

Mobilität

Frage /Anregung	Antworten
Bleibt die Bushaltestelle in der Carl-Zeiss-Straße bestehen?	In der Carl-Zeiss-Straße befinden sich derzeit zwei Haltepunkte: der Halt „MB Widmann“ sowie der Halt „Carl-Zeiss-Straße“. Beide Haltepunkte werden von der Linie 48 der OVA bedient. Die Überlegungen für die Busanbindung des geplanten Bahnhaltdepotpunktes Aalen-West beinhalten nach derzeitigem Stand den Wegfall des Haltepunktes „MB Widmann“, da der Bus künftig über die Benzstraße in die Daimlerstraße abbiegen, dort halten und weiter über die Dieselstraße zurück auf die Carl-Zeiss-Straße abbiegen soll. Für die Haltestelle „Carl-Zeiss-Straße“ werden die Abstände zwischen dem neu geplanten Halt „Bahnhof Aalen-West“ und der Bestandshaltestelle geprüft.
Wie viele Fahrradabstellplätze sind am Bahnhof Aalen-West geplant?	In der Anfangsphase der Mobilitätsplanung kann diese Frage noch nicht abschließend beantwortet werden. Der Fokus soll jedoch auf Verkehrsträgern der umweltfreundlichen Mobilität, also Rad, Bus und Fußverkehr liegen. Dementsprechend sollen auch die Abstellmöglichkeiten dimensioniert sein. Es soll auf beiden Seiten des Bahnhofs Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geben.
Bereitstellen von Schließfächern für Radfahrer im Bereich der Mobilitätstation.	Die Anregung wird aufgenommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
Wie weit sind die geplanten Bushaltestellen von den jeweiligen Bahnsteigen entfernt (in Metern)?	Auf der Nordseite in Hofherrnweiler beträgt die Entfernung von der geplanten Bushaltestelle am derzeit vorgesehenen Standort in der Nägeleshofstraße bis zum Bahnsteig ca. 70 Meter (Beginn der Rampe zum Bahnsteig Richtung Stuttgart) . Auf der Südseite im Industriegebiet beträgt die Entfernung der geplanten Bushaltestelle am derzeit vorgesehenen Standort in der Daimlerstraße bis zum Bahnsteig ca. 60 Meter (Beginn der Rampe zum Bahnsteig Richtung Aalen). Die Entfernung der geplanten Bushaltestelle am derzeit vorgesehen

	Standort in der Dieselstraße beträgt ca. 70 Meter.
Warum kann auf der Nordseite in Hofherrnweiler die geplante Bushaltestelle nicht parallel zur B29 / den Schienen / den neuen Bahnsteigen geplant werden, um die Wege auch für Menschen mit Behinderung kürzer werden zu lassen?	Derzeit ist eine Wendemöglichkeit für Busse im Kurvenbereich der Nägeleshofstraße direkt an der Bahnlinie geplant, die eine barrierefreie Bushaltestelle aufgrund des Anfahrtsweges des Busses erst auf Höhe des Gebäudes Nägeleshofstraße 55 und ca. 70 Meter von der Rampe des Bahnsteigs in Richtung Stuttgart erlaubt. Eine Planung der Wendemöglichkeit parallel zu den Schienen wurde geprüft und verworfen, um die zusätzliche Versiegelung von Flächen möglichst gering zu halten. Eine höhengleiche Kombination zwischen Bussteig und Bahnsteig ist ohne einen erheblichen Eingriff in das bestehende Gelände nicht möglich. Der geplante Bushalt wird durch seine Nähe beide Bahnsteige dennoch gleichermaßen gut anbinden.
Wie ist die Busanbindung im Industriegebiet konkret geplant? Linienführung? Takt?	In der aktuellen Anfangsphase der Mobilitätsplanung sind Aussagen über konkrete Details zur Linienführung sowie der Taktung noch nicht möglich. Geplant ist eine Anbindung der Innenstadt sowie des Industriegebietes inklusive des Bereichs auf Essinger Gemarkung, die auf den Bahntakt am Bahnhof Aalen-West abgestimmt ist. Hierzu finden auch Gespräche mit der OVA zur Linienführung statt.
Wie ist die Busanbindung im Wohngebiet Hofherrnweiler konkret geplant? Welche Linien fahren? Linienführung? Takt?	In der aktuellen Anfangsphase der Mobilitätsplanung sind Aussagen über konkrete Details zur Linienführung sowie der Taktung noch nicht möglich. Geplant ist eine Anbindung der Innenstadt, der Hochschule sowie der naheliegenden Ortsteile, die auf den Bahntakt am Bahnhof Aalen-West abgestimmt ist. Hierzu finden auch Gespräche mit der OVA zur Linienführung statt.
Wie wird sichergestellt, dass Kinder sowohl auf Höhe der TSG als auch auf Höhe des Spielplatzes „Schultze-Delitzsch-Straße“ durch den erhöhten Verkehr nicht gefährdet werden?	Durch den Bahnhof Aalen-West kommt es zu keiner deutlichen Zunahme des PKW-Verkehrs in der Schultze-Delitzsch-Straße und der Sauerbachstraße. Durch den geringen, zusätzlichen PKW-Verkehr besteht keine Gefährdung für Kinder in diesen Straßen.

	<p>Der verkehrstechnische Fokus liegt ganz klar auf Verkehrsarten des Umweltverbundes, also Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen.</p> <p>Der Bereich der Nägeleshofstraße zum Bahnhof Aalen-West hin soll verkehrsberuhigt umgesetzt werden. Zudem ist geplant den Straßenraum als geteilten Raum für alle Nutzer*innen zu gestalten ohne Bevorrechtigung für den motorisierten Individualverkehr. Dadurch wird die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gleichermaßen erhöht.</p> <p>Für die Sicherheit von Fußgänger*innen wurde im Bereich der TSG in der Schultze-Delitzsch-Straße bereits Tempo 30 eingerichtet.</p>
Kann eine Querungshilfe im Bereich der Schultze-Delitzsch-Straße auf Höhe der TSG eingerichtet werden?	<p>Die Bitte um eine Querungshilfe im Bereich der Schultze-Delitzsch-Straße auf Höhe der TSG wird an die Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung weitergeleitet.</p> <p>Für die Sicherheit von Fußgänger*innen wurde in diesem Bereich bereits Tempo 30 eingerichtet.</p>
Wie wird ein gefahrloses Queren der Dieselstraße / Carl-Zeiss-Straße / Robert-Bosch-Straße im Hinblick auf die geplante Einrichtung des Samariter-Stift in der Robert-Bosch-Straße sichergestellt?	<p>Sichere Querungen im Industriegebiet zu den Bushaltes sowie zum geplanten Bahnhof Aalen-West finden allgemein bei den anstehenden Planungen Berücksichtigung. In der Carl-Zeiss-Straße südlich von Möbel Rieger befindet sich bereits eine Querungshilfe.</p>
Wird durch den Bahnhof der Verkehr im Wohnviertel zunehmen?	<p>Grundsätzlich wird von Seiten der Stadtverwaltung aufgrund der Aufteilung auf verschiedene Mobilitätsformen nicht von einem nennenswert erhöhten PKW-Verkehrsaufkommen durch den Bahnhof Aalen-West gerechnet. Es werden ausreichend Parkflächen geschaffen, um einen Parksuchverkehr im Wohngebiet zu vermeiden.</p>
Wie wird die Einhaltung des Bustaktes in der Schultze-Delitzsch-Straße auch bei LKW-Verkehr sichergestellt? Kann es zu Verspätungen kommen?	<p>Bei der Bustaktung ist darauf hinzuwirken, dass Verspätungen der Busse nicht anfallen. Erhöhtes Verkehrsaufkommen kann mit eingerechnet werden. Dies ist jedoch Aufgabe des Verkehrsunternehmens sowie des Ostalbkreises, welcher den (geänderten) Bustakt genehmigt. Die Stadt wird bei den Gesprächen mit den</p>

	Verkehrsunternehmen auf mögliche Verspätungen hinweisen. Verspätungen durch unerwartetes erhöhtes Verkehrsaufkommen, unfallverursachte Staus, etc. sind grundsätzlich nicht auszuschließen, jedoch unabhängig vom Standort in Hofherrnweiler auch anderenorts möglich.
--	--

Städtebau und Freiraum

Frage /Anregung	Antworten
Es gilt auch das Umfeld mit zu gestalten, damit für den Bahnhof Akzeptanz geschaffen wird. Parkierungsthemen sollten vorwiegend auf der Südseite im Bereich des Industriegebiets bedient werden, um eine Entlastung der Wohnquartiere zu erhalten. Evtl. Erhebung unterschiedlich hoher Parkgebühren auf der Nord- und Südseite.	Es wird eine attraktive Gestaltung des städtebaulichen und freiräumlichen Umfeldes bei der Planung des neuen Bahnhofs angestrebt. Parkierungsmöglichkeiten sollen in maßvoller Zahl auf beiden Seiten der Bahnlinie angeboten werden. Ziel ist, dass möglichst viele Fahrgäst*innen auf umweltfreundliche Weise entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bussen zum Bahnhof kommen. Das Thema ob und in welcher Höhe Parkgebühren erhoben werden, wird im weiteren Prozess diskutiert und entschieden.
Wie wird verhindert, dass bei unzureichendem Parkangebot, Fahrzeuge in den angrenzenden Wohngebieten abgestellt werden und dort die Einfahrten der Anwohnerschaft behindern?	Im weiteren Prozess werden Fragestellungen zum Stellplatzangebot direkt am Bahnhof und zu Auswirkungen auf das angrenzende Wohngebiet behandelt. Mögliche Maßnahmen sind mit der Verkehrsschau und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Hierzu kann mitunter das Ausweisen von Anwohner*innenparken zählen. Grundsätzlich sollen ausreichend Parkflächen geschaffen werden, um einen Parksuchverkehr und das Abstellen von Fahrzeugen im Wohngebiet zu vermeiden.
Kann durch die geplante Bebauung im Bereich der Alten Gärtnerei ein Lärmschutz für das dahinterliegende Wohngebiet geschaffen werden?	Das Thema Lärmschutz wird im Rahmen des notwendigen Bebauungsplanverfahrens untersucht. Erfahrungsgemäß kann von einer lärmreduzierenden Wirkung durch neue Gebäude zwischen Bahnlinie und

	<p>bestehendem Wohngebiet ausgegangen werden.</p> <p>Auch der Bahnsteig wirkt durch seine Bauhöhe mit 55 cm bzw. 76 cm über der Schienenoberkante gegen die Fahrgeräusche der Züge und führt zu einer Lärmreduktion.</p>
<p>Das Naherholungspotenzial entlang des Sauerbachs in Richtung Spitalwald und Sandberg sollte untersucht werden. Durch die Aufwertung entsteht eine große Chance zur Verbesserung des Naherholungswertes.</p>	<p>Der Naherholungswert der näheren Umgebung entlang des Sauerbachs zwischen Dürrwiesen über den Schradenberg bis zum Spitalwald und Sandberg wurde bereits umfassend analysiert und entsprechende Zielsetzungen formuliert. Diese werden bei weiteren Überlegungen berücksichtigt.</p>

Bahnhof

Frage	Antwort
<p>Warum wird der Bahnhof nicht in Essingen oder Schwäbisch Gmünd-West geplant?</p> <p>Warum wird der Bahnhof nicht in Essingen gebaut?</p>	<p>Der Bahnhof Aalen-West ist ein wesentlicher Beitrag für die Stärkung einer umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt Aalen. Zahlreichen Anwohner*innen und Beschäftigten wird dadurch der Umstieg vom PKW auf die Bahn ermöglicht. Die vorhandene Unterführung stellt eine gute Grundvoraussetzung zur Umsetzung dieses Bahnhofs dar. Insgesamt entsteht durch einen neuen Bahnhof im Aalener Westen ein deutlicher Mehrwert für die Anwohnerschaft, Beschäftigte und auch Studierende der Hochschule.</p> <p>Eine gerade Gleisführung, wie bei dem Bahnhof Aalen-West vorhanden, ermöglicht zudem einen barrierefreien Anschluss der Bahnsteige.</p> <p>2012 hat der Regionalverband Ostwürttemberg eine Untersuchung zu „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“ bei der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchung stehen auf der Homepage des Regionalverband Ostwürttemberg zur Verfügung: https://www.ostwuerttemberg.org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/bericht_spnvostalb.pdf</p> <p>Aus diesem Gutachten geht hervor, dass folgende neue Haltepunkte empfohlen werden: Schwäbisch Gmünd-Ost, Aalen-West, Aalen-Lederhosen (Berufsschulzentrum) und Aalen-Süd.</p>
<p>Warum wird nicht in einem ganzheitlichen Konzept geplant und</p>	<p>Die Planung des Bahnhofs Aalen-West ist Teil eines ganzheitlichen Konzeptes, in welchem die Schienenverkehrssituation in ganz Ostwürttemberg</p>

<p>koordiniert, inklusive der Interessen und Möglichkeiten in Essingen?</p>	<p>betrachtet wurde. Die Erstellung dieses Konzeptes wurde durch den Regionalverband Ostwürttemberg in Auftrag gegeben und kann auf dessen Homepage abgerufen werden https://www.ostwuerttemberg.org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/bericht_spnvostalb.pdf. In den Planungsprozess sind auch der Bund, das Land sowie der Kreis durch Gespräche und Abstimmungen eingebunden. Zudem ist in die Gesamtplanung auch die Betrachtung der Rahmenbedingungen und Auswirkungen in Hofherrnweiler sowie im Gewerbegebiet West eingeflossen.</p>
<p>Macht es nicht mehr Sinn, einen neuen Bahnhof zu bauen, der nicht nur 4 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt ist?</p>	<p>Es macht zunächst Sinn Bahnhöfe dort zu bauen, wo mit einem entsprechenden Nutzer*innenpotential zu rechnen ist. Ein großes Nutzungspotential ist in der Regel dort zu erwarten, wo viele Menschen wohnen oder zur Arbeit gehen und zusätzlich gute ÖPNV- und weitere Mobilitätsangebote vorhanden sind. In Mittelstädten wie Aalen ist ein Abstand von 2 bis 3 Kilometern einzelner Bahnhaltepunkten durchaus üblich. Die Entfernung von 4 Kilometern ist in diesem Sinne bereits recht weit, da diese Entfernung einer durchschnittlichen Gehzeit von 60 Minuten entspricht. Grundsätzlich sind jedoch weitere Bahnhöfe in der Region Ostwürttemberg denkbar.</p>
<p>Ist es für Studierende nicht geschickter, gleich bis zum Hauptbahnhof weiterzufahren?</p>	<p>Die Strecken vom Bahnhof Aalen-West sowie vom Hauptbahnhof Aalen zu den Hauptgebäuden der Hochschule (Burren und Beethovenstraße) sind nahezu gleich weit. Studierende, welche aus Richtung Stuttgart kommen, werden deutlich schneller an der Hochschule sein, wenn sie am künftigen Bahnhof Aalen-West aussteigen. Eine gute Busverbindung (Hochschulshuttle) vom Bahnhof Aalen-West zur Hochschule kann diese Verbindung zusätzlich zur Verbindung über den Naherholungsraum Dürrwiesen / Rombachtal noch attraktiver machen. Sehr viele Studierende wohnen zudem im Bereich Unterrombach, Hofherrnweiler und Umgebung. Für diese „Wochenendpendler*innen“ bietet Aalen-West ebenfalls eine sehr gute Anbindung.</p>
<p>Gibt es nicht aktuell neue Erkenntnisse/ Studien zum Nutzungspotential?</p>	<p>Um den im Laufe der Projektzeit veränderten Strukturdaten Rechnung zu tragen, ist vorgesehen, die Daten zu aktualisieren.</p>
<p>Sind die Grundstücke überhaupt im Eigentum der Stadt Aalen?</p>	<p>Die Grundstücke, auf denen Anlagen der Bahn zum Liegen kommen, sind im Eigentum der Deutschen Bahn, der Stadt Aalen oder der Bundesrepublik Deutschland. Im Zuge des Bahnsteigbaus wird auch die Verlagerung von Verkehrsflächen erforderlich. Diese Flächen greifen teilweise und in geringem Umfang in zwei private Grundstücke ein. Mit den betroffenen Eigentümern wurden bereits erste Gespräche geführt.</p>

<p>Welche Planungen gibt es zum Lärmschutz bezüglich des Bahnhofs Aalen-West?</p>	<p>Der Betrieb des neuen Haltepunktes verursacht keine erhöhte Lärmbelastung, daher sind auch keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der Bahnsteig hat zudem eine abschirmende Wirkung gegen die Rollgeräusche der Züge, welche jedoch in Lärmbetrachtungen keine Berücksichtigung finden.</p>
<p><u>Barrierefreiheit</u></p>	
<p>Wie werden die Belange von Menschen mit Einschränkungen berücksichtigt?</p>	<p>Der Bahnhof wird vollständig barrierefrei ausgebaut. Dies erfolgt nach der Europäischen Verordnung TSI PRM (Technische Spezifikation Interoperabilität Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität). Diese Richtlinie stellt den barrierefreien Ausbau von Bahnstationen innerhalb der Europäischen Union sicher.</p> <p>Insbesondere folgende Punkte werden berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastinformationsanlagen (DSA) - Akustikmodul - Taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig - Taktile Weg zum Bahnsteig - Stufenmarkierung - Taktile Handlaufschilde an Treppen und Rampen - Wegeleitung - Beschilderung (WLS) nach TSI-Standard - Stufenfreiheit des gesamten Haltepunktes
<p>Warum ist eine Rampe und kein Aufzug geplant? Hintergrund: Die Nutzung der Rampe im Winter wird bei Schnee/Eis als gefährlich empfunden.</p>	<p>Durch einen Winterdienst wird sichergestellt, dass die Rampe auch im Winter nutzbar ist. Eine Rampe ist im Gegensatz zu einem Aufzug immer verfügbar, auch bei Stromausfall oder anderen Störungen.</p>
<p>Sind die Markierungen für Sehbehinderte ausreichend und kontrastreich?</p>	<p>Ja, die Kontrastanforderungen der TSI PRM werden eingehalten. Beispiel: Dunkler Bahnsteigbelag (Anthrazit) zu weißem Blindenleitstreifen.</p>
<p>Ist das Wetterschutzhaus groß genug für Rollstuhlfahrer?</p>	<p>Ja, es bietet auch ausreichend Platz auch für einen großen Rollstuhl.</p>
<p>Für Gehörlose sind die Lautsprecheransagen nicht hörbar und die Anzeigen geben nicht alles wieder. Was wird dagegen unternommen?</p> <p>Fahrinformationen sollen audiovisuell erfolgen. Für seheingeschränkte Menschen ist eine rein</p>	<p>Der dynamische Schriftanzeiger (DSA) ist gemäß der Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI PRM) gut lesbar und verfügt über ein Akustikmodul, welches jedoch nur im Verspätungsfall von Zügen und bei außerplanmäßigen Ereignissen diese Informationen auch akustisch wieder gibt.</p>

visuelle Information nicht wahrnehmbar.	
---	--

Allgemeines / Kosten:

Wird es eine Bürger*innenbeteiligung geben, ob der Bahnhof Aalen-West gewollt ist?	Es sind weitere Bürgerinformationsgespräche wie im Rahmen der Veranstaltung am 06.07.2021 in Aussicht gestellt, vorgesehen. Über den Zeitpunkt und das Format sowie den Inhalt der Veranstaltungen wird rechtzeitig informiert.
Werden die künftigen Infoveranstaltungen in Präsenz stattfinden?	Wenn es die aktuelle Lage zulässt, werden weitere Veranstaltungen in Präsenz erfolgen.
Wie hoch sind die Kosten für den Bahnhof?	Nach Abschluss der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) wird derzeit von geschätzten Kosten in Höhe von 8 Mio € (brutto) ausgegangen. Diese Kosten beinhalten die Arbeiten für die Errichtung des eigentlichen Bahnhofs. Diese Kosten sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVfG) förderfähig. Ein entsprechender Förderantrag wird von der Stadt gestellt. Die Höhe der Förderung beträgt mindestens 50 % und kann bis zu 75% der förderfähigen Kosten betragen. Hinzu kommen noch die Kosten für die notwendigen Begleitmaßnahmen im Umfeld des künftigen Bahnhofs. Diese können derzeit aufgrund des frühen Planungsstadiums für diesen Bereich derzeit noch nicht benannt werden. Allerdings werden auch hier die bestehenden Förderprogramme des Bundes und des Landes in Anspruch genommen.