



## VEP / Mobilitätskonzept 2030

Sitzung der Projektgruppe  
am 10. September 2014

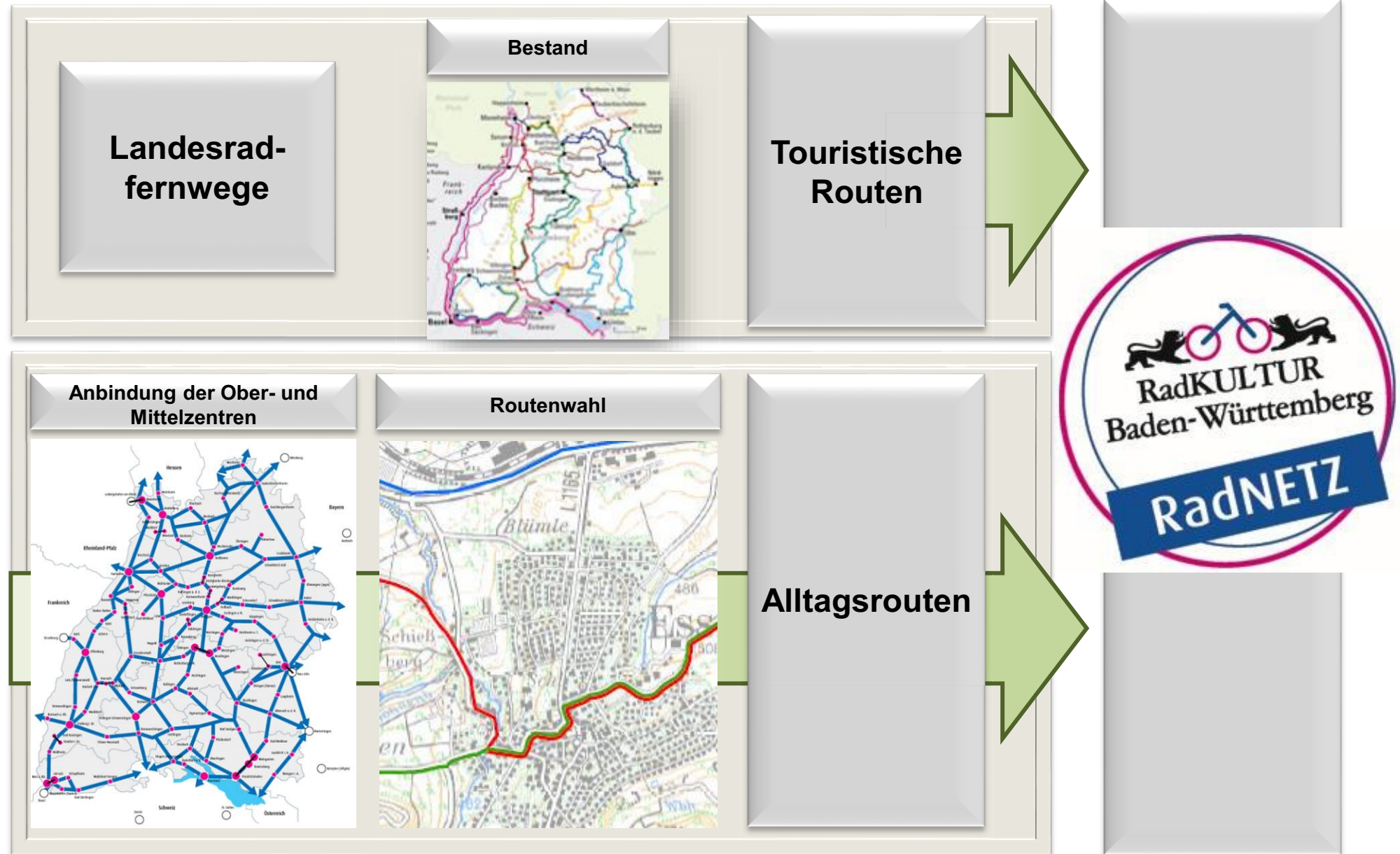


## Tagesordnung

1. Information Landesradverkehrsnetz
2. Radverkehr
3. Fußgänger
4. Netzstruktur MIV - Fokus Innenstadt
5. Stadtentwicklung / Städtebau
6. Weiteres Vorgehen / Termine

# Information Landesradverkehrsnetz

# RadNETZ Baden-Württemberg



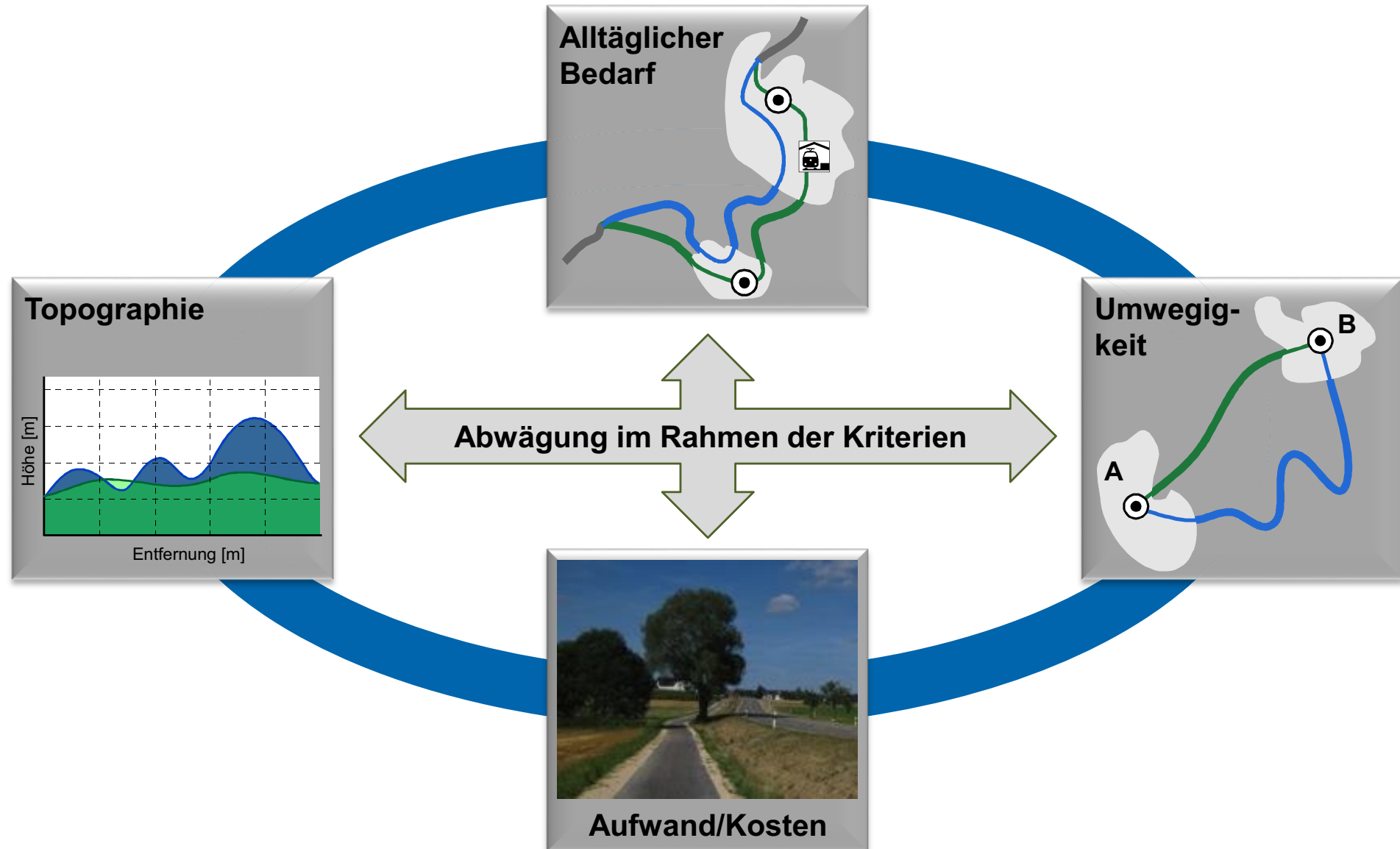
## Definition RadNETZ

- Das RadNETZ Baden-Württemberg **verbindet** landesweit **alle Ober- und Mittelzentren** über definierte Hauptrouten für den **Alltagsverkehr** und zeichnet sich im Zielzustand durch **direkte, sicher und komfortabel zu befahrende** sowie mit durchgehend einheitlicher Wegweisung versehene **Radverkehrsverbindungen** zwischen den Siedlungsschwerpunkten des Landes aus.
- Es enthält ferner die **19** offiziellen **Landesradfernwege**.
- Die Kreisnetze und lokalen Netze komplettieren das Angebot für die Radfahrer.

## VEP/Mobilitätskonzept

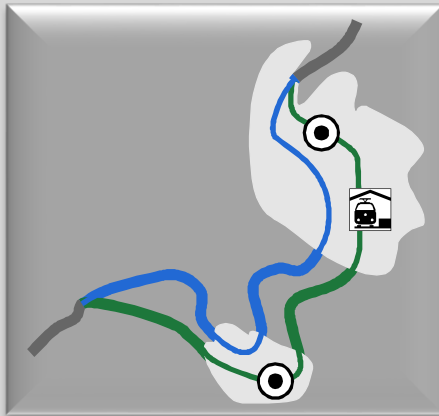
- Aalen: Vorbehaltsnetz (mit Ergänzungsnetz) für den Alltagsverkehr mit flächenhafter Erschließung (z.B. Anschluss Triumphstadt)
- Integration des RadNETZ Baden-Württemberg, Berücksichtigung des Radverkehrsnetzes Ostalbkreis

## Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr



## Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

### Alltäglicher Bedarf



- **Raumstruktur**

### Siedlungsgröße

- Radverkehrspotenzial in Abhängigkeit der Zahl der Einwohner der angebenen Kommunen / Ortsteile
- Vergleichskriterium: Summe der Zahl der Einwohner

### Zentrale Erschließung

- Radverkehrspotenzial durch die Anbindung von Stadt- oder Ortsteilzentren
  - Führung an zentrale Einrichtungen
  - Einfache Orientierung
  - Leichte Verknüpfung mit weiteren Netzbestandteilen
- Vergleichskriterium: Anzahl angegebener Stadtkerne bzw. Entfernung zum Stadtzentrum

### Bedeutende Ziele

- Radverkehrspotenzial in Abhängigkeit bedeutsamer Einzelziele (z.B. *Verbindung zwischen Färberstraße und Bahnhof Unterkochen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Verknüpfungspunkte zum SPNV, weiterführende Bildungseinrichtungen, etc.*)
- Vergleichskriterium: Anzahl und Größe angegebener Einzelziele

## Alltagstauglichkeit

### Alltagstauglichkeit als Kernkriterium für das RadNETZ

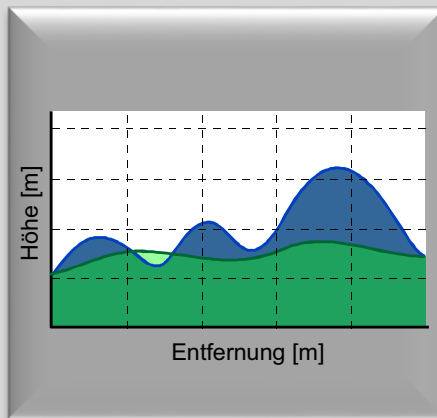
- **BEI NACHT BEFAHRBAR** bedeutet Beleuchtung in Siedlungsbereichen und Elemente im Außenbereich
- **IM WINTER BEFAHRBAR**, also muss Winterdienst möglich sein
- **BEI NÄSSE BEFAHRBAR** bedeutet feste Oberflächen, wie z.B. Asphalt





## Kriterien der kleinräumigen Routenwahl im Alltagsverkehr

### Topographie



- **Summe der Höhenmeter**

### Anforderung

- Möglichst steigungsarme Führung des Radverkehrs und Minimierung des Energieaufwandes

### Vergleichskriterium

- Mittelwert der Summe der Aufsteige (Höhenmeter) in Richtung und Gegenrichtung

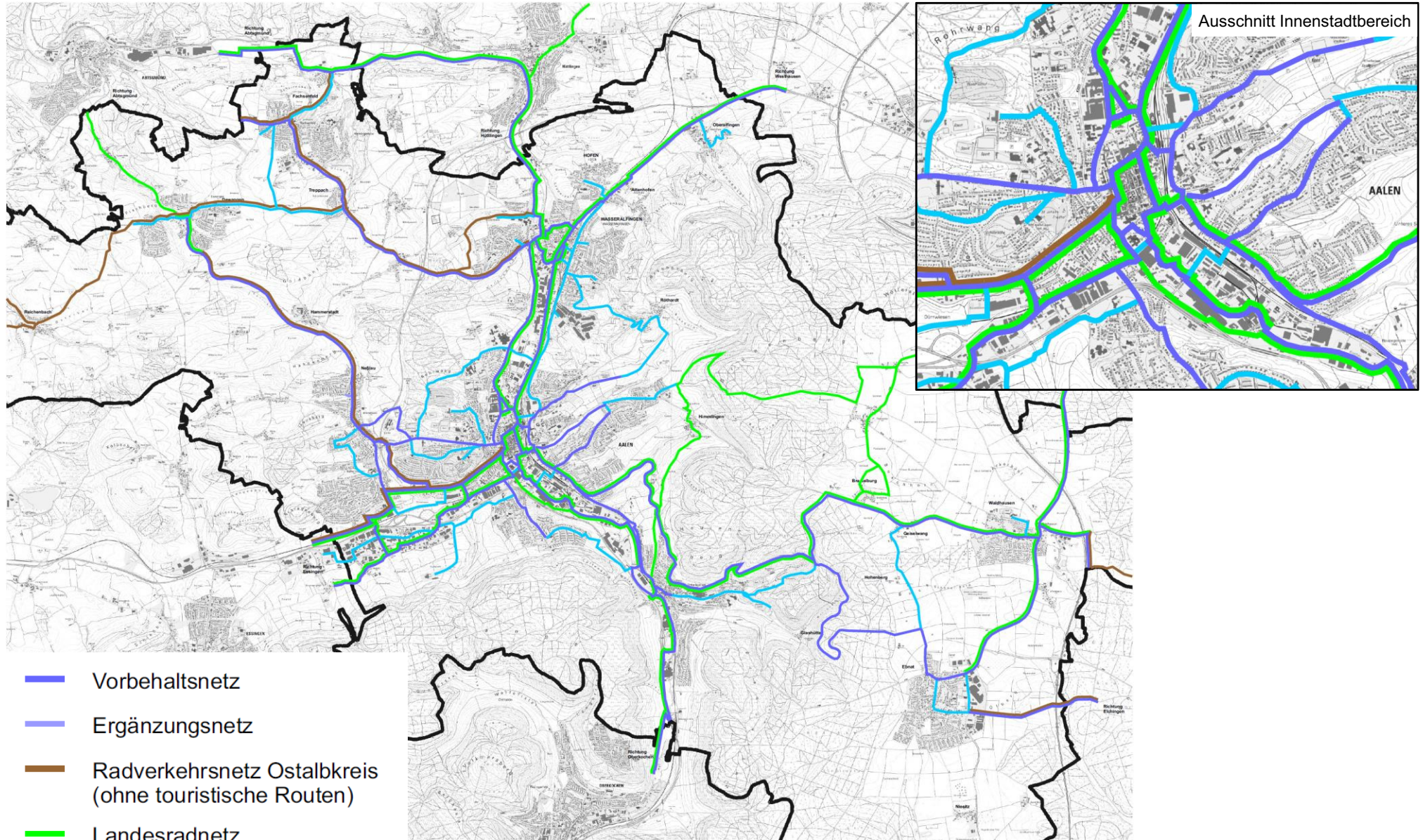
### VEP Aalen

- Angebot: Fahrradmitnahme im Busverkehr an Albaufstiegen ausbauen



# Radverkehr

# Konzept Radverkehrsnetz



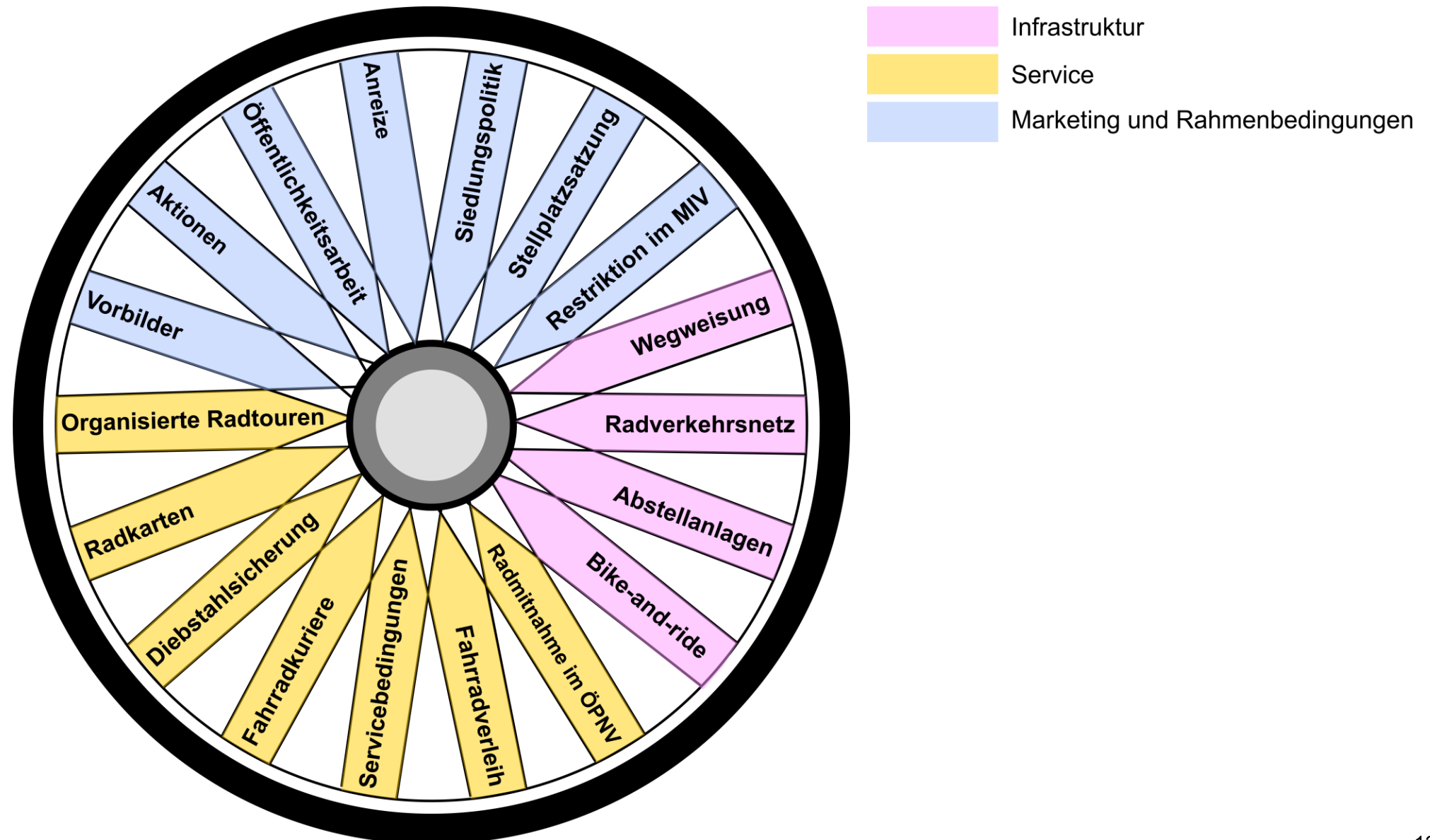
- Vorbehaltsnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsnetz Ostalbkreis (ohne touristische Routen)
- Landesradnetz

## Radverkehr

### Förderung des Radverkehrs

- Ziel: Verlagerung des MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes und Umsetzung des Prinzips: „Stadt der kurzen Wege“  $\implies$  stärkere Förderung des Radverkehrs erforderlich
- Für den Radverkehr wurde auf Grundlage der Hauptwegebeziehungen aus der Haushaltsbefragung unter Einbeziehung der entsprechenden Richtlinien aus den Haupttrouten ein Vorbehaltsnetz entwickelt
- Auf diesen Achsen: möglichst sichere und direkte Führung des Radverkehrs (weiteres siehe Abschnitt Vorbehaltsnetze)
- Das Vorbehaltsnetz wird durch ein Ergänzungsnetz vervollständigt

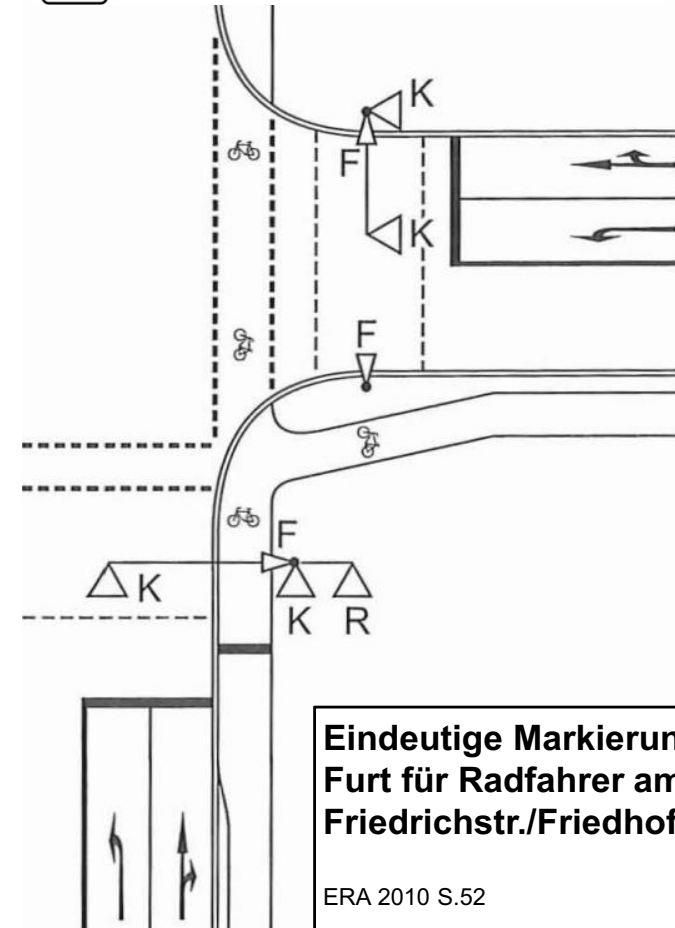
## Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs



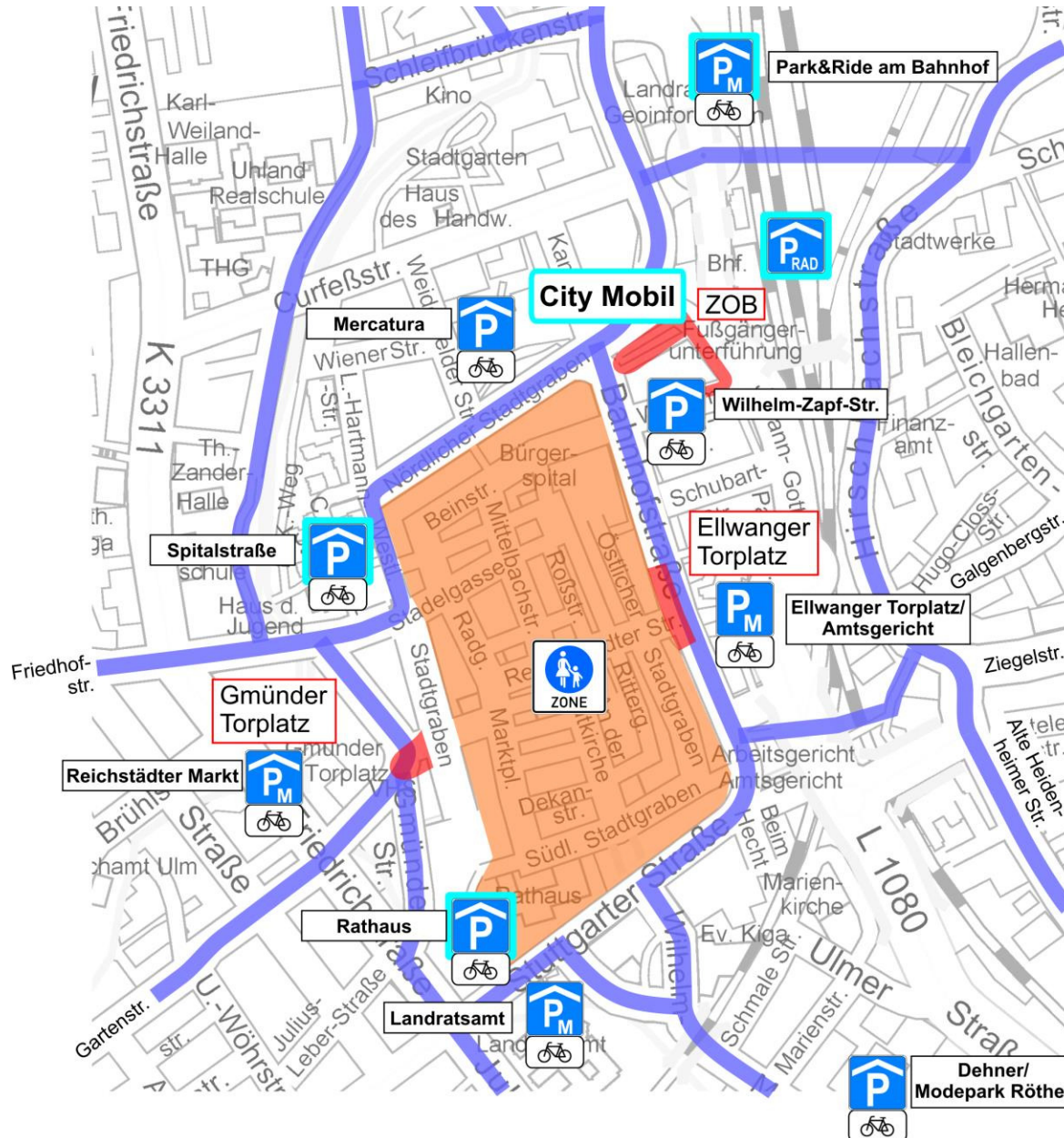
# Innenstadtzugang für den Radverkehr



- ↔ schlecht
- ↔ mittel
- ↔ gut
- Innenstadt
- Vorbehaltsnetz Rad
- Zentrale Haltestellen
- P  
↻ Parkhaus mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder



## Infrastruktur für den Radverkehr Innenstadt



**City Mobil** Zentrale für Mobilität im Bereich Buspunkt

Parkhaus mit "City Mobil"

Mobilitätsstation

Fahrradparkhaus

Zentrale Haltestellen

## Mobilitätsstation und Zentrale für Mobilität



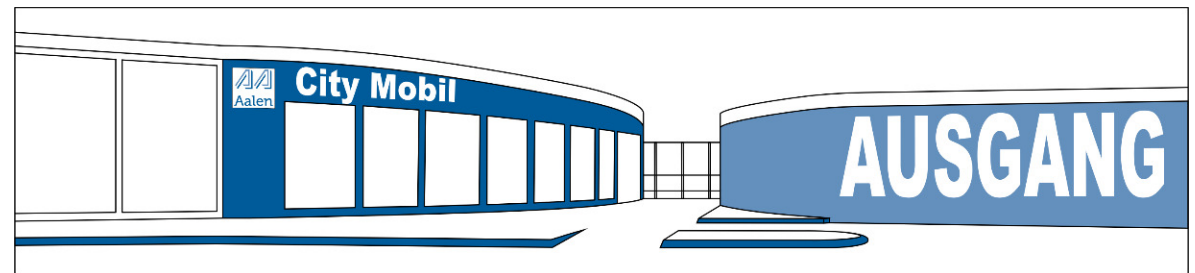
André Stocker Design, 2013

- Einrichtung einer Zentrale für Mobilität (City Mobil - im Rahmen des VGA-Buspunkt)
- Koordination der Mobilitätsangebote in Aalen
- Anlaufstelle für Informationen zu den einzelnen Mobilitätsangeboten



## „City Mobil“

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



Hauptmenü auf einem Smartphone



Schadensmelder



Der Bebauungsplan



Eine Übersicht der Freizeitmöglichkeiten

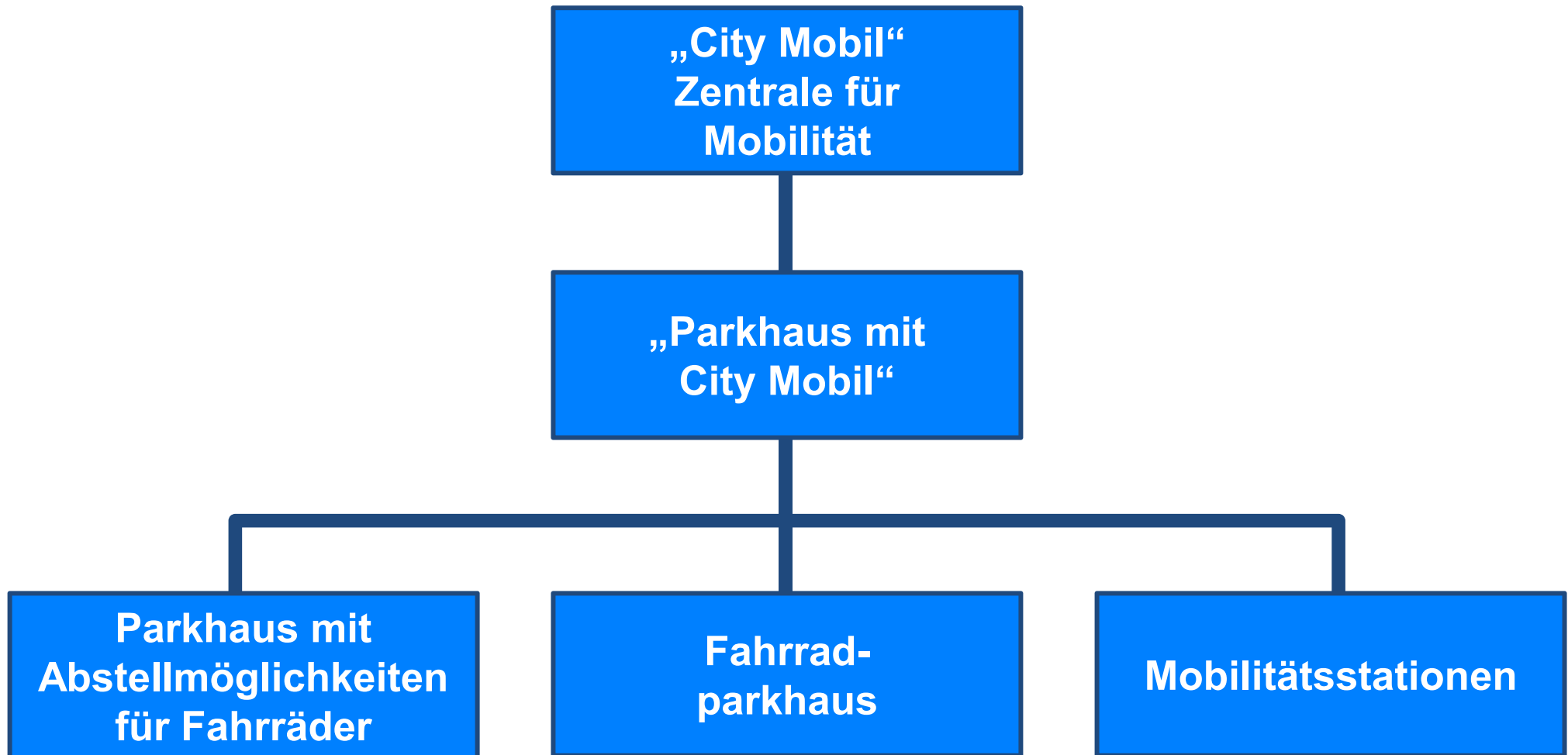


Übersicht der freien Parkplätze



Ansicht von Baulücken

## Konzept „City Mobil“



# Fußgänger

## Fußgänger

### Förderung des Fußverkehrs

#### ZIEL

Verlagerung des MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes und Umsetzung des Prinzips: „Stadt der kurzen Wege“  $\iff$  Förderung des Fußverkehrs als natürlichstes und nachhaltigstes Verkehrsmittel

#### ANSATZPUNKTE

- Definition eines Fußverkehrsnetzes und Aufbau eines Leitsystems unter Einbeziehung der Schulwegpläne (Fußwegeverbindungen zu den infrastrukturellen Schwerpunkten der Kernstadt)
- Flächendeckend mindestens 2,0 m breite Gehwege
- Festlegung von freizuhaltenden Mindestgehwegbreiten bei Gehwegmöblierung (Sondernutzungen)
- Vermeidung von Parken auf dem Gehweg
- Überprüfung der Notwendigkeit von gemeinsamen Geh- und Radwegen
- Errichtung von Einbauten, wie Beleuchtungs- und Beschilderungsmasten, grundsätzlich an der Hinterkante des Gehwegs
- Verbesserung der Beleuchtung, vor allem in nicht angebauten Bereichen (z.B. Hochschulgelände und Stadtpark)
- Bedarfsgerechte Einrichtung von Querungshilfen bzw. Beseitigung gefährlicher Querungsstellen (z.B. in regelmäßigen Abständen)
- Attraktive Stadtraumgestaltung (besonders die Stadteingänge)

## Fußgänger - Beispiel





## Optimierung Querungshilfen

Ulm Neue Straße



Ulm Neue Straße



Ulm Neue Straße



Aalen Bahnhofstraße



# Netzstruktur MIV

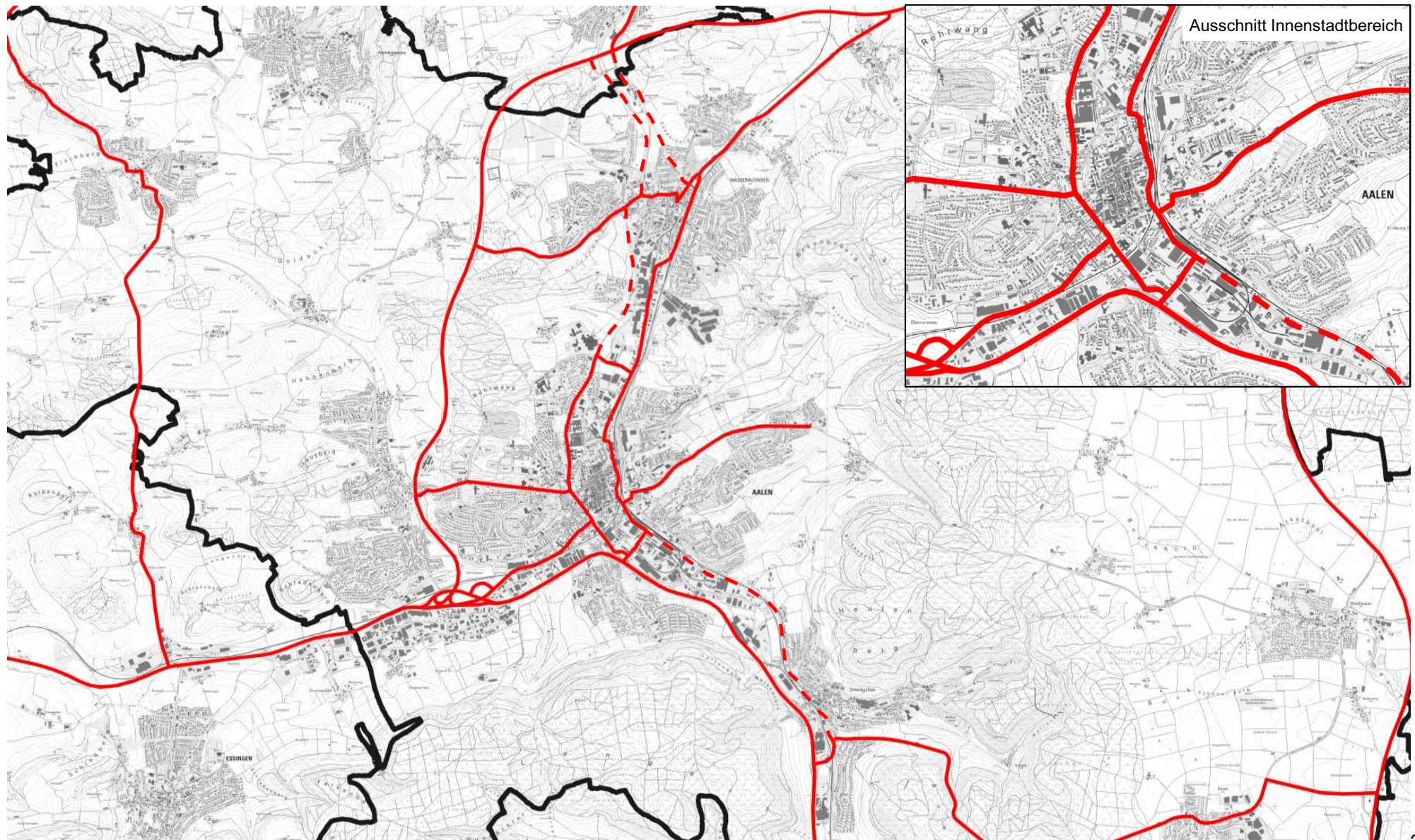


## Netzstruktur

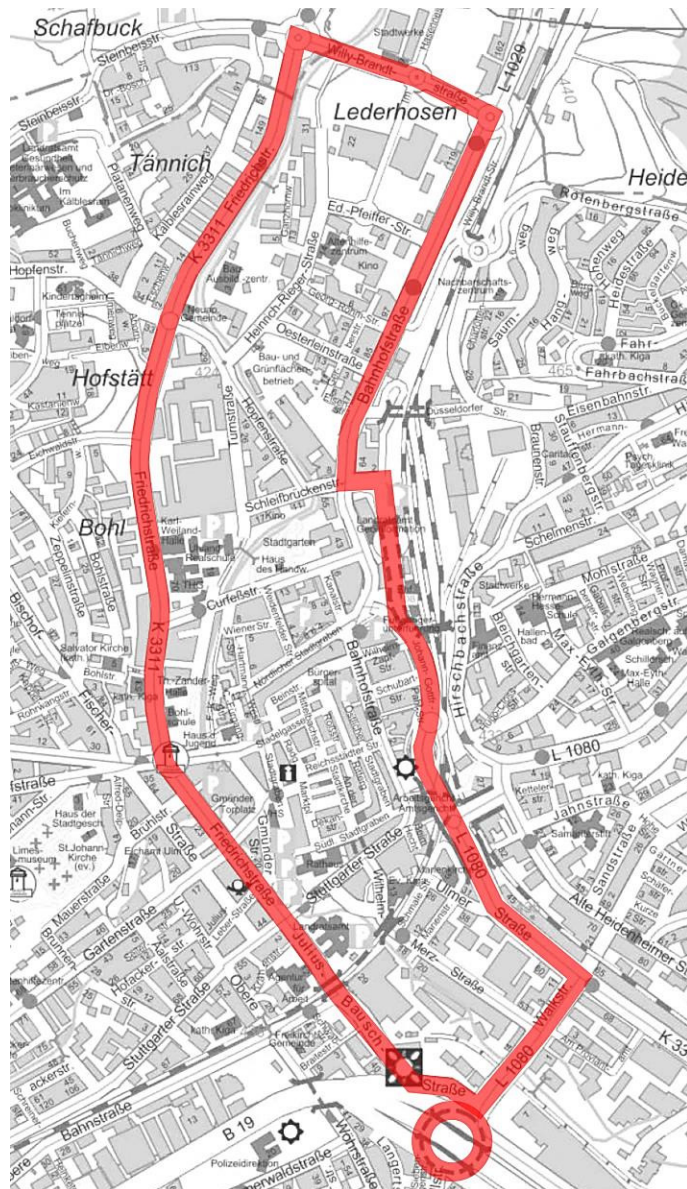
### Motorisierter Individualverkehr

- Westumfahrung, B 19, B 29, BAB A 7 – Abwicklung des Durchgangs- und Außenverkehrs
  - Direkte Führung des überörtlichen Quell- und Zielverkehrs über diese Achsen
  - Kernstadt Aalen: äußerer Ring zur Verbindung Ost-West und Nord-Süd über die Willy-Brand-Straße und die Walkstraße sowie Friedrichstraße und nördliche Bahnhofsstraße
  - Kernstadt Aalen: innerer Ring zur Verbindung Ost-West und Nord-Süd sowie zur Abwicklung des innenstadtbezogenen Verkehrs über Bauhoftrasse/Schleifbrückenquerspange/Curfeßstraße und Stuttgarter Straße sowie Friedrichstraße und nördliche Bahnhofsstraße
  - Nur innenstadtbezogene Verkehre (Bewohner, Anlieferung, Parken) über die südliche Bahnhofsstraße, Nördlichen und Westlichen Stadtgraben
- Überlagerung der Ringsysteme, Bahnquerungen als Zwangspunkte

## Vorbehaltsnetz MIV

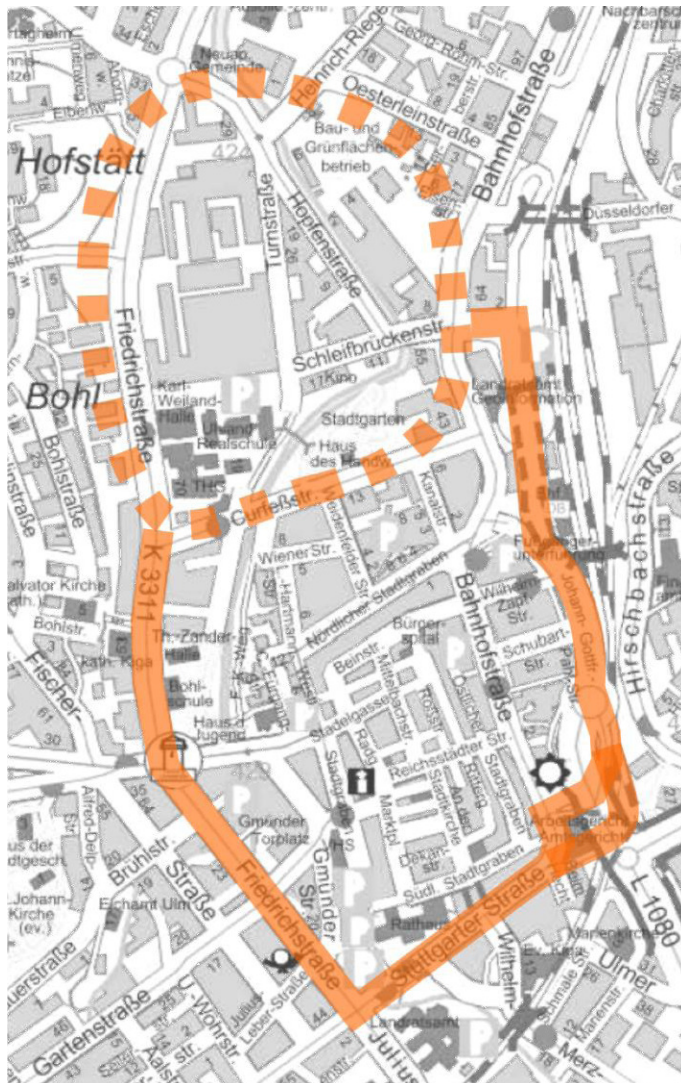


## Äußerer Ring (Innenstadt Aalen)



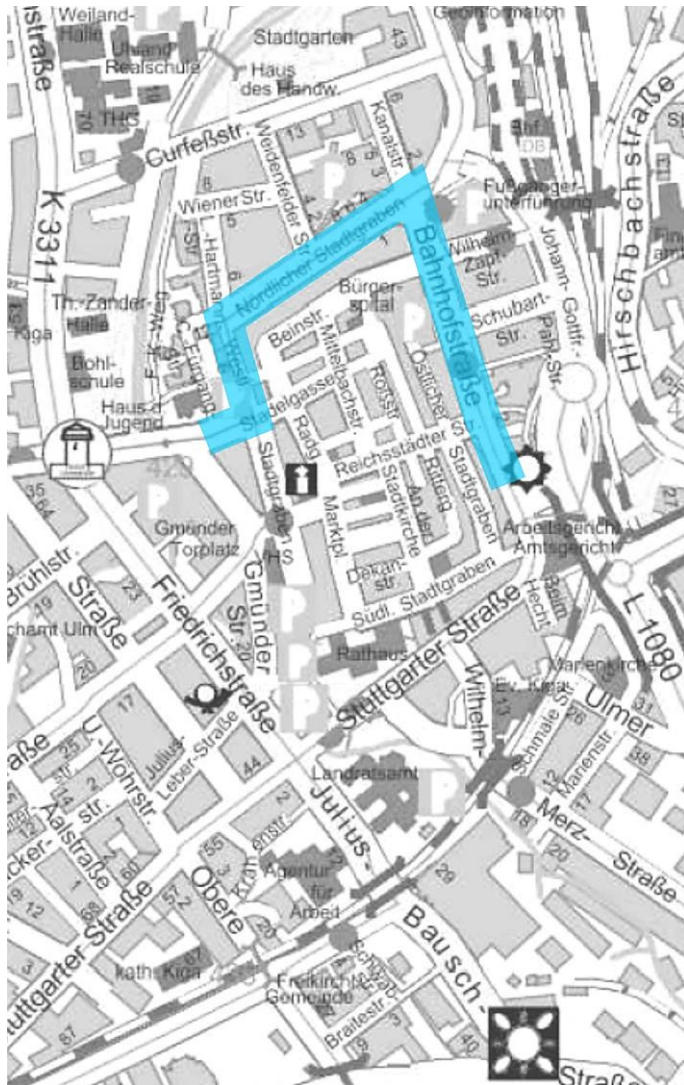
- Nördliche Querspange zwischen Aalen und Wasseralfingen (Willy-Brandt-Straße)
- Südliche Querspange Walkstraße
- Friedrichstraße / Julius-Bausch-Straße im Westen
- Bahnparallel im Osten (Bahnhofstraße / Ulmer Straße)
- Erreichbarkeit nach Osten über Bahnquerungen
- Erreichbarkeit nach Westen über Hauptachse B19/Rombacher Straße
- Fehlende Linksabbiegemöglichkeit Julius Bausch-Straße ↔ Walkstraße

## Innerer Ring (Innenstadt Aalen)



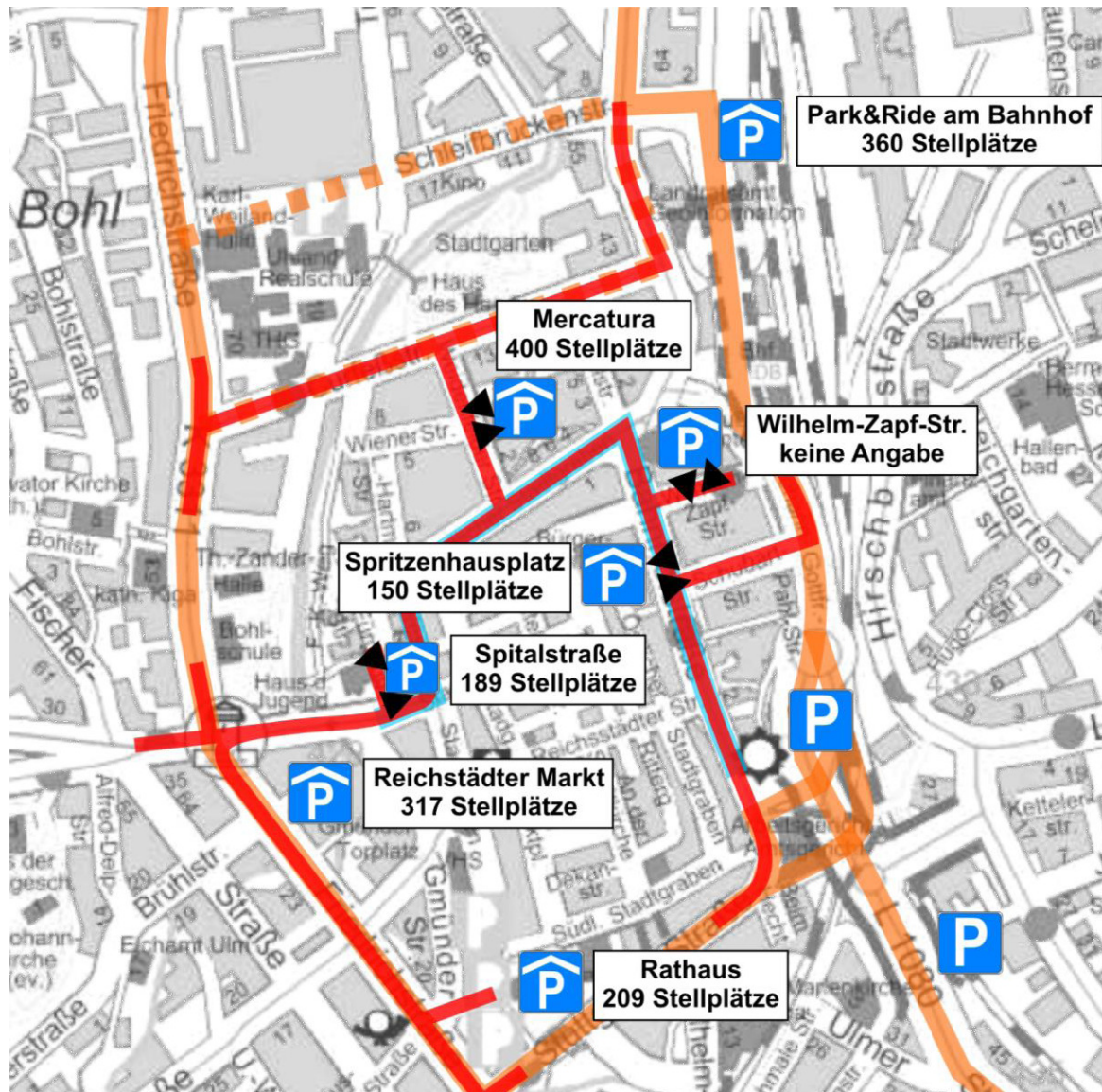
- Stuttgarter Straße im Süden
- Umfahrung Amtsgericht
- Führungsalternativen im Norden (Curfußstraße, Schleifbrückenquerspange / Bauhoftrasse)
- Überlagerung mit Äußeren Ring im Bereich Friedrichstraße / Bahnhofstraße





## Innenstadtbezogene Verkehre



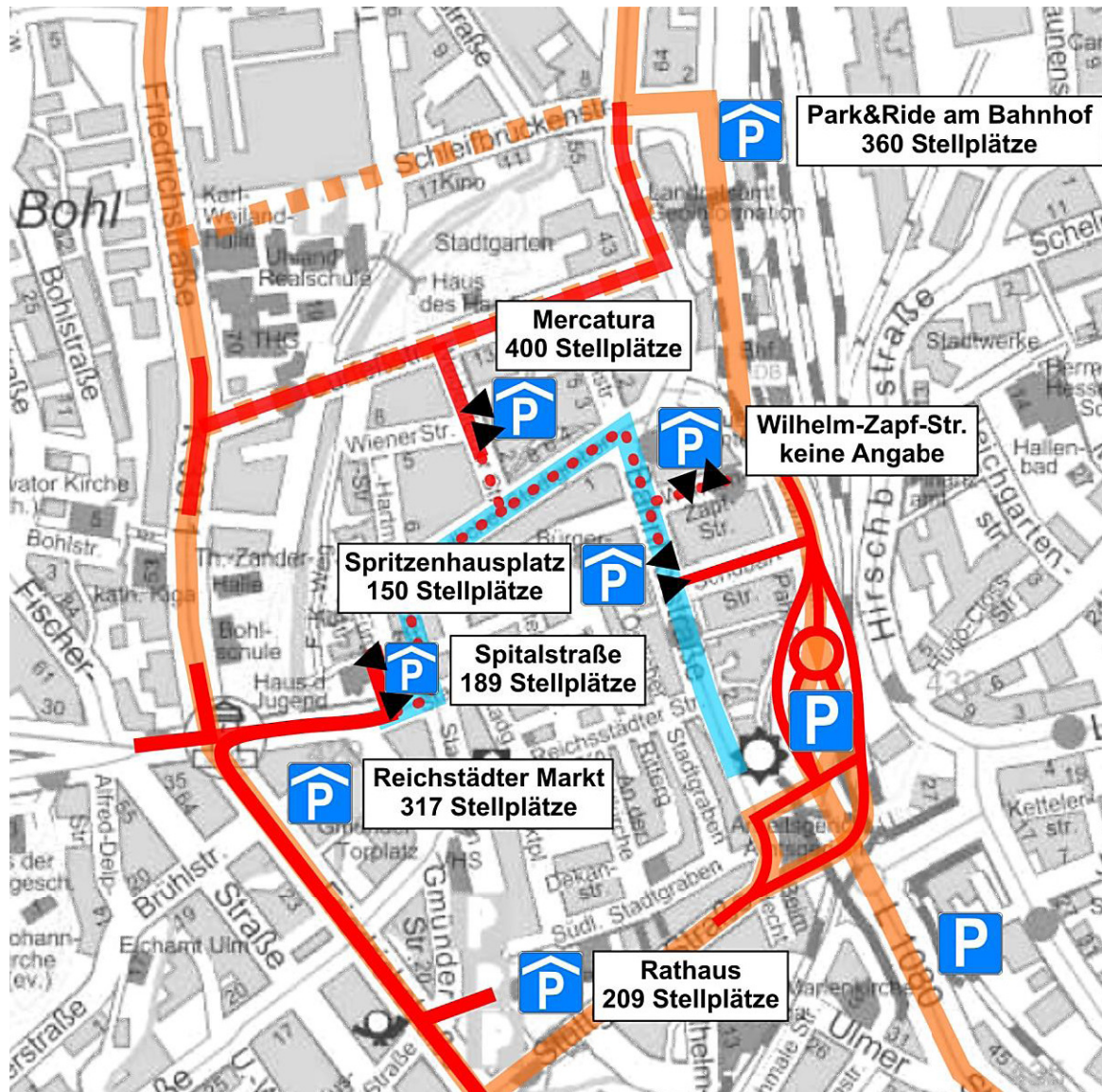
- Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße / Nördlicher Stadtgraben
- Umgestaltung Ellwanger Torplatz
- Verbesserung Querungen, Erreichbarkeiten für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr
- Anfahrt Parkhäuser von „außen“ (Ring) ermöglichen
- Reduzierung der Verkehrsbelastungen





## Verkehrsführung Innenstadt Parkhäuser - Bestand



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

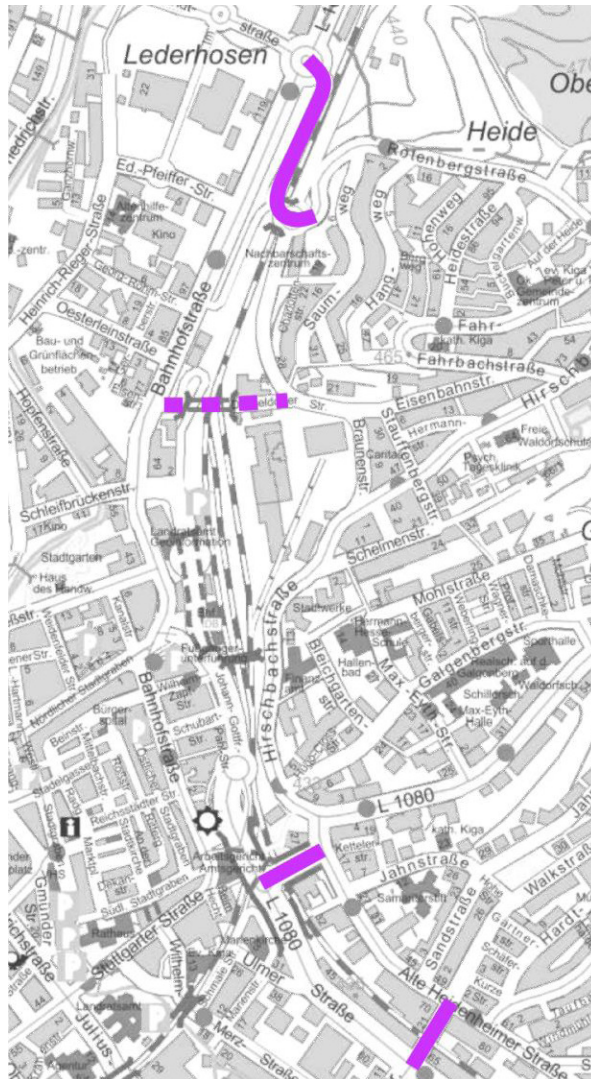
## Verkehrsführung Innenstadt Parkhäuser - Vorschlag



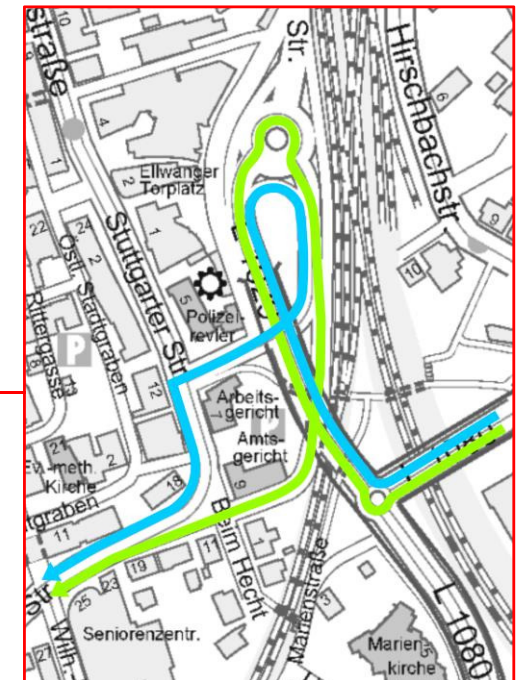
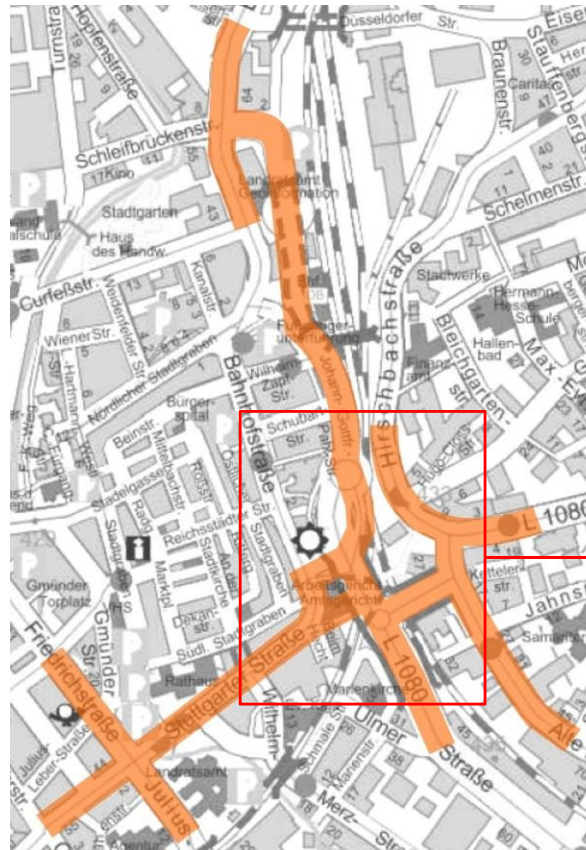
-  Lenkung MIV zu Parkhäusern
-  Parkhaus / Tiefgarage
-  Straßenabschnitt mit Verkehrsberuhigung
-  Ring

- 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

## Ost-West-Verbindungen / Bahnquerungen

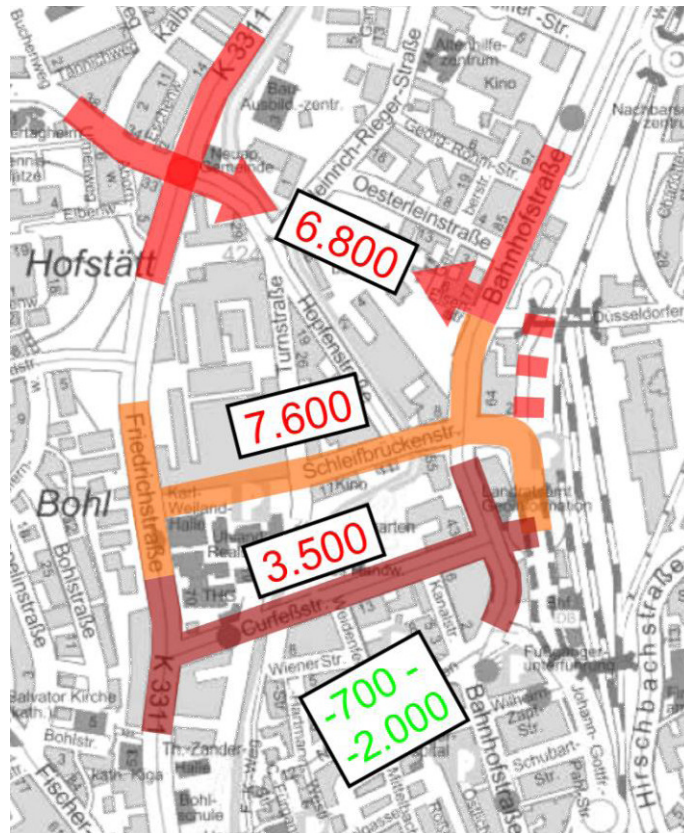


- Vier (drei) Verbindungen im Bereich des Ringsystems
- Konzentration auf Hochbrücke – hohe Auslastung





## Alternativen der nördlichen Spange des Inneren Rings



3.500

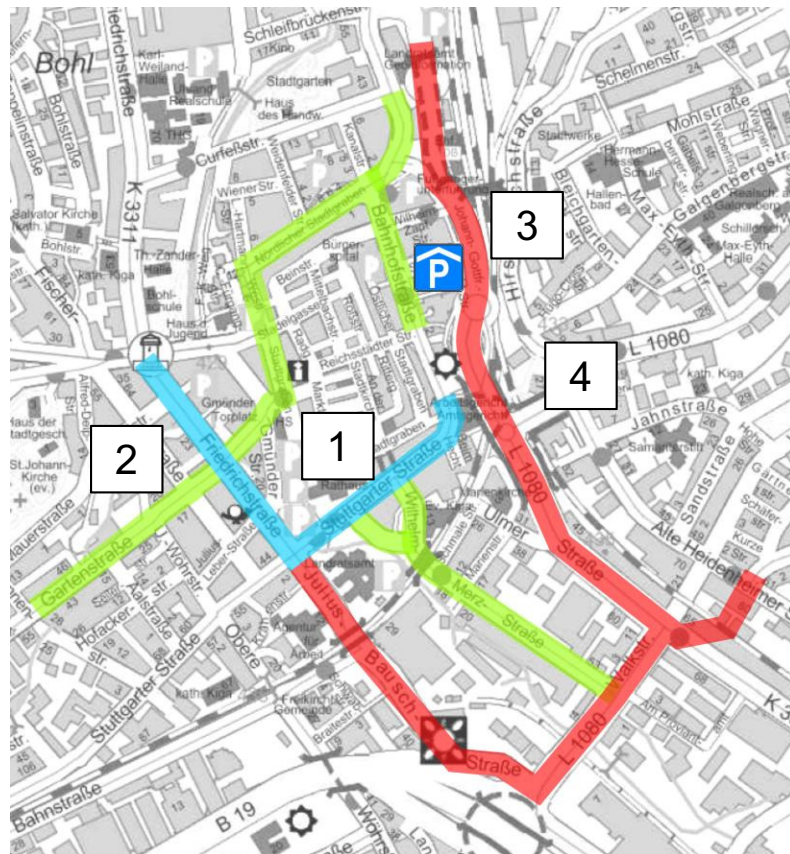
Belastung der Achse bei Bündelung auf diese [Kfz/24h]

-700 -  
-2.000

Entlastung Nördlicher Stadtgraben je nach Variante [Kfz/24h]

- 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 und ggf. Ergänzung nach Osten zum Bahnhofstunnel
- Geringe Entlastungswirkungen der Curfeßstraße / Innenstadt bei neuer Achse
- Bündelung der umliegenden Verkehre des Gewerbegebietes, Stärkere Belastung der nördlichen Friedrichstraße

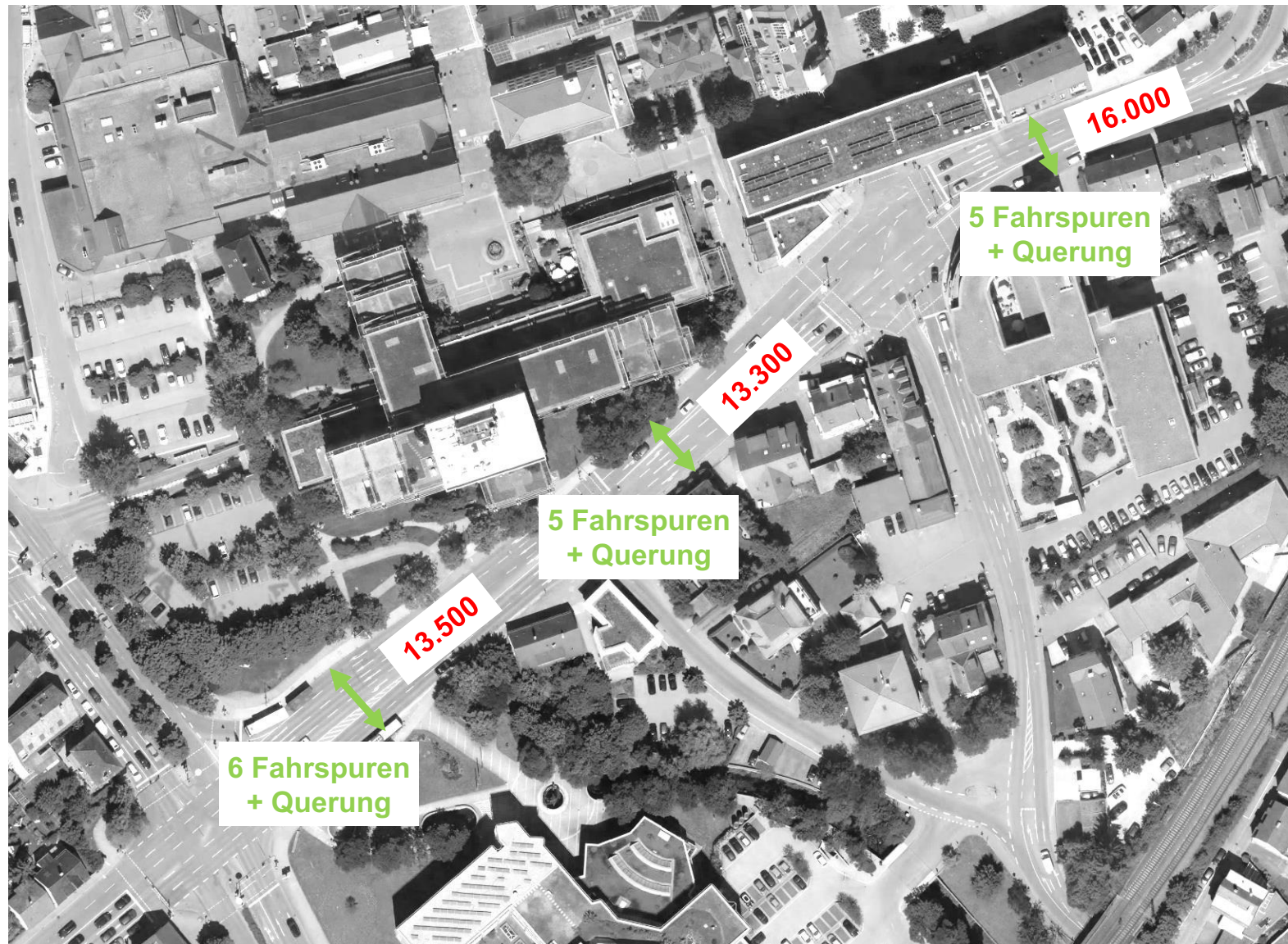
## Maßnahmen zur Bündelung des MIV und Stärkung des Umweltverbundes



- 1 Prüfen Einbahnsystem (Wilhelm-Merz-Straße / Achse Landratsamt) – Reduzierung Fahrspuren Stuttgarter Straße, Verbesserung der Querung
- 2 Prüfung einer Reduzierung Querschnitt der Gartenstraße in Kombination mit einer Busschleuse
- 3 Zusätzliches Innenstadtparkhaus erreichbar vom Ring (Überlagerungsbereich äußerer / innerer Ring)
- 4 Prüfung einer verbesserten Verkehrsführung im Bereich Hochbrücke Ost

- Achse Umweltverbund
- Stärkung der MIV-Achse
- Verbesserung der Querungen Rad/Fuß

## Stuttgarter Straße als südlicher Innenstadtring Belastungen und Querschnitt



## Stuttgarter Straße als südlicher Innenstadtring

### Verkehrszusammensetzung und Ziele

#### Verkehrszusammensetzung

- Prüfung der Fahrtenrelationen für den westlichen Abschnitt:
  - Innenstadtbezogene Verkehre (südliche Bahnhofstraße) – ca. 35%
  - Nördliche Bahnhofstraße (über Bahnhofstunnel) – ca. 40%
  - Hochbrücke – ca. 15%
  - Sonstige Achsen (W.-Merz-Straße, Ulmer Straße) – ca. 10%

#### Ziele

- Stadtverträgliche und funktionale Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Reduzierung des Querschnitts im Bereich Neues Tor – Platzgestaltung – Verdeutlichung des wichtigen Stadteingangs für Radverkehr und Fußgänger

## Gartenstraße

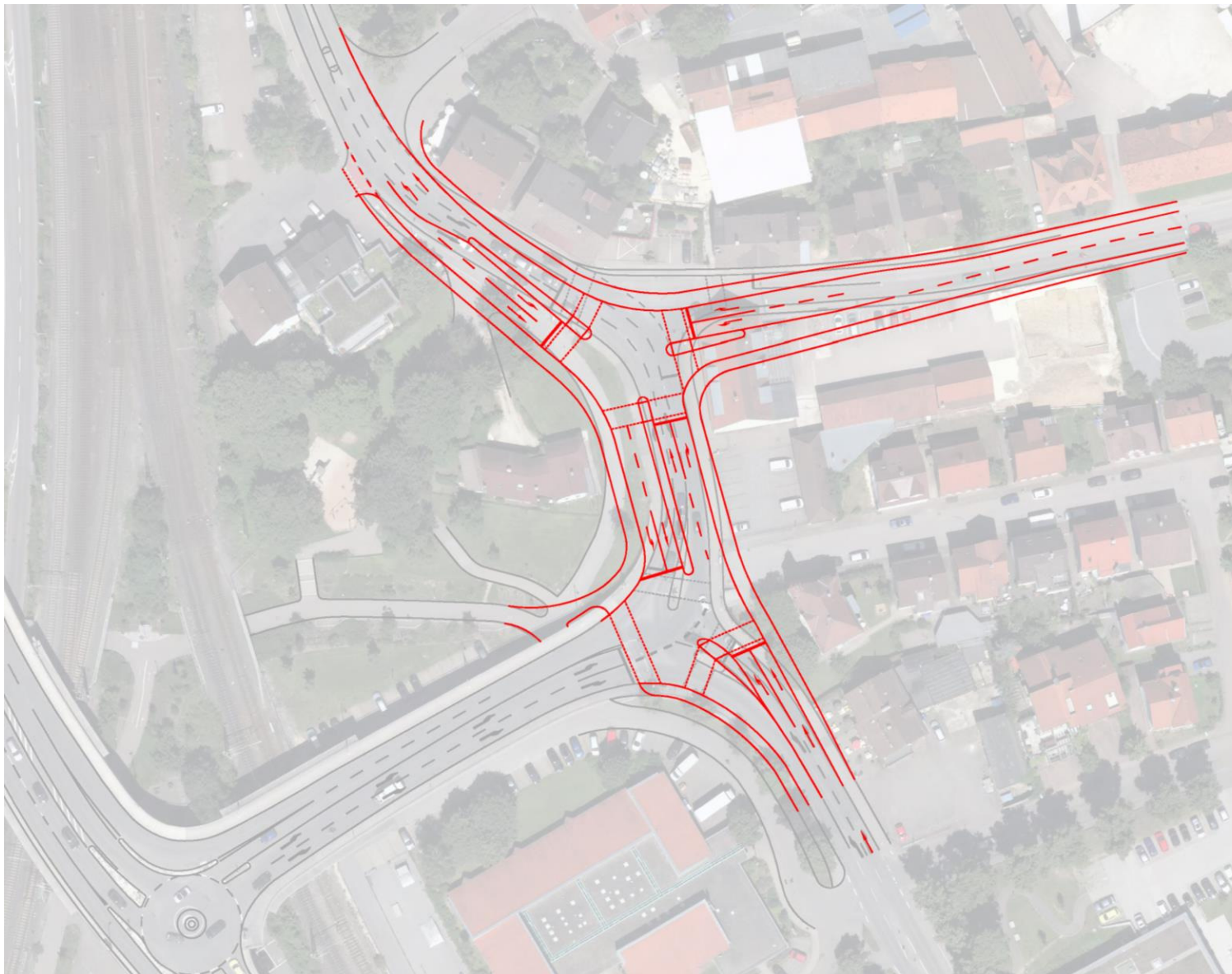
- Verdeutlichung der ÖV-Radverkehrsachse
- Prüfung der Reduzierung auf eine Fahrspur im Kreuzungsbereich
- Verbreiterung der Seitenräume
- Bus als Pulkführer durch Haltestelle auf Fahrbahn



## Knotenpunkt Hochbrücke Ost

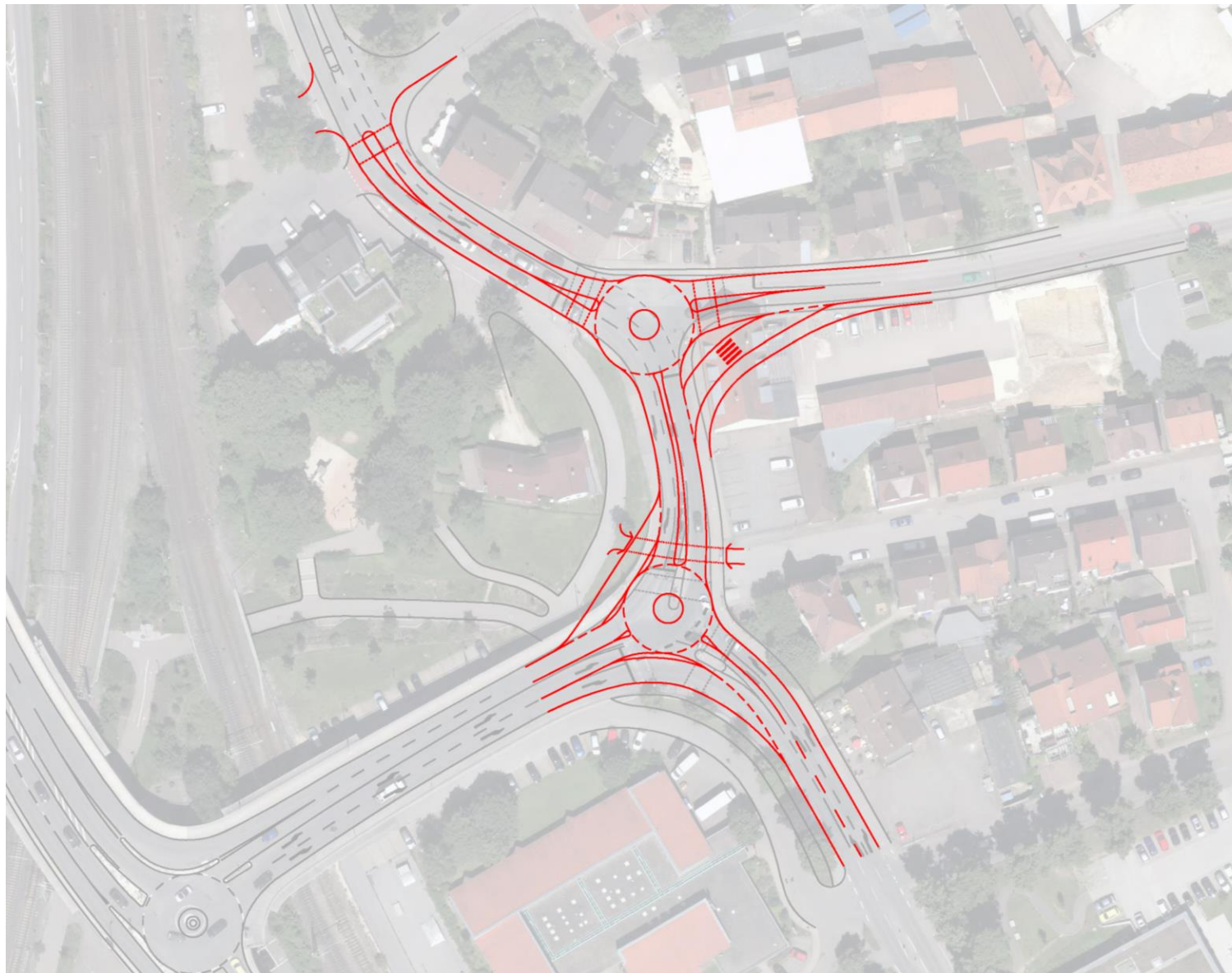


## Knotenpunkt Hochbrücke Ost Systemskizze Variante 1



- Bestand
- Planung

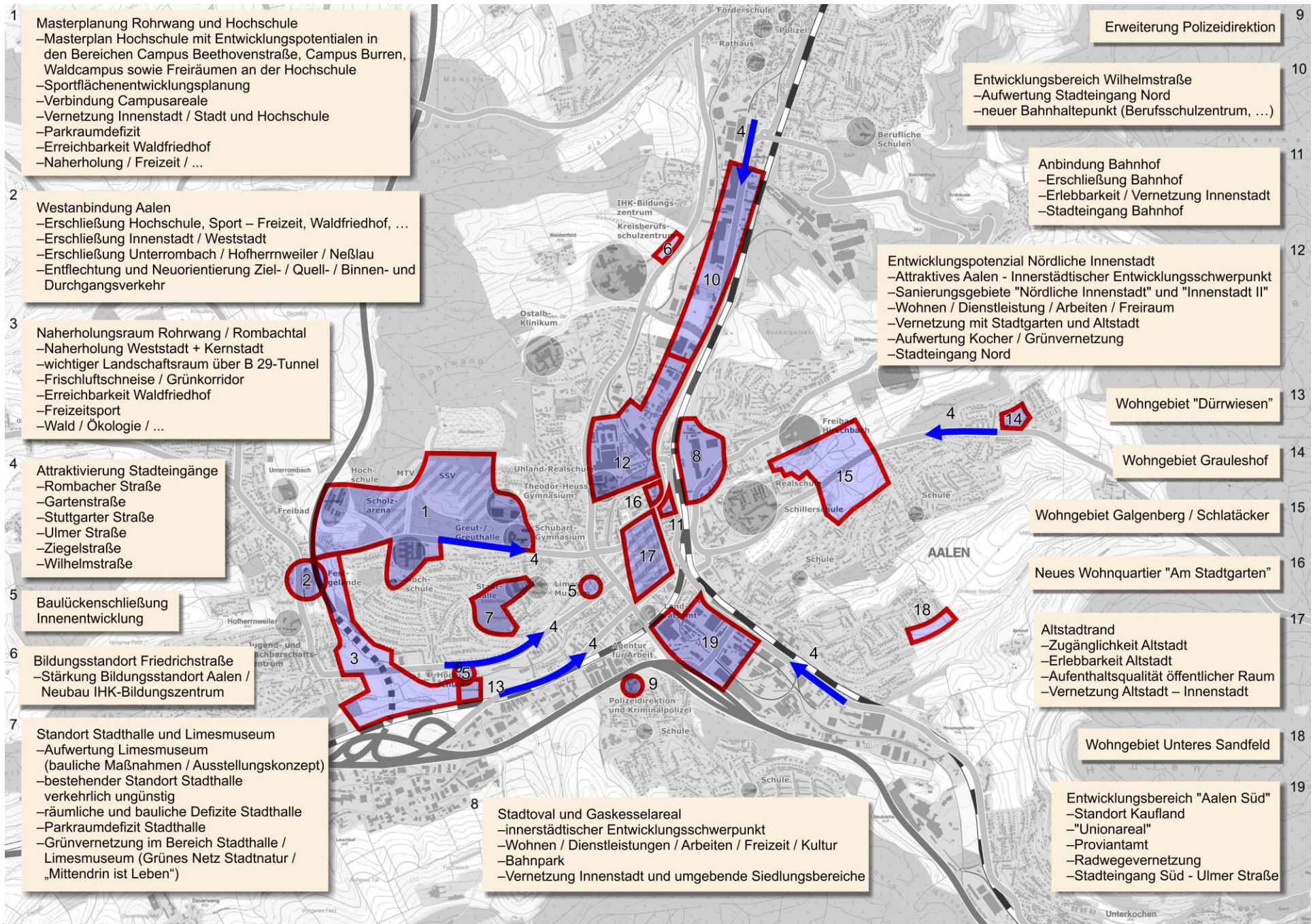
## Knotenpunkt Hochbrücke Ost Systemskizze Variante 2



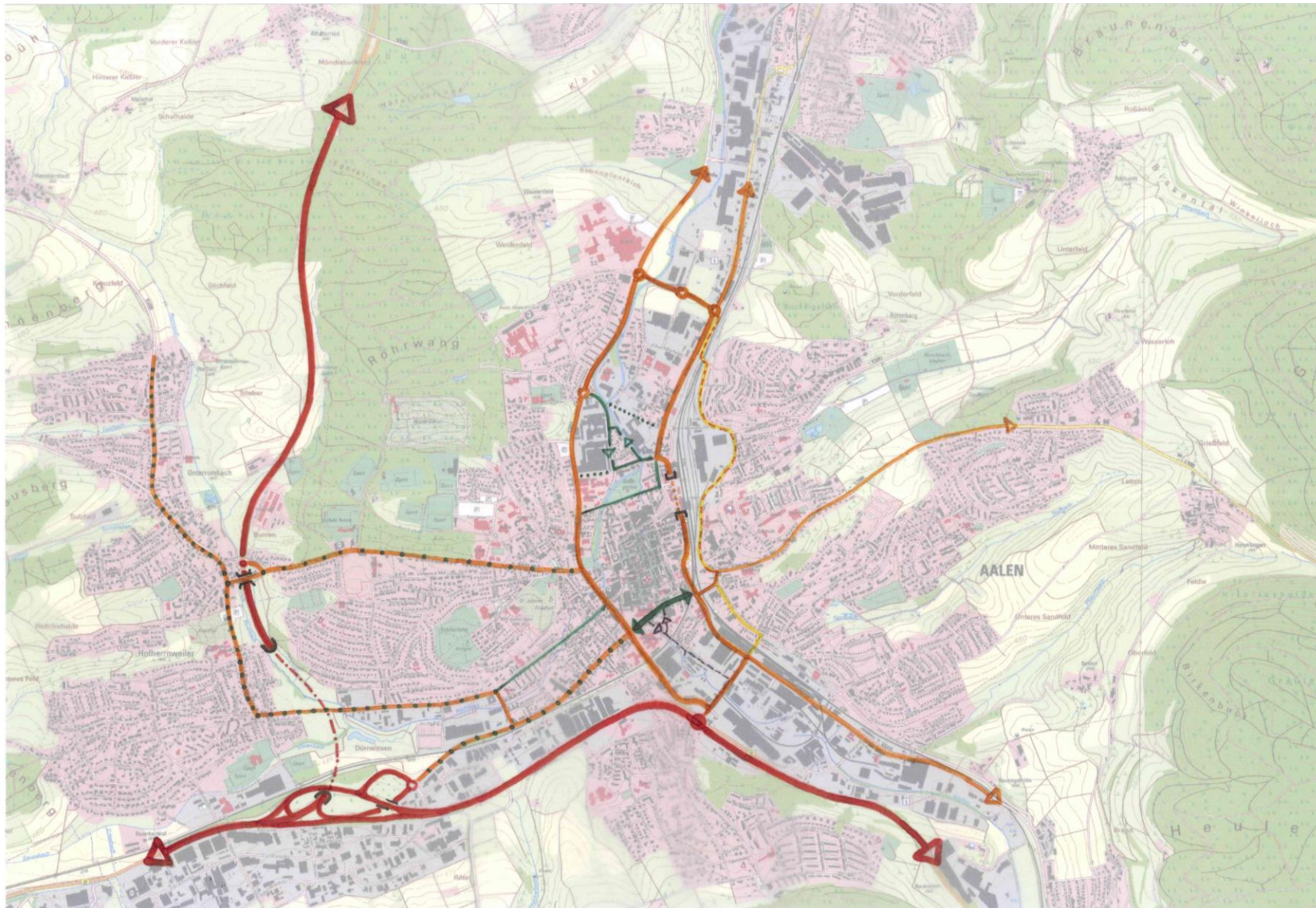
- Bestand
- Planung



# Städtebauliche Ansatzpunkte



## Verkehrssystem Aalen – städtebauliche Sicht



## Verkehrssystem Innenstadt – städtebauliche Sicht







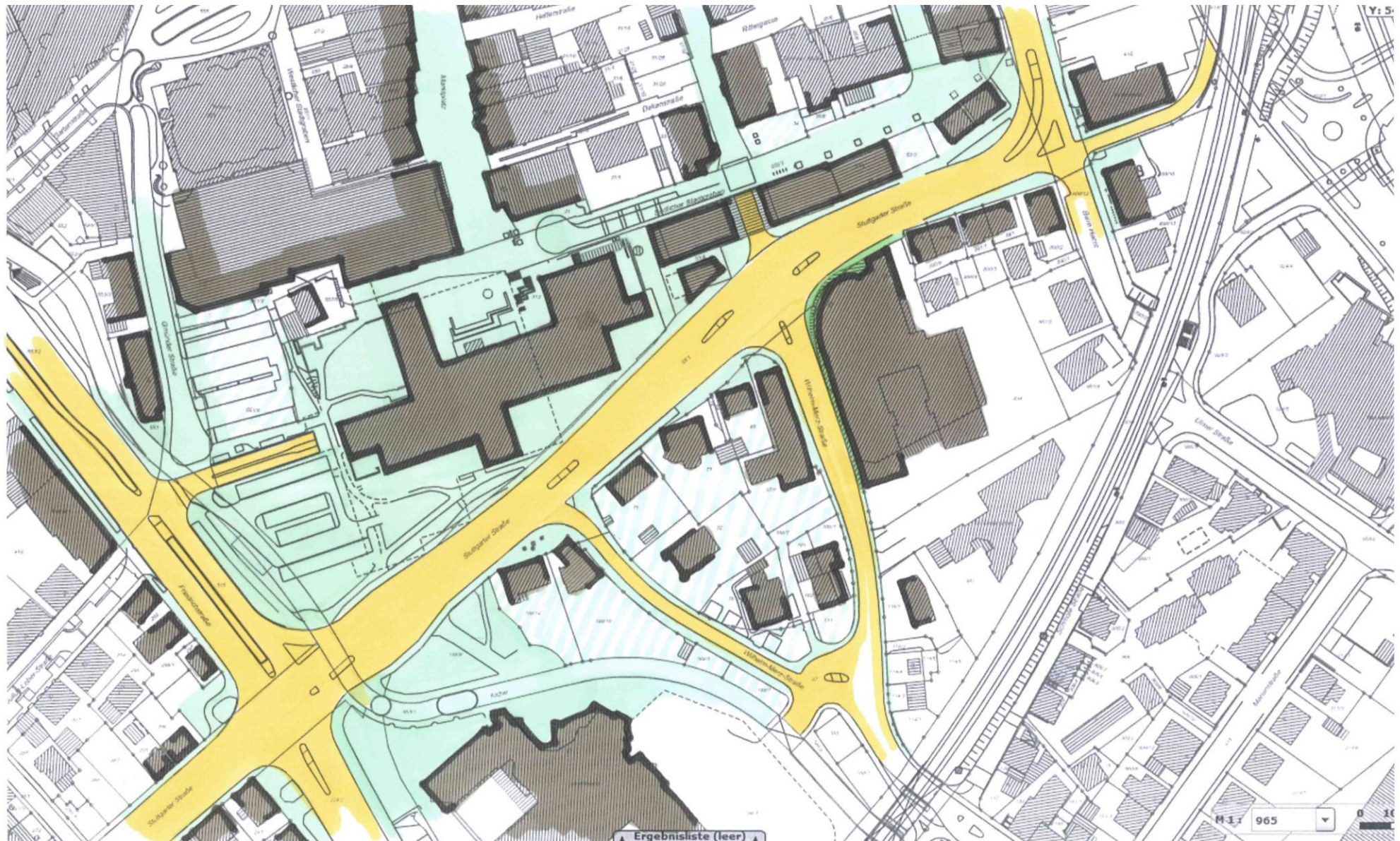


## Übersicht Stuttgarter Straße





## Stadträumliche Aspekte



## Innere Stuttgarter Straße - Variante Umgestaltung

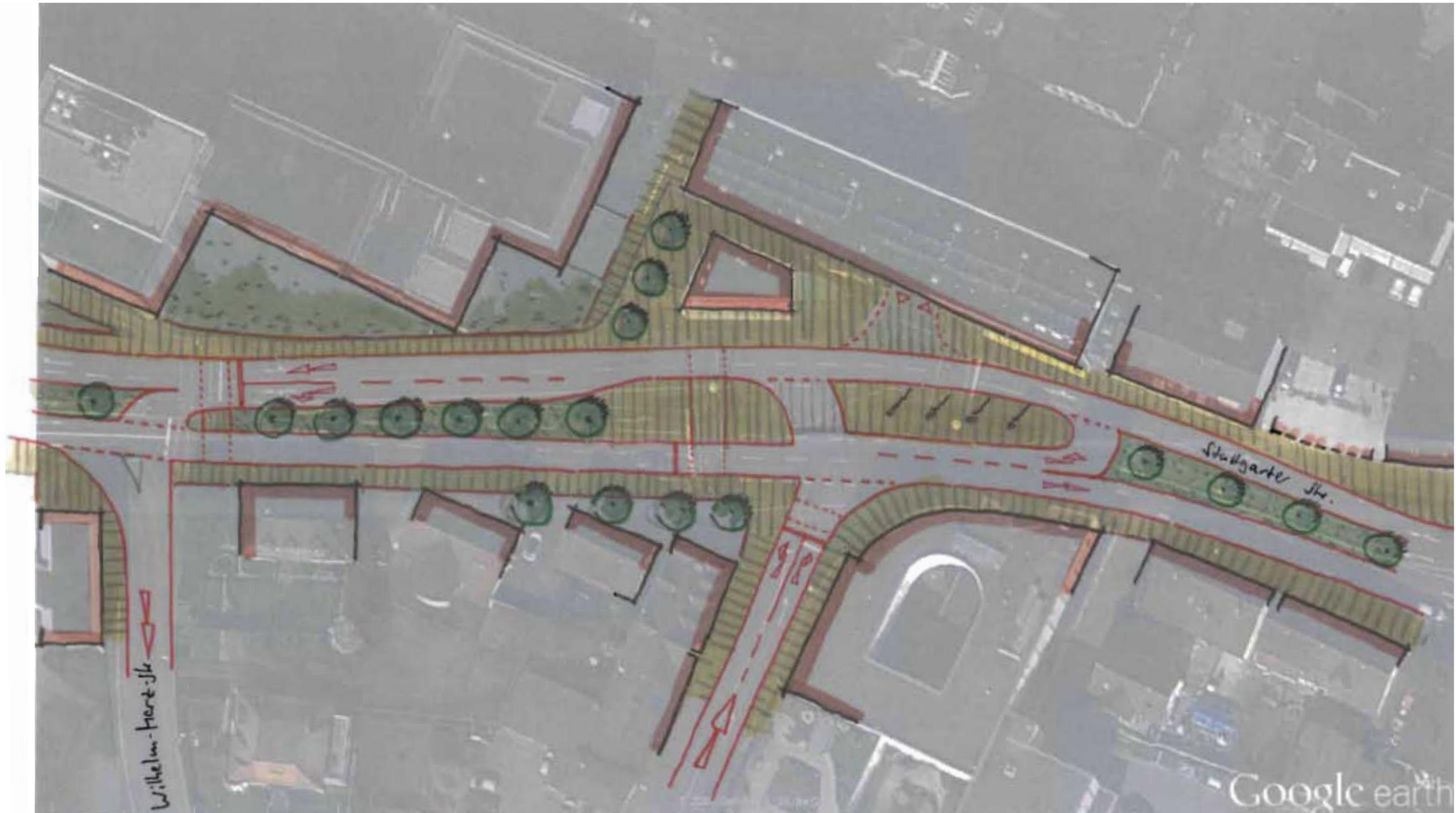




## Bereich Neues Tor



## Bereich Neues Tor – weitest gehende Lösung



Google earth

Fuß  
Meter

100

100

M 1:500

# Weiteres Vorgehen

## Termine

## Weiteres Vorgehen/Termine

- 19. September: Projektgruppe
- 24. Oktober: Lenkungskreis
- 12. November: Projektgruppe
- Oktober – November: Offenlage Lärmaktionsplan
  
- Februar 2015: Öffentlichkeitsbeteiligung

Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit !

