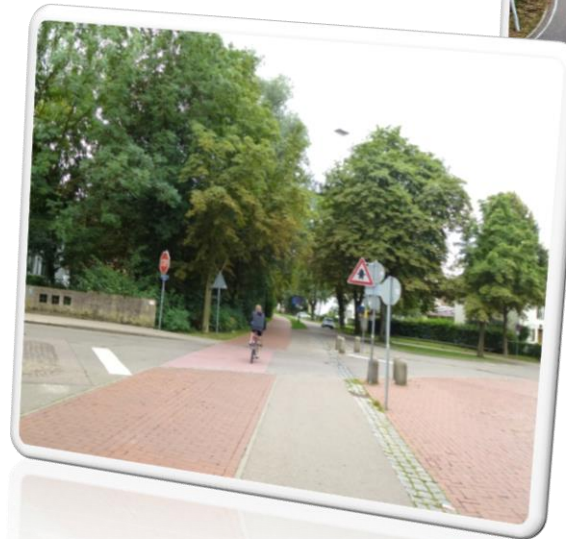




## VEP / Mobilitätskonzept 2030

Sitzung der Projektgruppe  
am 13. Mai 2014



## Tagesordnung

1. Planungsablauf / Stand
2. Ergebnisse / Anregungen aus dem Bürgerworkshop
3. Weiteres Vorgehen zum Beschluss des Leitbildes / der Planungsziele
4. Prognosegrundlagen und Basisszenario
5. Vorgehen zur Szenarienbildung
6. Lärmaktionsplanung
7. Weiterer Ablauf / Termine

# Planungsablauf / Stand

## VEP / Mobilitätskonzept 2030

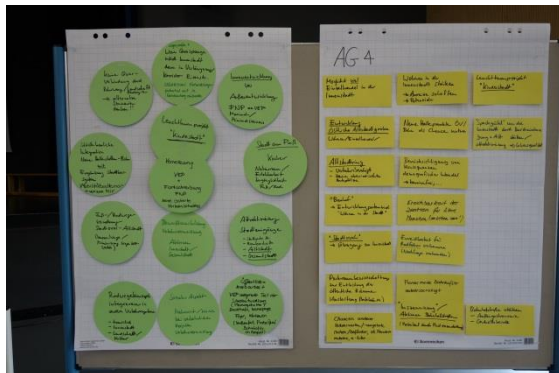
Zeit	Inhalte / Schritte	Projektgruppe	Öffentlichkeit	Gemeinderat Ausschüsse	Sonstiges / Einzelaspekte ...
<b>2013</b>	März				
	April	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Analysen V/S Planungsziele 03.05.2013	11.04. Einfg. ←	
	Mai	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Analysen V/S Planungsziele	
	Juni	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Juli	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Leitbilder / Planungsziele		
	August	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Leitbilder / Planungsziele	
	September	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	Oktober	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		Leitbilder / Planungsziele	
	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



# Bürger – Workshop 15. Februar WeststadtZentrum



# INHALTISCHE GLIEDERUNG ARBEITSGRUPPEN

## AG 1

MIV (Mot. Individualverkehr) / RV (Ruhender Verkehr)  
KERNSTADT + STADTTEILE

## AG 2

MIV / RV  
WESTSTADT + HOCHSCHULE

## AG 3

UMWELTVERBUND / ÖPNV

## AG 4

STÄDTEBAU / LANDSCHAFT / ÖKOLOGIE

# WORKSHOP – ERGEBNISSE DER AG 1 - 4

SPEKTRUM DER DISKUSSIONSTHEMEN

MASSNAHMENVORSCHLÄGE / DETAILASPEKTE

PRÜFAUFTRÄGE (kurz-/ mittel-/ langfristig)

TEILASPEKTE MIV / ÖV / Fuß / Rad / Städtebau

INHALTLICHE ZUSAMMENFASSUNG AG 1 - 4

## Bürgerworkshop

### Arbeitsgruppe 1 – MIV Motorisierter Individualverkehr / RV – Ruhender Verkehr KERNSTADT + STADTTEILE

#### ZUSAMMENFASSUNG ZENTRALER / VEP-relevanter ERGEBNISSE

- Besonders wichtig für den Verkehrsablauf und die Erreichbarkeit der Innenstadt wird ein Ringsystem angesehen, das die Verkehre, die nicht innenstadtbezogen sind, an dieser vorbei führt. Dadurch kann die Bahnhofsstraße und der Nördliche Stadtgraben entlastet werden.
  - Innerer Ring (z.B. Schleifbrückenstraße, Stuttgarter Straße)
  - Äußerer Ring (z.B. Trasse über Bauhofgelände, Walkstraße)
- Die Beseitigung des Bahnüberganges in der Walkstraße ist möglichst zu beschleunigen, um den Ring im Süden schließen zu können.
- Die Ausweisung eines Vorbehaltsnetzes für den Kfz-Verkehr ist vorzusehen. Alle weiteren Achsen außerhalb dieses Netzes sind hinsichtlich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu prüfen.
- Die Erreichbarkeit der außenliegenden Stadtteile wird auch durch die eingeschränkte Kapazität der Anschlussstellen der B 29 beeinflusst. In den Spitzenzeiten ist das Auffahren auf die B 29 vor allem für Linkseinbieger schwierig, sodass Umwegfahrten entstehen bzw. durch sensiblere Ortsbereiche gefahren wird. Ebenso ist die ÖV-Erschließung abends und an den Wochenenden in den Stadtteilen schlecht.
- Die Verbindungen im Radverkehr (vor allem zur Innenstadt sowie zu wichtigen ÖV- Haltepunkten / Haltestellen) sind zu verbessern.
- Mögliche Lärmschutzmaßnahmen vor allem an den Bundesstraßen und anderen hochbelasteten Achsen sind in den VEP zu integrieren bzw. im Lärmaktionsplan zu untersuchen.
- Die in der Untersuchung des Regionalverbandes Ostwürttemberg empfohlenen zusätzlichen Bahnhofshaltepunkte (z.B. Aalen-West an der Remsbahn) sind im VEP aufzunehmen und umzusetzen.



## Bürgerworkshop

### Arbeitsgruppe 2 – MIV Motorisierter Individualverkehr / RV – Ruhender Verkehr WESTSTADT + HOCHSCHULE

#### ZUSAMMENFASSUNG ZENTRALER / VEP-relevanter ERGEBNISSE

- Von besonderer Bedeutung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der Weststadt sowie die Bereiches Hochschule / Rohrwang. Aus diesem Grund sind zusätzliche / verbesserte Anschlüsse an die B 29 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung zu prüfen:
  - Affalterried
  - Hammerstadt
  - Lobo / Hofherrnweiler
  - direkter Anschluss an der Hochschule
- Die Erreichbarkeit der Hochschule ist durch verschiedene Maßnahmen (Parken, Busbedienung usw.) zu verbessern. Ansätze dazu sind im Mobilitätskonzept Hochschule enthalten.
- Die Ortsdurchfahrten im Westen sowie die Wellandstraße / Rombacher Straße sind zu entlasten. Maßnahmen dafür sind zu prüfen. Dabei sind Verlagerungen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) besonders zu fördern (siehe Mobilitätskonzept Hochschule).
- Der ÖPNV ist im VEP auch bezüglich der Verkehre zur / Anbindung der Hochschule zu prüfen. Vor allem sind Bedienungskonzepte darzustellen aber auch notwendige Informationen zu berücksichtigen.
- Im Rad- und Fußgängerverkehr sind die Zugänglichkeiten vor allem im Bereich der Hochschule zu verbessern. Dabei sind auch Radabstellanlagen (sicher, überdacht) vorzusehen.
- Lärmbetrachtungen im Zuge des Lärmaktionsplanes sind bei Öffnung des Pelikanwegs sowie im Zuge der B 29 anzustellen.

## Bürgerworkshop

### Arbeitsgruppe 3

## UMWELTVERBUND / ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

### ZUSAMMENFASSUNG ZENTRALER / VEP-relevanter ERGEBNISSE

- Ein wesentliches Ergebnis ist die Notwendigkeit der Aufwertung/Verbesserung des ÖPNV in Aalen. Im Laufe der Diskussion konnten Anregungen zur Untersuchung gegeben werden:
  - Optimierung und Verdichtung des Busfahrplans
    - Rufbus in Randzeiten für die Verbindung der Innenstadt mit dem Umland einrichten
    - Busfahrplan besser auf Bahnfahrplan abstimmen
  - Attraktivierung der Linienführung
    - Einrichtung von Durchmesserlinien über den ZOB hinaus
    - Anbindungen Gewerbegebiet - Innenstadt / Weststadt - Thermalbad verbessern
  - Verdichtung des Haltestellennetzes im Bahnverkehr
    - Neue Bahnhaltepunkte (Hofherrnweiler, Erlau, Berufsschule, Zeiss Oberkochen)
- Weiterhin sollen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Aalen entwickelt werden:
  - Ausarbeitung eines Radwegekonzept (incl. Standortvorschläge für Abstellanlagen)
  - Gestaltung einer Querungsmöglichkeit (z.B. Einrichtung einer Fahrradstraße) für Radfahrer durch die Fußgängerzone
- Zudem soll im VEP übergreifend die Förderung der Nutzung von Fahrzeugen des Umweltverbunds eine wichtige Rolle spielen:
  - Hierfür sollen die Maßnahmen aus "Aalen macht mobil" in den VEP integriert (z.B. Stadtpaziergänge) werden
  - Ein flächendeckendes Car-Sharing-Konzept für die Gesamtstadt Aalen ist zu prüfen.

## Bürgerworkshop

### Arbeitsgruppe 4

## INNENSTADT (Erreichbarkeit / Aufenthalt / ...) STÄDTEBAU / LANDSCHAFT / ÖKOLOGIE

### ZUSAMMENFASSUNG ZENTRALER / VEP-relevanter ERGEBNISSE

- Ein wesentliches Ergebnis der Arbeitsgruppe ist die übergeordnete verkehrlich-städtebauliche Zielsetzung der Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Verkehrsvermeidung. Hierzu wird ein ganzes Bündel an Maßnahmen bzw. Ziele vorgeschlagen:
  - Innenentwicklung vor Außenentwicklung
  - optimale städtebauliche Integration neuer Haltestellen ÖV
  - Erstellung Radverkehrskonzept
  - optimale Fußwegeanbindung neuer Stadtquartiere
  - Bewusstseinsbildung / Öffentlichkeitsarbeit
  - Leuchtturmprojekt „Kinderstadt“
  - Vermeidung Parksuchverkehre
- Ein weiteres zentrales Ergebnis ist, dass für den Fall, dass als Alternative zur Schleifbrückenstraße eine nördliche Querspange zur Schließung bzw. Entwicklung des Innenstadtrings angestrebt werden sollte, diese dann im Korridor in Verlängerung der Eisenstraße vorgesehen werden soll. Das stadtstrukturelle Entwicklungspotenzial und die städtebaulichen Chancen und Risiken sind im Rahmen der Entscheidungsfindung zu bewerten bzw. zu untersuchen.
- Darüber hinaus wurde eine Straßenverbindung durch den „Rohrwang“ aus landschaftlich-naturräumlichen und ökologischen Gründen abgelehnt. Im Rahmen des VEP sind alternative Lösungsansätze zu entwickeln und zu überprüfen.
- Zudem sollen im Rahmen des VEP auch die relevanten Stadteingänge hinsichtlich der Chancen einer städtebaulichen Attraktivierung und der damit verbundenen verkehrlichen Konsequenzen detailliert untersucht werden:
  - Stuttgarter Straße
  - Rombacher Straße
  - Altstadt
  - Gesamtstadt



# Projektgruppe (Rahmenbedingungen in Workshop-Form)



## A. OPTIMIERUNG DER AUSNUTZUNG DER VORHANDENEN VERKEHRSMANAGEMENTS

### A.1

Erhalt bzw. Ausbau der bestehenden guten Verkehrsinfrastruktur insbesondere unter den Aspekten einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität für Bewohner, Kunden und Beschäftigte.

- Ringschluss Schleifbrückenstraße, Bahnhofstraße, AS Neßlau
- Zusätzliche Schienenhaltepunkte
- Sanierungskonzept (Mittelleinsatz), Vorrang vor Neubau
- Innenstadtnahe Fußgängerverbindungen ausbauen
- Komplettierung Radverkehrsnetz  
z. B. Wilhelmstraße / Friedrichstraße /  
Schutzstreifen / Freigabe Einbahnstraße
- Verbesserung Bahnhofsboulevard, Nördlicher Stadtgraben für Fußgänger (Aufenthaltsqualität)
- Öffnung Werksverkehre + Hochschule
- Mobilitätskarte
- Verkehrsvermeidung Modale Verlagerung / weniger lange Wege

### A.2

Optimierung der Verkehrsleitsysteme zur Gewährleistung stadtverträglicher Gesamtverkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmer (Kfz / ÖPNV / Fuß / Radverkehr).

- Parkleitsystem Hochschule
  - dynamisch
  - Parkraummanagement
- Radverkehrsleitsystem
  - Beschilderungskonzept
  - Radwegemarkierung
- Verdeutlichung der Geschwindigkeitsbegrenzung  
z. B. Wilhelmstraße („Wass“)
- Abfahrtstafel mit chronologischer Sortierung  
(dynamische Fahrgastinfo)

## B. NACHHALTIGE VERMINDERUNG DES ENERGIEVERBRAUCHES SOWIE DER LÄRM- UND SCHADSTOFFBELASTUNG

### B.2

Berücksichtigung des Klimaschutzes – spürbare Verminderung der vom Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen (Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Stickoxide, Feinstaubpartikel, Lärm, etc. ...).

- Förderung E-Mobilität / Alternative Antriebe  
(Fahrzeugpools Stadtwerke, Stadtverwaltung, LK, Busse, Car-Sharing, E-Bikes)  
Unfälle „schnelle“ Räder  
Infrastruktur Tankstellen
- Förderung Radverkehr  
Verleihsystem mit Pedelec / E-Bike
- Umweltzone
- Intelligente LSA-Steuerung
- Mitfahrgelegenheiten / Fahrgemeinschaften / P+M, P+R
- Förderung ÖPNV  
→ Schiene, Haltepunkte, Takt  
→ Busspur  
→ Buslinienführung
- Verkehrslenkende Maßnahmen  
→ Friedrichstraße  
→ Stuttgarter Straße / Bahnhofstunnel
- Zustand der Straßen
- Erhöhung MIV-Kosten  
→ Parken Innenstadt  
→ Gutschrift Busticket

## C. GLEICHRANGIGE BERÜCKSICHTIGUNG DER MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE ALLER BEVÖLKERUNGSGRUPPEN

### C.2

Verbesserung der Mobilitätsangebote für Fußgänger und Menschen mit Einschränkungen, u. a. Gewährleistung von Barrierefreiheit im Bereich von Haltestellen, etc. ...

#### FUSSGÄNGER

("Gleichrangig" zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer)

- Schulweg (z. B. Rombachstraße)  
→ durchgehende Sicherung Sandbergstraße!!
- Generell Zustand Gehwege, z. B. Gartenstraße
- Fahrradweg Hofherrweiler ↔ Schule / Bushaltestelle
- Haltestellen → Räumdienst / Problematik nur Zustieg
- Alte Heidenheimer Straße Kreuzung Hochbrücken → problematische Querung!! (BÜ Wartezeit)
- Übergang Bahnhof – ZOB → Erkennbarkeit der Rampenverbindung
- Kopfsteinpflaster Mittelbachstraße (FG-Zone) → dringender Handlungsbedarf
- Pelikanweg (geplante Anbindungsstraße → klären Querung Schulweg Unterbrechung)
- Unterführung Hofherrweiler / Industriegebiet (scharfe Ecken)
- Bushalteüberdachung nur auf einer Seite Hofherrweiler
- Ampelschaltungen → lange Wartezeiten FG!!  
(z. B. Stuttgarter Straße / Rathaus)
- Problematik Räumdienste durch parkende Fahrzeuge

#### MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN

(auch Mütter mit Kinderwagen, ältere Personen, Rollator)

- Thema Straßenabsenkungen  
→ Sehbehinderte 5 cm  
→ Rollstuhl / etc. 0 cm
- ÖV – entspr. Fahrzeuge (auch Reisebusse ...)  
Haltestellen barrierefrei / behindertengerecht
- Bei Neugestaltung und Planung Ziele des VEP berücksichtigen
- Unterkochen / Wasseralfingen → Bahnsteighöhen
- Behinderten-Stellplätze / Familienparken bei Planung berücksichtigen (Öffentl. Einrichtungen, etc. ...)
- Fußgängerzone nicht mehr adäquat begehbar!  
(demografischer Wandel)
- Haltestellen  
→ Ausstattung / Überdachung  
→ Beleuchtung  
→ Kassler Bord  
→ Anfahrbarkeit (Buskap)
- Blindenleitsystem ↔ Umnutzung
- ZOB – barrierefreie Querung / Zugang

## D. VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT UND DER STADTTIELZENTREN MIT DEN VERKEHRSMITTELN DES UMWELTVERBUNDES

### D.1

Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs sowohl in der Kernstadt als auch in den Stadtteilen und im ländlichen Raum durch umfassende Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit grundsätzlicher Präferenz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ...

- Dynamisches Parkgebühren-System
- Zuschuss der Stadt für Park gebühren auch für Fußgänger, ÖPNV und Rad
- Busbeschleunigungskonzept fortschreiben
- Bushaltestellen an Siedlungsentwicklung anpassen
- Werbekampagne Umweltticket
- Erhöhung der Taktzeiten an Sonn-/Feiertagen und zu den Teilorten
- Schulbusbegleitung
- Teilnahme am Nahverkehrs-Verbund Stuttgart

### D.2

Verbesserung der wichtigen Vernetzung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (Fuß / Rad / Busverkehr / Schienenverkehr)

- Park + Ride für Studenten in Unterrombach anbieten
- E-Mobilitätsanschluss an Parkplätzen
- Park + Bus für Studenten
- Einwirkung auf Nahverkehrs plan des Stadtkreises → keine Ausdünnung des Angebotes in der Stadt



## D. VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT UND DER STADTTEILZENTREN MIT DEN VERKEHRSMITTELN DES UMWELTVERBUNDES

### D.3

Steigerung des Radverkehrs durch ein gut ausgebautes, geschlossenes und sicheres Radroutennetz mit attraktiven infrastrukturellen Einrichtungen, wie z. B. Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleih- und –reparatur-Service, Informationssysteme, etc....

- Richtiges integriertes Radwegekonzept abgestimmt auf Mobilitätskonzept
- Radwege gleichrangig mit Straßen planen
- Radabstellanlagen in der Nähe der Eingänge (Negativbeispiel Mercatina)
- Überdachte Fahrradabstellanlagen
- Bessere Markierung / Beschilderung (Größe, Sichtbarkeit, Schlüssigkeit)
- Verbindung Hüttfeld-Industriegebiet

### D.5

Schaffung gut vernetzter und attraktiver Fußwegeverbindungen zu den infrastrukturellen Schwerpunkten der Kernstadt und den Stadtteilen (Stadtmitte / Ortsmitten / Schulen / Kindergärten / Haltestellen / etc.).

- Fußwegeverbindung Burren / Beethovenstraße → Campusachse
- Fußwegeverbindungen in den Wohngebieten planen und bauen
- Sichere Schulwegeverbindungen mit weniger Querungskonflikten

## E. STÄDTEBAULICHE AKTIVIERUNG INNERSTADTNAHER ENTWICKLUNGSBEREICHE IN DER KERNSTADT UND DEN STADTTEILZENTREN

### E.1

Förderung einer ökologisch stadtverträglichen Innenentwicklung mit Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten und attraktiver Anbindung an die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (z. B. Entwicklungsbereiche Stadtoval / Aalen-Süd Union-Areal, ... / Sanierungsgebiete nördliche Innenstadt / etc.).

- Einführung von Car-Sharing-Angeboten oder E-Bikes
- Schaffung attraktiver Radverbindungen (z. B. Kocherradweg) von Kaufland bis Proviantamt
- Schaffung innerstädtischer Grünflächen (z. B. Union-Gelände, Stadthalle, Ostetage-Gelände), ...
- Ruhiges Wohnen ermöglichen (Stadtoval)
- Ausbau der Spielangebote / Flächen für Kinder
- 2. Abschnitt ZOB muss sicher gestellt werden
- Umsetzung der genannten Projekte – Finanzierung muss sicher gestellt werden

### E.4

Stärkung des Hochschulstandortes durch eine Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und Schaffung einer attraktiven Vernetzung der Campus-Areale. Darüber hinaus Sicherung baulicher Entwicklungsmöglichkeiten der Hochschule.

- Bewirtschaftung der Stellplätze an der Hochschule
- P+R-Angebote schaffen (z. B. Greutplatz, Gentner Westside, ...)
- Verbesserung ÖV-Angebot durch Haltemöglichkeit auf dem Burren
- Semester-Ticket attraktiver gestalten
- Attraktive Fußwege zwischen Campus Burren + Beethovenstraße unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- Angebot am Bahnhof von E-Bike für Studenten
- Einführung Parkraum-Management an der Hochschule
- Parkleitsystem Hochschule / Stadion / etc. ...
- Vergrößerung des Parkangebots (fußläufig erreichbar) möglichst zentral für beide Campus-Areale
- Lösung Kreuzungspunkt Anton-Huber-Straße / Rombacher Straße
- Parkhaus an der Hochschule
- Busstrecke zwischen den Hochschulstandorten
- Bus-Fuß-Verbindung zwischen Vorstadt + Campus Burren → Problem Andienung Diskothek Bottich entfällt
- Andienung der neuen Bushaltestelle aller Linien, die den Bereich anfahren
- Aktive Förderung von Mitfahrgelegenheiten
- Stärkung der Hochschule durch ein Image der Nachhaltigkeit
- Verbesserung der Fahrradstellplätze an der Hochschule

## F. STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG DER STADTEINGÄNGE UND DER ZENTRALEN AUFENTHALTSBEREICHE

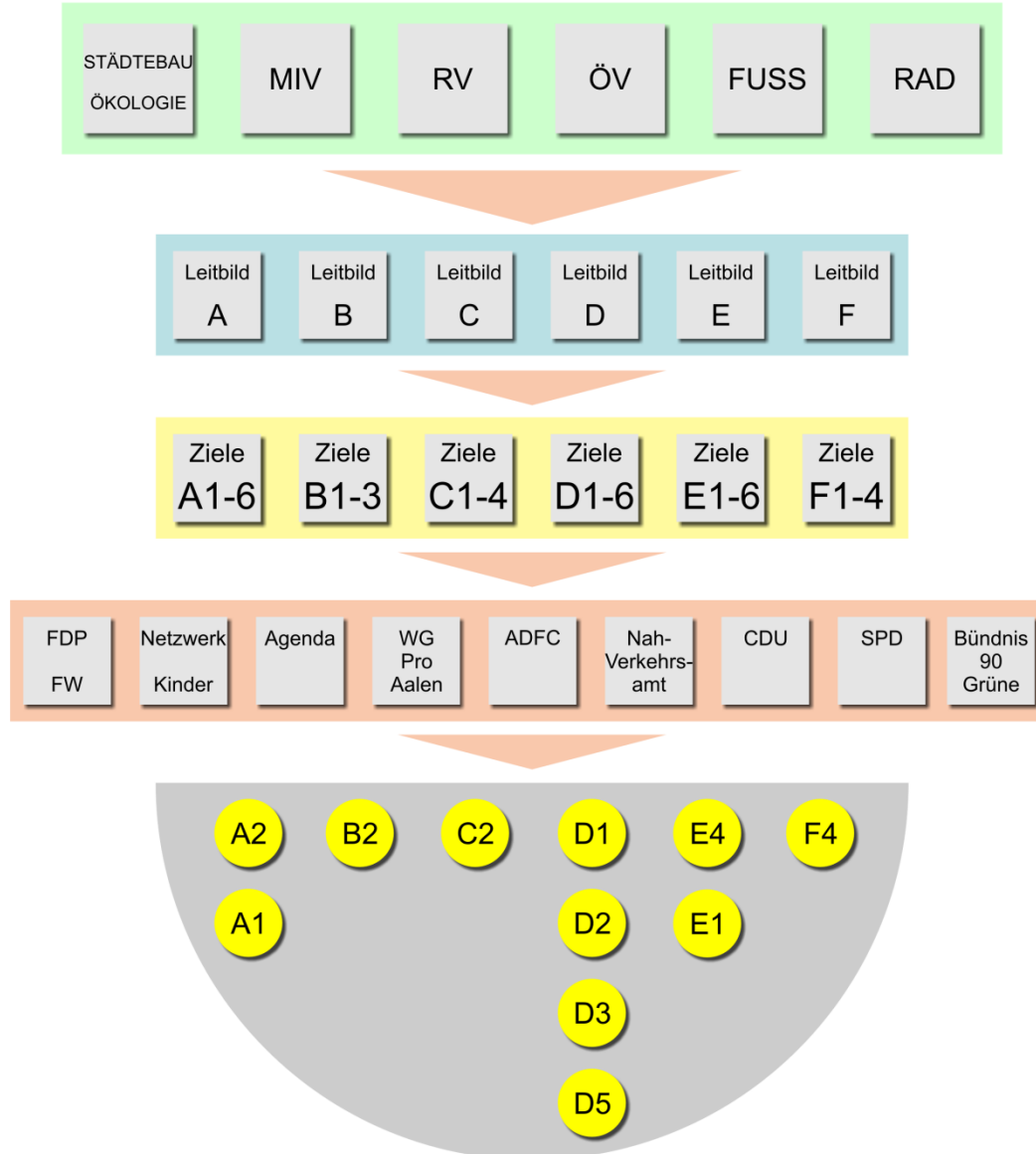
### F.4

Beseitigung städtebaulicher Missstände wie z. B. bestehende "Angsträume" (Fußgänger / Radfahrer) und Bereiche mit überhöhter Geschwindigkeit und unattraktiven, gefährlichen Fußgänger- / Radfahrerquerungen.

- Unterführungen durch Brücken ersetzen
- Beleuchtung an Unterführung verbessern (Hirschbach)
- Geschwindigkeitsbremsen an Orts- und Stadteingängen
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Sichere Überleitung Radweg – Fahrbahn
- Negative Ortsdurchfahrten durch Autohändler
- Negative Ortsdurchfahrten durch Plakate
- Bushaltestelle durch solargespeiste Leuchten absichern
- Rückbau früherer Durchgangstraßen (Stuttgarter Straße)  
→ Baumreihen
- Orientierung gebende Fortführung der Stuttgarter Straße in Richtung Pokorny-Kreisel

# Vorgehen Leitbild / Planungsziele

## INHALTLICHE BÜNDELUNG DER PLANUNGSZIELE



STADT AALEN – RÜCKKOPPELUNG / GEWICHTUNG PLANUNGSZIELE

ZUSAMMENFASSUNG

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

STADT AALEN – RÜCKKOPPELUNG / GEWICHTUNG PLANUNGSZIELE

ZUSAMMENFASSUNG

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

## 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

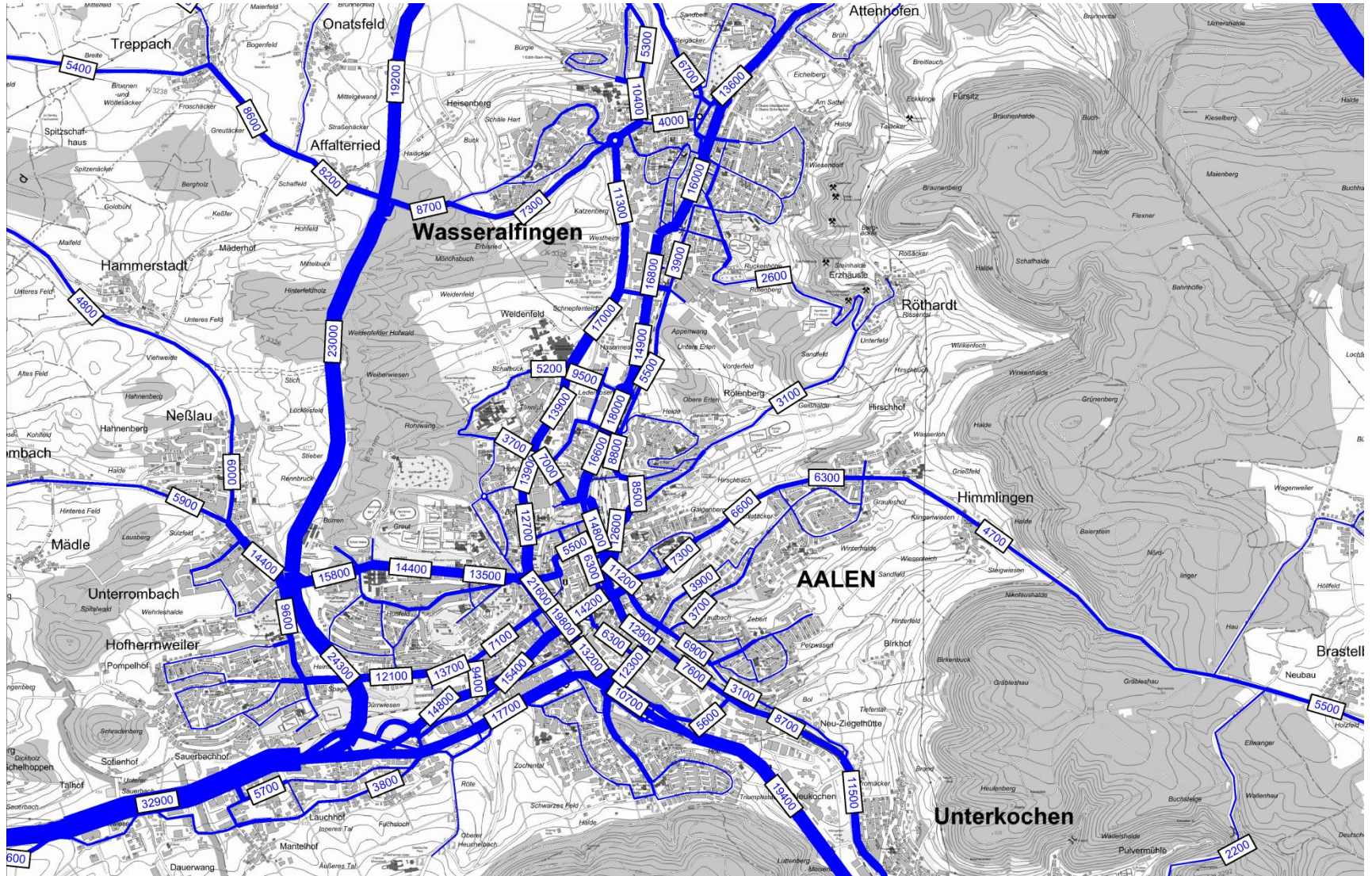
E 1 Förderung einer stadtverträglichen Innenentwicklung

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

F 4 Beseitigung städtebaulicher Missstände und unattraktiver Fußgänger- / Radfahrerquerungen

# Prognosegrundlagen / Basisszenario

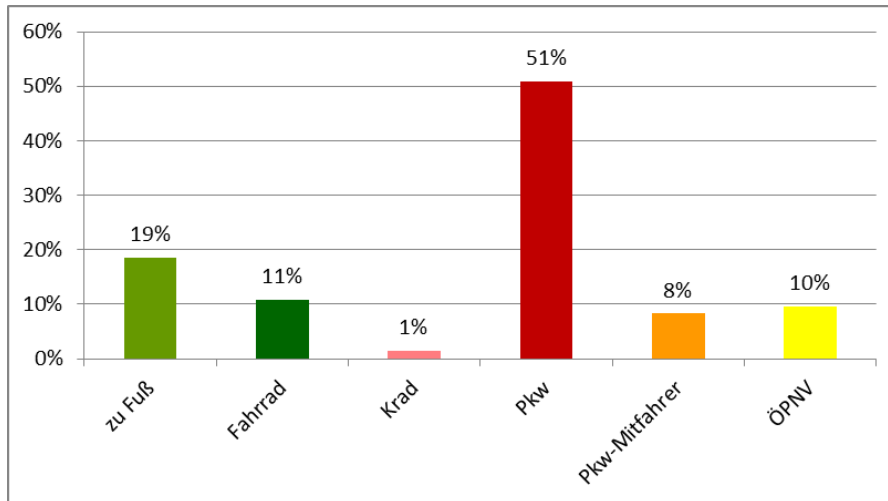
# Bestandsverkehr 2013 [Kfz/24h]



## Verkehrsverhalten

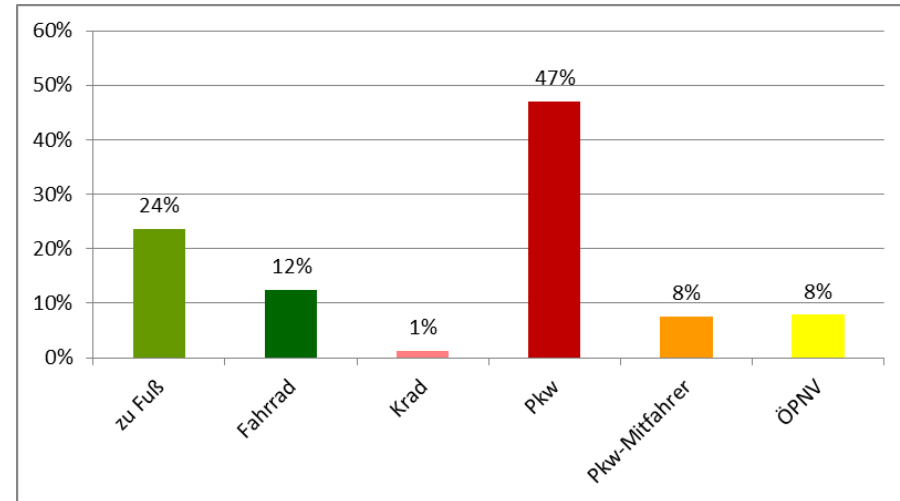
### Modal Split (Haushaltsbefragung 2013)

#### Gesamtverkehr



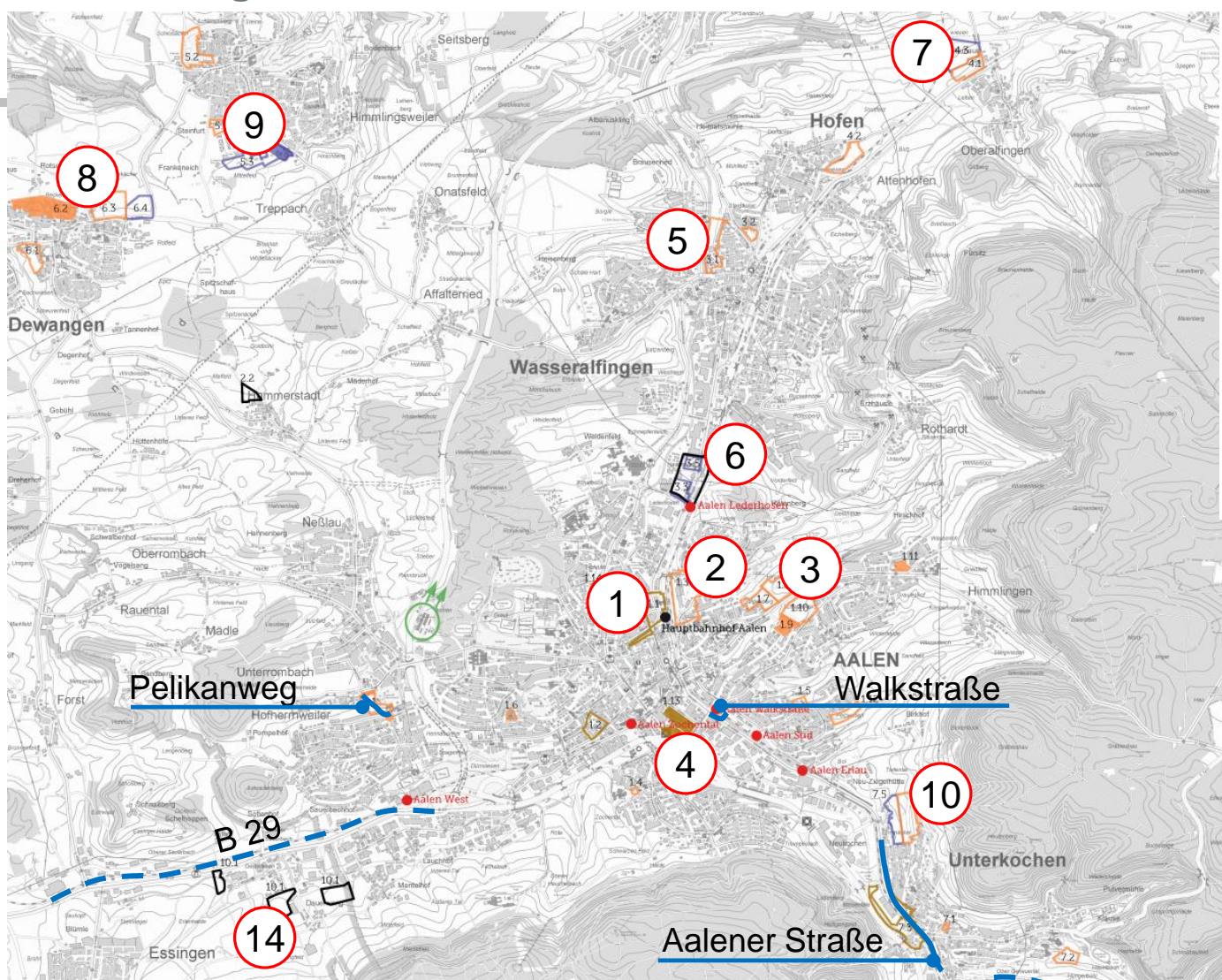
MIV 60%  
Umweltverbund 40%

#### Binnenverkehr



MIV 56%  
Umweltverbund 44%

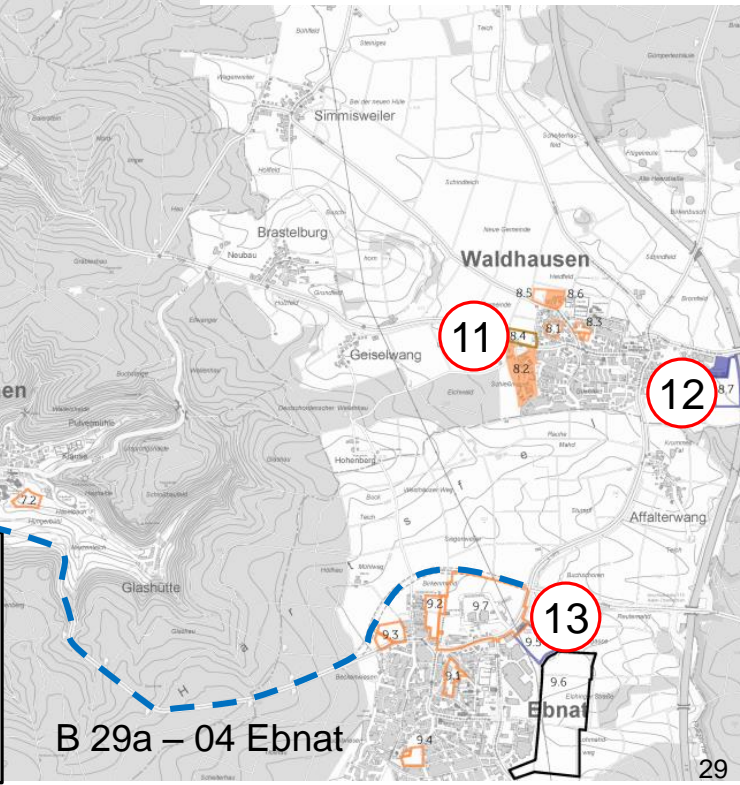
# Entwicklungsflächen mit Relevanz für VEP

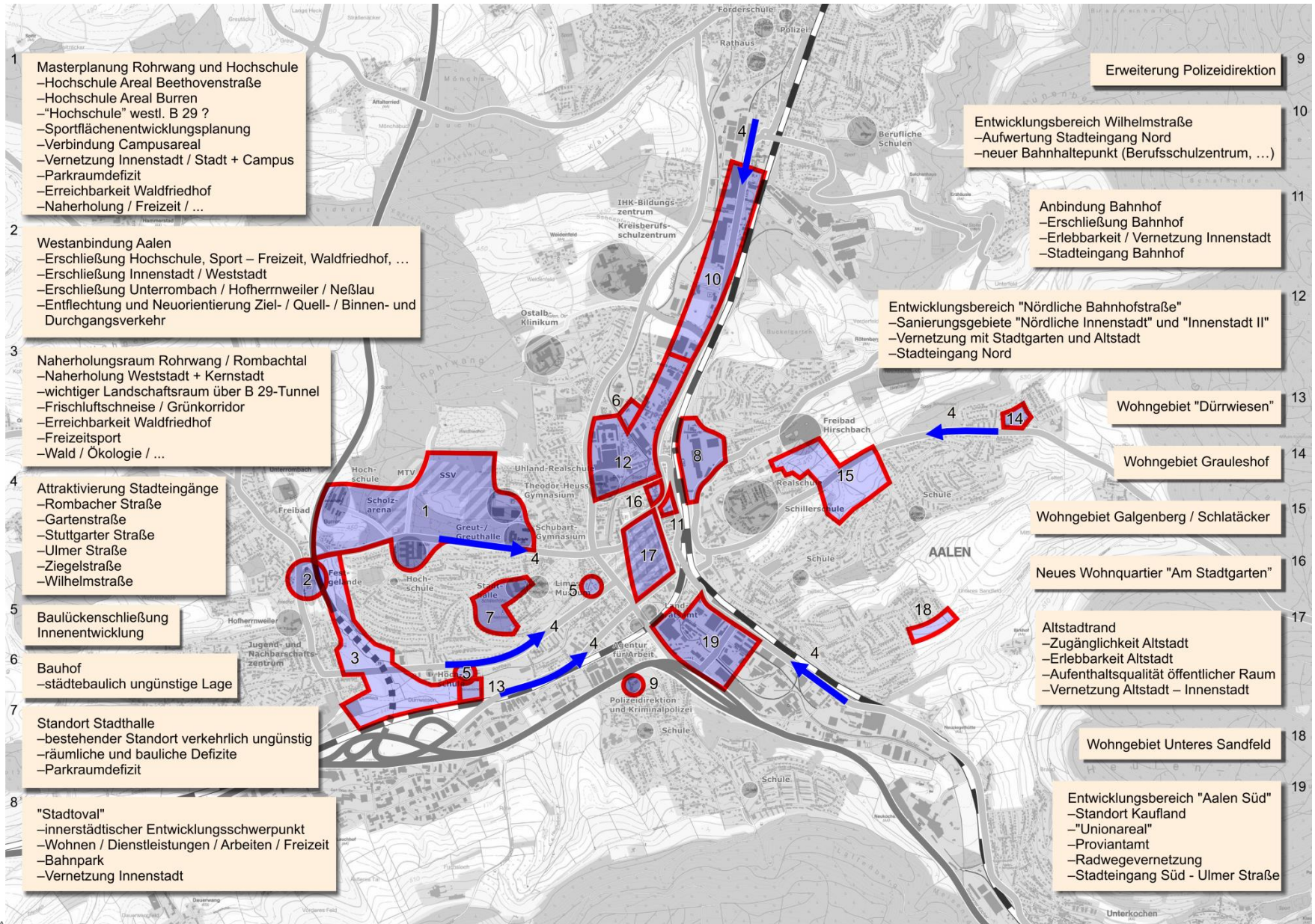


**Legende:** nicht öffentlich



- Wohnbauflächen
- Mischbauflächen
- gewerbliche Bauflächen
- Wohnbaupotential
- Mischbaupotential
- gewerbliches Bauflächenpotential
- Bahnhofpunkte
- Hauptbahnhof Aalen
- Gewerbeentwicklung Übersicht der Untersuchungsstandorte
- ↗ Hochschule Burren, mit Erweiterungspotential

- |                                  |                        |                              |
|----------------------------------|------------------------|------------------------------|
| 1. Nördliche Bahnhofstraße       | 7. Staudenfeld         | 13. Schindgasse / Ost / Nord |
| 2. Stadt oval                    | 8. Mittelfeld          | 14. Dauerwang                |
| 3. Galgenberg / Schlatäcker      | 9. Birkäcker           |                              |
| 4. Innenstadtergänzung           | 10. Pfromäcker         |                              |
| 5. Maiergasse / Kappelbergstraße | 11. Schießmauer / West |                              |
| 6. Lederhosen                    | 12. Geißberg           |                              |





## Allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2030

- Motorisierungsgrad 
  - Jahresfahrleistung 
  - Bevölkerungsentwicklung Ostalbkreis - 4%
  - Bevölkerungsentwicklung Aalen - 3,5%
- Stagnation des Verkehrsaufkommens aus allgemeiner Entwicklung
- Zunahmen durch Aufsiedlungen, Baumaßnahmen, überörtliche Verkehre

## Basisszenario 2030

### Maßnahmen IV:

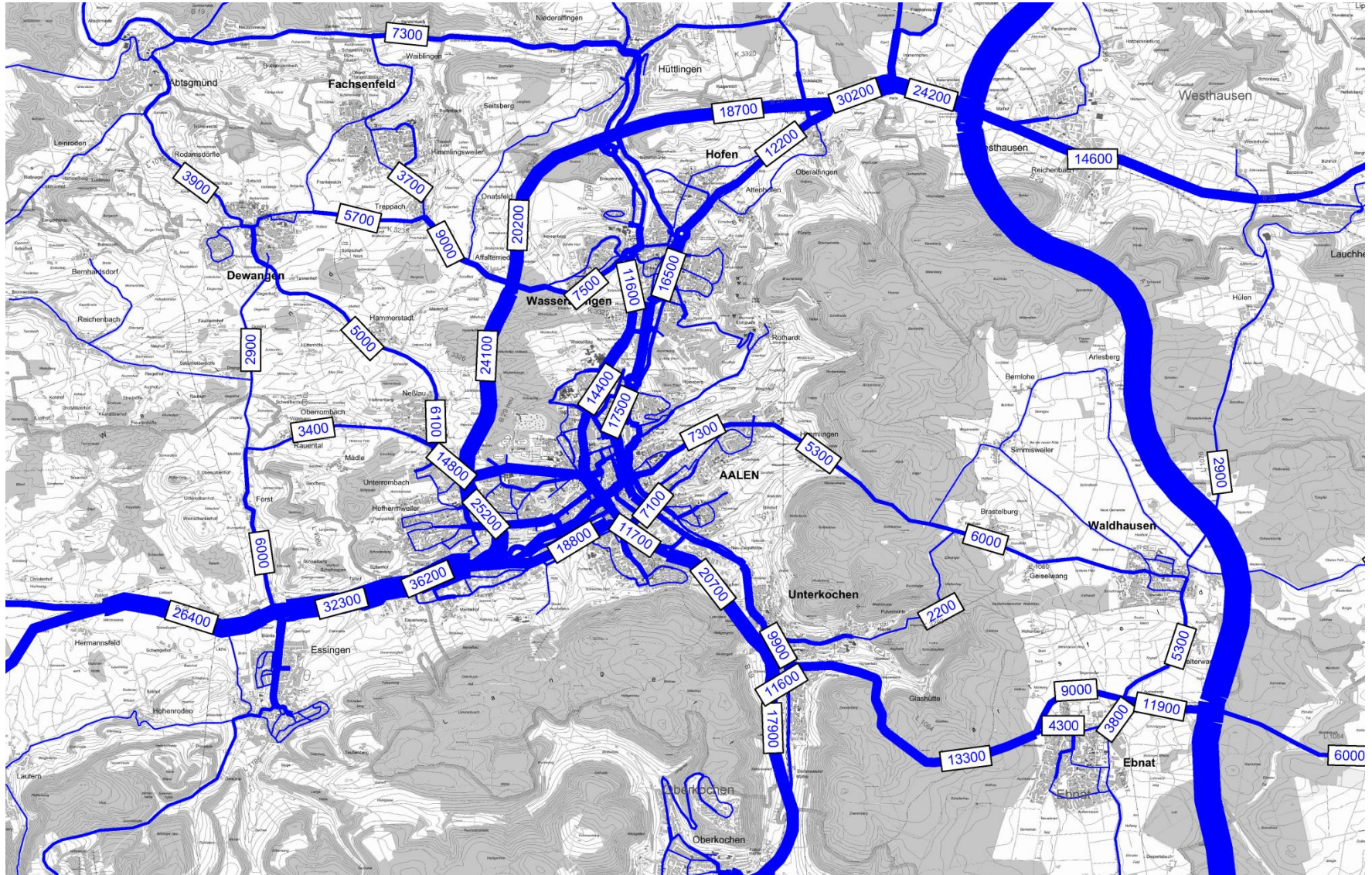
- Ausbau der B 29 Essingen – Aalen
- Umfahrung Mögglingen
- B 29a (Ebnater Steige), Ortsumfahrung Ebnet
- Beseitigung Bahnübergang Walkstraße
- Ausbau Pelikanweg
- Schließung Düsseldorfer Straße für den Kfz-Verkehr
- Umbau Aalener Straße Unterkochen

### Maßnahmen ÖV:

- Halbstundentakt Remsbahn
- Keine Maßnahmen in Stadtverkehr

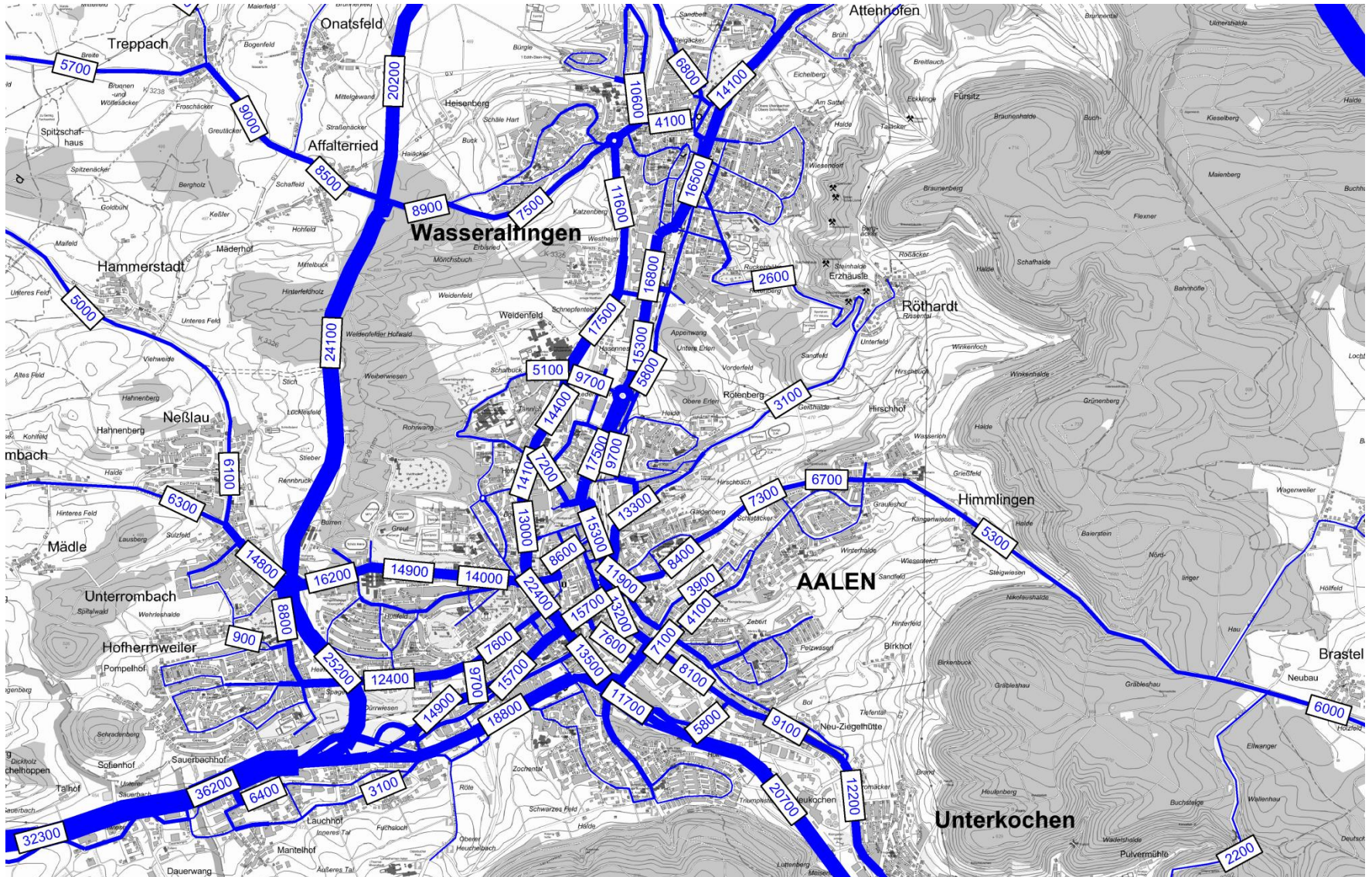


# Basisszenario 2030 [Kfz/24h]

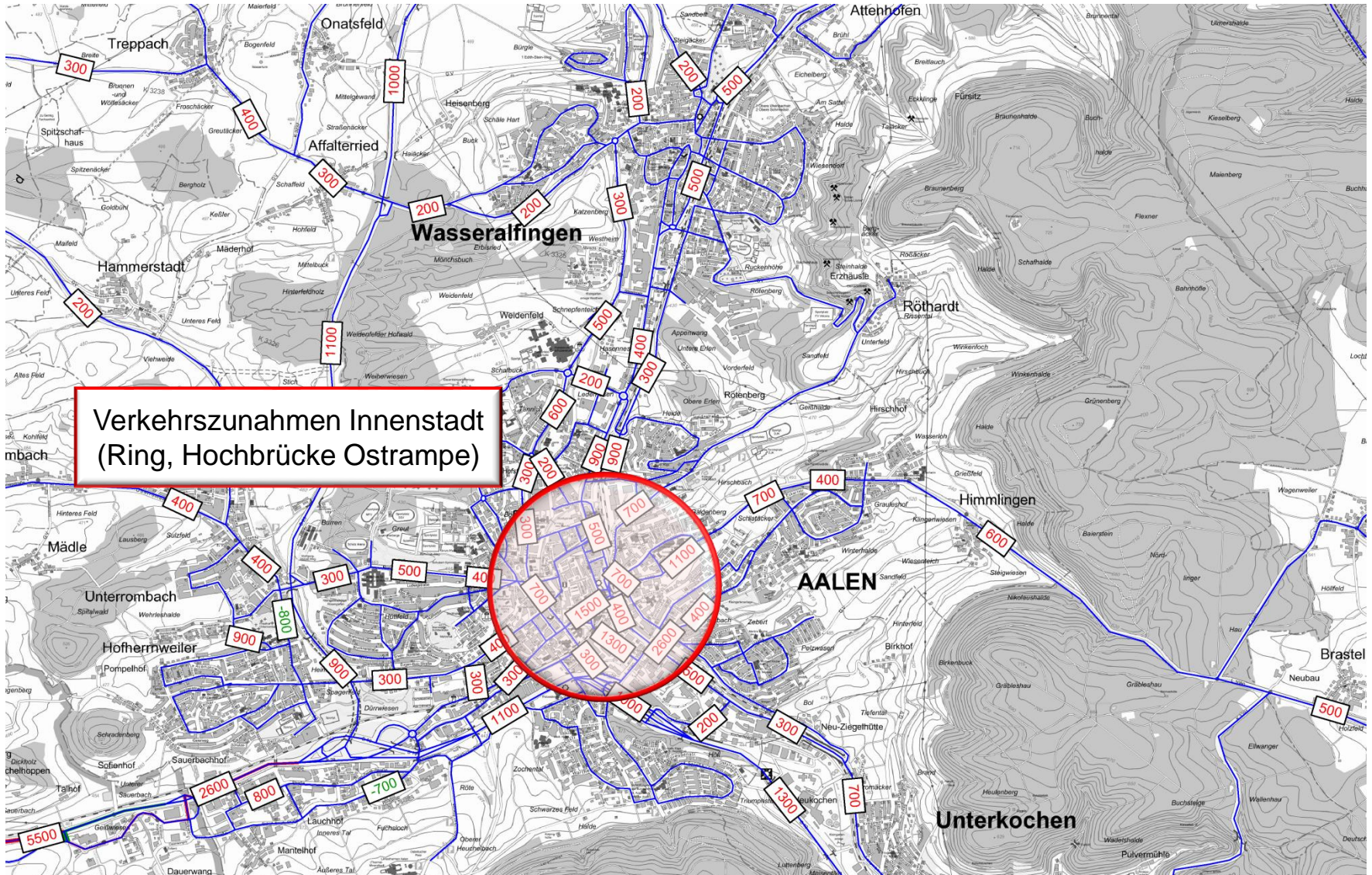




# Basisszenario 2030 [Kfz/24h]



## Basisszenario 2030 – Differenzen zum Bestand [Kfz/24h]



# Vorgehen zur Szenarienbildung

## Methodisches Vorgehen Szenarienbildung



## Maßnahmenvorschläge für die Szenarienbetrachtung

### Motorisierter Individualverkehr

#### Westliche Stadtteile:

- Lobo-Brücke
- Ausbau Anschluss Wellandstraße
- Anschluss Hammerstadt / Neßlau
- Ausbau AS Hüttlingen
- Ausbau AS Fachsenfeld
- Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrten Stadtteile

#### Radialachsen:

- Verkehrsberuhigung Gartenstraße
- Verkehrsberuhigung Wilhem-Merz-Straße → Änderung Erschließung Kaufland
- Umbau Stuttgarter Straße
- Umbau Bahnhofstraße Nord

## Maßnahmenvorschläge für die Szenarienbetrachtung

### Motorisierter Individualverkehr

#### Stadtring:

- Verkehrsberuhigung Curfußstraße
- Durchbindung Schleifbrückenstraße
- Querspange Betriebshof
- Neuorganisation Parkhäuser Zufahrten / Erreichbarkeit Innenstadt
- Zusätzliches Innenstadtparkhaus
- Entlastung „Innerer Ring“ (Nördlicher Stadtgraben, Bahnhofstraße)

#### Knotenpunkte:

- Hochbrücke Ost
- AS Kellerhaus
- Zusätzlicher Anschluss B 19 Neukochen



## Maßnahmenvorschläge für die Szenarienbetrachtung

### ÖPNV:

- Optimierung der Verknüpfung Bus – Bahn
- Neue Bahnhaltepunkte (Aalen West, Aalen Berufsschulzentrum, Aalen Süd)
- Verbesserung der Erreichbarkeiten (Innenstadt / Hochschule / Stadtteile)
- Optimierung des Liniennetzes
- Fahrgastinformation
- Anwenderfreundlichkeit
- Haltestellenausstattung
- Barrierefreiheit
- Berücksichtigung Nahverkehrsplan

## Maßnahmenvorschläge für die Szenarienbetrachtung

### Radverkehr und Fußgänger:

- Radverkehrsnetz / Radverkehrskonzept
- Verbesserung der Erreichbarkeiten (Innenstadt / Hochschule / Stadtteile)
- Abstellanlagen (sicher, überdacht, dezentral), Schließfächer
- Fahrradverleih
- Fahrradmitnahme im Bus
- Beleuchtung
- Verbesserung von Querungen hochbelasteter Achsen
- Reaktivierung / Aufwertung Stadtpark
- Berücksichtigung touristischer Wege
- Marketing

## Szenarienbildung

### Szenario (Beispielmaßnahmen)

#### MIV:

- Prüfen von Ergänzungen an Konfliktstellen (z.B. AA-West / Hochschule / B29, Stadtring)
- Verbesserung der Erreichbarkeiten durch Netzgliederung (Vorbehaltsnetz, Nebennetz usw.) und Organisation

#### Umweltverbund:

- Zusätzliche Haltepunkte Bahn
- Verbesserte Verknüpfungen Bus
- Radverkehrsnetz

## Szenarienbildung

### Szenario Umweltverbund (Beispielmaßnahmen)

#### MIV:

- Keine (nur geringe) Straßenbaumaßnahmen
- Verbesserung des Verkehrsablaufes durch Netzgliederung / Organisation

#### Umweltverbund:

- Zusätzliche Haltepunkte Bahn
- Optimierung Busnetz mit besseren Verbindungen / Verknüpfungen
- Radverkehrsnetz, „weiche“ Maßnahmen
- Verbesserung der Erreichbarkeiten Rad, Fußgänger

Verkehrsmanagement, Marketing, Mobilitätsmanagement

## Szenarien – Vorgehen und Ergebnisse

- Prüfen der verkehrlichen Wirkungen
- Darstellen der Verkehrsbelastungen
- Veränderung des Modal Splits
- Auswahl wirkungsvoller Maßnahmen
- Auswahl eines Vorzugsszenarios
- Aufstellen eines Realisierungskonzeptes mit Maßnahmen für alle Verkehrsarten

# Lärmaktionsplanung

## Fachliche Grundlagen LAP

### EU-Umgebungslärmrichtlinie (Juni 2002)

### Lärmaktionsplanung in 2 Stufen

#### 1. Stufe

**EW > 250.000**  
**DTV > 16.400 Kfz/24h**  
**Zahl > 60.000 Züge/Jahr**

Ballungsräume  
Hauptverkehrsstraßen  
Haupteisenbahnstrecken

#### 2. Stufe

**EW > 100.000**  
**DTV > 8.200 Kfz/24h**  
**Zahl > 30.000 Züge/Jahr**

#### Lärmkarten

Straßenverkehr

Eisenbahnverkehr

Flugverkehr

Lärm von Geländen

mit industrieller Tätigkeit

- Berechnungsverfahren der 34. BImSchV (VBUS/ VBUSch/...)
- Lärmindizes

**L<sub>DEN</sub>**

= Dauerschallpegel, 24 Stunden

**L<sub>Day</sub>**

= Tagpegel, 12 Stunden (6 bis 18 Uhr)

**L<sub>Evening</sub>**

= Abendpegel, 4 Stunden (18 bis 22 Uhr)

**L<sub>Night</sub>**

= Nachtpegel, 8 Stunden ( 22 bis 6 Uhr)

## Ziel, Nutzen LAP

### Ziel

Verhinderung bzw. Minderung des Umgebungslärms, insbesondere in Bereichen mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen



### Lärmaktionsplanung



vorgegebene Pflichtaufgabe und Chance zur Lösung vorhandener Lärmprobleme für eine attraktivere Lebensumwelt



### Zuständigkeit

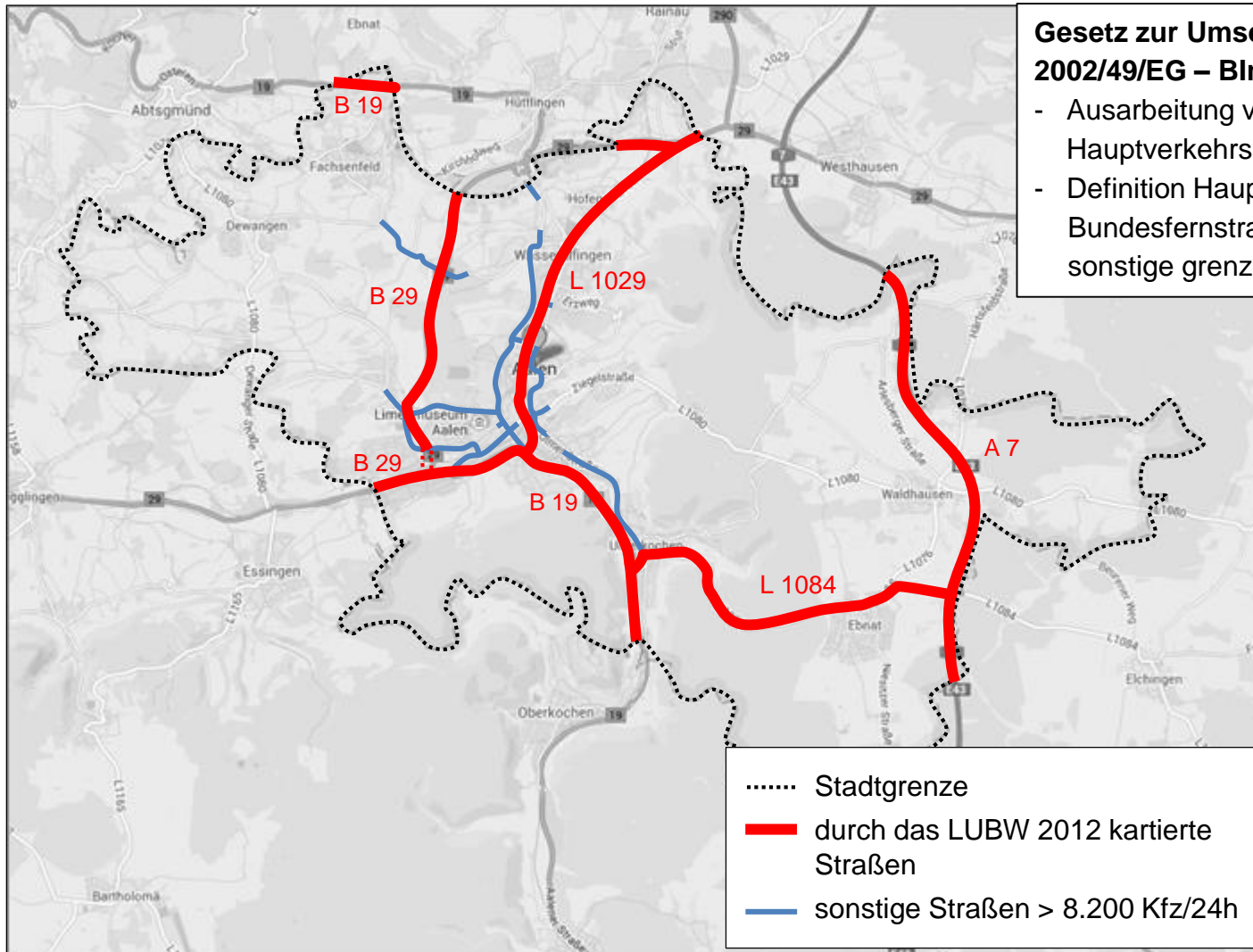
BImSchG §§ 47 e Abs. 1: Gemeinden

### Nutzen

- Gesundheitsschutz und -vorsorge
- Reduktion der Geräuschbelastung
- Erhöhung der Lebensqualität
- Schutz ruhiger Gebiete vor Verlärmung
- Synergieeffekt in Verbindung mit anderen Fachplanungen (Luftreinhalteplan, Verkehrsentwicklungsplan, Bauleitplan)
- Aufwertung der Gemeinde als Wohnstandort, Grundstücke



## Hauptlärmquellen Straßenverkehr

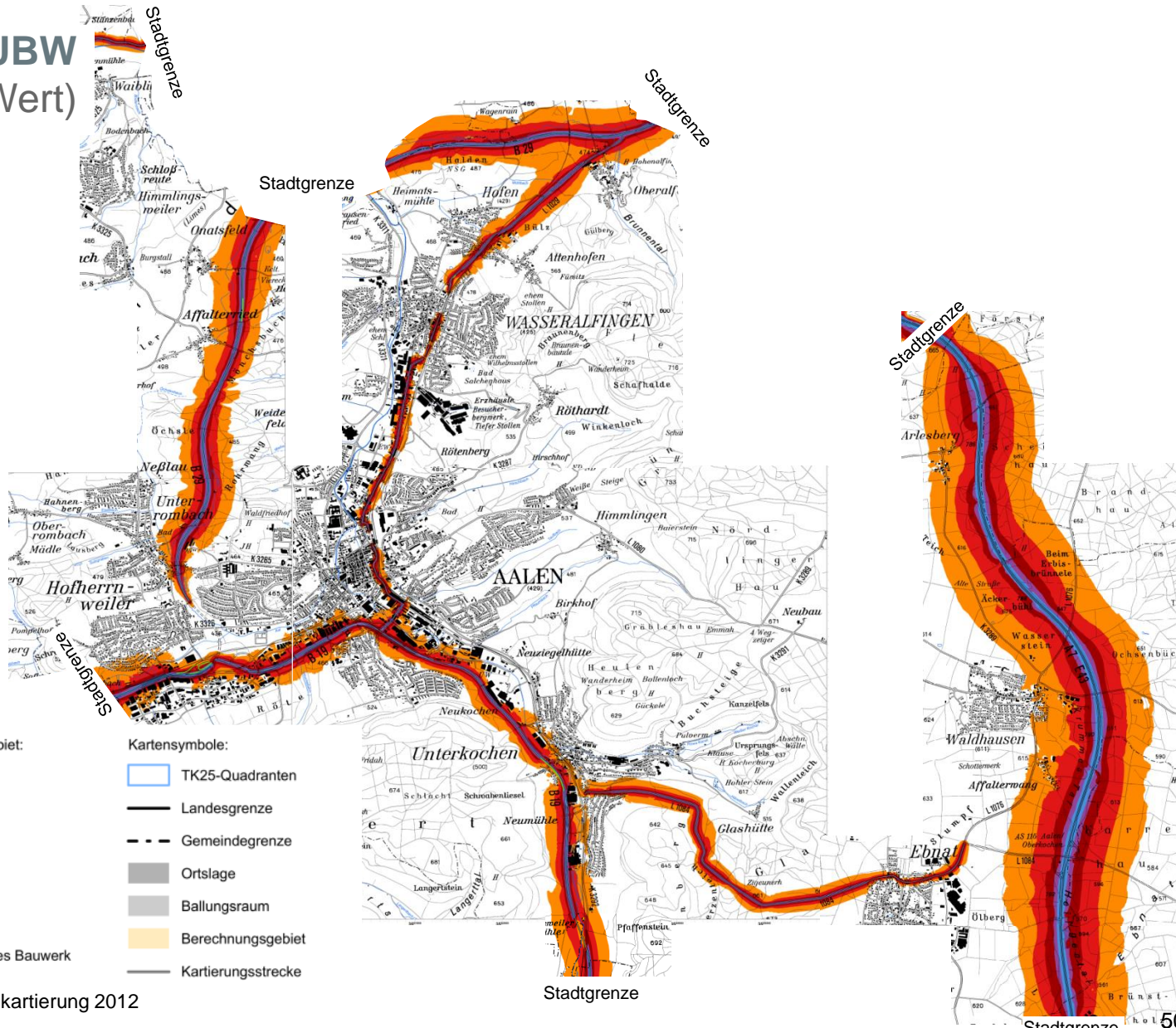


**Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG – BImSchG § 47a – f:**

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

- ..... Stadtgrenze
- durch das LUBW 2012 kartierte Straßen
- sonstige Straßen > 8.200 Kfz/24h

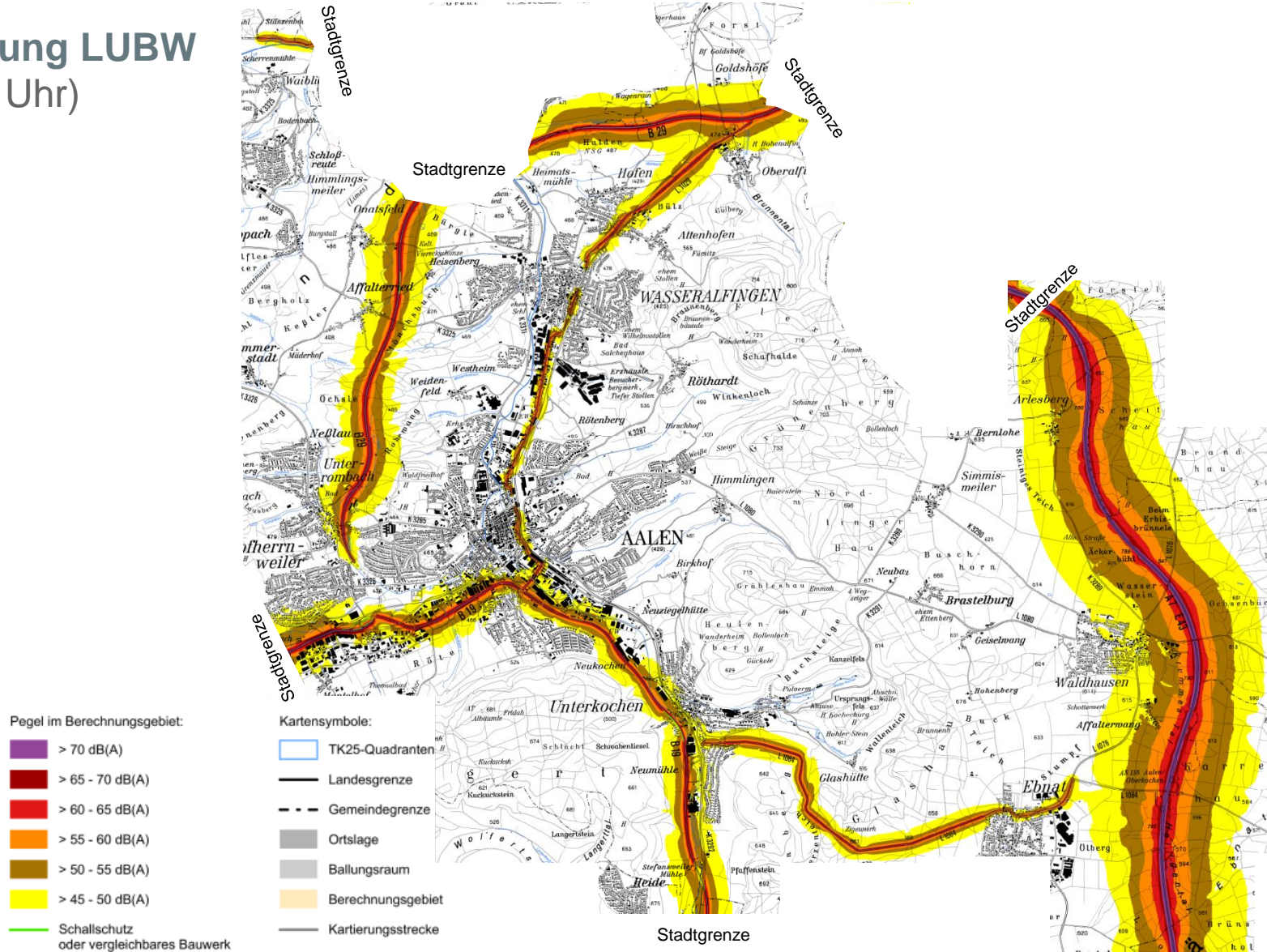
# Lärmkartierung LUBW L<sub>DEN</sub> (24-Stunden-Wert)



Quelle: LUBW, Lärmkartierung 2012

# Lärmkartierung LUBW

## L<sub>Night</sub> (22 – 6 Uhr)



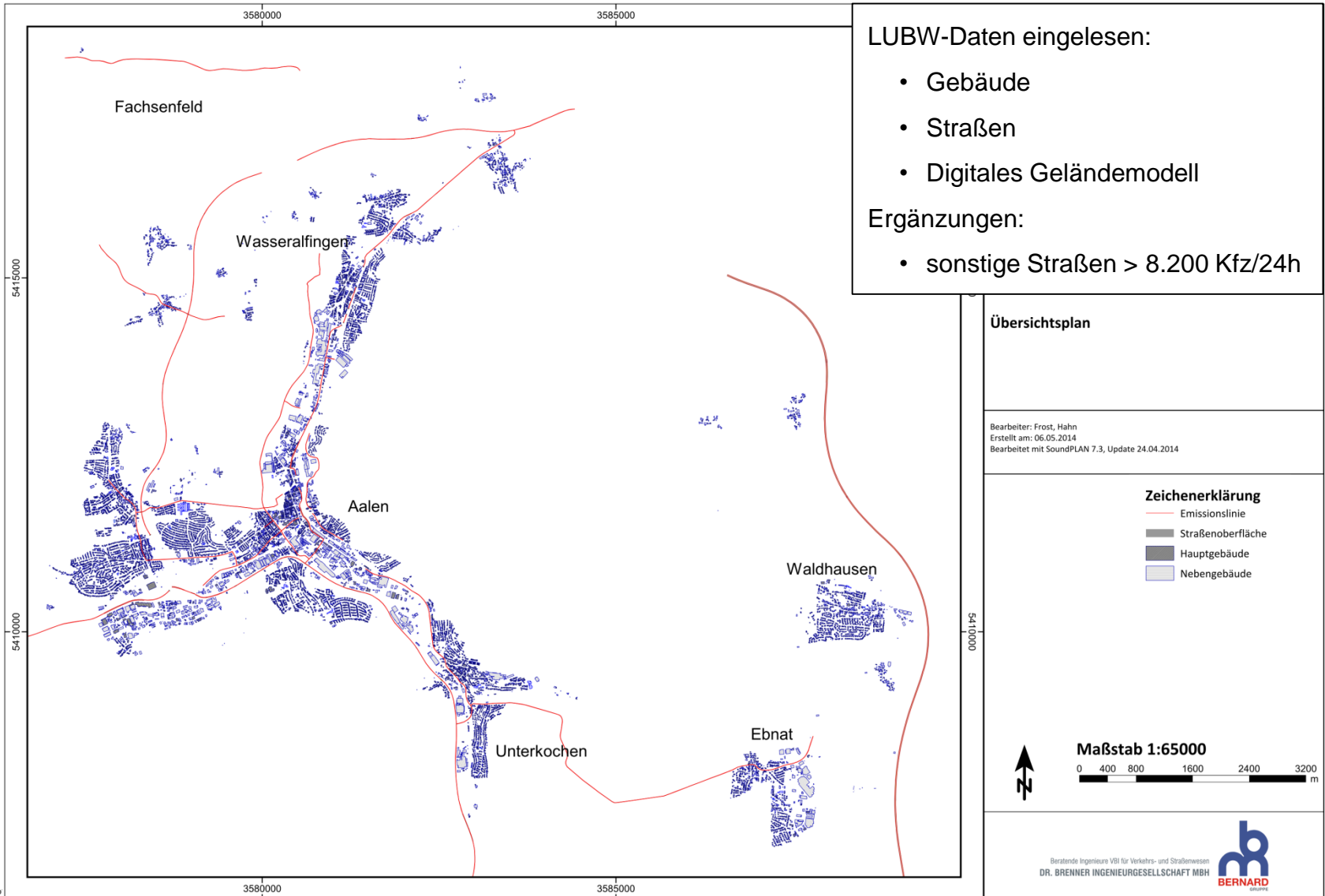
## Betroffene Einwohner

### Abschätzung LUBW

Angaben laut Ergebnisbericht des Landesamtes für Umwelt, Messungen und Naturschutz:

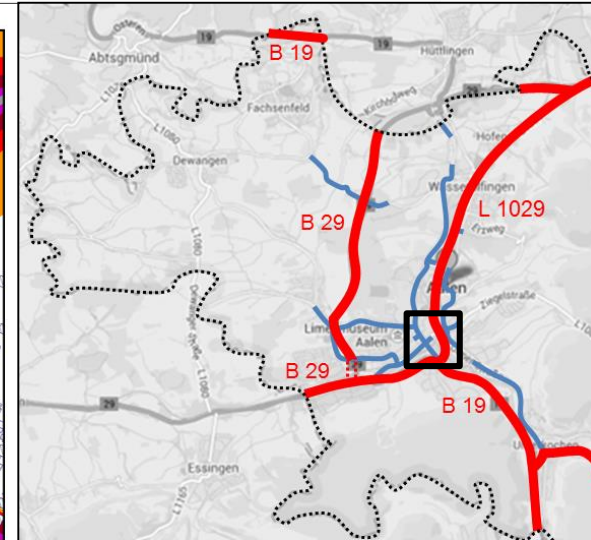
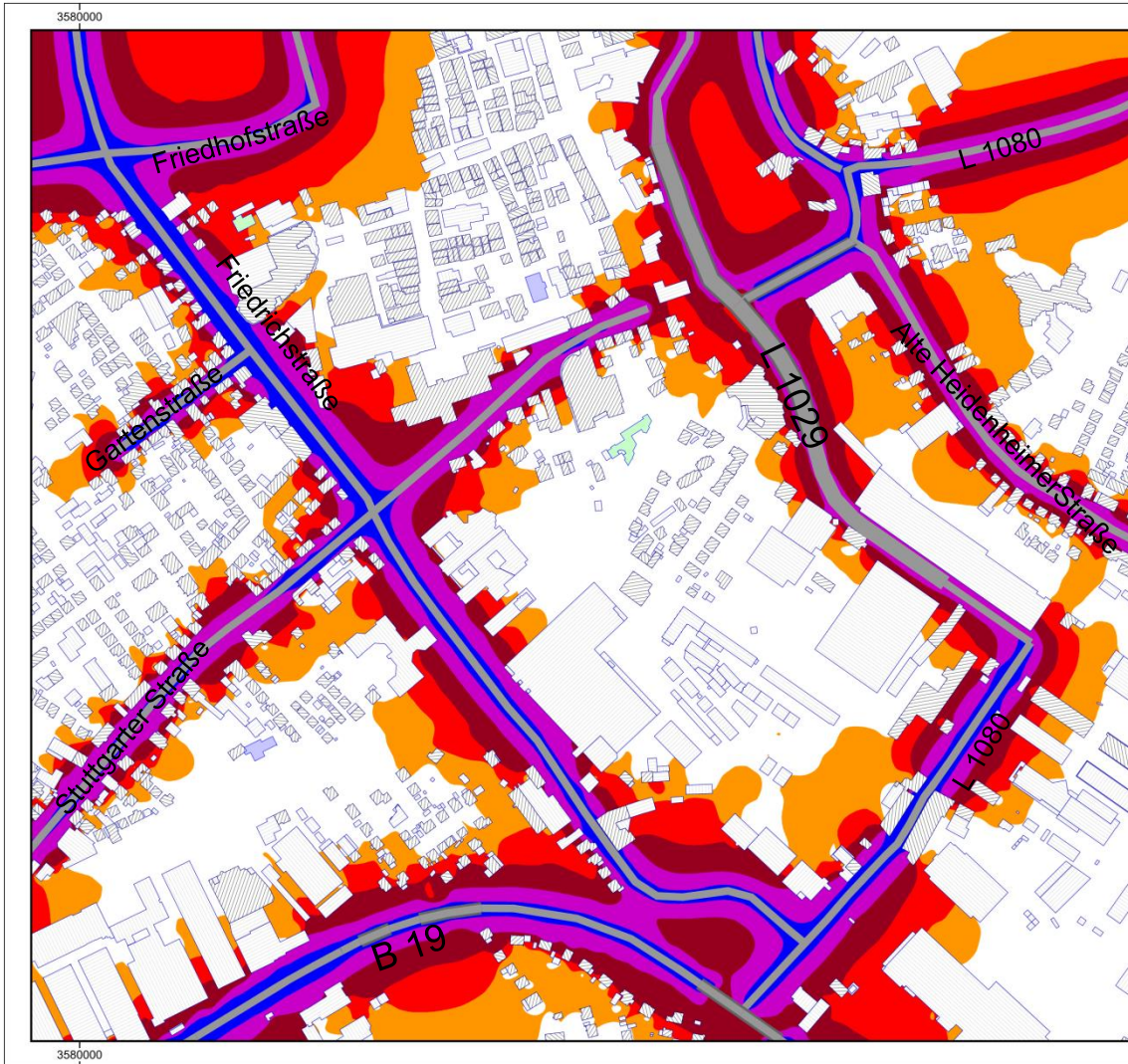
- Zeitbereich 0:00 – 24:00 Uhr:  
 $L_{DEN} > 65 \text{ dB (A)}$ : 286 betroffene Einwohner
- Zeitbereich 22:00 – 6:00 Uhr:  
 $L_{Night} > 55 \text{ dB (A)}$ : 331 betroffene Einwohner

# Modellerstellung mit SoundPlan 7.3

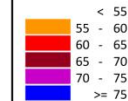


# Ausschnitt Lärmkartierung

## Kernbereich Stadt Aalen – RLK Tag (0 – 24 Uhr)



**Pegelwerte Lden**  
in dB(A)

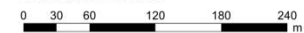


**Zeichenerklärung**

- Straßenoberfläche
- ▨ Hauptgebäude
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

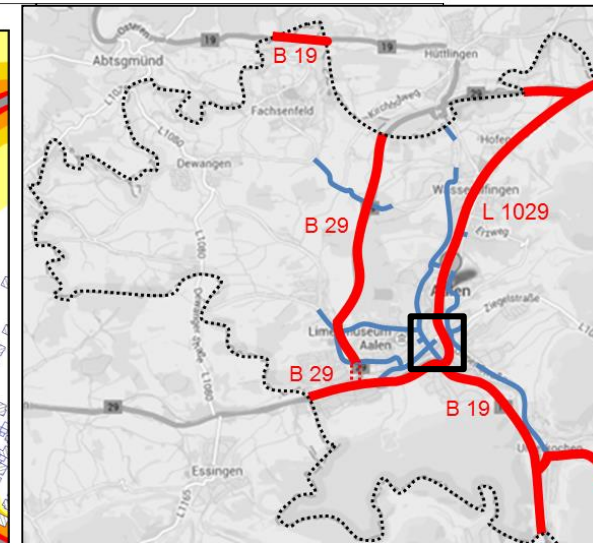
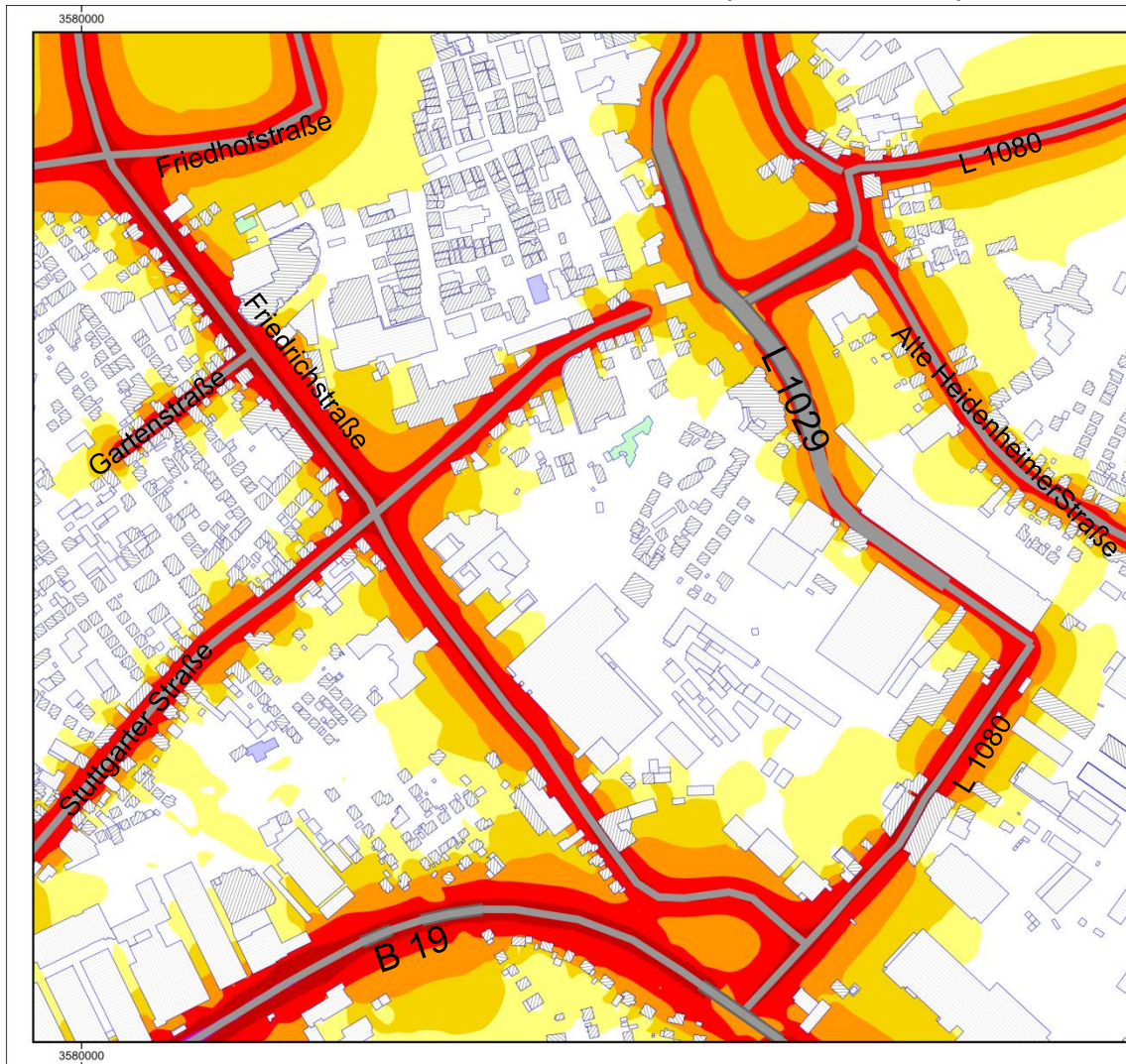


**Maßstab 1:5000**

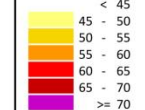


# Ausschnitt Lärmkartierung

## Kernbereich Stadt Aalen – RLK Nacht (22 – 6 Uhr)



**Pegelwerte Ln**  
in dB(A)

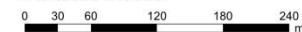


**Zeichenerklärung**


- Straßenoberfläche
- ▨ Hauptgebäude
- ▤ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten



**Maßstab 1:5000**



## Vergleich Verkehrsaufkommen LUBW und VEP Aalen

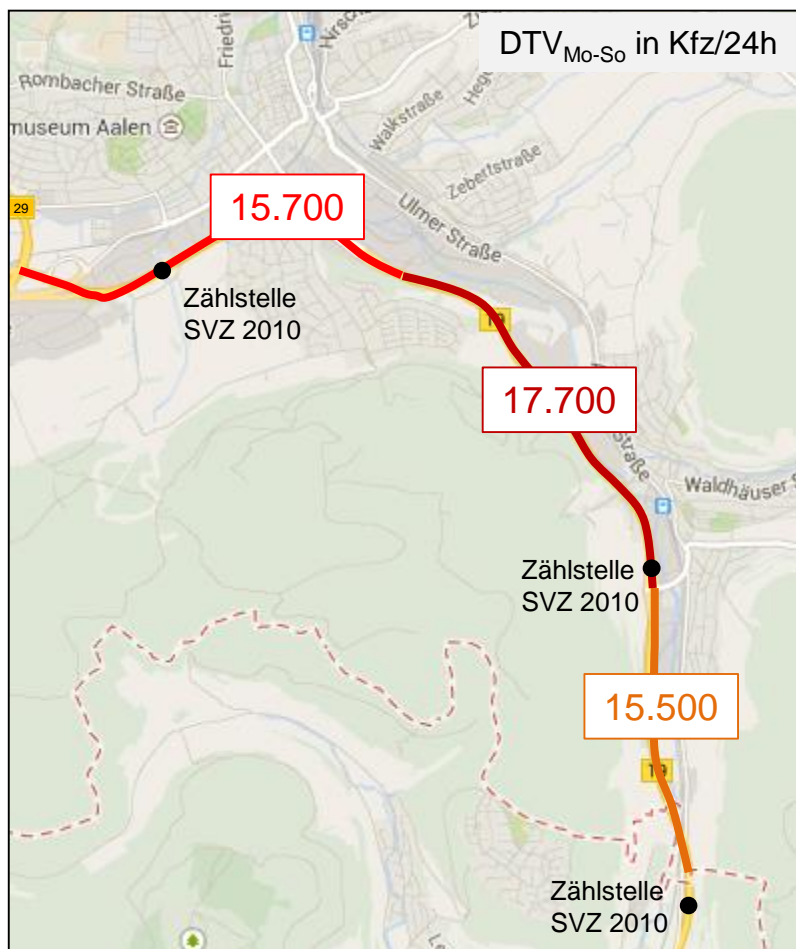
Straße	Eingangsdaten LUBW [Kfz <sub>Mo-So</sub> /24h]	Verkehrsmodell Aalen [Kfz <sub>Mo-So</sub> /24h]	Umrech- nungs- faktor*	Verkehrsmodell Aalen [Kfz <sub>Mo-Fr</sub> /24h]
A 7 / E 43 (Waldhausen)	35.800 – 37.000	36.100	<b>0,94</b> 	38.400
B 19 – Fachsenfeld – Aalen/Unterkochen	8.500 15.500 – 17.700	4.700 – 6.400 10.100 – 18.200		5.000 – 6.800 10.700 – 19.400
B 29	17.300 – 31.100	16.900 – 30.900		18.000 – 32.900
L 1029	9.600 – 17.900	11.600 – 13.900		12.300 – 14.800
L 1084	8.300	8.500 – 10.100		9.000 – 10.700

\*überschläglicher mittlerer  
Umrechnungsfaktor  $f_{\text{Mo-So}}$  aus  
Zählergebnissen Verkehrsmonitoring

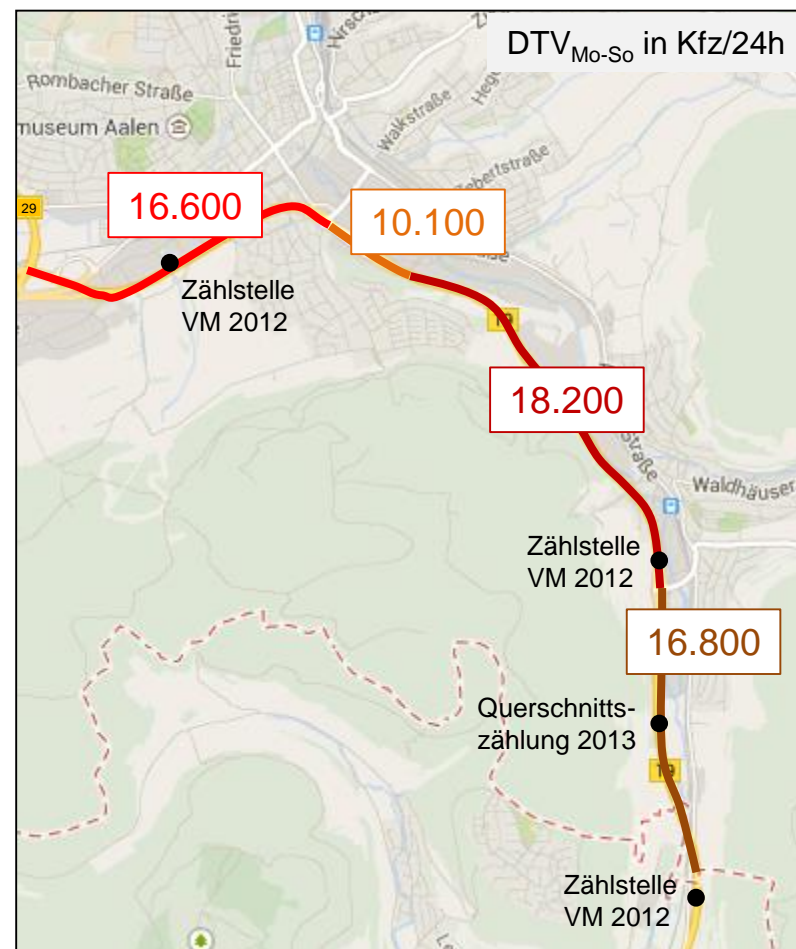


## Beispiel B 19 (Aalen/Unterkochen)

### Eingangsdaten LUBW



### Verkehrsmodell Aalen - Bestandsverkehr



## Schienenverkehrslärm Lärmkartierung Aalen

Stufe 1 (>60.000 Züge/a):

- keine Kartierung durch Eisenbahnbundesamt

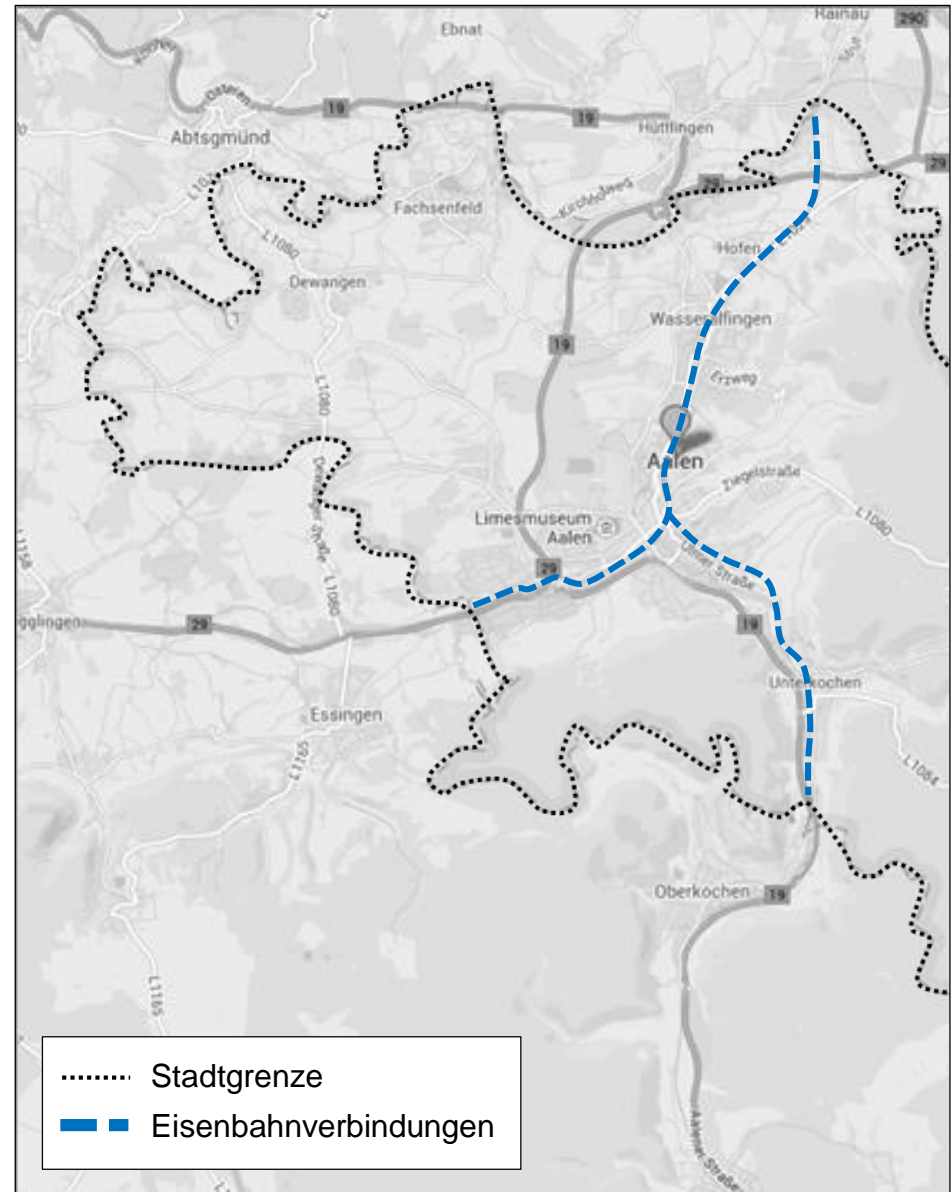
Stufe 2 (>30.000 Züge/a):

- nicht in Kartierungsumfang des Eisenbahnbundesamtes enthalten

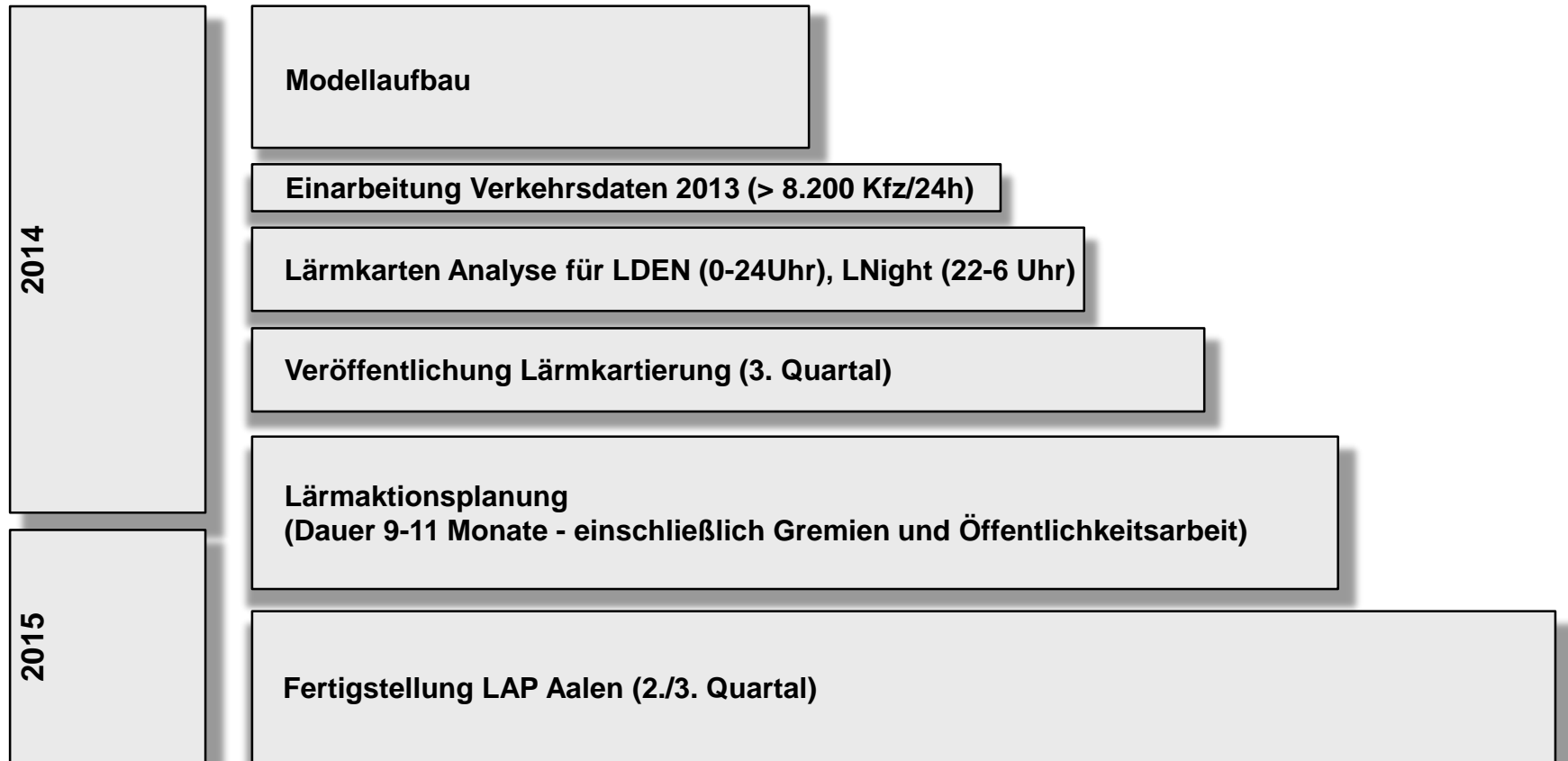
Anmerkung:

- Kartierungsumfang EBA Stufe 2 als Orientierung
- gegebenenfalls Prüfung im Einzelfall

➤ Anforderung aktueller Schienenverkehrsdaten ?



## Ablauf Lärmaktionsplan



# Weiterer Ablauf / Termine

## Vorgehen / Termine

- 05. Juni ATUS Aalen – Beschluss der Leitbilder / Planungsziele
- 23. Juli Projektgruppe
  - Ergebnisse / Anregungen Gemeinderat
  - Arbeitsnetzfälle MIV
  - Maßnahmen im ÖPNV
  - Städtebauliche Ideen

Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit !

