo / BohnensträÙle



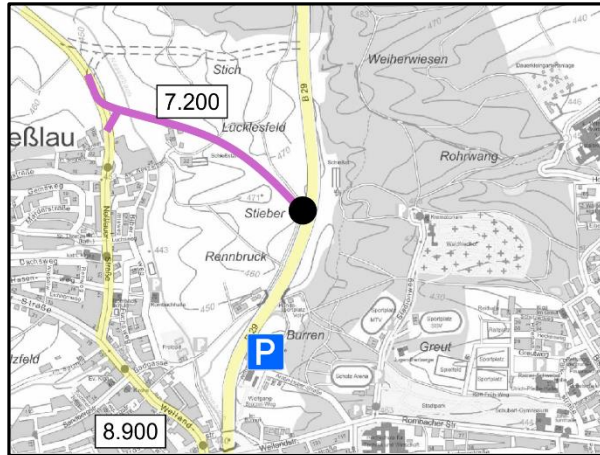
- Zusätzliche nördliche Anbindung an geplanten Anschluss Lobo mit Verbindung im Zuge der Bahnstrecke zur Nägeleshofstraße
 - Querung der Bahn mit großem Höhenunterschied
 - Zusätzliche Belastungen im Süden Hofherrnweilers und in der Hofherrnstraße (bereits im Bestand Lärmschwerpunkt)
 - Nur geringe Entlastungen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

Übersicht der geprüften Planfallvarianten

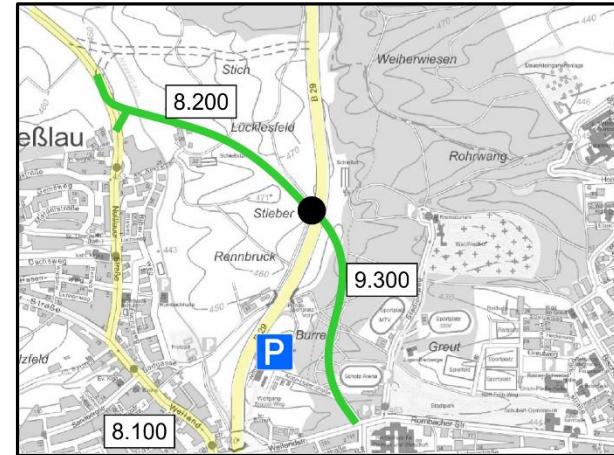
Plan 1: Anbindung Rohrwang



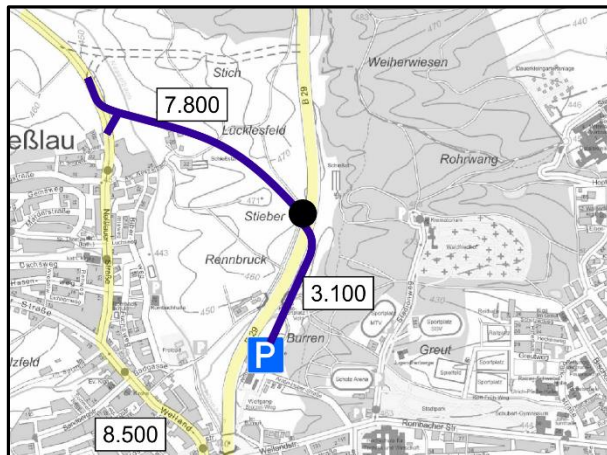
Plan 2: Umfahrung Neßlau



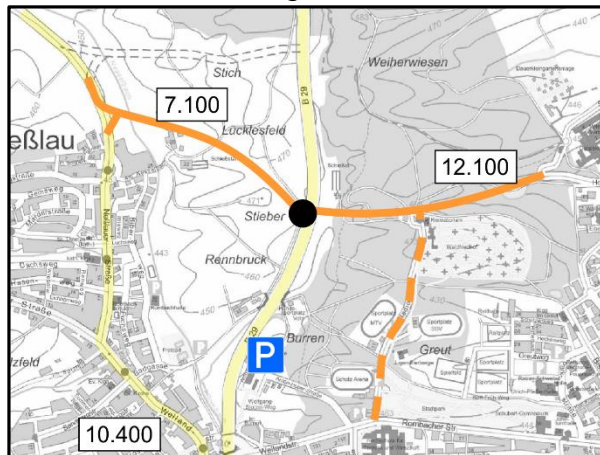
Plan 3: Anbindung Rohrwang +
Umfahrung Neßlau



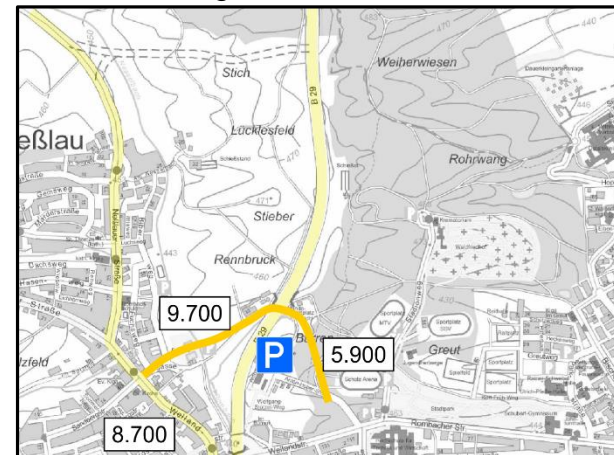
Plan 4: Umfahrung Neßlau +
Parken Hochschule



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
Halbstudententakt 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 !

